

## Motion

**1981/82: 1060**

**Lars Werner m. fl.**

### **En ny strukturplan för varvsindustrin**

Stegvis har svensk varvsindustri nedrustats. Ett flertal varv har lagts ner. Antalet arbetstillfällen inom varvssektorn har minskat drastiskt. Detta trots att förutsättningarna för den typ av produktion, förutom fartygsbyggande, som kan utföras på varven förbättrats. Inom t. ex offshore-sektorn har, internationellt sett, skett en enorm utveckling. Det systembyggnadskunnande som de svenska varven representerar har en given plats i den utvecklingen. Stora framtida behov föreligger även inom transport-, energi- och återvinningssektorerna.

I fokus i dag står de skånska storvarven. På Öresundsvarvet är nedläggningsprocessen i full gång. Kockums står näst i tur. Den strukturplan som utgjorde grunden för regeringens proposition 1979/80:165 styr, med de mindre ändringar riksdagen beslutade, i dag varvens utveckling. Strukturplanen innebär att Öresundsvarvet avvecklas och att Kockums 1985 åter måste kunna uppvisa vinstsiffror. Från Svenska Varvs sida har inga offensiva åtgärder vidtagits för att underlätta den omstrukturering som är en förutsättning för att varvet skall kunna vidareutveckla sin produktion, kunna ställa om till alternativ produktion och därmed kunna bevara den produktionskapacitet och det systembyggnadskunnande som finns på varvet.

Den saudiarabiska order som nu är under arbete på Kockums kommer inte att lösa de grundläggande problemen, dvs. först och främst avsaknaden av en marknad för supertankers. Ordern ger Kockums endast ytterligare tidsfrist. Om inte offensiva åtgärder sätts in nu, kommer läget om två år att vara oförändrat katastrofalt.

Vi har i tidigare motioner berört de bakomliggande faktorer som orsakat den internationella och svenska varvskrisen. Den borgerliga regeringens och Svenska Varvs passiva agerande har förstärkt den krisen. Bristen på framsynhet och långsiktig planering, bristande förmåga eller vilja att samordna varvspolitiken med en långsiktig industri-, energi- och transportpolitik är de främsta orsakerna till varvspolitikens misslyckande. Vidtagna åtgärder har i de allra flesta fall syftat till att kortsiktigt täcka de förluster som uppstått. Den ekonomiska hjälpen har dessutom ofta hamnat i det privata kapitalets rymliga ficka. Som exempel kan anföras "exemplet Nordö":

I oktober 1979 levererade Kockums ro-ro-fartyget *Zenobia*, i början av 1980 systerfartyget *Scandinavia* och i mars samma år *Ariadne*. Fartygen kostade tillsammans 420 milj. kr. och staten gick in med stödpengar och bidrog med 126 milj. kr. av kostnaderna. När Rederi AB Nordö byggde fartygen på Kockums hotade man med att lägga ordern utomlands om inte

det statliga beställarstödet avskrevs. Det blev avskrivet. Nordö sålde 1981 två av fartygen till Bulgarien för 320 milj. kr. Zenobia sjönk utanför Cypern, och Nordö fick ut 120 milj. kr. i försäkringspengar. Resten är enkel matematik: 440 milj. kr.; ta bort 294 milj. kr. och vinsten blir 146 milj. kr. Rederichefen Ebert Pettersson kommenterar: "Det man inte kan tjäna på seglation får man tjäna på att sälja." Till historien hör att 33 sjömän avskedades vid affären.

Detta skedde samtidigt som Öresundsvarvet förvägrades medel för att utveckla supply-fartygen. Svenska Varv och staten valde att subventionera det privata redarkapitalet framför att ge Öresundsvarvet den hjälp som på sikt hade inneburit stora framtida utvecklings- och exportmöjligheter. Sådan är alltså regeringens varvspolitik.

Vpk har ett helt annat synsätt än regeringen på varvsindustrins framtid och roll. Vi är över huvud kritiska till den allmänna bristen på perspektiv och medvetenhet i industripolitiken. I en högt avancerad ekonomi får varje beslut långsiktig verkan, vare sig man vill vara medveten om det eller ej. Varje beslut berör också allt större ekonomiska värden och allt fler människor, direkt och indirekt. Kortsiktighet och brist på framsynt handlande medför stora förluster och eftersläpningar i framtiden. Ingen industripolitik kan bedrivas som inte i sina grova linjer har ett perspektiv på minst 20 år och en motsvarande grad medvetenhet och planmässighet. Mot denna bakgrund är regeringens agerande i varvsfrågorna knappast uttryck för någon "varvspolitik".

Varvspolitiken bör sålunda avse minst ett 20–25-årsperspektiv. Den bör byggas på de möjligheter och behov som blir eller kan göras aktuella i de kommande årtiondenas industrialisering. Detta nödvändiggör en förskjutning av stor omfattning från traditionella produktområden till nya. Framtida varv kommer att ägna större delen av sin kapacitet åt annat än fartyg, och detta är en naturlig utveckling.

Fartyg kommer att behöva produceras vid de svenska varven. Skeppsbyggnadskonjunkturen kommer att sakta vända. Alla rimliga bedömningar talar dock för att någon högkonjunktur av tidigare omfattning aldrig mer blir aktuell för de svenska varven.

Det stora expansionsområdet måste ligga inom andra områden. Olika slag av anläggningar och industriella konstruktioner bildar härvid den tunga delen. Svensk industri behöver inom stora sektorer en omfattande förnyelse och ersättning av anläggningskapitalet och produktionstekniken. Ålderdomliga och slösaktiga typer av processer och teknik måste snarast ersättas. Det sönderfallande och föga effektiva transportväsendet måste rustas upp efter nya värderingar. Nya, förnyelsebara energikällor måste ersätta de kärnkraftverk som i dag är i drift. Ny teknik måste utvecklas. Slöseriet med våra naturtillgångar måste upphöra. Funktionella och ekonomiska anläggningar för återvinning måste utvecklas. I denna nödvändiga utvecklings- och förnyelseprocess kommer varvens speciella kapacitet in.

Härav följer att varvens framtida utveckling måste inriktas på avancerade konstruktioner och system inom olika delar av ekonomin. Varven måste kopplas till ett långtidsperspektiv för förnyelse och uppbyggnad av hela den svenska industrin, energiförsörjningen, transportväsendet och konstruktionstekniken.

På ett par områden krävs särskilt radikala förändringar, om varvens förnyelse skall kunna lyckas och deras långsiktiga framtid kunna garanteras. Det är ledningsfunktionen samt marknadsförings- och kreditfinansieringssidan. Svenska Varvs nuvarande ledning saknar förutsättningar att leda varvsindustrin. Den är dessutom för tungrodd och topptung. Den bör därför avskaffas i sin nuvarande utformning. Detta är en förutsättning för varje varvspolitik som inte är inriktad på en total förödelse. I dess ställe bör träda en mer decentraliserad, men också en mer demokratisk ledning och arbetsorganisation.

Ett samordningsorgan för varven bör givetvis finnas. Detta organ kan tänkas bl. a. administrera ett särskilt finansieringsinstitut på statlig basis. Denna finansiering skall svara för alla de behov av kreditgivning som varven har gentemot marknaden. Denna kreditgivning utgör i dag en alltför tung och stor uppgift för att tillåtas belasta de olika varvsenheternas ekonomi.

Marknadsföringen från varven måste kraftigt förstärkas. Det är möjligt att den till stor del måste ske fristående från varven själva. Marknadsföringen är varvens svaghet. De har i hög grad saknat erfarenheter på området – i den senaste stora skeppsbyggnadskonjunkturen var marknadsföringen knappast något större problem. Men för de allt fler nya produkterna är den av helt avgörande betydelse. Den måste ske med en grad av kompetens och snabbhet som Svenska Varv i dag knappast kan ställa upp med.

En realistisk och framåtsyftande strukturplan för varven bör grundas på följande förutsättningar och riktlinjer:

1. Varvens nuvarande kapacitet och personalstyrka måste bibehållas. Inga nedskärningar eller nedläggningar av enheter bör ske.

2. En långsiktig plan med ett perspektiv av minst 20 år bör läggas upp för varven. Den skall avse att så effektivisera och utveckla dem, att de kan utnyttja sina särskilda egenskaper i en kommande bred förnyelse av svensk industri och teknik.

3. Varven bör ges de ekonomiska tillskott som är nödvändiga för att under en övergångstid täcka kostnader såväl för förnyelse som för kortsiktiga förluster på rörelsen. Kostnader vilkas ursprung ligger i det förflutna bör inte belasta varvens kommande kalkyler.

4. Varven bör fogas in i en planmässig, långsiktig utvecklingspolitik för de viktigaste sektorerna inom svensk industri och transport. Detta ger ömsesidigt stöd och stimulans åt både varven och de övriga sektorerna. Industri- och transportväsendet i landet har sackat efter. Stora förnyelsebehov föreligger. Varven är en viktig faktor, ur vissa aspekter rentav en motor, i denna förnyelse.

5. Svenska Varvs nuvarande styrelse bör avgå. Den har ingen uppgift att fylla i en modern och framåtsyftande varvspolitik. Större självständighet i arbetet bör ges de olika varvsenheterna. Den statliga varvssektorn bör genomgå en inre demokratisering. I alla lednings- och styrorgan bör valda representanter för de anställda ha majoritet. Ett centralt kontakt- och samordningsorgan för de statliga varven bör utses efter samma principer.

Mot bakgrund av det ovan anförda föreslås

att riksdagen uttalar sig för och hos regeringen hemställer om en ny strukturplan för svensk varvsindustri, i enlighet med de riktlinjer som föreslås i motionen.

Stockholm den 25 januari 1982

LARS WERNER (vpk)

EIVOR MARKLUND (vpk)

NILS BERNDTSON (vpk)

EVA HJELMSTRÖM (vpk)

ALEXANDER CHRISOPOULOS (vpk)

C.-H. HERMANSSON (vpk)

BERTIL MÅBRINK (vpk)

JÖRN SVENSSON (vpk)

