

## Motion

1978/79:141

av Olof Palme m. fl.

med anledning av propositionen 1978/79:49 om vissa varvsfrågor

Större delen av den svenska sjöfartsnäringen befinner sig i en mycket allvarlig kris. Detta gäller i synnerhet varvsindustrin men också i hög grad rederinäringen. Alla inser att mycket omfattande samhällsinsatser är nödvändiga. Dessa insatser bör ske inom ramen för en långsiktig och planmässig näringspolitik.

En sådan politik bör för det första utformas så att de stora och nödvändiga samhällsinsatserna ligger i linje med och underlättar lösningar som i ett längre perspektiv kan bedömas vara marknadsmässigt riktiga.

Samtidigt måste för det andra också de samhälleliga kraven på att omställningar skall ske i socialt acceptabla former tillgodoses. Omställningar som resulterar i en omfattande arbetslöshet kan inte accepteras från samhällsekonomiska, sociala eller mänskliga utgångspunkter.

De flesta bedömare förefaller överens om att det är osannolikt att den nuvarande mycket stora obalansen på varvsområdet skall kunna hävas under de närmaste åren. En balanstidpunkt kan enligt dessa bedömare sannolikt väntas först något eller några år in på 1980-talet. Man måste därför under de kommande åren räkna med ett mycket begränsat totalt behov av nybeställningar i förhållande till tidigare perioder. Med hänsyn till den stora överkapacitet som finns, kommer detta att under de närmaste åren leda till ett allmänt sett fortsatt mycket pressat prisläge, väsentligt under självkostnadsnivån i alla de stora skeppsbyggnadsnationerna.

Bl. a. mot den bakgrunden måste man räkna med stora förluster inom den svenska varvsindustrin under de närmaste åren. Det är emellertid nödvändigt att understryka att stora förluster är oundvikliga och kommer att inträffa helt oberoende av vilka åtgärder som vidtas – alltifrån en total nedläggning av den svenska varvsindustrin till en fortsatt verksamhet på nuvarande nivå. En mycket stor del av dessa förluster utgörs av valuta- och kundförluster på produktion som för länge sedan är avslutad.

Enligt de uppgifter som anges i propositionen skulle storvarvens samlade förluster för åren 1978–1980 uppgå till 7 900 milj. kr. om produktionskapaciteten bibehålls på oförändrad nivå och till 8 500 milj. kr. (varav ca 1 miljard kronor i avskrivningar på anläggningar) om två av varven läggs ned. Några kortsiktiga statsfinansiella skäl att välja en hård nedläggningslinje finns alltså inte. Det kan i sammanhanget erinras om att vårt land som första skeppsbyggnadsnation tog konsekvenserna av sjöfarts- och varvskrisen och redan 1976 beslutade om en kraftig neddragning av varvskapaciteten.

Mot denna bakgrund är det uppenbart orimligt att basera ett åtgärdspro-

gram för varvsindustrin enbart på grundval av den utveckling som bedöms som sannolik under de närmaste åren. Åtgärderna bör i stället utformas så att varvsindustrin får en sådan struktur och inriktning att den på bästa sätt kan lösa de problem som kan väntas uppstå och utnyttja de möjligheter som kan erbjudas under 1980-talet. Den aktuella politiken bör utformas så att, samtidigt som varvsindustrin får möjligheter att övervintra fram till dess att en bättre balans åter uppträder på marknaden, man redan nu kan inleda arbetet på en sådan omställning av produktionsinriktningen och strukturen som måste ske.

De åtgärder som måste till är av så stor omfattning att de kommer att innebära en utomordentligt stor påfrestning för alla berörda. Detta gäller i all synnerhet de anställda. Mot den bakgrunden är det enligt vår uppfattning en självklarhet att åtgärderna planeras och utformas i mycket nära samråd med de anställda och deras fackliga organisationer. De förslag och synpunkter som vi här lägger fram har utformats av vårt partis varvsgrupp i nära samarbete med den fackliga referensgruppen för varven i vilken ingår företrädare för Svenska metallindustriarbetareförbundet, Svenska industritjänstemannaförbundet, Sveriges arbetsledareförbund och Sveriges civilingenjörsförbund.

### Sysselsättningen

Inom varvsindustrin finns drygt 25 000 anställda. Därav faller omkring 20 000 på de fyra stora varvsorterna Uddevalla, Göteborg, Landskrona och Malmö. Därtill kommer ca 4 600 anställda vid de mindre och medelstora varven vid tolv platser, nämligen Lunde, Öregrund, Finnboda, Oskarshamn, Kalmar, Karlskrona, Sölvesborg, Falkenberg, Lödöse, Åmål, Karlstad och Marstrand. Till detta kommer sysselsättning för åtskilliga tusental personer som arbetar med underleveranser till varvsindustrin och det mycket stora antal som är indirekt beroende inom olika servicenäringar. Sammanlagt betyder detta att åtskilliga tiotusentals personer är direkt eller indirekt berörda av utvecklingen inom varvsindustrin.

Varvens betydelse för sysselsättningen är emellertid åtskilligt större än vad dessa i och för sig stora tal antyder. Det hänger samman med den höga grad av koncentration som finns inom branschen. Det är ingen överdrift att hävda att varvsindustrin på de fyra stora varvsorterna har en avgörande betydelse för industrisysselsättningen. Motsvarande förhållanden gäller på de flesta orter med mindre och medelstora varvsindustrier. En drastisk och snabb minskning av sysselsättningen inom varvsindustrin får därför utomordentligt allvarliga konsekvenser på arbetsmarknaden i de orter som berörs.

Regeringens proposition innehåller i och för sig vissa förbättringar i förhållande till det förslag som presenterades av den tidigare trepartiregeringen i ett pressmeddelande under juni månad 1978. Det finns emellertid anledning att rikta allvarlig kritik även mot det nu föreliggande förslaget. Det är uppenbart att detta förslag kommer – om det genomförs – att leda till

oplanerade och omfattande avskedanden. Detta medges f. ö. klart i den föreliggande propositionen. Inte minst med hänsyn till den omfattande personalminskning som tidigare skett och fortfarande pågår vid varven och det utomordentligt allvarliga arbetsmarknadsläget vid varvsorterna är det enligt vår mening oacceptabelt att regeringen inte ens tar så mycket ansvar för dem som är anställda vid varven att omfattande avskedanden kan undvikas.

Genom frånvaron av nyanställningar är arbetsmarknadssituationen på de berörda orterna redan tidigare utomordentligt allvarlig.

Det är enligt vår uppfattning också nödvändigt att slå fast att det kunnande och den erfarenhet som finns vid varven i dag utgör en mycket betydelsefull resurs för vår industriella utveckling. Här finns ett kunnande och en yrkesskicklighet på alla olika nivåer och en erfarenhet att hantera avancerade system och byggnadsprojekt. Särskilt i en tid då det inte finns något behov av denna kunskap vid någon annan industri i de berörda regionerna framstår det som oansvarigt att vidta drastiska åtgärder för att minska denna kapacitet.

Även om den framtida marknadsutvecklingen för sådana traditionella produkter från varven som t. ex. tank- och bulkfartyg framstår som osäker bör det emellertid vad gäller produktområden som specialfartyg, off shore och industriella anläggningar finnas ett betydande utrymme för en svensk varvsindustri i framtiden. Detta ställer emellertid stora krav på att politiken på ett ansvarsfullt och kraftfullt sätt inriktas på utveckling i stället för avveckling.

Det föreliggande förslaget innebär att kapaciteten för nybyggnadsvarven, mätt i antal direkta produktiva timmar, kommer att uppgå till ca 9 miljoner vid utgången av 1980. Detta innebär att kapaciteten då skulle ha anpassats till den högre nivån i det marknadsutrymme som man under gynnsamma förhållanden uppskattat som möjligt för början av 1980-talet.

Eftersom vi som oppositionsparti saknar tillgång till nödvändigt underlag – bl. a. internationella beräkningar och bedömningar – för att göra egna marknadsanalyser, får vi grunda våra förslag på samma bedömningar som propositionen bygger på. Vi är däremot inte beredda att acceptera de personalpolitiska konsekvenser som skulle bli följden av en omedelbar anpassning av arbetsstyrkan till denna nivå. Arbetsmarknadssituationen på varvsorterna är som redan nämnts redan i dag allvarlig. Någon möjlighet att snabbt ge arbete åt alla de människor som regeringen föreslår skall avskedas finns inte. Samtidigt innebär det verkstadstekniska kunnande som finns hos personalen en viktig resurs för vår framtida industriutveckling som inte får förloras utan måste utnyttjas och vidareutvecklas. Enligt vår mening är det därför helt nödvändigt att varvsföretagen får möjligheter att genomföra den föreslagna omställningen i socialt acceptabla former.

Det är sålunda vår uppfattning att mycket stora sysselsättningsproblem på de berörda orterna endast kan undvikas om det personalöverskott som uppkommer vid varven stegvis minskas under en längre tidsperiod. Vi anser

därför att alla de f. n. anställda vid varven på de fyra stora varvsorterna skall garanteras fortsatt anställning t. o. m. år 1980. Det rådrum som härigenom skapas måste utnyttjas för krafifulla åtgärder.

De åtgärder som vidtas skall syfta till att underlätta en övergång till nya och varaktiga arbeten för dem som blir övertaliga vid varven. Vi kan därför inte acceptera de kortsiktiga dellösningar som regeringen föreslår i form av tidigareläggning av vissa statliga anläggningsprojekt. Det gäller bl. a. en utbyggnad av E 6:an och vissa järnvägslinjer. I propositionen anges också att en förutsättning för att dessa arbeten skall kunna komma till stånd är att arbetena kan bedrivas med i första hand övertalig personal från varven. Enligt vår uppfattning är det angeläget att dessa arbeten kommer till stånd men vi anser det mycket olämpligt att föreskriva att just dessa beredskapsarbeten skall utnyttjas av övertalig varvpersonal. Enligt vår uppfattning bör samma regler som i övrigt gäller för beredskapsarbeten och statliga tidigareläggningsarbeten gälla även för dessa arbeten. Det kan erinras om att i regionen f. n. finns ett betydande antal arbetslösa byggnads- och anläggningsarbetare.

Enligt vår mening bör en särskild från den löpande produktionen skild organisation bildas vid resp. varv. Till denna organisation förs successivt den personal som blir övertalig genom kapacitetsneddragningen och rationaliseringsåtgärder. Den berörda personalen bibehåller därvid sin anställning i företaget. För denna personal sätts särskilda åtgärder in. Det förhållandet att de anställda inom dessa sidoorganisationer står utanför den ordinarie produktionen bör dock inte helt hindra att Svenska Varv AB kan utnyttja delar av denna personal om särskilda behov uppträder. Det kan då exempelvis gälla kortvarigare beläggningstoppar eller speciella projekt. Ett sådant utnyttjande får dock inte innebära att den anställde t. ex. måste avbryta en startad utbildning eller avböja ett erbjudande om anställning utanför varvsföretaget.

En på detta sätt förlängd anställning är inte endast ett ökat ansvarstagande gentemot de sysselsatta vid varven. Genom det system med sammanhållna enheter för den övertaliga personalen som vi föreslår förbättras också i hög grad möjligheterna att nå framgång med de arbetsmarknadspolitiska åtgärderna. Utbildningsinsatserna, som kommer att vara centrala i programmen, kan bättre tidsplaneras och anpassas till personalens behov, förutsättningar och önskemål. Arbetsförmedlingens insatser kan effektiviseras. Inom sidoorganisationerna ges också möjligheter att ta till vara de varvsanställdas kunskaper, erfarenheter och idéer i syfte att skapa ny industriell produktion och sysselsättning. Härvid bör ett samarbete med bl. a. de regionala utvecklingsfonderna kunna vara fruktbarande.

Det är varken möjligt eller lämpligt att nu söka fastställa vilka konkreta åtgärder som bör vidtagas och vilka regler som bör gälla inom dessa sidoorganisationer. Det bör ankomma på de fackliga organisationerna och företaget att gemensamt och i samarbete med arbetsmarknadsmyndigheterna närmare utarbeta och genomföra programmen på de berörda orterna.

Regeringen har ansvaret för att arbetsmarknadsmyndigheterna på berörda orter har ekonomiska och personella resurser för dessa arbetsuppgifter.

Vi beräknar kostnaderna för garantin till ca 300 milj. kr. för perioden t. o. m. år 1980. Kostnaderna för innevarande budgetår beräknar vi till 50 milj. kr.

Utgifterna för detta bör ersättas i särskild ordning. Ett särskilt anslag bör uppföras på statsbudgeten för detta ändamål, benämnt Särskilda sysselsättningsinsatser vid varven.

Det bör i detta sammanhang framhållas att den verkliga samhällsutgiften för dessa åtgärder blir väsentligt mindre – om än ens någon. Den föreslagna ordningen kommer att väsentligt reducera varvens utgifter i samband med personalminskningen och i betydande utsträckning avlasta kostnader för bl. a. utbildning och arbetslöshetsersättningar inom arbetsmarknadspolitiken. Härtill kommer att man undviker det betydande bortfall av skatteinkomster och sociala avgifter som skulle bli resultatet av avskedanden.

### Vissa strukturfrågor

Vi har i våra ställningstaganden utgått från att Kockums Varv kommer att inlemmas i Svenska Varv AB. Endast under den förutsättningen skapas förutsättningar för en samordnad planering av utvecklingen på varvsområdet.

Ett inlemmande av Kockums Varv i Svenska Varv AB aktualiserar ytterligare nödvändigheten av en strukturplanering för framtiden inom koncernen. På kort sikt är det självfallet mycket angeläget att uppnå en förbättrad samplanering mellan olika varvsenheter för att jämna ut skillnader i beläggning och tillfälliga sysselsättningstoppar. På längre sikt är det utomordentligt viktigt att koncernen får en sådan organisatorisk struktur att företaget anpassas till en lämplig framtida produktions- och marknadsinriktning samtidigt som nödvändiga krav i fråga om sysselsättning kan uppfyllas. Ett viktigt inslag i detta arbete blir självfallet också att öka förutsättningarna för att vidga produktsortimentet till andra områden än de traditionella. Det är därför nödvändigt att företaget får tillräckliga resurser för att genomföra den nödvändiga samordningen av utvecklings- och planeringsarbetet.

I propositionen framhålls beträffande de olika varvsenheterna att takten i förändringen av produktionsinriktningen vid Arendalsvarvet och Öresundsvarvet naturligtvis är beroende av försäljningsutvecklingen för alternativa produkter. Det påpekas vidare att det därför kan bli nödvändigt med viss fartygsproduktion vid dessa enheter. I propositionen sägs sålunda: "Inom Svenska Varv bör i första hand Uddevallavarvet beläggas med de fartygsorder som erhålls. Självfallet bör dock det sammanlagda resultatet för koncernen vägas in vid beläggningsplaneringen." Detta uttalande måste enligt vår uppfattning tolkas så att även Arendals- och Öresundsvarven – särskilt under de första åren – får en betydande del av de fartygsorder som Svenska Varv

erhåller så att tillräcklig fartygsproduktion kan upprätthållas även vid dessa varv.

### Mindre och medelstora varv

Den hittillsvarande varvspolitiken har varit så gott som helt inriktad mot storvarven. De svårigheter som man nu möter gör det nödvändigt att också de mindre och medelstora varven blir föremål för en samlad bedömning och att åtgärder vidtas för att åstadkomma en för branschen i dess helhet lämplig utveckling. Det är mot denna bakgrund olyckligt att dessa frågor fått en helt otillfredsställande behandling i regeringspropositionen. Detta gäller såväl själva branschutvecklingen som sättet att komma till rätta med problemen.

Det huvudsakliga underlaget för regeringens överväganden är den rapport rörande de mindre och medelstora varvens marknads- och konkurrensförutsättningar som utarbetats av en särskild tillkallad arbetsgrupp. På vissa centrala avsnitt saknas emellertid tillräckligt bakgrundsmaterial och analys. Detta gäller bl. a. marknadsutvecklingen och effekterna av olika omstruktureringsalternativ.

De mindre och medelstora varven tillverkar ett stort antal olika fartygstyper av högst olika storlekar och specialiseringsgrad. Flera av varven har sökt sig till särskilda produktområden och där kunnat utveckla en betydande kompetens. Även på kundsidan är bilden i hög grad varierad. För vissa varv spelar de statliga beställningarna, både militära och civila, en avgörande roll. Andra varv har genom rederianknytningen sin mest betydande avsättning inom den egna ägargruppen.

Vad avser efterfrågeutvecklingen för mindre fartyg har regeringen stannat vid den sammanfattande bedömningen att efterfrågan på standardfartyg blir av normal karaktär. För övriga fartygstyper anses efterfrågan de närmaste åren bli stabil och även där av normal karaktär. Efterfrågan på mindre fartyg bedöms sålunda betydligt mera positivt än efterfrågan på stora tank- och bulkfartyg. Däremot är det beroende på de tidigare nämnda olikheterna mellan varven omöjligt att ur det tillgängliga materialet dra slutsatser för de enskilda företagens vidkommande.

Marknadsbedömningen har en avgörande betydelse för dimensioneringen av den framtida kapaciteten vid de mindre och medelstora varven. Det är därför oacceptabelt att denna del av beslutsunderlaget uppvisar så påtagliga brister. Vi vill i det följande peka på några av dessa.

De rederianknutna varven har en särskild ställning genom att rederierna belägger en stor del av produktionskapaciteten. Utvecklingen inom dessa rederier är därför av största betydelse för också varvens beläggningsmöjligheter. Effekterna av denna koppling har inte tillräckligt beaktats vid de efterfrågebedömningar som gjorts.

Ett annat område som helt förbisetts är s. k. alternativ produktion vid de

mindre och medelstora varven. Detta är olyckligt inte minst mot bakgrund av att flera av varven redan i dag till inte oväsentlig del har tillverkning även utanför fartygsområdet. Även vad gäller efterfrågan på reparations- och ombyggnadsarbeten saknas bedömningar. Detsamma gäller varvens roll i försvars- och katastrofberedskapen – inte minst för t. ex. oljeskador.

I regeringens proposition framläggs förslag om ett särskilt stöd för export av fartyg till utvecklingsländerna. Vi ställer oss positiva till en sådan ökad satsning. Av regeringens förslag framgår inte vilka typer av fartyg som härvid kan bli särskilt aktuella. Av skrivningarna framgår dock att man i första hand tänker på fartyg från storvarven. Vi vill emellertid som vår mening framhålla att de mindre och medelstora varven i flera fall har en produktionsinriktning som synes vara lämplig och utvecklingsbar i detta sammanhang. Det kan här räcka med att peka på fartyg som spelar en väsentlig roll i uppbyggnaden av infrastrukturen. Detta gäller bl. a. färjor, bogserbåtar, mudderverk och kabelutläggare. Även t. ex. trålare och bevakningsfartyg bör vara fartygstyper som efterfrågas av utvecklingsländerna. Dessa exportmöjligheter har inte beaktats i de efterfrågebedömningar som gjorts.

Den mycket bristfälliga behandlingen av de mindre och medelstora varvens marknadspotential har också medfört att även vissa andra för dessa varv särskilt intressanta marknadsområden helt förbisetts. Ett sådant exempel är efterfrågan på fiskefartyg. Den svenska fiskeflottan har en förhållandevis hög medelålder och behöver därför förnyas. Regeringen har uppdragit åt fiskeristyrelsen att i samarbete med bl. a. styrelsen för teknisk utveckling närmare utreda förutsättningarna för en utveckling av lämpliga fartygstyper.

I samband med riksdagsbehandlingen av fiskeripolitiken i början av innevarande år pekades från socialdemokratisk sida bl. a. på att förnyelsen av fiskeflottan bör ske genom fartygsproduktion vid de svenska mindre och medelstora varven. Såväl näringsutskottet som jordbruksutskottet understök betydelsen av att möjligheterna prövas att för detta ändamål utnyttja kapaciteten vid dessa varv. Enligt vår mening är det otillfredsställande att frågan om fiskeflottans modernisering inte uppmärksammas i de nu aktuella marknadsbedömningarna.

De mindre och medelstora varven konkurrerar främst med västeuropeiska varv. Gentemot dessa varv bedöms de svenska enheterna vara konkurrenskraftiga om man bortser från effekterna av olika statliga stödåtgärder. De svenska mindre och medelstora varven har sålunda en generellt sett betydligt bättre konkurrenssituation än storvarven. Regeringen föreslår nu att produktionskapaciteten vid de mindre och medelstora varven skall minskas med minst 30 % under de närmaste åren. Någon som helst motivering till att man valt just denna nivå ges inte. Det redovisas inte heller några förslag till hur denna nedskärning skall fördelas mellan varven eller några beräkningar av vilka effekter för lönsamheten och överlevnadsmöjligheterna som förutses för de varv som skall fortsätta med fartygsbyggnad. Ett annat förhållande som

helt förbigås är den framtida konkurrenssituationen mellan å ena sidan de mindre och medelstora varven och å andra sidan storvarven. I propositionen sägs endast att denna konkurrens ökat under senare tid både för nybyggnation och reparationsverksamhet.

Sammanfattningsvis måste vi sålunda konstatera att de marknads- och konkurrenskraftsbedömningar som ligger till grund för regeringens förslag är mycket kortsiktiga och helt otillräckliga som underlag för beslut som ställer närmare 1 400 personer utan arbete. Från socialdemokratisk sida kan vi därför inte acceptera det förslag till kapacitetsneddragningar som regeringen förordar.

Även regeringen har insett att beslutsunderlaget är otillräckligt och man har därför avstått från att lämna förslag till hur kapacitetsneddragningen skall ske. Denna fråga vill man i stället hänskjuta till förhandlingar mellan företagen. Enligt vår mening är det helt oacceptabelt att regeringen på detta sätt vill skjuta från sig ansvaret för konsekvenserna av sina förslag.

Regeringens förslag innebär som redan nämnts att ca 1 400 personer skall ställas utan arbete. Neddragningen förutses i propositionen åtminstone till en del ske genom nedläggningar av varvsenheter. Varvens lokalisering är sådan att effekterna blir betydande på de berörda orterna. Att under dessa omständigheter låta enbart företagsekonomiska hänsynstaganden styra branschutvecklingen är inte försvarbart. Regeringens förslag innebär i praktiken att riksdagen beslutar om väsentliga sysselsättningsminskningar utan att veta var eller när dessa kommer att ske. Att som aviseras i propositionen låta en särskild förhandlare leda överläggningarna mellan företagen kan inte ändra på detta förhållande.

Från socialdemokratisk sida kräver vi en seriös behandling av de mindre och medelstora varvens problem och utvecklingsmöjligheter. En ordentlig utredning måste ske innan viktiga beslut fattas rörande den framtida branschstrukturen och sysselsättningen. För detta arbete bör regeringen skyndsamt tillkalla en särskild kommission. Kommissionens uppgift bör vara att efter kompletterande analyser av efterfråge- och konkurrensförhållandena framlägga en konkret plan för branschens utveckling. Vi har ovan angivit några sådana erforderliga kompletteringar. Vidare bör bl. a. beaktas de mindre och medelstora varvens möjligheter att i högre grad än f. n. inrikta sig på specialfartyg. Vårt förslag angående rederistrukturstöd förbättrar förutsättningarna för en sådan produktion också vid de här aktuella varven.

I kommissionens uppgifter bör även ingå att lämna förslag till utformningen och omfattningen av ett statligt stöd till de mindre och medelstora varven. Härvid bör man särskilt pröva frågan om stöd för alternativ produktion och exportsatsningar, bl. a. på utvecklingsländerna. Dessutom bör förutsättningarna för en ökad samverkan mellan varven undersökas liksom de framtida relationerna mellan de mindre varven och storvarven. Även behoven av särskilda arbetsmarknadspolitiska insatser bör beaktas.

Åtgärder som är avgörande för varvsenheternas framtid och som kan

föranleda avskedanden bör anstå till dess ett samlat strukturförslag har behandlats. Detta behov av rådrum bör beaktas när de i regeringspropositionen aviserade beställningarna av färjor, broar m. m. läggs ut. Dessutom bör de mindre och medelstora varven ges möjligheter att temporärt erhålla tillfälligt sysselsättningsbidrag (75-procentsbidrag).

I sin proposition har regeringen föreslagit ett statligt stöd inom tre områden på totalt 14,5 milj. kr. Mot bakgrund av vad vi föreslagit ovan bör beslut om dylikt stöd tas i anslutning till ett ställningstagande till branschutvecklingen i dess helhet.

### Stöd för utveckling av varv och rederier

Sjöfartskrisen omfattar också som tidigare nämnts stora delar av den svenska rederinäringen. Läget inom rederinäringen kännetecknas av låga fraktsatser och en betydande överkapacitet. Detta har för många rederiföretag resulterat i betydande ekonomiska problem såväl i fråga om likviditet som soliditet. Det är helt uppenbart att dessa problem i sin tur allvarligt återverkat på rederiföretagens nybeställningar.

Utförsäljningarna av fartyg från den svenska handelsflottan har därutöver ökat i mycket stor och oroande omfattning.

Det råder ingen tvekan om att detta förhållande utgör en betydande samhällsekonomisk belastning. Den betydelse som sjöfartsnettot traditionellt haft som förstärkning av vår bytesbalans får härigenom en minskande betydelse.

Enligt vår uppfattning är det självklart att bibehållandet och utvecklandet av en konkurrenskraftig svensk sjöfartsnäring utgör ett väsentligt näringspolitiskt intresse. Ett viktigt element i detta utgör utvecklandet och förbättrandet av nya och mer effektiva transportsystem på sjöfartsområdet. I detta sammanhang är det av grundläggande betydelse att de svenska rederiföretagen får en struktur som gör det möjligt att på bästa sätt uppnå detta mål.

Det finns anledning erinra om att de svenska rederierna i en rad avseenden varit ledande i fråga om utvecklingen av nya transportsystem. Ro/ro-systemet är endast ett av flera exempel på detta. Endast genom att vidareutveckla sitt tekniska och organisatoriska försprång har de svenska rederierna möjlighet att bevara och utveckla sin ställning på världsmarknaden.

I det läge som varvsindustrin nu befinner sig i är det helt nödvändigt att staten via olika stödåtgärder medverkar till att skapa en tillfredsställande orderbeläggning vid varven. En viktig uppgift för svensk varvsindustri är vidare att eftersträva en omläggning av fartygsproduktionen från enklare standardtonnage till mera komplicerat och tekniskt avancerat specialtonnage.

Det finns sålunda starka skäl för staten att ta aktiva initiativ såväl för att

stödja en effektiv strukturutveckling på rederiområdet som en ökad orderbeläggning vid varven. Detta förhållande bör enligt vår uppfattning tas som utgångspunkt vid uppläggningsen av statens insatser på sjöfartsområdet.

1977 infördes ett särskilt stöd till fartygsbeställare i form av dels avskrivningslån som kan uppgå till 30 % av kontraktetspriset för beställt fartyg, dels kreditgarantier intill 70 % av kontraktetspriset. Stödet har temporär karaktär. Beställarstödet har hittills medfört att ett 50-tal fartyg har beställts vid svenska varv.

I den föreliggande propositionen föreslås att avskrivningslån bör kunna lämnas till ett belopp som motsvarar högst 25 % av kontraktetspriset mot 30 % f. n. Lån och kreditgaranti får sammanlagt uppgå till högst 95 % mot 100 % i dag.

Enligt vår uppfattning bör det nuvarande beställarstödet i stället för att krympas omvandlas till ett mer näringspolitiskt betonat *stöd till strukturutveckling inom svensk rederinäring* som får genomslagskraft också för varven. Stödet bör ha som främsta syfte att stimulera rederiföretagen att beställa mer utvecklingsbetonade och framtidsinriktade fartygstyper för att härigenom uppnå en ökad konkurrenskraft. Härutöver kan det också bli aktuellt med nya initiativ på marknadsidan som kan kombineras med nybeställningar av fartyg.

En satsning på mer avancerade fartygstyper innebär inte enbart utvecklingsstimulans för såväl rederier som varv. Denna typ av fartyg innebär också ökad sysselsättning i förhållande till andra typer av fartyg.

Det av oss föreslagna stödet till strukturutveckling inom rederinäringen bör ges en väsentligt mer flexibel utformning än beställarstödet. För projekt som framstår som särskilt angelägna i fråga om teknisk förnyelse, såväl i fråga om varvsproduktionen som i fråga om transportsystemet och samtidigt tidsmässigt har en sådan förläggning att de är gynnsamma från beläggnings-synpunkt för varven, bör ett väsentligt högre avskrivningslån kunna utgå.

Enligt vår uppfattning bör man i sådana fall kunna medge att stödet – som enligt regeringen skall utgå med högst 25 % – i stället kan utgå med upp till högst 40 % av kontraktssumman i form av avskrivningslån. Självfallet är det nödvändigt att man i sådana fall från nämndens för fartygskreditgarantier sida gör en ingående prövning av de enskilda projektens betydelse inom ramen för ett mer samlat utvecklingsprogram. Staten bör därför dels ställa krav på att rederierna upprättar en långsiktig plan, dels försäkra sig om den samhällsinsyn som är nödvändig.

I vissa fall kan nyinvesteringar i fartyg trots det omfattande finansieringsstödet innebära en alltför stor belastning på rederiföretagets balansräkning så att investeringen inte kommer till stånd. I sådana fall bör det vara möjligt för varven att förhandla med vederbörande rederi om en långtidsuthyrning av ett fartyg. Sådant avtal kan kombineras med optionsrätt vid förvärv. Då ett sådant kontrakt finns bör det vara möjligt för varvet eller något till detta knutet rederiföretag att självt stå som beställare av fartyget. I enstaka fall bör

det också vara möjligt för varven att tillämpa denna metod gentemot utländska rederier. En förutsättning bör i så fall vara att gällande regler för sjöfartspolitikerna iakttas, bl. a. i fråga om fackligt inflytande.

Regeringen avvisar helt möjligheterna till fortsatt lagerproduktion av fartyg. Enligt vår mening bör dessa möjligheter inte avvisas kategoriskt. Regeringen bör därför bemyndigas att medge att stödet undantagsvis får utnyttjas även i fall då det inte finns något långtidsavtal, om detta är av avgörande betydelse för att upprätthålla produktionskapaciteten.

Det föreslagna rederiutvecklingsstödet bör enligt vår uppfattning också kunna användas för att finansiera ombyggnader och reparationer av fartyg. I de fall det är fråga om sysselsättningskrävande arbeten för att uppnå ökad sjösäkerhet och förbättrad miljö bör utgående bidragssatser kunna bedömas mer generöst.

Det kan i detta sammanhang vara värt att uppmärksamma att ökade krav i fråga om sjösäkerhet och miljö också skulle innebära ökad efterfrågan på varvens tjänster. Den svenska handelsflottan ligger i detta avseende ofta väl framme. Skärpta internationella krav på detta område är i och för sig angelägna. Härtill kommer att de skulle ge de svenska rederierna en bättre konkurrensposition och öka den totala efterfrågan på arbete inom den globala varvsindustrin. Mot den bakgrunden finns det stark anledning för den svenska regeringen att i olika internationella sammanhang arbeta för skärpta krav i dessa avseenden.

Regeringen anger i propositionen att en omprövning av varvspolitiken blir aktuell redan under hösten 1979. Det är emellertid angeläget att de aktuella besluten inte utformas på ett sådant sätt att varven kanske förlorar fartygsbeställningar som kan innebära arbeten även efter 1980. Enligt vår uppfattning bör därför regeringen vara relativt generös med att medge bidrag till fartyg som levereras även efter den 31 december 1980. Det kan inte gärna vara rimligt att varven av denna anledning förlorar möjlighet till en mer långsiktig beläggning av produktionen.

De av oss förordade förändringarna av regeringens förslag till avskrivningslån till beställare av fartyg till ett stöd för strukturutveckling av svensk rederinäring med de av oss förordade ändringarna av reglerna kan beräknas innebära en merkostnad i förhållande till regeringens förslag med ca 300 mil. kr. Det är angeläget att inte denna försöksverksamhet hämmas av brist på medel om det samtidigt finns ett ytterligare behov av orderbeläggning vid varven. Regeringen bör därför i samband med tilläggsbudget III våren 1979 redovisa sina bedömningar av det aktuella läget för denna verksamhet.

Regeringen anmäler i propositionen att den avser att göra en översyn av formerna för den fortsatta verksamheten vid nämnden för fartygskreditgarantier. Enligt vår uppfattning är det angeläget att en sådan kommer till stånd och att den sker så snabbt att förslag kan föreläggas riksdagen redan våren 1979. Det stöd till strukturutvecklingen inom rederinäringen som vi föreslår innebär första steget till en samordnad näringspolitik inom den svenska

varvs- och rederinäringen. Enligt vår uppfattning bör den nuvarande fartygskreditnämnden utvecklas till ett organ som kan handlägga denna typ av frågor från samhällets sida. Detta innebär att nämnden enligt vår uppfattning får en sådan sammansättning som då behövs för dessa uppgifter. Det innebär bl. a. att en väsentligt vidgad representation för de fackliga intressena är motiverad.

I vissa fall kan det vara angeläget att regeringen vidtar särskilda åtgärder för att säkra beläggningen vid svenska varv. F. n. är ett stort antal färjor aktuella för upphandling av svenska rederier. Med hänsyn till den speciella typ av fartyg det här gäller bör det föreligga goda förutsättningar för att efter förhandlingar placera sådana beställningar på svenska varv med hjälp av det stöd som föreslås. Mot den bakgrunden är det angeläget att regeringen snart tar ett initiativ till överläggningar med företrädare för dels varven, dels de svenska färjerederierna i syfte att säkerställa att sådana order kan förläggas vid varv i Sverige. Detta skulle ha stor betydelse inte minst för sysselsättningen under de närmaste åren. Ett uttalande av denna innebörd bör göras av riksdagen.

Som anges i propositionen har de svenska varven ett betydande fartygsinnehav utöver de lagerproducerade fartygen. I propositionen uppges storvarvens direkta och indirekta fartygsinnehav uppgå till 64 fartyg inkl. sådana i vilka man har andelar. I propositionen föreslås att statens garantiengagemang avseende varvens fartygsinnehav avvecklas. Detta föreslås ske genom en successiv sänkning av garantiramen under en treårsperiod. Detta innebär att varven tvingas sälja sina fartyg.

Vi vill inte bestrida att det kan finnas företagsekonomiska motiv för att avyttra fartyg som ägs av varven. Man måste emellertid vara medveten om att avyttringar i större skala kan medföra vissa icke önskvärda konsekvenser. Marknadsläget kan rent allmänt påverkas i negativ riktning, försäljningar av befintliga fartyg kan komma att konkurrera med nybeställningar, och inte minst närvaron av en tidsgräns då fartyg bör ha avyttrats kommer naturligtvis att utgöra ett mycket negativt inslag i en förhandlingssituation. Att ange närmare principer för hur och när fartygsbeståndet vid varven skall avvecklas torde vara svårt och knappast lämpligt från statsmaktens sida.

Enligt vår uppfattning bör det ingå i företagsledningens normala företagsekonomiska ansvar att göra de dispositioner beträffande fartygen som kan bedömas vara mest lämpliga från varvens synpunkt. Förslaget om en treårig avtrappning av den särskilda garantiramen bör därför avvisas.

### **Finansiellt stöd till Svenska Varv AB**

Svenska Varv har under 1977 och beräknas under 1978 och 1979 redovisa stora förluster. En förstärkning av det egna kapitalet är därför oundgängligen nödvändig för att företaget skall kunna fortsätta sin verksamhet. Det är i detta sammanhang angeläget att framhålla att resultatet som företaget redovisar

endast i ringa mån utgör ett mått på den företagsekonomiska effektiviteten. Huvuddelen av resultaten är hänförliga till omständigheter över vilka företagsledningen inte kan råda. Företagets resultat är i helt avgörande utsträckning beroende av kursutvecklingen för lån som tagits upp för lång tid sedan och av solvensutvecklingen hos redare vilka finansierat sina fartyg med krediter från varven. Den betydelse som valutaförluster och kundförluster har för resultatredovisningen inom Svenska Varv framgår av nedanstående sammanställning.

	1977	1978 (prognos)
Svenska Varv: resultat före värdegaranti, bokslutsdisp. och skatt	-2 242	-2 100
- varav reserveringar för:		
kursförluster	- 846	- 400
kundförluster	- 915	- 500

Även resultaten under kommande år kan beräknas i mycket stor omfattning komma att influeras av kursförluster och kundförluster. Det kan inte vara rimligt att vare sig statsmakter eller företagsledning anpassar sina bedömningar av mål och lämpliga åtgärder för varvsindustrin med hänsyn till dessa resultat. Även för företagsledningen skapas stor osäkerhet. De kapitaltillskott som statsmakterna anvisar blir styrande för verksamheten. Men med hänsyn till svårigheten att förutse förluster av denna typ skapas en mycket osäker planeringssituation. Det är därför angeläget att om möjligt söka finna former för att i en annan och mera automatiskt verkande ordning kompensera varven för sådana förluster. Självfallet måste man då beakta att förluster av denna typ i viss utsträckning kan påverkas av företagets handlande – i första hand när det gäller nya engagemang. Regeringen bör få i uppdrag att mot denna bakgrund pröva frågan om nya former för förlusttäckning vid Svenska Varv.

### Övriga åtgärder

Stora insatser måste göras för att utnyttja alla möjligheter att snabbt bygga upp förutsättningar för produktion inom andra områden än fartygsbyggande. Det är uppenbart att det kunnande och den organisation som finns vid varven bör innebära en betydande konkurrensfördel inom det område som kallas alternativ produktion. En ovillkorlig förutsättning för framgång på detta område är emellertid att man från varvens sida gör kraftfulla insatser i form av förbättrad organisation och finansiella resurser.

Regeringen har i propositionen föreslagit ett stöd till Svenska Varv AB på 200 milj. kr. för alternativ produktion. Samtidigt föreslår regeringen att av riksdagen tidigare anvisade 250 milj. kr. (varav 200 milj. kr. då beräknades för Svenska Varv och 50 milj. kr. för övriga, dvs. främst Kockums) för samma

ändamål dras tillbaka. Då dessa senare medel anvisades krävdes från socialdemokratiskt håll ytterligare 100 milj. kr. Det är angeläget att dessa resurser tillförs varven inte minst med hänsyn till att kapitalengagemang ofta kan bli nödvändiga i samband med försäljning av nya anläggningar.

Med hänsyn till detta och med hänsyn till vårt krav om att aktiebolaget Kockum skall inlemmas i Svenska Varv upprepar vi vårt tidigare krav om att 350 milj. kr. avsätts för alternativ produktion redan nu.

Regeringen bör föreskriva att Svenska Varv till regeringen senast den 1 juli 1979 redovisar erfarenheten av sitt arbete med att utveckla alternativ produktion. Därvid bör också företaget redovisa de behov av ytterligare samhällsinsatser som kan finnas för att stärka utvecklingen och marknadsföringen på detta område. I detta sammanhang bör man särskilt uppmärksamma kapitalbehovet i samband med referensanläggningar. Ett uttalande härom bör göras av riksdagen.

Den s. k. analysgruppen föreslog redan 1977 ett väsentligt ökat stöd till skeppsteknisk forskning och utvecklingsarbete. Enligt analysgruppens bedömning skulle en nivå om ca 25 milj. kr. vara nödvändig. En period av snabb omstrukturering till mer avancerade fartygstyper som den svenska varvsindustrin nu står inför innebär också krav på stora insatser, av väsentligt större omfattning än de som f. n. utgår. Det nuvarande stödet till skeppsteknisk forskning och utvecklingsarbete kan beräknas till ca 12 milj. kr. Stödet bör enligt vår uppfattning öka så att den av analysgruppen förordade 25-miljonersnivån snarast uppnås. Mot den bakgrunden bör enligt vår uppfattning riksdagen anvisa ytterligare 13 milj. kr. redan under innevarande budgetår.

Regeringen föreslår i propositionen vidare att 125 milj. kr. skall användas för stöd till utvecklingsländer för import av fartyg från Sverige. Vi anser att det initiativ som regeringen här tagit är mycket intressant. Enligt vår bedömning kan det finnas stora möjligheter för de svenska varven att medverka på ett positivt sätt inom ramen för det svenska u-hjälpsprogrammet. Det är angeläget att erfarenheterna av de av regeringen föreslagna åtgärderna snarast följs upp för att härigenom bilda underlag för en bedömning om åtgärder av väsentligt större omfattning kan vara motiverade på detta område. Inte minst bör man i detta sammanhang då beakta möjligheterna att stödja projekt inoms. k. alternativ produktion vilka kan ha stor betydelse för den industriella utvecklingen i u-länderna.

Regeringen föreslår att de regionala utvecklingsfonderna i Göteborgs och Bohus län resp. Malmöhus län tillförs vardera 15 milj. kr. Härutöver anvisas 75 milj. kr. att användas vid etablerande av regionala investmentbolag i Uddevalla-, Göteborgs- resp. Malmö-Landskronaregionen. Vi anser att insatser för att stimulera det lokala näringslivet i dessa regioner är angelägna. Regionala investmentbolag kan enligt vår bedömning eventuellt utgöra ett intressant inslag i en regional näringspolitik. Underlaget för en mer säker bedömning är emellertid f. n. mycket osäkert med hänsyn till bristen på erfarenhet.

Enligt vår uppfattning skulle det innebära en olycklig bindning att låsa 75 milj. kr. för regionala investmentbolag och endast 30 miljoner för de regionala utvecklingsfondernas verksamhet. En väsentligt bättre ordning skulle enligt vår uppfattning kunna tillskapas om man överlät till de regionala utvecklingsfonderna att själva avgöra hur medlen inom de angivna regionerna skall fördelas på olika användningssätt. En sådan ordning är angelägen inte minst med hänsyn till behovet av att uppnå bästa möjliga samordning och att undvika onödigt dubbelarbete. Mot den bakgrunden föreslår vi att de 75 milj. kr. som regeringen avsatt för bildande av regionala investmentbolag i stället tillförs utvecklingsfonderna i resp. område. Det får sedan vara utvecklingsfondens ansvar att avgöra huruvida dessa medel skall utnyttjas inom ramen för ett särskilt stödprogram eller om man vill använda dem för att bilda investmentbolag av den typ som föreslås i propositionen. Enligt vår uppfattning bör bästa möjliga effekt erhållas om de regionala utvecklingsfonderna utifrån den bedömning av de lokala förhållandena de kan göra får frihet att själva avgöra hur medlen skall användas. En självklar förutsättning är dock att medlen fördelas mellan resp. region på det sätt som anges i propositionen.

### Hemställan

Med hänvisning till vad som ovan anförts hemställs

att riksdagen

1. godkänner de riktlinjer beträffande svensk varvsindustri som förordats i motionen,
2. godkänner vad som i motionen anförts beträffande sysselsättningspolitiken vid de fyra storvarven,
3. till *Särskilda sysselsättningsinsatser vid varven* på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 anvisar 50 000 000 kr.,
4. som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts beträffande Kockums inlemmande i Svenska Varv,
5. godkänner vad som i motionen anförts beträffande de mindre och medelstora varven,
6. hos regeringen begär att en kommission för de mindre och medelstora varven snarast tillsätts med de uppgifter som anges i motionen,
7. bemyndigar regeringen att vidga verksamheten med tillfälligt sysselsättningsbidrag, s. k. 75-procentsbidrag, till de små och medelstora varven i enlighet med vad som anförts i motionen,
8. avslår regeringens förslag om att anvisa ett reservationsanslag av 14 500 000 kr. till *Bidrag till mindre och medelstora varv*,
9. avslår regeringens förslag om att anvisa ett reservationsanslag av 675 000 000 kr. till *Avskrivningslån till beställare av fartyg* och i

stället anvisar 975 000 000 kr. till *Stöd till strukturutveckling inom svensk rederinäring* på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79.

10. hos regeringen begär åtgärder i fråga om färjebeställningar i enlighet med vad som anförts i motionen,
11. som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts om nämnden för fartygskreditgarantier,
12. som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts angående varvens fartygsengagemang,
13. som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts beträffande resultatredovisning och förlusttäckning vid Svenska Varv AB,
14. ger regeringen till känna vad som anförts angående alternativ produktion,
15. till *Bidrag till Svenska Varv AB för alternativ produktion* anvisar 350 000 000 kr. på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79,
16. till *Styrelsen för teknisk forskning och utveckling* på tilläggsbudget I anvisar 13 000 000 kr. att användas på skeppsteknisk forskning och utveckling,
17. ger regeringen till känna vad som anförts beträffande de regionala investmentbolagen,
18. avslår regeringens förslag om *Bidrag till investmentbolag inom varvsregionerna* och *Teckning av aktier i investmentbolag inom varvsregionerna* på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 och i stället till *Särskilt medelstillskott till de regionala utvecklingsfonderna för utveckling av näringslivet inom varvsregionerna* på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 anvisar ett reservationsanslag av 75 000 000 kr.

Stockholm den 27 november 1978

OLOF PALME (s)

ERIK ADAMSSON (s)

INGEMUND BENGTTSSON (s)

INGVAR CARLSSON (s)

HANS GUSTAFSSON (s)

BENGT GUSTAVSSON (s)

LILLY HANSSON (s)

INGVAR SVANBERG (s)

GÖRAN KARLSSON (s)

VALTER KRISTENSON (s)

ANNA LISA LEWÉN-ELIASSON (s)

ESSEN LINDAHL (s)

LISA MATTSON (s)

THAGE PETERSON (s)

ANNA-GRETA SKANTZ (s)