

Motion

1982/83: 2339

Christer Eirefelt m. fl.

Vissa varvsfrågor, m. m. (prop. 1982/83: 147)

1. Sammanfattning

Folkpartiet avvisar regeringens varvspolitik med en förlängd tidsfrist för storvarven för statliga bidrag på nära 6 miljarder kronor. Det statliga stödet till varvsindustrin skulle då sedan mitten av 1970-talet uppgå till nära 20 miljarder kronor.

Beträffande Svenska Varv menar vi att koncernledningen bör fatta nödvändiga beslut om kapacitets- och sysselsättningsförändringar inom ramen för de medel staten anvisar och på rent företagsekonomiska grunder. Vi föreslår ett anslag på 1 miljard kronor till Svenska Varv i stället för regeringens 2,155 miljarder kronor. Med detta kapitaltillskott bör varvsledningen ges i uppdrag att besluta om de företagsekonomiskt nödvändiga strukturförändringar som den internationella marknadssituationen kräver.

Vi accepterar att Zenit avskiljs från Svenska Varv men anvisar inte några medel för kommande ännu ej inträffade förluster. Kapitaltillskottet föreslås därför till 1,9 miljarder kronor i stället för regeringens 3,0 miljarder kronor. Fartygsflottan bör säljas så snart någon möjlighet uppstår.

Stödet till varvsindustrin föreslås uppgå till 3,5 miljarder kronor i stället för regeringens 5,755 miljarder kronor.

Vi föreslår ytterligare förstärkningar inom arbetsmarknadspolitiken genom en dryg fördubbling av regeringens insatser.

Därtill vill vi satsa 150 milj. kr. i statliga medel på åtgärder i samverkan mellan stat, berörda kommuner och det privata näringslivet enligt den modell som bildades vid neddragningen av Öresundsvarvet i Landskrona.

Budgetbelastningen av folkpartiets förslag är drygt 2 100 milj. kr. lägre än regeringens.

2. Den internationella marknadssituationen

Det finns f. n. och sedan lång tid tillbaka en stor obalans mellan den tillgängliga kapaciteten inom varvsindustrin i världen och de förväntade framtida behoven av leveranser. Problemen inom världens varvsindustri kommer därmed att vara stora inte bara de närmaste åren, utan också på längre sikt.

F. n. finns inga planer på någon kraftig reduktion av kapaciteten, tvärtom finns utbyggnadsplaner för varvsindustrin i t. ex. Republiken Korea.

Under år 1982 medförde den låga ekonomiska aktiviteten i världsekon-

min att världshandeln minskade i volym med nära 10% mätt i transportarbete. Jämfört med början av år 1981 har fraktnivåerna under år 1982 i vissa fall sjunkit med hälften, i andra fall med ännu mer. Andrahandspriserna för fartyg har också sjunkit mycket kraftigt. Även här förekommer sänkningar med hälften på vissa fartygstyper jämfört med början av år 1981.

Samtliga Sveriges konkurrenter har i dag ett omfattande stöd till sin inhemska varvsindustri. Inget av dessa länder synes heller f.n. ha för avsikt att avveckla detta stöd inom den närmaste framtiden. EG-kommissionen har t. ex. konstaterat att statsstödet till varvsindustrin inom EG inte kunde avbrytas vid utgången av år 1982, som var planerat, utan har förlängts ytterligare tre år. Canada har meddelat att det statliga stödet till varven har förlängts till mitten av år 1985.

Sverige har under tidigare regeringar agerat kraftigt för att nå internationella nedtrappningar av det statliga stödet till varvsnäringen. Sådana ansträngningar måste nu ytterligare intensifieras.

3. Varvsindustrins utveckling i Sverige

Antalet anställda vid svenska varv är f.n. knappt 15 000 personer. Kapacitets- och sysselsättningsminskningarna har varit stora i Sverige jämfört med de flesta andra länder.

Riksdagen har vid flera tillfällen under de senaste åren beslutat om statligt stöd till varvsindustrin, huvudsakligen för att den nödvändiga sysselsättningsminskningen skulle kunna ske i socialt acceptabla former.

I själva verket har varvsindustrin erhållit statligt stöd i olika former sedan slutet av 1950-talet. 1963 blev staten hälftenägare till det krisdrabbade Uddevallavarvet och 1971 övertogs resten av aktierna. Den egentliga varvskrisen framträdde vid mitten av 1970-talet, och det statliga stödet ökade då kraftigt. Närmare 14 miljarder kronor i statligt stöd har beslutats.

Om regeringens proposition bifalls av riksdagen är det statliga stödet till varven uppe i nära 20 miljarder kronor sedan mitten av 1970-talet. Till detta kommer statliga kreditgarantier på ca 22 miljarder kronor, som kan komma att utlösas om redare inte kan fullfölja sina förpliktelser.

Med vilket jämförelsemått som helst är stödet till varvsindustri mångdubbelt större än till någon annan näringsgren. Enligt en studie av Industriens Utredningsinstitut var t. ex. stödet per anställd under hela 1970-talet 319 000 kr. för varven, 156 000 kr. per anställd för stålindustrin, 39 000 kr. per anställd för skogsindustrin och 21 000 kr. per anställd för tekoindustrin.

Industriutredningen (SOU 1981: 72 Att avveckla en kortsiktig stödpolitik) har gjort vissa beräkningar över den samhällsekonomiska kostnaden för varvsstödet. Kalkylerna är givetvis osäkra och delvis beroende av vilka förutsättningar om den alternativa utvecklingen som görs, men alldeles klart är att den förda stödpolitiken innebär en samhällsekonomisk merkostnad på många miljarder kronor.

Under den senaste femårsperioden har storvarven bara ett år lyckats få order med full täckning för självkostnaderna. Inte heller det året var tillfredsställande, eftersom de redare som beställde fartygen i vissa fall fått betalningsproblem så att fartygen har måst återtas av varven.

I den strukturplan för Svenska Varv som riksdagen fattade beslut om våren 1980 var en förutsättning för det då beslutade statsstödet att varven skulle bli lönsamma till utgången av år 1984.

Flera företag inom Svenska Varvs-koncernen har under strukturplanetiden genomfört omstruktureringar på olika sätt och skaffat sig betydligt bättre överlevnadsmöjligheter. Arendal har specialiserat sig på offshoremarknaden, Karlskronavarvet på den marina marknaden, Finnboda Varf har halverat resurserna och koncentrerat dem på lokala och regionala reparationer, Cityvarvet har också dragit ner kapaciteten och ökat marknadsansträngningarna och produktiviteten och gått in på nya marknader.

De mindre och medelstora varven är i huvudsak hemmamarknadsorienterade. F. n. utgörs deras orderstock mest av leveranser till svenska rederi-er, och därutöver består kundkretsen av statliga myndigheter och verk. Det är väsentligt att förutsättningarna för dessa privata mindre varv att upprätthålla sin konkurrenskraft inte försämras.

4. Socialdemokraternas förslag

Propositionen föreslår att produktion och sysselsättning minskar med 20% vid Uddevallavarvet, dvs. en sysselsättningsminskning med 400 personer, resp. med 30% vid Kockums i Malmö, dvs. en sysselsättningsminskning med 900 personer. Därtill kommer en sysselsättningsminskning med ett obestämt antal personer vid underleverantörer till de båda storvarven.

5. Folkpartiets principiella inställning till selektivt industristöd

Innehörden av det föreslagna stödet till Svenska Varv är att tidsfristen för att uppnå lönsamhet utsträcks i ytterligare 2 år. Dvs. vid utgången av år 1986 skall varvet vara lönsamt. Nu gällande riksdagsbeslut innebär att varvet skall uppnå lönsamhet vid utgången av år 1984. Ledningen för Svenska Varv har gjort den bedömningen att detta inte är möjligt att uppnå och har därför meddelat ägaren/staten att om strukturplanen skall följas måste de båda storvarven läggas ner. Detta har regeringen inte accepterat.

De nu aktuella förslagen innebär att rederibolaget Zenit skiljs från Svenska Varv. Zenit föreslås få ett kapitaltillskott på 3000 milj. kr.

Svenska Varv föreslås få ett kapitaltillskott på 2 155 milj. kr., merparten kontant och en mindre del i form av skuldebrev.

Darutöver föreslås fortsatt räntestöd till varvsindustrin på ca 135 milj. kr., samt avskrivningslån till varvsindustrin på 465 milj. kr. Av det senare

antas ca 400 milj. kr. gå till Svenska Varv medan 65 milj. kr. tillfaller de mindre och medelstora varven.

Totalsumman i varvsstöd i propositionen är således 5 755 milj. kr.

Folkpartiet är starkt negativt till statligt industristöd av denna art. I propositionen finns några kloka ord om vådorna av permanentning av statligt stöd till viss typ av industriproduktion. Bara s. k. "överbrygningsstöd" bör egentligen accepteras, sägs det. Men sedan föreslås ytterligare nära 6 miljarder kronor. Det innebär om riksdagen skulle bifalla förslaget att nära 20 miljarder kronor av statliga medel har tillförts varven.

I propositionen redovisas inga skäl till varför nu aktuell stödförlängning skall komma att ge lönsamhet om två år. Tvärtom omgärdas alla framtidsutsagor med stora reservationer. Inte ens Roine Carlsson förefaller att tro på att det skall lyckas.

Vi menar att det nu är dags att fullfölja de principuttalanden som gjorts. Det är uppenbart att det egentliga skälet till det omfattande fortsatta stödet är "omsorgen" om sysselsättningen. Det är lika uppenbart att detta enbart är en omsorg på mycket kort sikt. De långsiktiga negativa följderna för sysselsättning, nyföretagande och konkurrenskraft av selektivt industristöd är väl kända. Detsamma gäller den ökning av statens budgetunderskott till vilken varvsstödet medverkar i inte ringa grad. Det är också uppenbart att mycket generösa insatser till förmån för de nu anställda vid varven skulle kunna göras för en del av den summa pengar som nu anslås till varven.

6. Folkpartiets förslag

Enligt nu gällande riksdagsbeslut och strukturplan för Svenska Varv har ledningen bedömt det nödvändigt att avveckla både Kockums och Uddevallavarvet. Regeringen har föreslagit nära 6 miljarder kronor i stöd för att i stället genom en osthyvelsmetod kunna besluta om kapacitetsminskningar vid båda storvarven. De blir därefter ungefär lika stora.

Vi föreslår i stället att företagsledningen anvisas en viss summa i statligt tillskott och sedan får ledningen avgöra – på rent företagsekonomiska grunder – hur anpassningen till marknadssituationen skall ske.

Den s. k. samhällsekonomiska "analys" som görs i propositionen innehåller ingen som helst egentlig analys och kan därför inte läggas till grund för en eventuell avvikelse från en företagsekonomisk bedömning. Företagsledningen för Svenska Varv bör därför ges i uppdrag att utföra vad den är tillsatt för att utföra, nämligen att inom vissa av ägaren givna ekonomiska ramar avgöra hur och på vad sätt de olika företagsenheterna inom koncernen bäst skall anpassas till den aktuella och väntade marknadssituationen.

Tyvärr finns det i propositionen mycket litet redovisat av de ekonomiska kalkyler som ligger bakom Svenska Varvs nya långsiktsplan. Inte heller

redovisas egentligen på vilka ekonomiska grunder regeringen gör vissa avsteg från denna. Det blir därigenom nästan omöjligt att lägga fram ett på företagsekonomiska grunder väl underbyggt förslag om annan storlek på kapitaltillskott än regeringens förslag. Den gamla strukturplanen redovisades utförligt i proposition 1979/80: 165 men den gäller ju inte längre. Det hade varit naturligt om den nya långsiktsplanen för perioden t. o. m. år 1985 hade redovisats i denna proposition. Så har inte skett. Tyvärr har det blivit allt vanligare under det senaste halvåret att riksdagen ges bristfälligt underlag för sina beslut. Detta är otillfredställande.

Mot den bakgrund som här och tidigare i motionen redovisats menar vi att Svenska Varv bör ges ett sista kapitaltillskott på 1 miljard kronor. Medlen bör främst användas för utveckling mot nya produkter och nya marknader. Det får därefter ankomma på företagsledningen att bedöma vilka typer av och storlekar på kapacitetsförändringar som måste göras. Avyttringar av enheter kan givetvis också bli aktuella, om förutsättningar för detta skulle uppstå.

Det kan i sammanhanget noteras att regeringens förslag om mer än dubbelt så stort kapitaltillskott ändå förutsätter att varven i framtiden tecknar order som minst täcker självkostnaden.

Statsrådet Roine Carlsson anför därefter: "Om inte detta visar sig möjligt ankommer det på koncernledningen och varven att genomföra erforderliga neddragningar av kapaciteten eller avveckla hela varvsenheter." Vi menar att detta bör vara en uppgift för koncernledningen redan i nuläget, och inte först efter några år.

Regeringen föreslår vidare att Zenit skiljs från Svenska Varv. Vi har ingenting att invända mot detta. Vi menar dock att det hädanefter är väsentligt att Svenska Varv själva tvingas ta ett ekonomiskt ansvar för hela sin verksamhet. De båtar som senare kan komma att byggas måste därför helt och hållet belasta Svenska Varvs verksamhet och resultat och får inte avvecklas till bokfört värde i stället för marknadsvärde till något annat statligt bolag.

Zenit har en ackumulerad förlust i 1982 års bokslut på 841 milj. kr. Denna måste täckas, liksom den säkerligen ofrånkomliga förlusten i år på 769 milj. kr. Därutöver bör bolagets egna kapital ökas med 290 milj. kr. – det är nu bara 25 milj. kr. – för att ge bolaget en rimlig finansiell stadga. Ytterligare medel bör emellertid inte anvisas. Vi avvisar således förslaget om att 1 040 milj. kr. bör stå till regeringens förfogande för att täcka ytterligare förluster om detta skulle visa sig erforderligt. Vi menar att det är principiellt olämpligt att anvisa medel för framtida förluster innan dessa har uppstått, inte minst därför att företagets ambition att på alla sätt försöka begränsa framtida förluster då riskerar att dämpas.

Till Zenit bör således anvisas ett kapitaltillskott på 1 900 milj. kr. i stället för det av regeringen föreslagna 3 000 milj. kr.

Vi vill kraftigt instämma i regeringens betoning av vikten att Zenits

fartygsflotta avvecklas så snabbt som marknadsförhållandena medger. En omedelbar avveckling av alla 39 båtarna skulle emellertid innebära mycket stora förluster, som kan minska vid en mera successiv avveckling under något eller några år. Det är därvid väsentligt, vilket också påpekas i propositionen, att vid en kommande uppgång av fartygsvärdena vissa fartyg avyttras under uppgångsskedet. Man bör således inte vänta tills en topp är nådd, eftersom merparten av fartygsflottan då avyttras under den påföljande nedgångsfasen.

Sammanfattningsvis innebär folkpartiets förslag att Svenska Varv ges ett kapitaltillskott på 1 miljard kronor och Zenit ett kapitaltillskott på 1,9 miljarder kronor. Detta är avsevärt lägre än vad regeringen föreslår, nämligen 2,155 miljarder kronor till Svenska Varv och 3 miljarder kronor till Zenit. Budgetbelastningen minskar från regeringens 5,155 miljarder kronor till 2,9 miljarder kronor.

Kreditgarantier

Av nuvarande ram på 23,665 miljarder kronor är 22 miljarder i anspråktagna. I propositionen föreslås att "mot bakgrund av de tidigare redovisade bedömningarna av varvsindustrins volymutveckling kan behovet av kreditgarantier behöva öka med drygt 6000 milj. kr. till 30000 milj. kr.". Vårt förslag måste anses innebära en lägre volymutveckling för varvsindustrin vilket motiverar en ökning till 25 miljarder kronor, dvs. ökning med 1,335 miljarder kronor i stället för med 6 miljarder kronor. Vi menar att låneutrymme på kreditmarknaden i huvudsak behövs för annat än varvsindustrin.

Vi har ingenting att invända mot att möjligheten att lämna statliga kreditgarantier utsträcks till order som tecknas före utgången av år 1986.

Propositionen föreslår också att borgensåtagandet reduceras till 10% vid varje tillfälle utestående kreditgarantier utom vad beträffar Svenska Varv. Reduceringen bör gälla endast framtida leveranser, men omprövning bör kunna ske för gamla garantier. Vi kan inte biträda detta förslag. Vi menar att det från principiell synpunkt är väsentligt att varvsföretagen har ett direkt ekonomiskt ansvar för sina kundengagemang. Borgensåtagandet bör därför inte reduceras så som regeringen föreslår.

Beträffande förslaget att avgifterna för kreditgarantierna bör utformas så att systemet kan beräknas bli självbärande har vi inga invändningar. Vi instämmer således i förslaget att avgifterna bör vara så anpassade att de täcker dels administrationskostnader, dels förväntade förluster på grund av lämnade garantier.

Räntestöd

Enligt riksdagens tidigare beslut lämnas räntestöd för lån som tas upp med hjälp av kreditgarantier. Stödet består i att staten täcker skillnaden mellan viss subventionerad utlåningsränta och finansieringsinstitutens

upplåningsräntor för aktuella projekt. Räntan för varv är ca 10% och för offshore-produkter drygt 13%. Liknande räntestöd finns i alla konkurrerande varvsländer. Vi menar att det även fortsättningsvis måste finnas även i Sverige och kan alltså biträda regeringsförslaget att stöd kan lämnas för order som tecknas före utgången av år 1986. Vi har inte heller något att invända mot att villkoren förändras så som propositionen föreslår, nämligen att större räntestöd kan lämnas under en kortare tidsperiod med oförändrad löptid på lånet och med bibehållande av oförändrad subventionsgrad. Förslaget att den s. k. matchningen fortsättningsvis förbehålls offshore-anläggningar synes också lämpligt

Avskrivningslån

Riksdagen beslöt 1980 att ersätta det s. k. beställarstödet med stöd per direkt produktionstimme för nybyggnad och större ombyggnad av fartyg med 55 kr. per timme år 1981, 40 kr. per timme år 1982 och 25 kr. per timme år 1983. Nu föreslås att avskrivningslån skall utgå med 25 kr. per timme under 1984 och 1985. Detta kostar 465 milj. kr., varav 400 milj. kr. beräknas gå till Svenska Varv och 65 milj. kr. till de mindre och medelstora varven. Vi kan biträda detta förslag, framför allt av omsorg om de mindre och medelstora varven för vilka detta stöd är väsentligt.

Övrigt

Vi har ingenting att invända mot förslaget att det särskilda bidraget vid fartygsexport till utvecklingsländerna avvecklas. Som anförs i propositionen har det visat sig svårt att genomföra projekt med hjälp av detta stöd, trots att hela stödanslaget ianspråktagits. Fortfarande kvarstår emellertid möjligheten att lämna bidrag vid fartygsexport till utvecklingsländer inom ramen för Beredningen för Internationellt Tekniskt Samarbete.

Av anslaget Bidrag till sysselsättningsåtgärder inom varvsregionerna återstår f. n. ca 63 milj. kr. I propositionen föreslås att 15 milj. kr. därav används för ett bidrag för den fortsatta verksamheten vid Landskrona Produktions AB, samt att 17 milj. kr. därav används för ett investeringsbidrag för utbildningsanläggningar vid Chalmers Tekniska Högskola. Utbildningen avser säkerhetsutbildning för offshore-personal, som f. n. inte kan ges i Sverige. Vi biträder dessa förslag. På detta anslag skulle därefter återstå ca 31 milj. kr.

Arbetsmarknadspolitiska åtgärder

I arbetsmarknadsministrerns bilaga till varvspropositionen föreslås att riksdagen anvisar ytterligare 14,6 milj. kr. till olika arbetsmarknadspolitiska åtgärder, samt att 10 milj. kr. av existerande anslag för sysselsättningskapande åtgärder får användas för t. ex. loneutfyllnad under viss tid för övertalig personal från storvarven.

Som en följd av våra förslag i fråga om mindre stöd till Svenska Varv än vad regeringen har bedömt möjligt menar vi att anslagen till arbetsmarknadspolitiska insatser måste ytterligare höjas. Med den neddragning av stödet till varven som vi föreslår anser vi att samhället bör vara mycket generöst med stöd till de personer som kan komma att friställas från ett eller båda storvarven. Detta motiveras inte bara av omsorg om enskilda individer utan också av de samhällsekonomiskt lönsamma verkningar som uppträder när människor övergår från sysselsättning i en olönsam produktion till sysselsättning i en lönsam produktion.

Förstärkt arbetsförmedling

Arbetsmarknadsministern föreslår 2,1 milj. kr. i ytterligare medel för arbetsförmedlingen i Malmö och Uddevalla. Detta anses täcka kostnaderna för ytterligare 10 arbetsförmedlare i Malmö och 3 arbetsförmedlare i Uddevalla. Vi biträder detta förslag, men vill därutöver anföra följande.

I Malmö finns en "industriby" med ett stort antal små och medelstora företag. Den ligger i Fositeby. Under de senaste tre åren har där skapats omkring 500 nya arbetstillfällen. Vi menar att arbetsförmedlingen i Malmö bör inrätta ett lokalkontor i Fositeby för att få så nära kontakt som möjligt med de företag som verkar där. Detta underlättar kraftigt kontakterna mellan företagen och arbetsförmedlingen i fråga om nytillkommande arbetstillfällen och gör det lättare för de arbetssökande att bedöma uppkommande arbetserbjudanden.

Beroende på vilka kapacitetsneddragningar varvsledningen vid Svenska Varv bedömer företagsekonomiskt lämpligast kommer förstärkta arbetsförmedlingsinsatser att krävas på varvsorterna. Riksdagen bör därför nu anvisa ett reservationsanslag på ytterligare 5 milj. kr. utöver regeringens förslag.

Arbetsmarknadsutbildning

Regeringen föreslår att 10 milj. kr. anvisas för köp av utbildning i företag och av andra utbildningsanordnare i Malmöhus län. Ingenting föreslås för Uddevalla. Vi menar att detta är otillräckligt och vill därför anvisa ytterligare 10 milj. kr., dvs. totalt 20 milj. kr. för köp av utbildningskapacitet t. o. m. december 1984. Beträffande insatsernas fördelning på orter måste varvsledningens beslut inväntas.

Sysselsättningsskapande åtgärder

I propositionen föreslås att 10 milj. kr. av detta anslag får användas för löneutfyllnad under viss tid i samband med övertalighet. Erfarenheterna av detta i samband med Öresundsvarvets avveckling är goda. Vi anser att i den mån föreslagna 10 milj. kr. inte visar sig vara tillräckliga bör regeringen bemyndigas att använda ytterligare 10 milj. kr. av anslaget på detta sätt.

Yrkesinriktad rehabilitering

Regeringen föreslår att Ami-verksamheten förstärks med ytterligare tre arbetslag, två i Malmöhus län och ett i Göteborgs och Bohus län. Vi vill inte ta ställning till den regionala fördelningen av förstärkningen, eftersom denna enligt vår uppfattning måste bli beroende av vilken bedömning varvsledningen för Svenska Varv gör. Om behov kommer att uppstå av en större förstärkning bör detta medges. Riksdagen bör därför på detta anslag anvisa ytterligare 2,5 milj. kr. jämfört med regeringens förslag, en total ökning med 5 milj. kr.

Offensiva insatser

I samband med avvecklingen av Öresundsvarvet anvisade dåvarande regeringen 100 milj. kr. för det nybildade s.k. Landskrona Finans AB. Detta särskilda bolag bildades genom avtal mellan Svenska Varv, Landskrona kommun, Svalövs kommun, Malmöhus Invest AB och ett antal privata företag. Öresundsvarvets mark och byggnader ställdes till förfogande.

Verksamheten har utfallit mycket väl. Landskrona Finans har engagerat sig i 53 olika projekt/företag. Det totala åtagandet hittills uppgår till drygt 70 milj. kr. Ungefär 620 nya arbetstillfällen har skapats. På sikt torde mängden arbetstillfällen öka ytterligare till mellan 1 000 och 1 100 nya jobb.

Vi menar att denna typ av samverkande insatser från stat, kommun och det privata näringslivet har visat sig mycket framgångsrika.

Staten bör därför i samband med de kapacitetsneddragningar som Svenska Varv beslutar om vid ettdera eller båda storvarven medverka på liknande sätt i den eller de orter som kan bli aktuella. Riksdagen bör anvisa ett reservationsanslag av 119 milj. kr. för detta ändamål. Därutöver bör de resterande 31 miljonerna på anslaget Bidrag till sysselsättningsåtgärder inom varvsregionerna användas för samma ändamål. Därigenom uppgår statens medverkan till 150 milj. kr.

Hemställan

Med hänvisning till vad som ovan anförts hemställs

1. att riksdagen till Arbetsmarknadsservice för budgetåret 1983/84 anvisar ytterligare 5 milj. kr.,
2. att riksdagen till Arbetsmarknadsutbildning för budgetåret 1983/84 anvisar ytterligare 20 milj. kr.,
3. att riksdagen godkänner vad som i motionen anförts om utnyttjandet av anslaget Sysselsättningskapande åtgärder under tionde huvudtiteln,
4. att riksdagen till Yrkesinriktad rehabilitering anvisar ytterligare 5 milj. kr.,

5. att riksdagen godkänner de allmänna riktlinjer för stöd till svensk varvsindustri som förordas i motionen.
6. att riksdagen bemyndigar fullmäktige i riksgäldskontoret att till utgången av år 1986 iklada staten garantier till svensk varvsindustri och till beställare av fartyg hos svenska varv – inkl. tidigare lämnade garantier – intill ett vid varje tidpunkt sammanlagt belopp av högst 25 miljarder kronor.
7. att riksdagen avslår regeringens förslag om bemyndigande för fullmäktige i riksgäldskontoret att utfärda ytterligare skuldebrev till Svenska Varv AB.
8. att riksdagen godkänner de ändrade riktlinjer för avgifter på fartygskreditgarantier som förordats i motionen.
9. att riksdagen godkänner vad som förordats i motionen om användningen av reservationsanslaget Bidrag till sysselsättningsåtgärder inom varvsregionerna.
10. att riksdagen avslår förslaget att till Förvärv av Svenska Varv AB:s aktier i Zenit Shipping AB anvisa ett reservationsanslag av 23 milj. kr. .
11. att riksdagen till Kapitelltillskott till Svenska Varv AB anvisar 1 miljard kr. .
12. att riksdagen begär att regeringen uppdrar åt koncernledningen vid Svenska Varv AB att inom den anvisade ekonomiska ramen besluta om nödvändiga förändringar av kapacitet och produktionsstruktur.
13. att riksdagen till Tillskott till Zenit Shipping AB anvisar ett reservationsanslag av 1,9 miljarder kronor.
14. att riksdagen avslår förslaget att till Kostnader för skuldebrev till Svenska Varv AB anvisa ett förslagsanslag av 125 milj. kr. .
15. att riksdagen beslutar bemyndiga regeringen att inom en ram om 150 milj. kr. initiera samverkansprojekt mellan stat, kommun och näringsliv inom varvsregionerna på sätt som i motionen angivits.

Stockholm den 12 april 1983

CHRISTER EIREFELT (fp)

KARL ERIK ERIKSSON (fp)

HUGO BERGDAHL (fp)

