

Nr 2158

**av herr Hermansson m. fl.
med anledning av propositionen 1975: 110 om verksamheten vid
Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB.**

Varven spelar en central roll för svensk industri. Enligt industristatistiken sysselsätts där mer än 30 000 personer, vilket är omkring 3 % av det totala antalet sysselsatta inom industrin. Varvsindustrin utgör, enligt industristrukturutredningen, en större andel av den totala industrin i Sverige än i något annat land.

Varvsindustrin är en utpräglad s. k. monteringsindustri, dvs. en industri med många underleverantörer. De fyra största svenska varven sysselsätter omkring 15 000 personer hos svenska underleverantörer.

Enligt industristrukturutredningen är varvsindustrin starkt koncentrerad i vad avser såväl lokalisering som storlek. De fyra storvarven, Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB (EMV), Götaverken, Kockums Mekaniska Verkstad (Kockum) och Uddevallavarvet, svarar för mer än 95 % av den totala fartygsproduktionen i landet och för 80 % av det totala antalet sysselsatta inom branschen. Utöver dessa storvarv finns 40 mindre och medelstora varv samt ca 80 småvarv eller båtbyggerier. Dessa mindre företag bedriver i större utsträckning än storvarven verksamheter som icke gäller fartygs- eller båtproduktion.

Internationellt sett intar Sverige andra platsen inom de kapitalistiska staternas varvsindustri. Sverige har sedan 1950-talet svarat för omkring 10 % av den kapitalistiska världens varvsproduktion. Under denna period har dock omfattande förändringar inträtt. Japan hade vid 1950-talets mitt en varvsproduktion som svarade mot ungefär samma andel som Sveriges. Under 1960-talet skedde en utomordentligt stark expansion av den japanska varvsindustrin. Tidigare ledande skeppsbyggarationer som Storbritannien och Tyska förbundsrepubliken blev helt distanserade. Deras andel av kapitalistländernas samlade varvsproduktion sjönk drastiskt, samtidigt som Japan ryckte fram till en obestridlig ledarställning inom den kapitalistiska världens varvsnäring. Sedan mitten av 1960-talet ligger Japans andel av varvsproduktionen på mellan 45 och 50 procent.

Den japanska varvsindustrin har hög kapacitet och modern utrustning. Den gynnas inte bara av den statsmonopolistiskt präglade japanska industripolitiken. Även den speciella form av kapitalistisk koncentration som sedan länge utvecklats i Japan — med finansgrupper innefattande mycket breda verksamhetsområden — har utgjort en fördel.

Den japanska expansionen, i förening med bl. a. en period av dåliga konjunkturer inom sjöfarten — speciellt tankfarten — skapade kris för många varv i andra länder.

Det är emellertid anmärkningsvärt att den svenska varvsproduktionen trots detta hållit sig väl uppe. Dess andel av den kapitalistiska världens varvsproduktion är f. n. ca 9 %. Även med en hög exportandel, med en period av svaga sjöfartskonjunkturer bakom sig och efter en stor omvälvning i de internationella varvsförhållandena har de svenska varven m. a. o. visat sig motståndskraftigare än de brittiska och förbundstyska.

Den nu skisserade bakgrunden har betydelse för hur man bedömer frågan om Eriksberg. Det finns knappast något skäl att i ljuset av utvecklingen sedan 1955 ha en allmänt pessimistisk syn på varvsindustrin inklusive EMV. Detta intryck stärks när man tar in framtidsbedömningarna i bilden. Storvarvens egna bedömningar var i början av 1970-talet optimistiska. Leveransvärdena beräknades bli i det närmaste fördubblade, räknat i löpande priser, under åren 1973—1977. Sysselsättningen beräknades för perioden 1972—1977 kunna öka med 10 %. Investeringsplanerna under samma tid pekade på en markant investeringsökning. Varvens egna bedömningar är självklart subjektiva. Men även med denna reservation, och i betraktande av en väntad svacka i branschens konjunktur fr. o. m. 1977, är bilden inte sådan att någon kapitulationsstämning synes vara berättigad i varvsfrågan.

Problemen synes vara i huvudsak följande. För det första är den svenska varvsindustrin nu i behov av omfattande nyinvesteringar. Anläggningar måste ersättas och anpassas bättre till tonnageets krav. I princip måste en avancerad varvsindustri nybyggas vart tionde år. Denna situation ställer stora krav på planering och finansiering. Kopplingen av varvsindustrin till det privata redarkapitalet, redarkapitalets utnyttjande av varvsindustrin, uppsplittringen på flera koncerner m. m. gör att man inte utnyttjar en samplanerings tänkbara fördelar. Även kredit sidan är illa samordnad. Hela den kapitalistiska organisationsramen är uppenbart föråldrad. Det kortsiktiga profittänkandet har lett till ett ständigt uppskjutande av arbetet med branschens huvudproblem. Detta tillika med rederikoncernernas dominans och en ensidigt spekulationsinriktad kreditpolitik ligger till väsentlig del bakom krisen på EMV.

I denna situation, när sysselsättningen på EMV redan allvarligt hotas, har regeringen lagt fram förslag till vad man själv kallar en "provisorisk" lösning. Den innebär att staten övertar Rederi AB Tirfings aktier (dvs. hela aktiestocken) i EMV. Tirfing lämnar ett koncernbidrag på 225 milj. kr. till EMV. Bidraget finansieras till 2/3 via ett statslån till Tirfing. Staten övertar vidare borgen från Tirfing för två av EMV:s lån, summa ca 42 milj. kr. Tirfing beställer senast den 30 juni 1975 fartyg hos EMV för 237 milj. kr. och får av staten lån upp till 80 %

av denna summa. Regeringen gör sin del av överenskommelsen beroende av huruvida en — enligt dess mening — godtagbar uppgörelse nås i mellanhavandena mellan EMV och Lisnave i Portugal.

Regeringens "lösning" innebär att sysselsättningen vid Eriksberg fram till den 30 juni 1976 skall minska med 1 500 personer. Regeringen konstaterar att EMV icke gjort samma framtidsinvesteringar som andra varv och att även därutöver betydande resurser måste tillföras företaget för förlusttäckning. Regeringen anser att EMV på sikt saknar förutsättningar för att utan stora nyinvesteringar upprätthålla nuvarande typ av fartygsproduktion. Man är skeptisk mot ett fristående EMV. Samtidigt konstaterar man att någon egentlig grund för samverkan inom varvsindustrin f. n. inte finns. Regeringens hela perspektiv på frågan synes visa — vilket emellertid inte sägs klart ut — att EMV, om ingen radikalt ny lösning på hela varvsfrågan kommer till stånd, måste i en eller annan form avvecklas.

Regeringens förslag till lösning måste betecknas som djupt otillfredsställande. Regeringens grepp på frågan måste också skarpt kritiseras. Under hela 1960-talet har utvecklingen inom varvsindustrin och de krav denna ställde varit uppenbara. Gång på gång har de privata storredarna fått räddas ur kriser genom tillfälliga, improviserade "lösningar" från statlig sida. Redarkapitalet har kunnat dra sig ur dessa kriser med betydande fördelar. Statens stödpolitik har inneburit att krisens verkningar och förlusterna har "socialiserats". Regeringen borde ha fått tillräckligt med åskådningsexempel på vad som inträffar, när rederierna efter att ha utnyttjat ett varv kommer i ett läge där de plötsligt ställer staten i en utpressningsposition. Det är i högsta grad anmärkningsvärt att dessa mångåriga erfarenheter aldrig lett till något samlat statligt program för hur man skall lösa problemen inom varvsindustrin.

Som särskilt stötande måste betecknas att staten träder in först när dess huvuduppgift blir att så att säga garantera en avveckling och göra sig till verkställare av massavskedanden. På annat sätt kan man knappast tolka propositionens passus om att svåra problem kommer att drabba de anställda. Avskedandena framställs som något oundvikligt och ödesbestämt. Staten tar över regisseringen av dem. Detta sker mot en lång erfarenhetsbakgrund, som redan långt tidigare bort ge en klar bild av vad som kunde komma. Trots detta bjuder man inte de anställda något annat än det snabbt hopkomna "provisorium", som skall möjliggöra ett uppskjutande av en akut betalningskris och ett påtvingat accepterande från de arbetandes sida av en avsevärd sysselsättningsminskning och — i förlängningen — eventuellt en total avveckling.

Härtill kan visserligen anmärkas att uppgörelsen med Tirfing inte är så uppenbart ofördelaktig — åtminstone inte vid en omedelbar blick — som liknande, tidigare uppgörelser. Det bör emellertid också betonas

att man inte helt kan överblicka följderna av de lånetransaktioner som ingår i avtalsförslaget. Inte heller kan utfallet av förhandlingarna med Lisnave för ögonblicket förutsägas. Att dessa kan föranleda ytterligare förluster för EMV synes klart — det är förluster som staten i så fall måste överta.

Vänsterpartiet kommunisterna menar att tiden nu är mogen för att framtvinga en ny varvspolitik. En samordning av hela varvsindustrin bör med det snaraste ske. De stora rederikoncernernas makt måste brytas. Staten bör ta över samtliga större varv. Ett långsiktigt program bör snarast utarbetas, som tar sikte på att skapa de förutsättningar vilka är nödvändiga för att hålla varvsindustrins internationella ställning. Det långsiktiga investerings- och kreditbehovet bör kartläggas. Rekryterings- och yrkesskolningsproblem bör angripas systematiskt.

En förstatligad varvsindustri bör kompletteras med ett statligt rederi. Energi-, miljö- och trafikproblemen har utvecklats därhän, att en ökad uppmärksamhet måste tillmätas de många fördelar vilka i olika sammanhang kan utvinnas genom ökade sjötransporter. De statliga tillverkningsindustriernas transportbehov är i detta sammanhang en annan viktig faktor som talar för ett statsrederi.

Ett förstatligande av den nu skisserade omfattningen kan enligt vpk:s mening i och för sig mycket väl genomföras inom en kort tidsrymd. Förutsättningen är dock en synnerligen beslutsam hållning mot det privata redarkapitalet och en medveten attityd från staten att genomdriva en sådan lösning.

Hyser man tvivel om att snabbt komma fram via ett förstatligande av samtliga stora varv, bör en dellösning eftersträvas. EMV och andra statsägda varv bör, tillika med det för detta alternativ alltså aktuella statliga rederiet, utgöra en samverkande grupp av statsföretag. Dess målsättning bör vara att garantera EMV:s framtid. Nedskärningar i sysselsättningen bör undvikas i väntan på att ett ambitiöst, långsiktigt investeringsprogram genomförs. Programmets mål bör vara att EMV skall utvecklas till ett varv vars framtidsprognoser kan ligga på samma nivå som varvsindustrins genomsnitt och därmed få del i den relativt positiva sysselsättningsutveckling som branschen räknar med.

De krav som under alla omständigheter bör ställas är att sysselsättningen på EMV skall räddas och att EMV upprustas och saneras i stället för att göras till det redskap med vilket vissa finanskretsar söker uppnå en nedtrappning av den svenska varvsindustrin.

Bakgrunden till krisen lika väl som erfarenheterna av en byråkratisk och auktoritär företagsledning i andra delar av statsföretagsambeten gör också ytterligare ett krav aktuellt: styrelsen i det statsägda EMV bör till sitt flertal väljas av de arbetande vid företaget.

Mot bakgrund av vad ovan anförts hemställs

1. att riksdagen fattar principbeslut om förstatligande av samtliga privata storvarv,
2. att riksdagen med godkännande av det i propositionen 1975: 110 föreslagna avtalet med Tirfing beslutar bilda en statlig varvsgrupp med målsättning att garantera den bestående selsättningen på Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB (EMV) och övriga ingående enheter,
3. att riksdagen bemyndigar regeringen och Statsföretag AB att inrätta ett statligt rederi,
4. att riksdagen uttalar att den nya styrelsen för EMV till sitt flertal bör bestå av ledamöter valda av de arbetande,
5. att riksdagen uttalar att flertal för de anställda i styrelserna bör genomföras även inom övriga enheter i den nyssnämnda statliga varvs-rederigruppen.

Stockholm den 22 maj 1975

C.-H. HERMANSSON (vpk)

LARS WERNER (vpk)
i Tyresö

EIVOR MARKLUND (vpk)

NILS BERNDTSON (vpk)

GUNVOR RYDING (vpk)

JÖRN SVENSSON (vpk)
i Malmö

GUSTAV LORENTZON (vpk)

KARL HALLGREN (vpk)