

## Regeringens proposition

1979/80: 165

om vissa varvsfrågor, m. m.;

beslutad den 20 mars 1980.

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

På regeringens vägnar

THORBJÖRN FÄLLDIN

NILS G. ÅSLING

### Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås omfattande åtgärder som syftar till att skapa förutsättningar för den svenska varvsindustrin att öka sin konkurrenskraft. En anpassning av kapaciteten till efterfrågan är nödvändig. Åtgärder föreslås också för att skapa sysselsättning för dem som inte längre kan beredas arbete i varvsindustrin.

Förslag läggs vidare fram att avskrivningslånen till beställare av fartyg upphör och ersätts av avskrivningslån till varven om sammanlagt 830 milj. kr. Vidare föreslås vissa ändringar i riktlinjerna för fartygskreditgarantier och garantier till beställare av fartyg samt att beslutsordningen ändras i ärenden om stöd till varvs- och sjöfartsnäringarna. Räntestöd om sammanlagt 300 milj. kr. föreslås kunna lämnas under vissa villkor till svenska beställare av fartyg.

I propositionen föreslås att fullmäktige i riksgäldskontoret bemyndigas att t. o. m. år 1983 ikläda staten garantier avseende den svenska varvsindustrins produktion – inkl. redan lämnade garantier – intill ett vid varje tidpunkt sammanlagt belopp av högst 23 655 milj. kr.

I propositionen läggs fram förslag om finansiellt stöd till Svenska Varv AB med sammanlagt 2 591 milj. kr.

För de mindre och medelstora varven föreslås stöd om sammanlagt 20 milj. kr för att förbättra deras förutsättningar för export.

I propositionen föreslås också att regeringen får besluta om att kommun inom Landskronaregionen får ingå i stödområde under viss tid och att ytterligare 170 milj. kr. i samband därmed får beviljas i regionalpolitiskt stöd.

INDUSTRIDEPARTEMENTET

Utdrag  
PROTOKOLL  
vid regeringssammanträde  
1980-03-20

**Närvarande:** statsministern Fälldin, ordförande, och statsråden Ullsten, Bohman, Mundebo, Wikström, Friggebo, Mogård, Dahlgren, Åsling, Söder, Burenstam Linder, Johansson, Wirtén, Holm, Andersson, Boo, Winberg, Adelson, Danell, Petri.

**Föredragande:** statsrådet Åsling

**Proposition om vissa varvsfrågor, m. m.:**

---

## 1 Inledning

Frågan om den svenska varvsindustrins kapacitet behandlades av riksdagen senast i december 1978 (prop. 1978/79: 49, NU 1978/79: 17, rskr 1978/79: 115). Riksdagen beslöt därvid bl. a. att kapaciteten hos de statliga nybyggnadsvarven i ett första steg skulle minskas med minst 20 % jämfört med nivån vid utgången av år 1977. I anslutning till den förordade kapacitetsminskningen beslöt riksdagen vidare att de anställda vid storvarven inom Svenska Varv AB skulle ges en anställninggaranti till utgången av år 1980.

Beträffande de mindre och medelstora varven ansåg sig riksdagen inte kunna medverka till den av regeringen föreslagna kapacitetsminskningen på ca 30 %. Riksdagen gav regeringen som sin mening till känna att en särskild kommission skulle tillsättas med uppgift att bl. a. utarbeta ett konkret förslag om de mindre och medelstora varvens strukturutveckling.

Våren 1979 beslöt riksdagen (prop. 1978/79: 124, NU 1978/79: 47, rskr 1978/79: 356) att godkänna ett avtal mellan staten och Kockums AB om förvärv av Kockums varvsrörelse m. m. Kockums varvsrörelse ingår fr. o. m. den 15 juni 1979 i Svenska Varv. Riksdagens beslut innebar även att de anställda inom Kockums varvsrörelse fr. o. m. övertagandetidpunkten skulle omfattas av den förut nämnda anställninggarantin.

En inom Svenska Varv tillsatt strukturutredning har analyserat de marknads- och konkurrensförutsättningar som förutsätts komma att råda vid mitten av 1980-talet och på grundval därav föreslagit lämplig långsiktig

struktur för de olika verksamheterna inom koncernen. De olika delprojekten inom strukturutredningen har utförts av fristående konsulter. Till strukturutredningen har varit knuten en referensgrupp som bestått av Svenska Varvs koncernledning, de fackliga organisationerna, externa experter såsom företagsledare och ekonomer samt representanter för industridepartementet.

Strukturutredningen har behandlat följande verksamhetsområden inom Svenska Varv.

**Storvarven.** I denna del har utredningen undersökt de svenska stora nybyggnadsvarvens långsiktiga marknads- och konkurrensförutsättningar för olika fartygstyper (inkl. offshore-produkter) vid mitten av 1980-talet samt lämnat förslag till lämplig struktur för storvarvssektorn inom Svenska Varvkoncernen vid samma tidpunkt.

**Fartygsreparation.** Utredningen har undersökt koncernens långsiktiga marknads- och konkurrensförutsättningar vad gäller fartygsreparation vid mitten av 1980-talet och lämnat förslag i fråga om lämplig struktur.

**Rederi.** Utredningen har i denna del avsett de ekonomiska konsekvenserna av alternativa sätt att hantera koncernens rederiengagemang och utformningen av en långsiktig policy för rederiområdet.

**Industribolagen.** Utredningen har gällt strukturen för koncernens industrigrupp inför 1980-talet och omfattar även långsiktiga strategier för industribolagen.

**Prefabricerade anläggningar.** Utredningen har undersökt den långsiktiga marknaden för prefabricerade anläggningar och bedömt koncernens långsiktiga konkurrensförmåga på marknaden.

**Nya verksamhetsområden.** Utredningen innefattar en utvärdering av verksamhetsområden inom vilka koncernen kan utveckla nya ekonomiskt bärkraftiga verksamheter.

Svenska Varvs styrelse har den 10 januari 1980 med utgångspunkt i bl. a. nämnda utredning fastställt en strukturplan för koncernens verksamhet under perioden 1980–1985 och hemställt hos ägaren att tillskjuta i planen angivet kapital för planens genomförande. Svenska Varv har med skrivelse den 28 januari 1980 överlämnat strukturplanen till industridepartementet. En sammanfattning av strukturplanen bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 1*.

Med anledning av det förut nämnda riksdagsbeslutet i december 1978 tillkallade dåvarande chefen för industridepartementet med stöd av regeringens bemyndigande en kommission (I 1979: 04) med uppdrag att utreda frågor om de mindre och medelstora varvens strukturanpassning och behov av stöd. Kommissionen har i november 1979 avgett betänkandet (Ds I 1979: 16) Mindre och medelstora varv. En sammanfattning av betänkandet bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 2*.

En arbetsgrupp inom industridepartementet har behandlat frågor om stöd till varvsindustrin. Gruppen har upprättat en promemoria härom.

Finansieringsanalyser, vilken bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 3*.

Med stöd av regeringens bemyndigande tillkallade dåvarande chefen för industridepartementet vidare en särskild utredare (I 1979: 03) med uppdrag att se över handläggningen av ärenden om fartygskreditgarantier m. m. Utredaren har i september 1979 avgett betänkandet (Ds I 1979: 8) Handläggning av varvsstöd m. m. En sammanfattning av betänkandet liksom en sammanställning av remissyttrandena över betänkandet bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 4*.

Vidare har inom industridepartementet sysselsättnings- och regionalpolitiska konsekvenser av olika strukturalternativ analyserats. Därvid har ett fristående konsultföretag utfört en samhällsekonomisk utvärdering av olika alternativ till framtida struktur för Svenska Varv. En sammanfattning av konsultföretagets rapport bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 5*.

I frågan har kommit in skrivelser från bl. a. berörda länsstyrelser, kommuner och företag, fackliga och andra organisationer samt enskilda personer.

## 2 Föredragandens överväganden

### 2.1 Varvsindustrins marknadssituation

Orderstockarna vid världens varvsindustrier sjönk t. o. m. år 1978 kontinuerligt från den mycket höga nivån under åren 1973 och 1974. Varvens orderstockar nådde då sin hittills högsta nivå och motsvarade mer än fyra års produktion vid fullt kapacitetsutnyttjande. Under år 1978 hade varvsindustrin sin lägsta nivå av ineliggande order. År 1979 vände utvecklingen och orderstockarna ökade med närmare 15 % vid jämförelse mellan ineliggande order vid årets början och dess slut.

Orderstockarna medgav ett mycket högt kapacitetsutnyttjande i varvsindustrin t. o. m. år 1977, trots den låga orderingsången efter år 1974. Sedan de ineliggande ordena arbetats av, har kapacitetsutnyttjandet fr. o. m. år 1978 sjunkit. Mätt i s. k. kompenserade bruttoregister-ton, dvs. den varvs-kapacitet som erfordras för att producera fartyg, uppgick leveranserna åren 1974–1977 till ca 20 milj. ton per år. År 1978 uppgick de till drygt 16 milj. ton och under år 1979 beräknas ca 13 milj. ton ha levererats. För Sverige är motsvarande siffror 890 000 ton, 510 000 ton resp. 490 000 ton.

De minskande leveranserna av fartyg har medfört att antalet varvsanställda i flera viktiga varvsländer ha minskats. I Västeuropa har antalet varvsanställda minskat med ca 40 % i Nederländerna, Danmark och Sverige under perioden 1975–1979. Relativt betydande minskningar har också ägt rum i Storbritannien och i Förbundsrepubliken Tyskland under samma tidsperiod. I genomsnitt uppgår minskningen till ca 25 % i Västeuropa. I

Japan uppgår motsvarande minskning till ca 50%. Jag kan därför nu konstatera att det finns tecken på att varvskapaciteten börjar anpassas till efterfrågan. De hittillsvarande erfarenheterna tyder dock på att den fortsatta anpassningsprocessen kommer att ta ytterligare ett antal år i anspråk.

Den ökade orderingsgången till varvsindustrin får ses mot bakgrund av en förbättrad fraktnivå under år 1979. Framför allt har frakterna ökat för transport av olika oljeprodukter samt för torra bulkprodukter. Även fraktnivåerna för råolja har ökat men är för större tankfartyg fortfarande otillfredsställande. Den höjda fraktnivån orsakas bl. a. av en minskning av transportkapaciteten föranledd av en minskning av fartygens hastighet. De höjda bunkerpriserna har medfört att det är ekonomiskt fördelaktigt med en sådan fartminskning. En annan faktor är att transporteffektiviteten för oljetransporter temporärt har minskat till följd av det osäkra läget på oljemarknaderna. Den sålunda förbättrade sjöfartskonjunkturen har haft till följd att priserna vid försäljning av äldre fartyg har ökat betydligt. För flera typer har priserna mer än fördubblats jämfört med prisläget för endast något år sedan, då priserna dock var extremt låga. Under början av år 1980 har fraktnivåerna åter försämrats. Priserna på andrahandstonnage har dock i huvudsak kunnat hållas uppe.

Bedömningar i fråga om orderingsgången till varvsindustrin under 1980-talet har gjorts av flera internationella organisationer inom varvs- och sjöfartsnäringarna. Gemensamt för bedömningarna är att efterfrågan på fartyg bedöms väsentligt komma att understiga varvskapaciteten under flera år framöver. En viktig orsak till den väntade låga efterfrågan är att sjötransporterna av råolja väntas öka mycket långsamt. Denna låga efterfrågan väntas endast i begränsad omfattning kompenseras genom ökade sjötransporter av kol på grund av att leverans- och mottagningskapaciteten av kol ännu under flera år kommer att vara en begränsande faktor och att en stor del av den ökande konsumtionen av kol kan tillgodoses genom landtransporter.

Efterfrågan på tankfartyg, som under 1970-talet svarade för ca två tredjedelar av produktionen vid världens varvsindustri, bedöms därför huvudsakligen komma att avse nu befintligt tonnage. Då tankflottan har förnyats i stor utsträckning under 1970-talet uppstår ersättningsbehovet i huvudsak under senare delen av 1980-talet.

För andra fartygstyper som bulkfartyg, gas- och kemikaliefartyg, ro/ro-fartyg, containerfartyg, färjor m. m. väntas efterfrågan öka något.

Vad avser kapacitetsutvecklingen fortsätter de nya varvsnationerna att bygga ut sina anläggningar för fartygsproduktion. Trots en svag konkurrenssituation för de traditionella varvsländerna hålls kapaciteten uppe genom statliga stödåtgärder.

Överkapaciteten på varvens traditionella marknader leder till ett intensivt sökande efter nya marknasområden där varvens produktionsanläggningar kan utnyttjas på ett rationellt sätt. Exempel på sådana områden är

offshore-anläggningar och prefabricerade fabriker.

Den föreliggande överkapaciteten inom varvsindustrin är ett världsomspännande problem som har blivit föremål för åtgärder såväl internationellt som i de berörda varvsländerna. Liksom för andra industriprodukter i internationell handel finns det för fartyg vissa begränsningar när det gäller statliga subventioner och andra stödåtgärder. En särskild överenskommelse inom OECD träffades år 1976 om riktlinjer ("guidelines") för regeringarnas varvsindustripolitik. Ett väsentligt element i överenskommelsen är att varvskapaciteten skall skäras ned men att *temporära* statliga stödåtgärder i detta sammanhang kan accepteras.

Genom 1976 års riksdagsbeslut om varven (prop. 1975/76: 121, NU 1975/76: 73, rskr 1975/76: 386) blev Sverige det första land som deklarerade ett konkret mål för kapacitetsminskningen och beslutade om ett program för dess genomförande. Med viss eftersläpning har åtgärder av liknande innebörd numera beslutats i de övriga större varvsländerna inom OECD. Under den nu fyraåriga omställningsperioden har en betydande minskning av varvskapaciteten ägt rum och ytterligare minskningar kan förutses.

Varvsstödet temporära karaktär och ändamål att genomföra omställningen i socialt acceptabla former har emellertid hela tiden varit en uttalad förutsättning inom OECD. Vid OECD-överläggningarna har därför under år 1979 frågan aktualiserats om slutpunkt för omställningsperioden och en avveckling av det nu mycket omfattande varvsstödet. Beslut har fattats om att varvsstödet omfattning inte får öka och att en särskild procedur skall tillämpas i det fall stödåtgärder i något medlemsland anses böra förlängas.

## 2.2 Svensk varvsindustris struktur

Från näringspolitiska utgångspunkter är det väsentligt att varvens produktionsvolym anpassas till marknadsförutsättningarna. Skälen är flera.

Statens kostnader för varvsindustrin har enbart under åren 1977–1979 uppgått till ca 12 000 milj. kr. En stor del av dessa kostnader har varit ofrånkomliga till följd av tidigare åtaganden. Från industripolitiska och samhällsekonomiska synpunkter är det enligt min mening oförsvarligt att fortsätta att satsa en så stor del av våra knappa resurser på stöd till varven. Våra ekonomiska resurser bör i stället satsas på näringsgrenar med goda framtidsutsikter. Solidariteten mellan skilda landsdelar kräver också att samhällets arbetsmarknadspolitiska insatser kan koncentreras till de delar av landet där behovet är störst.

Svenska Varv bildades år 1977 bl. a. för att de svenska storvarvens strukturproblem skulle kunna lösas på ett rationellt och övergripande sätt. Hittills har detta inte skett. Avsaknaden av ett långsiktigt realistiskt strukturbeslut har allvarligt förvärat planeringen av koncernens verksamhet och försenat en nödvändig förändring av verksamhetens inriktning.

Jag ser det därför som nödvändigt att en långsiktig och realistisk strukturplan kan fastställas för Svenska Varv, som innebär att företaget efter en lämplig övergångstid kan klara sig på egen hand utan statliga tillskott. En sådan plan är vidare nödvändig för att skapa den arbetsro som behövs för att företaget på ett framgångsrikt sätt skall kunna återställa varvens konkurrenskraft.

Svenska Varvs styrelse har den 10 januari 1980 fastställt en strukturplan för koncernen och hemställt att ägaren, staten, skall tillskjuta visst kapital för planens genomförande. Planen omfattar perioden 1980–1985.

Jag avser att i min redovisning av Svenska Varvs strukturplan endast behandla de från struktursynpunkt centrala frågeställningarna. Planen behandlar även flera andra aspekter av Svenska Varvs verksamhet. Dessa frågor ankommer det i huvudsak på bolaget att behandla.

Svenska Varv konstaterar att planen i flera fall baseras på osäkra förutsättningar och att de ekonomiska riskerna för verksamheten är stora. Erfarenheten av de affärsområden som varven skall arbeta inom är i vissa fall begränsad och det kan dröja länge innan konkreta affärer kan genomföras. En snabb och kraftfull omstrukturering av företaget kombinerad med ett omfattande utvecklingsarbete är nu nödvändig för att utsikter till framgång och överlevnad skall finnas.

Strukturplanens mål är att hela koncernen senast år 1985 skall visa lönsamhet. För att på sikt kunna trygga anställningen för dem som skall arbeta vidare inom koncernen är det nödvändigt att verksamheten blir ekonomiskt bärkraftig. Jag delar därför Svenska Varvs uppfattning om målet för koncernens verksamhet.

I strukturplanen har koncernens verksamhet delats in i en kommersiell sektor, en omstrukturingssektor och en sysselsättningspolitisk sektor.

I den kommersiella sektorn skall ingå de företag vilkas verksamheter är företagsekonomiskt motiverade. Till denna grupp räknas f. n. industriföretagen.

I omstrukturingssektorn skall ingå de verksamheter vilka efter en omstrukturering bedöms kunna bli företagsekonomiskt motiverade. Denna sektor omfattar f. n. främst nybyggnadsvarven och reparationsenheten Götaverken Cityvarvet AB.

Sysselsättningspolitiska sektorn består av företag som koncernen föreslår skall avvecklas men där ägaren har beslutat att koncernen mot särskild ersättning t. v. skall fortsätta med verksamheten. Hit hör verksamheten inom Projekt 80 AB i Göteborg.

### 2.2.1 *Storvarven*

De svenska storvarvens konkurrenssituation jämförd med konkurrenternas i Japan och Republiken Korea har i flera sammanhang analyserats, varvid stora kostnadsskillnader till svensk nackdel har kunnat konstateras. Svenska Varv bedömer att de svenska storvarven i dag har ca 25 % högre

kostnader för standardfartyg jämfört med japanska varv. Denna kostnadsnackdel väntas i huvudsak bestå under 1980-talet. Jämförelser har även gjorts med koreanska varv och dessa visar en likartad kostnadsnackdel.

Svenska Varv har med utgångspunkt i analyserna av de svenska varvens kostnadsnackdelar i förhållande till konkurrenterna i Japan och de nya varvsnationerna vid produktion av standardfartyg bedömt möjligheterna att utveckla affärsområden där nackdelen kan kompenseras. Svenska Varv menar att det i viss utsträckning är möjligt att utveckla befintliga fartygstyper eller att konstruera helt nya fartyg där beställarna är villiga att betala ett högre pris än för standardfartygen. En ytterligare fördel är om sådana fartyg kan ingå i hela transportsystem som varvet offererar kunden. Sådana åtgärder väntas dock inte helt kunna kompensera kostnadsnackdelen. Dessutom krävs en försäljningsstrategi som drar nytta av de stora skillnaderna mellan hög- och lågkonjunktur på fartygsmarknaden.

För att utvecklingsarbetet skall nå avsett resultat fordras att resurserna koncentreras till ett begränsat antal affärsområden och att ett varv får huvudansvaret för utvecklingen av ett sådant affärsområde.

De affärsområden Svenska Varv bedömer främst värda att satsa på f. n. är tank/bulkfartyg, enhetslastfartyg, gas- och kemikaliefartyg, prefabricerade industrianläggningar och offshore-anläggningar. Därutöver bedöms att även affärsområdena färjor samt offshore-service är värda att bearbeta.

Till tank/bulkfartygen räknas fartyg för transporter av våta och torra varor, kombinationsfartyg och produkttankers. Svenska Varv anser bl. a. att de höjda råoljepriserna ger utrymme för nya konstruktioner som minskar fartygens bränsleförbrukning.

Till enhetslastfartygen räknas roll on/roll off (ro/ro-), lift on/lift off (lo/lo-), container-, timmer-, biltransport- och kylfartyg. Även inom detta område bedömer Svenska Varv att åtskilligt utvecklingsarbete kan genomföras avseende bl. a. skrovutformning och lasthanteringssystem.

Till gas- och kemikaliefartygen räknas bl. a. de fartygstyper som transporterar flytande naturgas, petroleumgas eller andra flytande kemiska produkter. LNG-fartyg (LNG = Liquefied Natural Gas), LPG-fartyg (LPG = Liquefied Petroleum Gas). Svenska Varv avser att vidareutveckla Kockums erfarenhet från detta affärsområde.

Inom området prefabricerade industrianläggningar har Svenska Varv bedrivit utvecklingsarbete främst inom petrokemi-, pappers- och massaområdet. Svenska Varv anser sig ha möjligheter att konkurrera inom detta affärsområde.

Till offshore-området räknas borrhälsplattformar, bostadsplattformar, transport- och lagringsutrustning m. m. Svenska Varv har främst genom Arendalsvarvet viss erfarenhet inom detta område.

Svenska Varv har under de senaste åren vidareutvecklat beskrivningarna av de affärsområden som de svenska storvarven bör verka inom. Som jag redan har påpekat kommer konkurrensen inom samtliga affärsområden

att bli utomordentligt hård. Riskerna att misslyckas är därför mycket stora. Svenska Varv har moderna anläggningar väl lämpade för produktion inom de valda affärsområdena. Erfarenheten inom företaget av utvecklingsarbete är dock inte stor. Effektiviteten är i dagsläget klart otillfredsställande. För att framgång skall uppnås fordras målmedvetna ansträngningar från ledning och anställda vid varven.

Under förutsättning av att ett framgångsrikt utvecklingsarbete kan genomföras inom de nämnda affärsområdena bedömer Svenska Varv den genomsnittliga årliga försäljningsvolymen under perioden 1980–1984 motsvara 4,9 milj. direkta produktionstimmar varav 2,2 milj. timmar avser de båda affärsområdena tank/bulk- och enhetslastfartyg, 1,1 milj. timmar gas- och kemikaliefartyg, 0,9 milj. timmar offshore-anläggningar och 0,7 milj. timmar prefabricerade industri-anläggningar. Under år 1980 uppgår kapaciteten till ca 10 milj. timmar vid storvarven.

Riskerna för att inte tillräckligt framgångsrikt kunna genomföra det nödvändiga utvecklingsarbetet är stora inom samtliga affärsområden utom möjligen för bulkfartyg. Det är därför osäkert om en lönsam volym av ca 5 milj. direkta produktionstimmar per år kan uppnås.

Svenska Varv framhåller, att den proportionella minskningen av produktionsvolymen vid vart och ett av storvarven under senare år har gjort att samtliga storvarv i dag har ett lågt kapacitetsutnyttjande. Detta har försämrat varvens konkurrenskraft. Fortsatta proportionella minskningar skulle ytterligare försämrå konkurrensförmågan på ett sådant sätt att varje varv blir nedläggningshotat. Den starka minskning av produktionsvolymen som förutses är därför inte möjlig att genomföra genom ytterligare proportionella minskningar vid varje varv. Det blir därför nödvändigt att lägga ned en eller flera varvsenheter.

De minskningar av kapaciteten vid kvarstående enskilda varvsenheter, vilka trots nedläggning av en eller flera enheter blir nödvändiga, kommer enligt Svenska Varv att kräva ändrade organisatoriska lösningar för att eliminera delar av omkostnadsökningarna och ökad kapitalbindning. Om dessa åtgärder inte blir framgångsrika är riskerna stora att omstrukturen inte lyckas.

Jag kan för egen del ansluta mig till Svenska Varvs bedömning av de svenska storvarvens försäljningsvolym under åren 1980–1984. Jag vill emellertid stryka under vad Svenska Varv har framhållit, nämligen att den framtida kapaciteten blir helt beroende av hur mycket av sin produktion de enskilda varven kan sälja lönsamt.

De valda affärsområdena ställer mycket olika krav på varven vad gäller såväl anläggningar som affärskompetens. Inget av varven har i dag erfarenhet inom samtliga affärsområden. Dock har varven sammantagna erfarenhet från vart och ett av de valda områdena. Mot bakgrund härav är det väsentligt att söka den varvsstruktur som effektivast tar till vara möjligheterna att snabbast nå framgång inom de valda affärsområdena. Ett gemen-

samt drag är att affärsgenombrott måste ske tidigare än för flertalet konkurrenter för att de svenska varven skall få ett sådant försteg att deras kostnadsnackdelar kan kompenseras genom högre priser.

Svenska Varv anser att de kriterier som är väsentliga vid valet av struktur är förmågan till snabbt affärsgenombrott, kapacitetsutnyttjandet, specialiseringen och leveransförmågan.

För affärsområden som offshore-anläggningar, prefabricerade industri-anläggningar, gas- och kemikaliefartyg där varven är relativt oerfarna är snabba affärsgenombrott nödvändiga. Detta innebär att möjligheterna att flytta erforderliga kunskaper mellan varven är begränsade, eftersom sådana överföringar skulle medföra tidsfördröjningar som kan omöjliggöra genombrott. Överföring av kunskaper mellan varven bör därför enligt Svenska Varv endast ske inom de affärsområden där ett snabbt affärsgenombrott inte krävs och där erfarenheterna inom området är relativt små.

Affärsområden bör inte delas mellan flera varv. Inom affärsområdet prefabricerade industri-anläggningar bedömer dock Svenska Varv att det är möjligt att dela upp produktionen mellan flera varv. Vidare bör varven specialisera sig inom vissa affärsområden. Detta är nödvändigt för att undvika störande konkurrens mellan varven och för att undvika splittring av utvecklingsinsatserna. Av detta följer även att varven inte skall ges möjlighet att bryta in på annat varvs affärsområde om en utvecklingsinsats misslyckas. Under omstruktureringsperioden måste dock viss utfyllnadsproduktion med bulk-, tank- och enhetslastfartyg tillåtas.

Förmågan att inom begränsad tid kunna leverera ett antal produkter inom ett visst affärsområde är av stor betydelse. En konsekvens av detta är att stora projekt kräver större varvsenheter. Exempel på detta är LNG-fartyg, medan däremot de i resursinsatser jämförbara prefabricerade industri-anläggningarna genom ett modulariserat produktionssätt med fördel kan produceras på flera mindre enheter utan att leveransförmågan minskar.

Förutom nämnda generella kriterier har Svenska Varv dessutom vid val av lämplig struktur för storvarven tagit hänsyn till storvarvens anläggningar, marknadsposition, utvecklingskapacitet och organisation.

Av betydelse är anläggningarnas fysiska begränsningar vad gäller projektstorlek, lämpligheten för produktion inom olika affärsområden, flexibiliteten i form av möjligheten att parallellt producera olika objekt samt framtida investeringsbehov för rationell produktion.

Med marknadsposition avses den kunskap och erfarenhet i form av bl. a. kundkontakter, marknadskunskap och goodwill på marknaden som finns i nuläget.

Utvecklingskapacitet är förmågan att kunna utveckla såväl marknad som produkt för att kunna uppnå försprång på marknaden och därmed skapa erforderlig prisfördel.

Med organisation avses förmågan att framgångsrikt klara en förändring och lämplig utformning av organisationen inför de nya uppgifterna.

På grundval av nämnda kriterier har styrelsen för Svenska Varv beslutat om följande struktur för de i koncernen ingående storvarven.

*Uddevallavarvet AB* inriktas mot bulk-, tank- och enhetslastfartyg. Omstruktureringen skall senast år 1985 ha placerat företaget i den kommersiella sektorn. Om detta inte lyckas skall verksamheten avvecklas. Produktionsvolymen får inte överstiga den nuvarande kapaciteten om 2,2 milj. timmar.

*Götaverkan Arendal AB* inriktas mot offshore-anläggningar samt prefabricerade industrianläggningar. Vidare skall företaget ansvara för affärsområdet offshore-service. Omstruktureringen skall senast år 1985 ha placerat företaget i den kommersiella sektorn. Om detta inte lyckas skall verksamheten avvecklas. Produktionsvolymen beräknas vara 1,5 milj. timmar vid utgången år 1982, men får under perioden inte överstiga 1980 års produktionsvolym om 2,5 milj. timmar.

*Kockums AB* inriktas mot gas/kemikaliefartyg samt prefabricerade industrianläggningar. Härutöver skall företaget ansvara för affärsområdet färjor samt under perioden vid behov arbeta inom områdena tank-, bulk- och enhetslastfartyg, för att finna överbryggnadsproduktion. Dessutom skall reparationsverksamheten successivt övertas från Öresundsvarvet och nuvarande verkstadsproduktion vidareutvecklas. Omstruktureringen skall senast år 1985 ha placerat företaget i den kommersiella sektorn. Om detta inte lyckas skall verksamheten avvecklas. Produktionsvolymen beräknas vara 2,4 milj. timmar vid utgången av år 1982, men får under perioden inte överstiga 1980 års produktionsvolym om 3,5 milj. timmar.

För de nämnda företagen gäller att omstruktureringen skall ske inom en i förväg definierad ekonomisk ram och att verksamhetsvolymen anpassas i enlighet därmed. För Götaverken Arendal och Kockums får produktionsvolymen överstiga 1,5 resp. 2,4 milj. timmar om uthållig lönsamhet nås inom varvens affärsområden.

Vad avser *Öresundsvarvet AB* bör enligt Svenska Varv beslut om nedläggning fattas snarast. Verksamheten bör enligt strukturplanen vara avslutad senast vid utgången av år 1983.

Enligt Svenska Varvs bedömning kommer genomförandet av strukturplanen att ställa stora krav på de anställda. En effektiv bemanning av företagen är nödvändig för att klara de stora kapacitetsreduktionerna med bibehållen konkurrenskraft. Särskilda överenskommelser måste träffas mellan företagsledningarna och lokala fackliga organisationer om bemanningen.

Jag delar Svenska Varvs bedömning att det är angeläget att samtliga parter samverkar för att varvens konkurrenskraft skall bli så god som möjligt. För att från statens sida underlätta nämnda överenskommelser avser jag i det följande föreslå vissa sysselsättningspolitiska åtgärder.

Jag delar i princip de slutsatser som Svenska Varv dragit i sin strukturplan. Det är uppenbart att en kraftig kapacitetsminskning vid storvarven är nödvändig för att uppnå lönsamhet för koncernen även vid en optimistisk bedömning av de framtida marknadsutsikterna. Avgörande för hur stor kapacitetsminskningen behöver bli vid de kvarvarande storvarven, är utvecklingen av varvens konkurrenskraft och marknadsansträngningar. Det är därvid väsentligt att de enskilda varven bibehåller en sådan flexibilitet att framtida marknadsgenombrott inom varvens olika affärsområden kan utnyttjas.

För Landskrona blir konsekvenserna för regionen och för de anställda mycket stora vid en nedläggning av Öresundsvarvet. Antalet anställda vid Öresundsvarvet i Landskrona uppgår f. n. till 2 850 och varvet är därmed kommunens största industri. Vidare är åtskillig annan verksamhet såväl utanför som inom kommunen beroende av varvet. Jag finner det därför vara svårt att nu binda sig för att inom den tidsram som strukturplanen förutsätter avveckla all verksamhet vid varvet. Avvecklingstakten bör bestämmas med hänsyn till möjligheterna för de anställda att få nya arbeten. För att underlätta varvets avveckling och förbättra förutsättningarna för att nya arbetstillfällen skapas i Landskrona-regionen bör staten vidta vissa åtgärder. Jag återkommer härtill i det följande. Svenska Varv bör därför få i uppdrag att driva verksamheten vidare vid Öresundsvarvet på ekonomiskt minst förlustbringande sätt. Hänsyn måste därvid tas till att produktionsinriktningen inte skadar andra enheter inom koncernen eller övrig svensk industri. Svenska Varv bör eftersträva att finna avvecklingsuppgifter som ianspråkar personalens kompetens och anläggningarnas beskaffenhet. Kostnaderna för denna fortsatta verksamhet har inte räknats in i de kapitalbehovsberäkningar som Svenska Varv har presenterat. Staten bör enligt min mening täcka de uppkommande kostnaderna för den fortsatta driften. Det bör ankomma på Svenska Varv att beräkna kostnaderna för den fortsatta driften under åren 1980–1982 och inkomma med dessa beräkningar till regeringen. Jag avser återkomma till denna fråga hösten 1980.

Enligt vad jag har inhämtat ämnar Svenska Varv vidta särskilda åtgärder som bidrar till att öka industrisysselsättningen i Landskrona med lönsam och därmed varaktig sysselsättning.

Kapitalbehovet för att genomföra planen har Svenska Varv beräknat till närmare 6 500 milj. kr. För att kunna bedöma om det är försvarbart att skjuta till dessa medel har jag låtit analysera de samhällsekonomiska konsekvenserna av olika strukturalternativ för de svenska storvarven. Med utgångspunkt i den kalkylmodell som Svenska Varv har använt i sin strukturplan har samhällsekonomiska beräkningar gjorts för flera olika strukturalternativ. Dessa beräkningar visar att de samhällsekonomiska kostnaderna, exkl. de företagsekonomiska effekterna, för nedläggning av Götaverken Arendal är 423 milj. kr., av Öresundsvarvet 482 milj. kr., av

Uddevallavarvet 519 milj. kr. och av Kockums 724 milj. kr. De viktigaste slutsatserna av analyserna är att en minskning av de svenska storvarvens kapacitet är samhällsekonomiskt motiverad. Från samhällsekonomisk synpunkt är det trevarvsalternativ med Uddevallavarvet, Götaverken Arendal och Kockums som Svenska Varv förordar i sin strukturplan likvärdigt med trevarvslösningarna Öresundsvarvet och Kockums samt Uddevallavarvet eller Götaverken Arendal. Vidare är det från samhällsekonomisk synpunkt avsevärt dyrare att bibehålla samtliga storvarv än att endast bibehålla tre varv. Det bästa alternativet bedöms vara att endast bibehålla två varv, antingen Kockums och Götaverken Arendal eller Kockums och Uddevallavarvet.

De analyser som jag just har redovisat visar att den mycket stora finansiella insats som behövs från statens sida för att genomföra Svenska Varvs strukturplan är svår att motivera från både företags- och samhällsekonomiska synpunkter. Med hänsyn till de regionalpolitiska och sociala problem som ett genomförande av planen medför är jag dock beredd att förorda att medel ställs till Svenska Varvs förfogande så att finansiella förutsättningar skapas för att få i gång en nödvändig omstruktureringsprocess och ta till vara möjligheter till utveckling och förnyelse av varvsnäringen. Jag återkommer till detta i det följande.

### 2.2.2 Reparationsverksamheten

Reparationsmarknaden kännetecknas i dag av en betydande överkapacitet och konkurrens såväl internationellt som regionalt förorsakad av framför allt expansionen av dockkapaciteten under 1960-talet och i början av 1970-talet.

Sedan mitten av 1970-talet har efterfrågan på reparationsvarvstjänster på grund av bl. a. oljekrisen och den stora sjöfartsnedgången minskat kraftigt. Trots detta kommer utbyggnadsplaner att finnas för att ta nya dockor i bruk under 1980-talet. Bl. a. kommer ny kapacitet att utbudas av s. k. lågkostnadsländer dels på grund av dessa länders tillväxtstrategi, dels på grund av branschens relativt låga krav på teknologiskt kunnande. Ett ökat statligt ägande i reparationsvarven i förening med dessa varvs betydelse för lokal sysselsättning förhindrar en väsentlig kapacitetsneddragning. Balans mellan utbud och efterfrågan på reparationsvarvstjänster synes därför enligt min bedömning inte trolig före mitten av 1980-talet.

Reparationsvarvsbranschen kommer därför under 1980-talets första hälft att karaktäriseras av kraftig överkapacitet och därav följande låga priser och dålig lönsamhet.

Av Svenska Varvs olika varvsenheter med reparationsverksamhet är Götaverken Cityvarvet AB det helt dominerande. Affärsidén bakom bildandet av Cityvarvet i början av 1970-talet var att varvet skulle vara bl. a. ett stort specialiserat och internationellt inriktat reparationsvarv med ca 3 000 anställda och ca 3 milj. arbetstimmar per år. Struktur- och konjunk-

turutveckling i förening med höga kostnader och låg effektivitet har lett till att Cityvarvet sedan starten har redovisat förluster.

För att minska förlusterna har Cityvarvets kapacitet minskats så att den nu uppgår till ca 1 900 anställda och ca 2 milj. arbetstimmar per år. Trots minskningen är Cityvarvet fortfarande ett stort specialiserat och internationellt inriktat reparationsvarv. Som sådant konkurrerar Cityvarvet direkt med reparationsvarv i Danmark, Förbundsrepubliken Tyskland och Storbritannien och delvis med sådana varv i Nederländerna. Konkurrensförmågan är f. n. otillräcklig vilket leder till att förluster väntas uppstå under 1980-talets första år.

Cityvarvet skall enligt Svenska Varvs strukturplan omstruktureras till ett reparationsvarv som i huvudsak skall tillgodose den regionala marknaden. På denna marknad kan Cityvarvet erhålla bättre priser och därmed få större möjlighet att uppnå lönsamhet. Som en följd av detta måste Cityvarvets personalstruktur anpassas till de villkor som gäller för branschen. Vidare innebär Svenska Varvs strukturplan rörande Cityvarvet att varvet inriktas mot konventionell reparationsverksamhet och kompletterande produktion. Omstruktureringen skall enligt Svenska Varvs plan ske inom en av moderbolaget given ekonomisk ram som senast år 1982 skall ha placerat Cityvarvet i den kommersiella sektorn. Under år 1980 skall pågående ansträngningar fullföljas för att minska omkostnaderna och öka den nuvarande låga effektiviteten. Produktionsvolymen anpassas under året mot den regionala marknad där konkurrenskraften är bäst och får framdeles anpassas efter ekonomiskt utfall. Vid slutet av år 1980 när effekterna av genomförd omkostnadsreduktion och resultatet av beslutade produktivitetsförbättrande åtgärder kan bedömas skall den framtida produktionsvolymen omprövas. Cityvarvet beräknas komma att sysselsätta ca 1 340 personer under åren 1981–1984, vilket motsvarar en produktionsvolym på ca 1,4 milj. arbetstimmar per år.

Jag delar Svenska Varvs uppfattning att en anpassning av Cityvarvets kapacitet till marknadsförutsättningarna bör ske. En förutsättning för att lönsamhet skall uppnås är att kraftfulla åtgärder vidtas för att förbättra effektiviteten vid varvet. Jag har inte några erinringar mot den inriktning och omfattning av verksamheten vid Cityvarvet som Svenska Varvs styrelse har fastställt.

Svenska Varv bedriver i övrigt större reparationsverksamhet vid Öresundsvarvet AB. Som jag tidigare nämnt planeras reparationsverksamheten vid Öresundsvarvet att successivt överföras till Kockums.

### 2.2.3 *Kommersiell sektor*

Den kommersiella sektorn omfattar som jag tidigare har nämnt Svenska Varvs relativt betydande industriverksamhet. De viktigaste industriföretagen är Calor-Celsius AB, Götaverken Ångteknik AB och Götaverken Motor AB. Till industrisidan räknas även Götaverken Aluminium AB.

Efter svaga resultat under åren 1977–1979, beroende på den allmänt svaga industrikonjunkturen och en stor omställning inom Götaverken Motor, väntas de nämnda bolagen under år 1980 omsätta ca 1 800 milj. kr. och ge ett resultat före skatt på ca 40 milj. kr. Resultatet beräknas förbättras ytterligare under åren 1981–1984 enligt Svenska Varvs strukturplan. Antalet anställda i bolagen är ca 5 800.

I det följande lämnas en kort beskrivning av de viktigaste industriföretagen i Svenska Varv-koncernen.

*Calor-Celsius* är ett av Europas största installationsföretag med dotterföretag i Skandinavien och Förbundsrepubliken Tyskland. Produktprogrammet omfattar rör- och elinstallationer av alla slag i såväl bostäder och sjukhus som industrianläggningar. Rörinstallationsverksamheten är helt dominerande och svarar för ca 90 % av den totala verksamheten.

Den fakturerade försäljningen för *Calor-Celsius* uppgick år 1978 till drygt 800 milj. kr., varav exporten svarade för ca 20 %. Resultatet före bokslutsdispositioner och skatt uppvisade en förlust av 2 milj. kr. För år 1979 väntas omsättningen öka något och resultatet starkt förbättras. Antalet anställda är ca 3 500.

Under senare år har *Calor-Celsius* genom företagsförvärv i utlandet, framför allt i Finland, Danmark och Förbundsrepubliken Tyskland, ökat sin verksamhet. Den utländska delen svarar för ca en fjärdedel av omsättningen.

*Götaverken Ångteknik* tillverkar och monterar återvinningsanläggningar för cellulosaindustrin, kraftverkspannor, industriångpannor och marinångpannor. Produktprogrammet omfattar också tillverkning och montage av komponenter jämte revisionsarbeten inom energi- och petrokemiområdena. Tillverkningen sker vid anläggningar i Göteborg, Gävle, Karlshamn och Resende i Brasilien. Leveranser till cellulosaindustrin svarar för ca 60 % av den totala omsättningen.

Den fakturerade försäljningen år 1978 uppgick till ca 170 milj. kr. Resultatet före bokslutsdispositioner och skatt visade en vinst på 8 milj. kr.

Under år 1979 förvärvades AB Svenska Maskinverkens rörelse. Avsikten med förvärvet var att få ett komplett produktprogram för skog och energi med möjligheter till effektivare marknadsföring, produktutveckling och produktion. Omsättningen för år 1979 beräknas ha ökats väsentligt, medan resultatet bl. a. till följd av sammanläggningskostnader med Maskinverken beräknas ha försämrats. Åren 1980–1984 väntas resultatet successivt förbättras. Antalet anställda är ca 1 300.

De stora tillväxtområdena för cellulosaindustrin i framtiden ligger utanför Skandinavien. Götaverken Ångteknik har därför intensifierat sina marknadsansträngningar främst i Nord- och Sydamerika.

*Götaverken Motors* verksamhet har hittills främst varit inriktad på tillverkning av huvudmotorer för fartyg byggda vid Götaverken Arendal och Öresundsvarvet. Därtill kommer försäljning av reservdelar och teknisk service för fartygsmotorer.

Den fakturerade försäljningen år 1978 uppgick till ca 265 milj. kr. Resultatet före bokslutsdispositioner och skatt blev en förlust på 8 milj. kr.

För år 1979 väntas den fakturerade försäljningen sjunka till drygt 200 milj. kr. Även resultatet beräknas försämrats temporärt. Åren 1980–1984 beräknas resultaten successivt förbättras. Antalet anställda är ca 800.

Den minskade fartygsproduktionen inom Sverige har medfört att företaget försöker omorientera produktionen mot nya produkter och marknader för att minska beroendet av fartygstillverkningen.

Svenska Varv anger i sin strukturplan att målet för industriverksamheten inom koncernen är, förutom att lämna normal avkastning, att skapa mereffekter för andra koncernföretag och då speciellt för varven. Industrieföretagen ger i dagsläget obetydliga mereffekter förutom Götaverken Motors leveranser av fartygsmotorer. Svenska Varv anser dock att mereffekter gentemot varven finns inom affärsområdet prefabricerade fabriksanläggningar där tillgången till Götaverken Ångteknik, Calor-Celsius och Götaverken Motor ger trovärdighet till koncernens förmåga att genomföra affärer.

Svenska Varv räknar med en stigande lönsamhet för industrieföretagen fram till år 1985. Antalet anställda väntas öka till drygt 6 500 vid mitten av 1980-talet.

Jag har inga erinringar att göra mot Svenska Varvs mål för industrieföretagen inom koncernen.

#### *2.2.4 Sysselsättningspolitisk sektor*

Den sysselsättningspolitiska sektorn omfattar i dagsläget endast den verksamhet som bedrivs inom ramen för Projekt 80 AB (P80).

I enlighet med riksdagens beslut hösten 1978 (prop. 1978/79: 49, NU 1978/79: 17, rskr 1978/79: 115) om s. k. anställningsgaranti för anställda vid storvarven inom Svenska Varv AB uppdrog regeringen den 25 januari 1979 åt Svenska Varv AB att i nära kontakt med arbetsmarknadsmyndigheterna träffa avtal med berörda fackliga organisationer om en anställningsgaranti för personal vid de aktuella varven. Anställningsgarantin gäller t. o. m. utgången av år 1980 och omfattar anställda vid Kockums AB, Uddevalla-varvet AB, Götaverken Cityvarvet AB, Götaverken Arendal AB och Öresundsvarvet AB.

Det avtal som träffades i frågan mellan Svenska Varv AB och de fackliga organisationerna innebar bl. a. att P80 bildades. P80 ingår i Svenska Varv AB. Målet för P80 är att inom ramen för anställningsgarantin för den personal som överförs från Göteborgsvarven till bolaget underlätta en övergång till nya och varaktiga arbeten. Personalen skall individuellt förberedas för sådan anställning eller bli pensionerad. Förberedelserna skall ske bl. a. genom intern och extern utbildning såväl teoretisk som praktisk. I väntan på att till företaget överförd övertalig personal skall erhålla nya anställningar skall bolaget sysselsätta personalen med utbildning eller ar-

bete. P80 skall kunna bidra även till utveckling av projekt som i framtiden kan ge nya arbetstillfällen. P80 är sålunda en tillfällig organisation som tillsammans med arbetsmarknadsmyndigheterna m. fl. hjälper övertalig personal till nya anställningar eller andra lösningar. Under år 1980 beräknas en stor del av de övertaliga kunna beredas nya externa anställningar eller fortsatt verksamhet i enlighet med de mellan regeringen och Svenska Varv AB överenskomna riktlinjerna.

Antal anställda i P80 var i november 1979 ca 500 personer varav ca 100 genomgår riktad utbildning som i stor utsträckning väntas medföra nya anställningar. Kostnaderna för P80 under år 1979 uppgick till 26 milj. kr. De budgeterade kostnaderna för år 1980 uppgår till 240 milj. kr. avseende dels kostnader för anvisad verksamhet, såsom utbildning, produktion, interna beredskapsarbeten och utvecklingsarbete, dels kostnader för extraordinära åtgärder såsom förtidspensionering, stumulusbidrag till nya arbetsgivare och stöd till nya verksamheter. Den totala kostnaden för anställningsgarantin under åren 1979–1980 beräknas sålunda komma att uppgå till 266 milj. kr.

### 2.3 Mindre och medelstora varv

Av det betänkande som kommissionen för de mindre och medelstora varven har avgett framgår bl. a. följande.

De mindre och medelstora varven i Sverige, med huvudsaklig produktionsinriktning mot nybyggnad av handelsfartyg, omfattar f. n. tio företag med ca 4000 anställda. Företagens storlek varierar kraftigt från det av Svenska Varv ägda Karlskronavarvet AB med ca 1540 anställda till det privatägda Marinteknik Verkstads AB med ca 60 anställda. De privatägda mindre och medelstora varven svarar för ca 10% av det totala antalet anställda inom varvsindustrin. Den sammanlagda omsättningen uppgick år 1978 till 1 040 milj. kr., varav reparationer svarade för 166 milj. kr.

Efterfrågan på de fartygstyper som den nämnda gruppen av företag tillverkar har i huvudsak varit oförändrad under perioden 1976–1978 jämfört med de närmast föregående åren. Att efterfrågan har kunnat hållas uppe torde delvis vara en följd av det statliga stödet till beställare av fartyg. Även tidigareläggning av statliga fartygsbeställningar har bidragit till att hålla produktionen uppe.

Jämsides med egen fartygsproduktion levererade vissa av de mindre och medelstora varven tidigare avsevärda mängder sektioner till storvarven. Ett mått på omfattningen av dessa leveranser är att de, mätt i ton stål per år, uppgick till samma volym som den som utnyttjades i de mindre och medelstora varvens egen produktion.

Leveranser av fartygssektioner har numera i det närmaste fallit bort. Vidare har beställningar från den svenska marinen minskat i omfattning. Detta har medfört att en större del av kapaciteten på Karlskronavarvet har

måst användas för produktion av civila fartyg. Samtidigt har konkurrensen från storvarven ökat genom att dessa varv har börjat tillverka fartygstyper och fartygsstorlekar som de under tidigare år normalt inte har producerat.

De mindre och medelstora varven är numera starkt hemmamarknadsorienterade. Deras orderstock utgörs f. n. huvudsakligen av leveranser till svenska redare. Utöver de svenska redarna består varvens kunder främst av statliga beställare såsom sjöfartsverket, vägverket och generaltullstyrelsen. Av avgörande betydelse för varvens marknadsutsikter är därför dels benägenheten hos svenska redare att beställa hos svenska varv, dels marknadsutvecklingen inom de områden där svenska redare opererar.

Importen till Sverige av fartyg under 40 000 dwt uppgick till drygt 40 % av anskaffningen av sådana fartyg under perioden 1973–1978. Importen avsåg endast i begränsad omfattning mindre och medelstort tonnage och importandelen har minskat kraftigt sedan beställarstödet infördes. Det kan noteras att de mindre redarna har en stor benägenhet att beställa hos svenska varv.

Enligt kommissionens analys av marknadsutvecklingen finns det anledning att befara en viss överkapacitet för flera fartygstyper som är aktuella för produktion vid de mindre och medelstora varven. Detta gäller bl. a. olika slag av tankfartyg. För vissa andra fartyg såsom avancerat handeltonnage och vissa specialfartyg finns det enligt kommissionens analys bättre marknadsutsikter. Detta gäller också under vissa förutsättningar i fråga om mindre fartyg för kustsjöfart. En utförlig redogörelse för marknadsutvecklingen har lämnats i kommissionens betänkande.

Enligt kommissionens beräkning av de mindre och medelstora varvens kapacitet i förhållande till efterfrågad volym är dessa varvs nuvarande kapacitet väsentligt större än vad som kan täckas genom beställningar från varvens traditionella kunder. Om emellertid hänsyn tas till pågående eller planerade förändringar av arbetsstyrka och produktionsinriktning – innefattande en avveckling av nybyggnadsverksamheten vid Finnboda, Sölvesborg och Lödöse varv och en neddragning av den civila nybyggnadsverksamheten vid Karlskronavarvet – finns det enligt kommissionens bedömning anledning att för den civila nybyggnadssidan räkna med en relativt liten sådan fri kapacitet.

Kommissionen understryker emellertid kraftigt att känsligheten för förändringar i förutsättningarna är mycket stor, varför enstaka beställningar kan få avgörande betydelse för bedömningen. Tillskott av kapacitet med inriktning mot de tonnagekategorier som är aktuella för de mindre och medelstora varven skulle helt förändra bilden.

Under förutsättning att de kapacitetsminskningar som jag har redovisat fullföljs, borde det, enligt kommissionens mening, inte vara omöjligt att belägga också den angivna fria kapaciteten. En förutsättning härför är att varven i större utsträckning än f. n. inriktar sig på export och nya produkter. Största möjligheterna till framgång på exportmarknaden står att

vinna främst när det gäller avancerat handelstonnage och specialfartyg. En omställning mot export och nya produkter kan med någon framgång knappast komma till stånd utan vissa statliga stödinsatser. Enligt kommissionens bedömning är behovet av sådana insatser påtagligt, främst när det gäller kostnader för exportmarknadssatsningar och för åtgärder i samband med anbudsgivning.

Kommissionen föreslår i fråga om exportsatsningar att staten lämnar stöd till kostnader för marknadsundersökning och marknadsbearbetning. Stödet bör utgå i form av lån till högst 70% av de stödberättigade kostnaderna. Amorterings- och räntefrihet bör kunna medges de första två åren.

Kommissionen föreslår vidare att stödet till exportmarknadssatsningar kompletteras med ett stöd till kostnader för att ta fram anbud. De åtgärder som kan vara aktuella i detta sammanhang är bl. a. projekteringsarbete och prisbearbetning. Stödet bör ges i form av lån till högst 50% av kostnaderna. Lånet jämte marknadsränta bör återbetalas om anbudet leder till leveransavtal. I annat fall bör lånet efterges.

För egen del ansluter jag mig i huvudsak till de av kommissionen föreslagna stödåtgärderna.

De bör ses som ett medel att under en omställningsperiod underlätta för de mindre och medelstora varven att stärka sina marknadsföringsresurser m. m. Stödåtgärderna bör därför vara temporära och komma i fråga endast för kostnader som läggs ned före utgången av år 1983. Medelsbehovet beräknas enligt kommissionen till 10 milj. kr. per år eller totalt 40 milj. kr. under den angivna perioden 1980–1983.

Jag är inte nu beredd att ta ställning till medelsbehovet för perioden t. o. m. år 1983 utan endast för de två första åren. Jag delar dock kommissionens bedömning att 10 milj. kr. per år är erforderligt i stöd.

Jag förordar därför att 20 milj. kr. anvisas på statsbudgeten för budgetåret 1980/81 under ett särskilt anslag för lån till mindre och medelstora varv, avsett för exportmarknadssatsningar och för åtgärder i samband med anbudsgivning avseende åren 1980 och 1981. Det bör ankomma på regeringen att ange villkoren för stödet. Frågan om ytterligare stöd under åren 1982 och 1983 bör framdeles tas upp till prövning då de erfarenheter som vunnits under de två första åren kan beaktas.

Kommissionen anser vidare att det bör övervägas att under statlig medverkan bilda ett utvecklingsbolag med syfte att utveckla ett system för svensk kustsjöfart. Regeringen har tidigare denna dag beslutat att avlåta en proposition om sjöfartspolitik, m. m. och därvid bl. a. föreslå riksdagen att anta ett förslag om sjöfartspolitiskt program. I detta förslag behandlas bl. a. vissa frågor om den mindre skeppsfarten. I samband därmed aviseras att en särskild utredning skall tillsättas med uppgift att behandla sjöfartens roll i den svenska trafikpolitiken. Utredningen skall vidare studera behovet av det föreslagna utvecklingsbolaget.

Utöver nämnda insatser av generell natur har kommissionen övervägt i

vad mån det för vissa av varven behövs ytterligare stödinsatser från statsmakternas sida. I likhet med kommissionen bedömer jag att sådana insatser i flertalet fall inte kan anses motiverade. I fråga om några enskilda varv vill jag anföra följande.

Svenska Varvs styrelse beslutade i november 1978 att Götaverken Finnboda AB, numera *AB Finnboda Varf* skulle läggas ned. Efter riksdagsbeslutet om varvsfrågorna i december 1978 (prop. 1978/79: 49, NU 1978/79: 17, rskr 1978/79: 115) beslutade koncernledningen att en ny budget skulle upprättas för varvet under förutsättning att varsel om uppsägning inte lämnades de anställda under år 1979. Nedläggningsbeslutet gäller dock fortfarande.

Som bakgrund till nedläggningsbeslutet kan nämnas att Finnboda har varit förlustbringande under en följd av år. Under perioden 1974–1978 har förlusterna uppgått till totalt 295 milj. kr. före bokslutsdispositioner och skatt. Förlusten år 1976 var särskilt hög och uppgick till ca 125 milj. kr. För perioden 1979–1982 har ytterligare förluster beräknats.

På uppdrag av den regionala utvecklingsfonden i Stockholms län har ett konsultföretag utarbetat en rapport Framtida planer för Götaverken Finnboda AB. Enligt rapporten är det möjligt för Finnboda Varf att under vissa förutsättningar ge acceptabel lönsamhet fr. o. m. år 1982. En förutsättning anses vara att verksamheten inriktas mot reparationer.

Enligt kommissionen finns det anledning att på flera punkter ifrågasätta konsultutredningens bedömning och kommissionen anser att det från företagsekonomisk synpunkt mest realistiska är att varvet läggs ned. Kommissionen anser inte heller att arbetsmarknadspolitiska, försvarspolitiska eller andra liknande skäl tillräckligt motiverar att varvet hålls vid liv genom särskilda åtgärder från statsmakternas sida.

Enligt kommissionens bedömning bör nedläggningsbeslutet vad gäller varvsverksamheten därför verkställas. Med hänsyn till behovet av katastrofberedskap vid haverier och andra olyckshändelser föreslår kommissionen att Svenska Varv får i uppdrag att mot ersättning vidmakthålla och underhålla härför erforderlig dockkapacitet och att tillhandahålla personal i katastrofsituationer. Kommissionen noterar vidare att det vid företaget finns en bra mekanisk verkstad som kan behållas och eventuellt utvecklas.

I ett särskilt yttrande föreslår tre av kommissionens experter, som representerar fackliga organisationer, att regeringen utser en särskild förhandlare med uppdrag att med olika tänkbara intressenter diskutera varvets framtid. Länsstyrelsen i Stockholms län har i en skrivelse hemställt att regeringen tar fasta på förslaget om en särskild förhandlare.

Jag ansluter mig till kommissionens bedömning att det inte är motiverat med särskilda åtgärder från statsmakternas sida i syfte att söka få till stånd en ändring i koncernledningens nedläggningsbeslut av Finnboda Varf. Jag finner inte att skälen är tillräckligt starka för att av beredskaps-, arbetsmarknadspolitiska eller andra orsaker behålla företaget. Efter samråd med

cheferna för försvars-, handels- och arbetsmarknadsdepartementen har jag kommit till uppfattningen att inte heller behovet av katastrofberedskap vid haverier och andra olyckshändelser är tillräckligt för att upprätthålla en varvskapacitet, med hänsyn till att tillräcklig annan varvskapacitet finns på ostkusten.

Jag vill vidare framhålla att kommissionen har tagit initiativ till förhandlingar mellan Svenska Varv och utomstående intressenter om ett övertagande av företaget. Dessa förhandlingar har hittills varit resultatlösa. Jag anser inte att det finns något skäl för regeringen att utse en särskild förhandlare i frågan.

Till detta vill jag lägga att det, såsom kommissionen har anfört, f. n. föreligger ett betydande överskott på kapacitet inom den aktuella delen av varvsindustrin och att det framstår som klart att en neddragning av kapaciteten måste ske. Enligt min mening har Stockholmsregionen betydligt bättre förutsättningar att möta en nedläggning än flertalet andra varvsorter.

*Karlskronavarvet AB* uppfördes under senare delen av 1600-talet för nybyggnader och reparationer för den svenska flottan. Varvet blev aktiebolag år 1960. Svenska marinen svarade vid 1970-talets början för ca 75 % av beläggningen. Under 1970-talet har ett flertal försök gjorts att minska beroendet av den svenska marinen, vars beställningsvolym kontinuerligt har minskat. Karlskronavarvet arbetade därför som underleverantör till storvarven under deras högkonjunktur i början av 1970-talet. År 1977 övergick företaget till den civila marknaden för mindre handelsfartyg och på exportmarknaden till marina fartyg. Det ekonomiska utfallet av den civila fartygsproduktionen har varit otillfredsställande.

Karlskronavarvet har arbetat inom det plastteknologiska området sedan mitten av 1960-talet och därvid såväl utarbetat som utvecklat metoder för fartygsproduktion inom detta område. Varvet har under de senaste åren både tillverkat och sålt såväl civila som marina fartyg i glasfiberarmerad plast till vissa svenska köpare. Bland dessa kan nämnas utsjöbevakningsfartyg för den svenska kustbevakningen och fiskefartyg för den svenska fiskeflottan. Varvet bedömer att den framtida utvecklingen medför att nya områden visar sig mycket lämpade för plastfartyg. Inom t. ex. det marina området visar varvets marknadsanalyser att utvecklingen mot plastfartyg kommer att gå mycket fort. Karlskronavarvet vill därför fortsätta utvecklingen av plastfartyg för marina ändamål och därvid satsa speciellt på export av sådana fartyg. För att lyckas med denna export behöver enligt varvet vissa referensfartyg eller prototyper byggas och testas.

Vidare startade Karlskronavarvet hösten 1976 ett omfattande projektarbete inom vindkraftområdet. Målsättningen var att analysera de teknologiska, industriella och kommersiella förutsättningarna och på sikt tillföra svensk industri en härande affärs- och produktidé. Det stod redan från början klart att en produktion av vindkraftaggregat för varvets del väl skulle stämma med de personella och materiella resurser som kunde kom-

ma att frigöras i Sverige på grund av den förutsebara volymnedgången i fartygsnybyggnad. I Sverige är nu två stora prototypanläggningar av vindkraftaggregat under uppförande. Båda är beställda av nämnden för energiproduktionsforskning (NE) inom ramen för det statliga energiforskningsprogrammet. Ett av dessa aggregat har utvecklats av Karlskronavarvet i samarbete med det amerikanska företaget Hamilton Standards Inc och konstrueras och byggs av Karlskronavarvet. Varvet har vidare nyligen fått en order som underleverantör på ett stort vindkraftaggregat till det amerikanska inrikesdepartementet. Detta visar att Karlskronavarvet ligger väl framme vad gäller utveckling, tillverkning och försäljning av vindkraftaggregat. Mot bakgrund av energisituationen både utomlands och i Sverige delar jag Karlskronavarvets bedömning att vindkraftaggregat kan bli en intressant marknad för varvets del och tror att detta i framtiden kan bli ett viktigt komplement till varvets fartygsproduktion.

Enligt de långsiktiga planerna för varvet skall den civila fartygsproduktionen minskas. En betydande del av varvets resurser kommer i stället att koncentreras till marin nybyggnad med speciell inriktning på export och i viss mån på alternativ produktion.

Jag delar kommissionens och Svenska Varvs uppfattning om Karlskronavarvets framtida inriktning. Enligt Svenska Varvs bedömning är en förutsättning för att de långsiktiga planerna skall kunna genomföras att vissa av den svenska marinens beställningar tidigareläggs för att varvet skall lyckas med sin exportsatsning av marina fartyg. Jag måste dock konstatera att de ekonomiska möjligheterna för marinen att nu beställa ytterligare fartyg saknas.

Då jag delar Karlskronavarvets bedömning av de framtida exportmöjligheterna för plastfartyg för marina ändamål bör ekonomiska möjligheter skapas för varvet att ytterligare utveckla sin kunskap inom det plastteknologiska området. Ett särskilt anslag bör tas upp för ändamålet. Jag bedömer att 75 milj. kr. utgör ett erforderligt stöd för kostnader i samband med varvets vidareutveckling inom det plastteknologiska området för marina ändamål. Jag förordar alltså att 75 milj. kr. anvisas på statsbudgeten för budgetåret 1980/81 under ett särskilt reservationsanslag, benämnt Medelstillskott för Karlskronavarvet för kostnader i samband med utveckling inom det plastteknologiska området för marina ändamål.

Kommissionen konstaterar att Karlskronavarvets primära funktion är att vara underhålls- och nybyggnadsvarv för den svenska marinen. Med hänsyn till beredskapsintressen förutsätter detta enligt kommissionen att varvet erhåller en så stor andel av marinens underhålls- och nybyggnadsbeställningar som möjligt. Det underhållsarbete, som f. n. utförs vid varven i Göteborg och vid Finnboda Varf i Stockholm bör, enligt kommissionen, överföras till Karlskrona och också omfatta isbrytarunderhållet med undantag av det isbrytarunderhåll som avses komma att ske vid Lunde varv. Beträffande den marina nybyggnadsverksamheten anser

kommissionen att möjligheterna att på sikt koncentrera utbåtsproduktionen till Karlskrona bör övervägas. Kommissionen konstaterar vidare att en inriktning på marin export förutsätter att Karlskronävarvet erhåller svenska beställningar som kan tjäna som referensobjekt.

Efter samråd med chefen för kommunikationsdepartementet bedömer jag att det i fråga om isbrytarunderhållet inte längre finns anledning att lämna dispens från upphandlingskungörelsen. När nu gällande avtal avseende isbrytarunderhållet upphör får alltså sedvanligt anbudsförfarande ske för kommande avtalsperiod.

År 1978 påbörjades arbetet med en ändring av strukturen hos *Götaverken Sölvesborg AB*. Ändringen syftar till att företaget skall upphöra att vara nybyggnadsvarv och i stället inrikta sig på annan produktion.

För egen del ansluter jag mig till kommissionens bedömning att det inte är motiverat med några åtgärder från statsmakternas sida i syfte att försöka åstadkomma annan utveckling.

Kostnaderna för omstruktureringen vid Finnboda Varf, Karlskronavarvet och Sölvesborgs Varv ingår, med undantag för Karlskronavarvets utvecklingskostnader inom det plastteknologiska området, i det av Svenska Varv angivna kapitalbehovet för omstruktureringen. Jag återkommer i det följande till denna fråga.

Kommissionen bygger sin analys på förutsättningen att de statliga beställningarna kommer att minska de närmaste åren, inte minst mot bakgrund av det statsfinansiella läget. Det kan emellertid inte uteslutas att sysselsättningsläget främst för de mindre och medelstora varven i vissa fall kan motivera att statliga beställningar tidigareläggs. I regeringskansliet förbereds f. n. åtgärder för att vid behov beställa varvsprodukter för att täcka behov inom vägverket, sjöfartsverket och tullverket.

## 2.4 Stöd till varvsindustrin

Innan jag går närmare in på frågan om finansieringen av varvens produktion vill jag i anslutning till den proposition om sjöfartspolitik, m. m. som regeringen tidigare i dag har beslutat avlåta redovisa några synpunkter på frågan om samordningen av varvs- och sjöfartspolitik.

Stödet till varven avser primärt att underlätta omställningen mot konkurrenskraftig produktion. Jag finner det emellertid naturligt att stödet ges en sådan utformning att även de svenska rederierna kan dra fördel av detta bl. a. genom att erhålla en långfristig finansiering.

Inriktningen hos såväl svenska varv som svenska rederier mot avancerade fartyg, vilka utgör delar av hela transportsystem, innebär att det inom flera områden bör finnas förutsättningar för ett fruktbart tekniskt och kommersiellt samarbete mellan de båda näringsgrenarna. Sådant samarbete bör underlättas finansiellt av staten. Jag vill i detta sammanhang peka på möjligheterna till finansiering via styrelsen för teknisk utveckling och

Fonden för industriellt utvecklingsarbete (Industrifonden). Även inom ramen för fartygskreditgarantisystemet och Skeppshypotekskassornas kreditgivning bör sådant samarbete understödjas.

De svenska rederiernas beställningsplaner för åren 1980–1984 uppgår till ca 6000 milj. kr. Skeppshypotekskassornas bruttoulåning har de senaste åren varit 200–300 milj. kr. per år. Rederierna har i sin nuvarande besvärliga ekonomiska situation stort behov av att finna långfristig finansiering av sina investeringar för att minska riskerna för likviditetsproblem och uppnå en finansiering där avskrivningarna av fartygen och amorteringarna på lånen överensstämmer så långt det är möjligt.

Bl. a. kapitalmarknadsutredningen har föreslagit en sammanslagning av kassorna. Jag avser att senare åstadkomma med förslag om en sammanslagning som då bör kunna genomföras den 1 januari 1981. Den skeppshypotekskassa som bildas genom sammanslagningen bör ha förutsättningar att kunna spela en aktiv roll i den långfristiga finansieringen av rederiernas investeringar. Detta fordrar i sin tur att tillräckligt utrymme bereds kassan på kreditmarknaderna.

Chefen för kommunikationsdepartementet har tidigare redovisat förslag om inriktningen av sjöfartspolitikerna och lagt fram ett sjöfartspolitiskt program. Kassorna bör i sin utlåning prioritera projekt som ligger inom ramen för detta program. Samtidigt bör kassorna särskilt beakta de möjligheter som enligt min mening finns att utveckla samarbetet mellan svenska varv och rederier för att konstruera tekniskt avancerade fartyg.

#### *2.4.1 Skäl för fortsatt stöd till varvsindustrin*

Enligt bedömningen i prop. 1978/79: 49 avseende hösten 1978 avvek det svenska kostnadsläget starkt från de lägsta internationella priserna för standardtonnage såsom tank-, bulk- och ro/ro-fartyg. Detta innebar att de svenska varven vid försäljning på den internationella marknaden inte kunde erhålla högre självkostnadstäckning än som svarade mot mellan 55 och 80 % av den svenska självkostnaden för olika standardfartygstyper.

En jämförelse mellan svensk och japansk kostnadsnivå visade att de japanska kostnaderna var ca 25 % lägre för standardfartyg.

Priserna på nybyggnadstonnage har stigit kraftigt under år 1979. Prisnivåerna ligger i dag mellan 30 och 85 % högre än under år 1978. Beträffande standardtonnage erbjuder Japan i dag priser som vanligen ligger ca 15–20 % under den västeuropeiska nivån. För fartygstyper som kräver nykonstruktion ligger de japanska priserna oftast ca 10–15 % under de västeuropeiska.

Prisutvecklingen på andrahandsmarknaden har visat en ännu högre uppgång än den på nybyggnadssidan. Priserna har under år 1979 för olika typer av andrahandstonnage och åldersgrupper stigit med mellan ca 10 % och ca 110 %.

Under åren 1976 och 1977 var sannolikt skillnaden mellan svensk och

japansk självkostnad som störst. Mot bakgrund av bl. a. ändrat värde för den japanska valutan och ökade kostnader för material och löner har denna skillnad minskat.

Japan kommer även under 1980-talet att vara den dominerande varvsnationen och den japanska självkostnadsutvecklingen kommer att vara ledande för den långsiktiga prisutvecklingen på standardtonnage. Det är sannolikt att kostnadsskillnaden mellan Japan och Sverige kommer att minskas något under perioden till år 1985.

Jag har tidigare redovisat huvuddragen i Svenska Varvs strukturplan. Ett genomförande av planen innebär att kapaciteten vid storvarven successivt minskar från 12 milj. direkta produktionstimmar år 1979 till ca 5 milj. år 1982. Därefter bedöms volymen vara oförändrad t. o. m. år 1984. För de mindre och medelstora varven sker samtidigt en minskning av kapaciteten för produktionen av handelsfartyg från ca 3 milj. timmar år 1979 till ca 1,7 milj. timmar år 1983. Sammantaget minskar alltså den svenska varvskapaciteten från ca 15 milj. timmar år 1979 till ca 7 milj. timmar år 1983.

De senaste åren har närmare 90 % av nya order vid de svenska varven kommit från svenska beställare. Rederierna bedömer själva att deras totala beställningar under åren 1980–1984 kommer att motsvara ca 40 % av den varvskapacitet under samma tidsperiod som jag nyss har redovisat. De sjöfartspolitiska åtgärder som chefen för kommunikationsdepartementet tidigare denna dag har förordat torde tillsammans med de åtgärder som jag i det följande kommer att förorda för att finansiellt underlätta beställningar vid svenska varv kunna öka det svenska beställarintresset. Det synes dock troligt att en – jämfört med de senaste åren – ökad andel av varvens produktion måste avsättas på exportmarknaden.

De bedömningar som jag har redovisat pekar på att skillnaden mellan världsmarknadspriset för olika fartygstyper och de svenska självkostnaderna har minskat under år 1979. En ytterligare förbättring av marknadsläget och en kraftfull satsning från varvens sida för att minska sina produktionskostnader är dock nödvändig för att varven skall kunna konkurrera om order av egen kraft. Det är värt att observera att de låga marknadspriserna delvis är en följd av statliga stödssystem i flertalet varvsländer. Det behövs alltså stöd i ytterligare några år för att varvens omställning skall ha förutsättningar att lyckas. Jag anser emellertid att tiden nu är mogen att sätta en slutpunkt för de statliga stödet till varvsindustrin till de delar detta avser direkta subventioner. Motiven till detta är att jag dels bedömer att de statliga subventionerna utomlands kommer att avvecklas, dels att marknadspriserna kommer att förbättras. Även samhällsekonomiska skäl motiverar att stödet avvecklas. Rimliga förutsättningar skulle därigenom skapas för att varven genom egna ansträngingar kan bli konkurrenskraftiga. Det stöd som utgår i form av statliga garantier till varv och rederier finns det fortfarande skäl att bibehålla.

Som jag redan har nämnt är det viktigt att varvens planering att stödet

omfattar en längre tidsperiod än vad som hittills varit fallet. En bedömning av avvecklingstakten för de statliga stöden utomlands och marknadsprisutvecklingen över en längre tidsperiod är i praktiken omöjlig att göra med någon större säkerhet. Jag finner emellertid att fördelarna från varvens sida att veta förutsättningarna för sin ekonomiska planering är viktigare än den osäkerhet som är förenad med framtidsbedömningarna.

Jag bedömer att tre år än en skälig avvecklingstid för de statliga subventionerna till varvsindustrin. Då varven genom stödet till beställare av fartyg redan fått stöd för i det närmaste hela sin produktion under år 1980 bör stöd utgå först fr. o. m. år 1981.

Ett stöd direkt till varven skulle medge att varven bättre skulle kunna anpassa sina offertvillkor till den rådande konkurrensen för varje enskild order. I speciella fall skulle stödet kunna användas också för export. De fall jag här tänker på gäller enbart då konkurrens föreligger från länder som subventionerar sin export av fartyg.

#### *2.4.2 Ändring av stöd till beställare av fartyg*

För att underlätta beställningar av fartyg vid svenska varv utgår enligt beslut av riksdagen (prop. 1976/77: 139, NU 1976/77: 53, rskr 1976/77: 343, prop. 1977/78: 174, NU 1977/78: 76, rskr 1977/78: 377, prop. 1978/79: 49, NU 1978/79: 17, rskr 1978/79: 115 och prop. 1978/79: 211, NU 1978/79: 58, rskr 1978/79: 449) statligt stöd till beställare av fartyg vid svenska varv i form av kreditgarantier och avskrivningslån. För kreditgarantier har fastställts en ram om 6 665 milj. kr. och för lån har sammanlagt 2 460 milj. kr. anvisats.

Kreditgarantin får motsvara högst 70 % av kontraktspriset och lån kan lämnas med belopp motsvarande högst 25 % av kontraktspriset för beställt fartyg eller större ombyggnad av fartyg. Stödet är temporärt och avser beställningar som har gjorts senast den 31 mars 1980. Det beställda fartyget skall levereras före den 1 april 1981. Till lånen är knuten en återvinningsrätt för staten. Villkoren för stödet finns angivna i förordningen (1977: 500) om statligt stöd till beställare av fartyg (omtryckt 1978: 995 och ändrad senast 1979: 555). Hittills har ca 85 fartyg beställts vid svenska varv och ca 15 fartyg byggts om med beställarstöd. Av stödet har närmare 30 % gått till de mindre och medelstora varven, medan återstoden har gått till storvarven. Av garantiram och anvisade medel återstod den 15 februari 1980 – efter vissa reservationer för räntor om drygt 300 milj. kr. – sammantaget ca 63 milj. kr.

Stödet har nu varit i kraft i tre år. Enligt min mening finns nu skäl att utvärdera systemet och överväga om och i så fall hur ett framtida stöd till varven skall utformas.

Ett väsentligt motiv för att införa stödet var att ge varvsindustrin en omställningstid under vilken varven kunde inrikta sin produktion mot mer konkurrenskraftiga produkter. Huvuddelen av de order som svenska varv

har tecknat de senaste åren hade inte varit möjliga utan detta stöd. Stödet har vidare inneburit att sysselsättningsminskningen vid varven har kunnat ske i socialt acceptabla former.

Jag vill erinra om att de senaste tre åren har varit utomordentligt bekymmersamma från ekonomisk synpunkt för både varv och rederier. Antalet pontiella köpare av fartyg har varit begränsat. Detta har inneburit att staten som garantigivare tvingats acceptera stora kreditrisker.

Trots detta har staten ännu inte drabbats av några förluster på grund av lämnade garantier. Inom nämnden för fartygskreditgarantier har statens förlustrisker på grund av lämnade lån och garantier bedömts. Denna bedömning av förlustriskerna pekar på att dessa i dagsläget inte skulle överstiga 2 % av lämnade garantier och garantiutfästelser. Förlustriskerna kan naturligtvis öka vid försämrade fraktnivåer för rederierna. Med hänsyn till de förhållanden som har rått vid garantigivningen finner jag ändå att förlustriskerna måste betraktas som relativt begränsade.

Det ekonomiska utfallet för varven av de order som har tecknats med beställarstöd har varierat kraftigt mellan olika varv. För flera varv har stödet gett utrymme för mindre vinster medan andra har redovisat ett otillfredsställande ekonomiskt utfall. Den slutsats som jag kan dra av det redovisade förhållandet är att för effektiva svenska varv har skillnaden mellan marknadspris och självkostnad ungefär motsvarat lånenivån.

Stödet har dock haft vissa nackdelar, bl. a. har stödet avsett alltför korta tidsperioder.

Detta är i sin tur en följd av att ett långsiktigt strukturbeslut hittills inte har kunnat fattas. Enligt min uppfattning bör därför ett framtida stödssystem omfatta en längre tidsperiod för att varven skall kunna planera sin verksamhet på ett rationellt sätt.

Som en följd av den allvarliga strukturkris som världens varvsindustri sedan några år tillbaka befinner sig i har de olika varvsländerna vidtagit omfattande statliga stödåtgärder för denna industri. Dessa stödåtgärder har sålunda under en längre tid utgjort ett viktigt inslag i den internationella varvskonkurrensen. Konkurrensen om den begränsade beställningsvolymen har medfört att de olika ländernas stödssystem successivt har utvidgats för att i dag vara relativt omfattande.

Bakom de olika typerna av stödformer ligger olika hänsynstaganden. Vanligt förekommande är stöd riktat till rederier i det egna landet. Andra stödformer är inriktade på t. ex. vissa fartygstyper. Som jag nyss har nämnt har dock under de senaste åren inträffat en väsentlig förändring då länder som Förbundsrepubliken Tyskland, Storbritannien, Frankrike och Spanien infört stödformer som innebär subventionering av exportorder.

En jämförelse mellan det svenska stödet till beställare av fartyg och motsvarande stöd utomlands visar att länder som Frankrike, Förbundsrepubliken Tyskland och Storbritannien har samma eller högre subventionsgrad. Finland och Danmark har däremot lägre subventionsgrad.

Inom OECD pågår nu överläggningar om att avveckla de omfattande varvsstöden. Det är f. n. svårt att överblicka i vilken takt avvecklingen kan ske.

Under den av mig förordade treåriga avvecklingstiden för subventionsdelen av stödet till svensk varvsindustri bör enligt min mening stödet ändras på sådant sätt att det även i vissa fall kan underlätta konkurrens om exportorder.

Denna ändring bör ta sig uttryck i att stödet till beställare inte längre skall innefatta direkta subventioner i form av avskrivningslån, utan begränsas till statliga garantier.

Garanti till svenska beställare bör, av skäl som jag närmare redogör för i det följande, kunna uppgå till högst 90 % av kontraktspriset för fartyg. F. n. betalar beställare kontant minst 5 % av kontraktspriset. Jag anser att denna andel i fortsättningen bör höjas till minst 10 %. För utländska beställare lämnas högst 80 % i garanti enligt överenskommelse inom OECD.

#### 2.4.3 Ändring av stöd till varven

Hösten 1978 bemyndigade riksdagen fullmäktige i riksgäldskontoret att till utgången av år 1981 ikläda staten garantier till svensk varvsindustri – inkl. tidigare lämnade garantier – intill ett vid varje tidpunkt sammanlagt belopp av högst 17 000 milj. kr. för finansiering i anslutning till produktion vid varven (prop. 1978/79: 49, NU 1978/79: 17, rskr 1978/79: 115).

Som jag redan nämnt, har fullmäktige bemyndigats att ikläda staten garantier till beställare av fartyg vid svenska varv till ett sammanlagt belopp av högst 6 665 milj. kr. (prop. 1978/79: 211, NU 1978/79: 58, rskr 1978/79: 449). Sammantaget kan alltså fullmäktige ikläda staten garantier för att finansiera varvens produktion för högst 23 665 milj. kr.

Den 1 januari 1980 uppgick statens garantiåtaganden inom nämnda ramar till ca 13 200 milj. kr. Härutöver har fullmäktige utfäst sig att senare teckna garantier för lån till ett sammanlagt belopp av ca 4 500 milj. kr.

Jag behandlade nyss frågan om ändring av stödet till beställare. Jag framhöll därvid att direkta subventioner i form av avskrivningslån inte längre bör utgå. Subventionsdelen av det allmänna varvsstödet bör enligt min uppfattning i stället lämnas direkt till varven.

Vid lämnande av sådant stöd uppkommer frågan om hur detta skall kunna ske för att bästa möjliga effekt skall kunna uppnås. Det är viktigt att stödet utformas på ett sådant sätt att den allfärsmässiga optimeringen av verksamheten underlättas. Detta uppnås bäst om stödvolymen görs oberoende av de aktuella affärsbesluten inom varven. Ett lämpligt sätt att uppnå detta är att stödet relateras till den nu planerade kapacitetsutvecklingen – mätt i antal direkta produktionstimmar – vid varven under perioden 1981–1983. Varven kan då i förväg bedöma hur stor del av stödet som tillkommer det enskilda varvet. Incitament saknas med andra ord för att träffa "felaktiga" företagsekonomiska beslut för att maximera stödet.

Som jag redan har framhållit bör de statliga subventionerna inom stödet till varvsindustrin avvecklas under en treårsperiod. Denna del av stödet bör successivt trappas av under åren 1981–1983.

På grundval av den skillnad som nu råder mellan de svenska varvens självkostnader och marknadspriset bedömer jag att en rimlig nivå för stödet år 1981 bör vara 15 % av kontraktspriset, dvs. en minskning med tio procentenheter från vad som nu kan utgå som avskrivningslån till beställare av fartyg. Under åren 1982–1983 bör lånedelen av stödet varje år kunna minska med fem procentenheter. Fr. o. m. år 1984 bör lån inte utgå.

Storleken av avskrivningslånen bör för vart och ett av de privata mindre och medelstora varven beräknas på grundval av en plan för kapacitetsutvecklingen under åren 1981–1983. Kapaciteten bör inte överskrida den nuvarande. Planerna bör granskas och godkännas av nämnden för fartygskreditgarantier. För Svenska Varvs del görs motsvarande beräkning från den totala volym som har angivits i koncernens strukturplan för storvarven. Avskrivningslånen bör beräknas med utgångspunkt i produktionstimmar och nämnda procentsatser för kontraktsbeloppen.

För år 1981 uppstår vissa övergångsproblem genom att beställarstöd i form av avskrivningslån har lämnats för viss del av produktionen. Antalet produktionstimmar som berättigar till stöd detta år bör därför minskas med det antal som åtgår för den produktion som har fått beställarstöd.

Den nuvarande formen för lånestödet, dvs. att lånet kan efterges under vissa angivna förutsättningar, bör med vissa ändringar kunna bibehållas. Lånen bör kunna göras tolvåriga med fem års amorteringsfrihet. Marknadsränta bör utgå, dock först efter fem år. Eftergift bör normalt kunna ske varje år med belopp som motsvarar vad varvet investerar i rationaliseringshögjande syfte och i marknads- och utvecklingsarbete. Regeringen bör kunna medge större eftergift eller göra återbetalningen villkorad av resultatutvecklingen vid varvet om detta skulle bedömas nödvändigt med hänsyn till varvets soliditet.

Utbetalningen av lånen bör administreras av nämnden för fartygskreditgarantier. För att likviditetssvårigheter inte skall uppstå i de enskilda varven bör en viss del av lånen kunna utbetalas under löpande stödår. Slutbetalning kan ske i början av påföljande år då underlag för beräkning föreligger.

Med hänsyn till den kapacitetsutveckling som jag tidigare har redovisat för varvsindustrin och med hänsynstagande till att stöd till beställare av fartyg redan har lämnats för år 1981 beräknar jag behovet av medel för avskrivningslån till den svenska varvsindustrin till sammanlagt 830 milj. kr. för åren 1981–1983.

Jag förordar sålunda att stödet till varvsindustrin utformas i enlighet med vad jag nu har anfört och att 830 milj. kr. anvisas till avskrivningslån till svensk varvsindustri för budgetåret 1980/81.

De förändringar i stödet till de svenska varven som jag har förordat

medför att det inte längre finns anledning att ha två skilda ramar för garantier till svenska varv och till beställare. För att få bättre överblick av det statliga garantiengagemanget bör de två ramarna slås samman.

För ett genomförande av Svenska Varvs strukturplan och de minskningar av de mindre och medelstora varvens kapacitet som jag tidigare har redovisat beräknar jag att det nu gällande bemyndigandet om sammanlagt 23 665 milj. kr. för kreditgarantier till svensk varvsindustri och garantier till beställare inte behöver utökas. Jag förordar sålunda att fullmäktige i riksgäldskontoret bemyndigas att ikläda staten garantier avseende de svenska varvens produktion till utgången av år 1983 – inkl. tidigare lämnade garantier – intill ett vid varje tidpunkt sammanlagt belopp av högst 23 665 milj. kr.

Jag vill i detta sammanhang erinra om att chefen för kommunikationsdepartementet tidigare denna dag har förordat att förslag läggs fram om värdegarantier till svenska redare. Värdegarantin avses utgöra ett komplement till kreditgarantin med huvudsakligt syfte att soliditetsmässigt underlätta beställningar av fartyg vid i första hand svenska varv.

Införande av det direkta varvsstöd som jag har förordat medför vissa ändringar av de regler som hittills har tillämpats i garantisystemet.

Under byggnadstiden har hittills lämnats garantier motsvarande högst 70 % av kontraktetspriset. Detta procenttal har bedömts motsvara vad varvet likviditetsmässigt har belastats med under byggnadstiden. Någon anledning att ändra denna praxis har inte funnits, eftersom kontraktetspriset på grund av det stöd som staten lämnade i form av lån till beställare av fartyg har kunnat hållas på en nivå som motsvarade varvets kostnader för byggnationen. Det direkta varvsstödet medför emellertid att kontraktetspriserna i vissa fall kan komma att understiga varvets kostnader. Under byggnadstiden bör därför garantier kunna ställas i sådan utsträckning att varvens likviditet inte förändras jämfört med nu gällande ordning.

För tiden efter leverans utgår f. n. till svenska beställare enligt vad jag nyss har nämnt garantier motsvarande högst 70 % av kontraktetspriset. 25 % erhåller beställaren dessutom i lån från staten och återstående 5 % betalas kontant. Vid utländska beställningar lämnas högst 80 % i garantier enligt de villkor som överenskommits inom OECD. Avskrivningslånen till beställare av fartyg avses nu i enlighet med vad jag har förordat ersättas av avskrivningslån till varven. I nuvarande ekonomiska situation för svenska beställare, då dessa inte fullt ut har återhämtat sig från de senaste årens besvärliga ekonomiska läge, bör dessa enligt min mening även i fortsättningen kunna påräkna en bättre finansiering än vad som ges utländska redare.

Efter samråd med chefen för kommunikationsdepartementet förordar jag därför att garantier får lämnas upp till 90 % av kontraktetspriset om beställaren är svensk. Minst 10 % bör alltså betalas kontant. Löptiden för de lån som tas upp med statlig garanti bör liksom hittills i normalfallet vara

högst tolv år. För att skapa bättre finansiella förutsättningar för ett utvidgat samarbete mellan svenska varv och rederier vad gäller att konstruera och bygga tekniskt avancerade fartyg inom ramen för det tidigare nämnda sjöfartspolitiska programmet bör vid byggande av sådana fartyg garantier kunna ställas för lån med en löptid på upp till 15 år.

#### 2.4.4 Statligt stöd vid fartygsexport

Export av fartyg omfattas av en särskild överenskommelse som har träffats inom ramen för OECD och som innebär bl. a. att räntan på fartygskredit som omfattas av statlig garanti i allmänhet inte får understiga 8%. I enlighet med beslut av riksdagen (prop. 1977/78:155, NU 1977/78: 73, rskr 1977/78: 379) har för perioden den 1 juli 1978—den 30 juni 1981 införts ett kreditfinansieringssystem som skall underlätta svenska företags exportförsäljning. AB Svensk Exportkredit (SEK) kan enligt detta system under vissa förutsättningar lämna lån för finansiering av exportkrediter i svenska kronor eller lämplig utländsk valuta till fast ränta som baseras på de lägsta räntesatserna som har överenskommit internationellt för statligt stöd till exportkreditgivning. Enligt beslut av riksdagen hösten 1978 får SEK lämna sådana lån för fartygsexport upp till 2 500 milj. kr. (prop. 1978/79: 49, NU 1978/79: 17, rskr 1978/79: 115). De närmare bestämmelserna för exportkreditstödet återfinns i förordningen (1978: 404 ändrad 1978: 996) om exportfinansiering med statligt stöd, m. m.

Den 31 december 1979 hade SEK lämnat statsstödda lån vid fartygsexport för 600 milj. kr. Denna kreditgivning har verksamt bidragit till att exporten någorlunda har kunnat hållas uppe.

Jag har tidigare framhållit vikten av att de svenska varvens export kan öka. För att bl. a. tillgodose det ökade behovet att finansiera krediter för fartygsexport har regeringen i prop. 1979/80: 125 (bil. 11) tidigare denna dag föreslagit att ramen för statsstödda lån ökas från 10 000 milj. kr. till 18 000 milj. kr.

De svenska redare som har beställt fartyg vid svenska varv betalar normalt högre räntor än vad som enligt det nyss nämnda systemet gäller vid exportorder, liksom vad de normalt kan erhålla från utländska varv. I enlighet med beslut av riksdagen (prop. 1977/78: 155, NU 1977/78: 73, rskr 1977/78: 379) kan Sveriges Investeringsbank AB — i de fall då konkurrens från utländsk statsstödd kreditgivning kan påvisas — efter beslut av regeringen lämna krediter med villkor som motsvarar de som gäller vid export. Denna möjlighet har dock förutsatts komma att utnyttjas restriktivt och har hittills inte utnyttjats vid fartygsbeställningar.

Om de svenska varven skall ha möjlighet att lyckas med sin omställning och kunna konkurrera framgångsrikt med utländska varv är det i många fall väsentligt att de räntor de svenska varven kan erbjuda för fartygsfinansiering inte alltför markant skiljer sig från vad utländska konkurrenter erbjuder. Jag anser därför att möjligheter till räntestöd vid beställningar

från Sverige bör finnas. En sådan möjlighet till statligt räntestöd bör vara förknippad med en restriktiv prövning. Vid prövningen bör det sammanlagda statliga stöd som kan utgå om beställningen görs i Sverige beaktas, liksom det stöd utöver förmånliga räntevillkor som kan utgå om beställningen läggs utomlands. Även övriga faktorer av betydelse vid val av leverantör, t. ex. valutarisker och leveranssäkerhet bör beaktas. Med hänsyn till att nämnden för fartygskreditgarantier (FKN) redan nu prövar de enskilda fartygsaffärerna anser jag att FKN är bäst lämpad att pröva frågan om statligt räntestöd. Räntestödet skall alltså i fortsättningen inte prövas av Sveriges Investeringsbank AB. Jag beräknar medelsbehovet härför till 300 milj. kr. avseende kontrakt tecknade senast den 31 december 1983. Jag förordar alltså att ett reservationsanslag av 300 milj. kr. för räntestöd till varvsindustrin tas upp på statsbudgeten för budgetåret 1980/81.

I den mån anspråken på räntestöd, trots den restriktiva prövningen, överstiger de anslagna medlen bör i första hand ansökningar som avser tekniskt avancerade fartyg prioriteras. Samtidigt bör särskilt möjligheterna att lämna räntestöd till projekt som ligger inom ramen för det tidigare nämnda sjöfartspolitiska programmet beaktas.

Enligt beslut av riksdagen får 125 milj. kr. användas för stöd till utvecklingsländer för import av fartyg från Sverige (prop. 1978/79: 49, NU 1978/79: 17, rskr 1978/79: 115). Fullmäktige i riksgäldskontoret kan i samband med sådan import ställa kreditgarantier för lån med löptid på 15 år och däröver. De lån som tas upp med sådan garanti kan lämnas av SEK inom den ram för fartygsexport som jag har nämnt. Garantin får omfatta högst 95 % av kontraktetspris för fartyget. En förutsättning är dock att fartyget beställs före den 1 juli 1980 och levereras före utgången av år 1981.

Hittills har denna möjlighet inte utnyttjas av de svenska varven. Skälen till detta är flera. De svenska varvsföretagen har haft liten erfarenhet av att sälja fartyg till utvecklingsländer. F. n. pågår dock underhandlingar med flera utvecklingsländer om försäljning av fartyg och andra produkter. Hos FKN fanns den 1 mars 1980 sju ansökningar om stöd till utvecklingsländer för import av fartyg från Sverige. De utvecklingsländer ansökningarna avser är bl. a. Barbados, Costa Rica, Egypten och Tanzania. Ansökningarna avser en sammanlagd kontraktssumma om ca 1 100 milj. kr. Sannolikt kommer någon eller några av dessa underhandlingar att resultera i försäljningsavtal. För att varven skall ha samma möjligheter till framförhållning i sin planering vid affärer med utvecklingsländer som vid övriga affärer förordar jag att tidsgränserna för stödet utsträcks till att avse kontrakt som tecknas före den 31 december 1983. Någon avgränsning framåt i tiden när leverans skall ske finner jag inte nödvändig.

Stödet bör kunna utgå även vid försäljning av sådana nya produkter som varven kan komma att producera inom ramen för sin ändrade produktionsinriktning.

Enligt beslut av riksdagen (prop. 1978/79: 49, NU 1978/79: 17, rskr 1978/

79:115) får garantier utställas även för alternativ produktion vid varven. Stödet är dock avgränsat till sådana kontrakt som tecknas senast den 31 december 1981. Även på detta område förordar jag att tidpunkten förlängs till att avse sådana kontrakt som tecknas senast den 31 december 1983.

## 2.5 Finansiellt stöd till Svenska Varv AB

Svenska Varv-koncernen erhöll vid bildandet år 1977 ett eget kapital på 1 524 milj. kr., varav aktiekapital 600 milj. kr., reservfond 300 milj. kr., fritt eget kapital 435 milj. kr. samt en koncernreserv om 189 milj. kr. Koncernreserven uppstod genom att dotterbolagens aktier togs upp till lägre värde i Svenska Varv AB:s balansräkning än deras beräknade substansvärde. Vidare bemyndigades fullmäktige i riksgäldskontoret att teckna garantier för koncernen om högst 800 milj. kr. avseende förlusttäckning för verksamheten under åren 1977–1979. Riksdagen anvisade dessutom 859 milj. kr. i bidrag till Svenska Varv för nedläggning av Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB.

Kapitaltillskottets storlek grundades på överväganden om vad som vid denna tidpunkt ansågs kunna utgöra en acceptabel nivå i ett varaktigt skede för koncernens soliditet och likviditet. Det förutsattes sålunda att huvuddelen av de förluster som vid denna tidpunkt beräknades för åren 1977–1979 skulle kunna täckas dels genom att nya kontrakt om fartygsbeställningar skulle tecknas med utnyttjande av det stöd till beställare av fartyg som samtidigt infördes, dels genom utnyttjande av nyss nämnda förlusttäckningsgarantier (s. k. värdegarantier) om sammanlagt 800 milj. kr.

I prop. 1977/78: 174 och prop. 1978/79: 49 har redovisats att de bedömningar som låg till grund för de ekonomiska beräkningarna vid koncernens bildande inte i tillräcklig utsträckning hade beaktat förlustriskerna för koncernens valutaengagemang samt på fordringarna på olika redare. Återhämtningen från den låga nivån på fraktrater och priser på nybeställningar skedde inte heller i den takt som hade förutsatts.

Svenska Varvs redovisade förlust för år 1977 uppgick till 2 242 milj. kr. För år 1978 redovisade bolaget en förlust om 2 149 milj. kr. De verkliga förlusterna var ännu större om det stöd som har lämnats till beställare av fartyg beaktas. Om så sker hade den sammantagna förlusten för de båda åren varit 475 milj. kr. större.

För att täcka förlusterna har Svenska Varv genom beslut av statsmakterna erhållit 3 350 milj. kr. i medelstillskott och 1 050 milj. kr. i värdegarantier (prop. 1977/78: 174, NU 1977/78: 76, rskr 1977/78: 377 och prop. 1978/79: 49, NU 1978/79: 17, rskr 1978/79: 115). Tillskotten var i huvudsak avsedda att täcka redovisade förluster för åren 1977–1978 och den bedömda förlusten för år 1979. 200 milj. kr. av tillskotten avsåg att täcka Svenska Varvs beräknade utvecklingskostnader under åren 1979–1980.

Av sistnämnda medel har hittills 100 milj. kr. utbetalats. Svenska Varv har använt medlen huvudsakligen för att finansiera verksamheten i sitt utvecklingsbolag.

Staten förvärvade i juni 1979 samtliga tillgångar i Kockums AB – med undantag av aktierna i Kockums Fastighets AB – för 20 milj. kr. jämte ett belopp som svarade mot Kockums skulder på tillträdesdagen (prop. 1978/79: 124, NU 1978/79: 47, rskr 1978/79: 356). Varvs- och rederiverksamheten överläts till Svenska Varv AB. I samband härmed anvisade riksdagen 1 075 milj. kr. till medelstillskott till Svenska Varv och medgav att ytterligare 1 500 milj. kr. tecknades i värdegarantier. Tillskottet och värdegarantierna skulle täcka dels de förluster som uppstod genom att Kockums tillgångar omvärderades, dels väntad förlust under år 1979 och öka det egna kapitalet så att Svenska Varvs soliditet skulle bibehållas.

Svenska Varv har – på grundval av sin strukturplan – bedömt resultatutvecklingen för åren 1979–1984. För år 1979 baserar sig bedömningen på den helårsprognos som upprättades i samband med bolagets delårsboksut i augusti 1979. För år 1980 baseras prognosen på bolagets budget för året. För åren 1981–1984 grundas beräkningarna i huvudsak på de slutsatser beträffande olika marknadens utveckling, konkurrensförmågan hos olika bolag i koncernen samt möjlig resultatutveckling som de av Svenska Varv i samband med strukturutredningen anlidade konsultföretagen har redovisat. De ekonomiska beräkningarna och förutsättningarna för dessa har analyserats inom industridepartementet.

För år 1979 bedöms förlusten bli ca 1 200 milj. kr. Vid bedömningen har hänsyn inte tagits till de höjda marknadsvärdena på koncernens fartygsengagemang. Dessa höjningar medför att reserveringarna för förlustrisker bör kunna minska väsentligt. För perioden 1979–1984 har Svenska Varv bedömt att ca 1 350 milj. kr. i förlustreserveringar skall kunna återföras och påverka resultatet positivt. Det har inte ansetts möjligt att nu fördela återföringarna på enskilda år. I beräkningen av Svenska Varvs kapitalbehov för åren 1980–1984 kommer de dock att beaktas. Jag bortser därför i det följande från den inverkan som de återförda förlustreserverna får på 1979 års resultat. Den sammanlagda förlusten åren 1977–1979, bestående av redovisade förluster i Svenska Varv, kostnader för nedläggningen av Eriksbergssvarvet om 859 milj. kr., omvärdering av övertagna tillgångar och skulder i Kockums om 1 500 milj. kr., skulle därigenom bli drygt 7 900 milj. kr.

De sammanlagda tillskotten från staten till Svenska Varv – förutom det tillskjutna egna kapitalet – uppgår under samma period till ca 8 634 milj. kr. Sedan hänsyn har tagits till den omvärdering av Kockums tillgångar som jag nyss har nämnt skulle Svenska Varv vid utgången av år 1979 kunna redovisa ett eget kapital om ca 2 240 milj. kr.

En bedömning av resultaten för åren 1980–1984 är förknippad med betydande osäkerhet. Små avvikelser i förhållande till antagen kostnads-

täckning på produktionen, minskning av omkostnader, försäljningspriser för koncernens fartygsinnehav, valutakurser och räntenivåer kan komma att påverka resultatutfallet betydligt. För att bedöma vilket kapitaltillskott som behövs för att genomföra strukturplanen har Svenska Varv redovisat beräkningar, vilka efter vissa justeringar inom industridepartementet sammanfattas i följande sammanställning. Hänsyn har vid beräkningarna inte tagits till de risker som jag nyss har nämnt.

**Sammanställning av bedömd resultatutveckling åren 1980–1984 för Svenska Varv (milj. kr.)**

	1980	1981	1982	1983	1984	Totalt
Kvarvarande storvarv	- 728	- 596	- 642	- 521	- 468	- 2 955
Stöd till beställare av fartyg	662	178				840
Avveckling av Öresundsvarvet och Finnboða varv samt nedskrivning av anläggningar övr. varv	- 591	- 675	- 115	- 69		- 1 450
Eget fartygsinnehav	206	523	425	- 20	13	1 147
Utveckling och introduktion av nya verksamhetsvolymmer	- 60	- 185	- 185	- 185	- 185	- 800
Projekt 80	- 240					- 240
Kommersiella sektorn	20	64	72	79	88	323
Återföring förlustrereserv Eriksberg	184					184
Övrigt	- 133	- 59	- 25	- 12	- 3	- 232
Summa	- 680	- 750	- 470	- 728	- 555	- 3 183
Tillkommer: Ej årsfördelat						
Återförda fordringsreserver						596
Återlämnade värdegarantier						- 30
						- 2 617

De beräknade förlusterna för perioden 1980–1984 uppgår således till mer än 2 600 milj. kr.

Resultatprognosen för de storvarv som Svenska Varv har beslutat behålla. Arendalsvarvet, Kockums och Uddevallavarvet, grundas på ett antagande om att kostnadstäckningen för produktion successivt ökar från budgeterat genomsnitt år 1980 på 73 % till 99 % år 1984. För vissa affärsområden väntas full kostnadstäckning erhållas medan för andra, t. ex. bulk- och enhetslast, kostnadstäckningen beräknas uppgå endast till 90 %.

Storvarvens resultat är redovisat före inverkan av statligt stöd till beställare av fartyg. Det stöd som kommer att lämnas avseende beställningar av fartyg vid Svenska Varv har därför redovisats särskilt.

Kostnaderna för avveckling av Öresundsvarvet, Finnboða Varf samt nedskrivningar av anläggningar vid de kvarvarande storvarven och City-

varvet beräknas till 1450 milj. kr. Av beloppet avser 782 milj. kr. Öresundsvarvet, 62 milj. kr. Finnboda Varf och 606 milj. kr. nedskrivning av anläggningar vid kvarvarande varv.

Beräkningarna för Öresundsvarvet förutsätter att avvecklingen av varvet påbörjas omgående och avslutas under år 1983. Detta innebär att nuvarande orderstock fullföljs och att härutöver vissa nya order tas. Kalkylerna förutsätter att övertalig personal successivt kan friställas utan att Svenska Varv åsamkas extra kostnader härför. Av de totala kostnaderna för Öresundsvarvet avser 192 milj. kr. av- och nedskrivningar på anläggningar samt extrakostnader vid annullering av kontrakt.

Den del av Svenska Varvs fartygsinnehav som omfattar direkt ägda fartyg väntas ge betydande resultat tillskott till koncernen under de närmaste åren. Enligt strukturplanen avvecklas det nuvarande fartygsengagemang. Det positiva resultatet för verksamheten om 1 147 milj. kr. beräknas uppkomma bl. a. genom att förlustreserveringar på egna fartyg och fordringar beräknas kunna lösas upp med 788 milj. kr. Större delen av dessa reserveringar har gjorts möjliga genom att statliga värdegarantier har ställts ut. Härutöver beräknas fartygsvärdena öka så att en vinst om 226 milj. kr. kan erhållas. Driften av fartygsinnehavet fram till försäljningstidpunkten beräknas ge ett nettoöverskott av 133 milj. kr. Jag vill i detta sammanhang erinra om att riksdagen beslutat att de fartygskreditgarantier som avser Svenska Varvs fartygsengagemang skall avvecklas (prop. 1978/79: 49, NU 1978/79: 17, rskr 1978/79: 115). Avvecklingen av koncernens fartygsengagemang som nu håller på att genomföras måste emellertid ske successivt där marknadsbetingelserna beaktas för att de nämnda resultaten skall kunna uppnås. I vissa fall kan det även i framtiden bli nödvändigt för Svenska Varv att som ett led i samarbete med olika rederier om att bygga tekniskt avancerade fartyg äga minoritetsandelar i dessa. Jag har utgått från att sådant samarbete i första hand kommer att ske med svenska rederier och under svensk flagg.

Kostnaderna för att utveckla och introducera nya verksamhetsgrenar, 800 milj. kr., avser dels den verksamhet som bedrivs inom Swedwards Development Corporation AB avseende utveckling, projektering och marknadsföring av prefabricerade processanläggningar för 360 milj. kr., dels verksamhet inom nya områden beräknade till 440 milj. kr. Konkreta planer för sistnämnda verksamhet saknas dock f. n.

Kostnaderna för Projekt 80 AB beräknas till 240 milj. kr. för år 1980. Även för år 1979 har kostnader för Projekt 80 belastat Svenska Varv. Beloppet är 26 milj. kr. för vilket någon ersättning inte utgått. De totala kostnaderna för anställningsgarantin kan i dag således beräknas till 266 milj. kr.

Baserat på långsiktplaner för de i den kommersiella sektorn ingående industribolagen bedöms dessa uppnå en gynnsam resultatutveckling.

De förändringar som strukturplanen medför innebär att de kostnader

som är hänförliga till Eriksbergsnedläggningen inte längre kan särskiljas efter år 1980. Den reserv som bedöms vara kvar vid utgången av år 1980, 184 milj. kr., kan därför lösas upp.

Till posten övrigt hänför jag bl. a. Cityvarvet, Karlskronavarvet, Sölvesborgs varv samt vissa mindre bolag. Resultatet för dessa bolag bedöms under de närmaste två till tre åren kunna vändas från en nivå med förhållandevis stora förluster till ett resultat som ligger nära noll.

I Svenska Varvs räkenskaper uppgår, före de återföringar i 1979 års bokslut av förlustreserveringar som jag tidigare har nämnt, reserver för kundfordringsrisker och borgensåtaganden till 2 307 milj. kr. Mot bakgrund av förbättringen av fraktnivåerna och ökat marknadsvärde för koncernens fartygsengagemang bedömer Svenska Varv att 596 milj. kr. bör kunna återföras av reserverna.

Enligt vad jag tidigare har nämnt har fullmäktige i riksgäldskontoret bemyndigats att iklåda staten garantier till Svenska Varv AB till ett sammanlagt belopp av 3 350 milj. kr. avseende förlusttäckning för kundfordringar och fartygsproduktion avseende verksamhetsåren 1977–1979. Det kan emellertid under åren 1980–1984 visa sig nödvändigt att inom det givna beloppet ändra garantiåtagandet avseende enskilda fartyg med hänsyn till prisutvecklingen för fartygen och redarnas betalningsförmåga. För att möjliggöra detta bör värdegarantier även kunna ställas ut för åren 1980–1984. Riksdagens medgivande härtill bör inhämtas. Den 31 december 1979 hade 527 milj. kr. av garantierna infriats och utbetalats till Svenska Varv. Under de närmaste åren väntas förlustrisker avseende pågående fartygsproduktion och vissa kundfordringar komma att realiseras så att 2 243 milj. kr. skulle komma att utbetalas. De utställda garantierna har redan beaktats i Svenska Varvs bokslut såsom fordran på staten. Infriandet medför därför inte någon resultatpåverkan. Med undantag av 30 milj. kr. beräknas samtliga i dag utställda värdegarantier komma att infrias.

Svenska Varv har hemställt om 6 435 milj. kr. i kapitaltillskott, varav 2 825 milj. kr. avses att höja soliditeten och 3 610 milj. kr. avses att täcka förluster m. m. Den av Svenska Varv beräknade förlusten är 993 milj. kr. större än den förlust som jag tidigare har redovisat. Skillnaden utgör ett netto av poster som verkar i motsatta riktningar. Å ena sidan har Svenska Varv i sina beräkningar utgått från en soliditet om ca 25 %. En sådan soliditet skulle innebära att koncernens räntenetto förbättras med ca 1 100 milj. kr. under åren 1980–1984. Å andra sidan har Svenska Varv endast delvis beaktat att staten genom utfärdade värdegarantier redan har åtagit sig att täcka förluster. Härigenom och med beaktande av vissa övriga korrigeringar i beräkningarna minskar de av Svenska Varv redovisade förlusterna med 2 093 milj. kr.

Det äskade kapitaltillskottet för höjning av soliditeten har beräknats så att denna skulle uppgå till 25 % vid utgången av år 1984. Sedan hänsyn har tagits till den inverkan på soliditeten som varvens refinansieringsverksam-

het av kundfordringar har, skulle Svenska Varv få en soliditet som med ca fem procentenheter översteg svensk verkstadsindustri i övrigt. Den högre soliditeten motiverar Svenska Varv med det exceptionella risktagande som åvilar koncernens verksamhet. De risker som här främst bör uppmärksammas är följande.

En avvikelse om 5 % i pris på storvarvens totala fakturering åren 1981–1984 ändrar resultatet med ca 600 milj. kr. Om omkostnaderna ändras med 10 % medför detta att resultatet påverkas med ca 300 milj. kr. under åren 1981–1984. En avvikelse om 10 % i försäljningspris för koncernens fartygsinnehav ändrar resultatet med ca 250 milj. kr. under perioden 1981–1984.

I den förlustprognos som jag har redovisat har varken valutaförluster eller vinster beaktats. Svenska Varv budgeterar för år 1980 en valutaförlust på 100 milj. kr. Valutariskerna för efterföljande år har inte beräknats. Koncernen bör efter det kapitaltillskott som jag i det följande kommer att förorda ha förhållandevis goda möjligheter att hantera valutariskerna. Dessa torde dock inte helt kunna elimineras.

Prognoserna baseras på ett antagande att inlåningsräntorna i genomsnitt är ca fyra procentenheter högre än utlåningsräntorna. En procentenhets avvikelse i räntenivån påverkar härvid resultatet med ca 100 milj. kr. årligen.

Slutligen finns risken att genombrott inte kan nås inom samtliga affärsområden.

Genomförandet av strukturplanen kommer enligt min bedömning att ställa utomordentligt stora krav på koncernen. Jag finner det därför angeläget att koncernen får tillräckliga finansiella resurser att genomföra omstruktureringen. Mot denna bakgrund vill jag förorda att de ekonomiska ramarna anges för hela omstrukturingsperioden, dvs. t. o. m. år 1984. Efter detta år bör koncernens verksamhet kunna vara lönsam.

Jag har redan förordat att avskrivningslån till beställare av fartyg i fortsättningen inte skall lämnas utan ersättas med lån till varven som avses utgå under åren 1981–1983. För Svenska Varvs vidkommande skulle detta tillsammans med möjligheterna att erhålla bidrag vid fartygsexport till utvecklingsländer innebära ett kapitaltillskott om ca 700 milj. kr.

I Svenska Varvs strukturplan ingår utveckling och introduktion av nya verksamheter om sammanlagt 800 milj. kr. Satsningar av denna art utgör en väsentlig grund för att lyckas med planen. Jag anser att det angivna beloppet behövs för ändamålet och förordar därför att 800 milj. kr. lämnas som bidrag till bolaget för vissa utvecklingskostnader. Medlen bör anvisas på statsbudgeten för budgetåret 1980/81. Konkreta planer för hur medlen skall användas föreligger endast i begränsad omfattning, vilket är naturligt med hänsyn till att utvecklingsaktiviteterna delvis ligger flera år fram i tiden. Jag vill i detta sammanhang erinra om att statsrådet Petri hösten 1980 avser föreslå regeringen att lägga fram förslag på det energipolitiska

området. Jag utgår från att de frågor som därvid kommer att behandlas bör vara av intresse för varven när det gäller inriktningen av deras utvecklingsverksamhet.

Avvecklingen av varvsverksamheten vid Öresundsvarvet och Finnboda Varf samt kapacitetsneddragningen vid de kvarvarande storvarven anser jag vara att betrakta som särskilda åtaganden av Svenska Varv, för vilka staten bör svara för kostnaderna. Dessa är beräknade till 1 450 milj. kr. Jag finner beräkningen rimlig och förordar att ett belopp av 1 450 milj. kr. ställs till förfogande för ändamålet. Av beloppet avser 606 milj. kr. nedskrivning av anläggningar vid de kvarvarande storvarven, som kommer att ske för verksamhetsåren 1980 och 1981. Nedskrivningen motsvaras inte av några utbetalningar från Svenska Varv. Med hänsyn härtill behövs inte heller någon likviditetspåfyllnad till bolaget från statens sida. För att täcka den förlust som uppstår genom nedskrivningen behöver bolaget tillföras en intäkt av motsvarande storlek. Jag finner att en lämplig form härför är att staten utfärdar ett skuldebrev till bolaget av 606 milj. kr.

Skuldebrevet bör ha en löptid på 15 år. På skuldbeloppet bör ränta utgå med belopp som regeringen bestämmer med hänsyn till det allmänna ränteläget. Under de fem första åren behöver, med hänsyn till bolagets likviditet, inte någon amortering ske. Återstoden skall amorteras under tio år med belopp som regeringen bestämmer. Ett villkor för att full amortering skall ske är dock att varvens kapacitet minskar på det sätt som är förutsatt i strukturplanen. I den mån kapaciteten blir högre äger staten rätt att i motsvarande mån minska medelstillskottet och det härav föranledda skuldbeloppet. En sådan minskning av skuldbeloppet bör – om det bedöms behövt med hänsyn till bolagets soliditet – kunna ersättas med statlig värdegaranti. Värdegarantin får högst motsvara minskningen av skuldbeloppet. Återstående 844 milj. kr. bör kunna betalas ut som medelstillskott till bolaget efter hand som kostnaderna uppstår. Medlen bör anvisas på statsbudgeten för budgetåret 1980/81.

De kostnader som Svenska Varv har haft för den s. k. anställningsgarantin bör ersättas i särskild ordning. Svenska Varv har beräknat kostnaderna till 266 milj. kr. Kostnaderna fördelar sig med 26 milj. kr. på år 1979 och ca 240 milj. kr. på år 1980. För att täcka kostnaderna för år 1979 förordar jag att ett anslag av 26 milj. kr. tas upp på tilläggsbudget III till stadsbudgeten för år 1979/80. Eftersom de verkliga kostnaderna för år 1980 är svåra att beräkna förordar jag att ett förslagsanslag om 240 milj. kr. anvisas för budgetåret 1980/81 för att täcka de angivna kostnaderna.

De medelstillskott och bidrag till Svenska Varv som jag i det föregående har förordat uppgår sålunda till sammanlagt 2 516 (800+1 450+266) milj. kr. avseende perioden 1980–1984. Därtill kommer Svenska Varvs andelar av det direkta varvsstödet och stödet till utvecklingsländer. Jag har beräknat detta till ca 700 milj. kr. Tillsammans skulle därigenom tillskotten uppgå till ca 3 200 milj. kr. under åren 1980–1984. Därtill kommer ett

beräknat infriande av värdegarantier om ca 2 800 milj. kr. i enlighet med tidigare utfästelser av staten.

Dessa resurser bör ge Svenska Varv rimliga förutsättningar att genomföra de förändringar som är nödvändiga för att verksamheten skall bli bärkraftig senast år 1985. Genom de medelstillskott som jag har förordat kommer koncernens soliditet att uppgå till ca 16 %. Denna soliditetsnivå bör ge Svenska Varv rimlig beredskap att möta olika risker under planens genomförande. Soliditetsnivån ger Svenska Varv möjligheter att täcka eventuella ytterligare förluster om ca 2 250 milj. kr. innan aktiekapitalet skulle behöva börja tas i anspråk. Enligt min bedömning bör en sådan soliditetsnivå vara tillfredsställande för att strukturplanen skall ha förutsättningar att kunna genomföras med erforderlig finansiell stadga. I den mån förlusterna under omstruktureringsperioden bedöms öka utöver vad som nu förutses bör det åligga Svenska Varv att anpassa verksamheten till den av ägaren givna ekonomiska ramen. Jag vill i detta sammanhang nämna att en effekt av SEK-systemet och det av mig förordade räntestödet till varvsindustrin är att Svenska Varvs räntenetto väsentligt bör kunna förbättras. Effekten härav är inte inräknad i de av mig redovisade beräkningarna av koncernens resultat och soliditet.

## 2.6 Handläggning av varvsstöd m. m.

Staten har sedan början av 1960-talet lämnat kreditgarantier för att underlätta de svenska varvens refinansiering av kundkrediter resp. finansiering av pågående produktion (fartygskreditgarantier). Stödet har under senare år snabbt byggts ut och riktlinjerna för det har ändrats flera gånger. Närmare bestämmelser om fartygskreditgarantisystemet finns i förordningen (1976: 482) om fartygskreditgaranti m. m. (omtryckt 1978: 994).

Sedan år 1977 lämnas lån och garantier till beställare av fartyg. Villkoren för detta stöd finns i förordningen (1977: 500) om statligt stöd till beställare av fartyg (omtryckt 1978: 995, ändrad senast 1979: 555). År 1977 infördes också ett likviditetsstöd i form av kreditgarantier till svenska rederiföretag. Föreskrifter om dessa garantier finns i förordningen (1977: 497) om statlig kreditgaranti till svenskt rederiföretag (ändrad senast 1979: 259).

Under år 1979 infördes också möjlighet att erhålla kreditgarantier för att underlätta finansieringen av alternativ produktion vid varven och bidrag vid fartygsexport till utvecklingsländer. Regeringen har den 20 september 1979 resp. den 23 maj 1979 och den 28 juni 1979 meddelat föreskrifter om dessa stödformer.

Fråga om statligt stöd skall beviljas beställare av fartyg och om garanti skall beviljas för finansiering av alternativ produktion prövas av regeringen. Regeringen prövar också frågor om bidrag till fartygsexport till utvecklingsländer. I övrigt ankommer prövningen av stödfrågor i princip på fullmäktige i riksgäldskontoret.

Beträffande såväl fartygskreditgarantierna som redarstödet gäller att riksgäldsfullmäktige kan utfästa sig att vid senare tidpunkt utfärda kreditgaranti mot viss säkerhet (garantiutfästelse). I fråga om beställarstödet och stödet till alternativ produktion kan regeringen medge att fullmäktige utfästar sig att vid senare tidpunkt utfärda garanti eller lämna lån.

Utöver regeringen och riksgäldsfullmäktige deltar ytterligare ett organ i handläggningen av stödärendena, nämligen nämnden för fartygskreditgarantier. Denna myndighet inrättades den 1 juli 1976 som ett rådgivande organ åt regeringen och riksgäldsfullmäktige i stödärendena.

Nämnden yttrar sig regelmässigt till riksgäldsfullmäktige i ärenden om garanti- eller låneutfästelse men endast undantagsvis i anslutning till ärenden om att utfärda garanti eller att lämna lån.

Arbetsfördelningen mellan nämnden och fullmäktige är den att nämnden bedömer ärendena från ekonomisk synpunkt och sysselsättningssynpunkt medan fullmäktiges granskning särskilt är inriktad på att villkoren för det lån som garanteras är godtagbara, bl. a. i jämförelse med villkoren för statens egen upplåning, och på att erforderliga säkerheter finns. Fullmäktige har emellertid, bortsett från de fall som prövas av regeringen, hela beslutsansvaret.

Den nuvarande ordningen med ett rådgivande och ett beslutande organ innebär risker för en onödig förlängning av handläggningstiderna och även för ett inte ändamålsenligt dubbelarbete. Min företrädare har därför låtit en särskild utredare se över den nuvarande handläggningsordningen.

I stödärendena kan regelmässigt två olika skeden urskiljas, utfästelse-skedet och utfärdandeskedet. Ansökan om utfärdande av garanti eller beviljande av lån görs ofta lång tid efter det att utfästelse har lämnats. Utfästelsen är bindande för staten och innebär att sökanden tillförsäkras ett utrymme av den av riksdagen beviljade garantiramen. På utfästelsestadiet sker en prövning av statens risktagande. Nämnden har inrättats för att göra denna bedömning och detta avspeglar sig i nämndens sammansättning och kansliresurser. Det har förutsatts att riksgäldsfullmäktige inte utan starka skäl skall frångå nämndens bedömning i detta hänseende. Fullmäktige har också endast rent undantagsvis avvikit från nämndens rekommendationer.

I samband med att garanti utfärdas kontrollerar fullmäktige bl. a. att villkoren för det lån som skall garanteras är godtagbara och att erforderliga säkerheter finns.

Den kritik som kan riktas mot den nuvarande beslutsordningen för dess risk för dubbelarbete m. m. gäller ärenden om utfästelser eftersom nämnden endast undantagsvis hörs i anslutning till ärenden om att utfärda garanti eller att bevilja lån. I fråga om det senare slaget av ärenden föreslår utredaren att den nuvarande ordningen, som enligt hans mening, i allt väsentligt uppfyller de krav på snabb handläggning som rimligen kan ställas, bibehålls. Remissinstanserna har tillstyrkt eller lämnat utredarens

förslag i denna del utan erinran. För egen del tillstyrker jag förslaget.

I syfte att undanröja bristerna med den nuvarande handläggningsordningen i utfästelseärendena föreslår utredaren att nämnden får rätt att med bindande verkan för staten lämna utfästelser om garantier och lån medan riksgäldsfullmäktige även fortsättningsvis skall utfärda garantier och bevilja lån. Enligt utredarens förslag skall den föreslagna beslutsordningen gälla fartygskreditgarantierna, garantierna och lånen till beställare av fartyg samt garantierna till rederiföretagen.

Samtliga remissinstanser har anslutit sig till den av utredaren föreslagna beslutsordningen. Riksgäldsfullmäktige har dock anmärkt att en uppdelning av beslutsansvaret på sätt som har föreslagits förutsätter att en klar distinktion görs mellan de två beslutsleden. Utfästelsen får innebära endast att sökanden tillförsäkras ett visst utrymme av den av riksdagen beviljade garanti- eller låneramen och enligt fullmäktige måste det göras helt klart att utfästelsebeslutet inte får göra intrång på fullmäktiges suveränitet när det gäller prövningen av frågor som rör utfärdandet av garantier eller beviljandet av lån. Fullmäktige ifrågasätter om begreppet "utfästelse" är lämpligt i sammanhanget.

Enligt min mening är fördelarna med utredarens förslag väsentliga. Fördelarna är dels att viss tid vinnas, dels att ansvarsförhållandena anpassas till vad som nu sakligt gäller. Jag förordar därför att den föreslagna beslutsordningen genomförs. Med anledning av riksgäldsfullmäktiges påpekande vill jag stryka under att det inte är meningen att den prövning som föreslås bli överförd till nämnden skall få ett annat innehåll än den nuvarande utfästelseprövningen.

Som utredaren har påpekat, kan det undantagsvis förekomma stödärenden där ansökan om stöd görs direkt utan att utfästelse tidigare lämnats. Också dessa ärenden måste givetvis bli föremål för den riskprövning som sker i samband med en utfästelse. Liksom utredaren finner jag att denna prövning bör ske hos nämnden.

Även om vissa skäl föreligger för att överföra beslutanderätten i ärenden om amorteringsanstånd och ägarbyten till nämnden delar jag i likhet med remissinstanserna utredarens uppfattning att det framstår som mest ändamålsenligt att i dessa ärenden i huvudsak behålla den nuvarande beslutsordningen. Riksgäldsfullmäktige bör sålunda ha beslutsansvaret men nämnden bör regelmässigt höras i dessa ärenden. Jag delar vidare utredarens uppfattning att en ansökan i ett sådant ärende som kommer in så tidigt att frågan om utfärdande ännu inte har hunnit avgöras bör behandlas som en ansökan om ändring av utfästelsen, som sålunda skall prövas av nämnden.

I ärende om beställarstöd prövar f. n. regeringen frågor huruvida stöd skall beviljas. I övrigt prövas stödfrågorna av fullmäktige. Kravet på regeringsprövning infördes år 1977. Till stöd härför anfördes att regeringen borde pröva varje enskilt fall för att stödet skulle anpassas dels till den

nedtrappning av kapaciteten vid varven som ansågs bära påbörjas snarast, dels till mer livskraftig produktion (prop. 1977/78: 174, NU 1977/78: 76, rskr 1977/78: 377).

Utredaren har föreslagit att det nuvarande kravet på regeringsprövning i varje enskilt beställarstödsärende avskaffas. I enlighet med vad jag tidigare har förordat bör stödet till beställare av fartyg ersättas med ett direkt stöd till varven, vad avser lånedelen av stödet. Av ramen för stöd till beställare av fartyg återstår outnyttjat endast ca 63 milj. kr., vilka avses bli fördelade enligt gällande regler för stöd till beställare av fartyg. Beställarstödet kommer därmed endast att utgå övergångsvis och i ett begränsat antal fall. Med hänsyn till detta finns det inte anledning att ändra beslutsordningen för beställarstödet. Den nuvarande regeringsprövningen i beställarstödsärenden bör därför stå kvar.

I fråga om utredarens förslag att prövningen av frågor om eftergift av krav på återbetalning av lån till beställare av fartyg överförs från regeringen till nämnden vill jag även där hänvisa till vad jag tidigare har anfört om det statliga stödets framtida utformning. Innebörden av mitt förslag är bl. a. att frågor om eftergift inte längre kommer att vara aktuella vid kontraktering.

I samband med eftergift eller återkrav av lån till beställare av fartyg är det för att fastställa avskrivnings- och återkravsbelopp nödvändigt att fastställa värdet av det fartyg som lånet avser. Enligt nuvarande ordning ankommer det på riksgäldsfullmäktige att fastställa detta värde. Utredaren föreslår att denna prövning fortsättningsvis skall åvila nämnden. Utredaren motiverar sitt förslag med att det är nämnden som med hänsyn till sin kompetens är bäst skickad att svara för värderingen. Riksgäldsfullmäktige har riktat kritik mot detta förslag och anfört att värderingsfrågorna görs vid tidpunkt då ärendet i övrigt administreras av riksgäldskontoret. För att undvika oklarhet i beslutssystemen borde därför enligt fullmäktiges mening beslut i dessa frågor ligga kvar hos riksgäldskontoret. Jag delar dock utredarens bedömning och förordar följaktligen att prövningen av de angivna värderingsfrågorna överförs på nämnden.

De ändringar som jag har förordat i beslutsordningen berör riksgäldskontorets verksamhetsområde. Ändringsförslagen bör därför underställas riksdagen.

## **2.7 Insatser för att avhjälpa sysselsättningsproblem i varvsregionerna**

### *2.7.1 Sysselsättningspolitiska åtgärder i varvsregionerna enligt 1978 års riksdagsbeslut*

Den pågående omstruktureringen inom varvsindustrin har medfört betydande problem på de arbetsmarknader som berörs. Med anledning härav beslöt riksdagen år 1978 (prop. 1978/79: 49, NU 1978/79: 17, rskr 1978/79: 115) om vissa åtgärder för att avhjälpa sysselsättningsproblem i de berörda regionerna.

Åtgärderna bestod i

- Särskilt regionalpolitiskt stöd i varvsregionerna med 300 milj. kr.
- Medelstillskott till regionala utvecklingsfonder inom varvsregionerna med tillsammans 105 milj. kr.
- Stöd till alternativ produktion vid varven med 200 milj. kr.
- Bidrag till fartygsexport till utvecklingsländer med 125 milj. kr.
- Bidrag till sysselsättningsåtgärder inom varvsregionerna med 265 milj. kr. Dessa medel skulle användas dels för att vid behov ytterligare förstärka regionala utvecklingsfonder, dels för att ytterligare stödja alternativ produktion vid varven och dels för att efter beslut av regeringen i särskilda fall stödja projekt som är särskilt omfattande.
- Anställningsgaranti för de anställda vid storvarven.

Härutöver anmäldes möjlighet att tidigarelägga statliga investeringar inom främst kommunikationssektorn med drygt 1 200 milj. kr.

För *det särskilda regionalpolitiska stödet* har riksdagen anvisat medel under två anslag, nämligen med 290 milj. kr. under Regionalpolitiskt stöd: Lokaliseringslån inom varvsregionerna och med 10 milj. kr. under Regionalpolitiskt stöd: Bidragsverksamhet i Uddevallaregionen. För stöd med medel från det sistnämnda anslaget finns bestämmelser i förordningen (1979: 59) om särskilt regionalpolitiskt stöd i vissa varvsregioner. Reglerna för stödet anknuter i huvudsak till de regler som före den 1 juli 1979 gällde för regionalpolitiskt stöd i allmänhet enligt förordningen (1970: 180) om statligt regionalpolitiskt stöd.

Det särskilda stödet till varvsregionerna förutsattes utgå tillfälligt och avbrytas när arbetsmarknaden åter fungerade normalt. Regeringen har föreskrivit att arbetsmarknadsstyrelsen skulle följa utvecklingen på arbetsmarknaden i de berörda kommunerna och föreslå om stödet skulle få utnyttjas även efter år 1979.

I skrivelse den 20 november 1979 konstaterade arbetsmarknadsstyrelsen att stödet i de berörda regionerna hittills har utgått i relativt blygsam omfattning. Det kunde dock till en del förklaras av den begränsade tid stödbestämmelserna hade varit i kraft. Med tanke på detta och med hänsyn till den planering på företagsnivå som stödet kan ha föranlett ansåg styrelsen att den tid under vilken stödet fick lämnas borde förlängas till den 30 april 1980. Regeringen beslutade därför den 20 december 1979 att förlänga ansökningstiden för stödet t. o. m. april 1980.

Till mitten av mars 1980 har 30 företag erhållit 2,6 milj. kr. som bidrag och 86,4 milj. kr. som lån för investeringar inom varvsregionerna. Dessa företag räknar med att som en följd av investeringarna kunna nyanställa drygt 500 personer.

I fråga om *medelstillskott till utvecklingsfonderna* i varvsregionerna av sammanlagt 30 milj. kr. har dessa hittills fördelats så, att Malmöhus läns utvecklingsfond har tillförts 10 milj. kr., Hallands läns utvecklingsfond 3 milj. kr., Göteborgs och Bohus läns utvecklingsfond 14 milj. kr. och

Älvsborgs läns utvecklingsfond 3 milj. kr. Medlen får användas av utvecklingsfonderna för att ge lån enligt förordningen (1978:506) om statligt kreditstöd genom regional utvecklingsfond. Utlåning skall ske främst i de kommuner som omfattas av det särskilda regionalpolitiska stödet inom vissa varvsregioner.

Vidare har sammanlagt 75 milj. kr. anvisats som särskilt medelstillskott till de regionala utvecklingsfonderna för utveckling av näringslivet inom varvsregionerna. Regeringen har fördelat detta belopp så, att Malmöhus läns utvecklingsfond har tillförts 35 milj. kr. och Göteborgs och Bohus läns utvecklingsfond 40 milj. kr. Dessa medel får användas dels för att lämna lån på det sätt som jag nyss nämnde, dels för att bilda särskilda investmentbolag med verksamhet i varvsregionerna. Jag har erfarit att båda utvecklingsfonderna nu har bildat sådana bolag. Verksamheten i dessa har dock ännu inte fått någon större omfattning.

Riksdagen anvisade 265 milj. kr. under ett särskilt anslag benämnt *Bidrag till sysselsättningsåtgärder inom varvsregionerna*, som skulle användas för att förstärka regionala insatser inom varvsregionerna och för att stödja alternativ produktion vid varven. Enligt senare beslut av riksdagen (prop. 1978/79: 211, NU 1978/79: 58, rskr 1978/79: 449) omfördelades av dessa medel 150 milj. kr. till avskrivningslån till beställare av fartyg. Från den återstående delen av anslaget har regeringen beslutat om lån till större projekt till ett belopp om 51,2 milj. kr. Av anslaget återstår alltså ca 63 milj. kr. som jag bedömer kommer att tas i anspråk under innevarande år.

För *tidigareläggningar av statliga beställningar vid svenska varvsföretag* har medel anvisats av riksdagen under flera anslag på tilläggsbudget II till statsbudgeten för budgetåret 1978/79. Sålunda har vägverket erhållit 130 milj. kr. för att bygga Stallbackabron, vars stålkonstruktion skulle utföras inom varvsindustrin, Rederi AB Gotland 56 milj. kr. till investeringsbidrag vid beställning av två färjor vid svenskt varv och sjöfartsverket 28 milj. kr. till ett arbetsfartyg (prop. 1978/79: 101, TU 1978/79: 13, rskr 1978/79: 138). Vidare har tullverket erhållit dels 33,6 milj. kr. för anskaffning av ett bevakningsfartyg m. m. (prop. 1978/79: 101, SkU 1978/79: 24, rskr 1978/79: 152), dels 25 milj. kr. för anskaffning av ett miljöskyddsfartyg (prop. 1978/79: 101, CU 1978/79: 9, rskr 1978/79: 141).

På tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1979/80 har 288 milj. kr. anvisats för att av statens järnvägar användas för anskaffning av en ny tågfarja (prop. 1979/80: 25, TU 1979/80: 7, rskr 1979/80: 101).

När det gäller statliga *tidigareläggningar utanför varvsföretagen* har riksdagen på tilläggsbudget III till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 anvisat 380 milj. kr. till byggande av statliga vägar, varav 190 milj. kr. var avsedda att användas inom varvsregionerna (prop. 1978/79: 125, TU 1978/79: 23, rskr 1978/79: 374). Vidare har regeringen den 1 mars 1979 med stöd av sin finansfullmakt ställt 55 milj. kr. till arbetsmarknadsstyrelsens förfogande till järnvägsarbeten på sträckorna Halmstad–Getinge och Munke-

dal—Lysekil. Situationen på arbetsmarknaden i varvsregionerna har dock lett till att vissa projekt inte har påbörjats ännu eller drivs i mindre omfattning än som tidigare förutsågs.

För att underlätta övergången till annan sysselsättning för vissa varvsanställda i Göteborg uppdrog regeringen den 25 januari 1979 åt Svenska Varv att, i enlighet med riksdagens beslut, i nära kontakt med arbetsmarknadsmyndigheterna träffa avtal med berörda fackliga organisationer om en anställningsgaranti för den då anställda personalen. I maj 1979 träffades ett sådant avtal som bl. a. innebar att ett aktiebolag, Projekt 80 AB (P80), bildades. Till detta bolag överförs, som jag redan har nämnt, den överbetaliga personalen vid varven. Bolagets uppgifter är att förbereda den överförda personalen för anställning utanför varvsföretagen eller pensionering. På länsarbetsnämndens initiativ har en omställningsgrupp vid P80 bildats. I denna grupp ingår representanter för företagsledning, de fackliga organisationerna vid Svenska Varv, arbetsmarknadsverket, trygghetsrådet och Göteborgs kommuns näringslivssekretariat. Dessutom har en särskild arbetsförmedlingsenhet upprättats vid P80.

I prop. 1978/79: 49 bedömdes att antalet anställda vid varven i Göteborg översteg behovet med ca 2 300 personer. I september 1979 uppgick motsvarande antal till drygt 1 600 personer. Ca 400 personer har sedan dess slutat sin anställning antingen före eller efter inträde i P80. Ytterligare ca 100 personer har åter anställts i varvsföretagen. Närmare 300 genomgår f. n. sådan utbildning eller praktik som bör kunna leda till anställning. Av resterande ca 850 är 250 långtidssjuka eller tjänstlediga och står därför f. n. inte till arbetsmarknadens förfogande. Av de ursprungligen 1 600 övertaliga återstår nu ca 600 personer som ännu inte har kunnat beredas nya arbeten.

### 2.7.2 Aktuell arbetsmarknadssituation

Samtliga storvarv ligger inom tätbefolkade områden med välutvecklade kommunikationer och goda pendlingsmöjligheter. Vad som i det följande nämns om arbetsmarknaden i resp. region avser det område som kan nås genom daglig pendling från resp. varvskommun (jfr prop. 1978/79: 49 bil. 4).

Arbetsmarknadsläget i de fyra regionerna – Uddevalla, Göteborg, Landskrona och Malmö – har förbättrats påtagligt i jämförelse med situationen vid riksdagens beslut i varvsfrågan år 1978. Det finns i samtliga regioner en ökad efterfrågan på arbetskraft, framför allt inom industri- och byggnadsverksamheten, samtidigt som sysselsättningen inom den offentliga sektorn har fortsatt att öka. Den ökade efterfrågan på arbetskraft inom metall- och verkstadsindustrin har i vissa fall inte kunnat tillgodoses. Arbetskraftsefterfrågan mätt i antalet kvarstående lediga platser har ökat kraftigt i samtliga varvskommuner. Inom tillverkningsarbete har uppgång- en varit speciellt märkbar. Antalet kvarstående arbetssökande hos arbets-

förmedlingen har minskat i Göteborgsregionen, medan det för de övriga varvsregionerna har legat kvar på samma nivå som år 1978. Andelen kvarstående sökande av befolkningen inom åldrarna 16–64 år var i september 1979 något högre i de berörda varvsregionerna än för riket i sin helhet.

Bedömningar av den långsiktiga utvecklingen på arbetsmarknaden i resp. region har gjorts inom ramen för länsplaneringen. Därvid har förutsetts en minskad sysselsättning under perioden 1979–1983 inom industri-sektorn i samtliga regioner och en ökning inom servicesektorn – främst den offentliga – som mer än väl kompenserar bortfallet av sysselsättning inom andra samhällssektorer i Malmö-, Landskrona- och Uddevallaregionerna och som leder till i stort sett oförändrad sysselsättning i Göteborgsregionen. I dessa beräkningar har hänsyn tagits till riksdagens beslut år 1978 om sysselsättningsminskning vid varven. De enskilda kommuner i vilka varven f. n. ligger förutses dock samtliga få en svag befolkningsutveckling. I vissa fall beror detta på sysselsättningsminskning inom industrin, i andra fall på en förskjutning av boendet till andra kommuner i regionen.

### *2.7.3 Behov av ökade insatser i vissa varvsregioner*

Som jag redan har anfört bör den av Svenska Varv beslutade strukturplanen ligga till grund för den fortsatta omstruktureringen av varvsindustrin med den ändringen att avvecklingen av Öresundsvarvet bör ske i den takt som nya arbetstillfällen kan skapas för de anställda vid varvet. Någon säker tidpunkt för när avvecklingen är avslutad kan inte anges nu. Avvecklingen leder till en ytterligare minskning av antalet sysselsättningstillfällen i Landskronaregionen med ca 2 500 i förhållande till riksdagens beslut år 1978 (prop. 1978/79: 49, NU 1978/79: 17, rskr 1978/79: 115). För Uddevalla-varvet beräknas sysselsättningen i huvudsak förbli oförändrad. För varven i Göteborg och Malmö blir sysselsättningskonsekvenserna av strukturplanen enligt överslagsberäkningar inom Svenska Varv att antalet arbetstillfällen minskar med ca 2 400 resp. 1 800 till utgången av år 1982. Det ekonomiska utfallet av verksamheten vid enskilda varv blir avgörande för sysselsättningsnivån. Om lönsamheten blir tillfredsställande kan alltså produktionsvolymen vid varven bli högre och därmed sysselsättningsminskningen mindre. Det är därför svårt att i dag göra en mer precis bedömning för dessa senare båda regioner.

Ett genomförande av strukturplanen får ringa effekter på sysselsättning i Uddevalla. Effekterna i Göteborgs- och Malmöregionerna är osäkra. Dessa senare båda regioner har en så stor arbetsmarknad att de sysselsättningseffekter som uppstår till följd av en neddragning av berörda varv i stor utsträckning bör kunna lösas med sedvanliga sysselsättningspolitiska medel. Jag avser efter samråd med chefen för arbetsmarknadsdepartementet hösten 1980 återkomma med en bedömning av vilka sysselsättningssskapaande åtgärder som kan behövas.

Ansvariga myndigheter på länsplanet och centralt har att noga följa utvecklingen på berörda arbetsmarknader och föreslå regeringen de åtgärder som behövs för att lösa uppkommande problem. Jag vill i det sammanhanget erinra om att länsstyrelserna som en följd av beslutet om varven år 1978 och om regionalpolitiken år 1979 (prop. 1978/79: 112, AU 1978/79: 23, rskr 1978/79: 435) har tilldelats särskilda medel för att kunna fullgöra sådana uppgifter.

För att i Landskrona stödja de varvsanställdas anpassning till arbete utanför varvsindustrin kan vissa åtgärder från Svenska Varvs sida bli behövliga. Sålunda kan lämnande av avgångsvederlag i vissa fall vara ett sätt att kompensera dem som gör ekonomiska uppoffringar när de anställs av andra företag. Det synes rimligt att staten finansiellt medverkar för att täcka de kostnader som Svenska Varv åsamkas genom en sådan åtgärd.

Olika slag av arbetsmarknadspolitiska åtgärder kan utnyttjas i omställningsarbetet. Av dessa kan nämnas bidrag vid flyttning till annan bostadsort och utbildning i olika former, huvudsakligen vid AMU-center. För att intensifiera den arbetsförmedlande verksamheten kan särskild arbetsförmedling upprättas på varvet.

Jag avser att i samråd med chefen för arbetsmarknadsdepartementet hösten 1980 återkomma beträffande frågorna om avgångsvederlag och övriga arbetsmarknadspolitiska åtgärder.

För att möjliggöra en så snabb avveckling som möjligt av Öresundsvarvet måste särskilda åtgärder vidtas för att skapa alternativ sysselsättning för de varvsanställda. Fortsatt regionalpolitiskt stöd kan därvid bli nödvändigt.

Enligt riksdagens beslut om regionalpolitiken (prop. 1978/79: 112, AU 1978/79: 23, rskr 1978/79: 435) trädde den 1 juli 1979 nya regler i kraft som innebär att det regionalpolitiska stödet förstärktes. Bestämmelser om detta finns i förordningen (1979: 632) om regionalpolitiskt stöd. Förutom förstärkt stöd för de delar av landet där de största sysselsättningsproblemen finns gavs ökade möjligheter för företagen att få stöd i samband med utbyggnader och etableringar. Numera kan praktiskt taget alla verksamheter inom näringslivet som är av regionalpolitiskt intresse få stöd. Dessutom är stödet inte längre begränsat till anskaffning av byggnader och maskiner utan hela kedjan från produktutveckling till uppbyggnad av produktionsapparat och marknadsföring kan stimuleras med regionalpolitiskt stöd.

Vid en avveckling av Öresundsvarvet bör enligt min mening företag inom Landskronaregionen kunna erhålla regionalpolitiskt stöd i samma omfattning som företag inom stödområdena. De nya och mer gynnsamma bestämmelser för regionalpolitiskt stöd som tillämpas utanför varvsregionerna bör således tillämpas även i Landskronaregionen. Därigenom kan näringslivet i regionen få en väsentlig stimulans och förutsättningarna för expansion av befintligt näringsliv förbättras samtidigt som möjligheterna

till nyetableringar ökar. I sammanhanget vill jag erinra om att det stöd som redan utgår i varvsregionerna haft goda effekter. Investeringar till följd av redan fattade beslut väntas som jag redan nämnt bidra till att drygt 500 arbetstillfällen skapas inom varvsregionerna.

Med hänvisning till vad jag nu anfört föreslår jag att regeringen inhämtar riksdagens medgivande att få besluta att kommun inom Landskronaregionen för viss tid får ingå i stödområde om utvecklingen på arbetsmarknaden ger anledning härtill. I övriga varvsregioner kan regionalpolitiskt stöd lämnas enligt de riktlinjer som gäller för stöd utanför stödområdena.

I och med att den ordning som jag nu förordat för regionalpolitiskt stöd träder i kraft finns inte längre behov av att lämna stöd från de förut nämnda anslagen rörande särskilt regionalpolitiskt stöd i vissa varvsregioner. Av denna anledning räknar jag med att ett sammanlagt belopp av ca 170 milj. kr. på de båda anslagen inte kommer att utnyttjas. I stället kommer stöd som framöver lämnas inom varvsregionerna att belasta anslagen till regionalpolitiskt stöd i enlighet med reglerna i förordningen (1979:632) om regionalpolitiskt stöd. Med hänsyn till denna ökade belastning på de regionalpolitiska anslagen förordar jag att den ram av 7 400 milj. kr. för beslut om regionalpolitiskt stöd, som riksdagen har medgivit för budgetåren 1979/80–1983/84 (prop. 1978/79: 112, AU 1978/79: 23, rskr 1978/79: 435), ökas med 170 milj. kr.

Delegationen för etableringsfrågor inom industridepartementet kommer att aktivt verka för att företag etablerar verksamhet i Landskrona. Delegationen kommer därvid att på lämpligt sätt samarbeta med Statsföretagsgruppen, Landskrona kommun och det investmentbolag – Malmöhusinvest – som Malmöhus läns utvecklingsfond har bildat för insatser i varvsregionerna i länet.

Även andra åtgärder än regionalpolitiskt stöd kan bli nödvändiga för att stimulera sysselsättningen i Landskronaregionen. Länsstyrelsen i Malmöhus län och Landskrona kommun har fört fram en rad förslag. Bland dessa kan nämnas anläggning av en kolhamn i Landskrona, förstärkning av utvecklingsfonden i Malmöhus län, fortsatt stöd till alternativ produktion i varvsregionerna, inrättande av vissa forsknings- och utvecklingsinstitut, som miljötekniskt centrum och finmekaniskt centrum, fortsatt stöd till näringslivsdelegationen i Malmöhus län, ökat väg- och gatubyggnad och bidrag till täckning av hyresförluster för lägenheter som blir tomma i Landskrona till följd av nedläggningen av Öresundsvarvet. Om sysselsättningsutvecklingen i Landskronaområdet gör det nödvändigt att vidta åtgärder av de slag som här har nämnts, har jag för avsikt att återkomma härtill.

### 3 Hemställan

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen att

1. godkänna de industripolitiska riktlinjer för svensk varvsindustri som jag har förordat,
2. godkänna de riktlinjer för stöd till svensk varvsindustri som jag har förordat,
3. godkänna den ändrade beslutsordning för handläggning av ärenden rörande stöd till varvsindustrin och till beställare av fartyg som jag har förordat,
4. bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att till utgången av år 1983 ikläda staten garantier till svensk varvsindustri och till beställare av fartyg hos svenska varv – inkl. tidigare lämnade garantier – intill ett vid varje tidpunkt sammanlagt belopp av högst 23 665 000 000 kr.,
5. medge att tidigare lämnade bemyndiganden till fullmäktige i riksgäldskontoret att ikläda staten garantier till Svenska Varv AB avseende förlusttäckning för kundfordringar och fartygsproduktion om sammanlagt 3 350 000 000 kr. får utnyttjas till utgången av år 1984,
6. bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att utfärda skuldebrev till Svenska Varv AB på 606 000 000 kr.,
7. till *Lån till mindre och medelstora varv* för budgetåret 1980/81 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 20 000 000 kr.,
8. till *Medelstillskott för Karlskronavarvet AB* för budgetåret 1980/81 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 75 000 000 kr.,
9. till *Avskrivningslån till varvsindustrin* för budgetåret 1980/81 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 830 000 000 kr.,
10. till *Räntestöd till varvsindustrin* för budgetåret 1980/81 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 300 000 000 kr.,
11. till *Medelstillskott till Svenska Varv AB* för budgetåret 1980/81 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 844 000 000 kr.,
12. till *Bidrag till Svenska Varv AB för vissa utvecklingskostnader* för budgetåret 1980/81 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 800 000 000 kr.,
13. till *Bidrag till Svenska Varv AB för vissa personalkostnader* på tilläggsbudget III till statsbudgeten för budgetåret 1979/80 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett anslag av 26 000 000 kr.,
14. till *Bidrag till Svenska Varv AB för vissa personalkostnader* för

budgetåret 1980/81 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett förslagsanslag av 240 000 000 kr.,

15. bemyndiga regeringen att besluta att kommun inom Landskrona-regionen får ingå i stödområde under viss tid,
16. att medge att under budgetåren 1979/80–1983/84 regionalpolitiskt stöd får beviljas med ytterligare 170 000 000 kr. utöver de 7 400 000 000 kr. som riksdagen tidigare har medgivit för nämnda budgetår.

Ärendet bör behandlas under innevarande riksmöte.

#### 4 Beslut

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

## SAMMANFATTNING AV SVENSKA VARV-KONCERNENS STRUKTURPLAN

### Innehåll

1	Strukturplanens innebörd	52
2	Strukturplan åren 1980–1984	53
2.1	Omstruktureringssektorn	53
2.1.1	Marknadsbedömningar	53
2.1.2	Strukturplan	55
2.2	Den kommersiella sektorn	58
3	Kvantifiering av strukturplanen	59
3.1	Resultatutveckling	59
3.2	Behov av kapitaltillskott	60
3.3	Kapitalbindning	61
3.4	Sysselsättning	61

### 1 Strukturplanens innebörd

Riksdagens senaste beslut om varvsindustrins struktur avser tiden t. o. m. år 1980 (prop. 1978/79: 49, NU 1978/79: 17, rskr 1978/79: 115).

Svenska Varv har utarbetat en strukturplan, som fastställdes av dess styrelse den 10 januari 1980, för tiden fram till mitten av 1980-talet.

Strukturplanen medför mycket omfattande förändringar inom koncernen. Ett framgångsrikt genomförande av planen kräver ett genombrott på flera nya affärsområden där koncernens erfarenhet är begränsad. Osäkerheten i framtidsbedömningarna är därför stor. En anpassning av planen till nya förutsättningar bedöms därför fortlöpande behöva ske. Strukturplanen bör enligt Svenska Varvs mening uppfattas som en beskrivning av koncernens mål för 1980-talet och dess styrningsfilosofi. Vidare innehåller planen en beskrivning av vilka konsekvenser målen och prognoserna har för koncernens verksamhet vid mitten av 1980-talet samt slutligen ett handlingsprogram för genomförande av omstruktureringen och förslag till ett antal åtgärder som omedelbart bör vidtas.

Svenska Varv bedömer att en ny övergripande strukturplan kan bli aktuell om ca 3–4 år.

Svenska Varv AB:s uppgift är bl. a. att lösa strukturproblemen för de svenska storvarven. Lösningen skall vara sådan att lönsamhet nås i samtliga verksamhetsgrenar på längre sikt. På kort sikt skall verksamheten styras på ekonomiskt bästa sätt inom av ägaren angivna riktlinjer och lämna ekonomiska ramar.

Svenska Varv-koncernen består f. n. av företag med olika inriktning, problem och utvecklingssituation.

Svenska Varv har delat in koncernens verksamhet i en kommersiell sektor, en omstruktureringssektor och en sysselsättningspolitisk sektor.

I den kommersiella sektorn ingår de företag vilkas verksamheter f. n. är företagsekonomiskt motiverade. Moderbolaget ställer normala ekonomiska krav på verksamheten. F. n. ingår Svenska Varvs industridel i denna sektor.

I omstruktureringssektorn ingår de verksamheter vilka efter en omstrukturering bedöms kunna bli lönsamma senast år 1985, dvs. de ingår då i den kommersiella sektorn. I dagsläget räknas varven till denna sektor. Svenska Varv bedömer att bolaget fr. o. m. år 1985 kan lämna skälig utdelning till ägaren.

Den sysselsättningspolitiska sektorn består av företag som koncernen föreslår skall avvecklas men där ägaren beslutat att koncernen t. v. skall fortsätta med verksamheten. F. n. ingår P80 i denna sektor.

## 2 Strukturplan åren 1980–1984

Strukturplanen omfattar många riskelement. För att målet med planen skall nås krävs att koncernens enheter når marknadsgenombrott tidigare än konkurrenterna på ett flertal områden. Om strategin i strukturplanen i något avseende inte visar sig hålla måste snabbt korrigeringar ske. Detta kan innebära ytterligare minskningar av kapaciteten eventuellt i form av nedläggningar av vissa enheter.

Planen anger ett antal erforderliga beslut vilka måste fattas omedelbart. Dessutom anger den allmänna riktlinjer för genomförandet och en beskrivning av hur koncernen kan se ut efter genomförd omstrukturering i mitten av 1980-talet. Den definitiva strukturen måste dock bli ett resultat av genomförandet av anvisade program och styras av den grad av framgång som nås vid genomförandet av de olika delarna i programmen.

En ny strukturplan kan bli aktuell att utarbete under år 1984.

### 2.1 Omstruktureringssektorn

#### 2.1.1 Marknadsbedömningar

Överkapaciteten inom världens varvsindustri förväntas bestå fram till mitten av 1980-talet. Efterfrågan väntas därefter öka jämfört med nuvarande mycket låga nivå men fortfarande klart understiga den höga efterfrågan som fanns i början av 1970-talet.

Svensk varvsindustri förväntas dessutom inte kunna förbättra nuvarande kostnadsnackdel jämfört med länder som t. ex. Japan och Sydkorea. Även under andra hälften av 1980-talet kommer kostnadsnackdelen att uppgå till ca 25 % jämfört med dessa länder.

För att eliminera denna kostnadsnackdel för den efterfrågan som förvän-

tas måste därför olika möjligheter att skapa prisfördelar åstadkommas. Exempel på åtgärder som kan vidtas för att uppnå sådana prisfördelar är ökad produktkomplexitet, intensifierad marknads- och produktutveckling, genom högre intäkt för kunden motivera ett merpris och systemförsäljning.

Uppnådd prisfördel kan dock inte helt kompensera kostnadsnackdelen utan en lönsam verksamhet kräver dessutom kraftiga insatser på den osäkra fartygsmarknaden.

Mot bakgrund av bedömd framtida efterfrågan och konkurrenskraft har de i tabell 1 angivna affärsområdena ansetts intressanta för varvsföretagen i koncernen. För resp. område har dessutom gjorts en bedömning av den volym en framgångsrik satsning på resp. segment skulle kunna ge.

**Tabell 1. Storvarvens framtida marknad (milj. timmar/år)**

Affärsområde	Potentiell marknadsandel %	Marknadsvolym 1980–1984	Marknadsvolym 1985–1990
Bulk-, tank- och enhetslastfartyg	3,5	2,2	3,2
Gas- och kemikaliefartyg	3	1,1	1,7
Prefabricerade industri- anläggningar	20 <sup>1</sup>	0,7	0,7
Offshore	15 <sup>2</sup>	0,9	0,9
<b>Totalt</b>	—	<b>4,9</b>	<b>6,5</b>

<sup>1</sup> Av marknadssegment under bearbetning ammoniak/urea, metanol samt cellulosa

<sup>2</sup> Av marknadssegment under bearbetning

Utöver dessa affärsområden skall koncernen följa utvecklingen inom områdena offshore-service och färjor. Marknaden inom dessa områden kan uppgå till totalt ca 0,7 milj. timmar per år. Dessa områden bedöms som intressanta och har medtagits i storvarvsstrukturen som kompletterande affärsområden.

För koncernen är prefabricerade anläggningar, gas- och kemikaliefartyg samt offshore-produkter de mest utvecklingsbara områdena att skapa en stark konkurrensposition.

Möjligheterna att nå angiven totalvolym måste anses som relativt osäkra. Stor risk ligger i satsningarna på områdena gas- och kemikaliefartyg, prefabricerade industri- anläggningar och offshore.

Produktionsvolymen vid de fyra storvarven uppgår år 1980 till ca 10 milj. timmar. Av tabell 1 ovan framgår att den lönsamt tillgängliga marknaden inom valda affärsområden uppgår till ca 5 milj. timmar per år under perioden 1980–1984 och till ca 6,5 milj. timmar under perioden 1985–1990. Härtill kommer affärsområdena offshore-service och lokala färjor uppgående till totalt ca 0,7 milj. timmar per år. En kraftig minskning av produktionskapaciteten vid storvarven är därför nödvändig.

Angivna affärsområden ställer olika krav på varvens anläggningar och affärskompetens. F. n. finns inte något varv som har erfarenhet av samtliga affärsområden. De i koncernen ingående varven har dock gemensamt

erfarenhet från samtliga av de angivna affärsområdena. Mot bakgrund härav är det väsentligt att bedöma vilken varvsstruktur som effektivast tillvaratar möjligheterna att snabbast nå framgång inom valda affärsområden.

Svenska Varv anser att de kriterier som är väsentliga vid valet av struktur är: förmåga till snabbt affärsgenombrott, kapacitetsutnyttjande, specialisering och leveransförmåga.

Förutom nämnda generella kriterier har Svenska Varv vid val av lämplig struktur för storvarven tagit hänsyn till storvarvens anläggningar, marknadsposition, utvecklingskapacitet och organisation.

### 2.1.2 Strukturplan

*Uddevallavarvet* inriktas mot bulk-, tank- och enhetslastfartyg. Omstruktureringen skall ske inom given ekonomisk ram och senast år 1985 ha placerat varvet i den kommersiella sektorn. Produktionsvolymen anpassas efter ekonomiska ramar, men får under omstrukturingsperioden inte överstiga 2,2 milj. timmar. Omprövning av omstruktureringen görs årligen av koncernledningen. Erforderliga huvudmotorer levereras från Götaverken Motor AB. Motorproduktionen förutses kunna avvecklas i och med fullföljande av den orderstock, som fanns vid årsskiftet 1979–1980. Skandiaverken AB skall avyttras snarast.

*Götaverken Arendal* inriktas mot offshore samt prefabricerade industrialanläggningar. Vidare ansvarar varvet för affärsområdet offshore service. Omstruktureringen skall ske inom given ekonomisk ram samt senast år 1985 antingen ha placerat varvet i den kommersiella sektorn eller givit beslut om avveckling av verksamheten. Produktionsvolymen inriktas mot en produktionsvolym om 1,5 milj. timmar vid utgången av år 1982. Om varaktig lönsamhet inom angivna affärsområden uppnås kan denna få motivera en större produktionsvolym. Produktionsvolymen får dock under perioden inte överstiga 1980 års produktionsvolym, dvs 2,5 milj. timmar. Omprövning av omstruktureringen görs årligen av koncernledningen.

*Kockums* inriktas mot gas- och kemikaliefartyg samt prefabricerade industrialanläggningar. Vidare ansvarar varvet för affärsområdet färjor. Härutöver skall varvet under omställningsperioden arbeta inom affärsområdet tank-, bulk- och enhetslastfartyg för att erhålla överbryggnadsproduktion. Dessutom övertas successivt reparationsverksamheten från Öresundsvarvet. Befintlig verkstadsproduktion vidareutvecklas. Omstruktureringen skall ske inom given ekonomisk ram samt senast år 1985 antingen ha placerat varvet i den kommersiella sektorn eller givit beslut om avveckling av verksamheten. Produktionsvolymen totalt inriktas mot 2,4 milj. timmar vid utgången av år 1982. Om varaktig lönsamhet inom angivna affärsområden uppnås kan denna motivera en större produktionsvolym. Volymen får dock under perioden inte överstiga 1980 års produktionsvolym, dvs 3,5 milj. timmar. Omprövning av omstruktureringen görs årligen

av koncernledningen. Ubåtsproduktionen skall under planperioden successivt överföras till Karlskronavarvet.

För *Öresundsvarvet* fattas omedelbart beslut om nedläggning. Inga ytterligare nybyggnadsorder tecknas av varvet. Koncernledningen beslutar om lämplig avslutningsproduktion så att verksamheten är nedlagd snarast möjligt, dock senast år 1983. Reparationsverksamheten överförs successivt under nedläggningsperioden till Kockums, medan dotterbolaget *Bruces Mekaniska Verkstad* avyttras.

*Cityvarvet*. Reparationsmarknadens överkapacitet förväntas successivt minska fram till åren 1982–1983. *Cityvarvet* har inte någon avgörande faktorkostnadsnackdel jämfört med flertalet nordeuropeiska konkurrenter. Konkurrenssvårigheter existerar dock på grund av svag effektivitet samt oförmånlig lokalisering, vilket i vissa fall leder till högre deviationskostnader än för flertalet konkurrenter.

För att möjliggöra en bättre prisnivå måste varvets produktionsvolym anpassas till den regionala marknaden. Exakt var denna volym bör ligga är svårt att fastställa, men en kraftig minskning kan förutses.

*Cityvarvet* inriktas mot konventionella reparationer och kompletterande produktion. Omstruktureringen skall ske inom given ekonomisk ram samt senast år 1982 ha placerat varvet i den kommersiella faktorn. Under år 1980 skall pågående ansträngningar för att minska omkostnader och höja produktiviteten fullföljas. Produktionsvolymen anpassas under året mot den regionala marknaden, där konkurrenskraften är bäst och får framledes anpassas efter ekonomiskt utfall. Vid slutet av år 1980, då effekterna av genomförd omkostnadsreduktion samt resultat av beslutade produktivetsförbättrande åtgärder kan bedömas, skall den framtida produktionsvolymen och bolagets organisation omprövas. Utvärdering av omstruktureringen görs årligen av koncernledningen.

*Karlskronavarvet*. Beställningar från svenska marinen har under 1970-talet successivt minskat. För planperioden förutses en något minskad underhållsvolym och inga väsentliga militära nybeställningar. Under andra hälften av 1980-talet bedöms att svenska marinen behöver ersätta såväl över- som undervattenstonnage.

Möjligheter till export av militära fartyg är svårbedömbara även om Karlskronavarvet har vissa förutsättningar. Karlskronavarvet inriktas mot marin nybyggnation och underhållsverksamhet för svenska marinen samt för export. Ubåtsproduktionen övertas successivt under planperioden från Kockums. Satsningen på plastteknologi och vindkraft fullföljs. Omstruktureringen skall ske inom given ekonomisk ram och senast år 1985 ha placerat varvet i den kommersiella sektorn. Produktionsvolymen anpassas efter ekonomiska ramar, men får under omstrukturingsperioden inte överstiga 1.0 milj. timmar. Omprövning av omstruktureringen görs årligen av koncernledningen.

*Götaverken Sölvesborg*. År 1978 beslöt Götaverken Sölvesborgs styrel-

se att omstrukturera verksamheten med inriktning på industriproduktion. Om denna satsning senast år 1981 inte överfört verksamheten till den kommersiella sektorn skall verksamheten avvecklas. Någon anledning att ompröva detta beslut finns inte.

*Finnboda Varf.* Reparationsmarknaden i Stockholmsregionen varierar kraftigt och motiverar volymmässigt inte varvsverksamhet vid Finnboda Varf. Konkurrenskraften är dessutom svag på grund av låg effektivitet.

Redan år 1976 beslöt dåvarande Götaverkes styrelse att Finnboda Varf skulle inriktas mot reparationsverksamhet. Om denna satsning inte lyckades skulle verksamheten avvecklas. Avvecklingsbeslutet bekräftades av Svenska Varvs styrelse år 1978. Verksamheten har, efter riksdagens beslut i december 1978 avseende de mindre och medelstora varven, upprätthållits i avvaktan på kommissionens för de mindre och medelstora varven rekommendationer.

F. n. pågår överläggningar mellan Svenska Varv och lokala intressenter om ekonomiska garantier för en omstrukturering av Finnboda Varf till en mindre reparationsstation med sysselsättning för ca 100 personer.

Några ändrade förutsättningar för att upprätthålla driften vid Finnboda Varf har inte framkommit, varför verksamheten, om ovan nämnda överläggningar blir resultatlösa, föreslås avvecklas i och med fullföljande av befintlig orderstock, dock senast under år 1981.

Varven kommer framdeles att ha behov av att på olika sätt eliminera produktionskostnadsnackdelar jämfört med vissa konkurrenter. Utnyttjandet av ett eget rederiengagemang, såväl i form av fartygsandelsägande som genom befraktningsverksamhet, kommer att bli delar av Svenska Varvs marknadsföringsstrategi. Den kompetens, som därmed upprätthålls, utgör även en bättre beredskap för hantering av framtida kundbortfall. Befraktningskunnandet skall samlas centralt i Rederi AB Zenit för att undvika både att resurser byggs upp på flera ställen och att intern konkurrens uppkommer samt för att möjliggöra en från varven oberoende kommersiell prövning av engagemangen. Rederiverksamheten skall drivas med lönsamhetskrav och med en lågprisprofil där investeringar endast får göras inom givna ekonomiska ramar. Under speciellt 1980-talets första år skall rederiverksamheten i samarbete med varven aktivt söka utveckla affärsidéer för att skapa bättre beställningar hos varven.

Sedan koncernens bildande har utveckling bedrivits inom ett flertal produkt- och marknadsområden. Effekter av utvecklingsåtgärder tar erfarenhetsmässigt mycket lång tid att uppnå.

I vissa fall är kanske två till tre år tillräckligt när nya marknader söks för befintliga produkter men normalt erfordras mer än fem år. Inom varven – där utveckling fått drivas parallellt med akuta lönsamhetsproblem och verksamhetsreduktioner samt där utvecklingserfarenheten och affärsorienteringen varit liten – kan effekter av utvecklingsåtgärder förväntas ta längre tid. Trots detta befinner sig vissa affärsområden, som t. ex.

offshore och prefabricerade industrianläggningar, nära ett affärsgenombrott och har därför i planen inarbetats för storvarven.

Övriga intressanta utvecklingsområden under perioden för strukturplanen är undervattensteknologi och arktis.

Totalt sett måste dock effekten av dessa senare utvecklingsåtgärder under första hälften av 1980-talet bedömas bli begränsad. Med en utvecklingsåtgärder uppgående till totalt 200 milj. kr. utöver redan beviljade medel bedöms de årliga sysselsättningseffekterna i mitten av 1980-talet till ca 500 anställda.

Vid kommande affärsutveckling ansvarar koncernledningen för koncernstruktur samt stödjer dotterbolagen i deras affärsutveckling. Dotterbolagsledningarna ansvarar för affärs- och produktutveckling inom befintliga produktområden samt för att generera uppslag till nya verksamhetsområden.

## 2.2 Den kommersiella sektorn

Den kommersiella sektorn omfattar f. n. industriföretagen inom Svenska Varv. Förutom avkastningskrav är ett mål att industriföretagen skall skapa mereffekter för speciellt varven.

*Götaverken Ångteknik.* Företaget har en stark position inom främst återvinningsanläggningar och barkpannor för cellulosaindustrin inom Skandinavien och Sydamerika. Företaget har också en stark ställning i Sverige för större anläggningar för industriånga och inom kraft- och hetvattensektorn. Positionerna kan förstärkas genom fortsatt produktutveckling och ytterligare internationalisering. För företaget förutsätts en relativt stark expansion inom befintliga affärsområden.

*Calor-Celsius.* Calor-Celsius starka ställning på VVS-installationer förväntas kunna bibehållas. Den goda positionen på industriinstallationer förväntas kunna förstärkas.

Marknadsställningen i Sverige bör totalt sett kunna bibehållas. Viss expansion bör kunna ske genom ökad internationalisering. För Calor-Celsius förutses sålunda viss expansion inom befintliga affärsområden.

*Götaverken Motor.* Koncernens behov av motorer förväntas med beslutad struktur uppgå till 6–8 motorer per år. Vid en sådan volym blir en intern motorförsörjning ekonomiskt motiverad med hänsyn till den lönsamhet som ligger i efterleveransmarknaden.

Svenska Varv föreslår därför att all motortillverkning i koncernen koncentreras till Götaverken Motor. Vidare skall företaget minska beroendet av den interna motorförsörjningen genom fortsatt satsning på dels exportmotorer, dels det verkstadssortiment samt de komponenter för prefabricerade industrianläggningar som f. n. är under uppbyggnad.

*Götaverken Aluminium* har få kopplingar till koncernen. Företaget är i sig självt kommersiellt sunt men bedöms kunna utvecklas bättre genom ny

ägarkonstellation. En avyttring av Götaverken Aluminium planeras därför.

*Götaverken Modul.* I samband med avvecklingen av Eriksbergs Mekaniska Verkstad AB beslöt Svenska Varv att ge trä- och plåtverkstaden möjligheter att fortsätta med en extern verksamhet i ett nybildat företag. I samband därmed bildades Götaverken Modul. Företaget gavs ett startbidrag men skulle fr. o. m. år 1982 vara lönsamt. Verksamhetens omfattning styrs utifrån redan tilldelade ekonomiska ramar och omprövas årligen av koncernledningen. Om företaget kan utvecklas bättre hos annan ägare, skall avyttring prövas.

### 3 Kvantifiering av strukturplanen

Svenska Varv har på grundval av marknadsprognoserna bedömt det ekonomiska utfallet av strukturplanen och sysselsättningskonsekvenserna.

#### 3.1 Resultatutveckling

Tabell 2. Resultatutveckling m. m. åren 1980–1984 (milj. kr.)

	1980	1981	1982	1983	1984	Totalt
Fakturerad försäljning	6 750	7 000	6 800	6 500	7 200	
Resultat före finansiella kostnader	-220	-210	-670	-140	+ 30	-1 210
- räntenetto exkl. effekt av soliditetsförstärkning	-580	-435	-455	-515	-565	-2 550
- ränteeffekt av soliditetsförstärkning	-	+235	+235	+235	+235	+ 940
- nedskrivning av anläggningar	-360	-430	-	-	-	- 790
Resultat före bokslutsdispositioner och skatt	-1 160	-840	-890	-420	-300	-3 610

Resultatsammanställningen är gjord i löpande penningvärde med en inflationsuppräknig om 10 % per år.

I resultatet ingår förutom i tidigare avsnitt redovisade verksamheter kostnader för moderbolaget, utvecklingsbolaget, utveckling av nya produkter samt för avveckling av P80.

Koncernen har vid periodens början en skuldexponering i såväl dollar som schweizerfranc. I planen har emellertid inte kunnat göras någon bedömning av framtida valutarisker eller andra risker.

Räntenettet totalt förbättras under perioden som en effekt av att ägaren förutsatts tillskjuta medel så att soliditeten höjs fr. o. m. år 1980.

Resultatet förutsätter att satsningarna på samtliga angivna affärsområden lyckas. Om exempelvis satsningarna på offshore, prefabricerade fabriksanläggningar och gasfartyg misslyckas försämras resultatet ca 1 100 milj. kr.

Känsligheten för ändringar i de antaganden som resultatberäkningarna bygger på belyses av att för storvarven påverkas resultatet under perioden med 650 milj. kr. om kostnadstäckningen ändras med 5%. 10% i ändrade omkostnader påverkar resultatet med 300 milj. kr. 10% i ändrad kapitalbindning i pågående produktion ändrar resultatet med 100 milj. kr.

### 3.2 Behov av kapitaltillskott

Tabell 3. Kapitaltillskottsbehov åren 1980–1984 (milj. kr.)

	1980	1981	1982	1983	1984	Totalt
Löpande verksamhet						
Utveckling	100	50	50	50	50	300
Introduktion	100	100	100	100	100	500
Avveckling	130	270	110	40	–	550
Överbrygning exkl. nedskrivning av anläggningar	210	225	865	465	385	2 150
Nedskrivning av anläggningstillgångar						
omstrukturerade enheter	360	430	–	–	–	790
Ränteeffekter soliditetsförstärkning	–	–235	–235	–235	–235	–940
<b>Summa löpande verksamhet</b>	<b>900</b>	<b>840</b>	<b>890</b>	<b>420</b>	<b>300</b>	<b>3 350</b>
Speciella åtaganden						
Täckande av kostnader P80	260	–	–	–	–	260
<b>Summa förlusttäckning</b>	<b>1 160</b>	<b>840</b>	<b>890</b>	<b>420</b>	<b>300</b>	<b>3 610</b>
Kapitalisering till 25% soliditet	2 365	–	–	–	460	2 825
<b>Totalt</b>	<b>3 525</b>	<b>840</b>	<b>890</b>	<b>420</b>	<b>760</b>	<b>6 435</b>

Utveckling täcker kostnader för nya produkter. Introduktion avser kostnader för utvecklingsbolaget samt satsning på ytterligare en applikation av prefabricerade fabriksanläggningar utöver ammoniak/urea.

Avveckling täcker i planen ingående kostnader för nedläggning av Öresundsvarvet och Finnboda Varf och överbrygning täcker kostnader för verksamhet i omstruktureringssektorn med avdrag för de överskott företagen i den kommersiella sektorn genererar.

Ränteeffekten av soliditetsförstärkningen är beräknad som 10% av den soliditetsförstärkning som förutsätts erhållas i slutet av år 1980. Övriga kapitaltillskott för att täcka förluster antages utbetalas i mitten av resp. år så att någon räntefördel eller -belastning inte uppkommer.

Täckande av kostnader P80 är drifts- och avvecklingskostnader för anställningsgarantin som riksdagen beslöt om hösten 1978 (prop. 1978/79: 49, NU 1978/79: 17, rskr 1978/79: 115).

Kapitaliseringen innebär att koncernen ges en soliditet uppgående till 25% vid utgången av år 1980 samt motsvarande vid utgången av år 1984.

## 3.3 Kapitalbindning

Tabell 4. Balansräkningar åren 1980–1984 (milj. kr.)

	1980	1981	1982	1983	1984
Likviditet	1 187	1 057	983	800	800
Kundfordringar	6 778	8 038	7 490	8 627	9 812
Övriga fordringar	953	733	550	550	550
Material och pågående arbeten	3 552	3 548	3 157	3 503	3 855
Anläggningar	1 768	1 339	1 339	1 339	1 339
Övriga tillgångar	2 289	2 076	1 759	1 814	2 025
<b>Summa tillgångar</b>	<b>16 527</b>	<b>16 791</b>	<b>15 278</b>	<b>16 633</b>	<b>18 381</b>
Kortfristiga skulder	1 960	1 310	818	795	851
Räntebärande skulder	7 606	8 295	7 374	8 881	9 789
Övriga skulder	2 829	3 054	2 954	2 825	3 146
Eget kapital	4 132	4 132	4 132	4 132	4 595
<b>Summa skulder och eget kapital</b>	<b>16 527</b>	<b>16 791</b>	<b>15 278</b>	<b>16 633</b>	<b>18 381</b>

Kapitaltillskotten enligt 3.2 är inarbetade i det egna kapitalet. Den kraftiga ökningen av kundfordringarna beror på en återgång till konventionella betalningsvillkor med 70 % kredit över sju år från nuvarande kontantafärer med beställarstöd.

## 3.4 Sysselsättning

Tabell 5. Sysselsättningsutveckling åren 1980–1984

	1979	1980	1981	1982	1983	1984
Götaverken Arendal AB	3 488	3 013	2 300	1 930	1 930	1 930
Uddevallavarvet AB	2 915	2 606	2 570	2 530	2 530	2 530
Öresundsvarvet AB	2 842	2 500	1 350	860	550	–
Kockums AB	4 700	4 700	3 400	2 820	2 820	2 820
Götaverken Cityvarvet AB	2 227	1 600	1 340	1 340	1 340	1 340
Finnboda Varf AB	440	420	–	–	–	–
Karlskronavarvet AB	1 543	1 487	1 300	1 250	1 250	1 250
Götaverken Sölvesborg AB	221	210	150	150	150	150
Götaverken Motor AB	842	812	840	880	880	880
Calor-Celsius AB	3 470	3 650	3 500	3 500	3 680	3 860
Götaverken Ängteknik AB	1 297	1 402	1 430	1 430	1 500	1 570
Götaverken Aluminium AB	223	226	–	–	–	–
Götaverken Modul AB	266	295	320	320	–	–
Övriga	1 419	461	450	450	450	450
<b>Summa</b>	<b>25 893</b>	<b>23 382</b>	<b>18 950</b>	<b>17 460</b>	<b>17 080</b>	<b>16 780</b>

För varvsorterna innebär planen personalminskningar med totalt ca 8 000 anställda, varav ca 2 400 anställda i Göteborg (exkl. P80 ca 1 000 anställda), ca 360 anställda i Karlskrona och Sölvesborg, ca 2 840 anställda i Landskrona, ca 1 880 anställda i Malmö, ca 440 anställda i Stockholm och ca 100 anställda i Uddevalla.

# SAMMANFATTNING AV BETÄNKANDE AV KOMMISSIONEN (I 1979:04) FÖR DE MINDRE OCH MEDELSTORA VARVEN

## Innehåll

1	Inledning	63
1.1	Utredningens syfte och arbetsuppgifter	63
1.1.1	Utredningsarbetet	64
1.1.2	Arbetets uppläggning	64
2	Nulägesbeskrivning m. m.	65
2.1	Orderstock	65
2.2	Antalet anställda	65
2.3	Omsättningsfördelning	66
3	Marknadsförutsättningar för de mindre och medelstora varven	68
3.1	Marknadsbedömning för de svenska mindre och medelstora varven (nybyggnadsverksamheten)	68
3.1.1	Inledning	68
3.1.2	Fartygsimporten till Sverige	68
3.1.3	Marknaden för handelstonnage	69
3.1.4	Förändringar i varvens kapacitet	71
3.1.5	Varvens kapacitet i förhållande till efterfrågevolymen	71
3.1.6	Export och konkurrentländer	73
3.2	Reparationsverksamheten	74
4	Arbetsmarknads- och regionalpolitiska bedömningar	74
5	Kommissionens överväganden och förslag	76
5.1	Allmänna överväganden	76
5.2	Stöd till produktutveckling och marknadsföring	78
5.3	Stöd till investering i fiskefartyg m. m.	80
5.4	Stöd till kustsjöfarten	80
5.5	Beställarstödet	81
5.6	Överväganden rörande de skilda varvsenheterna	81
5.6.1	Varven inom Svenska Varv-koncernen	81
5.6.2	De rederianknutna varven	86
5.6.3	Övriga varv	87
5.7	Övrigt	88
	Särskilt yttrande	89

## 1 Inledning

### 1.1 Utredningens syfte och arbetsuppgifter

De mindre och medelstora varven i Sverige, med huvudsaklig produktionsinriktning mot nybyggnation av handelsfartyg, omfattar f. n. tio företag med ca 4 400 anställda. Företagen är Falkenbergs Varv AB, Fartygsentreprenader AB, Götaverken Finnboda AB, Kalmar Varv AB, Karlskronavarvet AB inkl. Götaverken Sölvesborg AB, Lunde Varv och Verkstads AB, AB Lödöse Varv, Marinteknik Verkstads AB, AB Oskarshamns Varv och AB Åsiverken. Företagens storlek varierar kraftigt från Karlskronavarvet med ca 1 540 anställda till Marinteknik Verkstads AB med ca 60 anställda.

Efterfrågan på de fartygstyper som den nämnda gruppen av företag tillverkar har i huvudsak varit oförändrad under perioden 1976–1978 jämfört med de närmast föregående åren. Den oförändrade efterfrågan torde delvis vara en följd av det statliga beställarstödet.

Jämsides med egen fartygsproduktion levererade vissa av de mindre och medelstora varven tidigare avsevärda mängder sektioner till storvarven. Ett mått på omfattningen av dessa leveranser är att de, mätt i ton stål per år, uppgick till samma volym som den som utnyttjades i de mindre och medelstora varvens egen produktion. Leveranser av sektioner har numera helt fallit bort som en följd av krisen för de större varvsföretagen. Vidare har beställningar från den svenska marinen minskat i omfattning. Detta har lett till att en större del av de mindre och medelstora varvens kapacitet har måst användas för produktion av civila fartyg. Samtidigt har konkurrensen från storvarven ökat genom att dessa varv har börjat tillverka fartygstyper och fartygsstorlekar som de under senare år normalt inte har producerat.

Frågan om kapacitetsneddragning vid de mindre och medelstora varven har behandlats i prop. 1978/79: 49 om vissa varvsfrågor. Riksdagen beslöt i december 1978 att ge regeringen till känna vad näringsutskottet hade anfört i sitt betänkande nr 17 (prop. 1978/79: 49, NU 1978/79: 17, rskr. 1978/79: 115).

Utskottet anförde att ett konkret förslag rörande de mindre och medelstora varvens strukturutveckling borde utarbetas. En särskild kommission borde tillsättas för detta ändamål.

Regeringen bemyndigade den 8 februari 1979 chefen för industridepartementet att tillkalla en särskild kommission med högst tre ledamöter med uppdrag att utreda frågor om de mindre och medelstora varvens struktur Anpassning och behov av stöd. I direktiven (Dir. 1979: 21) angavs i huvudsak att kommissionen skulle

- på grundval av dels de svenska mindre och medelstora varvens konkurrensförmåga, dels efterfrågan på fartyg överväga hur de enskilda varvens kapacitet bör anpassas till den förväntade efterfrågan inom detta område,

- beakta möjligheterna att inrikta produktionen mot nya produktområden och att samordna resurserna mellan olika varv,
- bedöma vilka företag som på sikt är konkurrenskraftiga utan statligt stöd,
- samråda med Svenska Varv AB och utredningen om alternativ produktion vid varven (I 1978: 05) avseende storvarvens kapacitet och inriktning.
- redovisa de arbetsmarknads- och regionalpolitiska konsekvenserna av strukturförslaget liksom beredskapskonsekvenser,
- framlägga de förslag om statligt stöd som kommissionen anser behövs under en övergångsperiod,
- bedriva arbetet i samråd med berörda företag och anställda.

### *1.1.1 Utredningsarbetet*

Ledamöter, experter och sekretariat.

Med stöd av regeringens bemyndigande tillkallade dåvarande chefen för industridepartementet, statsrådet Erik Huss, den 27 februari 1979 såsom ledamöter generaldirektör Folke Rydbo, direktör Jan Eriksson och bankdirektör Lars-Gunnar Åberg. Departementschefen utsåg Rydbo att vara ordförande.

Som experter i kommissionen har medverkat civilingenjör Göran Efraimsson, Sveriges Civilingenjörsförbund (CF-STF), i.e ombudsman Jan-Erik Lindgärde, Sveriges Arbetsledareförbund (SALF), departementssekreterare Thomas Luttröpp, arbetsmarknadsdepartementet, ombudsman Inge Mårtensson, Svenska Industritjänstemannaförbundet (SIF), f. d. bitr. förbundsordförande Holger Olsson, Svenska Metallindustriarbetarförbundet (Metall), avdelningsdirektör Lars Rekke, industridepartementet, och direktör Torgny Thornström, Sveriges Varvsindustriförening.

Kommissionens huvudsekreterarfunktion har under större delen av kommissionens arbete fullgjorts av departementssekreteraren Hertha Bengtsson, industridepartementet. Fr. o. m. den 1 september 1979 har också avdelningsdirektör Lars Rekke medverkat i arbetet inom sekretariatet.

### *1.1.2 Arbetets uppläggning*

För att få underlag för sin bedömning i fråga om bl. a. varvens marknadsförutsättningar, ekonomi samt tekniska och organisatoriska standard har kommissionen anlitat utomstående konsulter.

Kommissionen har vidare sammanträffat med företrädare för samtliga företag och anställda.

Kommissionen har haft överläggningar med rederiföreningen för Sveriges mindre sjöfart, företrädare för Örlogsbas Ost (Muskövarvet) och Försvarets materielverk, Svenska Varv AB:s koncernledning, företrädare för fiskeristyrelsen, utredningen om alternativ produktion vid varven, länsstyrelsen och landstinget i Stockholms län, Nacka kommun, utvecklings-

fonden i Stockholms län samt personalorganisationerna vid Finnboda Varf.

Kommissionen har därutöver mottagit ett antal skrivelser.

Kommissionen har i skrivelse till regeringen den 25 juni 1979 särbehandlat frågan om varvens borgensåtaganden.

## 2 Nulägesbeskrivning m. m.

### 2.1 Orderstock

Den 1 juli 1979 fanns vid de aktuella varven i beställning sammanlagt 65 fartyg för leverans under åren 1979–1981. Huvuddelen av leveranserna kommer att ske under åren 1979–1980.

Orderläget är för flertalet av varven f. n. sådant att det ur såväl produktions- som sysselsättningssynpunkt är nödvändigt att beslut om nya order fattas senast under första kvartalet 1980.

Samtliga varv uppger att de förhandlar med olika beställare med förhoppningar att få nya order. I förhandlingarna är dock frågan om erhållande av statligt beställarstöd av central betydelse och kan sägas vara avgörande för möjligheterna att kunna teckna nya order.

### 2.2 Antalet anställda

Nedanstående sammanfattning utvisar antalet anställda åren 1977–1979.

Varv	Totalt antal anställda år 1977	Totalt antal anställda år 1978	Totalt antal anställda 1979-07-01	Förändring 1977–1979 %
Falkenbergs Varv AB	326	325	325	± 0
Fartygsentreprenader AB				
Marstrands varv	182	180	180	– 1
Karlstads varv	72	43	12	–83
Götaverken Finnboda AB	550	499	383	–30
Kalmar Varv AB	298	319	320	+ 7
Karlskronavarvet AB	1 608	1 542	1 542	– 4
Lunde Varv och Verkstads AB	147	130	141	– 4
AB Lödöse Varv	314	266	170	–46
Marinteknik Verkst. AB	57	59	60	+ 5
AB Oskarshamns Varv	611	626	623	+ 2
Götaverken Sölvesborg AB	317	314	299	– 6
AB Åsiverken	88	89	100	+14
<b>Totalsumma</b>	<b>4 570</b>	<b>4 392</b>	<b>4 155</b>	<b>– 9</b>

Av tabellen framgår att antalet anställda reducerats med 9 % under perioden 1977–1979-07-01. De berörda företagen planerar ytterligare redu-

ceringar under år 1980. Om dessa planer fullföljs blir redueringen för perioden 1977–1980 ca 13 %.

### 2.3 Omsättningsfördelning

Med hänsyn till den historiska omsättningsutvecklingen m. m. vid de aktuella varven kan varven sammanföras i fyra olika ägargrupper:

- Medelstora varv; omfattande Oskarshamn, Lödöse, Kalmar och Falkenberg (rederianknutna)
- Fartygsentreprenader AB (fristående)
- Mindre varv; omfattande Äsiverken, Lunde samt Marinteknik
- Karlskronavarvet (Svenska Varv AB), Sölvesborgs Varv (Svenska Varv AB), Finnboda Varf (Svenska Varv AB)

Medelstora varv:

Dessa varv har alltsedan 1960-talet – med ett avbrott under åren 1975 och 1976 – haft en stor tillväxt av omsättningen. Detta gäller såväl nybyggnation som övrig verksamhet, främst reparationer. De medelstora varven levererade år 1975 fartyg till ett värde av 211 milj. kr., vilket kan jämföras med leveranserna år 1978, vilka uppgick till 511 milj. kr.

Den totala omsättningsfördelningen i milj. kr. under åren 1975–1978 framgår av följande tabell:

	1975		1976		1977		1978		Totalt	
	Nyb.	Övr.	Nyb.	Övr.	Nyb.	Övr.	Nyb.	Övr.	Nyb.	Övr.
Oskarshamn	85	22	42	21	194	16	249	23	570	82
Lödöse	68	6	31	7	115	4	149	5	363	22
Kalmar	37	10	56	11	28	5	49	14	170	40
Falkenberg	21	23	34	17	–	19	64	17	119	76
Summa milj. kr	211	61	163	56	337	44	511	59	1222	220

Som framgår av tabellen varierar varvens omsättning för nybyggnation (Nyb.) relativt kraftigt mellan de olika åren. Detta kan till stor del förklaras av att samtliga varv har kapacitet att bygga ca två fartyg i genomsnitt per år. Då resultatavräkningen i allmänhet sker vid leverans kan därför även en måttlig förskjutning i tiden få till effekt att man vissa år resultatavräknar tre leveranser under det att man ett annat år endast har en leverans.

För reparationsverksamheten (Övr.) vände den tidigare tillväxten till en nedgång under åren 1976 och 1977, varefter en ökning skett år 1978. Svängningarna beror enligt varven på konjunkturerna och den stagnerande omsättningen samt på en hårdnande konkurrens.

Fartygsentreprenader AB:

Historiskt sett har Fartygsentreprenader AB bedrivit lego- och entre-

prenadverksamhet för storvarven. Egen varvsproduktion har endast bedrivits i mindre skala och då omfattat skrovbyggen. Som framgår av följande omsättningssiffor för åren 1975–1978 har därför övrig verksamhet dominerat kraftigt i relation till varvsverksamheten.

Omsättningsfördelning under åren 1975–1978

	1975 milj. kr.	1976 milj. kr.	1977 milj. kr.	1978 milj. kr.	Totalt milj. kr.
Varvsverksamhet	52	48	77	55	232
Entrep. verksamhet och övrigt	64	76	84	97	321
Summa milj. kr.	116	124	161	152	553

Under senare delen av perioden har mot bakgrund av storvarvens minskade behov av lego- och entreprenadverksamhet Fartygsentreprenader AB strävat efter att ersätta detta med ökad varvsproduktion i egen regi. Då koncernens varv i såväl Karlstad som Marstrand saknar utrustningskapacitet omfattar denna nybyggnation fortfarande endast skrov till fartyg. Jämfört med de medelstora varven är Fartygsentreprenader AB f. n. alltså inte något direkt nybyggnationsvarv för leverans av helt färdiga fartyg annat än i samarbete med andra varv.

Mindre varv:

Omsättning i milj. kr. under åren 1975–1978 för gruppen av mindre varv framgår av följande tabell.

	1975		1976		1977		1978		Totalt	
	Nyb.	Övr.	Nyb.	Övr.	Nyb.	Övr.	Nyb.	Övr.	Nyb.	Övr.
Åsiverken	27	5	25	4	32	2	25	—	109	11
Lunde	9	8	16	5	13	7	13	7	51	27
Marinteknik	5	1	5	3	5	3	6	3	21	10
Summa milj. kr.	41	14	46	12	50	12	44	10	181	48

Tillväxten i omsättningen för dessa varv har varit liten och jämfört med de medelstora varven har svängningarna mellan åren varit små. För de mindre varven gäller att huvuddelen av såväl nybyggnation som reparationer avsett beställningar från olika statliga myndigheter och verk samt försvaret. Storleken av medelsanslag hos de senare har därför haft stort inflytande på tillväxten.

Beträffande Åsiverken kan anmärkas att omsättning-''övrigt'' avser en produktion utanför varvsrörelsen, som nedlagts år 1977, samt att varvet ej bedriver någon reparationsverksamhet.

## Medelstora varv i Svenska Varv-koncernen:

Omsättningen i milj. kr. under åren 1975–1978 för rubricerade varv framgår nedan. För Karlskronavarvet ingår i nybyggnadsverksamheten både militär och civil nybyggnation.

	1975		1976		1977		1978		Totalt	
	Nyb.	Övr.	Nyb.	Övr.	Nyb.	Övr.	Nyb.	Övr.	Nyb.	Övr.
Karlskronavarvet	84	60	142	67	95	71	84	64	405	262
Sölvesborgs varv	34	16	—	37	33	4	61	2	128	59
Finnboda Varf	—	43	71	40	180	21	22	31	273	135
Summa milj. kr.	118	119	213	144	308	96	167	97	806	456

Omsättningens storlek har för samtliga tre varv under de i tabellen redovisade åren varit mycket känslig med avseende på leveranstidpunkten för nybyggnationer. Detta gör det svårt att utläsa någon trend. Således har Karlskronas omsättning sjunkit konstant under de senaste tre åren från 209 milj. kr. år 1976 till 148 milj. kr. år 1978. Med beaktande av Karlskronas i jämförelse med tidigare år mycket höga värde av pågående arbeten vid slutet av år 1978 blir bilden dock en annan.

Beträffande Sölvesborg framgår av tabellen att nybyggnationen de två senaste åren utgjort den huvudsakliga produktionen. Under september 1978 påbörjades emellertid arbetet med att avveckla nybyggnadsverksamheten vid varvet.

### 3 MARKNADSFÖRUTSÄTTNINGAR FÖR DE MINDRE OCH MEDELSTORA VARVEN

#### 3.1 Marknadsbedömning för de svenska mindre och medelstora varven (nybyggnadsverksamheten)

##### 3.1.1 Inledning

De svenska mindre och medelstora varven är numera starkt hemmamarknadsorienterade. F. n. utgörs deras orderstock huvudsakligen av leveranser till svenska redare. Utöver de svenska redarna, består varvens kunder främst av statliga beställare (statliga verk). Av avgörande betydelse för varvens marknadsutsikter är därför dels benägenheten hos svenska redare att beställa hos svenska varv och dels marknadsutvecklingen inom de områden där svenska redare opererar.

##### 3.1.2 Fartygsimporten till Sverige

Den svenska varvsindustrin domineras av storvarven, som främst satsat på stort volymtonnage för export. Totalt har svenska redare belagt i genomsnitt 0.5 milj. kbrt. per år under 1970-talet, varav 0.2 milj. kbrt.

avsett tonnage mindre än 40 000 dwt. De tre varvsägande rederigruppernas kontroll över en betydande del av de mindre och medelstora varvens kapacitet, har bidragit till att andra redare i betydande utsträckning beställt utomlands, särskilt innan beställarstödet infördes.

För fartyg under 40 000 dwt uppgick importandelen till drygt 40 % under perioden 1973–1978. Importen avsåg endast i begränsad omfattning mindre och medelstort tonnage. Vidare har importandelen minskat kraftigt sedan beställarstödet infördes. Det kan här noteras att de mindre redarna av olika skäl har en viss benägenhet att beställa hos svenska varv.

### 3.1.3 Marknaden för handelstonnage

När det gäller marknadsutsikterna för handelstonnage redovisar kommissionen sammanfattningsvis följande analys.

Tonnage större än 1 000 dwt:

#### 1) Tankfartyg

Befraktningsmarknaden har varit god under år 1979 efter ett antal svåra år. Intresset för skeppning av småkvantiteter olja har ökat. I storleksklasserna 6 000–10 000 och 30 000 dwt är fartygsbeståndet relativt nytt, men kontraktering sker ändå främst inom denna grupp. Mindre tankfartyg på 2 000–3 000 dwt är äldre, men relativt få beställningar sker. Det har varit alltför dyrt att bygga ersättningstonnage vid rådande fraktsatser. Dessa har nu förbättrats. Det är dock vanligt att små redare med gammalt tonnage har svårigheter att klara kontantinsatsen vid beställningar.

De redare som beställt nytt tonnage hävdar att marknaden kommer att tåla tonnagetillskottet. Flera mäklare och redare (som inte beställt) hävdar motsatsen.

#### 2) Produkttankfartyg

Mäklare rapporterar att man i mitten av 1970-talet förutsåg en snabbare tillväxt än vad som blivit fallet. Även för produkttankfartyg befaras en viss överkontraktering ha skett. En viss storlekstillväxt kan dock förväntas för denna fartygstyp.

#### 3) Kemikalietankfartyg

En stadig marknadstillväxt väntas för bl. a. lätta, flytande och farliga ämnen. Marknaden är i utveckling och nya konstruktioner och transportlösningar kan komma. Detta drar till sig ny konkurrens, speciellt som marknaden bedöms som mindre god för övrigt tanktonnage. Risk finns således för lokal överkapacitet. En viktig faktor är huruvida redarna förmår att konkurrera också utanför Nordsjöområdet.

#### 4) Gastankfartyg

Gastankfartyg kräver rederier som opererar internationellt. F. n. anses marknaden god i Sydostasien tack vare en tillfällig kapacitetsbrist. Detta

gäller storleksgrupperna 8 000–15 000 m<sup>3</sup> och 18 000–20 000 m<sup>3</sup>. För det mindre tonnaget (1 000–3 000 m<sup>3</sup>) är utvecklingen i de gasimporterande länderna avgörande (t. ex. Marocko och Portugal). Svenska redare opererar f. n. inte med denna typ av tonnage och svenska mindre och medelstora varv har överhuvudtaget endast byggt något enstaka fartyg av typ gastanfartyg.

#### 5) Ro/ro-fartyg

Ro/ro-fartyg har dominerat beställningarna till svenska varv under de senaste åren. Även i Norge och Danmark har en omfattande kontraktering skett t. ex. Mercandia med sju mindre fartyg vid Fredrikshavns varv. Såväl mäklare som varv befarar att en överkontraktering skett, men fartygstypen är flexibel och man expanderar till nya användningsområden och godstyper. Insatsen av ro/ro-fartyg på Nordsjön har t. ex. inneburit en kraftig rationalisering av godstransporterna och därmed minskat behovet av konventionellt tonnage.

#### 6) Små bulkfartyg

Det har varit en viss uppgång i beställningarna internationellt. I inrikesfart skeppas idag bl. a. kol, järn och kalksten med minibulkfartyg. På sikt torde behovet av bulkfartyg öka i kustfarten.

#### Torrlasttonnage mindre än 1 000 dwt:

Intresset för att segla i detta tonnage ökar i takt med den övriga handelsflottans minskning. Konkurrensen från utländskt tonnage har minskat betydligt sedan de utländska fartygen blivit allt större och klyftan mellan svenska och utländska driftkostnader minskat.

Förutsättningar torde finnas för att bygga fartyg i dessa storlekar. Redarstrukturen med hög andel av enbåtsredare försvårar emellertid beställningar av tillräckligt långa serier. Det är dock möjligt att samarbetet mellan redarna kan komma att öka, speciellt om kusttrafiken framgent får starka inslag av systemtänkande. På kort sikt torde en eventuell modernisering komma att ske genom inköp av nyare andrahandstonnage.

Bogserbåts efterfrågan kan inom Sverige beräknas vara oförändrad på medellång sikt, vilket innebär 7 000 kompenserade bruttoton per år motsvarande tre bogserbåtar om 500 brt. och 5 000 hk. per år. Marknaden för försörjningsfartyg till oljeindustrin beräknas genomgå strukturförändringar och få fartygsmarknader torde erbjuda en så rik möjlighet till teknisk utveckling och ekonomisk rationalisering som denna marknad.

De svenska statliga beställningarna kommer sannolikt att minska de närmaste åren. Omfattningen härav är givetvis beroende av budgetutrymme.

### 3.1.4 Förändringar i varvens kapacitet

Under de senaste tre åren har det skett en ökning av den nybyggnadskapacitet som varit inriktad mot de tonnagestorlekar, som är aktuella för de mindre och medelstora varven.

Skälen till kapacitetsökningen är i huvudsak tre.

1) Vissa mindre och medelstora varv var tidigare helt eller delvis engagerade som underleverantörer till storvarven. Den försämrade efterfrågan för storvarven har föranlett att de mindre varven fått en avsevärd fri kapacitet som huvudsakligen använts för nybyggnadsverksamhet. FEAB och Karlskronavarvet har trätt in på nybyggnadsmarknaden för handels-tonnage. För FEAB:s del har detta skett i samarbete med andra nybyggnadsvarv.

2) Till följd av vikande efterfrågan på större tonnage har storvarven i viss utsträckning gått ned i storleksklassen.

3) Fartygsstorlekarna har även vid de mindre och medelstora varven ökat och fartygen har blivit betydligt mer materialintensiva varför omsättningen ökat starkt utan motsvarande ökning av antalet anställda.

### 3.1.5 Varvens kapacitet i förhållande till efterfrågevolymen

#### Nuvarande kapacitet och beläggning

De aktuella varven har lämnat uppgifter om beräknad timförbrukning år 1979 och beläggning per den 1 januari 1979. Beläggningsuppgifterna grundas på orderboken den 15 oktober 1979.

Den för dessa varv totala timkapaciteten år 1979 på civila nybyggen inkl. entreprenadarbeten (främst stål- och rörarbeten utförda av inhyrda företag) uppgår till knappt 3 milj. timmar, varav 432 000 timmar avser entreprenadarbeten. Inräknat marina fartyg uppgår timkapaciteten till knappt 3,45 milj. timmar.

Beläggningen den 1 januari 1980 motsvarar ca 2,91 milj. timmar i civil produktion och ca 0,720 milj. timmar i marin produktion.

#### Beräknad beläggning 1981–1982:

En kalkyl beträffande framtida beställningar måste självfallet bli osäker. Ett försök till en rimlig beräkning skulle emellertid kunna göras enligt följande:

a) Ej varvsägande mindre rederiers ersättningsbehov<sup>1</sup>

Även om säkert underlag saknas torde man kunna räkna med att beläggningsningar av detta slag ianspråktar 10–15 % av kapaciteten år 1979, dvs. 345 000–515 000 timmar per år i genomsnitt.

<sup>1</sup> De större rederiernas ersättningsbehov har inte medräknats. Dessa rederier har genomgående en modern flotta och äldre mindre enheter kommer sannolikt att ersättas med större tonnage.

## b) Civila statliga beställningar 1981–1982

Sjöfartsverket ca	300 000 timmar
Vägverket ca	130 000 timmar
Kustbevakningen ca	100 000 timmar
summa	530 000 timmar
genomsnitt/år	265 000 timmar

## c) Marina beställningar

De marina beställningarna inkl. export beräknas motsvara ca 350 000 timmar per år i genomsnitt.

## d) Varvsägande rederier

År 1979 beräknas dessa rederier ha tagit i anspråk ca 1,15 milj. timmar hos de egna varven, motsvarande hela nybyggnadskapaciteten vid varven i Oskarshamn och Lödöse, större delen av nybyggnadskapaciteten vid Kalmar Varv och en liten del vid Falkenbergs Varv. Ianspråktagandet förutsattes i denna kalkyl sjunka till 90 000 timmar.

## Kapacitetsbalans vid oförändrad kapacitet:

Under de förutsättningar som nyss angetts skulle kapacitetsbalansen kunna beräknas enligt följande:

	timmar/år	procent av kapaciteten 1979
Ej varvsägande mindre rederiers beställningar	345 000–515 000	10–15
Statliga beställningar (inkl. marina)	615 000	18
Varvsägande rederiers beställningar	900 000	26
S:a	1 860 000–2 030 000	54–59
Att upparbeta på export m. m.	1 420 000–1 590 000	41–46

## Kapacitetsbalans den 1 januari 1983 med hänsyn till pågående/planerade förändringar:

Den nyss gjorda kalkylen förutsätter att nybyggnadskapaciteten bibehålles vid 1979 års nivå. Om man emellertid tar hänsyn till pågående eller planerade förändringar skulle den civila nybyggnadskapaciteten år 1983 kunna beräknas till ca 1,60–1,65 milj. timmar.

Utöver angivna kapacitet torde alltid en viss entreprenadvolyms behövas. En viss begränsning härav bör dock kunna genomföras om varvens planeringstider blir längre än de senaste åren. Det kan antas att det i genomsnitt kommer att behövas en entreprenadvolyms på ca 7% av varvens egen timkapacitet. Detta motsvarar drygt 100 000 timmar.

Mot bakgrund av det anförda kan den totala civila nybyggnadskapaciteten beräknas till 1,70–1,75 milj. timmar. Den totala marina nybyggnadskapa-

paciteten beräknas till 0,5 milj. timmar, varav 0,3 milj. timmar avser export.

Det sagda föranleder följande kapacitetsbalansräkning avseende civil produktion:

	timmar/år	procent av kapaciteten
Ej varvsägande mindre rederiers beställningar	340 000	19–20
Statliga civila beställningar	265 000	15–16
Varvsägande rederiers beställningar	900 000	52–53
S:a	1 505 000	86–89
Att upparbeta på export m. m.	195 000–245 000	11–14

Som redan tidigare nämnts är beräkningar av detta slag något osäkra. Det torde emellertid stå klart att det totalt sett för de mindre och medelstora varven f. n. föreligger en icke obetydlig fri kapacitet utöver vad som de närmaste åren kan täckas genom påräkneliga beställningar. Pågående eller planerade förändringar av arbetsstyrkan och produktionsinriktningen kan emellertid beräknas väsentligt reducera detta överskott.

### 3.1.6 Export och konkurrentländer

De mindre och medelstora svenska varven har f. n. endast ett fåtal beställningar för export.

Tidigare levererade den här gruppen varv en avsevärd del av sin produktion till utlandet (ca 37 % åren 1972–1978). Exporten avsåg främst tankfartyg. Exporten inriktades i huvudsak mot Europa och medelhavsmarknaden.

Den svenska utvecklingen mot ett i det närmaste totalt hemmamarknadsberoende har inte någon motsvarighet i konkurrentländerna. Flera av våra konkurrentländer har betydande exportandelar för olika fartygstyper i de aktuella storleksklasserna. Japan dominerar denna export men också högkostnadsländer som Västtyskland, Holland och Norge har stora andelar. Typiska lågkostnadsländer som Singapore, Taiwan och Sydkorea svarar endast för en mindre del.

Som en betydelsefull förklaring till det svenska hemmamarknadsberoendet kan nämnas att först under år 1979 etablerades i Sverige ett exportfinansieringssystem för varven med villkor liknande dem som kan erbjudas varv i vissa andra länder. Subventioner till redare som beställer vid inhemska varv i andra länder är också försvårande.

Det kan slutligen nämnas att biståndsanknutna u-landsleveranser utgjorde 7–8 % av den totala exportmarknaden för mindre tonnage.

### 3.2 Reparationsverksamheten

Under perioden 1966–1976 skedde en betydande tillväxt av världens reparationskapacitet. Uttryckt i dock-kapacitet var ökningen 250% för dockor över 50 000 dwt. Den största tillväxten ägde rum i Japan, Fjärran Östern och på Iberiska halvön.

Även om tillväxten på andra håll i Europa inte varit lika stor som på Iberiska halvön har det under 1970-talet uppstått en allt hårdare konkurrens i Europa. I Sydeuropa har såväl den grekiska som den franska reparationsindustrin byggts ut. I norra Europa har stora reparationsdockor tagits i bruk i bl. a. Belgien, Västtyskland, Sverige och Norge.

Den stora tillväxten av antalet reparationsdockor har lett till en global överkapacitet och obalans mellan utbud och efterfrågan på reparationskapacitet. Efter oljekrisen och den kraftiga sjöfartsrecessionen från mitten av 1970-talet, upphörde den tidigare efterfrågetillväxten. På grund av den långa ledtiden i investeringarna har emellertid utbyggnaden av dock-kapacitet fortsatt och nya dockor kommer att tas i bruk även under början av 1980-talet.

Den globala överkapaciteten inom reparationsvarvsindustrin gäller också Europa. Enligt olika beräkningar uppgick skillnaden mellan utbud och efterfrågan (uttryckt i reparationstimmar) år 1978 till 20–30%. När det gäller marknadsutvecklingen kan det dessutom tilläggas att flera av de ledande europeiska sjöfartsländerna drabbats hårt av sjöfartskrisen. Handelsflottorna har reducerats avsevärt i flera europeiska sjöfartsnationer och reparationsvarvens hemmamarknad har därmed minskat.

I Östersjö- och Kattegattområdet finns det f. n. 95 reparationsdockor (Sovjetunionens dock-kapacitet ej inräknad). Flertalet har en dockbredd understigande 30 m. Det torde inte råda någon tvekan om att detta utbud av fysiska resurser för fartygsreparation klart överstiger efterfrågan.

De mindre och medelstora varven, vars reparationsverksamhet är relativt liten arbetar dock inom en lokal och relativt skyddad marknad, vilket innebär att det anförda av dessa varv inte f. n. upplevs som allvarligt. Några möjligheter till expansion inom denna marknad synes dock inte föreligga.

## 4 Arbetsmarknads- och regionalpolitiska bedömningar

Varvens betydelse för befolknings- och sysselsättningsutvecklingen, såväl i de kommuner där de är belägna som till viss del i omkringliggande kommuner, spelar en stor roll vid en övergripande samhällsekonomisk värdering av branschens förutsättningar och problem. Kommissionen har gjort en analys av resp. kommuns befolknings- och sysselsättningsutveckling under 1970-talet, yrkesverksamhetsgraden för kvinnor och män, pend-

lingsutbyte med omgivande kommuner samt den genomsnittliga arbetslösheten under år 1978. En redogörelse lämnas också för länsstyrelsernas befolknings- och sysselsättningsprognoser. Vidare görs en bedömning av befolknings- och sysselsättningsutvecklingen fram till år 1982 vid en förändring av antalet sysselsatta vid resp. varvsenhet.

Efter en avvägning mellan olika faktorer som kan påverka kommunernas förutsättningar att klara eventuella sysselsättningsförändringar, kan enligt kommissionen följande grova rangordning göras:

*Kramfors kommun*, varifrån huvuddelen av arbetskraften vid Lunde Varv kommer, uppvisar sämst förutsättningar av här redovisade kommuner när det gäller att klara eventuella sysselsättningsförändringar. Lunde Varv och Verkstads AB är visserligen ett litet varv, men alternativa sysselsättningstillfällen i kommunen är få och föreliggande prognoser visar inte på några förbättringar under den närmaste framtiden.

*Sölvesborgs kommun* har svag befolkningsutveckling, uppvisar låga sysselsättningsstal och är beroende av Götaverken Sölvesborg AB, som är kommunens näst största arbetsplats. Omgivande kommuner erbjuder få alternativa sysselsättningstillfällen.

*Åmåls kommun* (AB Åsiverken) har förhållandevis goda prognoser för sysselsättningsutvecklingen, både totalt och inom tillverkningsindustrin, men i övriga avseenden redovisas en relativt dyster utveckling. Åmåls kommun hade t. ex. under år 1978 den högsta arbetslösheten bland de här redovisade kommunerna.

*Karlskrona kommun* (Karlskronavarvet) ligger liksom Sölvesborgs kommun i ett län med sysselsättningsproblem. Karlskrona är länets primära centrum och kommunens arbetsmarknad har betydelse även för omgivande kommuner. Bland här redovisade kommuner väntas enligt länsstyrelsens prognos den svagaste sysselsättningsutvecklingen fram till år 1982 för Karlskrona kommun.

*Lilla Edets kommun* (AB Lödöse Varv) har en förhållandevis hög andel sysselsatta inom tillverkningsindustrin, främst inom massa- och pappersindustrin. Kommunen har de senaste åren haft en viss sysselsättningsminskning inom industrin men har ändå haft en positiv befolkningsutveckling till följd av närheten till Göteborgsregionen. Den positiva befolkningsutvecklingen väntas bestå.

*Oskarhamns kommun* (AB Oskarshamns Varv) har under 1970-talet haft en sysselsättningsexpansion inom tillverkningsindustrin. Andelen sysselsatta inom metall- och verkstadsindustrin är hög i förhållande till både länet och riket. Under prognosperioden väntas en dämpning av såväl den totala sysselsättningstillväxten som av befolkningsutvecklingen.

*Karlstads kommun* (Karlstads varv) är belägen i stödområde två. Kommunen har de senaste åren haft en relativt positiv utveckling både vad gäller sysselsättning och befolkning. Denna utveckling väntas bestå under prognosperioden. Karlstads varv är ett relativt litet varv både i absoluta tal

och i relation till den totala sysselsättningen. Kommunens arbetsmarknad har betydelse även för utvecklingen i omgivande kommuner.

*Östhammars kommun* (Marinteknik Verkstads AB) är belägen i stödområde två. Kommunen har haft en relativt gynnsam sysselsättnings- och befolkningsutveckling under 1970-talet. Detta beror främst på byggandet av kärnkraftverk i Forsmark.

*Kalmar kommun* (Kalmar Varv AB) har under 1970-talet haft en förhållandevis gynnsammare sysselsättningsutveckling än befolkningsutveckling. Kommunen är dock en av de få kommuner i länet som haft en positiv folkmängdsutveckling. Fram till år 1982 väntas en bättre befolkningsutveckling. Kommunens betydelse för omgivande kommuner framgår av den ganska omfattande inpendlingen från dessa kommuner.

*Kungälv kommun* (Marstrands varv) har under 1970-talet haft en mycket positiv befolkningsutveckling. Denna beror framför allt på utflyttningen från Göteborgs kommun. Kommunen har en omfattande utpendling till den övriga regionen. Kungälvs utveckling sammanhänger med utvecklingen i hela Göteborgsregionen.

*Falkenbergs kommun* (Falkenbergs Varv AB) har under 1970-talet haft en god befolkningsutveckling och en relativt positiv sysselsättningsutveckling. Kommunen har en förhållandevis känslig näringslivsstruktur. Enligt länsstyrelsens prognos väntas emellertid den positiva sysselsättningsutvecklingen bestå.

*Nacka kommun* (Götaverken Finnboda AB) är belägen i Stockholmsregionen. Denna region har haft en sysselsättnings- och befolkningsexpansion under 1970-talet. Stora strukturella förändringar har inträffat under denna tidsperiod, vilket medfört att industrisysselsättningen minskat och servicesektorn blivit allt mer betydande. Götaverken Finnboda AB som har en relativt marginell betydelse för sysselsättningen i regionen kan dock ha en viss betydelse för näringslivets differentiering.

## 5 Kommissionens överväganden och förslag

### 5.1 Allmänna överväganden

Den sammanfattning av marknadsanalysen som redovisas i avsnitt 3 ger anledning att anta att en globalt sett något förbättrad marknadssituation för varv som producerar mindre och medelstort tonnage inträffar om några år. Förbättringen kommer dock knappast att i någon väsentlig utsträckning föranledas av en volymexpansion på grund av ökad ekonomisk tillväxt utan snarare av ett ersättningsbehov och en fortsatt neddragning av världens totala varvskapacitet. Beträffande vissa tonnagekategorier, främst bogserbåtar och andra arbetsfartyg, samt specialtonnage som kemikalie- och gasfartyg, kan man dock förvänta en viss volymexpansion. Det kan

vidare inte uteslutas att prishöjningarna på drivmedel i viss utsträckning kommer att gynna kusttrafik och sjöburna transportsystem på bekostnad av lastbilstransporter.

De svenska mindre och medelstora varven är numera starkt hemmamarknadsorienterade. De svenska redarnas efterfrågan blir således avgörande för dessa varvs framtidsutsikter. Svenska rederier opererar vanligen inom ett relativt begränsat område, främst i nordsjö- och östersjöfart. Detta gäller särskilt de smärre rederierna. De tre varvsägande rederierna har ett vidare verksamhetsområde. För de geografiska områden, där huvuddelen av det mindre och medelstora svenska tonnaget sysselsätts, måste marknadsutsikterna på medellång sikt (1981–1983) bedömas vara mindre ljusa än vad som gäller för världen som helhet.

Kommissionen har i avsnitt 3.1.5 sökt beräkna de mindre och medelstora varvens kapacitet i förhållande till efterfrågevolymen. Även om beräkningarna inte gör anspråk på exakthet anser sig kommissionen kunna konstatera att varvens nuvarande kapacitet i betydande grad överstiger vad som kan täckas av mer eller mindre säkra beställningar de närmast kommande åren. Om man emellertid tar hänsyn till pågående eller planerade förändringar av arbetsstyrka och produktionsinriktning – innefattande en avveckling av nybyggnadsverksamheten i fråga om fartyg vid Finnboda, Sölvesborgs och Lödöse varv samt en nedtrappning av den civila nybyggnaden vid Karlskronavarvet – finns det enligt kommissionens bedömning anledning att för den civila nybyggnadssidan räkna med en relativt liten sådan fri kapacitet. Möjligheter att täcka också denna kapacitet får anses föreligga. Kommissionen återkommer strax till dessa möjligheter.

Det anförda leder till slutsatsen att man de närmast kommande åren kan förvänta att de mindre och medelstora varvens kapacitet kommer att anpassas till en rimlig nivå. Kommissionen vill emellertid kraftigt understryka att känsligheten för förändringar i förutsättningarna är mycket stor, varför enstaka beställningar kan få avgörande betydelse för denna grupp varv. Ytterligare tillskott av kapacitet med inriktning mot de tonnagekategorier som är aktuella för de mindre och medelstora varven – t. ex. från något eller några av storvarven eller genom att ytterligare mindre varvsenheter etableras – kommer att helt förändra bilden.

Som kommissionen nyss antytt borde det – under förutsättning att de berörda pågående eller planerade förändringarna fullföljs – inte vara omöjligt att belägga också den angivna fria kapaciteten. En förutsättning härför måste vara att varven i större utsträckning än f. n. inriktar sig på export. De exportmarknader som kan komma ifråga är främst europamarknaden och u-länderna. Enligt kommissionens bedömning är en export till dessa områden möjlig under förutsättning att varven söker specialisering för att koncentrera sina resurser och därmed nå såväl hög kompetens som relativa kostnadsfördelar. Det är emellertid samtidigt nödvändigt att varven

inom sina specialområden söker tillägna sig en god problemlösningskunskap utifrån kundernas behov, vilket kräver viss flexibilitet. Kommissionen har kommit till slutsatsen att de största möjligheterna till framgång på exportmarknaden på sikt står att vinna främst när det gäller avancerat handelstonnage och specialfartyg.

Vissa möjligheter borde också finnas att inrikta produktionen mot delvis nya produkter. Kommissionen har noterat att sådan produktion f. n. har blygsam omfattning men att det finns vissa projekt som förefaller lovande. Den omställning mot export och nya produkter som sålunda blir aktuell kan enligt kommissionens bedömning knappast med någon framgång komma till stånd utan vissa statliga stödinsatser. Kommissionen kommer i det följande att närmare överväga sådana insatser. Enligt kommissionens mening måste en utgångspunkt vid utformningen av insatserna vara att de skall vara temporära och underlätta en smidig omställning. En annan utgångspunkt bör vara att det är företagen själva – enskilt eller i samarbete med andra företag – som har att ta initiativet till behövliga åtgärder. Enligt vad kommissionen erfarit föreligger redan vissa planer på samarbete mellan några varv i detta hänseende. Det är således väsentligt att stödinsatserna görs betingade av insatser från företagen själva. Slutligen bör de statliga åtgärderna vara så utformade att de inte leder till en likriktning av branschen.

Med angivna utgångspunkter kommer kommissionen först att ta upp några för branschen generella statliga insatser som syftar till att underlätta exportinriktningen. Därefter kommer kommissionen att lämna vissa andra förslag av mera generell natur samt slutligen redovisa vissa överväganden rörande de skilda varvsföretagen.

## 5.2 Stöd till produktutveckling och marknadsföring

Även om de rederianknutna varven har en fördel genom rederiernas marknadspositioner kan man konstatera att de mindre och medelstora varven i regel kännetecknas av begränsade marknadsföringsresurser. Också produktutvecklingskapaciteten är relativt liten.

Den omställning mot export och nya produkter, som kommissionen nyss angett som angelägen, kommer att kräva betydande och kostnadskrävande satsningar på marknadsföring, produktutveckling m. m. I första hand måste det ankomma på varven själva att enskilt eller i samarbete genomföra dessa satsningar. Enligt kommissionens mening kan det emellertid vara fråga om så kostnadskrävande åtgärder att statligt stöd framstår som motiverat. Kommissionen kommer i det följande att föreslå vissa sådana stödåtgärder.

De nuvarande stödformerna kan självfallet komma i fråga också för de mindre och medelstora varven. Dessa stödformer är emellertid inte i alla avseenden särskilt väl anpassade för varvsindustrins speciella förhållan-

den. Enligt kommissionens mening är behovet av statliga stödinsatser påtagligt främst när det gäller kostnader för exportmarknadsställningar och för åtgärder i samband med anbudsgivning. De existerande statliga stödformerna kan i dessa hänseenden komma i fråga för de mindre och medelstora varven endast i vissa fall och under alltför speciella förutsättningar. Enligt kommissionens mening bör därför de stödformer som f. n. finns att tillgå kompletteras med särskilda statliga stödinsatser för de mindre och medelstora varven inom angivna områden.

Analysgruppen för mindre och medelstora varv föreslog på sin tid ett för dessa varv gemensamt marknadsföringsbolag under statlig medverkan. Det finns flera skäl för att avstyrka detta förslag. Kommissionen vill framför allt peka på att den här gruppen varv är synnerligen heterogen och omfattar varv med såväl skilda kundkategorier som olika strategier. Det finns också anledning att anta att antalet intressenter i ett sådant bolag skulle bli alltför stort och att de enskilda varven skulle fjärmars från marknaden mer än vad som är fallet idag.

Kommissionen vill i stället föreslå att staten lämnar stöd till exportsatser, som de mindre och medelstora varven själva, enskilt eller gemensamt, tar initiativet till. Stöd bör lämnas till kostnader för marknadsundersökning och för marknadsbearbetning. Stödet bör utgå i form av lån, vars villkor bör utformas i nära överensstämmelse med vad som gäller för lokaliseringsslånen. Lånen bör således uppgå högst till belopp motsvarande 70 % av de stödberättigade kostnaderna. Lånen bör vidare vara räntebärande och betalas åter enligt plan. För att stimulera påbörjandet av åtgärder av det här slaget bör amorterings- och räntefrihet kunna medges de första två åren.

Stödet till exportmarknadsställningar bör kompletteras med stöd till kostnader för framtagande av anbud. De åtgärder som kan vara aktuella i detta sammanhang är bl. a. viss produktutveckling, projekteringsarbete och prisbearbetning. Kostnaderna härför är inte oväsentliga. Det kan röra sig om ca 2 % av anbudssumman. Härtill kommer att de flesta mindre och medelstora varvens resurser är begränsade på detta område.

Stödet för framtagande av anbud bör enligt kommissionens mening ges i form av lån till belopp motsvarande högst 50 % av kostnaderna. Lånet jämte marknadsmässig ränta bör återbetalas om anbudet leder till leveransavtal; i annat fall bör lånet efterges.

Enligt kommissionens mening bör det här skisserade stödssystemet ges en så flexibel utformning som möjligt. Utrymme bör ges att stödja satsningar av de mest skilda slag och även sådana som innefattar ett högt risktagande. Det bör inte begränsas till åtgärder som rör enbart fartygsproduktion utan bör kunna omfatta också annan produktion, som är lämpad för varvsindustrin. Frågor om stöd bör prövas av nämnden för fartygskreditgarantier (FKN).

Stödinsatserna bör slutligen ses som ett medel att under en omställnings-

period underlätta för de mindre och medelstora varven att stärka sina marknadsföringsresurser m. m. Stödinsatserna bör därför vara temporära och komma i fråga endast för kostnader som nedläggs före utgången av år 1983. Kommissionen räknar med ett medelsbehov av 10 milj. kr. per år.

Enligt kommissionens mening är det under denna omställningsperiod inte tillräckligt att staten ställer medel till varvsföretagens förfogande för exportmarknadssatsningar m. m. Staten bör också medverka till att företagen får information och rådgivning rörande olika förhållanden på tänkbara exportmarknader. Detta måste i viss utsträckning ske genom intensifierade insatser från olika exportfrämjande organ såsom Sveriges exportråd m. fl. Enligt kommissionens uppfattning är det emellertid också angeläget att FKN:s särskilda kunskaper om förhållandena på de exportmarknader, som är av intresse i detta sammanhang, ställs till de berörda företagens förfogande. FKN bör således få en roll också som informations- och rådgivningsorgan. I viss utsträckning bör denna roll kunna klaras inom ramen för ordinarie personaluppsättning. FKN kan emellertid i vissa fall behöva anlita utomstående konsulter för denna verksamhet. För detta bör FKN erhålla ett särskilt anslag som kan beräknas till ca 1 milj. kr. per år under en övergångsperiod fram t. o. m. år 1983.

### 5.3 Stöd till investering i fiskefartyg m. m.

Fiskeristyrelsen har nyligen föreslagit bl. a. att det statliga stödet till fiskets rationalisering förstärks i fråga om stöd till investering i nybyggt fiskefartyg.

Kommissionen saknar förutsättningar att bedöma detta förslag ur fiskeripolitisk synvinkel. Enligt kommissionens mening skulle förslaget emellertid kunna medföra betydande nybyggnadsmöjligheter för de svenska mindre och medelstora varven. Kommissionen tillstyrker därför förslaget från de synpunkter kommissionen har att beakta. En förutsättning för att erhålla det förstärkta stödet bör dock vara att beställningen läggs hos svenskt varv.

### 5.4 Stöd till kustsjöfarten

Ett väl utvecklat svenskt kustsjöfartssystem skulle innebära väsentliga sysselsättningsmöjligheter för de mindre och medelstora varven i fråga om såväl nybyggnads- som reparations- och underhållssidan.

Även en begränsad expansion av kustsjöfartsflottan skulle få stor betydelse för dessa varv.

Inom den nuvarande kustsjöfarten transporteras i första hand bulklaster såsom olja, spannmål, kalksten, cement osv. medan styckegodstransporter knappast sker alls på detta sätt. Sådana transporter sker i huvudsak med lastbil.

Sjötransporter medför förhållandevis små miljörisker och är relativt bränslesnåla. Enligt kommissionens bedömning har prishöjningarna på drivmedel skapat förutsättningar för en förbättrad marknad för kustsjöfarten.

En väl fungerande kustsjöfart kräver att den framgent får starka inslag av systemtänkande. Enligt kommissionens mening framstår det som angeläget att statsmakterna medverkar till att utveckla ett system för svensk kustsjöfart.

Kommissionen anser därför att det bör övervägas att under statlig medverkan bilda ett utvecklingsbolag med syfte att utveckla ett system av angivet slag. Intressenter i ett sådant bolag skulle kunna vara – förutom staten – mindre rederier, varv m. fl. Uppskattningsvis kan ett sådant bolag behöva ett aktiekapital på 15 milj. kr. Staten bör vara majoritetsägare. Det måste också förutsättas att bolaget på sikt får resurser att utveckla t. ex. prototypfartyg.

### 5.5 Beställarstödet

Beställarstödet – särskilt avskrivningslånet – har varit av avgörande betydelse för svenska rederiers benägenhet att beställa hos svenska varv. Stödet har emellertid också fått vissa för marknadsutvecklingen mindre positiva effekter.

Enligt kommissionens uppfattning talar mycket för att beställarstödet bör avvecklas. Det är emellertid inte realistiskt att tänka sig en omedelbar avveckling. I stället bör avvecklingen ske successivt för att underlätta en smidig och planerad anpassning till en marknad utan beställarstöd. Självfallet måste därvid konkurrenländernas åtgärder i detta hänseende beaktas. Kommissionen lämnar emellertid inte något konkret förslag i denna fråga eftersom detta inte ingår i kommissionens uppgift. Det är emellertid under alla förhållanden mycket väsentligt att beställarstödet utformas så att varven får tillfälle till långsiktig planering med hänsyn till sina ledtider.

### 5.6 Överväganden rörande de skilda varvsenheterna

#### 5.6.1 Varven inom Svenska Varv-koncernen

##### Götaverken Finnboda AB

Kommissionen vill beträffande detta varv anföra följande. Svenska Varvs styrelse beslutade i november 1978 att Finnboda skulle läggas ner. Efter riksdagsbeslutet om varvsfrågorna i december 1978 beslutade koncernledningen att en ny budget skulle upprättas för varvet under den förutsättningen att varsel om uppsägning ej fick ske under år 1979. Nedläggningsbeslutet gäller fortfarande.

Som bakgrund till nedläggningsbeslutet kan nämnas att Finnboda varit

förlustbringande under en följd av år. Under perioden 1974–1978 har förlusterna uppgått till i genomsnitt 49,6 milj. kr. per år före bokslutsdispositioner och skatt. För perioden 1979–1982 har ytterligare förluster prognosticerats.

På uppdrag av den regionala utvecklingsfonden i Stockholms län har konsultföretaget Maynard Shipbuilding Consultants AB utarbetat en rapport, "Framtida planer för Götaverken Finnboda AB". Rapporten har den 21 augusti 1979 överlämnats till kommissionen. Den har den 7 september 1979 överlämnats till regeringen.

Enligt rapporten är det möjligt för Finnboda att uppvisa acceptabel lönsamhet, ca 5 % av omsättningen, fr. o. m. år 1982.

Helt kortfattat anges i rapporten följande målsättning för verksamheten den kommande femårsperioden. Reparationsverksamheten skall öka med 60 % jämfört med nuvarande volym. Av en sammanlagd produktionsvolym på 400 000 timmar per år skall 250 000 timmar belöpa på reparationer. Industriproduktionen (50 000 timmar) skall inriktas på service- och legoarbeten till tung industri samt till kommunal verksamhet. Övrig produktion (100 000 timmar) skall inriktas mot speciella produkter, lämpade för serieproduktionen, t. ex. pontoner, oljeskyddsutrustning och byggmoduler. Personalstyrkan skall minska från nuvarande 469 personer till 320 år 1984. Produktiviteten bedöms öka med 40–50 % under perioden 1980–1982.

Det finns enligt kommissionens bedömning anledning att på flera punkter ifrågasätta den Maynardska rapporten.

När det först gäller *marknadsmålsättningen* beräknar man i rapporten att antalet reparationer skall öka från 306 år 1978 till 434 år 1982. Vidare beräknas en ökning ske av andelen utländska reparationer från 27 % år 1978 till ca 35 % år 1982. Eftersom genomsnittligt antal arbetstimmar är väsentligt högre för utländska reparationer än för svenska skulle förskjutningen enligt beräkningarna medföra en markant produktionsökning (under år 1978 uppgick det genomsnittliga antalet arbetstimmar per svensk reparation till drygt 200 och per utländsk till drygt 1 000). Förutom den väsentliga ökningen av antalet reparationer och förskjutningen mot högre andel utländska objekt framstår det enligt rapporten som realistiskt att räkna med en ökning av reparationsvolymen per fartyg med ca 10 %.

Kommissionen har tidigare (se avsnitt 3.2) något berört marknadssituationen på reparationssidan. Utöver vad som där anförts vill kommissionen anmärka följande. Den planerade utökningen av reparationsvolymen förutsätter att Finnboda blir framgångsrikt i konkurrensen med varv i bl. a. södra Östersjön. Konkurrenssituationen i detta område är utomordentligt hård och kapaciteten överstiger i betydande grad dockningsbehovet. Möjligheterna att med acceptabel lönsamhet utveckla den sovjetiska reparationsmarknaden måste vidare bedömas som utomordentligt små. Ett stort antal varv i Nordeuropa konkurrerar om denna marknad. Dessa svårigheter är inte tillräckligt belysta i den Maynardska rapporten och kommis-

sionen anser att rapportens bedömningar är alltför optimistiska. I fråga om den beräknade ökningen av reparationsvolymen per fartyg anser kommissionen att rapportens beräkningar inte är tillräckligt underbyggda.

En brist i rapporten är vidare att man inte gör någon skillnad på reparation och underhåll.

*Produktivitetsutvecklingen* för direkt och indirekt produktivt arbete bedöms i rapporten kunna utvecklas på följande sätt (% av 1979 års nivå).

	1980	1981	1982	1983	1984
Per år	10	9	4	3	2
Accumulerat	10	20	25	28	31

Vid övriga varvsenheter prognosticeras produktivitetsökningen till 2–3 % per år. Rapportens målsättning får således bedömas som utomordentligt optimistisk och kommissionen kan inte finna att man i rapporten lämnat underlag som tillräckligt väl motiverar en sådan optimism.

I fråga om beräkningen av *kapacitetskostnaderna* räknar rapportförfattarna bl. a. med följande prisutveckling för indirekt produktiv personal.

	1980	1981	1982	1983	1984
Prisutveckling/anställd	66 tkr	73 tkr	80 tkr	88 tkr	97 tkr

Enligt kommissionens bedömning får dessa beräkningar anses i anmärkningsvärd grad tilltagna i underkant. Om man för år 1980 kalkylerar med en månadslön per anställd på 6 000 kr., vilket får anses realistiskt, skulle man inkl. sociala avgifter om 37,9 % erhålla en kostnad på 99 000 kr. eller ca 50 % högre kostnad än vad som beräknas i rapporten.

För *prisutvecklingen inom reparationsverksamheten* görs i rapporten följande antaganden i fråga om täckningsbidrag 1 (fakturerings- och materialkostnader):

	1980	1981	1982	1983	1984
TB 1/timme	150 kr.	160 kr.	172 kr.	184 kr.	197 kr.

För år 1978 har utfallet varit mindre än 125 kr. per timme. Under år 1979 har dock högre nivåer kunnat uppvisas. På Cityvarvet beräknas f. n. motsvarande täckningsbidrag till väsentligt lägre belopp. Enligt vad kommissionen har erfarit ger den utländska reparationsmarknaden ett betydligt lägre täckningsbidrag än den svenska. Eftersom rapporten förutsätter en förskjutning mot allt större andel utländska reparationer anser kommissionen att de avgivna beräkningarna inte är att anse som realistiska.

I fråga om *investeringarna* kräver bl. a. den nya generationen färjor (Finlands- och Gotlandsfärjor) av större format, en docka med större kapacitet än Finnbodas nuvarande dockor. Investeringskostnaden för en sådan större docka kan beräknas till mellan 10 och 80 milj. kr., beroende

på vilket av olika tänkbara alternativ som väljs. I Maynards rapport berörs inte detta nyinvesteringsbehov. Också i fråga om behövliga miljöinvesteringar är rapporten ofullständig.

Avslutningsvis kan anmärkas att Maynards rapport innefattar betydande strukturella ingrepp i företagets hittillsvarande organisation och verksamhet. Sådana insatser kräver erfarenhetsmässigt inte bara kraftfulla insatser utan också förnyelse av företagets ledningsresurser. Det kan ifrågasättas huruvida behövliga resurser kan uppbringas för denna uppgift. Det bör vidare framhållas att man också förutsätter en väsentlig omstrukturering ifråga om bl. a. åldersstruktur och utbildningsnivåer hos de kollektivanställda. Även om man i dessa hänseenden skulle kunna komma en bit på väg framstår rapportens målsättning enligt kommissionens bedömning som något av ett önsketänkande med hänsyn till Finnbodas utgångsläge.

Sammanfattningsvis anser kommissionen att Maynards rapport inte kan läggas till grund för ett ställningstagande till Finnbodas framtid.

Kommissionen har under arbetets gång tagit initiativ till förhandlingar mellan Svenska Varv AB och privatägda varvsföretag om ett övertagande av Finnboda i starkt reducerat skick. Dessa förhandlingar har emellertid avslutats utan att någon uppgörelse kunnat träffas.

Med hänsyn till det anförda anser kommissionen att koncernledningens nedläggningsbeslut framstår som det ur företagsekonomisk synpunkt mest realistiska alternativet.

När det gäller ställningstagandet till eventuella särskilda insatser från statsmakternas sida för att av andra skäl än rent företagsekonomiska upprätthålla verksamheten vid varvet vill kommissionen anföra följande.

I ett tidigare avsnitt (se avsnitt 4) har kommissionen redovisat de olika varvens arbetsmarknads- och regionalpolitiska betydelse. Kommissionen anser sig med hänsyn till den redovisningen inte kunna av arbetsmarknads- eller regionalpolitiska skäl förorda särskilda insatser från statsmakternas sida i syfte att hålla varvet vid liv; detta särskilt som det i varje fall på reparationsidan finns ett betydande överskott på varvskapacitet. Ett bibehållande av varvet kan inte heller förordas av försvarspolitiska eller andra liknande skäl. Det nuvarande marina underhållet vid Finnboda kan förläggas vid andra varv. Kommissionen återkommer till denna fråga.

Det har från företrädare från Stockholmsregionen gjorts gällande att en hamn av Stockholms hamns storlek behöver ett reparationsvarv. Kommissionen har viss förståelse för denna synpunkt. Kommissionen anser sig dock böra konstatera att farhågorna beträffande konsekvenserna för Stockholms hamn av en nedläggning av Finnboda varv är något överdrivna. Man måste i sammanhanget skilja mellan det underhåll och de reparationer som sker löpande och planerat å den ena sidan och reparationer till följd av haverier o. dyl. å den andra. Avsaknaden av möjligheter till löpande underhåll i Stockholmsområdet kan knappast i någon mera påtaglig utsträckning inverka menligt på utvecklingen för Stockholms hamn.

När det gäller haverier och andra olyckshändelser anser kommissionen att det är motiverat med katastrofberedskap i Stockholmsområdet.

Med hänsyn till det anförda anser kommissionen att koncernledningens nedläggningsbeslut såvitt gäller varvsverksamheten bör verkställas. Vid detta ställningstagande har kommissionen särskilt beaktat storleken av den totala nybyggnads- och reparationskapaciteten i landet i förhållandet till tillgängligt marknadsutrymme. Kommissionen vill emellertid anmärka att det vid företaget finns en bra mekanisk verkstad som kan bibehållas och eventuellt utvecklas. Med hänsyn till katastrofberedskapen föreslår kommissionen att Svenska Varv får i uppdrag att mot ersättning vidmakthålla och underhålla härför erforderlig dockkapacitet samt tillhandahålla personal i katastrofsituationer. Svenska Varv bör få i uppdrag att beräkna kostnaderna härför.

### Karlskronavarvet AB och Götaverken Sölvesborg AB

Karlskronavarvet genomgår f. n. en omstruktureringsprocess. Enligt de långsiktiga planerna för varvet skall den civila fartygsproduktionen reduceras. En betydande del av varvets resurser kommer i stället att koncentreras till marin nybyggnad med speciell inriktning på export samt i viss mån på s. k. alternativ produktion. Det kan i sammanhanget nämnas att varvet f. n. arbetar med en speciell byggteknik i plast.

Det kan konstateras att Karlskronavarvets primära funktion är att utgöra ett underhålls- och nybyggnadsvarv för den svenska marinen. Detta förutsätter att varvet erhåller en med beaktande av beredskapsintressena största möjliga andel av marinens underhålls- och nybyggnadsbeställningar. Det underhållsarbete, som f. n. utförs i Göteborg och vid Finnboda varv, bör överföras till Karlskrona. Detta bör omfatta också isbrytarunderhållet med undantag av det isbrytarunderhåll som kommer att ske vid Lunde varv. Kommissionen återkommer till denna fråga. I fråga om den marina nybyggnadsverksamheten bör möjligheterna att på sikt koncentrera ubåtsproduktionen till Karlskrona övervägas. Kommissionen vill vidare anmärka att en inriktning på marin export förutsätter att Karlskronavarvet erhåller svenska beställningar, som kan tjäna som referensobjekt.

I september 1978 påbörjades arbetet med en förändring av strukturen hos Götaverken Sölvesborg AB. Förändringen syftar till att företaget skall upphöra att vara ett nybyggnadsvarv och i stället inrikta sig på annan industriell produktion.

Den angivna inriktningen hos dessa varv mot delvis nya produkter torde komma att kräva betydande utvecklingskostnader m. m. Kommissionen vill i fråga om sådana kostnader hänvisa till att Svenska Varv-koncernen genom riksdagsbeslutet hösten 1978 erhållit ett stöd på 200 milj. kr. till alternativ produktion.

Några särskilda statliga insatser för dessa företag utöver vad som här angetts bedömer kommissionen ej som erforderliga.

### 5.6.2 De rederianknutna varven

De rederianknutna varven, dvs. AB Oskarshamns Varv, AB Lödöse Varv, Kalmar Varv AB och Falkenbergs Varv AB, har i jämförelse med andra mindre och medelstora varv en påtaglig fördel genom rederiernas marknadskänedom och kontakter.

*Oskarshamns Varv* ingår liksom *Lödöse Varv* i den s. k. Johanssongruppen, som bedriver, förutom varv, också rederirörelse, spedition, skeppsmäkleri, handelsrörelse (petroleumprodukter) och därmed förenlig verksamhet.

Varvet är inriktat på en blandad nybyggnads- och reparationsverksamhet. Produktionen omfattar ro/ro-fartyg, produkttankfartyg och asfalttankfartyg. Varvet förutser en kraftig värdemässig tillväxt i nybyggnadsverksamheten. Det genomsnittliga resultatet före bokslutsdispositioner och skatt kommer enligt prognoserna att förbättras avsevärt.

För *Lödöse Varv* har beslut fattats att nybyggnadsverksamheten skall läggas ned fr. o. m. utgången av år 1979 samt att verksamheten skall inriktas mot alternativ produktion, företrädesvis tyngre stålkonstruktioner (bl. a. fartygssektioner till *Oskarshamns Varv*). Genom de investeringar som gjorts i varvet sedan år 1974 får företaget bedömas ha en effektiv produktionsapparat för den tilltänkta produktionsinriktningen.

Inom *Kalmar Varv*, som ingår i Kihlinvest-gruppen, har från år 1972 investerats betydande belopp, vilket resulterat i bl. a. en modern anläggning för skrovframställning och en flytdocka för reparationsarbete. Varvet inriktar sig i princip på en produktion av två fartyg per år. Hittills har varvet byggt bl. a. kemikalietankfartyg, skogsproduktfartyg samt ro/ro-fartyg. Beläggningen kan tryggas till halvårsskiftet 1981 genom en färjebeställning från *Gotlandsbolaget*. Slutförhandlingar pågår f. n. mellan parterna om detta projekt.

*Falkenbergs Varv* är dotterbolag till *Thunrederierna AB*. Sedan år 1972 har varvet gradvis moderniserats. Ett betydande investeringsbehov finns dock fortfarande. På nybyggnadssidan inriktar sig varvet på specialfartyg upp till ca 7 000 dwt. I genomsnitt byggs ett fartyg per år. Fördelningen mellan nybyggnad och reparation har de senaste åren inneburit att man lagt ca 60 % på nybyggnadsverksamhet och ca 40 % på reparationsverksamhet. För framtiden beräknas nybyggnadsverksamheten uppgå till 50–60 %. Varvet förutser en genomsnittligt högre omsättning för åren 1979 och 1980 än för de närmast föregående åren. Resultatutvecklingen under prognosperioden 1979–1980 kännetecknas av måttliga årliga vinster.

Genom de rederianknutna varvens förhållandevis gynnsamma marknadspositioner kan det – även om den ekonomiska grunden i något fall får bedömas som osäker – inte anses motiverat med andra statliga insatser för denna grupp varv än de generella åtgärder som kommissionen tidigare föreslagit.

### 5.6.3 Övriga varv

#### Lunde Varv och Verkstads AB

Lunde Varv befinner sig f. n. i en mycket känslig ekonomisk situation. Som särskilt bekymmersam framstår företagets stora upplåning. En betydande del av upplåningen avser lokaliseringsslån och industrigarantilån. Enligt prognoserna kan företaget inte av egen kraft klara en skuldsättning av den nuvarande omfattningen.

Även om företaget har relativt få anställda, ca 130 år 1979, är företagets betydelse för i första hand Kramfors kommun väsentlig. Alternativa selsättningsstillfällen är få och några förbättringar är inte att vänta inom den närmaste framtiden.

Mot den angivna bakgrunden framstår det ur allmän synpunkt som angeläget att företagets lånebild förstärks. Kommissionen vill därför föreslå att åtgärder vidtas i detta syfte. En utgångspunkt bör därvid vara att eventuella eftergifter från statens sida kombineras med rimliga åtaganden från företagets ägare.

Härutöver anser kommissionen att det isbrytarunderhåll som f. n. utförs av Lunde Varv (Oden och Thule) också nästkommande kontraktperiod bör förläggas dit. Dessutom föreslår kommissionen att underhållet av en av de isbrytare som f. n. underhålls vid Finnboda flyttas till Lunde.

En förutsättning för att kunna använda den torrdocka, som disponeras av varvet men ägs av staten (fortifikationsförvaltningen), är att portarna blir föremål för renovering.

#### Fartygsentreprenader AB (Marstrands och Karlstads varv samt Fartygskonstruktioner AB)

Fartygsentreprenader AB (FEAB) har tidigare under 1970-talet fungerat som underleverantör av fartygssektioner till storvarven från främst Marstrands varv. FEAB:s produktionsinriktning är numera baserad på samarbete med andra varv i fråga om nybyggnad samt större förlängnings- eller ombyggnadsarbeten.

Karlstads varv utför f. n. endast reparationsarbeten i mindre omfattning. Företaget har i väsentlig utsträckning reducerat antalet anställda.

FEAB:s resultatutveckling för de närmaste åren förutses bli något sämre än tidigare år men får ändå betecknas som god. Kommissionen anser *inte* några särskilda statliga stödinsatser vara behövliga.

#### Marinteknik Verkstads AB

Lönsamheten för Marinteknik har de senaste åren varit låg, men några förluster har hittills inte redovisats. Företagets eget kapital är blygsamt. Finansiering av planerade investeringar får förutsättas kunna ske med lokaliseringstöd och industrigarantilån, som företaget ansökt om. Frågan om sådant stöd är f. n. föremål för överväganden av den regionala utveck-

lingsfonden. Kommissionen föreslår inga ytterligare åtgärder från statsmakternas sida.

#### AB Åsiverken

Åsiverken har arbetat främst på den skandinaviska marknaden. I Sverige har bl. a. hamnar och statliga verk varit kunder. Företaget har redovisat god lönsamhet och hög soliditet. Enligt kommissionens marknadsanalys är en nedgång i de statliga beställningarna att vänta. Detta kan på sikt komma att påverka Åsiverkens situation. Det framstår därför som sannolikt att företaget i viss utsträckning måste inrikta sig på andra tänkbara beställare. Förutsättningarna för en sådan ändrad inriktning får bedömas som relativt goda. För den omställning som därvid kan komma ifråga bör de i avsnitt 5.2 angivna stödformerna vara av betydelse. Något särskilt mot Åsiverken inriktat stöd föreslås inte.

#### 5.7 Övrigt

Under sitt arbete har kommissionen noterat en viss kritik mot Svenska Varv-koncernen från de mindre och medelstora varvens sida. Kritiken har närmare bestämt gått ut på att de statliga storvarven genom en oriktig kalkylering gjort osunda intrång på de mindre varvens marknader.

Kommissionen vill understryka att den inte noterat något konkret fall där sådant intrång klart kunnat konstateras. Kommissionen är emellertid medveten om de risker som med hänsyn till storvarvens speciella situation kan föreligga i detta hänseende. Svenska Varv AB är också enligt vad kommissionen erfarit medvetet om kritiken.

För kommissionen är det angeläget att framhålla att en strävan måste vara att konkurrensen mellan de olika varven bedrivs på lika villkor under iakttagande av den skilda finansiella bakgrunden. Den framförda kritiken utgör enligt kommissionen skäl för att FKN ägnar särskild uppmärksamhet åt denna fråga i samband med prövningen av stödärenden.

Kommissionen vill vidare anmärka att de mindre varv, som i stor utsträckning får statliga beställningar, regelmässigt har en relativt liten administration. Detta har för dessa varv föranlett vissa svårigheter i samband med anbudgivning och kontroll. Kommissionen anser att en strävan bör vara att den statliga upphandlingen på detta område i mesta möjliga utsträckning samordnas.

Kommissionen har slutligen noterat att några av de små varv som inte omfattas av kommissionens uppdrag också är mycket beroende av statliga beställningar. Kommissionen utgår från att sådana beställningar även fortsättningsvis i väsentlig grad kommer att bidra till sysselsättningen vid dessa varv.

### Särskilt yttrande

av experterna Lindgärde, Mårtensson och Olsson

Kommissionen föreslår beträffande verksamheten vid Finnboda Varf att varvsrörelsen skall upphöra i enlighet med koncernledningens tidigare ställningstagande. Därutöver föreslår kommissionen att en viss beredskap för katastrofsituationer skall upprätthållas för vilken Svenska Varv skall erhålla ersättning. Dessutom föreslås att Svenska Varv får till uppgift att undersöka möjligheten att bedriva viss verkstadsindustri med utgångspunkt från den nuvarande mekaniska verkstadens produktionsinriktning.

Med hänvisning till ovanstående och kommissionens förslag beträffande Finnboda Varf får undertecknade anmäla följande.

Vi anser inte att alla vägar är prövade beträffande varvets fortsatta verksamhet. Den kompakta uppslutningen från de fackliga organisationerna på varvet, kommunala och statliga myndigheter m. fl., för en fortsatt verksamhet av driften kan ej nonchaleras.

Enligt vår uppfattning måste den framtida verksamheten vid varvet bli föremål för särskilda överläggningar under ledning av en av regeringen utsedd förhandlare. Denne skall få till uppgift att noga pröva olika åtgärder i syfte att verksamhet även i fortsättningen skall kunna bedrivas vid varvet. I uppgiften skall även ingå att med tänkbara intressenter diskutera varvets framtida verksamhetsinriktning. En sådan diskussion bör inte enbart föras med nuvarande och eventuell ny ägare av varvet, utan även med de olika samhällsorgan, som visat starkt intresse för varvets fortsatta existens. Vi förutsätter att de lokala fackliga organisationerna deltar i sådana diskussioner.

Med hänvisning till ovanstående föreslår vi

att regeringen utser en särskild förhandlare med uppgifter enligt vårt förslag.

## FINANSIERINGSANALYSER

### Promemoria upprättad inom industridepartementet

En arbetsgrupp inom industridepartementet har haft till uppgift att framlägga förslag om formerna för varvsstödet successiva avveckling. För att fullgöra uppdraget har gruppen tagit del av Svenska Varvs strukturplan, kommissionens för de mindre och medelstora varven betänkande samt genomfört vissa kompletterande analyser.

---

#### Innehåll

1 Internationell jämförelse .....	90
2 Den svenska varvsindustrins produktionskapacitet .....	95
2.1 Beräknad produktionsvolym åren 1979–1983 .....	95
2.2 Beställningar av fartyg från svenska rederier .....	95
3 Bedömning av framtida prisnivåer .....	97
4 Statens stöd till varvsindustrin .....	98
4.1 Fartygskreditgarantier .....	98
4.2 Exportstöd .....	99
4.3 Stöd till beställare av fartyg .....	99
5 Förslag till ändrad form för stöd till varvsindustrin .....	101
5.1 Skäl för fortsatt statligt stöd till varvsindustrin .....	101
5.2 Avveckling av stödet till beställare av fartyg .....	102
5.3 Stöd till varven .....	103
5.4 Fartygskreditgarantier, exportstöd m. m. ....	104

### 1 Internationell jämförelse

Varvsindustrin i världen befinner sig sedan några år tillbaka i en allvarlig strukturkris. Som en följd av detta har omfattande statliga ekonomiska stödåtgärder vidtagits för denna industri. Dessa stödåtgärder har under en längre tid spelat en framträdande roll i den internationella varvskonkurrensen. I t. ex. Sverige har fartygskreditgarantier alltsedan de infördes år 1963 utgjort ett betydande inslag i den svenska varvspolitiken. För att öka förutsättningarna för de svenska varven att konkurrera med utländska varv om den begränsade beställningsvolymen har det svenska stödssystemet – i likhet med övriga länders – successivt utvidgats för att i dag vara relativt omfattande.

Vanligt förekommande är stöd riktat till rederier i det egna landet. Här har dock under de senaste åren inträffat en väsentlig förändring då länder såsom Västtyskland, Storbritannien, Spanien och Frankrike infört stödformer som innebär att varven kan arbeta direkt på exportmarknaden genom att exporten subventioneras. Dessa länder tillhör också den kategori av länder som klart uttalat att varvsindustrin på sikt måste bli lönsam. Andra stödformer har införts för att inrikta varvsindustrin mot produktion av vissa fartygstyper.

Mot bakgrund av bl. a. skilda redovisningsprinciper, ofullständig information och olika ägarförhållanden är en direkt jämförelse mellan varvsländers stödssystem svår att göra helt rättvisande. En sammanställning av stödformer i olika varvsländer och därtill hörande finansiella villkor framgår av tabell 3.1. För att erhålla en uppfattning om stödets omfattning har subventionsgraden i olika varvsländer beräknats och jämförts.

Sverige, Finland, Frankrike och Japan är de länder som har högst omsättning per anställd, vilket avspeglar såväl hög produktivitet som produktion av främst högförädlad tonnage. För dessa länder varierar omsättningen per anställd från ca 280 000 kr. i Finland till ca 350 000 kr. i Frankrike. Den lägsta omsättningen per anställd redovisar Storbritannien med ca 130 000 kr.

Om hänsyn endast tas till direkta beställarstöd som går antingen till köparen eller varvet, så har Frankrike den högsta subventionsgraden. År 1978 motsvarade den 30 % av varvens omsättning. Även om subventionsgraden mäts som total subvention per anställd låg Frankrike högst med ca 104 000 kr. per anställd. Förklaringen till detta är bl. a. de höga räntesubventioner som ges i Frankrike. Sverige, Västtyskland och Storbritannien hade under 1978 ungefär samma subventionsgrad uppgående till mellan 18–21 % av omsättningen. Däremot innebär den låga produktiviteten och det stora antalet anställda i Storbritannien att subventionen per anställd där var väsentligt lägre än i Sverige och Västtyskland. I Sverige var subventionen per anställd ca 54 000 kr. medan den i Storbritannien var ca 27 000 kr. Norge och Holland ingår i en tredje kategori beträffande subventionsgrad. I dessa länder uppgick subventionen till ca 12 % av omsättningen. Lägst subventionsgrad uppvisade länder som Danmark, Finland och Japan med subventioner varierande mellan 1–8 %.

För perioden 1981–1985 bedöms det som sannolikt att en förbättring inträffar avseende balansen mellan efterfrågan och utbud av varvskapacitet. Behovet av subventioner kan därför för perioden 1981–1985 antas bli väsentligt lägre. Ett större behov av subventioner får antas komma att kvarstå i de länder som trots en ogynnsam kostnadsposition önskar bibehålla sin varvsindustri av militära eller andra skäl.

För de olika varvsindustriländerna kan ingen entydig tendens spåras beträffande den framtida utvecklingen av ekonomiska stödåtgärder för

Tabell 3.1 Sammanställning av stödformer milj. sek

	Sverige	V.Tyskland	Norge	Holland	Danmark
<b>A. EXPORTORDER</b>					
<b>A.1 Krediter/Garantier</b>					
1. % av kontraktpris	80	80	80	80	80
2. Tid år	8,5	8,5	8,5	8,5	8,5
3. Moratorium år					
4. Räntesats %	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0
5. Kreditram	2 500				
<b>A.2 Beställarstöd - Varv</b>					
1. % av kontraktpris		Max 20			
2. Gäller för order fr. o. m. - t. o. m.		780101 - -811231			
3. Gäller för lev. fr. o. m. - t. o. m.					
4.1 Avsatta medel		1 540			
4.2 Avser period					
5.1 Använda medel					
5.2 Avser period					
<b>B. HEMMAORDER/Garantier</b>					
<b>B.1 Krediter/Garantier</b>					
1. % av kontraktpris	70	70	80	70	80
2. Tid år	12	12	12	10	14
3. Moratorium år		2	3	3	4
4. Ränta %	M-ränta 6 665	8,0	M-ränta	9,5	8,0
5. Kreditram					
<b>B.2 Beställarstöd - Rederi</b>					
1. % av kontraktpris		Max 20	10-12		
2. Gäller för order fr. o. m. - t. o. m.		780101 - -811231	-821231		
3. Gäller för lev. fr. o. m. - t. o. m.					
4.1 Avsatta medel		1 540	425		
4.2 Avser period			79-		
5.1 Använda medel			300		
5.2 Avser period			78		
<b>B.3 Beställarstöd - Rederi</b>					
1. % av kontraktpris	25	12,5		20	
2. Gäller för order fr. o. m. - t. o. m.	-800331				
3. Gäller för lev. fr. o. m. - t. o. m.	-810331				
4.1 Avsatta medel	2 460	410		2 860	
4.2 Avser period		79		76-80	
5.1 Använda medel	995	585		1 400	
5.2 Avser period	78	78		76-78	
<b>C. U-LANDSSTÖD (ex)</b>					
1. Krediter		350			100
2. Stöd/ram	125		1 100		
3. Avser period	78-81	77			78-
4. Villkor	15 års kred.g.		Lev. sen. 791231		35 år, 10 år morator. räntefr.
<b>D. ALTERNATIV PRODUKTION</b>					
1. % av kapitalkostn.			50		
2. Ram	3 500		34		
3. Avser period	-811231		78		
4. Kredit					
5. Villkor	15 år Kontr- pris > M.SEK. gar. avg. 1 %		12 år 3-års Mor. 7 %		

Tabell 3.1 Sammanställning av stödformer milj. sek (forts)

	Finland	U. K.	Frankrike	Spanien	Japan
<b>A. EXPORTORDER</b>					
<b>A.1 Krediter/Garantier</b>					
1. % av kontraktpris	80	80	80	80	80
2. Tid år	8,5	8,5	8,5	8,5	8,5
3. Moratorium år					
4. Räntesats %	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0
5. Kreditram					16 700
<b>A.2 Beställarstöd – Varv</b>					
1. % av kontraktpris		25–30	13–20	15	
2. Gäller för order fr. o. m. – t. o. m.			– 781231	79–	
3. Gäller för lev. fr. o. m. – t. o. m.			– 801231	79–	
4.1 Avsatta medel		1 050			
4.2 Avser period		79–81			
5.1 Använda medel		1 360	1 100		
5.2 Avser period		77–78	78		
<b>B. HEMMAORDER/Garantier</b>					
<b>B.1 Krediter/Garantier</b>					
1. % av kontraktpris	80	70	70	80	65–75
2. Tid år	8	10	7	12	13
3. Moratorium år		3		2	3
4. Ränta %	8,25	8,0	8,0	8	2,8–3,8
5. Kreditram		12 700			
<b>B.2 Beställarstöd – Rederi</b>					
1. % av kontraktpris		25–30	13–20	15	
2. Gäller för order fr. o. m. – t. o. m.			– 781231	79–	
3. Gäller för lev. fr. o. m. – t. o. m.			– 801231	79–	
4.1 Avsatta medel	70	1 050			
4.2 Avser period	78–79	79–81			
5.1 Använda medel		1 360	1 100		
5.2 Avser period		77–78	78		
<b>B.3 Beställarstöd – Rederi</b>					
1. % av kontraktpris			Max 15		
2. Gäller för order fr. o. m. – t. o. m.			760101–		
3. Gäller för lev. fr. o. m. – t. o. m.			– 801231		
4.1 Avsatta medel					
4.2 Avser period					
5.1 Använda medel			1 110		
5.2 Avser period			74–78		
<b>C. U-LANDSSTÖD (ex)</b>					
1. Krediter					420
2. Stöd/ram					
3. Avser period					78
4. Villkor					30 år, 10 år mor. 2% rta
<b>D. ALTERNATIV PRODUKTION</b>					
1. % av kapitalkostn.	Finns	41	50		50
2. Ram					
3. Avser period					
4. Kredit					
5. Villkor		End. BS.			

Tabell 3.1 Sammanställning av stödformer milj. sek

	Sverige	V.Tyskland	Norge	Holland	Danmark
<i>E. INDUSTRISTÖD – VARV</i>					
1. Invest.bidrag (Prioritetsregioner) % av kap.kostnad		15	25	25	20
2. Prototyputveckling		50	65		Förhandl- bart
3. Forskning, utveckling					
1. Avsatta medel			8		2
2. Avser period			78		79
3. Använda medel	100	30			
4. Avser period	71–79	77–78			

varven. Huvudsakligen kan varvsindustriländernas intentioner om kommande stödåtgärder indelas i tre kategorier.

1. Länder som klart indikerat att en nedtrappning av stödåtgärderna är nödvändig. Till denna kategori hör länder som Storbritannien, Norge, Västtyskland, Holland och Japan. Nedtrappningen av stödåtgärderna skiljer sig åt mellan de olika länderna. I t. ex. Storbritannien och Norge utvisar de senaste avsatta stödmedlen en klar nedtrappning i början av 1980-talet. För Västtyskland innebär stödformernas konstruktion att varven måste uppnå lönsamhet under 1980-talet. Holland har klart uttalat att om inte varven uppnår lönsamhet får de gå i konkurs. I Japan ges visserligen stora subventioner till "Domestic Building Program" men oviljan att subventionera exportorder innebär närmast direktiv till varven avseende kapacitetsnivåer under 1980-talet. Avsikten är att begränsa kapacitetsutbudet för att få upp de japanska priserna till lönsamma nivåer.

2. Länder som under år 1979 infört vissa begränsade stödformer. Finland, Danmark och Spanien är varvsländer som tillhör denna kategori. I dessa länder har man kommit till den uppfattningen att någon form av stödåtgärder måste införas. De införda subventionerna är dock mycket begränsade och speciellt beträffande Danmark mycket restriktiva.

3. Länder som inte givit uttryck för att någon reduktion av stödformerna kommer att ske. Till denna kategori räknas endast Frankrike och Brasilien. Frankrike synes ha för avsikt att behålla en viss kapacitet och även i framtiden subventionera denna om detta visar sig nödvändigt.

Det sammantagna intrycket är att en reduktion av stödåtgärderna kommer att ske i början av 1980-talet. Orsakerna härtill är framför allt återhållsamhet med allmänna medel samt en bättre marknadsutveckling och därmed bättre lönsamhet för varvsindustrin.

Tabell 3.1 Sammanställning av stödformer milj. sek (forts)

	Finland	U. K.	Frankrike	Spanien	Japan
<i>E. INDUSTRISTÖD – VARV</i>					
1. Invest.bidrag (Prioritetsregioner) % av kap.kostnad		22	20		
2. Prototyputveckling	50	Förh.-bart			
3. Forskning, utveckling					
1. Avsatta medel					10
2. Avser period					79
3. Använda medel		4,5			
4. Avser period		78–79			

## 2 Den svenska varvsindustrins produktionskapacitet

### 2.1 Beräknad produktionsvolym åren 1979–1983

Produktionsvolymen, mätt i antal direkta produktionstimmar, uppgick år 1979 för de fyra stora nybyggnadsvarven inom Svenska Varv-koncernen till ca 12 milj. timmar. Enligt den strukturplan som styrelsen för Svenska Varv fastställt avses volymen successivt minska så att den för åren 1980, 1981 och 1982 kommer att utgöra resp. 10 milj., 5,9 milj. och 5,3 milj. timmar. Den senare nivån beräknas kunna bibehållas under åren 1983 och framåt. Därutöver kommer viss produktion att ske vid Öresundsvarvet och Finnboda Varf under den tid dessa båda varv avvecklas.

För de mindre och medelstora varven uppgick den totala timkapaciteten år 1979 för handelsfartyg till ca 3 milj. timmar, varav drygt 0.4 milj. timmar avsåg entreprenadarbete.

Nybyggnadskapaciteten år 1983 hos de mindre och medelstora varven kan beräknas uppgå till ca 1,7 milj. timmar varav 0.1 milj. timmar avser entreprenadarbeten. Sammantaget beräknas alltså de svenska varvens kapacitet för produktion av handelsfartyg minska från ca 15 milj. timmar år 1979 till ca 7 milj. timmar år 1983.

### 2.2 Beställningar av fartyg från svenska rederier

För den kommande femårsperioden, dvs. t. o. m. år 1984, föreligger klara beställningsplaner endast för ett fåtal rederier. Intresset är huvudsakligen inriktat mot att täcka reinvesteringsbehovet. I föregående varvsproposition (prop. 1978/79: 49) konstaterades en förskjutning av intresset från konventionella tank- och bulkfartyg mot en större andel specialtonnage. Denna utveckling fortsätter även nu.

Resultatutvecklingen hos rederierna från år 1974 t. o. m. år 1978 kännetecknades av starkt försämrade resultatnivåer. För samtliga rederier innebär detta att resultatet före bokslutsdispositioner och skatt sammantaget sjönk från en total vinst på ca 815 milj. kr. år 1974 till en total förlust på ca

850 milj. kr. år 1978. Resultaten varierar dock starkt mellan de olika rederierna. Fyra av de tolv största rederierna redovisade ett negativt resultat före bokslutsdispositioner och skatt under det sämsta året 1978. Bland de övriga redovisades således positiva resultat, men för flertalet på en begränsad och långsiktig icke acceptabel nivå.

Under det senaste året har en återhämtning skett och för år 1979 beräknas en betydligt bättre resultatnivå. För samtliga rederier har resultatet före bokslutsdispositioner beräknats ge en vinst på ca 60 milj. kr. I förhållande till verksamhetens omfattning är denna vinstnivå klart otillräcklig. För därpå följande år beräknas successivt högre vinster.

Resultatutvecklingen efter år 1974 och fram t. o. m. år 1978 innebar att rederiernas soliditetssituation försämrades betydligt. År 1978 uppgick eget kapital och obeskattade reserver till 23 % av det totala kapitalet vilket skall jämföras med 39 % år 1974 och 31 % år 1977. Till detta skall läggas en dold reserv till följd av att fartygens marknadsvärden överstiger restvärdet efter planenliga avskrivningar. Den dolda reserven uppgick den 31 december 1978 för samtliga rederier till ca 11 % av det totala kapitalet. Under år 1979 har en betydande återhämtning av fartygens marknadsvärden skett vilket medfört en ökning av den dolda reserven. Det bör dock framhållas att förhållandena varierar betydligt mellan de olika rederierna.

Redan gjorda beställningar för leverans under år 1980 och senare uppgick för de tolv största rederierna i slutet av år 1979 till 23 fartyg om sammanlagt ca 300 000 dwt. Fartygen fördelade sig på åtta färjor, fem kemikalietankfartyg, fem ro/ro-fartyg, två offshore-fartyg, två bilbulkfartyg och ett bulkfartyg.

Detta har inneburit att, förutom redan gjorda beställningar för leveranser t. o. m. år 1982, endast ett begränsat antal klart definierade beställningar redovisats. De potentiella beställningarna har angivits till den senare delen av perioden och är starkt beroende av framtida sjöfartspolitik, antaganden om fraktmarknadsutveckling, kostnadsutveckling och konkurrenssituation. Förskjutningen av beställningsplanerna mot den senare delen av perioden ökar även osäkerheten att beställningsplanerna ytterligare kommer att skjutas på framtiden om inte hittillsvarande marknadsuppgång består och förbättras.

Trots de nämnda osäkerheterna i rederiernas planering kan beställningsintresset uppskattas till mellan 25–35 fartyg under femårsperioden 1980–1984 motsvarande en produktionskostnad av ca 5 500–6 500 milj. kr.

En fördelning av beställningsintresset på fartygsslag visar på 5–10 oceangående ro/ro-fartyg och färjor, ca 5 kemikalietankfartyg samt ett mindre antal fartyg inom områdena för kyl-, kusttank-, nundre torrlast- och offshoremarknaderna. Enligt en mycket grov uppskattning motsvarar detta ca 15 milj. direkta produktionstimmar eller ett genomsnitt av ca 3 milj. timmar per år. En sådan beställningsvolym motsvarar ca 40 % av den nedtrappade produktionskapaciteten vid de svenska varven.

### 3 Bedömning av framtida prisnivåer

År 1978 gjorde en inom industridepartementet arbetande marknadsgrupp vissa bedömningar av pris- och kostnadsläge för olika fartygstyper. En sammanfattning av gruppens rapport bifogades prop. 1978/79: 49. Sedan denna rapport avgavs har såväl fartygspriserna som varvens produktionskostnader ökat.

Enligt marknadsgruppens då gjorda bedömning avvek det svenska kostnadsläget starkt från de lägsta internationella priserna för standardtonnage såsom tank-, bulk- och ro/ro-fartyg. Detta innebar att de svenska varven vid försäljning på den internationella marknaden erhöll priser som inte täckte självkostnaden för olika standardfartygstyper med mer än mellan 55–80 %. En jämförelse mellan svensk och japansk kostnadsnivå visade att de japanska kostnaderna var ca 25 % lägre än de svenska för standardfartyg. För vissa fartyg av specialkaraktär bedömdes dock kostnadsläget som mindre ogynnsamt för de svenska varven.

Priserna på nybyggnadstonnage har stigit kraftigt under år 1979. Prisnivåerna ligger i dag mellan 30–85 % högre än under år 1978. De största prisökningarna redovisas för stort tanktonnage, produkttankers och mellanstora bulkbåtar. Orsaker till dessa prisökningar är bl. a. reduceringen av varvskapaciteten i Västeuropa och Japan samt en markant förbättrad marknad för bulk- och tanktonnage. Beträffande standardtonnage erbjuder Japan i dag priser som ligger ca 15–20 % under den västeuropeiska prisnivån. För fartygstyper som kräver nykonstruktion ligger de japanska priserna ca 10–15 % under de västeuropeiska.

Prisökningarna på andrahandsmarknaden har varit ännu kraftigare än den på nybyggnadssidan. Priserna har under år 1979 för olika typer av andrahandstonnage och åldersgrupper stigit med alltifrån ca 10 % för mindre s. k. shelterdeckers på 15 000 dwt byggda år 1974 till ca 110 % för tankfartyg på 220 000 dwt byggda år 1969. Denna utveckling har inneburit att andrahandspriset för ett flertal olika typer av tonnage och åldersgrupper har stigit så mycket att nybyggnad är ett ekonomiskt bärande alternativ.

Under åren 1976–1977 var sannolikt differensen mellan svensk och japansk självkostnad som störst. Beräkningar vid den tidpunkten indikerade att japansk självkostnad för standardtonnage låg på ca 65 % av svensk självkostnadsnivå. Det ökade värdet av yenen tillsammans med ökade kostnader för bl. a. material och löner medförde att den japanska kostnadsnivån ökade under år 1977 för att vid årsskiftet 1977–1978 uppgå till endast till ca 75–80 % av de svenska kostnaderna. Utvecklingen därefter är svårbedömlig. Å ena sidan har antalet effektiva timmar per anställd i Japan kraftigt sjunkit under de senaste 2–3 åren. Å andra sidan har värdet av yenen minskat.

Japan kommer även under 1980-talet att vara den dominerande varvsnä-

tionen med ca 30–50 % av världens totala varvskapacitet. Detta innebär även att den japanska kostnadsutvecklingen kommer att vara ledande för den långsiktiga prisutvecklingen på standardtonnage. Den framtida prisutvecklingen för olika fartygstyper är helt beroende av förändringar av olika faktorer såsom produktivitet, material- och lönekostnader, kapitalkostnader, valutakurser, konkurrensstrukturer inom sjöfarten och miljövårdskrav.

Det är sannolikt att kostnadsdifferensen mellan Japan och Sverige ytterligare kommer att reduceras under perioden fram till år 1985. Bl. a. beroende på vilken typ av fartygsobjekt och vilka varv jämförelsen görs mellan samt även marknadsbetingade effekter kan den japanska kostnadsnivån för leverans år 1984 uppskattas till 85–95 % av den svenska nivån. Spridningen i kostnadsdifferensen är också beroende av om objekten är enstycksproduktion, hur väl fartyget passar på det japanska eller det svenska produktsortimentet och vilket varv som i en viss situation utgör konkurrensten till det svenska varvet.

## 4 Statens stöd till varvsindustrin

### 4.1 Fartygskreditgarantier

Systemet med statliga fartygskreditgarantier infördes år 1963 på grund av de begynnande svårigheterna för den svenska varvsindustrin att hävda sig på marknaden. Systemet innebär att staten genom att ställa garantier underlättar för varven att finansiera produktion och kundkrediter. Garantier hade till en början en ganska blygsam omfattning. Varvsindustrins svårigheter ökade betydligt under 1960- och 1970-talen. De statliga åtagandena kom därför efter hand att öka mycket kraftigt.

Statens nuvarande åtagande grundar sig på beslut av riksdagen i december 1978 (prop. 1978/79: 49, NU 1978/79: 17, rskr 1978/79: 115), enligt vilket fullmäktige i riksgäldskontoret bemyndigats att till utgången av år 1981 ikläda staten garantier till svensk varvsindustri – inkl. tidigare lämnade garantier – intill ett vid varje tidpunkt sammanlagt belopp av högst 17 000 milj. kr. Av detta belopp är 3 500 milj. kr. avsedda att underlätta finansieringen av alternativ produktion vid varven. Vidare får högst 5 500 milj. kr. avse garantier för de svenska storvarvens engagemang i varvens direkt eller indirekt ägda fartyg.

Enligt den praxis som tillämpas av nämnden för fartygskreditgarantier och riksgäldskontoret lämnas garantier under byggnadstiden till belopp som högst motsvarar 70 % av kontraktetspris för fartyg. För efterleveransfinansieringen får garantier ställas för lån med en löptid av högst 15 år. Vid export gäller villkoren i överenskommelser inom OECD beträffande omfattning, löptid och amorteringsvillkor. Enligt överenskommelserna får garanti ställas till belopp som högst motsvarar 80 % av kontraktetspris.

löptiden på det garanterade lånet får vara högst 8,5 år och amorteringarna skall ske halvårsvis med lika stort belopp varje amorteringstillfälle.

Statens utestående garantier för varvens krediter uppgick den 31 december 1979 till ca 11 350 milj. kr. För alternativ produktion hade vid samma tidpunkt garantiutfästelser lämnats avseende produktion till ett sammanlagt kontraktsbelopp om ca 200 milj. kr.

#### 4.2 Exportstöd

I enlighet med beslut av riksdagen (prop. 1977/78: 155, NU 1977/78: 73, rskr 1977/78: 379) har för perioden den 1 juli 1978 – den 30 juni 1981 införts ett system som skall underlätta företags exportförsäljning. AB Svensk Exportkredit skall enligt detta system kunna lämna lån för finansiering av exportkrediter i svenska kronor eller lämplig utländsk valuta till fast ränta som baseras på de lägsta räntesatser som har överenskommits internationellt för statligt stöd vid exportkreditgivning. Av anvisad ram på 10 000 milj. kr. beslöt riksdagen (prop. 1978/79: 49, NU 1978/79: 17, rskr 1978/79: 115) att 2 500 milj. kr. skulle avse export av fartyg.

Den 31 december 1979 hade ca 600 milj. kr. lämnats i krediter i samband med export av fartyg.

#### 4.3 Stöd till beställare av fartyg

Det statliga stöd till beställare av fartyg som infördes år 1977 har till syfte att under en övergångstid utjämna skillnaden mellan världsmarknadpriser för nybyggnad av fartyg och de svenska varvens självkostnader härför. Avsikten med stödet är att intressera rederierna för att göra sina beställningar vid svenska varv. Under övergångstiden förutses de svenska varven ställa om sin produktion så att de kan konkurrera internationellt utan statligt stöd. För ändamålet har riksdagen genom olika beslut (prop. 1976/77: 139, NU 1976/77: 53, rskr 1976/77: 343, prop. 1977/78: 174, NU 1977/78: 76, rskr 1977/78: 377, prop. 1978/79: 49, NU 1978/79: 17, rskr 1978/79: 115 och prop. 1978/79: 211, NU 1978/79: 58, rskr 1978/79: 449) under tiden den 1 juli 1977 – den 31 mars 1980 fastställt ramar om sammanlagt 6 665 milj. kr. för kreditgarantier och anvisat sammanlagt 2 460 milj. kr. till lån för stöd till beställare av fartyg vid svenska varv.

Stödet ges i form av statliga kreditgarantier motsvarande högst 70 % av kontraktetspriset och lån som kan uppgå till belopp motsvarande högst 25 % av kontraktetspriset för beställt fartyg eller större ombyggnad av fartyg. I de fall då lån inte lämnas eller lämnas till lägre belopp än som maximalt kan erhållas kan om särskilda skäl föreligger kreditgarantier lämnas till högre belopp än 70 % av kontraktetspriset. Lån och kreditgaranti får dock sammanlagt uppgå till högst 95 % av kontraktetspriset. Minst 5 % av kontraktetspriset måste alltså betalas kontant av beställaren. Stödet är tidsbe-

gränsat och avser beställningar som görs senast den 31 mars 1980 och med leverans av det beställda fartyget före utgången av mars månad 1981. För fartyg med särskilt lång byggnadstid kan regeringen dock medge att leverans sker vid en senare tidpunkt. Till lån är knuten en viss återvinningsrätt för staten. Villkoren för stödet finns angivna i förordningen (1977: 500) om statligt stöd till beställare av fartyg (omtryckt 1978: 995).

För att de svenska varven skall kunna sälja fartyg till utvecklingsländer med förmånliga villkor har riksdagen anvisat 125 milj. kr. att användas som stöd härför (prop 1978/79: 49, NU 1978/79: 17, rskr 1978/79: 115). Stöd kan lämnas för fartyg som beställs före den 1 juli 1980 och som levereras före utgången av år 1981.

Beställarstödet har medfört att ca 85 fartyg beställts vid svenska varv och att order på fartyg vid varven som lämnats före den 1 juli 1977 har kunnat fullföljas. Därtill har ca 15 större ombyggnader genomförts med beställarstöd. Stödet har avsett olika typer av fartyg. Ca hälften av de beställda fartygen har varit torrlastfartyg, varav huvuddelen ro/ro-fartyg. Ca en fjärdedel har varit tankfartyg. Återstående fjärdedel har varit kylfartyg, passagerarfartyg, fartyg för offshoresektorn, bogserfartyg m. m.

Närmare 30 % av stödet har gått till de mindre och medelstora varven. Den 15 februari 1980 återstod – efter vissa reservationer för räntor avseende de av staten garanterade lånen – ca 16 milj. kr. för lån och 47 milj. kr. för garantier.

För de privata mindre och medelstora varven har stödet till beställarna varit tillräckligt för att kontraktspriset skall vara lika med eller överstiga varvets självkostnader för ordern. En redovisning av det ekonomiska resultatet för denna grupp av varv lämnas i bil. 2. Sammanfattning av kommissionens för de mindre och medelstora varven betänkande.

För varven inom Svenska Varv-koncernen har det ekonomiska utfallet varierat kraftigt. I flertalet fall har dock självkostnaderna avsevärt överskridit kontraktspriset, vilket medfört stora förluster vid flera av varvsenheterna.

En av de viktigaste orsakerna till detta förhållande anges vara att omställningen mot nya och mer komplicerade produkter har varit svårare än beräknat. En redogörelse för Svenska Varvs resultat lämnas i avsnitt 2.5 i Föredraganden.

Fullmäktige i riksgäldskontoret har alltså sedan den 1 juli 1977 garanterat eller utfäst sig att senare garantera lån till beställare av fartyg för ca 6 300 milj. kr. vilket innebär att med en räntereservation på ca 300 milj. kr. är nästan hela garantiramen förbrukad.

För att staten skall åsamkas förluster till följd av dessa garantier fordras dels att beställaren går i konkurs, dels att marknadsvärdet av de säkerheter – främst pantbrev i fartyg – som staten har för garantin är lägre än det garanterade lånet. Staten kräver regelmässigt också borgen från de varv som levererar fartygen. En ytterligare förutsättning för att förlust skall

uppstå för staten som garantigivare är därför att varvet inte kan infria sin borgen.

Hittills har inte några förluster inträffat för staten avseende de garantier som lämnats till beställare av fartyg. Inom nämnden för fartygskreditgarantier har statens förlustrisker bedömts med hänsyn till beställarens ekonomiska styrka och värdet av statens säkerheter. Hänsyn har inte tagits till varvens förmåga att infria sin borgen. De beställande rederierna har delats in i tre klasser.

*Klass 1.* Rederier som antingen har en väl konsoliderad balansräkning, stora övertvärden i fartyg, förmånliga befraktningsavtal med solida företag eller lågt belånade fartyg. Till denna klass räknas 28 beställare vilka placerat order på 38 fartyg och sex ombyggnader. De lån som garanterats eller utfästs att senare garanteras uppgår till ca 3 000 milj. kr.

*Klass 2.* Rederier med acceptabel ekonomisk ställning eller acceptabla befraktningsavtal men som har begränsade möjligheter att möta perioder utan sysselsättning för fartygen. Till denna klass räknas 16 beställare vilka har beställt 32 fartyg och fem större ombyggnader till ett sammanlagt värde av ca 2 000 milj. kr.

*Klass 3.* Rederier som f. n. visar ett driftunderskott och som är beroende av en förbättrad marknad, både avseende frakt och fartygspriser för att överlevnaden skall anses tryggad. Denna klass omfattar fem beställare vilka beställt nio fartyg. De garanterade lånen uppgår till ca 1 200 milj. kr. Dagens marknadsvärde på berörda fartyg understiger lånen med ca 150 milj. kr. Statens förlustrisker är dock mindre genom att staten har andra säkerheter förutom fartygsinteckningar.

## 5 Förslag till ändrad form för stöd till varvsindustrin

### 5.1 Skäl för fortsatt statligt stöd till varvsindustrin

Som redan nämnts är de svenska varvens kostnader för fartygsbyggnation fortfarande högre än fartygspriserna på världsmarknaden — även om skillnaderna har minskat något under år 1979 jämfört med åren 1977 och 1978.

De svenska varven har inriktat sig på att försöka få order på olika slag av specialfartyg. Det är lättare att för sådana fartyg få ut priser som kompenserar det höga svenska kostnadsläget. En mer betydande inriktning på specialfartyg kräver att utvecklingsarbetet på sådana intensifieras hos varven. Det behövs ett antal år för att detta arbete skall ge resultat. Den här angivna anpassningen till nya marknadsförhållanden, i varje fall för de delar av den svenska varvsindustrin som kan bedömas vara internationellt konkurrenskraftiga i ett längre perspektiv, är dock beroende av en förbättrad balans på fartygsmarknaden för att uppnå ekonomisk självbärighet.

Statligt stöd till varvsindustrin torde därför behövas under ytterligare ett

antal år. Det är förknippat med stora svårigheter att bedöma den tid som behövs innan stödet kan avvecklas. Utöver de skäl som redan nämnts kommer det att ha stor betydelse hur en avveckling sker av stödet till varven i våra konkurrentländer.

Osäkerheten kan tala för att ett fortsatt statligt stöd bestäms för en kortare tid och att frågan därefter tas upp till förnyad prövning. Å andra sidan finns hos varven ett mycket starkt behov av att veta förutsättningarna i stöd- och finansieringshänseende för att på ett rationellt sätt kunna planera sin verksamhet.

Gruppen har bedömt att den sistnämnda faktorn väger tyngst och förordar alltså att avvecklingstiden redan nu – trots den stora osäkerheten – fastläggs. En skälig avvecklingstid bedömer gruppen vara tre år. Den sammanlagda stödperioden uppgår därmed till knappt sex år.

## 5.2 Avveckling av stödet till beställare av fartyg

De svenska varven har traditionellt exporterat en stor del av sin produktion samtidigt som svenska redare i stor omfattning beställt fartyg utomlands.

Detta mönster bröts år 1977 genom införandet av stödet till beställare, eftersom detta huvudsakligen har förbehållits svenska redare. Orsaken till detta är Sveriges internationella åtaganden inom ramen för OECD. Av svenska redares totala beställningar under tiden den 1 juli 1977–den 31 december 1979 om ca 11 100 milj. kr. har ca 70 % lämnats till svenska varv, medan återstående ca 30 % gått till utländska, främst polska och japanska varv.

Fördelarna med beställarstödet har varit, under de svåra förhållanden som rått de senaste åren både för varvs- och rederinäringarna, att varven har kunnat säkra sin sysselsättning samtidigt som rederierna kunnat få en fördelaktig finansiering.

Beställarstödet har också medfört nackdelar, främst i fråga om sin påverkan på fartygspriserna och på fraktmarknaden för vissa tonnagetyper. En bidragande orsak härtill är att även mindre rederier kunnat göra beloppsmässigt mycket stora beställningar, som påverkat konkurrensläget på de trader där fartygen satts in.

En ytterligare nackdel är att varvskapaciteten upprätthållits på en högre nivå än som skulle varit fallet om naturliga marknadsförhållanden fått råda.

Den svenska varvsindustrin kommer som tidigare nämnts att behöva öka exportens andel av produktionen under de närmaste åren. Beställningarna från svenska redare synes nämligen otillräckliga för att upprätthålla sysselsättningen även med de minskningar av den svenska varvskapaciteten som Svenska Varv redan beslutat. Inriktningen mot specialfartyg kräver även ett större kundunderlag än vad som finns i Sverige.

Det nuvarande systemet där både avskrivningslån och garantier är inriktat enbart mot svenska beställare är därför inte längre lämpligt. Det är vidare föga sannolikt att någon nämnvärd export kan ske från Sverige så länge flera av våra viktigaste konkurrenter subventionerar sin export utan att den svenska varvsindustrin har motsvarande möjlighet.

Av dessa skäl bedömer gruppen det nödvändigt att avveckla lånen till beställare och ersätta det med stödform som vad avser avskrivningslån riktas direkt till varven. En sådan stödform kan bedömas bli effektivare i fråga om varvens marknadsmöjligheter. Möjligheter att lämna garantier direkt till beställare av fartyg bör dock bibehållas.

### 5.3 Stöd till varven

Ett stöd direkt till varven kan tekniskt sett utformas på flera olika sätt. Gruppen har övervägt följande olika alternativ.

1. Stödet relateras till antalet produktionstimmar vid varven.
2. Stödet relateras till antalet sysselsatta vid resp. varv.
3. Stödet relateras till upparbetade kostnader för produktionen vid varvet.
4. Stödet relateras till förädlingsvärdet för produktionen.
5. Stödet relateras till kontraktsbelopp/omsättning vid varvet.

Stödet kan i sin tur avse all produktion vid varvsföretagen eller en begränsad del därav. Vidare kan stödet utgå med samma eller med olika belopp för skilda produkter.

Vid utvärderingen av alternativen har gruppen använt sig av två kriterier.

1. Systemet bör utformas på ett sådant sätt att varvens marknads- och affärsmässiga optimering av sin verksamhet på längre sikt underlättas. Systemet bör med andra ord utformas så att "felaktiga" företagsekonomiska affärsslut inte träffas i syfte att maximera stödet.
2. Systemet bör vara enkelt, dvs. möjligt att mäta och kontrollera inom ramen för befintliga administrativa resurser.

Efter att ha analyserat för- och nackdelar med olika tekniska lösningar har gruppen stannat för att föreslå följande modell.

Under den treårsperiod som lånedelen av stödet avvecklas bör för det första året, dvs. år 1981, avskrivningslån utgå motsvarande 15 % av kontraktsvärdet, för år 1982 10 % och för år 1983 5 %. Fr. o. m. år 1984 bör lån inte längre lämnas. För att erhålla jämförbarhet med stödet till beställare av fartyg avses i detta sammanhang med kontraktsvärde värdet inkl. det stöd som lämnas beställare eller varv.

Tekniskt bör storleken av avskrivningslånen beräknas på följande sätt. För vart och ett av de privata mindre och medelstora varven utarbetas en plan för kapacitetsutvecklingen åren 1981–1983. Kapaciteten bör inte överskrida den nuvarande. Det får ankomma på nämnden för fartygskreditgarantier att pröva och godkänna planerna. För Svenska

Varvs del görs motsvarande beräkning utifrån den totala volym som har angivits i koncernens strukturplan för storvarven. Lån bör beräknas med utgångspunkt från produktionstimmar och från nämnda procentsatser för kontraktsbeloppen.

För år 1981 uppstår vissa övergångsproblem genom att varven fått beställarstöd för viss del av produktionen. Gruppen föreslår att antalet stödberättigade produktionstimmar minskas för detta år med det antal som åtgår för produktionen för beställarstöd.

Den nuvarande formen för stödet, dvs. lån som dock kan skrivas av under vissa angivna förutsättningar bör bibehållas.

Gruppen föreslår följande modell.

Lånen blir tolvåriga, med fem års amorteringsfrihet. Marknadsränta utgår efter fem år. Eftergift kan ske med belopp som motsvarar vad varvet investerar i rationaliseringshöjande syfte och i marknads- och utvecklingsarbete. I vissa fall kan det vara motiverat av soliditetsskäl att medge ytterligare eftergifter. Detta bör ankomma på regeringen.

#### 5.4 Fartygskreditgarantier, exportstöd m. m.

Vissa ändringar av reglerna för fartygskreditgarantier och garantier för beställare av fartyg bör vidtas som en följd av förslaget att avskrivningslånen lämnas till varven i stället för till beställare av fartyg.

Vad avser garantier under byggnadstiden gäller enligt den praxis som fullmäktige i riksgäldskontoret tillämpar att högst 70 % av kontraktspriset garanteras av staten. En oförändrad praxis skulle i realiteten medföra att finansieringsgraden sjunker. Skälet är att kontraktspriset för fartygen har kunnat hållas över världsmarknadspriset genom avskrivningslånen till beställare av fartyg. Då dessa nu föreslås försvinna kommer kontraktspriserna på fartygen att sjunka och normalt sett vara lägre än varvens självkostnader för fartygen. För att kompensera varven härför bör garantier under byggnadstiden kunna lämnas upp till 80 % av kontraktspriset för fartyget. Höjningen möjliggör för varven att i stort sett bibehålla en oförändrad självfinansieringsgrad.

För finansieringen efter leverans lämnas som tidigare här nämnts lån och garantier till 95 % av kontraktspriset, varav garantierna normalt motsvarar högst 70 % av kontraktspriset. Då lånen föreslås upphöra skulle oförändrade regler medföra att beställarnas kontantinsats ökar från lägst 5 % till lägst 30 % av kontraktspriset. I det besvärliga ekonomiska läget för rederierna vore en sådan höjning orealistisk. Å andra sidan har fraktnivåerna förbättrats och det kan därför vara rimligt att ett mindre steg tas mot mer normala finansieringsvillkor. Gruppen föreslår därför, att kontantinsatsen höjs från lägst 5 % till lägst 10 % av kontraktspriset och att följaktligen garantierna höjs från högst 70 % till högst 90 % av kontraktspriset.

Någon ändring av löptiden för de lån som garanteras bedöms inte vara nödvändig, utan den tolvåriga löptiden bör bibehållas.

För exportorder får självfallet liksom hittills reglerna inom OECD, dvs. högst 80 % av kontraktetspriset under längst 8,5 år få garanteras, tillämpas.

För att få en mer överskådlig bild av det statliga garantiengagemanget för fartygskreditgarantier och garantier till beställare av fartyg bör en teknisk förändring göras i garantisystemet. De båda ramarna för respektive typ av garantier bör slås samman till en gemensam ram. Denna ram bör fortsättningsvis anges som ett högsta belopp för storleken av de utestående garantierna under en viss tidsperiod. Denna teknik används för övrigt redan beträffande ramen på 17 000 milj. kr. för fartygskreditgarantier.

För att varven skall få en tillräcklig framförhållning i sin planering bör garantier kunna ges för kontrakt som tecknas senast den 31 december 1983.

Mot bakgrund av den inom Svenska Varv beslutade kapacitetsminskningen behöver ramen för fartygskreditgarantier inte utökas utöver de sammanslagna ramarna om vardera 17 000 milj. kr. och 6 665 milj. kr. för fartygskreditgarantier resp. garantier till beställare av fartyg. Det är sålunda tillräckligt för perioden t. o. m. år 1983 med en ram om 23 665 milj. kr. för garantier till svensk varvsindustri och till beställare vid svenska varv.

*Bilaga 4*

SAMMANFATTNING AV (Ds I 1979: 8)  
BETÄNKANDE AV UTREDNINGEN (I 1979:03)  
OM ÖVERSYN AV HANDLÄGGNINGEN AV  
ÄRENDEN OM FARTYGSKREDITGARANTIER  
M. M. SAMT SAMMANSTÄLLNING AV REMISS-  
YTTRANDEN

---

Utredare har varit Hans Svahn. Tord Arnerup och Lars Rekke har tjänstgjort som experter medan Rune Brenner varit sekreterare och Hertha Bengtsson bitr. sekreterare.

---

**Innehåll**

1 Inledning .....	107
2 Nuvarande ordning .....	107
2.1 Utredningsdirektiven m. m. ....	110
2.2 Inhämtade synpunkter på handläggningsordningen .....	111
2.3 Handläggningstider .....	111
2.4 Behovet av snabb handläggning .....	112
2.5 Förstärkningar – rationaliseringar .....	112
2.6 Ändrad beslutsordning .....	113
2.7 Frågor om besvärsordning .....	121
2.8 Förstärkning av FKN:s kansli .....	123
3 Remissyttranden .....	123

## 1 Inledning

Staten har sedan början av 1960-talet lämnat kreditgarantier för att underlätta de svenska varvens refinansiering av kundkrediter resp. finansiering av pågående produktion. Stödet har under senare år snabbt byggts ut och riktlinjerna för det har ändrats flera gånger. Sedan år 1977 lämnas lån och garantier också till beställare av fartyg. Samma år infördes även ett likviditetsstöd i form av kreditgarantier till svenska rederiföretag.

Fråga huruvida statligt stöd skall beviljas beställare av fartyg prövas av regeringen. I övrigt ankommer prövningen av stödfrågor i princip på riksgäldskontoret (RGK).

Nämnden för fartygskreditgarantier (FKN) inrättades den 1 juli 1976 som ett rådgivande organ åt regeringen och RGK i stödärenden.

Stödärendena kräver i regel en snabb handläggning. Den nuvarande beslutsordningen har kritiserats varvid bl. a. anförts att den innebär risker för onödigt långa handläggningstider och ett inte ändamålsenligt dubbelarbete.

## 2 Nuvarande ordning

Kreditvillkoren har under en längre tid spelat en framträdande roll i den internationella varvskonkurrensen. Varvens ökade kundkreditgivning har medfört ett successivt växande upplåningsbehov. För finansiering av kundfordringar har de svenska varven utnyttjat såväl inhemska som utländska kredit- och kapitalmarknader.

Varvens ökade upplåning har ställt frågan om säkerheter i förgrunden. En utbyggnad och förbättring av realsäkerhetsinstitutet skedde under 1960-talet. Av avgörande och successivt ökande betydelse har emellertid varit det statliga *fartygskreditgarantisystemet* som infördes år 1963 (prop. 1963: 28, SU 1963: 40, rskr 1963: 100).

Fartygskreditgarantisystemet var till en början av blygsam omfattning. Redan under 1960-talet råkade emellertid varvsindustrin i ekonomiska svårigheter och det blev efter hand nödvändigt att avsevärt öka stödet. Ett särskilt bekymmersamt läge för varvsindustrin uppkom genom händelserna på den internationella oljemarknaden under hösten 1973, då en betydande och långvarig obalans uppstod på främst oljefraktmarknaden. Sedan mitten av 1970-talet har stödet snabbt måst byggas ut och riktlinjerna för det har ändrats flera gånger.

De nu gällande riktlinjerna för fartygskreditgarantisystemet antogs av riksdagen hösten 1978 (prop. 1978/79: 49, NU 1978/79: 17, rskr 1978/79: 115). De närmare föreskrifterna finns i förordningen (1976: 482) om fartygskreditgaranti m. m. (omtryckt 1978: 994).

Fartygskreditgarantisystemet innebär att staten genom att ställa garantier underlättar varvens refinansiering av kundkrediter resp. finansiering av pågående produktion. Garantiramarna fastställs av riksdagen som ett högsta belopp för storleken av de utgående garantierna under en viss tidsperiod. F. n. gäller till utgången av år 1981 – inkl. tidigare gällande garantier – en ram för garantier till varvsindustrin om 17 000 milj. kr. Här ingår garantier till alternativ produktion vid varven. Statens åtaganden för fartygskreditgarantier uppgick den 30 juni 1979 till ca 10 900 milj. kr.

Kreditgaranti kan meddelas för tre olika slag av lån, nämligen refinansieringslån, fartygsbyggnadslån och beställares borgenslån. Den senare lånetypen avser lån som beställaren tar upp med borgen från varvet. Oberoende av låneform gäller att garanti får ställas för lån med en löptid av i princip högst 15 år. För refinansieringslån och fartygsbyggnadslån innebär garantin att staten tecknar s. k. *proprieborgen*. I fråga om beställares borgenslån ställs garantier som närmast är att betrakta som *efterborgen*. För kreditgaranti skall ställas säkerhet hänförlig till fartyg som kan bli föremål för garantistöd.

Mot bakgrund av varvens otillfredsställande orderläge och en väntad ökning av fartygspriserna mot slutet av 1970-talet infördes år 1976 (prop. 1975/76: 121, NU 1975/76: 73, rskr 1975/76: 386) särskilda garantier för *produktion av fartyg i varvens egen regi*, dvs. fartyg som byggs för varvens egen räkning för försäljning till extern köpare vid senare tillfälle. Riksdagen beslöt hösten 1978 att ytterligare garantier för lagerproduktion inte skall ges.

Genom beslut av riksdagen våren 1977 (prop. 1976/77: 139, NU 1976/77: 53, rskr 1976/77: 343) infördes i syfte att underlätta beställningar av fartyg vid svenska varv ett särskilt statligt *stöd till beställare av fartyg*.

Riktlinjerna för stödet modifierades år 1979. Stödet omfattar nu sådana beställningar som görs senast den 31 mars 1980 och där fartyget levereras senast den 31 mars 1981.

Stödet till fartygsbeställare ges i form av dels avskrivningslån som kan uppgå till 25 % av kontraktspriset, dels kreditgarantier intill 70 % av kontraktspriset. Till lån är knuten en återvinningsrätt för staten. De närmare villkoren för stödet finns angivna i förordningen (1977: 500) om statligt stöd till beställare av fartyg (omtryckt 1978: 995, ändrad 1979: 555).

För garantier till beställare gäller f. n. – inkl. tidigare bemyndigande – en ram om 6 665 milj. kr. Statens åtaganden uppgick den 30 juni 1979 till 1 294 milj. kr. För lån har anvisats sammanlagt 2 460 milj. kr. Härav hade den 30 juni 1979 758 milj. kr. tagits i anspråk.

Med anledning av rederinäringens svåra ekonomiska situation infördes under år 1977 ett tidsbegränsat likviditetsstöd i form av statliga *kreditgarantier till svenska rederiföretag* (prop. 1976/77: 146, TU 1976/77: 26, rskr 1976/77: 344). Kreditgaranti får sedan riksdagen beslutat förlänga stödet ges t. o. m. den 30 juni 1980 (prop. 1978/79: 116, TU 1978/79: 20, rskr 1978/

79: 276). För stödet gäller en ram om 500 milj. kr. Statens åtagande uppgick den 30 juni 1979 till 106 milj. kr. Närmare föreskrifter om garantierna finns i förordningen (1977: 497) om statlig kreditgaranti till svenskt rederiföretag (ändrad senast 1979: 259).

För att de svenska varven skall kunna *sälja fartyg till utvecklingsländer* med förmånliga villkor har riksdagen anvisat 125 milj. kr. att användas som stöd härför (prop. 1978/79: 49, NU 1978/79: 17, rskr 1978/79: 115). Stöd kan lämnas för fartyg som beställs före den 1 juli 1980 och skall levereras före utgången av år 1981. Regeringen har den 23 maj 1979 och den 28 juni 1979 meddelat närmare föreskrifter för stödet.

Riksgäldskontorets (RGK:s) huvuduppgift är att ta upp lån och att förvalta lån till staten. Alltsedan fartygskreditgarantisystemet infördes har fullmäktige i RGK också haft till uppgift att ikläda staten garantierna. Denna ordning gäller alltså. Fullmäktige kan eller skall hänskjuta vissa ärenden till regeringens prövning. Fråga huruvida statligt stöd (garanti eller lån) skall beviljas beställare av fartyg prövas av regeringen. I övrigt prövas frågor som gäller sådant stöd av RGK. Fullmäktige prövar också med undantag för vissa frågor, som ankommer på regeringen att pröva, ärenden om kreditgarantier till rederiföretag.

RGK har f. n. 116 anställda, varav 33 handläggande och 83 övrig personal. Fartygskreditgarantierna samt beställar- och redarstödet sysselsätter – omkräknat på helårsarbetande – ca 4,5 handläggare och ca 2 av övrig personal. RGK utfärdar och förvaltar garantier och administrerar i övrigt stödet.

Nämnden för fartygskreditgarantier (FKN) inrättades den 1 juli 1976 (prop. 1975/76: 121, NU 1975/76: 73, rskr 1975/76: 386) som ett rådgivande organ åt regeringen och RGK i nu aktuella ärenden. Nämnden har sålunda enligt instruktionen (1979: 459) till uppgift att yttra sig till RGK eller regeringen i frågor om fartygskreditgaranti, beställarstöd och redarstöd. Nämnden skall bl. a. bedöma de risker som är förenade med statligt garantiåtagande eller långivning och i övrigt pröva förutsättningarna för att stöd skall lämnas. Häri ligger bl. a. att FKN, såvitt gäller fartygskreditgarantier och beställarstöd, bedömer varvets och beställarens ekonomiska möjligheter att fullfölja kontraktet liksom det beställda fartygets marknadsutsikter och därmed förmåga att generera intäkter. I uppgiften ingår vidare att utreda värdet av de säkerheter sökanden kan erbjuda och att bedöma beställarens betalningsförmåga. Det åligger vidare nämnden att beakta kravet att garanti eller långivning anpassas till förutsättningarna vad gäller sysselsättningsutvecklingen vid enskilda varv.

Nämnden har en styrelse bestående av ordförande, två vice ordförande och högst nio andra ledamöter. I styrelsen finns representanter för bl. a. departement, RGK och bankväsendet. Hos nämnden finns ett utskott, som avgör frågor som inte skall avgöras av styrelsen och som denna överlämnar till utskottet. Kansliet består f. n. av en kanslichef, fem handläggare, varav en med halvtidstjänst, och två assistenter.

Beträffande såväl varvsstödet som redarstödet gäller att RGK kan utfästa sig att vid senare tidpunkt utfärda kreditgaranti mot viss säkerhet (garantiutfästelse). I fråga om beställarstödet kan regeringen medge att fullmäktige utfäster sig att vid senare tidpunkt utfärda kreditgaranti eller lämna lån.

Utfästelsen innebär, såvitt avser fartygskreditgaranti och beställarstöd, att visst projekt godtas som garanti- och i förekommande fall lånegrundande. Sökanden tillförsäkras genom utfästelsen med bindande verkan visst utrymme inom de av riksdagen fastställda ramarna.

Beslut om utfärdande av garanti och beviljande av lån är helt skilt från utfästelsebeslutet. Vid utfärdandet beaktas utfästelsen med avseende på att säkerheterna är godtagna som säkerhet för garanti och lån. Projektet som sådant prövas inte på nytt i samband med utfärdandet. I praxis utnyttjas möjligheten att i ett tidigt skede av ett projekt få en utfästelse om garanti eller lån så gott som undantagslöst. Ansökan om att garanti skall utfärdas eller lån lämnas görs ofta långt senare.

FKN yttrar sig regelmässigt till RGK i ärenden om garanti- eller låneutfästelse men endast rent undantagsvis i anslutning till ärenden om utfärdande av garanti eller lämnande av lån.

Arbetsfördelningen mellan FKN och RGK är i grova termer den att nämnden bedömer ärendena från ekonomisk synpunkt och sysselsättningsynpunkt medan RGK:s granskning särskilt är inriktad på att villkoren för det lån som garanteras är godtagbara, bl. a. i jämförelse med villkoren för statens egen upplåning och för att erforderliga säkerheter finns. RGK har emellertid, bortsett från de fall som prövas av regeringen, hela beslutsansvaret. Frågor om bidrag vid fartygsexport till utvecklingsländer prövas av regeringen efter yttrande av FKN och RGK.

## 2.1 Utredningsdirektiven m. m.

Stödärendena kräver i regel en snabb handläggning. Den nuvarande beslutsordningen har kritiserats från utgångspunkten att den innebär risk för onödigt långa handläggningstider och även för ett inte ändamålsenligt dubbelarbete. Sveriges Varvsindustriförening har i skrivelse till chefen för industridepartementet den 15 september 1978 särskilt framhållit betydelsen av en snabb behandling av ansökningar om avskrivningslån inom beställarstödet ram. Näringsutskottet har (NU 1978/79: 17 s. 42) uttalat sig för en översyn av beslutsordningen och framhållit att det är angeläget att man undersöker möjligheterna att förkorta handläggningstiderna.

I direktiven för utredaren framhålls att handläggningen av ärenden om stöd till varv och rederier bör allsidigt belysas. Vidare bör åtgärder för att förkorta handläggningstiderna samt förbättra och förenkla hanteringsordningen föreslås. Frågan om var beslutanderätten i stödfrågorna skall läggas i fortsättningen bör övervägas.

## 2.2 Inhämtade synpunkter på handläggningsordningen

Utredaren har inhämtat synpunkter på den nuvarande handläggningsordningen från bl. a. företrädare för RGK, FKN, varven och rederierna. Från varvens och rederiernas sida har starkt betonats att det är nödvändigt att stödärendena behandlas snabbare än som nu är fallet. Konkurrenten på marknaden är sådan att även små tidsvinster kan vara betydelsefulla. Kravet på snabbhet gör sig särskilt starkt gällande på utfästelsestadiet, när förhandlingar med kunden ofta fortfarande pågår. Ett genomgående tema i dessa synpunkter är att den nuvarande ordningen med ett rådgivande och ett beslutande organ i ärenden om utfästelser innebär fördröjning och risk för dubbelarbete. Flertalet företrädare för varven och rederierna anser att beslutsfunktionerna i mesta möjliga utsträckning bör överföras till FKN. I första hand gäller detta utfästelserna.

Sveriges Varvsindustriförening har särskilt framhållit betydelsen av att ansökningar om avskrivningslån behandlas snabbt. Förutom utfästelsebeskeden anser föreningen att också besluten om omedelbar avskrivning av avskrivningslånen bör överföras från regeringen till FKN.

RGK har särskilt pekat på att huvuddelen eller ca 80 % av garantierna numera avser lån i utländsk valuta och att staten själv har en betydande upplåning utomlands. Den statliga upplåningen och garantigivningen måste samordnas och detta talar starkt för att garantier även framgent bör utfärdas och förvaltas av RGK.

Riksgäldsdirektören och chefen för FKN:s kansli har i ett gemensamt yttrande bl. a. anfört att de resurser som krävs för riskprovningen i samband med utfästelsebesluten i huvudsak byggts upp inom FKN och att skäl därför kan anföras för att FKN övertar besluten i utfästelseärendena. Frågor om utfärdande av garantier och beviljande av lån, amorteringsansstånd samt ägarbyten bör dock enligt deras mening fortfarande avgöras av RGK.

## 2.3 Handläggningstider

Utredaren har låtit göra en genomgång av samtliga stödärenden som inkommit till FKN under år 1978. Genomgången har utvisat att handläggningstiderna varierar kraftigt. I normalfallet uppgår handläggningstiden inbegripet expediering av de ärenden som inte underställs regeringen till ca 60–70 dagar. Härav faller på FKN ca 40–50 dagar och på RGK ca 20–25 dagar. I de fall ett ärende underställs regeringens prövning tillkommer ca 50–60 dagar. Expedieringstiden inom FKN uppgår vanligen till ca 14 dagar medan den inom RGK normalt är ca 5–6 dagar.

Beträffande ärenden om utfärdande av garanti eller beviljande av lån, vilka sällan remitteras till FKN, varierar handläggningstiderna kraftigt beroende på ärendenas karaktär.

## 2.4 Behovet av snabb handläggning

Erfarenheterna ger vid handen att det krävs snara beslut i stödärendena. Särskilt gäller detta i fråga om beställarstödet. I dessa ärenden är det nödvändigt att beställaren snabbt kan få besked om statligt stöd kan påräknas eller om beställningen måste läggas utomlands. Från varvens och rederiernas sida har man starkt understrukit önskvärdheten av att handläggningen, särskilt av beställarstödsärenden, går snabbare än som nu är fallet.

Utredaren har förståelse för att varven och rederierna i det utsatta läge de befinner sig anser det angeläget att besked i stödärenden lämnas utan onödig tidsutdräkt. Det har framhållits att konkurrensen ofta är sådan att bara någon eller några dagars försening kan avgöra om en order skall läggas i Sverige eller utomlands. Allt bör därför givetvis göras för att påskynda ärendehantering.

Å andra sidan finner utredaren det angeläget att påpeka att kraven på en allsidig och noggrann prövning av stödärendena inte kan efterges. Varje enskilt ärende gäller i regel betydande värden och innebär stora ekonomiska risker för staten. Sammantaget gäller det utomordentligt stora belopp. Här kan nämnas att FKN enbart under år 1978 tillstyrkte ansökningar om beställarstöd för mer än 5 000 milj. kr. Det är att märka att beställarstöd i form av kreditgaranti och lån kan beviljas med upp till 95 % av priset för beställt fartyg och att marknadspriset för flertalet fartygstyper f. n. väsentligt understiger självkostnaden för byggande av fartyg vid varven i Sverige. FKN inrättades för att man skulle få en allsidig prövning av riskerna med de statliga garantiåtagandena. Sedan nämnden inrättades har svårigheterna för de närmast berörda branscherna ökat och statens risker i motsvarande mån accentuerats. Det kan såsom redan antytts inte ifrågakomma att ge avkall på de syften som låg bakom tillskapandet av FKN.

Vad som sagts om behovet av en ingående prövning närmast med avseende på FKN gäller givetvis i lika mån RGK.

Utredaren övergår nu till att bedöma frågan i vilken utsträckning det är möjligt att med beaktande av kravet på en allsidig och noggrann prövning förkorta handläggningstiderna. Till en början diskuteras härvid spörsmål om behovet av förstärkningar av resp. myndigheter och rationaliseringar av verksamheten inom dessa. Härefter prövas möjligheterna att genom en ändrad beslutsordning nå tidsvinster.

## 2.5 Förstärkningar – rationaliseringar

Bakgrunden till övervägandena är i huvudsak följande.

Inom FKN har under den senaste tiden flera initiativ tagits för att effektivisera verksamheten. Sålunda har på initiativ av FKN genom instruktionsändring bestämts att hos nämnden skall finnas ett utskott som

kan avgöra ärenden, som inte är av principiell betydelse eller gäller större belopp. Också chefen för FKN:s kansli kan avgöra vissa ärenden.

I fråga om RGK har handläggarkompetensen vad gäller varvs- och redaristödet successivt förstärkts. Vidare har riksdagen på förslag av fullmäktige beslutat om ny organisation av RGK fr. o. m. den 1 juli 1979.

Syftet med den nya organisationen har varit att skapa en effektivare organisation såväl när det gäller kapacitet att möta dagens krav som förmåga till anpassning till ändrade förhållanden. Funktionerna för planering och samordning samt för personaladministration och utveckling har förstärkts. Vidare har verksamhetens kapacitet förstärkts och en ny enhetsindelning införts. Bl. a. har en sakenhet benämnd garanti- och rättsheten bildats bl. a. för de uppgifter rörande kreditgaranti m. m. vilka tidigare åvilade sekretariatet inom kanslibyrån. Genom ändringar i lagen med reglemente för RGK har rätten att delegera beslutanderätten i bl. a. frågor om statliga garantier till riksgäldsdirektören utökats. Inom RGK planeras f. n. ytterligare personalförstärkningar.

Utredaren återkommer senare till frågan om behovet av förstärkning av FKN:s kansli. I övrigt bedömer utredaren att de åtgärder som redan vidtagits i allt väsentligt motsvarar vad som f. n. kan göras inom FKN och RGK för att förkorta handläggningstiderna. Ytterligare åtgärder synes kunna ge endast marginella tidsvinster. Utredaren vill dock peka på att FKN bör kunna ge anvisningar om kraven på den utredning som företagen måste redovisa för att FKN skall kunna ta ställning. Utredaren har fått intrycket att företagen inte alltid har klart för sig vad som behövs i detta hänseende. Infordrande av kompletterande utredning medför förseningar och tynger FKN:s kansli. Vidare bör beredningsarbetet kunna effektiviseras. Den genomgång av handläggningstider som skett ger härutöver vid handen att det normalt tar omkring två veckor innan FKN:s yttranden expedieras. Enligt utredarens mening bör denna tid kunna förkortas. Inom FKN pågår arbete med dessa frågor.

## 2.6 Ändrad beslutsordning

Kritiken mot den nuvarande ordningen har framför allt riktat in sig på att systemet med FKN som rådgivande och RGK som beslutande organ innebär risker för onödig förlängning av handläggningstiden och ett inte ändamålsenligt dubbelarbete. Närmare bestämt gäller kritiken ärenden om utfästelser eftersom FKN endast undantagsvis hörs i anslutning till ärenden om utfärdande av garanti. I fråga om det senare slaget av ärenden ger vad som framkommit under utredningsarbetet vid handen att den nuvarande ordningen i allt väsentligt uppfyller de krav på snabb handläggning som rimligen kan ställas.

Det är självklart att handläggningstiden förlängs när två myndigheter i stället för en engageras i beslutsprocessen i ett och samma ärende. Utre-

daren har sökt bilda sig en uppfattning om omfattningen av den tidsutdräkt som följer av tudelningen av ärendena mellan FKN och RGK. Utgångspunkten har härvid varit att den beredning som sker inom FKN tar i huvudsak lika lång tid oavsett om den sker inom FKN eller RGK och att ärendena inte tillförs något nytt material av väsentlig betydelse sedan de lämnat FKN. Vidare förutsätts att expedieringstiderna är desamma. FKN synes f. n. ha onormalt långa expeditionstider, men saken har uppmärksamats inom nämnden och utredaren räknar med att de kommer att förkortas. Den genomgång av handläggningstider som skett ger vid handen att RGK:s beslut normalt expedieras inom ca två till tre veckor från det FKN:s yttrande kommit RGK tillhanda. Denna tid skall jämföras med den totala handläggningstiden, som i normalfallet synes uppgå till omkring två månader (här bortses från fall som underställs regeringen). Som har framgått under föregående avsnitt har inom RGK åtgärder vidtagits för att förkorta handläggningstiderna där. Även om man kan räkna med att dessa åtminstone på sikt kan ytterligare nedbringa tidsåtgången vid RGK har utredaren dragit slutsatsen att vissa tidsvinster kan nås genom att sammanföra den handläggning som nu sker vid FKN och RGK till en myndighet. Nettotidsvinsten kan i normalfallet uppskattas till en à två veckor.

Uppdelningen på två myndigheter medför också andra nackdelar som man inte bör bortse ifrån. FKN och RGK har f. n. helt olika kompetens. FKN kan närmast beskrivas som ett riskprovande organ medan RGK framför allt har kompetens i frågor som gäller statlig upplåning och vad som sammanhänger därmed.

På utfästelsestadiet står riskbedömningen i centrum. Varven och rederierna torde – med rätta – uppfatta situationen så att nämnden i sak har det avgörande inflytandet i dessa frågor. Formellt har emellertid RGK hela beslutsansvaret. Detta är en uppenbar olägenhet bl. a. när en sökande vill under hand diskutera t. ex. uppläggningsen av en ansökan eller utsikterna att få bifall till en sådan. Nämnden har emellertid med sin rådgivande ställning svårt att lämna besked i sådana frågor och detsamma gäller – ehuru av andra skäl – RGK. Inte ens när nämnden yttrat sig till RGK kan den sökande, även om RGK i regel följer FKN:s rekommendationer, förlita sig på att FKN:s bedömning står sig. De sökande torde allmänt uppfatta RGK:s handläggning av utfästelseärenden som en onödig omgång.

Enligt direktiven skall utredaren överväga var beslutanderätten i stödfrågorna skall läggas i fortsättningen.

Utredaren har övervägt *tre olika alternativ* till ändrad kompetensfördelning mellan FKN och RGK. Alternativerna innebär i huvudsak följande.

A. RGK behåller hela ansvaret för stödverksamheten och övertar FKN:s funktioner.

B. FKN övertar ansvaret för stödverksamheten.

C. FKN får rätt att med bindande verkan för staten lämna utfästelser om garantier och lån medan RGK utfärdar garantier och beviljar lån.

Vad först gäller *alternativ A* talar främst behovet av samordning mellan garantigivningen och den statliga upplåningen för det. RGK har i fråga om samordningsbehovet anfört i huvudsak följande.

Garantigivningen har sedan några år tillbaka i växande grad gällt lån som tagits upp utomlands. Samtidigt har statens egen utlandsupplåning ökat kraftigt. Garantigivningen har på så sätt fått en ny dimension. Vid bedömningen av en stats kreditvärdighet betraktar nämligen långivarna de statsgaranterade utlandslånen som en belastning på kreditvärdigheten som är i det närmaste likvärdig med de direkta statslånen. Ur risksynpunkt för långgivaren är det statsgaranterade lånet praktiskt taget jämställt med ett statslån. Detta avspeglar sig bl. a. i räntekostnaden. Det är viktigt att en enskild låntagare med statsgaranti inte bryter sig ut ur det mönster som har utbildats och går med på för generösa villkor. För bästa effekt av den samlade statliga och statsgaranterade utlandsupplåningen bör den också fördelas på lämpligt sätt i tiden och på olika marknader. Vidare bör garantiavtalen och de underliggande låneavtalen utformas så att de bestämmelser som gäller staten som garantigivare så nära som möjligt överensstämmer med dem som staten ikläder sig i andra garantiavtal och i sina direkta låneavtal.

Enligt regeringsformen skall ett organ under riksdagen svara för den statliga upplåningen. RGK har genom särskild lagstiftning fått i uppdrag att vara detta organ. I fråga om statlig garantigivning finns ingen motsvarande reglering. I praxis svarar RGK för merparten av den statliga garantigivningen men även flera andra myndigheter har befogenhet att på statens vägnar utfärda garantier. Med något undantag rör det sig emellertid om garantier för lån inom landet.

Merparten av de garantier som beviljas inom stödsystemets ram avser lån som varven och rederierna tar upp på den internationella marknaden. Vad RGK anfört om behovet av samordning mellan den statliga upplåningen och garantigivningen talar starkt för att garantierna även framgent bör utfärdas och förvaltas av RGK. Det kan då tyckas ligga nära tillhands att låta RGK överta även FKN:s funktioner. Utredaren anser sig emellertid av följande skäl inte kunna förorda detta alternativ.

I samband med att FKN inrättades anfördes i prop. 1975/76: 121 att det nuvarande garantisystemet på sikt bör ersättas av ett affärsmässigt inriktat system. Närmast torde härvid ha åsyftats ett system liknade det som nu administreras av Exportkreditnämnden (EKN). Tanken på att organisatoriskt anknyta FKN till EKN avvisades emellertid under hänvisning till att en sådan knytning i viss mån skulle föregripa ställningstagandet till det mera långsiktiga fartygskreditgarantisystemets utformning och organisatoriska inplacering. Detta talade för att FKN borde bli fristående under industridepartementet. Sedan beslutet att inrätta FKN fattades har beställarstödet och redarstödet tillkommit. Båda stödformerna är tidsbegränsade och det har starkt betonats att fråga är om tillfälliga arrangemang i avbidan

på att sjöfarts- och varvskrisen är övervunnen. Ett inordnande av nämnden och dess kansli i RGK skulle otvivelaktigt innebära att en mer fast organisation tillskapades, vilket – med hänsyn till att fråga delvis är om temporära stödsystem – vore olyckligt. Vidare skulle på samma sätt som anfördes i fråga om en organisatorisk anknötning av FKN till EKN ställningstagandet till utformningen av ett mer långsiktigt fartygskreditgarantisystem i viss mån föregripas.

Även konstitutionella skäl talar enligt utredarens mening för att RGK inte bör överta FKN:s kreditbedömningsfunktioner. Utredaren vill härom anföra följande.

Regeringsformen bygger på en uppdelning av statens uppgifter på olika organ. Riksdagen är det högsta statsorganet. På den ensam ankommer att stifta lag. Riksdagen beslutar vidare om skatt till staten och bestämmer hur statens medel skall användas (finansmakten).

Riksdagen har till sitt förfogande två verk på finansmaktens område, riksbanken och RGK. Riksbanken är landets centralbank och har monopol på sedelutgivningsrätten. RGK blev ett riksdagens organ år 1789 i samband med att riksdagen övertog ansvaret för statsskulden. Detta ansvar har sedan dess bestått. RGK:s huvuduppgift är som förut nämnts att ta upp lån och att förvalta lån till staten. Vid sidan härav har RGK enligt särskilda riksdagsbeslut ställt garantier för ett stort antal statliga verk och företag. Nära besläktad härmed är garantigivningen till varv, beställare av fartyg och redare.

Regeringen styr riket. Vad den styrande makten innebär är inte definierat i regeringsformen. Allmänt torde gälla att den styrande funktionen är en restfunktion i relation till riksdagens funktioner. Ett viktigt element är förordningsmakten. Allt som ligger utanför lagområdet och som inte heller skall beslutas av riksdagen ligger under regeringens kompetens direkt på grund av regeringsformen, (restkompetensen; RF 8:13). Detta innebär bl. a. att den statliga förvaltningen i princip ligger under regeringens normgivning. Restkompetensen omfattar också bidragsförfattningar och andra författningar som inte kan sägas innebära ingrepp i personliga eller ekonomiska förhållanden. En sak för sig är att en statsbidragsförfattning förutsätter ett anslagsbeslut av riksdagen till vilket kan vara knutna villkor som binder regeringen mer eller mindre. På regeringen ankommer traditionellt också att avgöra ett stort antal förvaltningsärenden av skiftande natur. Till väsentlig del innefattar de en tillämpning av lagar och andra författningar på konkreta fall.

Handläggningen av förvaltningsärenden, som inte är förbehållna regeringen, avgörs av förvaltningsmyndigheterna. Hit hör bl. a. de centrala ämbetsverken och länsstyrelserna. Även FKN är en statlig förvaltningsmyndighet. Förvaltningsmyndigheterna är underställda regeringen i den mån de inte är myndigheter under riksdagen. Till den sistnämnda kategorin hör som redan nämnts bl. a. RGK.

Förvaltningsmyndigheterna har att inom sina resp. behörighetsområden självständigt träffa sina avgöranden. Varken riksdagen eller regeringen får bestämma hur förvaltningsmyndighet skall besluta i särskilt fall i ärende som rör myndighetsutövning mot enskild eller som rör tillämpning av lag. Till myndighetsutövning hör bl. a. att besluta om stödåtgärder åt enskilda. Däremot är förvaltningsmyndigheter som lyder under regeringen i princip skyldiga att följa de föreskrifter av allmän natur eller direktiv för särskilda fall som regeringen meddelar i ärenden som inte gäller myndighetsutövning. Regeringens direktivrätt gäller inte organ som lyder under riksdagen, dvs. bl. a. RGK.

Dualismen i vårt statsskick mellan riksdag och regering har med parlamentarismens genomförande minskat i betydelse. Alltjämt är den dock en realitet.

Utfärdandet av närmare föreskrifter om stödsystemen och handhavandet i övrigt av dessa är otvivelaktigt en regeringsangelägenhet. Ur strikt konstitutionell synpunkt borde stödärendena således rätteligen prövas av regeringen eller myndighet som är underställd regeringen.

Den nuvarande ordningen innebär att RGK prövar stödärendena enligt av regeringen utfärdade förordningar. I förordningarna har riksdagens uppdrag till RGK kommit till uttryck på så sätt att däri anges att frågor om garanti eller annat stöd enligt riksdagens beslut prövas av RGK. Praktiskt sett har ordningen fungerat väl men den är konstitutionellt sett inte oantastlig och den innebär uppenbara olägenheter när regeringen skall utöva sin direktivrätt. Enligt utredarens mening är de betänkligheter som kan resas mot systemet tillräckligt starka för att man i varje fall inte skall gå vidare på den inslagna vägen och låta RGK överta FKN:s funktioner.

Om ett sådant övertagande skall ske måste RGK förses med den kompetens beträffande kreditbedömning m. m. som f. n. finns representerad i FKN. Enklast kan behovet av sådan expertis tillgodoses på så sätt att nämnden knyts till RGK som ett rådgivande organ. Ett annat alternativ är att RGK:s beslutanderätt — efter mönster av valutastyrelsen — utövas av en särskild styrelse sammansatt på så sätt att all expertis som behövs för prövning av stöd finns representerad. Vilket alternativ man än väljer måste nämndens kansli knytas till RGK.

För *alternativ B* talar främst att FKN redan nu har det i sak avgörande inflytandet i ärenden om utfästelse av garanti. Det kunde ur det perspektivet vara en nära till hands liggande lösning att låta FKN överta beslutsansvaret inkl. utfärdandet av garantier och lån.

Starka skäl kan emellertid anföras mot en sådan lösning. Framför allt vad som nyss anförts om behovet av samordning mellan den statliga garantigivningen och upplåningen talar mot den. Inom RGK är arbetet med garantigivningen integrerat med upplåningsverksamheten. Uppenbarligen är detta en ändamålsenlig ordning som inte bör frångås utan tungt vägande skäl.

Också praktiska skäl kan anföras mot alternativ B. Om det skulle genomföras blev det nödvändigt att låta FKN överta administrationsansvaret också för nu utestående garantiåtaganden om över 12 000 milj. kr. Detta skulle förutsätta en betydande förstärkning av FKN:s kansli och risk för splittring av den personal vid RGK som nu sysslar med förvaltningen av garantierna. FKN:s roll som expertorgan med möjligheter till snabb och flexibel kreditbedömning skulle vidare kunna förvandlas till en ren administrationsfunktion.

Utredaren anser sig med hänsyn till det anförda inte kunna förorda alternativ B.

Vad slutligen gäller *alternativ C* vill utredaren anföra följande.

Som har framgått i det föregående kan man i ett stödärende urskilja två olika skeden, utfästelseskedet och utfärdandeskedet. Ansökan om utfärdande av garanti eller beviljande av lån sker ofta lång tid efter det att utfästelse har lämnats. Utfästelsen är bindande för staten och innebär att sökanden tillförsäkras ett visst utrymme av den av riksdagen beviljade garantiramen. Den syftar till att företaget skall kunna föra kontraktsförhandlingar i förlitan på att stöd lämnas om avslut kommer till stånd. På utfästelsestadiet sker en prövning av statens risktagande. FKN har inrättats för att göra denna bedömning och detta avspeglar sig i nämndens sammansättning och kansliresurser. Det torde ha förutsatts att RGK inte utan starka skäl skall frångå den ståndpunkt FKN kommit till. RGK har också endast rent undantagsvis avvikit från nämndens rekommendationer.

I samband med att garanti utfärdas kontrollerar RGK bl. a. att villkoren för det lån som skall garanteras är godtagbara och att erforderliga säkerheter finns. RGK har byggt upp en sådan kompetens i de frågor det här gäller och remiss till nämnden sker bara om förhållandena ändrats i jämförelse med vad som förutsattes när utfästelsen lämnades.

Reellt sett är skillnaden mellan den nuvarande ordningen och alternativ C inte särskilt stor. Fördelarna med att överföra den formella beslutanderätten i utfästelsefrågor till FKN är dels att man vinner tid, dels att ansvarsförhållandena formellt anpassas till vad som nu sakligt sett gäller. Sammantagna är dessa fördelar inte oväsentliga.

Mot alternativ C har inväntats att innebörden därav är att RGK har att fullgöra en prestation som en under regeringen lydande myndighet beslutat om och att RGK inte kan anmodas att göra något av en sådan myndighet.

Enligt utredarens mening grundar sig denna invändning på en felsyn. Innebörden av en utfästelse är att staten på vissa villkor gentemot den sökande blir med bindande verkan förpliktad att vid senare tidpunkt utfärda garanti mot viss säkerhet eller lämna lån. Härefter ligger ingen anmodan till den myndighet som senare skall slutligt bevilja stödet. Vid ett genomförande av alternativ C kommer RGK:s befattning med stödärenden att grundas inte på en anmodan från FKN utan på ett bemyndigande från riksdagen att bevilja stöd för vilket utfästelse har lämnats. En sådan ordning står inte i strid med RGK:s konstitutionella ställning.

Det har vidare sagts att en ordning där en myndighet fattar beslut som en annan myndighet har att ta det fulla ansvaret för strider mot grundläggande förvaltningsrättsliga principer. Inte heller denna invändning synes bärande. För det första har självfallet varje myndighet det fulla tjänsteansvaret för de beslut den fattar. För det andra har staten, inte RGK såsom myndighet, det ekonomiska ansvaret för de nu ifrågavarande stödsystemen.

Vissa praktiska olägenheter är givetvis alltid förenade med en ordning som innebär att två olika myndigheter beslutar i delar av vad som egentligen är ett ärende. Skillnaden mellan utfästelseskedet och utfärdandeskedet är emellertid tidsmässigt och i övrigt så markant att några mer väsentliga olägenheter inte behöver uppkomma vid en uppdelning av beslutsansvaret mellan FKN och RGK.

Utredaren stannar för att föreslå att alternativ C genomförs. Även om – såsom anförts i den gemensamma skrivelsen från riksgäldsdirektören och chefen för FKN:s kansli – vissa skillnader finns mellan fartygskreditgarantierna och beställarstödet å ena sidan och redarstödet å den andra anser utredaren att detta bör gälla alla tre stödformerna.

Som tidigare anmärkts föregås utfärdandet av garantier och lån så gott som undantagslöst av en utfästelse. Någon tvingande regel härom finns dock inte utan utfästelsen är en möjlighet som står varven och rederierna till buds för att ett projekt redan på ett tidigt stadium skall kunna tillförsäkras utrymme inom de av riksdagen fastställda garanti- och låneramarna. Det kan således förekomma fall då ansökan om stöd görs direkt utan att utfästelse tidigare lämnats. Även sådana ärenden måste givetvis bli föremål för samma prövning som sker i samband med en utfästelse. Denna prövning måste enligt utredarens mening rimligen ske hos FKN.

De skäl som nyss anförts för att överföra beslutanderätten i utfästelseärenden till FKN talar i viss mån också för motsvarande överföring av beslutanderätten i ärenden om *amorteringsansstånd och ägarbyten*. Sålunda står också i dessa ärenden riskbedömningen i centrum. Det måste emellertid också konstateras att prövningen av dessa ärenden är starkt förknippad med själva administreringen av garantin, som handhas av RGK. Härtill kommer att den nuvarande ordningen visat sig fungera väl i praktiken. Utredaren anser därför övervägande skäl tala för att den nuvarande beslutsordningen behålls i dessa ärenden. RGK bör sålunda ha beslutsansvaret men FKN bör regelmässigt höras i dessa ärenden. Vissa ansökningar om t. ex. *amorteringsansstånd* i ärenden om garanti inkommer så tidigt att frågan om utfärdande ännu inte hunnit behandlas. Enligt utredarens mening bör man – såsom riksgäldsdirektören och chefen för FKN:s kansli anført – i sådana ärenden behandla ansökningen som en ansökan om ändring av utfästelsen, som sålunda skall prövas av FKN.

Utredaren övergår härmed till att behandla vissa särskilda frågor rörande beställarstödet.

Beställarstödet inrättades fr. o. m. den 1 juli 1977 och avsåg att möjliggöra

ra för varven att övergå från produktion av fartyg i egen regi till orderproduktion.

I ärende som gäller garanti- eller låneutfästelse är beslutsordningen följande. Ansökan ges in till FKN som med eget yttrande överlämnar handlingarna i ärendet till RGK. RGK överlämnar med eget yttrande handlingarna till regeringen. Finner regeringen att stöd skall beviljas medger regeringen att fullmäktige i RGK lämnar garanti- och låneutfästelse. RGK utfärdar därefter utfästelse.

Den nuvarande beslutsordningen tillkom fr. o. m. den 1 juli 1978; tidigare svarade FKN och RGK i princip för garanti- och långivningen. Till stöd för ändringen anfördes att regeringen borde pröva varje enskilt fall för att stödet skulle kunna anpassas dels till den neddragning av kapaciteten vid varven som ansågs böra påbörjas snarast, dels till mer livskraftig produktion (prop. 1977/78: 174 s. 14).

Regeringsprövningen tar normalt ca två månader.

De skäl som föranledde ändringen äger i viss mån allttjämt giltighet. Beställarstödet skiljer sig emellertid i princip inte från övriga stödformer. Under den tid som gått synes vidare en så fast praxis ha bildats att det inte längre finns skäl bibehålla ordningen att regeringen prövar varje enskilt fall. Härtill kommer att avsevärda tidsvinster kan göras om FKN bemyndigas att besluta i flertalet ärenden. Liksom är fallet med fartygskreditgarantierna och redarstödet får det anses fullt tillräckligt om vissa ärenden av särskilt intrikat natur underställs regeringen.

Här skall vidare beröras några speciella frågor rörande avskrivningslånen.

Konsekvensen av den ordning som har föreslagits i det föregående är att FKN lämnar utfästelse om lån medan RGK lämnar lån.

RGK:s befattning med stödsystemen har motiverats med att de huvudsakligen avser garantier och att en samordning måste ske mellan den statliga upplåningen och garantigivningen. Detta skäl gäller inte i någon mån avskrivningslånen. Det sagda talar för att man inte vad gäller dessa lån bör avvika från den konstitutionellt korrekta ordningen att lån beviljas av regeringsmyndighet, dvs. FKN. Samtidigt måste beaktas att även en sådan ordning i hög grad skulle förutsätta RGK:s medverkan. Sålunda skulle RGK fortfarande komma att administrera lånen och förvalta säkerheter m. m. Enligt utredarens mening framstår det därför som mest ändamålsenligt att RGK även fortsättningsvis beviljar lånen.

Om synnerliga skäl föreligger, kan krav på återbetalning av lån efterges i samband med att lånet beviljas eller därefter. Fråga om eftergift prövas av regeringen. I praxis sker prövningen i samband med utfästelsen. Frågor om eftergift av lån av den storleksordning det här är fråga om är exceptionella. Detta talar för att de liksom hittills bör prövas av regeringen. Av tidsskäl är det emellertid angeläget att frågor om utfästelse och eftergift prövas i ett sammanhang. Utredaren stannar därför för att föreslå att frågor om eftergift prövas av FKN.

Som framgår av den tidigare lämnade redogörelsen för beställarstödet får lån avskrivnas efter fem år från fartygets leverans. Avskrivningsmöjligheten är dock begränsad genom en föreskrift med innebörd att, om fartygets värde har stigit, avskrivningen i princip inte får omfatta ett belopp som svarar mot hälften av värdestegringen. För den händelse fartyg, för vilket lån har beviljats, säljs inom två år från leverans gäller vidare att lånet omedelbart skall betalas åter. Sker försäljning senare men före utgången av lånets löptid, skall återbetalning ske med belopp som fastställs med hänsyn till det vid försäljningstillfället rådande marknadsvärdet av fartyget.

Enligt nuvarande ordning ankommer det på RGK att fastställa fartygets värde i angivna fall. Det är emellertid FKN som med hänsyn till sin kompetens är bäst skickad att svara för värderingen. Även om det får förutsättas att RGK i hithörande frågor normalt följer FKN:s rekommendationer, föreslår utredaren därför att det skall ankomma på FKN att fastställa de nu ifrågakommande värdena.

Utredaren vill också något beröra handläggningsordningen i ärenden om bidrag vid fartygsexport till utvecklingsländer. Fråga om bidrag prövas av regeringen och för bidrag krävs bl. a. att avtal skall ha träffats mellan den svenska regeringen och vederbörande u-landsregering om att fartygsköpet skall klassificeras som u-landsbistånd. Det sägs vidare i de föreskrifter som gäller på området att bidrag i första hand lämnas till u-länder med vilka Sverige har avtal om utvecklingsamarbete och i andra hand till övriga u-länder enligt Förenta Nationernas klassificering. Med hänsyn till att bidragsprövningen i så hög grad innefattar frågor som rör Sveriges förhållande till främmande makter anser utredaren att regeringen även framgent bör pröva dessa bidragsärenden. När det gäller fartygskreditgarantier som lämnas i samband med fartygsexport till u-länder finns ej skäl att avvika från den ordning som utredaren föreslagit i det föregående.

## 2.7 Frågor om besvärordning

Över de yttranden som FKN f. n. avger i garanti- och låneärenden får talan inte föras.

I det föregående har föreslagits att FKN skall få till uppgift att självständigt pröva vissa stödärenden. Mot nämndens beslut bör talan få föras. Endast regeringen kan ifrågakomma som besvärinstans. Utredaren föreslår således att besvär över FKN:s beslut i stödärenden skall anföras hos regeringen.

F. n. gäller att besvär över RKG:s beslut i stödärenden anföras hos riksdagens besvärsnämnd. Nämnden består enligt 9 kap. 5 § riksdagsordningen av ordförande, som skall inneha eller ha innehaft domarämbete och ej vara ledamot av riksdagen, och fyra andra ledamöter valda inom riksdagen.

Inom den svenska förvaltningen upprätthålls i allmänhet principen att ärenden berörande enskilda och deras rättsställning skall kunna prövas av mer än en instans. Endast när särskilda skäl föreligger är rätten att anföra besvär över myndighets beslut beskuren. Även om beslutet fattas efter en skälighetsbedömning och det är tveksamt om en säkrare bedömning kan göras av högre myndighet anser utredaren att det inte finns skäl att begränsa parts rätt att besvär sig över fullmäktiges beslut i ärenden om utfärdande av garanti. Frågan gäller om riksdagens besvärsnämnd eller regeringen skall vara besvärinstans.

I skrivelse till regeringen den 2 mars 1978 föreslog RGK att reglerna för beslut i ärenden om stöd till varv och rederier skulle ändras. Fullmäktige ansåg att överklaganden av beslut i fullmäktige lämpligen borde prövas av regeringen som en del av varvs- och rederipolitiken. Föredragande statsrådet anslöt sig i prop. 1978/79: 49 (s. 27) till denna uppfattning. I propositionen hemställdes att riksdagen skulle vidta åtgärder för att få den av fullmäktige föreslagna ordningen till stånd.

Näringsutskottet hänvisade emellertid (NU 1978/79: 17 s. 43) till att en översyn av hur det statliga stödet till varv och rederier skall handläggas i första instans förestod. Innan den saken var avgjord saknades en grundläggande förutsättning för en omprövning av besvärshandläggningarna. Utskottet hemställde därför att riksdagen skulle avslå propositionen på denna punkt. Detta blev även riksdagens beslut (rskr 1978/79: 115).

Konstitutionella skäl talar som näringsutskottet anfört för att besvär över beslut av en myndighet som är underställd riksdagen prövas av ett besvärorgan som riksdagen har utsett. Besvärshandläggningen för riksdagen och deras verk gör undantag från denna princip bara beträffande sådana frågor som naturligen bör prövas av förvaltningsdomstol (jfr. prop. 1970: 23 med förslag till lag om besvär över beslut av riksdagens organ, s. 5). Konstitutionella synpunkter torde ha varit avgörande bl. a. när statsmakterna år 1957 beslöt att besvär över valutastyrelsens beslut i valutareglingsärenden skulle anföras hos riksbanksfullmäktige och inte hos Kungl. Maj:t. Ståndpunktstagandet byggde på förutsättningen att valutavärden är en riksbankens angelägenhet. Mellan valutareglingsärenden och riksbankens egen valutavärdande verksamhet ansågs råda ett så intimt samband att det svårligen lät sig göra att lägga det slutliga avgörandet i valutaärenden hos annat organ än riksbanken. Under förarbetena till lagändringen bröt sig emellertid meningarna kraftigt. Bl. a. förordade lagrådet att prövningen av besvär skulle ankomma på Kungl. Maj:t. Det bör således inte vara uteslutet att, när starka skäl talar för det, besvär över beslut av ett riksdagens organ prövas av regeringen. Av betydelse i sammanhanget synes vara bl. a. de kompetensproblem som uppkommer om ärenden slutgiltigt prövas av ett från riksdagen fristående organ.

Som nyss har nämnts föreslog RGK år 1978 att besvär över fullmäktiges beslut i stödärenden skulle anföras hos regeringen. Regeringen anslöt sig

till denna uppfattning. Utgångspunkten var emellertid härvid att stödärendena i sin helhet i princip prövades av fullmäktige. Stödärendenas samband med den statliga varvs- och rederipolitiken talade då starkt för att det slutliga avgörandet borde ankomma på regeringen. Utredaren föreslår nu att fullmäktiges befattning med stödärendena skall begränsas till att avse utfärdande av garantier och lån. Skälet för att bibehålla ordningen att fullmäktige prövar frågor om utfärdande av garantier är sambandet mellan garantigivningen och den statliga upplåningen. Att svara för den senare är en exklusiv uppgift för RGK.

Läget synes sålunda väsentligen vara detsamma som i 1957 års lagstiftningsärende. De skäl som i detta anfördes för att besvär över beslut av en riksdagen underställd myndighet bör prövas av ett organ som riksdagen har utsett synes alljämt bärande.

Utredaren anser sig av nu angivna skäl inte böra föreslå att besvär över fullmäktiges beslut skall prövas av regeringen. Inte heller i övrigt finns anledning att föreslå ändring i de nu gällande besvärreglerna.

## 2.8 Förstärkning av FKN:s kansli

De nya stödformer som infördes fr. o. m. den 1 juli 1977 har medfört att arbetsbelastningen på kansliet ökat kraftigt. Dels har antalet ansökningar stigit, dels är ärendena nu genomsnittligt mer komplicerade än de var tidigare. Följden har blivit bl. a. att beredningsarbetet fått bedrivas under mycket pressande förhållanden och att planeringsarbetet kommit i andra hand; ansträngningarna har fått inriktas på att kortsiktigt tillgodose de mest trängande behoven från de sökandes sida. Det är uppenbart att handläggningstiderna kan nedbringas genom förstärkning av FKN:s kansli.

De förslag som lagts fram i det föregående innebär att FKN i någon mån får ökade arbetsuppgifter men framför allt att nämnden får ett större ansvar än f. n. Beslutsansvaret för med sig bl. a. att stor omsorg måste ägnas åt utformningen av beslut och den formella granskningen av dessa.

Arbetsituationen inom FKN:s kansli, behovet av att nedbringa handläggningstiderna och de ändrade arbetsuppgifterna motiverar enligt utredarens bedömning att kansliet förstärks med två handläggare och ett biträde. Vidare bör en befintlig halvtidstjänst (jurist) omvandlas till heltidstjänst. De föreslagna personalförstärkningarna kan beräknas föranleda en kostnad på ca 465 000 kr. per år.

## 3 Remissyttranden

Yttranden över betänkandet har avgivits av statskontoret, nämnden för fartygskreditgarantier, fullmäktige i riksgäldskontoret, Svenska Bankför-

eningen, Sveriges Redareförening, Sveriges Varvsindustriförening, Svenska Varv AB och Centralorganisationen SACO/SR.

Flertalet remissinstanser tillstyrker utredarens förslag eller lämnar det utan erinran.

*Nämnden för fartygskreditgarantier* framhåller att det främsta medlet för att via nämndens kansli förkorta handläggningstiderna är en personalförstärkning.

*Fullmäktige i riksgäldskontoret* tillstyrker i stort utredarens förslag i fråga om uppdelningen av beslutsansvaret när det gäller s. k. utfästelse om garanti resp. utfärdande av garanti. Fullmäktige påpekar emellertid att det vid en uppdelning av beslutsansvaret är väsentligt, att en klar distinktion görs mellan de två beslutsleden. Fullmäktige anser att det klart bör anges att det inledande skedet i ett stödärende (utfästelsestadiet) bör resultera i ett beslut från statens sida med innebörden dels att ett fartygsprojekt godkänns som stödgrundande under förutsättning att vissa angivna säkerheter ställs, dels att utrymme för stödet tilldelas sökanden inom tillgängliga stödramar. I fråga om beslut om utfärdande av garanti anför fullmäktige att det i detta hänseende kommer in bedömningsgrunder av annan karaktär och av det slag som RGK i egenskap av statlig upplånare och utfärdare av andra statliga garantier har att beakta. Det måste då vara helt klart att utfästelsebeslutet inte kan binda fullmäktiges suveränitet i dessa bedömningar när det gäller fullmäktiges prövning vid utfärdandet av en viss kreditgaranti. Uttrycket "utfästelse om garanti" kan därför enligt fullmäktiges mening vara ägnat att missleda sökanden i fråga om beslutets reella innebörd då det kan tolkas som förhandsbesked i fråga om utfärdande av en viss kreditgaranti. Uttrycket "utfästelse om garanti" bör ändras till att närmare motsvara det utrymme på garantiramen som genom beslutet tilldelas sökanden.

Utredarens förslag att FKN skall överta beslutsansvaret i frågan om fastställande av det fartygsvärde, som skall ligga till grund för beslut om eventuell återbetalning av lämnat avskrivningslån inom beställarstödet tillstyrks inte av fullmäktige. Enligt fullmäktiges mening bör beslut i dessa ärenden även i fortsättningen fattas av fullmäktige. Härom anför i huvudsak följande.

Värdering av fartyg sker f. n. på konsultbasis av AB Svensk Exportkredit tillfrågade skeppsmäklare. Utredarens föreslagna beslutsfördelning i övrigt kännetecknas bl. a. av att de olika besluten från resp. myndighet klart skall kunna åtskiljas såväl till innebörd som tidsmässigt. Enligt fullmäktiges mening är detta väsentligt för att undvika oklarhet om var beslutsansvaret ligger. Här berörd värdering av fartyg görs vid tidpunkt då ärendet i övrigt avses administreras av RGK. Fullmäktige anser därför övervägande skäl tala för att beslutsansvaret i dessa värderingsfrågor kvarligg hos fullmäktige.

*Sveriges Varvsindustriförening* anser att, även om den föreslagna för-

stärkningen av FKN:s kansli synes vara väl avvägd som ett led i att bl. a. nedbringa handläggningstiderna, ett slutligt ställningstagande till de föreslagna personalförstärkningarna bör anstå till dess att varvsindustrins framtida omfattning och struktur har klarlagts närmare.

*Svenska Varv AB* påpekar att förstärkningen av FKN:s kansli bör baseras på bedömningar av framtida arbetsbelastning och inte tidigare eller nuvarande situation. Bolaget framhåller vidare att nuvarande stödformer är klart tidsbegränsade och kommande stödformer är annu ej fastställda. Med anledning härav bör resursfrågan enligt bolaget anstå i avvaktan på bättre beslutsunderlag.

# SAMMANFATTNING AV DE SVENSKA STORVARVEN – SAMHÄLLSEKONOMISK STRUKTURUTREDNING

## Innehåll

1	Bakgrund och syfte .....	126
2	Metod och uppläggning .....	126
3	Studerade alternativ .....	129
4	Arbetsmarknaden i varvsregionerna .....	129
5	Sysselsättningsmöjligheter .....	130
6	Erfarenheter av sysselsättningseffekter vid tidigare driftsinskränkningar .....	130
7	Arbetsmarknadsprognos .....	131
8	Kostnads- och intäktsposter i individkalkylerna .....	132
9	Individekonomisk kalkyl .....	132
10	Företagsekonomiska kalkyler .....	133
	10.1 Inledning .....	133
	10.2 Resultat .....	134
11	Effekter för underleverantörer .....	136
12	Kommunfinansiell kalkyl .....	137
	12.1 Generell omfattning .....	137
	12.2 Regional omfattning .....	137
	12.3 Resultat .....	138
13	Statsfinansiella kalkyler .....	138
14	Korrigerig av den företagsekonomiska kalkylen till samhällsekonomiska delkalkyler .....	140
15	Slutsatser .....	145

## 1 Bakgrund och syfte

Inom industridepartementet har arbetsmarknads- och regionalpolitiska konsekvenser av olika strukturalternativ analyserats. Därvid har Institutet för industriell evolution (INDEVO) samhällsekonomiskt utvärderat olika alternativ till framtida struktur för Svenska Varv AB.

Utredningsarbetet har bedrivits parallellt på de fyra storvarven och i de berörda arbetsmarknadsregionerna. Betydande insatser i materialinsamlingen har gjorts av personal från varven. Vidare har material erhållits från Svenska Varv och från industridepartementet.

## 2 Metod och uppläggning

En samhällelig utvärdering av olika åtgärder omfattar förutom ekonomiska effekter även icke-ekonomiska effekter, dvs. effekter som inte går att mäta i ekonomiska termer, som trygghet. De ekonomiska effekterna är av två slag dels reala effekter, dels finansiella effekter.

Med *reala effekter* avses effekter på den materiella produktionen och därmed även på konsumtionen. Vanligen uppstår dessa välfärdseffekter genom att delar av samhällets produktionsresurser (arbetskraft eller kapital) används på ett sådant sätt att produktionsvolymen påverkas. Förväntas en åtgärd leda till att produktionsvolymen minskar uppstår en samhälls-ekonomisk kostnad. Är fallet det motsatta uppstår en samhälls-ekonomisk intäkt.

Med *finansiella effekter* avses effekter på samhällets betalningssystem, effekter i form av penningmässiga utgifter och inkomster. Dessa utgifter och inkomster måste hänföras till ett visst ekonomiskt subjekt. Inkomster för något motsvaras av utgifter för ett annat. I den finansiella analysen är det därför av största vikt att särskilja och klart definiera vilka ekonomiska subjekt analysen gäller. INDEVO:s utredning särskiljer fyra olika ekonomiska subjekt – individer, företag, kommuner och stat.

En analys av arbetsmarknadssituationen i de fyra aktuella varvsregionerna är en väsentlig del av arbetet. På grundval av dessa analyser tas individuella arbetsmarknadsprognoser fram för berörd personal. Dessa prognoser utgör sedan utgångspunkten för beräkning av ekonomiska effekter för berörda individer.

I figur 1 illustreras arbetets uppläggning.

Av figuren framgår att för att kunna upprätta en *arbetsmarknadsprognos* krävs:

*dels en genomgång och analys av de förutsättningar som gäller på den lokala arbetsmarknaden*, bl. a. för att klarlägga arbetsmarknadens förmåga att snabbt sysselsätta friställd arbetskraft.

*dels en genomgång och analys av de förutsättningar som gäller för berörda individer*, eftersom individkarakteristika som ålder, kön m. m. har stor betydelse för sysselsättningsmöjligheter och

*dels en genomgång och analys av tidigare företagsnedläggningar* för att kunna beakta tidigare erfarenheter i beräkningarna.

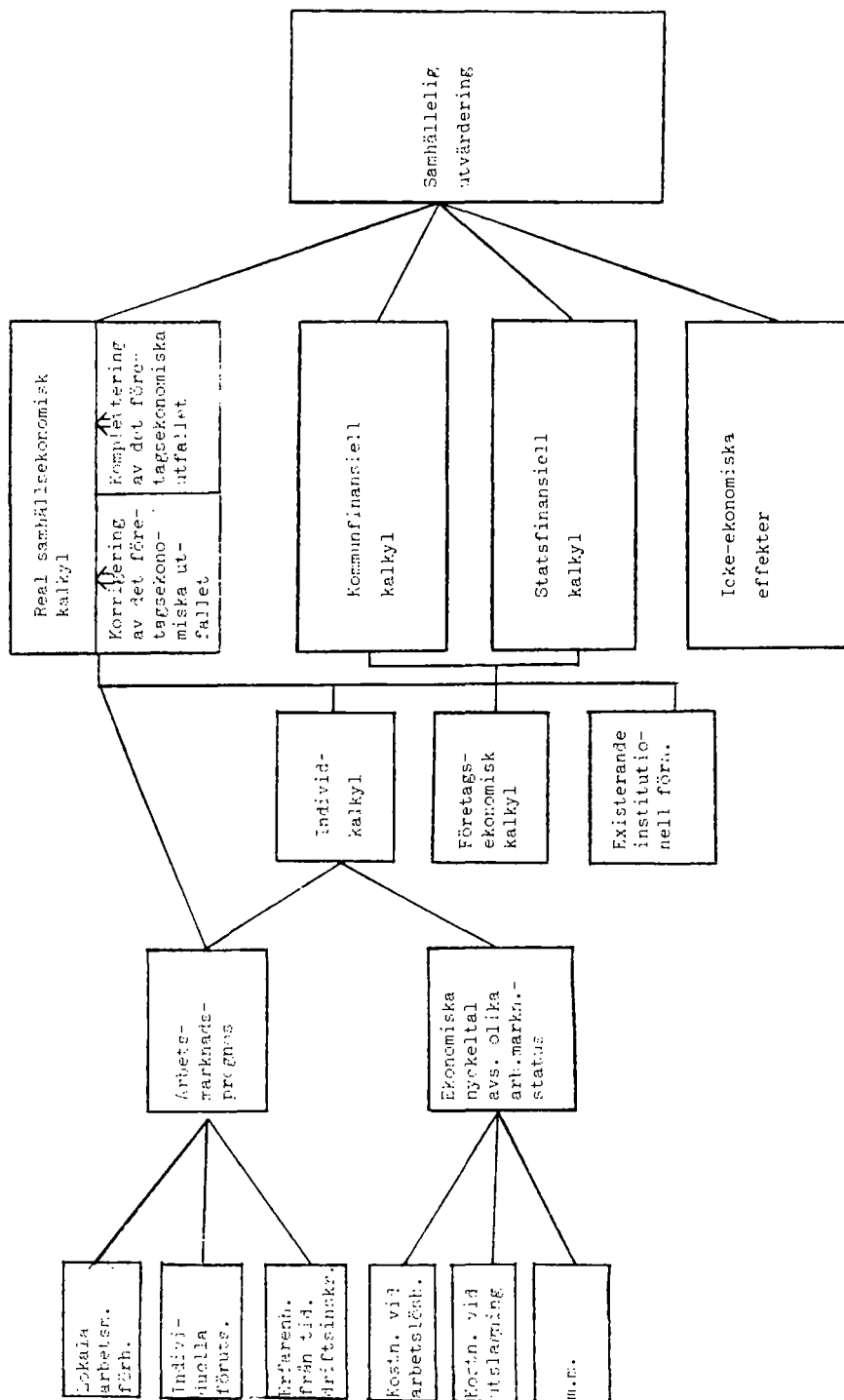
Arbetsmarknadsprognosen redovisar vad som bedöms hända berörda individer vid en friställning.

Dessutom beräknas *ekonomiska nyckeltal för individkostnader* som uppstår om friställning sker. Som exempel kan nämnas kostnaden för individen att gå arbetslös kortare eller längre tid. Kostnaden uttrycks då som skillnaden mellan nettolönen vid anställning i företaget och ersättning vid arbetslöshet.

Arbetsmarknadsprognoser och ekonomiska nyckeltal är de väsentligaste underlagen för *individkalkylen*. Denna kalkyl visar hur berörda individer påverkas ekonomiskt av olika alternativ.

På grundval av individkalkyl, företagsekonomisk kalkyl och en genomgång och analys av institutionella förhållanden genomförs därefter *kommunalfinansiella resp. statsfinansiella kalkyler* för olika alternativ. Som exempel på poster i de stats- och kommunalfinansiella kalkylerna kan

Figur 1. Struktur av uppläggning av arbetet.



nämnas: ändrad inkomstskatt från anställda och underleverantörer, ändrade företagsskatter, ändrade skatteutjämningsbidrag mellan kommunerna, ändrade utgifter för skyddad sysselsättning och ändrade utgifter för socialförsäkringar.

I den samhällsekonomiska kalkylen *korrigeras* den företagsekonomiska kalkylen med hänsyn till samhällsekonomiska värderingar. Exempel på poster som får korrigeras är kalkylränta. Hänsyn måste även tas till olika statliga bidrag. Vidare *kompletteras* den företagsekonomiska kalkylen med poster som är samhällsekonomiskt relevanta men som inte återfinns i den företagsekonomiska kalkylen. Exempel har på är indirekta sysselsättnings-effekter inom underleverantörsledet och i privat och offentlig service. Även kapitalförluster av olika slag beaktas. Den samhällsekonomiska kalkylen belyser olika alternativs påverkan på landets produktion och konsumtion.

*Den slutliga analysen* består av en samhällsekonomisk utvärdering av de olika alternativen för Svenska Varvs framtid.

### 3 Studerade alternativ

För de fyra storvarven inom Svenska Varv har för varje varv två alternativ jämförts dels fortsatt drift i nuvarande omfattning, dels nedläggning genomförd den 31 december 1983. I båda alternativen har förutsättningen varit fortsatt drift vid de övriga tre varven.

Därefter har 16 olika strukturalternativ studerats. Dessa är ett 4-varvsalternativ, fyra 3-varvsalternativ, fem 2-varvsalternativ samt fyra 1-varvsalternativ. Ett av 3-varvsalternativen är detsamma som Svenska Varvs strukturplan. Även de samhällsekonomiska effekterna av 0-varvsalternativet har utvärderats.

### 4 Arbetsmarknaden i varvsregionerna

En omfattande beskrivning och analys har genomförts av arbetsmarknadssituationen i de fyra berörda varvsregionerna Uddevalla, Landskrona, Malmö och Göteborg. Redovisningen bygger

*dels* på sammanställning och analys av offentlig statistik och offentliga rapporter. Härvid har antalet sysselsatta efter näringsgren resp. industrigren, befolkningsutveckling, flyttning, pendling, yrkesverksamhetsgrad, arbetssökande, lediga platser, utvecklingstendenser på arbetsmarknaden studerats och jämförts.

*dels* på intervjuer med representanter för länsstyrelser, länsarbetsnämnder och kommuner.

En jämförelse av möjligheterna för arbetsmarknaden att absorbera en eventuell varvsnedläggning visar följande:

Uddevalla, Landskrona	Malmö, Göteborg
Sämst, relativt övriga varvsorter	Bäst, relativt övriga varvsorter

## 5 Sysselsättningsmöjligheter

Bedömningar av sysselsättningsmöjligheter för de anställda vid storvarven vid en nedläggning är resultatet från en genomgång av *samtliga anställda*.

En jämförelse mellan varven visar bl. a. att medelåldern bland de anställda är ungefär lika hög vid Arendal, Kockums och Uddevallavarvet medan den är lägre vid Öresundsvarvet. 90–95% av de anställda är män.

Bedömningarna av resp. varv om möjligheterna till nytt arbete vid en eventuell varvsnedläggning visar

att 12–19% får arbete i regionen under uppsägningstiden eller flyttar och får arbete under uppsägningstiden.

att 32–65% blir arbetslösa kortare eller längre tid,

att 5–28% erhåller arbetsmarknadsutbildning,

att 6–33% erhåller skyddat arbete, sjukpension eller förtidspension och

att övriga erhåller ålderspension.

## 6 Erfarenheter av sysselsättningseffekter vid tidigare driftsinskränkningar

Studier om effekter för direkt berörda personer och samhällen vid industrinedläggningar och personalinskränkningar är relativt få. För direkt berörd arbetskraft har studierna oftast koncentrerat sig kring sysselsättningskonsekvenserna. Endast några få studier har belyst personliga vinster och förluster i form av arbete, hälsa, sociala relationer m. m. De flesta studierna avser mindre arbetsställen.

INDEVO har sammanställt fyra studier där effekter av driftsinskränkningar har undersökts. Studierna avser

- 87 företag med totalt 11 461 anställda under perioden 1966–1970,
- 8 företag med totalt 2 103 anställda under perioden 1970–1971,
- 273 företag med totalt 7 083 anställda under perioden 1974–1976,
- 20 företag med totalt 236 anställda under perioden 1977–1978.

Situationen för de friställda 6–9 månader efter nedläggningstidpunkten framgår av tabell 6.1.

Tabell 6.1 Situation för de friställda 6–9 månader efter företagsnedläggningen. En jämförelse mellan fyra undersökningar

Undersökning	1	2	3	4
	1966–70	1970–71	1974–76	1977–78
Effekt	87 företag	8 företag	283 företag	20 företag
Placerade på öppna marknaden	69,6	64,4	66,4	59,8
AMS-utbildning	4,6	6,8	4,8	7,2
Skyddad sektor	4,1	3,9	1,8	3,8
Pensionerade	3,1	8,3	2,2	5,1
Sjuka	3,3	2,9	2,6	3,0
Övriga ej arbetssökande	4,2	5,1	9,1	4,7
Arbetslösa	10,8	8,0	12,8	16,5

Som framgår har allt färre erhållit arbete på den öppna marknaden ju senare period studierna avser.

## 7 Arbetsmarknadsprognos

En förutsättning för arbetsmarknadsprognosen för de anställda vid storvarven är att det egna varvet läggs ned den 31 december 1983 samtidigt som övriga tre varv finns kvar i oförändrad omfattning.

Prognoserna grundas *dels* på arbetsmarknadsläget i berörda varvsregioner, *dels* på de anställdas åldersfördelning, utbildningsnivå m. m., *dels* på bedömningar av företrädare för fackliga organisationer och företagsledning och *dels* på erfarenheter från tidigare driftsinskränkningar.

Sysselsättningsmöjligheter bedöms för den personalstyrka som finns kvar den 31 december 1983, dvs. efter den naturliga avgången under åren 1980–1983 (exkl. ålderspension). Den naturliga avgången framgår av tabell 7.1. Vid nedläggning av ett varv har alltså förutsatts att den naturliga avgången inte ersätts.

Tabell 7.1 Personalstyrka på varven i december 1979 resp. efter naturlig avgång åren 1980–1983

Varv	Personal dec. 1979	Naturlig avgång 1980–1983		Bedömd perso- nalstyrka i dec. 1983
		Procent	Abs.	
Arendal	3 415	20	683	2 732
Kockums	4 721	20	944	3 777
Uddevalla	2 732	10	273	2 459
Öresund	2 863	15	429	2 434

Arbetsmarknadsprognoser för personalstyrkan i december 1983 sammanfattas i tabell 7.2.

**Tabell 7.2 Prognos för sysselsättningskonsekvenser för anställda vid storvarv, om det egna varvet läggs ned före utgången av år 1983**

	Arendal		Kockums		Uddevalå		Öresund	
	Proc	Antal	Proc	Antal	Proc	Antal	Proc	Antal
Får arbete i regionen under uppsägningstiden	18	492	12	453	3	74	5	122
Flyttar och får arbete under uppsägningstiden	5	137	6	226	7	172	10	243
Arbetslös, kortare tid	10	273	8	302	5	123	8	195
Arbetslös, längre tid	26	710	31	1 171	42	1 033	38	925
Arbetsmarknadsutbildning	15	410	15	567	10	246	15	365
Skyddat arbete/Sjukpension	6	164	10	378	9	221	9	219
Utträde ur arbetskraften	1	27	1	38	2	49	2	49
Förtidspension	10	273	9	340	12	295	6	146
Ålderspension	9	246	8	302	10	246	7	170
Totalt	100	2 732	100	3 777	100	2 459	100	2 434

## 8 Kostnads- och intäktsposter i individkalkylerna

För att från arbetsmarknadsprognoserna beräkna totala ekonomiska effekter för berörda individer jämförs disponibel inkomst vid fortsatt anställning vid varvet med disponibel inkomst av alternativa sysselsättningar enligt arbetsmarknadsprognoserna. Alternativen till fortsatt anställning är arbetslöshet, AMS-utbildning, utträde ur arbetskraften, skyddad sysselsättning, flyttning och förtidspensionering. Dessutom har avgångsvederlagen beräknats.

## 9 Individekonomisk kalkyl

De sammanlagda individkostnaderna, uttryckt i beräknad minskning av disponibel inkomst, sammanfattas i tabell 9.1.

**Tabell 9.1 – Sammanlagd påverkan på de anställdas disponibla inkomst vid en eventuell total nedläggning av det egna varvet under en tioårig kalkylperiod räknat från nedläggningstidpunkten, medan övriga varv består**

Typ av "kostnad"	Arendal	Kockums	Uddevalå	Öresund
Flyttningskostnad	2 055	3 375	2 580	3 645
Kostnader vid kortare arbetslöshet	1 377	1 654	477	1 441
Kostnader vid längre arbetslöshet	7 165	12 829	8 008	13 675
Kostnader vid AMS-utbildning (inkl arbetslöshet)	3 597	6 514	2 818	7 131
Kostnader i skyddad sektor (inkl arbetslöshet)	12 123	30 626	17 312	20 658
Kostnader vid förtidspension (inkl arbetslöshet)	6 317	8 327	7 384	4 695
Kostnader vid utträde ur arbetsmarknaden (inkl arbetslöshet)	7 337	10 367	13 262	13 598
Arbetslöshet i anslutning till ordinarie pension	1 783	3 457	2 105	2 519
Totalkostnad	41 754	77 149	53 946	67 352

Av tabellen framgår att de anställda vid resp. varv vid en nedläggning av det egna varvet, samtidigt som de övriga består, kommer att i disponibel inkomst förlora sammanlagt:

- ca 42 milj. kr. vid Arendal
- ca 77 milj. kr. vid Kockums
- ca 54 milj. kr. vid Uddevallavarvet
- ca 67 milj. kr. vid Öresundsvarvet

Avgångsvederlagen har beräknats under förutsättning att turordningsreglerna följs. De uppgår därvid till 15–20 milj. kr. för Arendal och Uddevallavarvet, 20–25 milj. kr. för Kockums och 10–15 milj. kr. för Öresundsvarvet.

## 10 Företagsekonomiska kalkyler

### 10.1 Inledning

Svenska Varv har redovisat företagsekonomiska kalkyler enbart för den av styrelsen fastställda strukturplanen.

I den samhällsekonomiska strukturutredningen skall Svenska Varvs strukturplan jämföras med övriga strukturalternativ. Eftersom de företagsekonomiska kalkylerresultaten utgör en väsentlig del av de samhällsekonomiska kalkylerna fanns två möjliga utvägar:

1. Att beräkna det samhällsekonomiska resultatet av att genomföra Svenska Varvs strukturplan och att beräkna samhällskostnaderna (exkl. det företagsekonomiska utfallet) för övriga alternativ.

2. Att utföra samhällsekonomiska kalkyler för samtliga alternativ. Detta innebär att, med hjälp av den metodik och de förutsättningar och antaganden som finns i Svenska Varvs datamaterial, genomföra så korrekta företagsekonomiska beräkningar som är möjligt utan direkt medverkan från Svenska Varv. Detta medför i sin tur självfallet stora svårigheter, bl. a. eftersom det inte varit möjligt att mer ingående kontrollera rimligheten i förutsättningar, antaganden etc. Sådana beräkningar får därigenom i huvudsak betraktas som indikationer på storleken av de företagsekonomiska konsekvenserna.

Den senare utvägen har valts. Med hjälp av Svenska Varvs kalkylmodell och med beaktande av varvens orderstock har det företagsekonomiska resultatet för åren 1981–1985 beräknats för följande alternativ:

*0-varv* Samtliga varv läggs ned.

*1-varv* Arendal, Kockums, Uddevallavarvet resp. Öresundsvarvet kvar (– 3,8 milj. tim.).

*2-varv* Kockums–Uddevallavarvet, Kockums–Arendal, Kockums–Öresundsvarvet, Uddevallavarvet–Arendal, Uddevallavarvet–Öresundsvarvet, Arendal–Öresundsvarvet (3,2–5,7 milj. tim.).

3-varv Kockums–Uddevällavarvet–Öresundsvarvet (enligt Svenska Varvs strukturplan), Kockums–Uddevällavarvet–Öresundsvarvet, Kockums–Arendal–Öresundsvarvet, Uddevällavarvet–Arendal–Öresundsvarvet (5,3–7,2 milj. tim.).

4-varv Arendal–Kockums–Uddevällavarvet–Öresundsvarvet (7,6 milj. tim.).

Efterföljande analyser av de samhällsekonomiska konsekvenserna visar att de företagsekonomiska kalkylerna får en avgörande inverkan på den totala samhällsekonomiska bedömningen. Om annat än det av Svenska Varv valda strukturalternativet väljes bör detta föregås av en fördjupad utredning av de företagsekonomiska konsekvenserna.

## 10.2 Resultat

En sammanställning av de företagsekonomiska kalkylerna för de valda alternativen återfinns i tabell 10.1. Det bör observeras att beräkningarna är gjorda i 1980 års penningvärde och således inte justerade för väntad inflation<sup>1</sup>. Vidare inkluderas den positiva ränteeffekten av det kapitaltillskott om ca 2 800 milj. kr. från staten som Svenska Varv har begärt för att öka bolagets soliditet.

I beräkningarna ingår inte de särskilda utvecklingsbidrag om sammanlagt 800 milj. kr. och räntekostnaderna för de förlusttäckningsbidrag som Svenska Varv begärt att staten skall ställa till bolagets förfogande.

Tabell 10.1 Företagsekonomiskt resultat åren 1981–1985 vid olika alternativ för Svenska Varvs framtida struktur. Modellresultat i 1980 års penningvärde. Resursbehov för utvecklingskostnader och räntekostnader på förlusttäckningsbidrag ingår inte.

	0	A	B	C	D	AB	AC	AD
Prod. volym (milj. tim.)	–	3,8	2,2	2,8	1,5	4,8	5,7	5,1
Antal sysselsatta	–	4 626	2 736	3 386	1 820	5 970	7 300	6 520
Friställda: varven	13 668	9 042	10 932	10 282	11 748	7 698	6 368	7 148
Resultat (milj. kr.)	–2 794	–1 927	–2 934	–2 475	–2 873	–1 973	–2 041	–2 665
(marknadsge-nombrott)								
varav								
(Avveckling)	(–2 794)	(–1 818)	(–2 278)	(–2 003)	(–2 283)	(–1 302)	(–1 027)	(–1 307)
Avskrivn.	(–)	(– 98)	(– 175)	(– 52)	(– 35)	(– 273)	(– 150)	(– 133)
Nedskrivn.	(–1 009)	(– 733)	(– 732)	(– 900)	(– 917)	(– 456)	(– 624)	(– 641)
Resultat (ej marknads-genombrott)	–2 794	–3 543	–2 934	–3 573	–2 873	–3 954	–4 030	–3 556

<sup>1</sup> Motivet för detta är att INDEVO har valt att i samtliga kalkyler som ingår i den samhällsekonomiska strukturutredningen uttrycka dessa i 1980 års penningvärde.

	BC	BD	CD	ABC	ABD	ACD	BCD	ABCD
Prod. volym (milj. tim.)	3.8	3.2	3.8	6.1	6.3	7.2	5.3	7.6
Antal sysselsatta	4 460	3 935	4 935	7 280	7 525	9 365	6 280	9 100
Friställda: varven	9 208	9 733	8 733	6 388	6 043	4 303	7 388	4 568
Resultat (milj. kr.)	-2 526	-3 306	-2 699	-2 192	-2 412	-2 480	-2 965	-2 631
(marknadsge- nombrott) varav								
(Avveckling)	(- 1 487)	(- 1 767)	(- 1 492)	(- 511)	(- 791)	(- 516)	(- 976)	(- -)
Avskrivn.	(- 227)	(- 210)	(- 87)	(- 325)	(- 308)	(- 185)	(- 262)	(- 360)
Nedskrivn.	(- 623)	(- 640)	(- 808)	(- 347)	(- 364)	(- 532)	(- 531)	(- 255)
Resultat (ej marknads- genombrott)	-3 598	-3 306	-3 792	-4 223	-4 393	-4 469	-4 037	-4 583

A = Kockums, B = Uddevalla, C = Arendal, D = Öresund

Som framgår av tabell 10.1 är de alternativ som vid marknadsgenombrott bedöms leda till lägsta förluster åren 1981–1985 följande:

- 1 Kockums (A)
- 2 Kockums-Uddevalla (AB)
- 3 Kockums-Arendal (AC)
- 4 Kockums-Uddevalla-Arendal (ABC)

Mot bakgrund av den ovan påpekade osäkerheten beträffande Svenska Varvs möjligheter till marknadsgenombrott på de nya affärsområdena offshore, prefabricerade industrianläggningar och gas/kemikaliefartyg, är det nödvändigt att genomföra de företagsekonomiska kalkylerna även under antagande att marknadsgenombrott inte nås under perioden 1981–1985, och att sysselsättningen hålls uppe med s. k. utfyllnadsproduktion. Kostnadstäckningsgrad för utfyllnadsproduktion har av Svenska Varv antagits bli ca 94 % av självkostnaderna före kapitalkostnader.

Kalkylerna representerar således de två ytterligheterna marknadsgenombrott på samtliga affärsområden eller misslyckande på samtliga affärsområden. Dessa två kalkylresultat anger det intervall inom vilket det verkliga utfallet torde komma att ligga.

Som framgår av tabell 10.1 innebär satsningar på nya affärsområden större risk för avsevärda företagsekonomiska förluster.

Ett beslutsunderlag i en strukturfråga innehåller självfallet fler delar än ekonomiska kalkyler, t. ex. bedömningar av organisation, möjligheter till framgång på nya affärsområden.

## 11 Effekter för underleverantörer

Med hjälp av statistik från varven har resp. varvs inköp från olika regioner i Sverige och från utlandet under år 1979 ställts samman.

Varvsindustrin är en monterings- och sammansättningsindustri. Inköpen är följaktligen omfattande. I tabell 11.1 redovisas de fyra storvarvens inköp år 1979 från olika regioner i Sverige och utlandet. I följande sammanställning har inköpen från det första underleverantörsledet beräknats. Indirekta effekter för underleverantörernas leverantörer ingår alltså inte här.

**Tabell 11.1 De fyra storvarvens inköp år 1979 från olika regioner i Sverige och från utlandet. (milj. kr.)**

	AV	KV	UV	ÖV	Totalt
<i>Från</i>					
Göteborg	459,0	112,2	34	146,5	751,7
Malmö	2,1	151,5	0	79,0	232,6
Uddevalla	0,7	2,6	49	14,5	66,8
Landskrona	1,8	11,6	0	43,1	56,5
Övriga Sverige	297,2 <sup>a</sup>	187,4 <sup>a</sup>	214 <sup>1</sup>	181,3 <sup>2</sup>	879,9
Utlandet	159,0	25,0	111	156,3	451,3
Totalt	919,8	490,3	408	620,7	2438,8

<sup>1</sup> I detta belopp ingår inköp från Göteborgs och Bohus län – exkl. Uddevalla och Göteborg – samt från norra Älvsborgs län med 39 milj. kr.

<sup>2</sup> I detta belopp ingår inköp från Malmöhus län – exkl. Malmö och Landskrona – med 21,9 milj. kr.

<sup>1</sup> I detta belopp ingår vissa belopp från övriga delar av berörda län.

Av tabellen framgår att

a) varven betyder olika mycket för underleverantörerna

Arendal köper för drygt 900 milj. kr., varav 761 i Sverige

Öresundsvarvet köper för drygt 600 milj. kr., varav 465 i Sverige

Kockums köper för nästan 500 milj. kr., varav 465 i Sverige

Uddevallavarvet köper för drygt 400 milj. kr., varav 297 i Sverige

b) varven betyder olika mycket för sin region

Arendal köper för 459 milj. kr. i Göteborgsregionen

Öresundsvarvet köper för 43 milj. kr. i Landskronaregionen

Kockums köper för 152 milj. kr. i Malmöregionen

Uddevallavarvet köper för 49 milj. kr. i Uddevallaregionen

c) inköpen utanför varvsregionerna ligger kring 200 milj. kr.  $\pm$  10% för samtliga varv.

Tabell 11.1 kan också med hjälp av lämpligt nyckeltal (en anställd motsvarar 215 000 kr.) omräknas i antal sysselsatta. Detta redovisas i tabell 11.2.

**Tabell 11.2 De fyra storvarvens inköp år 1979 från olika regioner i Sverige omsatta i sysselsättningstal**

	AV	KV	UV	ÖV	Totalt
<i>Från</i>					
Göteborg	2 135	522	158	681	3 496
Malmö	10	705	–	367	1 082
Uddevalla	3	12	228	67	311
Landskrona	8	54	–	200	263
Övriga Sverige	1 383	872	995	843	4 093
Totalt	3 539	2 165	1 381	2 158	9 245

## 12 Kommunfinansiell kalkyl

### 12.1 Generell omfattning

Den kommunfinansiella kalkylen för berörda kommuner och landsting omfattar beräkningar av:

- Sysselsättning
  - direkt genom varvet
  - indirekt genom andra företag i kommunen
- Skatteintäkter från
  - varvsanställda
  - underleverantörer
  - servicesysselsatta

som berörs av en varvsnedläggelse

- Efterfrågan på offentlig service vad gäller
  - skolor
  - förskolor
  - bostäder (kommunala kostnader).

För varje kommun summeras de primär- och sekundärkommunala utgifter och inkomster som alla på olika sätt kan antas beröras av vad en nedläggning representerar. Denna kommunfinansiella "maximum"-effekt korrigeras därefter med

*dels* antaganden om olika kompensatoriska krafter,

*dels* eventuella kommunalekonomiska konsekvenser av de statliga skatteutjämningsbidragen,

*dels* konsekvenser av eventuella partiella neddragningar i produktionsvolymen vid ett enskilt varv.

På så vis erhålls en bedömning av de kommunfinansiella effekterna av olika nedläggningsalternativ.

### 12.2 Regional omfattning

Av praktiska skäl beräknas inte effekten för samtliga kommuner där någon varvsanställd är bosatt. De kommuner som medtagits framgår av tabell 12.1.

**Tabell 12.1 Kommuner som ingår i den kommunfinansiella kalkylen fördelat på resp. varv.**

Arendal		Kockums		Uddevallavarvet		Öresundsvarvet	
Kommun	Andel boende	Kommun	Andel boende	Kommun	Andel boende	Kommun	Andel boende
Göteborg	87,4	Malmö	80,0	Uddevalla	83,7	Landskrona	74,1
Kungälv	2,9	Burlöv	3,6	Munkedal	6,3	Svalöv	9,0
		Vellinge	2,7	Färgelanda	2,5	Helsingborg	7,1
		Lund	2,5			Kävlinge	3,1
		Lomma	2,8			Eslöv	2,5
	90,3		90,8		92,5		95,8

För de pendlingskommuner som anges i tabellen begränsas dock analysen till skattebortfallet från de varvsanställda. För den kommun där varven är lokaliserade beräknas dessutom de övriga effekter som nämns i avsnitt 12.1 ovan. Beräkningsmässigt skiljs på landstings- och kommunfinanser. För att få jämförbarhet har "landstingsdelen" i Göteborgs och Malmös utdebiteringar uppskattats – dessa kommuner är ju "landstingsfria". Därvid har landstingsdelen i utdebiteringen antagits ligga i nivå med övriga länet.

De varvsanställda som inte är bosatta i någon av de angivna kommunerna är spridda på ett flertal kommuner. Den direkta effekten i var och en av dessa kommuner är förhållandevis marginell.

### 12.3 Resultat

Beräkningarna av de kommunfinansiella kostnaderna i de olika varvsalternativen redovisats i tabell 12.2.

**Tabell 12.2 Kommunfinansiella kostnader i olika berörda kommuner vid en total varvsnedläggning på resp. ort under åren 1980–1985 medan övriga orter inte berörs (milj. kr.).**

Göteborg	Malmö	Uddevalla	Landskrona
ca 115	ca 190	ca 165	ca 175

Den främsta orsaken till skillnaden mellan Uddevalla och Landskrona är det högre löneläget vid Öresundsvarvet.

## 13 Statsfinansiella kalkyler

De olika alternativen till framtida struktur för Svenska Varv påverkar statens budgetar på ett flertal sätt. Inledningsvis kan dessa indelas i:

– Påverkan på statens utgifter. Exempel härpå är

\* förlusttäckning och bidrag av olika slag till varven

\* arbetslöshetsersättning till direkt och indirekt berörda

- \* arbetsmarknadsutbildning
- \* skyddad verksamhet
- Påverkan på statens inkomster. Här inbegrips minskade skatteinkomster från anställda vid Svenska Varv resp. indirekt berörda vilka hamnar i
  - \* arbetslöshet
  - \* arbetsmarknadsutbildning
  - \* skyddad sysselsättning
  - \* förtidspension samt
  - \* de som slutar förvärvsarbete

I tabell 13.1 sammanfattas beräkningar av statsfinansiella effekter.

**Tabell 13.1 Sammanfattning av statsfinansiella effekter under en tioårig kalkylperiod från nedläggningstidpunkten. (milj. kr.)**

Ökade statsutgifter	Nedläggning				Svenska Varvs strukturalternativ		
	AV	KV	UV	ÖV	AV	KV	ÖV
Arbetslöshetsersättn.	95	141	120	92	32	23	101
AMS-utbildning	27	37	16	24	8	6	27
Skyddad verksamhet	32	73	42	42	9	8	42
Förtidspension	31	39	34	18	–	–	18
<b>Totalt</b>	<b>185</b>	<b>290</b>	<b>212</b>	<b>176</b>	<b>49</b>	<b>37</b>	<b>188</b>

Minskade statsinkomster (skatter)	Nedläggning				Svenska Varvs strukturalternativ		
	AV	KV	UV	ÖV	AV	KV	ÖV
Arbetslöshetsersättn.	14	22	11	16	3	4	17
AMS-utbildning	2	3	1	2	1	1	3
Slutar förvärvsarbete	9	13	16	16	–	–	16
Skyddad verksamhet	9	23	8	15	3	3	15
Förtidspension	2	4	2	2	–	–	2
<b>Totalt</b>	<b>36</b>	<b>65</b>	<b>38</b>	<b>51</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>53</b>

Dessutom tillkommer det kapital som krävs från staten för att täcka storvarvens förluster.

Hur detta framräknats framgår av tabell 10.1 och tabell 15.3. Resultaten sammanfattas i tabell 13.2. Svenska Varvs begäran om ytterligare kapitaltillskott om ca 2 800 milj. kr. har inte tagits med, eftersom det är oklart om och i vilken omfattning sådant kapitaltillskott erhålls.

Tabell 13.2 Statsfinansiella effekter av förväntade driftsförluster och kapitaltillskottsbehov i Svenska Varv 1981–1985. 1980 års penningvärde. (milj. kr.)

Driftsunderskott 1981–1985	
<i>4-varvsalternativ<sup>1</sup></i>	
· AV – KV – UV – ÖV	4 268
<i>3-varvsalternativ<sup>1</sup></i>	
· AV – KV – UV (Svenska Varvs strukturalternativ)	3 633
· KV – UV – ÖV	3 904
· AV – KV – ÖV	3 849
· AV – UV – ÖV	4 527
<i>2-varvsalternativ<sup>1</sup></i>	
· KV – UV	3 288
· KV – AV	3 233
· KV – ÖV	4 042
· UV – AV	3 912
· UV – ÖV	4 938
· AV – ÖV	3 975
<i>0-varv<sup>1</sup></i>	3 183

<sup>1</sup> Preciseringsen av alternativens innebörd återfinns i kapitel 10.

INDEVO har analyserat varvsindustrins betydelse för handelsbalansen under 1970-talet. Sammanfattningsvis visar analysen att nybyggnadsverksamheten vid de svenska varven under större delen av 1970-talet haft en positiv effekt på den svenska handelsbalansen, men att utvecklingen de senaste åren blivit sådan att nettobidraget f. n. är negativt.

#### 14 Korrigering av den företagsekonomiska kalkylen till samhälls-ekonomiska delkalkyler

Den företagsekonomiska kalkylen behöver ofta korrigeras med hänsyn till ett samhällsekonomiskt betraktelsesätt. De vanligaste korrigeringsarna är:

1. Korrigering av kostnaderna för anlitad arbetskraft behöver göras, om arbetskraftens alternativkostnader är lägre än de faktiska utbetalningarna.

2. Korrigeringar av vissa andra kostnadsposter. Om priserna på varor och tjänster markant avviker från vad som kan antas vara den samhälls-ekonomiska kostnaden för produktion av varorna och tjänsterna eller den bästa alternativa användningen av resurserna, bör den uppskattade samhälls-ekonomiska kostnaden användas.

3. Korrigeringar för statliga bidrag. För att en kalkyl skall kunna sägas vara samhällsekonomisk bör alla kostnadsposter mätas före statliga bidrag i form av stöd till beställare av fartyg och kapitaltillskott till Svenska Varv.

En genomgång av den företagsekonomiska kalkylen visar att det främst är aktuellt med korrigeringsar för arbetskraftskostnader, för kapitalkostnader (avskrivningar, nedskrivningar) och för bidrag.

Vidare bör den företagsekonomiska kalkylen kompletteras med hänsyn till:

- a) Indirekta sysselsättningseffekter i underleverantörsleden
- b) Indirekta sysselsättningseffekter i servicenäringarna
- c) Övriga realekonomiska kostnader (kostnad för AMS-utbildning, skyddad verksamhet m. m.)

#### *Korrigerig av arbetskraftskostnaden*

Tidigare har konstaterats att Svenska Varvs kostnad för anlitad arbetskraft bör korrigeras, om arbetskraftens alternativkostnader är annorlunda än de faktiska utbetalningarna för löner och sociala kostnader. Den samhällsekonomiska vinsten av en strukturförändring utgörs bl. a. av att resurser friställs, vilka kan användas till mer produktiv produktion.

På detta sätt skapas förutsättningar för att öka samhällets samlade produktion och därmed möjligheter till konsumtion. Här gäller emellertid att ett *nödvändigt villkor* för att en sådan samhällsekonomisk vinst i form av ett produktionstillskott skall uppkomma, är att de produktionsresurser som friställes kommer till användning någon annanstans i samhället, dvs. att resurserna har alternativ användning.

I den mån de friställda resurserna inte har alternativ användning innebär detta att de kan betraktas som "fria nyttigheter" och dess användning är ej förenad med någon samhällsekonomisk kostnad (alternativkostnad).

Den företagsekonomiska kalkylen har inte tagit hänsyn till de effekter i form av arbetslöshet m. m. som nedläggningar skapar och att olika strukturalternativ därför skall belastas med den "arbetslöshetskostnad" som de innebär.

Den samhällsekonomiska kalkylen skall sålunda inbegripa "kostnaden" för outnyttjade produktionsresurser. Härvid måste alltså produktionstillskottet per sysselsatt fastställas. En allmänt accepterad utgångspunkt för ett sådant värde är att värdet av de friställdas produktionskraft tämligen väl avspeglas av rådande arbetskraftskostnad (lön plus kollektiva avgifter).

Med utgångspunkt från den genomsnittliga arbetskraftskostnaden inom tillverkningsindustrin 1979 kan de friställdas egen produktionskraft värderas till ca 90 000 kr. per år. Beträffande dem som bedöms komma i skyddad sektor i någon form kan alternativkostnaden beräknas till ca 45 000 kr.

Härvid måste noteras att den kostnad eller korrigerig som detta leder fram till inte avser produktionsbortfallet vid varven. Kalkylen över arbetskraftens användning i varvsindustrin skall ingå i den företagsekonomiska kalkylen över varvens framtid.

På grundval av arbetsmarknadsprognosen har den totala tiden i form av arbetslöshet, AMS-utbildning, skyddad verksamhet m. m. räknats fram. Därefter har den samhällsekonomiska kostnaden kunnat beräknas med hjälp av de nyss nämnda alternativkostnaderna.

I tabell 14.1 sammanfattas beräkningarna avseende arbetslöshetskostnaderna i de olika nedläggningsalternativen för de direkt berörda.

**Tabell 14.1 Samhälleligt produktionsbortfall på grund av arbetslöshet bland varvsanställda vid ev. nedläggning resp. neddragning vid varven. Kalkylperioden avser tio år.**

- 
1. Arendal, nedläggning, ca 290 milj. kr.
  2. Arendal, neddragning enligt strukturalternativet, ca 45 milj. kr.
  3. Kockums, nedläggning, ca 470 milj. kr.
  4. Kockums, neddragning enligt strukturalternativet, ca 55 milj. kr.
  5. Uddevalla, nedläggning, ca 355 milj. kr.
  6. Öresund, nedläggning, ca 305 milj. kr.
  7. Öresund, neddragning enligt strukturalternativet, ca 315 milj. kr.
- 

#### *Korrigerig av kapitalkostnaden och markvärdet*

Ur samhällsekonomisk synvinkel kan kapitalutrustningen i varvsindustrin antagas ha ett relativt litet alternativvärde. De investeringar som har gjorts i varvsindustrin representerar redan inträffade samhällsekonomiska förluster. Detta innebär att en samhällsekonomisk kalkyl inte bör innefatta kapitalkostnader, som hänför sig till nu existerande kapital. Framtida investeringar måste däremot tas med i kalkylen.

Den företagsekonomiska kalkylen bör alltså korrigeras så att avskrivnings- och nedskrivningskostnader exkluderas från kalkylen och investeringskostnader tillförs denna. I Svenska Varvs kalkyler har investeringarna antagits vara lika stora som avskrivningarna. Detta innebär att den företagsekonomiska kalkylen bör korrigeras enligt följande.

Alternativ ABC	+ 347 milj. kr.
Alternativ ABD	+ 364 milj. kr.
Alternativ ACD	+ 532 milj. kr.
Alternativ BCD	+ 531 milj. kr.
Alternativ ABCD	+ 255 milj. kr.

Beträffande övriga alternativ hänvisas till tabell 10.3. Vid en avveckling av ett varv kvarstår dock ett värde för mark och anläggningar (restvärde).

#### *Komplettering för indirekta sysselsättningseffekter*

##### *Underleverantörseffekter*

Underleverantörerna i varvsregionerna drabbas i genomsnitt hårdare än Sverige i övrigt. Neddragningen i efterfrågan på underleverantörernas produkter och därmed sammanhängande minskade arbetskraftsefterfrågan sker med viss tidseftersläpning i förhållande till neddragningen vid respektive varv.

Med utgångspunkt från ett genomsnittligt omsättningsvärde per anställd på 215 000 kr.,<sup>1</sup> kan det teoretiska friställningsbehovet beräknas till följande antal i de olika orterna i de olika alternativen.

<sup>1</sup> Ett vägt genomsnitt av omsättningen per anställd 1979 i metallvaru- och maskinindustrin, framtaget via SCB:s nyckelstatistik.

**Tabell 14.2 Beräknade sysselsättningseffekter i olika orter inom underleverantörssystemet under avvecklingsperioden**

Varvsort	Nedlagt varv	Arendal	Kockums	Uddevalla-varvet	Öresunds-varvet
<i>Från</i>					
Göteborg		1 708	522	158	681
Malmö		8	705	—	367
Uddevalla		2	12	228	67
Landskrona		7	54	—	200
<b>Totalt</b>		<b>1 725</b>	<b>1 293</b>	<b>386</b>	<b>1 315</b>

Vissa underleverantörer balanserar bortfallet inom den givna kapaciteten eller skaffar ersättningsproduktion. Andra företag kan helt slås ut på grund av minskningen av varvsefterfrågan.

Då underleverantörerna har möjligheter att kompensera bortfallet av efterfrågan från varven med försäljning till andra kunder har INDEVO antagit att ca 20 % av de teoretiskt beräknade sysselsättningseffekterna leder till arbetslöshet i varvsorterna och ca 10 % på övriga orter. I tabell 14.3 sammanfattas de i så fall beräknade arbetslöshetskostnaderna i underleverantörsledet.

**Tabell 14.3 Samhälleligt produktionsbortfall på grund av arbetslöshet i underleverantörsledet. Kalkylperiod fem år (milj. kr.)**

Varvsort	Nedlagt varv	Arendal	Kockums	Uddevalla-varvet	Öresunds-varvet
Göteborg		35,8	5,5	2,4	7,2
Malmö		—	17,6	—	4,6
Uddevalla		—	—	6,8	1,0
Landskrona		—	0,8	—	5,6
<b>Summa</b>		<b>35,8</b>	<b>23,9</b>	<b>9,2</b>	<b>18,4</b>

#### Indirekta sysselsättningseffekter i servicenäringarna

I den kommunfinansiella kalkylen redovisades de indirekta sysselsättningseffekterna i servicenäringarna. Dessa beräknades till:

Göteborg	636 sysselsättningstillfällen
Malmö	649 sysselsättningstillfällen
Uddevalla	340 sysselsättningstillfällen
Landskrona	324 sysselsättningstillfällen

Med samma antaganden som gäller för underleverantörerna lokalt innebär detta arbetslöshetskostnader, dvs. behov av korrigeringar för arbetskraftskostnaden, på följande belopp:

Arendal	ca 12 milj. kr.
Kockums	ca 15 milj. kr.
Uddevalla-varvet	ca 9 milj. kr.
Öresundsvarvet	ca 7 milj. kr.

*Påverkan på övriga arbetssökande på resp. regional arbetsmarknad*

En nedläggning av ett varv påverkar inte bara dem som friställs utan även övriga arbetssökande inom regionen. Den lokala arbetsmarknaden påverkas främst av två faktorer.

För det första innebär friställningen av personal från varven att dessa konkurrerar med övriga arbetssökande i resp. region. Detta påverkar naturligtvis de senares möjligheter att erhålla arbete, eftersom fler personer konkurrerar om samma antal lediga arbeten.

För det andra innebär en nedläggning att den naturliga ersättningsrekryteringen till varven försvinner.

Dessa effekter bedöms av INDEVO uppgå till ca en fjärdedel av de direkta effekterna i första ledet. I tabell 14.4 sammanfattas de samhällsekonomiska kostnader som uppstår genom ökad arbetslöshet för övriga arbetssökande.

**Tabell 14.4 Arbetskraftskostnader för andra arbetssökande än varvsanställda vid en nedläggning eller neddragning av varven**

---

1. Arendal, nedläggning, ca 70 milj. kr.
2. Arendal, neddragning enligt strukturalternativet, ca 10 milj. kr.
3. Kockums, nedläggning, ca 115 milj. kr.
4. Kockums, neddragning enligt strukturalternativet, ca 15 milj. kr.
5. Uddevalla, nedläggning, ca 90 milj. kr.
6. Öresund, nedläggning, ca 75 milj. kr.
7. Öresund, neddragning enligt strukturalternativet, ca 80 milj. kr.

---

*Realekonomisk kostnad vid AMS-utbildning*

Den samhällsekonomiska kostnaden av resurser i form av lärare, lokaler, material m. m. vid AMS-utbildning beräknas till ca 15 000 kr. per år och plats. Med en antagen genomsnittlig arbetsmarknadsutbildningstid på ett år, innebär detta arbetsmarknadsutbildningskostnader i de olika nedläggningsalternativen enligt tabell 14.5.

**Tabell 14.5 Realekonomisk kostnad för AMS-utbildning vid en ev. nedläggning eller neddragning av varven**

---

1. Arendal, nedläggning, ca 6 milj. kr.
2. Arendal, neddragning enligt strukturalternativet, ca 2 milj. kr.
3. Kockums, nedläggning, ca 9 milj. kr.
4. Kockums, neddragning enligt strukturalternativet, ca 1 milj. kr.
5. Uddevalla, nedläggning, ca 4 milj. kr.
6. Öresund, nedläggning, ca 6 milj. kr.
7. Öresund, neddragning enligt strukturalternativet, ca 6 milj. kr.

---

*Realekonomisk kostnad vid skyddad sysselsättning*

Som ett mått på den samhällsekonomiska kostnaden för skyddad verkstad och arkivarbete används driftunderskottet per plats i de skyddade verkstäderna. Detta varierar, men kan beräknas till ca 30 000 kr. per plats och år. Vidare antages behovet för de drabbade i genomsnitt uppgå till åtta år (tio års kalkyltid och två års arbetslöshet).

Detta innebär att den samhällsekonomiska resursupoffringen i samband med det ökade behovet av skyddad sysselsättning i de olika nedläggningsalternativen kan beräknas till följande belopp.

**Tabell 14.6 Samhällsekonomisk kostnad för skyddad verksamhet vid en ev. nedläggning eller neddragning av resp. varv**

---

1. Arendal, nedläggning, ca 39 milj. kr.
2. Arendal, neddragning enligt strukturalternativet, ca 12 milj. kr.
3. Kockums, nedläggning, ca 91 milj. kr.
4. Kockums, neddragning enligt strukturalternativet, ca 10 milj. kr.
5. Uddevalla, nedläggning, ca 53 milj. kr.
6. Öresund, nedläggning, ca 53 milj. kr.
7. Öresund, neddragning enligt strukturalternativet, ca 53 milj. kr.

---

### Samhällsekonomisk kostnad vid flyttning

Den samhällsekonomiska kostnaden vid flyttning består av de reala resurser som tas i anspråk. Dessa utgörs av direkta flyttningskostnader m. m. om ca 8 000 kr. per familj. Med utgångspunkt från arbetsmarknadsprognosen kan den totala kostnaden beräknas till mellan 1–2 milj. kr. i de olika nedläggnings- och neddragningsalternativen.

## 15 Slutsatser

Utredningen syftar till att ge en samhällsekonomisk utvärdering av olika alternativ för Svenska Varvs framtida struktur. De företagsekonomiska kalkylerna utgör en mycket väsentlig grund. Dessa kompletteras och korrigeras sedan med olika samhällskostnader för att genomföra olika alternativ. Vissa korrigeringar sker även på grund av att statliga bidrag ingår i det företagsekonomiska resultatet.

I INDEVO:s utredning har omfattande datainsamling, analys- och kalkylarbete utförts för att bestämma de samhällsekonomiska kostnader som är förknippade med olika strukturalternativ. Svårigheterna har uppstått på grund av att Svenska Varv redovisat genomarbetade företagsekonomiska kalkyler enbart för det av Svenska Varv beslutade strukturalternativet. Med utgångspunkt från Svenska Varvs kalkylmodell har företagsekonomiska beräkningar gjorts för ytterligare 15 olika strukturalternativ (4-, 3-, 2- och 1-varvsalternativ).

De samhällsekonomiska kostnaderna exkl. de företagsekonomiska effekterna av en nedläggning av resp. varv redovisas i tabell 15.1.

**Tabell 15.1 Samhällsekonomiska kostnader av en nedläggning av resp. varv. De företagsekonomiska effekterna är exkluderade. 1980 års penningvärde**

---

Arendal	423 milj. kr.
Öresund	482 milj. kr.
Uddevalla	519 milj. kr.
Kockums	724 milj. kr.

---

De samhällsekonomiska kostnader som uppstår vid olika strukturalternativ utöver de företagsekonomiska förlusterna vid varven framgår av tabell 15.2.

**Tabell 15.2 Samhällsekonomiska kostnader åren 1981–1990 vid olika strukturalternativ för Svenska Varv. Milj. kr. i 1980 års penningvärde**

	4-varv <sup>1</sup>		3-varv <sup>1</sup>		
	ABCD	ABC	ABD	ACD	BCD
Arbetslöshetskostn. varvsanställda	124	414	368	426	539
Arbetslöshetskostn. underleverantörer	26	40	46	22	37
Arbetslöshetskostn. servicenäring	11	17	17	19	19
Arbetslöshetskostn. andra arbetssökande	31	104	85	106	135
AMS-utbildning	4	9	8	6	11
Skyddad verksamhet	27	74	50	70	107
Flyttning	2	3	2	2	3
<b>Totalt</b>	<b>254</b>	<b>661</b>	<b>576</b>	<b>651</b>	<b>851</b>

	2-varv <sup>1</sup>					0-varv	
	AB	AC	AD	BC	BD	CD	
Arbetslöshetskostn. varvsanställda	647	672	666	829	809	849	1 428
Arbetslöshetskostn. underleverantörer	60	28	49	55	66	37	87
Arbetslöshetskostn. servicenäring	23	16	22	26	30	25	43
Arbetslöshetskostn. andra arbetssökande	165	168	168	207	202	212	357
AMS-utbildning	14	10	11	14	16	13	25
Skyddad verksamhet	102	105	98	155	140	148	201
Flyttning	4	3	3	4	4	4	6
<b>Totalt</b>	<b>1 015</b>	<b>1 002</b>	<b>1 016</b>	<b>1 291</b>	<b>1 268</b>	<b>1 288</b>	<b>2 147</b>

<sup>1</sup> Se kapitel 10 för närmare precisering av alternativens innebörd.

A = Kockums, B = Uddevalla, C = Arendal, D = Öresund.

Av tabell 15.2 framgår:

#### 4-varvsalternativet

\* Samhällskostnaderna i 4-varvslösningen uppgår till ca 254 milj. kr.

#### 3-varvsalternativen

Samhällskostnaderna uppgår till

- \* 576 milj. kr. i det alternativ där Arendal läggs ner
- \* 651 milj. kr. i det alternativ där Uddevallavarvet läggs ner
- \* 661 milj. kr. i det alternativ där Öresundsvaret läggs ner
- \* 851 milj. kr. i det alternativ där Kockums läggs ner

#### 2-varvsalternativen

Kalkylresultaten bygger på arbetsmarknadsbedömningar vid nedskärning av ett varv medan övriga tre varv bibehålls. De överlagrande effekter-

na vid större nedskärningar skapar ytterligare arbetsmarknadseffekter vilket gör att kostnaderna absolut sett kommer att vara något större än de angivna. Den relativa fördelningen mellan kostnaderna vid olika 2-varvsalternativ torde dock vara rättvisande.

Samhällskostnaderna blir med denna restriktion:

- \* 1 002 milj. kr. i det alternativ där Uddevallavarvet/Öresund läggs ner
- \* 1 015 milj. kr. i det alternativ där Arendal/Öresund läggs ner
- \* 1 016 milj. kr. i det alternativ där Arendal/Uddevalla läggs ner
- \* 1 268 milj. kr. i det alternativ där Kockums/Arendal läggs ner
- \* 1 288 milj. kr. i det alternativ där Kockums/Uddevalla läggs ner
- \* 1 291 milj. kr. i det alternativ där Kockums/Öresund läggs ner.

#### 0-varvsalternativet

Samhällskostnaderna uppgår till ca 2 147 milj. kr.

De företagsekonomiska beräkningarna i tabell 15.3 bygger bl. a. på kalkyler som är utförda efter Svenska Varvs kalkylmodell. Beräkningarna avser perioden 1981–1985 och förutsätter marknadsgenombrott på de valda affärsområdena.

Resultaten visar:

- \* att av 3- och 4-varvsalternativen är det av Svenska Varv beslutade det minst förlustbringande
- \* att skillnaderna mellan Svenska Varvs strukturalternativ och 3-varvslösningarna AV-KV-ÖV resp. KV-UV-ÖV är 2–300 milj. kr. Skillnaderna i sammanlagda förluster 1981–1985 uppgår således till 6–7,5% jämfört med Svenska Varvs strukturalternativ
- \* att en 4-varvslösning är ca 635 milj. kr. sämre än Svenska Varvs strukturalternativ fram till år 1985. Beräkningar tyder på att 4-varvslösningen efter år 1985 blir markant sämre än 3-varvslösningarna
- \* att 2-varvslösningar med KV-UV resp. KV-AV ur företagsekonomisk synpunkt är klart bättre än någon 3-resp. 4-varvslösning. Dessutom torde utvecklingskostnaderna kunna bli något lägre i 2-varvslösningarna än de beräknade 800 milj. kr.
- \* att 0-varvslösning fram till år 1985 är kalkylmässigt bättre ur företagsekonomisk synpunkt är något annat alternativ.

**Tabell 15.3 Företagsekonomiskt resultat åren 1981–1985 samt korrigeringar från ett samhällsekonomiskt synsätt vid olika strukturalternativ för Svenska Varv. Milj. kr. i 1980 års penningvärde.**

Vid marknads- genombrott	4-varv		3-varv		
	ABCD	ABC	ABD	ACD	BCD
Företagsekonomiskt resultat	-2 631	-2 192	-2 412	-2 480	-2 965
Särskilda utvecklingskostn.	- 800	- 800	- 800	- 800	- 800
Räntekostnad på förlusttäckningsbidrag	-1 072	-1 013	-1 120	-1 140	-1 347
Korrigerig för nedskrivningar*)	+ 235	+ 347	+ 364	+ 532	+ 531
Marknadsvärde för anläggning och mark	-	+ 25	+ 64	+ 39	+ 54
Summa:	<b>-4 268</b>	<b>-3 633</b>	<b>-3 904</b>	<b>-3 849</b>	<b>-4 527</b>

Vid marknads- genombrott	2-varv						0-varv
	AB	AC	AD	BC	BD	CD	
Företagsekonomiskt resultat	-1 973	-2 041	-2 665	-2 526	-3 306	-2 699	-2 794
Särskilda utvecklingskostn.	- 800	- 800	- 800	- 800	- 800	- 800	- 800
Räntekostnad på förlusttäckningsbidrag	-1 060	-1 080	-1 321	-1 288	-1 590	-1 369	-1 580
Korrigerig för nedskrivningar*)	+ 456	+ 624	+ 641	+ 623	+ 640	+ 808	+1 009
Marknadsvärde för anläggning och mark	+ 89	+ 74	+ 103	+ 79	+ 118	+ 93	+ 182
Summa:	<b>-3 288</b>	<b>-3 233</b>	<b>-4 042</b>	<b>-3 912</b>	<b>-4 938</b>	<b>-3 975</b>	<b>-2 383</b>

\*) Skall ej belasta en kalkyl som skall jämföra alternativ för framtida struktur.

Av tabell 10.3 har framgått att om marknadsgenombrott inte sker till år 1985 blir resultaten:

- \* 4-varvsalternativet ytterligare 2 miljarder kr. sämre
- \* 3-varvsalternativen ytterligare 1–2 miljarder kr. sämre
- \* 2-varvsalternativen ytterligare 0–2 miljarder kr. sämre oförändrat i alternativet UV–ÖV.

Utöver de reala effekterna har också de finansiella effekterna som redovisats i föregående kapitel sammanställts för de strukturalternativ på 3- och 4-varvsnivå som definierats i kapitel 10 (se tabell 15.4).

**Tabell 15.4 Sammanställning av de finansiella effekterna vid olika strukturalternativ**

	AV/KV/ UV	AV/UV/ ÖV	AV/KV/ ÖV	KV/UV/ ÖV	AV/KV/ UV/ÖV
Individ	89,2	95,0	83,9	63,3	30,0 <sup>1</sup>
Direkt berörda	310,5	202,2	232,6	254,6	170,0
Stat					
– driftskatt (till Sv Varv)	3 633,0	3 904,0	3 849,9	4 527,0	4 268,0
– ökade statsutgifter	175,2	259,3	211,9	183,9	125,7
– minskade stats- inkomster	50,2	65,3	37,7	34,7	17,2

<sup>1</sup> För ÖV har överslagsmässigt antagits att de individ-ekonomiska kostnaderna är 9,5 milj. kr. i 4-varvsalternativet.

Av tabellen framgår:

- \* att den övervägande delen av kostnaderna, omkring 90 %, belastar statsbudgeten. Större delen av denna kostnad utgör täckande av driftsunderskott i Svenska Varv
- \* att 5–7 % av kostnaderna belastar kommunekonomin
- \* att 2–3 % av kostnaderna drabbar individen i form av minskad disponibel inkomst.

Summeras kalkylerna för företagsekonomiskt resultat och samhällskostnader till samhällsekonomiska kalkyler framkommer följande resultat:

	2-varv		3-varv		
	KV/AV	KV/UV	AV/KV/ UV	KV/UV/ ÖV	AV/KV/ ÖV
Företagsekonomiskt resultat	-3 233	-3 288	-3 633	-3 904	-3 849
Samhällskostnader	-1 002	-1 015	- 661	- 576	- 651
Samhällsekonomiskt resultat	-4 235	-4 303	-4 294	-4 480	-4 515
Skillnader	0	- 68	- 59	- 245	- 280

Om marknadsgenombrott inte sker är 2-varvsalternativen mindre riskfyllda än övriga alternativ, exkl. 0-varvsalternativet.

Den samhällsekonomiska utvärderingen där även effekterna efter år 1985, alternativt utnyttjande inom samhällsekonomin av de resurser som ovan kan beräknas gå till Svenska Varv och valutaeffekter m. m. beaktas leder till följande *slutsatser*:

\* 2-varvsalternativen Arendal-Kockums resp. Kockums-Uddevalle är ur samhällsekonomisk synpunkt jämbördiga och på sikt att föredra. Riskerna att inte nå marknadsgenombrott bedöms mindre i dessa alternativ än i övriga strukturalternativ. De rena samhällskostnaderna i dessa alternativ är dock högre än i nämnda 3-varvsalternativ.

\* Mellan de nämnda 3-varvsalternativen finns inte tillräckligt stor skillnad i samhällsekonomiskt resultat för att någon säker rangordning skall kunna göras. Fördelning av affärsområden och produktionsvolym inbördes mellan varven har haft stor betydelse för de resultatskillnader som finns.

Den ovan redovisade samhällsekonomiska utvärderingen leder således fram till följande:

\* Anpassa långsiktigt kapaciteten inom storvarven till två varv.

## Innehåll

Proposition .....	1
Propositionens huvudsakliga innehåll .....	1
1 Inledning .....	2
2 Föredragandens överväganden .....	4
2.1 Varvsindustrins marknadssituation .....	4
2.2 Svensk varvsindustris struktur .....	6
2.2.1 Storvarven .....	7
2.2.2 Reparationsverksamheten .....	13
2.2.3 Kommersiell sektor .....	14
2.2.4 Sysselsättningspolitisk sektor .....	16
2.3 Mindre och medelstora varv .....	17
2.4 Stöd till varvsindustrin .....	23
2.4.1 Skäl för fortsatt stöd till varvsindustrin .....	24
2.4.2 Ändring av stöd till beställare av fartyg .....	26
2.4.3 Ändring av stöd till varven .....	28
2.4.4 Statligt stöd vid fartygsexport .....	31
2.5 Finansiellt stöd till Svenska Varv AB .....	33
2.6 Handläggning av varvsstöd m. m. ....	40
2.7 Insatser för att avhjälpa sysselsättningsproblem i varvsregionerna .....	43
2.7.1 Sysselsättningspolitiska åtgärder i varvsregionerna enligt 1978 års riksdagsbeslut .....	43
2.7.2 Aktuell arbetsmarknadssituation .....	46
2.7.3 Behov av ökade insatser i vissa varvsregioner .....	47
3 Hemställan .....	50
4 Beslut .....	51
Bilaga 1 Sammanfattning av Svenska Varv-koncernens strukturplan .....	52
Bilaga 2 Sammanfattning av betänkande av Kommissionen (I 1979: 04) för de mindre och medelstora varven .....	62
Bilaga 3 Finansieringsanalyser .....	90
Bilaga 4 Sammanfattning av (Ds I 1979: 8) betänkande av utredningen (I 1979: 03) om översyn av handläggningen av ärenden om fartygskreditgarantier m. m. samt sammanställning av remissyttranden .....	106
Bilaga 5 Sammanfattning av De svenska storvarven – samhälls-ekonomisk strukturutredning .....	126