

Motion

1976/77:1634

av herr **Palme m. fl.**

med anledning av **propositionen 1976/77:139 om vissa varvsfrågor**

Utvecklingen inom den svenska varvsindustrin har under senare år kännetecknats av utomordentligt stora ekonomiska problem. Även utvecklingen under de närmaste åren kommer, bl. a. enligt de bedömningar som gjorts av den s. k. analysgruppen, att kännetecknas av en fortsatt kraftig obalans mellan efterfrågan och tillgång på fartygstonnage. Så småningom bör emellertid enligt analysgruppens bedömningar ett balansläge inträffa. Det råder emellertid stora svårigheter att i tiden närmare precisera när detta läge uppstår.

Utvecklingen inom varvsindustrin utgör enligt vår mening ett typexempel på strukturella problem inom en bransch av så allvarlig art att långtgående samhällsinsatser är nödvändiga. De privata ägarna inom varvsindustrin varken kunde eller ville visa det samhällsansvar som var nödvändigt för att slå vakt om de anställdas och samhällets intressen av att strukturomvandlingen skedde i socialt acceptabla former. Problemen accentuerades dessutom av att varvsindustrin är koncentrerad till ett begränsat antal orter i landet, där dess betydelse för industrisysselsättningen i allmänhet är mycket betydande. En kris inom varvsindustrin får därför utomordentligt vittgående konsekvenser för näringslivet och sysselsättningen inom dessa regioner.

Det var mot denna bakgrund som den socialdemokratiska regeringen under det förra riksmötet lade fram ett omfattande program (prop. 1975/76:121) för insatser inom varvsindustrin. Bl. a. föreslogs att staten tillsammans med Statsföretag AB skulle bli majoritetsägare i Aktiebolaget Göta-verken. Därtill föreslogs också ett omfattande program med statliga kreditgarantier för lagerproduktion vid varven.

Det är med tillfredsställelse som socialdemokratin konstaterar att den borgerliga regeringen i allt väsentligt fullföljer den tidigare socialdemokratiska regeringens politik, som byggde på uppfattningen att omfattande statsingripanden var nödvändiga. I praktisk handling har den nya regeringen därför tagit avstånd från den ideologiskt betonade kritik som tidigare framförts från borgerligt håll mot bl. a. statligt ägande. Trots detta finns det emellertid anledning att rikta kritik mot den framlagda propositionen på vissa punkter.

1. Statligt stöd till fartygsbeställare.

Regeringen föreslår i propositionen att ett temporärt statligt beställningsstöd införs. Stödet skall enligt förslaget utgå till svenska redare som vid

svenska varv beställer fartyg. Stödet föreslås utgå i form av dels ett avskrivningslån, som kan uppgå till 30 % av kontraktetspriset, dels statliga kreditgarantier intill 70 % av kontraktetspriset.

Enligt socialdemokratin mening skulle den föreslagna utformningen av stödet kunna innebära en i vissa fall väsentlig förmögenhetsöverföring från samhället till de privata rederiföretagen. Med hänsyn till den stora angelägenheten av att de svenska varven tillförs beställningar bör dock det föreslagna stödet i princip kunna accepteras inom en begränsad period.

Erfarenheterna från sjöfartsområdet visar emellertid att förhållandena snabbt kan ändras i mycket stor omfattning. Man kan därför inte utesluta att en mycket kraftig värdestegring kan inträffa på de fartyg som beställs med detta generösa statliga stöd. Den betydande subventionering som avskrivningslånen innebär kan då framstå som stötande.

De föreslagna kreditgarantierna till fartygen bör enligt regeringens förslag ha en varaktighet av 12 år. Regeringens förslag innebär vidare att staten skulle ha möjlighet till viss återvinning av avskrivningslånet, om det uppstår en värdestegring på fartyget under de första fem åren. Enligt vår mening borde efter fem år en förnyad prövning av återvinningsrätten kunna göras och förhandlingar inledas om det eventuella återvinningsbeloppets storlek eller om en förlängning av tiden för återvinning av detta inkl. hänsyn till räntor på lånet.

2. Organisation av de statliga varven.

Socialdemokratin delar uppfattningen att en särskild statlig varvskoncern bör inrättas. Ledningen för denna koncern kommer att under de närmaste åren få den mycket viktiga uppgiften att planera koncernens framtida produktionsstruktur. Dessa åtgärder kommer att få utomordentligt stora återverkningar inte enbart på den statliga varvskoncernen utan också på förhållandena inom varvsindustrin och industrin i övrigt och därigenom även på samhällsutvecklingen. Det är därför enligt vår mening utomordentligt angeläget att detta planeringsarbete sker i så öppna former som möjligt och i nära kontakt med de olika intressen som kan komma att beröras. Från denna utgångspunkt är det också utomordentligt angeläget att de anställdas organisationer på ett så effektivt sätt som möjligt bereds möjlighet att delta i detta planeringsarbete. Vi har utgått från att regeringen kommer att ta ett aktivt ansvar för att så blir fallet.

Beträffande koncernens organisation framhåller föredraganden att de enskilda varvsföretagen bör erhålla den rörelsefrihet koncernledningen bedömer ekonomisk och rationell. Såsom de fackliga organisationerna framhållit i ett gemensamt uttalande bör dock, även enligt vår mening, organisationen utformas så att de olika varvsenheterna får ett stort mått av självständighet, egna kvalificerade ledningar och styrelser, demokratiserat beslutsfattande och respekt för resp. enheters särart och kundprofil.

I detta sammanhang vill vi också framhålla att det skulle ha varit av värde om regeringen gått med på de fackliga organisationernas begäran att inte företa en ytterligare, långtgående neddragning av personalstyrkan vid Öresundsvarvet. I en särskild motion kommer socialdemokratiska riksdagsledamöter att rikta uppmärksamheten på detta problem.

3. Resurser för att utveckla alternativa verksamheter

Analysgruppen framhåller att det är önskvärt att, som ett komplement till varvens nybyggnadsverksamhet, en övergång till annan verksamhet snabbt kan komma till stånd. För att uppnå snara sysselsättningsmässiga effekter och accepterad lönsamhet i den alternativa verksamheten är det av vikt att utnyttja och dra fördel av befintligt kunnande i varvsorganisationerna och existerande produktionsanläggningar för den verksamhet som kompletterar fartygsbyggnationen. Analysgruppen anser det inte vara möjligt att varven av egen finansiell kraft skall kunna genomföra en övergång till annan verksamhet. Varvens hittillsvarande satsningar på alternativa verksamheter har heller inte gett upphov till någon nämnvärd beläggning. Gruppen anser det därför nödvändigt att staten medverkar till att påskynda en diversifiering av verksamheten. Analysgruppen anser det vidare inte vara ändamålsenligt att ett sådant statligt stöd ges till varven inom ramen för existerande ordning för statliga stödinsatser för näringslivet.

Analysgruppen föreslår att det inom ramen för det statliga kapitaltillskottet till moderbolaget avsätts 100 milj. kr. till en separat fond för projektering av alternativ verksamhet. Moderbolaget förutsätts årligen avrapportera vilka planer och konkreta projekt som har genomförts inom detta område. Som en grundläggande förutsättning i dessa planer bör givetvis gälla att sysselsättningen inom nybyggnadsverksamheten skall reduceras i överensstämmelse med de rekommendationer som analysgruppen tidigare framfört.

Regeringen har vid sin prövning av analysgruppens förslag beslutat begränsa stödet i ett första steg till 35 milj. kr. Enligt vår mening bör emellertid utvecklandet av alternativa verksamheter vid varven tillmätas en mycket stor betydelse. Mot den bakgrunden är det därför angeläget att de förslag som analysgruppen lagt fram också kan realiseras i full utsträckning. Enligt vår uppfattning bör därför, i enlighet med analysgruppens förslag, 100 milj. kr. tillföras företaget för utvecklande av alternativa verksamheter.

4. Ökad satsning på forskning och utveckling

En av utgångspunkterna för analysgruppens övervägande har varit att de nuvarande varven, om än i mindre omfattning, kommer att ha nybyggnation som ett väsentligt inslag i sin verksamhet. Den internationella konkurrensen på detta område motiverar inte bara en oförändrad nivå för den skeppstekniska FoU-verksamheten utan även en målmedveten ökning för

att förbättra varvsindustrins långsiktiga utveckling och konkurrenskraft. Analysgruppen finner det därför angeläget att det skeppstekniska FoU-programmet med nuvarande inriktning fr. o. m. budgetåret 1977/78 ökas till 25 milj. kr. per år. Regeringen har vid sin prövning av analysgruppens förslag inte funnit skäl att i särskild ordning anvisa ytterligare medel för den skeppstekniska FoU-verksamheten. Vi anser detta beklagligt med hänsyn till den stora vikt som måste tillmätas det tekniska utvecklingsarbetet, om vi även skall kunna ha en effektiv och avancerad varvsindustri.

Medel till skeppsteknisk forsknings- och utvecklingsverksamhet anvisas via reservationsanslaget Styrelsen för teknisk utveckling: Teknisk utveckling och forskning, vilket riksdagen redan fattat beslut om, varvid 280,5 milj. kr. anvisats. Det ankommer på regeringen att fördela detta belopp på program och delprogram. För innevarande år har utgifterna för den skeppstekniska forskningen enligt budgetpropositionen beräknats till 13,8 milj. kr. Vi har utgått från att regeringen i nuvarande läge inte anser att detta belopp bör minskas för nästa budgetår. För att göra det möjligt att uppnå den av analysgruppen förordade nivån bör således anslaget till den tekniska forskningen ökas med 11 milj. kr.

De av oss föreslagna förstärkningarna för att utveckla alternativ produktion resp. ökad satsning på forsknings- och utvecklingsverksamhet kommer sålunda att medföra ökade kostnader med 76 milj. kr. i förhållande till regeringens proposition. Denna ökade medelsbelastning bör enligt vår mening finansieras genom en omfördelning. Vi föreslår sålunda att det reservationsanslag av 1 300 milj. kr. som föreslås till avskrivningslån till svenska beställare av fartyg för budgetåret 1977/78 räknas ned till 1 200 milj. kr.

5. Varvsrådets fortsatta verksamhet

Regeringen anger i sin proposition inte något angående varvsrådets fortsatta verksamhet. Vi vill framhålla att vi vid våra bedömningar har utgått från att varvsrådet kommer att fortsätta sin verksamhet. Varvsrådet med den till detta knutna referensgruppen kommer även i fortsättningen att kunna spela en betydelsefull roll. Därigenom får man ett nödvändigt samarbets- och samrådsorgan såväl med återstående, stora, fristående varvet Kockums som med de mindre, privata varven.

6. Lindholmenprojektet

Analysgruppen föreslog att statliga medel skulle anvisas till det s. k. Lindholmenprojektet i Göteborg. Industriministern framhåller i propositionen att han finner det angeläget att alla möjligheter prövas för att underlätta den besvärliga strukturella arbetsmarknadssituationen i Göteborgsregionen till följd av brist resp. överskott på olika yrkeskategorier inom i första hand varven. Han framhåller också att bl. a. projektet Lindholmen kan bli en

positiv faktor i detta sammanhang. Enligt planerna för projektet kan utbildning, forskning och i begränsad utsträckning produktion samordnas inom Lindholmenområdet. Industriministern uppger att frågan f. n. prövas inom regeringskansliet och att han i avvaktan på att beredningsarbetet slutförs inte är beredd att förorda att särskilda medel för projektets igångsättande anvisas.

Från såväl fackligt som kommunalt håll i Göteborg har man starkt understrukit att ett snabbt ställningstagande till Lindholmenprojektet är nödvändigt. Man har framhållit att, om beslut ej fattas före sommaren, risken är stor att projektet inte kan genomföras. Om inget ställningstagande fattas under vårriksdagen är risken uppenbar att viktiga intressenter i projektet måste söka nya lösningar med följderna att hela projektet måste läggas ned.

Mot denna bakgrund är det enligt vår uppfattning angeläget att riksdagen redan nu fattar ett principbeslut om projektets genomförande. En mera utförlig motivering för och bakgrund till projektet har redovisats i en särskild motion härom, framlagd av socialdemokratiska riksdagsledamöter från Väst-sverige.

7. Statlig fraktfart

Genom statens övertagande av Götaverken torde följa att staten blir ägare också till ett eller flera sekundärbolag eller förvaltande instanser för fartyg i varvets ägo. Genom de förslag som framlagts i den nu berörda propositionen ang. kreditstöd för byggande av fartyg utan beställare kan ytterligare ett betydande antal fraktfartyg för relativt lång tid komma att bli kvar i varvens ägo. Regeringen bör därför föranstalta om en utredning om användning av någon eller några av dessa båtar i egen – statlig – regi för frakter åt statliga företag eller annan beställare.

Med hänvisning till vad som anförts hemställs

1. att riksdagen i fråga om statligt stöd till fartygsbeställare ger regeringen till känna vad som anförts i motionen,
2. att riksdagen i fråga om organisationen av de statliga varven ger regeringen till känna vad som anförts i motionen,
3. att riksdagen till *Medelstillskott till moderbolaget i den statliga varvskoncernen* för budgetåret 1977/78 under fjortonde huvudtiteln anvisar ett i förhållande till regeringens förslag med 65 000 000 kr. förhöjt reservationsanslag av 500 000 000 kr.,
4. att riksdagen till *Styrelsen för teknisk utveckling: Teknisk forskning och utveckling* för budgetåret 1977/78 anvisar ett i förhållande till riksdagens beslut med 11 000 000 kr. förhöjt reservationsanslag av 291 500 000 kr.,
5. att riksdagen till *Avskrivningslån till svenska beställare av fartyg* för budgetåret 1977/78 under fjortonde huvudtiteln anvisar ett

i förhållande till regeringens förslag med 100 000 000 kr. minskat reservationsanslag av 1 200 000 000 kr.,

6. att riksdagen i fråga om det s. k. Lindholmenprojektet ger regeringen till känna vad som anförs i motionen,
7. att riksdagen hos regeringen begär utredning av fraktfart i statlig regi i enlighet med vad som anförs i motionen.

Stockholm den 4 maj 1977

OLOF PALME (s)

ERIK ADAMSSON (s)

INGEMUND BENGTFSSON (s)

i Varberg

INGVAR CARLSSON (s)

i Tyresö

BENGT GUSTAVSSON (s)

i Eskilstuna

LILLY HANSSON (s)

LISA MATTSON (s)

ANNA-GRETA SKANTZ (s)

THAGE PETERSON (s)

i Nacka

VALTER KRISTENSON (s)

GÖRAN KARLSSON (s)

i Huskvarna

HANS GUSTAFSSON (s)

i Ronneby

ESSEN LINDAHL (s)

i Lidingö

ANNA LISA LEWÉN-ELIASSON (s)

LENA HJELM-WALLÉN (s)

PAUL JANSSON (s)

INGVAR SVANBERG (s)