

Regeringens proposition

1980/81: 131

om vissa varvsfrågor, m. m.

beslutad den 26 februari 1981.

Regeringen förelägger riksdagen vad som har upptagits i bifogade utdrag av regeringsprotokoll för de åtgärder och det ändamål som framgår av föredragandens hemställan.

På regeringens vägnar

THORBJÖRN FÄLLDIN

NILS G. ÅSLING

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att Svenska Varv AB utöver tidigare anvisade medel får ett finansiellt stöd om 672 milj. kr. för att täcka kostnaderna för att avveckla Öresundsvarvet AB under perioden 1980–1983. I samband härmed redovisas de åtgärder som regeringen har vidtagit för att underlätta bildandet av ett särskilt bolag i Landskronaregionen. Ett anslag om 100 milj. kr. föreslås bli anvisat för att sysselsättningsfrämjade åtgärder snabbt skall kunna sättas in vid Karlskronavarvet. Vidare föreslås att 59 milj. kr. anvisas för att täcka statens beräknade räntekostnader för ett skuldebrev till Svenska Varv AB. Nämnden för fartygskreditgarantier föreslås till utgången av år 1983 få möjlighet att besluta om fortsatt räntestöd till beställare av fartyg. Ett anslag om 1 milj. kr. föreslås bli anvisat för detta ändamål avseende budgetåret 1981/82. Vissa frågor om användningen av tidigare beviljade anslag och garantier till varvsindustrin tas också upp. För att täcka statens beräknade kostnader för att infria garantier till Svenska Varv AB avseende förlusttäckning föreslås att ett anslag på 800 milj. kr. anvisas. Vidare lämnas i propositionen en redogörelse för Projekt 80 AB.

INDUSTRIDEPARTEMENTET

Utdrag
PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1981-02-26

Närvarande: statsministern Fälldin, ordförande, och statsråden Bohman, Wikström, Dahlgren, Åsling, Söder, Krönmark, Johansson, Wirtén, Holm, Andersson, Boo, Winberg, Adelsohn, Danell, Petri

Föredragande: statsrådet Åsling

Proposition om vissa varvsfrågor, m. m.

1 Inledning

Våren 1980 beslöt riksdagen om omfattande åtgärder i syfte att skapa förutsättningar för en konkurrenskraftig svensk varvsindustri (prop. 1979/80: 165, NU 1979/80: 69, rskr 1979/80: 405). Varvsindustrins kapacitet förutsattes bli anpassad till marknadsförutsättningarna. Till grund för beslutet låg bl. a. Svenska Varvs strukturplan, som grundade sig på en analys av de långsiktiga marknads- och konkurrensförutsättningarna för varvskoncernen. Planen innehöll förslag till en långsiktigt lämplig struktur för Svenska Varv-koncernen och till affärsmässig inriktning av de olika dotterbolagen. För Öresundsvarvet AB innebar strukturplanen att verksamheten vid varvet skulle vara avslutad senast vid utgången av år 1983. Riksdagens beslut rörande Öresundsvarvet baserades dock på en inom varvet utarbetad långsiktplan och innebar att verksamheten vid varvet med viss personal- och kapacitetsminskning skulle drivas vidare enligt denna plan.

Riksdagen har genom sitt beslut klargjort att den delar regeringens uppfattning att Svenska Varvs strukturplan för perioden 1980–1985 – med vissa korrigeringar och kompletteringar – är väl ägnad att i sina huvuddrag ligga till grund för beslut om konkreta åtgärder inom koncernen. Riksdagen uttalade att det var särskilt viktigt att ägaren – staten – klart markerade den tidpunkt då lönsamhetskravet måste vara uppfyllt. Målsättningen var att Svenska Varv-koncernen skulle vara lönsam senast år 1985 och att Svenska Varv AB hade att uppnå detta mål.

I fråga om *Öresundsvarvet* avvek alltså riksdagens beslut från regeringens förslaget att varvet skulle läggas ned. Riksdagen beslöt sålunda i denna fråga i enlighet med förslagen i motionerna 1979/80: 2019 och 1979/80: 2020 om fortsatt verksamhet i enlighet med den inom Öresundsvarvet utarbetade planen.

Denna plan innebar att personalen skulle minskas från ca 2800 år 1980 till ca 1800 personer år 1985. Uttryckt i produktionstimmar motsvarade detta en minskning från ca 2,2 milj. timmar till ca 1,3 milj. timmar. Nybyggnadsproduktionen av fartyg skulle enligt planen minska från ca 1,9 milj. timmar år 1980 till ca 0,7 milj. timmar år 1985. Fartygsproduktionen skulle inriktas mot specialfartyg, t. ex. supplyfartyg och mindre färjor. Vidare skulle enligt planen ökade satsningar ske i fråga om reparationsverksamhet och industriverksamhet. I planen beräknades förlusten för Öresundsvarvet under åren 1980–1984 uppgå till sammanlagt 142 milj. kr.

I sina beslut anvisade riksdagen 2725 milj. kr. i stöd till Svenska Varv, varav 432 milj. kr. avser Öresundsvarvet. Härav är 275 milj. kr. avsedda att täcka förluster för den löpande produktionen, 57 milj. kr. att täcka de förluster som uppstår till följd av extraordinära nedskrivningar och 100 milj. kr. att användas för utveckling av nya produkter.

Beträffande *Kockums AB* innebar riksdagens beslut ett godkännande av vad som anfördes i propositionen. Riksdagen uttalade att Svenska Varvs ledning, om det visade sig vara ekonomiskt och rationellt, borde samordna arbetet med strukturförändringar vid Kockums och Öresundsvarvet. Tillgängliga resurser borde då kunna tas till vara med minsta möjliga förlust och produktionen hållas meningsfull. Verkstadsproduktionen vid Kockums – liksom vid Öresundsvarvet – borde utvecklas så långt det var möjligt för att snabbt ge ekonomiskt självbärande sysselsättning åt de anställda vid varven i samband med strukturförändringarna.

Beträffande *Karlskronavarvet AB* hade riksdagen inte några erinringar mot Svenska Varvs strukturplan för varvet. Planen innebär att varvets resurser koncentreras till marin nybyggnad med speciell inriktning på export och i viss mån alternativ produktion.

Riksdagen uttalade att den valda inriktningen gav varvet begränsade möjligheter att genom egna insatser påverka sin försäljningsvolym. Hän-syn måste tas härtill när lönsamhetskrav ställs på varvet. Regeringen har därför ett särskilt ansvar för sysselsättningen vid detta varv.

I fråga om *Götaverken Sölvesborg AB* framhölls i propositionen att det år 1978 hade påbörjats ett arbete med att ändra strukturen vid företaget. Ändringen syftade till att företaget skulle upphöra att vara nybyggnadsvarv och i stället inrikta sig på annan produktion. Det framhölls att det inte var motiverat med några åtgärder från statsmakternas sida i syfte att försöka åstadkomma annan utveckling. I Svenska Varvs strukturplan framhölls bl. a. att om strukturändringen vid Götaverken Sölvesborg inte senast år 1981 gör verksamheten företagsekonomiskt motiverad skulle företagets verksamhet avvecklas. Riksdagens beslut rörande Götaverken Sölvesborg innebar att kravet på lönsamhet kunde avvaktas ytterligare någon tid, dock inte så länge som till år 1983.

I fråga om *AB Finnboda Varf* uttalade riksdagen att det var angeläget att de då pågående förhandlingarna mellan Svenska Varv AB och utomstäm-

de intressenter – bl.a. Stockholms läns landsting och Stockholms och Nacka kommuner – ledde till ett sådant resultat att en fortsatt verksamhet vid varvet kunde säkerställas. En sådan lösning fick dock inte innebära att Svenska Varv eller staten belastades med eventuella driftsunderskott i framtiden.

I propositionen föreslogs att 62 milj. kr. skulle användas för att täcka kostnaderna för att avveckla varvsverksamheten vid Finnboda Varf. I sitt beslut anvisade riksdagen totalt 212 milj. kr. som medelstillskott till Svenska Varv varav sålunda 62 milj. kr. avsåg Finnboda Varf. Riksdagens beslut innebar att sistnämnda belopp var avsett för nedskrivningar av anläggningar.

Riksdagen bemyndigade fullmäktige i riksgäldskontoret att utfärda skuldebrev till Svenska Varv AB på högst 713 milj. kr. för nedskrivning av anläggningar vid de kvarvarande storvarven under åren 1980–1981. Detta belopp var 107 milj. kr. högre än det av regeringen föreslagna. Ökningen av beloppet avsågs att användas för att skriva ned anläggningar vid Öresundsvarvet med 57 milj. kr. och extra nedskrivning vid Cityvarvet med 50 milj. kr.

Svenska Varv AB:s styrelse bedömde vid sammanträde den 30 oktober 1980 att den plan för omstrukturering av Öresundsvarvet som riksdagen hade fattat beslut om inte var genomförbar inom givna ekonomiska ramar och inte heller kunde leda till lönsamhet senast år 1985. Styrelsen fann därför inte anledning att ändra sitt tidigare beslut om att lägga ned Öresundsvarvet och beslutade att nedläggningen skulle ske senast vid utgången av år 1983. Svenska Varv AB har i skrivelse den 7 november 1980 hemställt hos ägaren om finansiellt stöd för att täcka kostnaderna för avvecklingen av Öresundsvarvet AB under perioden 1981–1983. Svenska Varv har i samband härmed den 25 februari 1981 kommit in med en reviderad plan för koncernens verksamhet och en närmare redovisning av nedläggningkostnaderna. I skrivelsen hemställer bolaget även att särskilda medel ställs till förfogande för åtgärder för äldre och begränsat arbetsföra vid Kockums, Öresundsvarvet och Karlskronavarvet.

Riksdagen beslöt hösten 1978 (prop. 1978/79: 49, NU 1978/79: 17, rskr 1978/79: 115) att en s. k. anställningsgaranti skulle införas för de fyra storvarven inom Svenska Varv AB under åren 1979 och 1980. I och med att staten övertog Kockums AB i juni 1979 omfattades även detta varv av anställningsgarantin. I riksdagens senaste beslut rörande varvsfrågor (prop. 1979/80: 165, NU 1979/80: 69, rskr 1979/80: 405) gavs till känna att riksdagen borde få en redogörelse av erfarenheterna av denna anställningsgaranti inom ramen för Projekt 80 AB (P80).

I skrivelse den 6 november 1980 från Projekt 80 AB har erfarenheterna från verksamheten redovisats.

Skrivelser i varvsfrågorna har kommit in från bl.a. berörda länsstyrelser, kommuner och företag, fackliga och andra organisationer samt enskilda personer.

2 Föredragandens överväganden

2.1 Genomförandet av Svenska Varv-koncernens strukturplan

Innan jag redovisar hur Svenska Varv nu bedömer sin utveckling under åren 1980–1984 vill jag beröra omfattningen av statens stöd till Svenska Varv.

Åren 1977–1979 erhöll Svenska Varv genom tillskott från staten ca 11 500 milj. kr. För perioden 1980–1984 beräknas Svenska Varv, inberäknat det tillskott jag nu avser att föreslå att bolaget erhåller för att täcka avvecklingskostnaderna vid Öresundsvarvet, få ca 3 400 milj. kr. i tillskott från staten. Vidare har koncernen från den 1 juli 1978 vid export av fartyg kunnat utnyttja statsstödda exportkrediter. Totalt har för koncernens produkter krediter för över 2 000 milj. kr. beviljats. Statsstödets storlek beror på de internationella räntenivåerna men kan f. n. uppskattas till ca 15% av kontraktspriset. Subventionerade exportkrediter utgår till kapitalvaruföretag. Syftet med stödet är att underlätta export inom sådana branscher där Sverige bedöms ha långsiktiga komparativa fördelar.

Antalet anställda inom koncernen uppgår till ca 25 000.

Stödet till Svenska Varv utgör en stor andel av de senaste årens totala statliga stöd till olika branscher och uppgick som just har nämnts till ca 11 500 milj. kr. under åren 1977–1979. Det statliga stöd om ca 3 400 milj. kr. som Svenska Varv erhåller under strukturplanperioden 1980–1984 innebär dock en markant minskning jämfört med de föregående tre åren. Det är dock frågan om en mycket betydande belastning på statsbudgeten. Mot bakgrund av bl. a. rådande statsfinansiella läge kommer det inte att bli aktuellt med ytterligare särskilt statligt stöd till varvsindustrin.

Dotterbolagen inom Svenska Varv-koncernen har under hösten 1980 arbetat fram långsiktiga planer med förslag om hur den i början av år 1980 av Svenska Varvs styrelse fastställda strukturplanen för deras del skall förverkligas. Bolagens planer har bearbetats och därefter godkänts av Svenska Varvs koncernstyrelse. För Kockums och Karlskronavarvet finns ännu inte några godkända planer utan arbetet med dessa pågår. I följande bedömningar av resultatutvecklingen ingår de båda nämnda företagen med senast tillgängliga planer.

Kostnaderna för P80 och för att avveckla verksamheten vid Öresundsvarvet har Svenska Varv förutsatt att staten skall täcka. Dessa kostnader ingår därför inte i följande bedömning av resultatutvecklingen för Svenska Varv.

Den nu bedömda resultatutvecklingen för Svenska Varv-koncernen under åren 1980–1984 väntas medföra att det egna kapitalet vid utgången av år 1984 uppgår till drygt 1 400 milj. kr., vilket är ca 1 200 milj. kr. mindre än vad jag redovisade i prop. 1979/80: 165.

Skillnaderna förklaras av många faktorer men är främst hänförliga till ca 550 milj. kr. i lägre vinster från hanteringen av fartygsengagemanget inkl. Kockums LNG-fartyg och ca 600 milj. kr. i högre räntekostnader. Restera-
nde 50 milj. kr. är ett saldo av flera positiva och negativa faktorer. Orsakerna till det försämrade räntenettet är främst högre räntenivåer och det lägre egna kapitalet.

Rederiverksamheten tillsammans med upplösning av reserver för kundfordringar på fartyg väntas fortfarande ge koncernen ett visst resultatillskott under perioden 1980–1984. Tillskottet är 550 milj. kr. mindre än vad som beräknades i prop. 1979/80: 165 efter att hänsyn tagits till viss återvinning av reserveringar för förluster som har skett redan i 1979 års bokslut. Orsaken till försämringen är främst att fraktmarknaden för tankfartyg bedöms bli ogynnsammare än vad som antogs i Svenska Varvs strukturplan och avyttringstidpunkten har därmed senarelagts. Svenska Varv bedömer dock att de f. n. mycket låga fartygsvärdena på tankfartyg kommer att öka markant före utgången av år 1984. Fartygsengagemanget väntas enligt nuvarande bedömningar vara helt avvecklat först under år 1984. Jag vill för egen del understryka vikten av att fartygsengagemanget avvecklas med beaktande av marknadsbetingelserna. Hållbarheten i de ekonomiska kalkyler som ligger till grund för Svenska Varvs strukturplan är i stor utsträckning avhängig av ett skickligt hanterande från Svenska Varvs sida av sitt fartygsengagemang. Avvecklingstidpunkten för olika fartyg beror på många olika faktorer, bl. a. prisutvecklingen för andrahandsfartyg, fraktmarknadsutvecklingen och fartygens ålder. De under senare tid starkt ökande räntekostnaderna för fartygsengagemanget kan för vissa fartyg motivera en omprövning av försäljningstidpunkten.

För de tre kvarvarande storvarven beräknas resultatet trots ökade finansiella kostnader förbättras något jämfört med tidigare planer. Jämfört med dessa planer är förlusten större för år 1980, medan en snabbare förbättring väntas ske under resten av perioden. Dessa bedömningar är dock förknippade med stor osäkerhet bl. a. med hänsyn till att genomarbetade och godkända planer för Kockums saknas.

För de övriga varven inom Svenska Varv-gruppen, nämligen Götaverken Cityvarvet, Karlskronavarvet och Finnboda Varf väntas resultatet bli detsamma som i tidigare planer. En bedömning av gruppens sammanlagda resultat är osäker beroende på att Karlskronavarvet saknar en av Svenska Varv godkänd långsiktplan.

Svenska Varvs industriföretag Calor-Celsius AB, Götaverken Motor AB, Götaverken Ångteknik AB och Götaverken Aluminium AB väntas få en gynnsam utveckling, särskilt mot slutet av perioden. För att nå planerade resultat för sektorn erfordras dock avsevärd framgång inom delvis nya verksamhetsområden och på nya marknader.

Utvecklingsverksamheten inom Svenska Varv sker i stor utsträckning inom dotterbolaget Swedwards Development Corporation med huvudsak-

lig inriktning mot utveckling, projektering och marknadsföring av prefabricerade fabriksanläggningar.

Svenska Varv har planerat att använda ca 800 milj. kr. för utvecklingsinsatser. Utvecklingsinsatserna koncentreras till områdena prefabricerade fabriksanläggningar, offshoreteteknik, undervattensteknologi, energi (bl. a. kol och vindkraft) samt miljövärd.

Det egna kapitalet beräknas år 1984 i nu föreliggande plan för koncernen uppgå till ca 1 400 milj. kr., vilket alltså är 1 200 milj. kr. lägre än i tidigare plan. I jämförelse med vad som redovisades i prop. 1979/80: 165 har refinansierade kundfordringar minskat kraftigt genom att köparna av koncernens produkter antas finansiera köpen med egna lån. Detta medför att koncernens balansomslutning väntas minska avsevärt mot slutet av perioden. Koncernens soliditet beräknas vid periodens utgång uppgå till ca 12% mot beräknade ca 16% i prop. 1979/80: 165.

Koncernens kapitalbehov finansieras förutom med eget kapital till största delen genom upplåning mot statsgarantier för vilka säkerheter i kundfordringar och eget fartygsengagemang lämnats.

Förlusten för Svenska Varv år 1980 uppgår till ca 1 400 milj. kr. För år 1981 beräknas förlusten komma att uppgå till drygt 900 milj. kr.

I prop. 1979/80: 165 angav jag att de då föreslagna tillskotten till Svenska Varv skulle ge bolaget möjlighet att täcka oförutsedda förluster om ca 2 250 milj. kr. innan aktiekapitalet behövde tas i anspråk. Enligt de bedömningar som jag nyss har redovisat skulle ca 1 200 milj. kr. härav behöva tas i anspråk under perioden. Jag har också redovisat den stora osäkerheten i bedömningarna av särskilt Kockums och Karlskronavarvets resultatutveckling. Även den mer pessimistiska bedömningen av vinsterna från hanteringen av fartygsengagemang inget oro. Försämringar av resultatet kan därför äventyra ett framgångsrikt genomförande av strukturplanen, varför åtgärder snabbt och kraftfullt måste sättas in om risk finns för ytterligare resultatförsämringar. Ytterligare ägartillskott till Svenska Varv kan inte påräknas, inte minst med hänsyn till rådande statsfinansiella situation. Svenska Varvs bedömning av resultatutvecklingen innehåller naturligt nog stor osäkerhet. Resultatet påverkas i betydande grad av om utvecklingen blir en annan än den antagna för räntenivåer, hantering av kundfordringar, marknadspriser för fartyg och borrhjor. En ytterligare faktor som bidrar till osäkerheten i resultatbedömningen är som jag nyss har nämnt att godkända planer för Kockums och Karlskronavarvet saknas. Sammantaget får riskerna för negativa resultatavvikelser bedömas vara större än möjligheterna att uppnå bättre resultat.

Jag övergår nu till att redovisa utvecklingen för några av de viktigaste dotterbolagen inom Svenska Varv-koncernen.

I koncernens strukturplan ges Kockums ansvar för affärsområdena gas/kemikaliefartyg och färjor samt tillsammans med Götaverken Arendal delat ansvar för affärsområdet prefabricerade fabriksanläggningar. Koc-

kums produktionsvolym beräknas i denna till ca 2,4 milj. timmar vid utgången av år 1982. Produktionskapaciteten uppgår f. n. till ca 3,5 milj. timmar.

Orderstocken består f. n. av två roll on/roll off-fartyg, fyra biltransportfartyg och en bostadsplattform. Den senare ordern är tagen i samarbete med Götaverken Arendal. Orderstocken ger full sysselsättning under år 1981 och för en del av år 1982.

Under år 1980 var Kockums produktionskapacitet oförändrad jämfört med år 1979. Skälet till detta var att den i strukturplanen förutsedda kapacitetsminskningen bedömdes störa både möjligheterna att snabbt öka effektiviteten inom bolaget och att intensifiera marknadsbearbetningen.

Utvecklingen vid varvet under år 1980 blev avsevärt sämre än beräknat. Kostnadskalkylerna överskreds väsentligt. Marknadsbearbetningen gav inte tillfredställande resultat. Budgeten kunde därför inte hållas utan förlusten ökade från beräknade 275 milj. kr. till sammanlagt ca 650 milj. kr. före bokslutsdispositioner och skatt. Det är alltså nödvändigt med snabba åtgärder för att förbättra resultatet vid Kockums. En fortsatt verksamhet vid nuvarande kapacitet innebär stora ekonomiska risker. För att minska dessa har Kockums styrelse beslutat att förbereda en snabb minskning av verksamhetsvolymen efter orderstocken till den i strukturplanen angivna nivån 2,4 milj. timmar. Anpassningen till den lägre produktionsvolymen innebär att personalen behöver minska med ca 1 500 av nuvarande ca 4 600 anställda. Den lägre verksamhetsvolymen kan komma att innebära att Kockums måste prioritera något av nuvarande affärsområden. Jag vill i detta sammanhang understryka att resultatutvecklingen vid Kockums inger oro. Kraftfulla åtgärder torde bli nödvändiga för att undvika fortsatta stora negativa resultatavvikelser.

Götaverken Arendals affärsområden är offshore-anläggningar och tillsammans med Kockums prefabricerade fabriksanläggningar. Produktionskapaciteten beräknas ligga mellan 1,5–2,5 milj. timmar beroende av möjligheten att erhålla lönsamma order.

Under år 1981 levereras de två återstående fartygen i orderstocken. I övrigt består orderstocken enbart av offshore-anläggningar. Beställningarna ger full sysselsättning för en del av år 1982.

Varvet har under år 1980 gynnats av stor efterfrågan på offshore-anläggningar. Prisnivån på företagets produkter har mycket markant förbättrats. Resultatet väntas följa tidigare planer.

Uddevallavarvet ges i strukturplanen ansvaret för affärsområdena bulk-, tank- och enhetslastfartyg. Verksamhetskapaciteten beräknades motsvara ca 2,2 milj. timmar. Orderstocken består f. n. av 11 tank- och bulkfartyg. Sysselsättningen är därmed tryggad för år 1982.

Under åren 1981–1984 beräknas resultatet förbättras starkt. De order som har tecknats på senare tid har haft en med hänsyn till marknadsförutsättningarna god kostnadstäckning.

Götaverken Cityvarvet inriktas enligt strukturplanen mot att tillgodose reparationsbehoven på den regionala marknaden. Produktionskapaciteten beräknades minska från ca 1,9 milj. timmar till ca 1,4 milj. timmar. Senast år 1982 skall varvet uppnå lönsamhet.

Under år 1980 har resultatet förbättrats jämfört med föregående år bl. a. beroende på en högre prisnivå och en förbättrad effektivitet. En ytterligare förbättring väntas under år 1981. Produktionskapaciteten beräknas komma att uppgå till ca 1,6 milj. timmar motsvarande ca 1 800 anställda.

Enligt Svenska Varvs strukturplan skall *Karlskronavarvets* framtida inriktning vara produktion för den svenska marinen, export av marina fartyg samt utveckling av vindkraft- och plastskrovsteknologi. Enligt nämnda strukturplan bedömdes kapaciteten vid Karlskronavarvet behöva minska från 1,2 milj. timmar till ca 1 milj. timmar. Personalmässigt motsvarar detta en minskning från 1 550 till 1 250 anställda.

Planerna har inte helt kunnat fullföljas för Karlskronavarvets del. De marina exportorder som tidigare bedömdes möjliga att få under år 1980 har förskjutits så att beslut om dem kommer att fattas i bästa fall under år 1981. Vidare har tillverkningen av plastskrov för stora fartyg visat sig mera kostnadskrävande än vad som förutsatts, varför eventuella kommersiella tillämpningar inom detta område inte kommer att uppnås inom den närmaste tiden.

Karlskronavarvet har fullt kapacitetsutnyttjande t. o. m. mars 1981, men därefter avtar beläggningen drastiskt. Mot bakgrund av den negativa utvecklingen beslöt styrelsen för Karlskronavarvet den 16 januari 1981 att anpassa personalstyrkan till den framtida bedömda tillverkningsvolymen. Beslutet innebär att ca 90 tjänstemän och arbetsledare och ca 310 arbetare måste varslas om uppsägning till slutet av år 1981. Därtill kommer viss naturlig avgång.

Mot bakgrund av Karlskronavarvets bekymmersamma beläggningssituation anser jag det befogat att vidta åtgärder som förbättrar möjligheterna för varvet att uppnå den av styrelsen angivna tillverkningsvolymen. Olika åtgärder övervägs f. n. inom regeringen. Jag bedömer att 100 milj. kr. bör finnas tillgängliga för att finansiera sådana åtgärder. För att de snabbt skall kunna påbörjas bör ett särskilt anslag för ändamålet benämnt Tillskott av medel för sysselsättningsfrämjande åtgärder vid Karlskronavarvet tas upp på tilläggsbudget III till statsbudgeten för budgetåret 1980/81.

Mot bakgrund av riksdagens beslut avseende *Finnboda Varf* har förhandlingar förts med regionala intressenter, vilka har visat ett starkt intresse av att en tung verkstadsindustri som Finnboda Varf bibehålls i Stockholmsregionen. De regionala intressenternas representanter har förklarat sig beredda att medverka till att sysselsättningsutjämnande objekt förläggas till Finnboda Varf.

Underlag har utarbetats som visar de ekonomiska konsekvenserna för dels olika omstruktureringsalternativ, dels en nedläggning av verksamheten.

Den ekonomiska analysen visar att en omedelbar avveckling av varvet blir ca 10 milj. kr. dyrare än en avveckling som en följd av misslyckad omstrukturering. Detta beror bl. a. på att en omedelbar avveckling bedöms medföra omfattande störningar vid färdigställandet av pågående nybyggnadsarbete.

En omstrukturering av verksamheten vid Finnboda Varf skulle därför, även om den misslyckas, vara ett billigare alternativ än direkt avveckling.

Av anslaget G 7. Medelstillskott till Svenska Varv AB om 212 milj. kr. skall enligt riksdagens beslut 62 milj. kr. avse nedskrivning av anläggningar vid Finnboda Varf. Med hänsyn till att anläggningarna endast är bokförda till ca 20 milj. kr. har Svenska Varv AB i skrivelse den 26 januari 1981 hemställt om att få använda återstående medel till förlusttäckning under omstruktureringstiden för Finnboda Varf. Jag förordar att detta får göras. Regeringen bör inhämta riksdagens medgivande härtill. Om omstruktureringen av olika skäl inte kan genomföras och en avveckling därför blir nödvändig får eventuella ytterligare kostnader täckas inom ramen för anvisade medel till Svenska Varv AB.

2.2 Öresundsvarvet AB

Svenska Varvs dotterbolag Öresundsvarvet AB i Landskrona kan tillverka fartyg på upp till 130 000 dwt¹. Varvets anläggningar möjliggör även reparationer och ombyggnader av fartyg samt industriell verksamhet. Produktionen har under senare år varit inriktad på specialfartyg och färjor.

Såväl den ekonomiska som produktionsmässiga situationen vid Öresundsvarvet har under senare år kraftigt försämrats. Den av Svenska Varv tidigare beslutade och under år 1979 pågående omorienteringen av nybyggnadsverksamheten innebar stora påfrestningar på organisation och anställda, vilket medförde mycket stora produktionskostnadsökningar. Vidare påverkades verksamheten negativt av de diskussioner som föregick rekommendationen av Svenska Varvs strukturutredning att avveckla verksamheten vid varvet. Den fakturerade försäljningen under år 1979 var 716 milj. kr. Förlusten före bokslutsdispositioner och skatter uppgick till 83 milj. kr. Leveranserna under år 1979 omfattade sex fartyg om totalt 93 750 dwt.

Till grund för det riksdagsbeslut om Öresundsvarvet som jag nyss har redovisat låg en plan som utarbetats inom företaget. Planen var dock inte godkänd av varvets styrelse.

Enligt planen skulle Öresundsvarvets förluster under åren 1980–1982 uppgå till 203 milj. kr. Fr. o. m. år 1983 bedömdes verksamheten visa vinst.

Såsom Svenska Varv hade förutsett i sin strukturplan visade sig dessa

¹ Deadweight ton = Vikten av den last, bunkers och lös utrustning som fartyget förmår bära.

ekonomiska beräkningar inte vara realistiska. Förlusten enbart under år 1980 uppgick till 344 milj. kr. Svenska Varvs analys av förlusterna under åren 1980–1984 vid fullföljande av den av riksdagen godtagna planen visade på ytterligare mycket stora förluster. Orsakerna till de ökade förlusterna var främst att produktionskostnaderna vid varvet helt hade felbedömts i dess egna plan samtidigt som prisutvecklingen på kommande fartygsorder hade överskattats.

Styrelsen för Svenska Varv har mot denna bakgrund konstaterat att Öresundsvarvets långsichtsplan på vilken riksdagen våren 1980 beslutade som varvets omstrukturering inte är genomförbar inom givna ekonomiska ramar och att varvet inte bedöms bli lönsamt senast år 1985.

Styrelsen har därför inte funnit någon anledning att ompröva sitt beslut om varvet uttryckt i den strukturplan som fastställdes av styrelsen den 10 januari 1980 och har på nytt beslutat att varvet skall avvecklas snarast eller senast vid utgången av år 1983.

Mot bakgrund av nämnda styrelsebeslut har Svenska Varv AB till industridepartementet den 25 februari 1981 inkommit med en skrivelse som innehåller bl. a. en fastställd avvecklingsplan för Öresundsvarvet och kostnader för denna, det ekonomiska beslutsunderlaget för styrelsens beslut samt en hemställan om finansiellt stöd för att täcka kostnader för avvecklingen av varvet. Svenska Varv hemställer även om att 200 milj. kr. ställs till bolagets förfogande för att täcka kostnader för förtidspensionering, utbildnings- och anpassningsåtgärder för äldre och begränsat arbetsföra vid Kockums och Öresundsvarvet. Sådana kostnader kan bli aktuella även i samband med neddragningen av kapaciteten vid Karlskronavarvet, men Svenska Varv kan f. n. inte precisera storleken av kostnaderna.

Jag tar nu upp nedläggningskostnaderna för Öresundsvarvet.

Av underlaget framgår att företagsledningen vid Öresundsvarvet har analyserat flera olika avvecklingsplaner. Skillnaden mellan planerna består i att olika stor del av orderstocken förutsätts bli färdigställd vid Öresundsvarvet. I några alternativ färdigställs delar av orderstocken vid andra enheter inom koncernen.

Orderstocken utgörs av ett supplyfartyg, en färja till Gotlandsbolaget, en färja till statens järnvägar och tre bulkfartyg på vardera 40 000 dwt till det holländska rederiet van Ommeren.

Det för Svenska Varv ekonomiskt minst ofördelaktiga alternativet är en snabb avveckling av Öresundsvarvet samtidigt som delar av orderstocken färdigställs vid Kockums. Fördelen från kostnadssynpunkt för Svenska Varv beräknas uppgå till 100–150 milj. kr. jämfört med en långsammare avveckling.

För att möjliggöra en avveckling med en långsammare personalavgång anser Svenska Varv dock att hela orderstocken bör färdigställas vid Öresundsvarvet. Detta alternativ medför att nedläggningstidpunkten förskjuts till första halvåret 1983.

Jag vill för egen del ansluta mig till bedömningen att flera fördelar finns med en längre avvecklingstid för Öresundsvarvet. Ett färdigställande av delar av Öresundsvarvets orderstock vid Kockums skulle kunna leda till betydande omställningssvårigheter för Kockums. Vidare hinner samhällets stöd till utbyggnaden av näringslivet i Landskrona ge positiva effekter, vilket ökar de varvsanställdas möjlighet att få sysselsättning i hemorten. Jag återkommer i det följande till frågan om utbyggnaden av näringslivet i Landskrona.

Svenska Varv har beräknat kostnaden för det längre nedläggningsalternativet till 1004 milj. kr. Kostnaderna är fördelade med 344 milj. kr. år 1980, 162 milj. kr. år 1981, 254 milj. kr. år 1982 och 244 milj. kr. år 1983. Kostnadsberäkningarna är förknippade med stor osäkerhet på grund av svårigheten att bedöma produktivitetens utvecklingen under nedläggningsperioden.

Förlusterna orsakas huvudsakligen av dels ogynnsamma kontrakt på fartygsnybyggen, dels svåra effektivitetsproblem. En viss ytterligare försämring av effektiviteten vid varvet anser Svenska Varv oundviklig under nedläggningstiden. För flera av fartygsleveranserna har erhållna priser inte täckt rörliga kostnader.

Den beräknade nedläggningskostnaden om sammanlagt 1004 milj. kr. kan delas upp i följande viktigare delposter. Ett negativt täckningsbidrag från erhållna priser på fartygen om ca 85 milj. kr., sedan avdrag har skett för löner och material direkt hänförligt till byggnationen. Omkostnader i form av bl. a. löner till tjänstemän och viss kollektivpersonal om ca 697 milj. kr. Kapitalkostnader i form av räntor och fullständig nedskrivning av anläggningstillgångar med sammanlagt 270 milj. kr. Garantikostnader för fartyg, annulleringskostnader för material m. m. ca 85 milj. kr. I tidigare bokslut har 133 milj. kr. reserverats för att täcka de angivna förlusterna.

Som jag nyss har nämnt anser Svenska Varv det svårt att beräkna kostnaderna över en treårsperiod med hänsyn till den stora osäkerhet som bl. a. beror på hur effektivt verksamheten kan bedrivas. Svenska Varv påpekar även de risker för koncernens övriga verksamhet som en fördyrad avveckling kan medföra. Kraftfulla åtgärder, vilka kräver medverkan från samtliga anställda, måste vidtas för att i största möjliga utsträckning hålla kontrakterade åtaganden vad gäller leveranser. För att hålla kostnadsutvecklingen under kontroll måste nedläggningskalkylen kontinuerligt följas upp mot de faktiska kostnaderna. I den mån risk bedöms föreligga att förkalkylerade kostnader överskrider eller förseningar uppstår är det angeläget att motåtgärder vidtas. Sådana kan innebära omprövning av beslutet att fullfölja orderstocken eller en forcerad personalavveckling i kombination med ökat entreprenörsutnyttjande.

Jag har för egen del inget att erinra mot den kostnadsberäkning Svenska Varv har redovisat. Jag delar alltså bedömningen att 1004 milj. kr. behövs för att täcka Svenska Varvs kostnader för nedläggningen av Öresundsvar-

vet. Under år 1980 har regeringen ställt sammanlagt 292 milj. kr. till Svenska Varvs förfogande för att täcka nedläggningskostnader. Anslagen G 12. Avskrivningslån till varvsindustrin, m. m. och G 7. Medelstillskott till Svenska Varv AB har därvid belastats med 125 milj. kr. resp. 150 milj. kr. Vidare har fullmäktige i riksgäldskontoret – efter hemställan av regeringen – utfärdat ett skuldebrev till Svenska Varv AB för nedskrivning av anläggningstillgångar, varav 17 milj. kr. avser Öresundsvarvet. Av de beräknade nedläggningskostnaderna återstår alltså 712 milj. kr. att täcka.

Fullmäktige i riksgäldskontoret har inom ramen för givna bemyndiganden möjlighet att utfärda skuldebrev om ytterligare 40 milj. kr. för att täcka de förluster som uppstår vid nedskrivning av Öresundsvarvets anläggningstillgångar. Återstående nedläggningskostnader om sammanlagt 672 milj. kr. bör ställas till Svenska Varvs förfogande såsom ägartillskott. Jag förordar att medel anvisas för ändamålet. Ett särskilt anslag härför, benämnt Tillskott av medel till Svenska Varv AB för nedläggning av Öresundsvarvet AB, bör tas upp på statsbudgeten för budgetåret 1981/82. Med hänsyn till de utomordentligt stora insatser som det här är fråga om från samhällets sida för att möjliggöra en mjuk avveckling – samtidigt som andra sektorer av det svenska samhället drabbas av kännbara besparingar – vill jag understryka vikten av att kostnaderna för nedläggningen inte får överskridas. Det åvilar ledningen för Svenska Varv att omedelbart vidta motåtgärder om risk finns att kostnadskalkylen överskrids.

2.3 Insatser för att främja sysselsättningen i vissa varvsregioner

2.3.1 Tidigare insatser

Den omstrukturering av svensk varvsnäring som har skett under de senaste åren har lett till påfrestningar på de arbetsmarknader som har berörts. Riksdagen beslöt därför redan år 1978 (prop. 1978/79: 49, NU 1978/79: 17, rskr 1978/79: 115) om särskilda åtgärder för att avhjälpa sysselsättningsproblem i vissa varvsregioner.

Åtgärderna bestod av

– Medelstillskott till de regionala utvecklingsfonderna inom Malmöhus, Hallands, Göteborgs och Bohus samt Älvsborgs län på sammanlagt 105 milj. kr., varav 75 milj. kr. avsåg medel som kunde användas för att bilda investmentbolag för varvsregionerna i Malmöhus och Göteborgs och Bohus län.

För att ge stimulans till ökad sysselsättning inom näringslivet i varvsregionerna i Malmöhus län har Malmöhus Invest AB bildats av den regionala utvecklingsfonden i Malmöhus län för insatser i varvsregionerna med medel som riksdagen anvisade år 1978.

– Stöd till alternativ produktion vid varven med 200 milj. kr.
– Bidrag till sysselsättningsåtgärder i varvsregionerna med 265 milj. kr.
Medlen skulle bl. a. användas för att ytterligare förstärka de insatser

som nyss har nämnts samt för stöd till projekt som är särskilt omfattande.

- Bidrag till fartygsexport till utvecklingsländer med 125 milj. kr.
- Anställningsgaranti för de anställda vid storvarven.
- Särskilt regionalpolitiskt stöd med 290 milj. kr. i lokaliseringsslån och 10 milj. kr. i lokaliseringsbidrag.

En närmare redovisning för dessa insatser lämnade jag i prop. 1979/80: 165. Jag begränsar därför mina kommentarer till det särskilda regionalpolitiska stödet.

Regionalpolitiskt stöd har lämnats som lokaliseringsslån i Malmö-, Landskrona-, Göteborgs- och Uddevallaregionerna och som lokaliseringsbidrag i Uddevallaregionen, allt enligt förordningen (1979: 59) om särskilt regionalpolitiskt stöd inom vissa varvsregioner. Stödet förutsattes utgå tillfälligt och avbrytas när arbetsmarknaden åter fungerade normalt. På förslag av arbetsmarknadsstyrelsen beslutade regeringen därför att ansökningar om stöd skulle ha inlämnats senast den 30 april 1980. Några av dessa ansökningar återstår för regeringen att behandla. Arbetsmarknadsstyrelsen avser att redovisa resultat och erfarenheter av det särskilda regionalpolitiska stödet under mars 1981. Utan att föregripa denna redovisning vill jag något kommentera utfallet hittills.

Beslut om stöd t. o. m. den 31 december 1980 framgår av följande sammanställning. Av den totala ramen på 300 milj. kr. för lokaliseringsslån och lokaliseringsbidrag som riksdagen anvisat hade då ca 145 milj. kr. tagits i anspråk. Stödet har bidragit till investeringar som beräknas leda till en sysselsättningsökning på ca 950 personer. Ca 90% av investeringarna har gjorts i Uddevalla-, Lysekils- och Göteborgsregionerna. Även den beräknade sysselsättningen är i motsvarande grad koncentrerad till dessa regioner.

Beviljat särskilt regionalpolitiskt stöd inom vissa varvsregioner t. o. m. 1980-12-31 (1 000-tal kr.)

Region	Antal företag	Investering	Bidrag	Lån	Beräknad sysselsättn.ökning
Uddevalla-					
Lysekil	14	89 277	3 034	54 097	335
Göteborg ¹	50	129 687	–	70 993	518
Landskrona ²	3	12 576	–	7 625	38
Malmö ³	7	12 728	–	8 481	55
Summa	74	244 268	3 034	141 196	946

¹ Göteborgs, Mölndals, Kungälv, Öckerö, Partille och Härryda kommuner i Göteborgs och Bohus län, Kungsbacka kommun i Hallands län samt Ale kommun i Älvsborgs län

² Landskrona och Kävlinge kommuner

³ Malmö, Vellinge och Staffanstorps kommuner

2.3.2 Fortsatta insatser

Jag har i annat sammanhang (prop. 1978/79: 49, NU 1978/79: 17, rskr 1978/79: 115 och prop. 1979/80: 165, NU 1979/80: 69, rskr 1979/80: 405) lämnat utförliga redogörelser för arbetsmarknaden i de kommuner som berörs av strukturförändringarna inom storvarven. Därvid framhöll jag bl. a. att samtliga storvarv ligger inom tätbefolkade områden med välutvecklade kommunikationer och goda pendlingsmöjligheter. Arbetsmarknadens förutsättningar för att bära de förändringar som nu förestår inom Svenska Varv beror på situationen i det område som kan nås genom daglig pendling från resp. varvskommun.

Några sysselsättningsförändringar vid varvsanläggningarna i Uddevalla och Göteborg är inte aktuella nu. Med hänsyn till att sysselsättningen vid Göteborgsvarven enligt tidigare bedömningar förutsattes minska betydligt till år 1984 bör den nuvarande situationen, om Svenska Varvs bedömningar är riktiga, innebära en förbättring för arbetsmarknaden i Göteborgsregionen. Arbetsmarknaden i denna region har trots de senaste årens påfrestringar utvecklats bättre än genomsnittet för riket. Även i Uddevallaregionen är situationen förhållandevis gynnsam. Det finns därför inte anledning att nu vidta några speciella åtgärder i Göteborgs- och Uddevallaregionerna.

Avvecklingen av Öresundsvarvet berör ca 2 600 anställda. För Kockums innebär den omstrukturerings av varvet som riksdagen beslutade år 1980 och som nu fullföljs av Svenska Varv en minskning med 1 500 sysselsatta. Länsstyrelsen i Malmöhus län har i skrivelse till regeringen den 2 februari 1981 anfört att dessa förändringar drabbar arbetsmarknader som redan har svårigheter och föreslagit en rad åtgärder för att stärka sysselsättningen i länet. Båda varven är emellertid belägna i arbetsmarknader med en för svenska förhållanden betydande storlek. I västra Skåne, inom pendlingsavstånd från Malmö och Landskrona, finns ett årligt nyrekryteringsbehov av arbetskraft till följd av pensionering på ca 7 000 personer var till kommer tillväxt inom vissa näringsgrenar och inom den offentliga sektorn. Det är min bedömning att om man ser till arbetsmarknaden i sin helhet i detta område de problem som kan uppstå till följd av sysselsättningsförändringarna inom varven borde kunna klaras av genom normala arbetsmarknadspolitiska insatser. Förändringen kommer emellertid att slå jämförelsevis hårt mot Landskrona kommun. Jag bedömer det därför nödvändigt att särskilda åtgärder vidtas för att lösa de problem som kan uppstå där. Jag återkommer i det följande med förslag härom.

Svenska Varv avser också att avveckla varvet i Sölvesborg med ca 200 anställda. Inom räckhåll från Sölvesborgs kommun ligger arbetsmarknaderna i Kristianstads, Bromölla, Olofströms och Karlshamns kommuner. Risk finns för negativa förändringar inom flera av dessa kommuner. Jag finner det därför motiverat att genom statliga insatser bidra till sysselsättningsfrämjande åtgärder i Sölvesborgs kommun. Detta bör enligt min

mening lämpligen ske genom att det i statsbudgeten för budgetåret 1978/79 uppförda reservationsanslaget C 5. Bidrag till sysselsättningsåtgärder inom varvsregionerna även vid behov får användas i Sölvesborgs kommun. Eftersom anslaget är avsett för sysselsättning inom andra varvsregioner bör riksdagens godkännande inhämtas.

I Karlskrona planeras en sysselsättningsminskning vid varvet med 500 personer. Karlskrona kommun är visserligen större än Sölvesborgs kommun, med den arbetsmarknad som kan nås genom daglig pendling är mindre. Den föreslagna minskningen vid Karlskronavarvet med 500 personer under år 1981 innebär, tillsammans med svårigheter för annan industri i Karlskrona, en sådan påfrestning på arbetsmarknaden att näringslivet i kommunen enligt min mening måste stödjas särskilt. Enligt förordningen (1979:632) om regionalpolitiskt stöd kan regeringen besluta om stöd till företag i en region där avsevärda sysselsättningsvårigheter kan förutses eller har uppkommit till följd av industrinedläggning i samband med omfattande branschrationisering eller liknande orsak. Dessa förutsättningar anser jag vara för handen f. n. i Karlskrona. Jag är därför beredd att föreslå regeringen att t. v. bevilja regionalpolitiskt stöd till företag i Karlskrona kommun enligt vad som normalt lämnas vid stöd utanför stödområdet. Stöd i sådana fall lämnas enligt de regler som gäller för stödområde 1.

Som jag redan har framhållit innebär nedläggningen av Öresundsvarvet en sådan påfrestning på arbetsmarknaden i Landskrona med omgivning att särskilda insatser är nödvändiga.

Svenska Varv har vid beräkningen av behovet av medel till Öresundsvarvet utgått från att orderstocken skall fullföljas och att avvecklingen därför skall ske i relativt långsam takt. I det avvecklingsalternativ som förordas räknar företaget med att den naturliga avgången skall uppgå till 400–500 personer under år 1981 men därefter minska betydligt. Företaget bedömer vidare att varsel om avskedande måste utfärdas för ca 100 personer under år 1981, för drygt 700 personer under år 1982 och för ca 650 personer under år 1983. Verksamheten skulle därmed upphöra i början av år 1983.

Genom den successiva avvecklingen av Öresundsvarvet skapas rådrum för att lösa de problem som kan uppstå för dem som berörs av nedläggningen av varvet. Det bör kunna väntas att företag, fackliga organisationer samt kommunala och regionala statliga myndigheter samarbetar för att lösa de problem som kommer att uppstå. Arbetsmarknadsmyndigheterna är självfallet beredda att sätta in de arbetsmarknadspolitiska åtgärder som krävs för att underlätta de varvsanställdas övergång till annan sysselsättning. Genom de möjligheter som sålunda finns att från samhällets sida medverka till annan sysselsättning och även medge förtida pensionering finner jag inte skäl föreligga att tillmötesgå Svenska Varvs begäran om särskilda medel för att betala förtidspensioneringar och särskilda anpassningsåtgärder vare sig vid Öresundsvarvet, vid Kockums eller vid Karlskronavarvet.

Vidare har Svenska Varv slutit avtal med Landskrona kommun, Svalövs kommun, Malmöhus Invest AB och några privata företag om att bilda ett särskilt bolag Landskrona Finans AB. Avsikten är att Öresundsvarvets mark och byggnader skall disponeras av Landskrona Finans. Svenska Varv har hemställt om att 100 milj. kr. av de medel som tidigare har anvisats för produktutveckling vid Öresundsvarvet får användas i Landskrona Finans verksamhet. Bolaget skall enligt planerna utgöra ett komplement till andra insatser som kan vidtas för att bygga ut näringslivet i Landskronaregionen. Jag bedömer att den föreslagna användningen av högst 100 milj. kr. av det för budgetåret 1980/81 anvisade reservationsanslaget G 8. Bidrag till Svenska Varv AB för vissa utvecklingskostnader inte strider mot syftet med anslaget. Det ifrågavarande beloppet torde därför via Svenska Varv kunna tillföras Landskrona Finans i Landskrona på villkor som regeringen föreskriver. Landskrona Finans kan även i samarbete med Svenska Varv pröva i vilken utsträckning verksamhet inom Öresundsvarvet som kan drivas vidare när fartygsproduktionen vid företaget avvecklas. Efter tillkomsten av detta bolag bör de resurser som har anvisats för Malmöhus Invest AB i ökad utsträckning kunna sättas in i Malmöregionen. Vidare kan nämnas att en del av de förslag med anknytning till näringslivet som har förts fram bör kunna genomföras genom medverkan av Landskrona Finans som föreslås.

Landskrona kommun och länsstyrelsen i Malmöhus län har lagt fram förslag till ytterligare åtgärder som bör vidtas i området för att lösa uppkommande sysselsättningsproblem. Länsstyrelsens förslag omfattar som tidigare har sagts även andra delar av Malmöhus län än Landskronaregionen. Därjämte har Svalövs och Eslövs kommuner i skrivelser framhållit att arbetsmarknaden i de båda kommunerna påverkas negativt av nedläggningen av Öresundsvarvet samt att de därför bör omfattas av eventuella åtgärder som vidtas. Som jag nyss har redovisat kommer Öresundsvarvets avveckling att ske successivt. De medel som enligt vad jag här har angivit bör stå till förfogande för att lösa sysselsättningsproblemen i Landskrona är betydande. Det är därför motiverat att avvakta utvecklingen på arbetsmarknaden i regionen och resultatet av dessa insatser innan ställning tas till om ytterligare åtgärder behövs. Jag vill emellertid kommentera några av de framförda förslagen.

För att ytterligare stimulera näringslivets utveckling har Landskrona kommun föreslagit att kommunen skall ingå i stödområde 3. Jag vill erinra om det tidigare nämnda särskilda bolag som skall bildas med samma syfte. Med tillgångar i mark med byggnader och därutöver 100 milj. kr. kommer detta bolag att representera den största särskilda regionalpolitiska insats som har vidtagits under senare tid i ett begränsat geografiskt område. Jag är medveten om att regionalpolitiskt stöd därutöver i vissa fall kan bli nödvändigt, men vill erinra om riksdagens uttalande i denna fråga så sent som våren 1980 (NU 1979/80:69, rskr 1979/80:405) att för Lands-

kronaregionens del samma principer bör tillämpas som i allmänhet gäller för stöd utanför stödområdena. Förhandlingar om lokaliseringsstöd till några företag som vill etablera sig i Landskrona kommun pågår.

Bland övriga förslag som har förts fram kan nämnas uppbyggnad av en centralhamn för kol i Landskrona. Regeringen har nyligen prövat frågan om en sådan etablering enligt 136 § a byggnadslagen och lämnat tillstånd till att hamnen i Landskrona byggs ut för lagring av kol m.m. Frågan om kolhamnar har behandlats i prop. 1980/81: 90 om riktlinjer för energipolitiken. Där föreslås en försiktig ökning av användningen av kol i Sverige. Distributionen av kol kan då ske genom en måttlig utbyggnad av befintliga hamnar. Något statligt engagemang i en central hamn för kolimport är mot den bakgrunden inte motiverat.

När det gäller den verkstadsskola som f. n. drivs vid Öresundsvarvet har Svenska Varv i sin beräkning av medelsbehovet för avvecklingen av Öresundsvarvet utgått från att företaget svarar för verksamheten vid skolan till dess den har avvecklats, dvs. till mitten av år 1983. Detta innebär att alla som har påbörjat utbildning vid verkstadsskolan kan fullfölja den. Jag finner efter samråd med chefen för arbetsmarknadsdepartementet det angeläget att den kompetens som finns inom verkstadsskolan även i fortsättningen tas till vara. Det rådrum som nu har skapats bör utnyttjas för att finna en lösning som syftar till att ge Landskronaregionen fortsatt hög standard i fråga om yrkesutbildning.

Landskrona kommun har hemställt om bidrag för att täcka kommunens kostnader för outhyrda lägenheter i det allmännyttiga bostadsföretaget AB Landskronahem, som vid årsskiftet 1980–1981 hade ca 600 outhyrda lägenheter. Kommunen befarar att antalet kan komma att fördubblas som en följd av nedläggningen av Öresundsvarvet. Jag vill redan nu erinra om att regeringen har beviljat kommunen ett extra skatteutjämningsbidrag för år 1981 med 1050000 kr. med anledning av dess kostnader för outhyrda lägenheter i det allmännyttiga bostadsföretaget.

Antalet outhyrda lägenheter i AB Landskronahems bostadsbestånd har ökat sedan början av 1970-talet. Vid senaste årsskiftet uppgick andelen till ca 13% av bolagets bostadsbestånd. Bolaget har dock i syfte att minska antalet tomma lägenheter byggt om 18 lägenheter till barnstugor år 1977 och 33 lägenheter till ett servicehus år 1979. Vidare avser kommunen att bygga om ett bostadshus med 18 lägenheter till föreningshus. Ombyggnaden är tänkt att finansieras med boendemiljöbidrag och bostadslån. Bostadsföretaget har hemställt om att få behålla det ursprungliga bostadslånet på oförändrade villkor, dvs. med bibehållet räntebidrag, även efter ombyggnaden. Om riksdagen bifaller regeringens förslag i prop. 1980/81: 100 (bil. 16 s. 54) om ändring av reglerna för räntebidrag till lokaler som tillkommer med stöd av boendemiljöbidrag kommer bolagets ansökan att kunna bifallas.

För åren t. o. m. år 1980 har bolaget kunnat täcka sina hyresförluster

med statliga hyresförlustlån. Sammanlagt har bolaget beviljats 13 481 000 kr. i lån för åren 1973–1979. Preliminärt har därtill beviljats 3 120 000 kr. för första halvåret 1980. De totala hyresförlustlånen till bolaget har därigenom hittills uppgått till ca 17 milj. kr.

Kommunen och bolaget har i en gemensam framställning till regeringen hemställt om eftergift av hyresförlustlånen för åren 1973–1978.

Enligt nuvarande regler i förordningen (1976:260) om hyresförlustlån finns det två alternativ för Landskrona kommun och dess allmännyttiga bostadsföretag att få hyresförlustlånen eftergivna. Det första alternativet är att för varje lån begära ränte- och amorteringsfrihet under fem år och därefter eftergift med 50%. Kommunen måste då lösa in den del som inte efterges. Det andra alternativet är att redan nu begära eftergift med 60% för de lån som avser hyresförluster åren 1973–1979. Kommunen kan då få ett särskilt hyresförlustlån för den del som skall lösas in.

Jag har efter samråd med chefen för bostadsdepartementet inte funnit skäl att föreslå någon ändring av grunderna för eftergift av hyresförlustlån för Landskrona kommun.

2.4 Projekt 80 AB

Riksdagen beslöt hösten 1978 (prop. 1978/79:49, NU 1978/79:17, rskr 1978/79:115) att en s. k. anställningsgaranti skulle införas för de fyra storvarven inom Svenska Varv AB under åren 1979 och 1980. I och med att staten övertog Kockums AB i juni 1979 omfattades även detta varv av anställningsgarantin.

I enlighet med riksdagens beslut 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 den då anställda personalen vid storvarven. I maj 1979 träffades ett sådant avtal som innebar bl. a. att ett aktiebolag, Projekt 80 AB (P80), bildades. Till detta bolag överfördes den övertaliga personalen vid varven i Göteborg och från vissa andra företag inom Svenska Varv-koncernen i Göteborg. Arbetsmarknadslagstiftningen och träffade överenskommelser nödvändiggjorde nämligen att anställningsgarantin omfattade samtliga bolag i Göteborg inom Svenska Varv-koncernen. Bolagets uppgift har varit att förbereda den överförda personalen för anställning utanför varvsföretagen eller andra lösningar såsom pensionering. På länsarbetsnämndens initiativ bildades en anställningsgrupp vid företaget. I denna grupp ingick representanter för företagsledning, de fackliga organisationerna vid Svenska Varv AB, arbetsmarknadsverket, trygghetsrådet och Göteborgs näringslivssekretariat. Dessutom upprättades en särskild arbetsförmedlingsenhet vid P80.

Riksdagen har lämnat regeringen bemyndigande att låta projektet fortsätta viss del in på år 1981 om så erfordrades med hänsyn till personalsituationen vid årsskiftet 1980–1981 (prop. 1979/80:165, NU 1979/80:69, rskr 1979/80:405).

I oktober 1980 hade sammanlagt 1 698 övertaliga personer anmälts till P80 varav 1 263 kollektivanställda samt 435 tjänstemän och arbetsledare. Av dessa hade i januari 1981 1 615 personer fått nytt arbete eller förtidspensionerats. Av de som fått nytt arbete hade 371 personer skaffat nytt arbete, innan anställning vid P80 påbörjades.

De flesta personer som lämnat P80 har erhållit anställning i mindre företag inom Göteborgsregionen. Av dessa företag (exkl. Götaverkenbolagen) har endast ett fåtal anställt fem eller flera personer.

Många som erhållit nytt arbete har övergått till annat yrke än de hade vid varvet. Detta har möjliggjorts genom den utbildning som personerna har erhållit under tiden som de har varit anställda i P80.

Förtidspensionering kommer att erbjudas all personal i P80 som är 60 år och äldre samt i begränsad omfattning och efter individuell prövning personer som är 58–59 år.

I januari 1981 var totalt 83 personer fortfarande registrerade i P80. Av dessa kommer 18 att förtidspensioneras, 8 personer har avtal om ny anställning och 13 genomgår f. n. utbildning. Enligt vad jag har inhämtat kommer de övriga att i viss utsträckning återanställas vid de dotterbolag varifrån de kommer, dock i andra arbetsuppgifter.

En stor del av de arbeten som nu återstår i P80 sker i nära kontakt med berörda myndigheter.

I likhet med företaget anser jag det vara mycket svårt att utsätta ett bestämt datum för när de arbeten som återstår inom P80 skall vara avslutade. Jag anser dock att ambitionen bör vara att försöka lösa de återstående personalproblemen så snart som möjligt för att under första halvåret 1981 definitivt avsluta P80:s verksamhet.

Jag övergår nu till att redovisa hur kostnaderna för P80 fördelar sig på verksamhetsåren 1979–1980. I följande sammanställning tar jag upp det reviderade bokslutet för år 1979, beräknat utfall för år 1980 samt en bedömning av kostnaderna för år 1981.

Kostnader för P80 fördelade på verksamhetsområden (milj. kr.)

	1979	1980	1981	Summa
Normal verksamhet	18	46	20	84
Förtidspensionering	–	83	30	113
Stimulansbidrag	–	1	–	1
Nya verksamheter	–	8	6	14
Reservering för kvarvarande kostnader	–	–	43	43
Summa	18	138	99	255
Räntekostnader	–	3	–	3
Summa	18	141	99	258

Med normal verksamhet avses den verksamhet och de åtgärder som vidtas i P80:s regi för att ta hand om de övertaliga samt för att skaffa sysselsättning åt dem såväl inom som utom Svenska Varv-koncernen.

Med stimulansbidrag avses bidrag till företag för att dessa skall anställa övertaliga.

Med nya verksamheter avses verksamheter som startas i P80:s regi och som övertas av andra bolag.

Under år 1981 kvarstår som jag nyss har nämnt ett antal anställda i P80 vilka inte har kunnat beredas annan sysselsättning eller som pensionerats. Kostnaderna för denna personal uppkommer dels i form av stimulansbidrag, dels i form av speciella åtgärder för att anpassa arbetsförhållandena till deras förutsättningar. Kostnaderna för detta har Svenska Varv beräknat till 43 milj. kr., vilket motsvarar ca 500 000 kr. per anställd för den återstående personalen. Om de totala kostnaderna fördelas på den personal som varit anställd vid P80 uppgår kostnaden till ca 200 000 kr. per anställd.

Beträffande anställningsgaranti vill jag som min uppfattning framhålla att principiella skäl talar mot att statsmakterna för enstaka företag eller branscher gör sådana åtaganden. Det kan från rättvisesynpunkt upplevas som stötande att staten ger vissa medborgare ett mer omfattande socialt stöd än vad som lämnas till andra i motsvarande situation. Särskilt gäller detta i nuvarande statsfinansiella läge när vissa åtaganden från samhällets sida måste omprövas. Vidare kan garantier av detta slag i viss utsträckning motverka att arbetskraften går över till företag med goda utvecklingsmöjligheter. Någon ekonomisk utvärdering av P80 är inte gjord och vore utan tvekan förknippad med stora svårigheter. Den genomsnittliga kostnaden per anställd, 200 000 kr, bör dock noteras. I vissa fall kan det dock vara befogat att skapa ett ökat rådrum för arbetsmarknadsmyndigheterna. Rådrummet bör kombineras med aktiva arbetsmarknadspolitiska insatser. Inom arbetsmarknadspolitikens ram finns olika typer av åtgärder som har utvecklats under åren. Vidare finns det etablerade medel inom näringspolitikens och regionalpolitikens områden.

Arbetsmarknadsmyndigheterna är självfallet beredda att sätta in de arbetsmarknadspolitiska åtgärder som krävs för att underlätta de varvsanställdas övergång till annan sysselsättning. Jag vill i detta sammanhang erinra om att chefen för arbetsmarknadsdepartementet senare kommer att föreslå en ny bidragsform, omställningsbidrag, som kan utgå vid sådana driftsinskränkningar som på ett avgörande sätt påverkar den lokala arbetsmarknaden och där sysselsättningsproblemen inte kan lösas med normala arbetsmarknadspolitiska åtgärder och tillgängliga lokala arbetsförmedlingsresurser.

Med hänsyn till den snabba och nödvändiga kapacitetsminskningen vid storvarven i Göteborg fanns det särskilda skäl att bilda P80. Jag vill emellertid understryka vad jag har sagt i andra sammanhang, nämligen att det är mindre lämpligt att anställda i statliga företag får särskilda förmåner jämfört med privatanställda. Samma jämförelse måste också göras mellan olika problembanscher. Jag vill också notera att ett lovvärt arbete har utträttats i P80 för att finna nya arbetsuppgifter för de anställda.

2.5 Vissa anslag, m. m.

2.5.1 Skuldebrev till Svenska Varv AB

I prop. 1979/80: 165 angavs att Svenska Varv AB behövde skriva ned sina anläggningar vid de kvarvarande storvarven under åren 1980–1984 med 606 milj. kr. Svenska Varv föreslogs få täckning härav genom att staten utfärdade skuldebrev till företaget för samma belopp. Villkor för detta var bl. a. att kapaciteten minskade på det sätt som förutsatts i strukturplanen. Riksdagen beslöt att höja beloppet för skuldebrev till högst 713 milj. kr. för att göra det möjligt att skriva ned anläggningar vid Öresundsvarvet med 57 milj. kr. och vid Cityvarvet med 50 milj. kr. Med hänsyn till den av mig tidigare redovisade kapaciteten vid Götaverken Cityvarvet bedömer jag att skuldebrev om 50 milj. kr. avseende extra nedskrivning av anläggningar vid Cityvarvet inte kommer att behöva utfärdas.

Med hänsyn till vad jag tidigare anfört beträffande övriga varv inom Svenska Varv-koncernen bör skuldebrev därmed i stället utfärdas för nedskrivning av anläggningar vid samtliga varv inom Svenska Varv AB uppgående till sammanlagt högst 663 milj. kr. Jag förordar att riksdagens medgivande inhämtas härtill.

På skuldbeloppet bör ränta utgå med belopp som regeringen bestämmer med hänsyn till det allmänna ränteläget. Vid nuvarande ränteläge kan räntekostnaden beräknas uppgå till ca 59 milj. kr. under budgetåret 1981/82. Ett förslagsanslag av 59 milj. kr. bör därför anvisas för detta ändamål för budgetåret 1981/82.

2.5.2 Garantier till Svenska Varv AB avseende förlusttäckning

Fullmäktige i riksgäldskontoret har bemyndigats att ikläda staten garantier till Svenska Varv AB avseende förlusttäckning för kundfordringar och fartygsproduktion om sammanlagt 3 350 milj. kr. före utgången av år 1984 (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: 124, NU 1978/79: 47, rskr 1978/79: 356 och prop. 1979/80: 165, NU 1979/80: 69, rskr 1979/80: 405). Den 31 december 1980 hade ca 685 milj. kr. av de tecknade garantierna infriats och motsvarande belopp utbetalats till Svenska Varv.

Nämnda garantier infördes år 1977 för att täcka viss del av de förluster som uppstod på varvens fartygsproduktion. Garantin utvidgades senare till att omfatta även förluster på kundfordringar. Infriandet av garantierna sker när slutlig förlust på fartygsproduktionen och kundfordringarna har kunnat konstateras.

För infriande av garantierna har riksdagen årligen anvisat ett förslagsanslag om 1 000 kr. Förslag om att anvisa samma belopp för budgetåret 1981/82 under förslagsanslagsanslaget G 4. Täckande av förluster på grund av garantier till den statliga varvskoncernen har lagts fram i budgetproposition 1981 (prop. 1980/81: 100, bil. 17 s. 157).

För att en mer realistisk beräkning av de totala statsutgifterna skall erhållas förordar jag att detta anslag istället för av regeringen tidigare föreslaget belopp nu tas upp med 800 milj. kr. för budgetåret 1981/82. Detta belopp svarar mot beräknade kostnader för infriande av garantier.

2.5.3 *Kreditgaranti för finansiering av alternativ produktion*

Enligt beslut av riksdagen (prop. 1978/79: 49, NU 1978/79: 17, rskr 1978/79: 115) får garantier utställas för alternativ produktion vid varven. I vissa fall bildar varvsföretagen särskilda bolag för att genomföra en viss alternativ produktion. Enligt nyssnämnda beslut är det inte möjligt att lämna statlig garanti för finansiering av sådan produktion om den sker inom ett företag som inte är ett varvsföretag. Jag anser att möjlighet bör öppnas för en garantigivning även till av varvsföretag bildade och ägda särskilda bolag när syftet är att skapa en alternativ produktion inom varvsort. Jag förordar att regeringen inhämtar riksdagens medgivande härtill. Vid prövning av dessa frågor kommer hänsyn att tas till konkurrensen med andra företag.

2.5.4 *Avskrivningslån till varvsindustrin*

I det senaste riksdagsbeslutet rörande varvsfrågor (prop. 1979/80: 165, NU 1979/80: 69, rskr 1979/80: 405) anvisades 1055 milj. kr. för avskrivningslån till varvsindustrin, m. m. Av detta belopp har regeringen genom olika beslut fördelat 725 milj. kr. i avskrivningslån till Svenska Varvkoncernen och 230 milj. kr. i avskrivningslån till privata mindre och medelstora varv. Regeringen har lämnat förslag till riksdagen i prop. 1980/81: 101 (bil. 1) om bl. a. användning av de 15 milj. kr. som avsågs för Karlskronavarvet AB för ombyggnad av vissa fartyg. Återstående 85 milj. kr. av anslaget skall inte utnyttjas. Dessa medel kommer att levereras in på statsbudgetens inkomstsida.

2.5.5 *Räntestöd till beställare av fartyg*

Riksdagen anvisade våren 1980 (prop. 1979/80: 165, NU 1979/80: 69, rskr 1979/80: 405) 300 milj. kr. att användas för räntestöd till svenska beställare av fartyg. Syftet med stödet är att förbättra de svenska varvens konkurrensvillkor genom att varven ges möjlighet att erbjuda samma räntor vid fartygsfinansieringen som utländska varv kan erbjuda. Räntestödet avser beställningar för vilka kontrakt tecknas senast den 31 december 1983. Då övrigt statligt stöd till varvsindustrin upphör bör även frågan om fortsatt subventionerad kreditgivning prövas.

I sitt beslut uttalade riksdagen bl. a. att det var svårt att motivera en ordning som innebär att svensk beställare av fartyg vid svenskt varv i räntehänseende inte är likställd med utländsk beställare vid svenskt varv. Systemet med räntestöd till varvsindustrin borde enligt riksdagen utformas på sådant sätt att kravet på likställighet mellan svenska och utländska beställare tillgodoses. Slutligen förutsatte riksdagen att regeringen åter-

kommer till riksdagen om det visar sig att ytterligare medel behövs för ändamålet.

Räntestödet innebär att svenska rederier kan finansiera köp av fartyg byggda vid svenska varv till en av staten garanterad ränta. Räntan uppgår f. n. till 8,75 % för lån i US dollar med 12 års löptid. För motsvarande lån i svenska kronor ökas räntan med 0,5 %. Dessa villkor innebär samma subventioneringsgrad som för utländska beställare. De angivna räntenivåerna är f. n. avsevärt lägre än motsvarande marknadsräntor. Kostnaderna för att täcka skillnaden bärs av staten.

Nämnden för fartygskreditgarantier (FKN), som beslutar i ärenden rörande räntestöd, har i skrivelse till industridepartementet den 12 december 1980 påpekat att anvisade 300 milj. kr. enligt nämndens beräkning inte kommer att täcka behovet. Under angiven stödperiod kommer enligt nämnden behovet att kraftigt överstiga anvisade medel. Mot denna bakgrund bör enligt nämnden ytterligare medel anvisas till räntestöd för beställare av fartyg. Nämnden anför vidare i skrivelsen att det är omöjligt att med någon högre grad av precision fastslå hur stort medelsbehovet kan komma att bli. Medelsbehovet är beroende av ränteutvecklingen i Sverige och internationellt under hela löptiden för de lån som uppbär räntestöd.

Mot bakgrund av de svårigheter som FKN påpekat finns för att beräkna kostnaderna för räntestödet för de beslut om sådant stöd som FKN kommer att fatta avseende beställningar gjorda till utgången av år 1983, förordar jag att för räntestöd till beställare av fartyg ett förslagsanslag om 1 milj. kr. anvisas för budgetåret 1981/82. Kostnaderna för räntestödet blir väsentligt mycket större senare budgetår. De av riksdagen beslutade reglerna för räntestödet innebär, sett över hela perioden, en viss merbelastning på statsbudgeten jämfört med regeringens förslag i prop. 1979/80: 165. Det av riksdagen anvisade reservationsanslaget G 13. Räntestöd till varvsindustrin för innevarande budgetår om 300 milj. kr. kommer således inte att utnyttjas utan kommer att levereras in på statsbudgetens inkomstsida. För att FKN skall ha möjlighet att besluta om fortsatt räntestöd till beställare av fartyg i enlighet med riksdagens tidigare beslut ankommer det i fortsättningen på regeringen att hos riksdagen årligen hemställa om anvisning av medel för att täcka de löpande kostnaderna för beviljat räntestöd, alltså en ordning som liknar den som f. n. gäller för det s. k. SEK-systemet där kostnaderna belastar ett särskilt förslagsanslag. Jag vill i detta sammanhang påpeka att i de fall villkoren för svenska beställare vid svenska varv i fråga om låncandel och lånetid är förmånligare än vad som gäller vid export eller att i övrigt fördelar föreligger för beställare att beställa vid svenska varv är det rimligt att sådana fördelar balanseras t. ex. genom en höjning av räntesatsen. De av riksdagen beslutade principerna för räntestödet leder till ökade utgifter för staten. Med hänsyn härtill anser jag att övrigt stöd till varvsindustrin räknas ned. Jag vill därför erinra om att jag

nyss har bedömt att en neddragning av stödet till varvsindustrin kan ske med 135 milj. kr. varav 85 milj. kr. avser minskning av avskrivningslån och 50 milj. kr. minskning av skuldebrev.

3 Hemställan

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

1. godkänna de ändrade riktlinjer för att lämna garantier till svensk varvsindustri för finansiering av alternativ produktion som jag har förordat,
2. godkänna att regeringen får utfärda skuldebrev till Svenska Varv AB för sammanlagt 663 000 000 kr. enligt de riktlinjer som jag har förordat,
3. godkänna vad jag har anfört om användningen av det i statsbudgeten för budgetåret 1980/81 uppförda reservationsanslaget Medelstillskott till Svenska Varv AB,
4. godkänna vad jag har anfört om användningen av det i statsbudgeten för budgetåret 1978/79 uppförda reservationsanslaget Bidrag till sysselsättningsåtgärder inom varvsregionerna,
5. till *Tillskott av medel till Karlskronavarvet AB för sysselsättningsfrämjande åtgärder* på tilläggsbudget III till statsbudgeten för budgetåret 1980/81 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 100 000 000 kr.,
6. till *Tillskott av medel till Svenska Varv AB för nedläggning av Öresundsvarvet AB* för budgetåret 1981/82 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 672 000 000 kr.,
7. till *Kostnader för skuldebrev till Svenska Varv AB* för budgetåret 1981/82 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett förslagsanslag av 59 000 000 kr.,
8. till *Täckande av förluster på grund av garantier till den statliga varvskoncernen* för budgetåret 1981/82 under fjortonde huvudtiteln – istället för i prop. 1980/81: 100 (bil. 17 s. 358) föreslaget belopp – anvisa ett förslagsanslag av 800 000 000 kr.,
9. till *Räntestöd till varvsindustrin* för budgetåret 1981/82 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett förslagsanslag av 1 000 000 kr.,
dels bereder riksdagen tillfälle att ta del av vad jag har anfört om

Projekt 80 AB.

Ärendet bör behandlas under innevarande riksmöte.

4 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition förelägga riksdagen vad föredraganden har anfört för de åtgärder och det ändamål som framgår av föredragandens hemställan.

Innehåll

Proposition	1
Propositionens huvudsakliga innehåll	1
1 Inledning	2
2 Föredragandens överväganden	5
2.1 Genomförandet av Svenska Varv-koncernens strukturplan ...	5
2.2 Öresundsvarvet AB	10
2.3 Insatser för att främja sysselsättningen i vissa varvsregioner	13
2.3.1 Tidigare insatser	13
2.3.2 Fortsatta insatser	15
2.4 Projekt 80 AB	19
2.5 Vissa anslag, m. m.	22
2.5.1 Skuldebrev till Svenska Varv AB	22
2.5.2 Garantier till Svenska Varv AB avseende förlusttäckning	22
2.5.3 Kreditgaranti för finansiering av alternativ produktion	23
2.5.4 Avskrivningslån till varvsindustrin	23
2.5.5 Räntestöd till beställare av fartyg	23
3 Hemställan	25
4 Beslut	26

