

**Regeringens skrivelse**

**1979/80: 11**

**med överlämnande av  
årsredovisning för Svenska Varv AB;**

beslutad den 9 augusti 1979.

Regeringen överlämnar till riksdagen, enligt bifogade utdrag av regeringsprotokoll, årsredovisning för år 1978 för Svenska Varv AB.

På regeringens vägnar

INGEMAR MUNDEBO

ROLF WIRTÉN

INDUSTRIDEPARTEMENTET

Utdrag  
PROTOKOLL  
vid regeringssammanträde  
1979-08-09

**Närvarande:** statsrådet Mundebo, ordförande, och statsråden Friggebo, Wirtén, Hansson, Lindahl, Winther, Blix, Gabriel Romanus

**Föredragande:** statsrådet Wirtén

**Skrivelse med överlämnande av årsredovisning för Svenska Varv AB**

---

Med anledning av propositionen 1976/77: 139 om vissa varvsfrågor gav riksdagen sin mening till känna beträffande redogörelse till riksdagen för den statliga varvskoncernen innebärande att samma regler bör gälla för sådan redogörelse som för Statsföretag AB (NU 1976/77: 53, rskr 1976/77: 343). I enlighet härmed bör årsredovisningen för Svenska Varv AB varje år överlämnas till riksdagen. Redovisningen för tiden t. o. m. den 31 december 1978 fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga*.

Med hänvisning till vad jag sålunda anført hemställer jag att regeringen överlämnar redovisningen för år 1978 för Svenska Varv AB till riksdagen.

---

Regeringen beslutar i enlighet med föredragandens hemställan.

**Koncernens verksamhet i sammandrag**

Mkr <sup>1</sup>	1978	1977	1976	1975	1974
Fakturerad försäljning	3 871	4 660	4 953	3 720	3 302
– varav export	2 100	3 195	3 411	2 810	2 388
Rörelseresultat före finansiella poster	-1 166	-1 267	-115	-293	78
Resultat före ägartillskott, boksluts- dispositioner och skatt	-2 149	-2 242	-287	-123	62
Balansomslutning	16 073	13 504	13 276	12 665	9 843
– varav kundfordringar	4 932	5 082	5 045	4 454	3 539
– varav produkter i arbete	2 378	2 465	2 579	2 463	1 625
Investeringar i anläggningar <sup>2</sup>	126	158	405	499	492
Investeringar i skepp	401	368	20	19	56
Orderstock på balansdagen	7 080	6 120	7 490	10 670	12 830
Antal anställda på balansdagen	21 688	23 803	26 361	24 904	23 988

<sup>1</sup> Investeringarna är exkl. företagsförvärv. Inklusivt företagsförvärv uppgick investeringarna till 151 Mkr 1978.

<sup>2</sup> Svenska Varv AB började sin verksamhet 1977-07-01 som moderbolag för de tre varvsföretagen AB Götaverken, Uddevallavarvet AB och Karlskronavarvet AB. Hela 1977 års verksamhet ingår emellertid i koncernens siffror. Siffrorna för 1976 och tidigare år är tagna ur årsredovisningarna för respektive bolag utan beaktande av koncernredovisningsaspekter. Calor-Celsius förvärvades 1976-01-01 av AB Götaverken och ingår från detta datum i koncernens siffror. Staten anvisade till dåvarande Götaverkenkoncernen 1 023 Mkr inklusive ränteeffekt för täckande av kostnader vid avveckling av Eriksbergs Mek. Verktads AB. Eftersom förlusttäckningsmedlen i boksluten redovisas som extraordinär intäkt är koncernens resultat före ägartillskott bokslutsdispositioner och skatt opåverkat av Eriksbergs resultat 1974–1976. Under 1977 och 1978 belastar Eriksberg koncernens resultat med totalt 490 Mkr avseende kundfordringsreserveringar och kursförluster samt med 300 Mkr i reservering för merkostnader vid Eriksberg som ej täcktes av statliga förlusttäckningsmedel.

**Några frågor till koncernchefen****Svenska Varv visar för andra året i följd rekordförlust – hur är det möjligt och kan Ni fortsätta på det sättet?**

Förlusterna 1977 och 1978 var mycket stora. Man måste dock ha klart för sig att förlusten 1977 till hela sin omfattning och 1978 till stora delar inte var hänförlig till respektive års verksamhet. Av en total förlust för båda åren på drygt 4 miljarder kronor är mer än 3 miljarder hänförliga till "historiska" åtaganden. Totalförlusten blir därför ett mycket dåligt mått på årets verksamhet.

Jag vill härmed inte ha sagt att vi inte genererar stora, på lång sikt påverkbara, förluster i vår verksamhet. Vi måste ta krafttag för att reducera dessa, främst genom att förändra verksamhetens inriktning och omfattning, reducera fartygsberoendet samt effektivisera verksamheten totalt. För 1979 förutser jag avsevärt reducerade förluster.

**Är strukturen för koncernen klar nu efter riksdagens beslut i december 1978?**

Riksdagen fattade i december inget strukturbeslut utan endast ett temporärt kapacitetsbeslut. Vi kommer att under 1979 utarbeta Svenska Varvs strukturplan för 1980-talet. Denna plan utgör vårt förslag till verksamhe-

tens framtida inriktning och omfattning. Planen avses också komma att vara underlag för en varvsproposition våren 1980. Vi kommer att anstränga oss att få uppslutning runt planen i våra dotterbolag klart medvetna om att detta kan bli mycket svårt. Hur snabbt vi sedan skall genomföra nödvändiga strukturförändringar blir en fråga för politikerna att ta ställning till eftersom det på kort sikt kan bli fråga om att väga ökade kostnader mot förlust av sysselsättningstillfällen.

### **Koncernen är fortfarande starkt beroende av fartygsmarknaden – hur ser den ut för närvarande?**

Marknaden är fortfarande mycket pressad för flertalet fartygstyper främst till följd av situationen inom sjöfarten och varvens överkapacitet. Vi och flertalet experter tror dock att vi nu har det värsta bakom oss. Nybyggnadspriserna har från en urusel nivå trots allt stigit under den senaste niomånadersperioden. Fortfarande är emellertid priserna mycket låga och täcker långt ifrån svensk självkostnad. Vår tidigare bedömning, att vi inte kan fortsätta att vara så beroende av tank- och bulkmarknaden som vi hittills varit, kvarstår. Därför har vi under 1978 påbörjat en snabb omorientering mot andra fartygstyper och offshoreprodukter. Vi har inom koncernen under året fått order på bl. a. en självförsörjande flytdocka, två bostadsplattformar, fyra service/underhållsfartyg för offshore-industrin samt sist men inte minst ett preliminärt kontrakt på en stor prefabricerad ammoniak/urea-fabrik. På detta sätt har vi relativt sett minskat våra förluster jämfört med om vi fortsatt med den produktion som tidigare planerats.

Den snabba omorienteringen har dock inte gått problemfritt. Varven har underskattat förändringsproblematiken och i en del fall drabbats av avsevärt ökade kostnader.

### **Är begreppet "alternativ produktion" bara ett slagord?**

Tidigare blev i den allmänna debatten "alternativ produktion" en symbol för en verksamhet som inte fanns och inte kunde preciseras och på vilken man ställde orealistiskt höga förväntningar. Jag tror att debattnivån och förväntningarna har blivit mer realistiska idag. Alla parter inser nu att utveckling av nya verksamheter kräver tid och stora resurser i form av kunnande och kapital. Samtidigt bör dessa nya produkter/verksamheter inte osunt konkurrera med redan befintlig svensk industri. Dessa förutsättningar gör – och det har jag sagt många gånger tidigare – att vi aldrig får ha en förväntan att nya verksamheter i volym helt skall kunna ersätta nödvändig minskning av fartygsproduktion.

### **Men är inte den preliminära ordern på den prefabricerade fabriken ett väldigt framsteg?**

Den känns som ett rejält genombrott för en idé vi på kort tid tagit fram, utvecklat och lyckats marknadsföra. Vi har i konkurrens med bl. a. japanska, koreanska och europeiska företag sålt denna anläggning till ett pris som väl täcker kostnaderna. Att vi lyckats beror främst på vårt samarbete med Haldor Topsøe, som har ett välkänt processkunnande och ett utomordentligt gott rykte i branschen, samt en kombination av befintligt kunnande inom koncernen.

Genom ordern samt den efterfrågan på liknande produkter som finns har vi beslutat att koncentrera Utvecklingsbolagets resurser på att enbart syssla med projektering och försäljning av prefabricerade anläggningar. Detta är den enda av våra alternativa produkter som vi på kort sikt

bedömer kunna ge lönsam sysselsättning av betydande omfattning. Om vi lyckas bra i marknadsföringen av denna affärsidé kan den ge en volym motsvarande ungefär produktionskapaciteten hos ett av våra storvarv.

Vårt sökande efter ytterligare nya verksamhetsområden får givetvis inte avstanna med detta. Jag tror att vi genom vår order på den prefabricerade fabriken fått ökad stimulans att arbeta vidare ute på våra olika dotterbolag. Vi kommer att från moderbolaget ange utvecklingsriktningen och såväl ekonomiskt som på annat sätt stödja verksamheten.

### **Innebär inte byggandet av fabriken stora ekonomiska risker och stora omställningsproblem på varven?**

För det första måste vi komma ihåg att det inte bara är varven som skall bygga fabriken. Det skall ske i samarbete med flera av koncernens industriföretag. När det gäller de ekonomiska riskerna vill jag framhålla att den svårbedömbara delen av tillverkningskalkylen – arbetskostnaden – är relativt liten i förhållande till totala faktureringsvärdet. Materialkostnadsandelen är hög och vi har genom vår partner Haldor Topsøe förhållandevis god kunskap om den. Dessutom baseras kostnaden för flertalet komponenter i anläggningen på offerter från våra underleverantörer. Det är självklart att vi för att vara långsiktigt framgångsrika i att bygga fabriker internationellt måste vara organiserade som ett effektivt industribyggnadsföretag och inte som ett varv. Denna omställning kommer givetvis att ställa stora krav på såväl administration som produktion. Jämfört med fartygsproduktion kommer dessutom behovet av olika yrkeskategorier att vara annorlunda. Vi kommer därför att i likhet med andra industribyggare få utnyttja olika entreprenadföretag för att erhålla tillräckliga resurser för att genomföra projekten inom utsatt tid. Det är därför viktigt att vi förändrar vår syn på entreprenader. Vi får ta bort den dåliga klangen i ordet och låta entreprenaden bli en naturlig resurs.

### **Uppstår inte med de stora kapitaltillskotten från ägaren en risk att Ni konkurrerar ut andra företag, exempelvis mindre svenska privatägda varv och verkstadsföretag?**

En av våra angelägnaste uppgifter är att se till att våra dotterbolag inte illojalt konkurrerar med de pengar vi får från vår ägare. Merparten av pengarna är som de flesta vet avsedda att täcka redan gjorda förluster i storvarven och dessa konkurrerar ju inte med annan svensk industri. Att i en besvärlig marknadssituation sälja till låga priser får dock inte betraktas som illojal konkurrens. Även våra konkurrenter redovisar förhållandevis dåliga resultat detta år.

När det gäller konkurrensen med verkstadsföretag vill jag framhålla att denna verksamhet inom Svenska Varv-koncernen bedrivs på samma villkor som gäller för övrig svensk industri. Våra industriföretag har inte behövt få förluster täckta av statliga stöd och vi är mycket noga med att deras agerande är sådant att vi inte blir beskyllda för "illojal konkurrens". Ett aktuellt exempel utgör debatten i samband med Götaverken Ångtekniks köp av Svenska Maskinverkens rörelse. Götaverken Ångteknik har inte erhållit något kapitaltillskott från moderbolaget utan haft högre lönsamhet än flera av konkurrenterna. Det är ju ingen självklarhet att statliga företag har lägre effektivitet än privatägda, vilket ibland tycks förutsättas i debatten.

**Skall Svenska Varv ha rena industriföretag? Är det inte en risk att dessa kommer så mycket i skuggan av varvsproblemen att styrningen blir dålig?**

Som jag tidigare sagt är målsättningen med våra industribolag att de skall ha lika god lönsamhet som jämförbara företag i sina branscher. De målsättningar vi ställer upp för industriföretagen har naturligtvis inget samband med varvens dåliga lönsamhet utan formuleras utifrån respektive bolags förutsättningar. Vi har som de flesta andra företag för avsikt att söka expandera de verksamheter där vi är relativt framgångsrika. Vi tror också att våra industriföretag kan stödja oss i och kanske till och med är en förutsättning för en framgångsrik förändring av Svenska Varvkoncernens struktur.

**Vilka är konsekvenserna av den unika anställningsgaranti som riksdagen gav till de anställda vid storvarven?**

Anställningsgarantin är inte unik för Svenska Varv utan tillämpas redan inom Svenskt Stål. Den största svårigheten med anställningsgarantin som sådan är att dess innebörd missuppfattas i debatten och kanske också i en del fall av våra anställda. Innebörden är att statsmakterna har valt att inte avskeda folk i en besvärlig arbetsmarknadssituation. I stället har man valt att behålla övertalig personal inom företaget och där ge den utbildning som skall kunna leda till anställning i ett annat företag så snart alternativ finns.

Vi har alltså inte öppnat en med AMS konkurrerande verksamhet. Tvärtom, utbildningen i "poolerna" kommer att ske i mycket nära samarbete med AMS och andra arbetsmarknadsorgan. Vi förväntar dessutom att vi med anställningsgarantin som "skyddsnät" skall kunna bemanna den kvarvarande organisationen på ett sådant sätt att den blir effektiv och kan ge företaget och de kvarvarande anställda en bra chans att utveckla och förändra företaget för långsiktig överlevnad.

För våra dotterbolag i Göteborg är situationen något mera komplicerad än för övriga företag i koncernen eftersom man i Göteborg för ett par år sedan, i samband med att de tidigare resultatenheter i AB Götaverken ombildades till aktiebolag, fick ett avtal om gemensam personalturordning. Detta skulle exempelvis kunna innebära att en senare anställd vid Götaverken Ångteknik skulle få sluta för att låta en anställd med flera anställningsår vid exempelvis Götaverken Cityvarvet överta hans arbete, trots att dessa verksamheter inte har med varandra att göra och trots att kraven på befattningarna kan vara mycket olika. För att personalreduktionen skall kunna genomföras så att företagen efter denna för alla inblandade besvärliga process trots allt skall ha överlevandekraft måste stora avvikelser från gemensam turordning tillåtas.

**Hur är det med ordningen i ledet – har det inte funnits starka inslag av bypolitik i debatten?**

Massmedia har förstorat den ganska naturliga interna debatten. I en situation där nedläggningar eller drastiska personalreduktioner diskuteras är det inte onaturligt att de berörda har starka invändningar. Så länge man i en strukturomvandlingsprocess har möjlighet att hjälpa den övertaliga personalen till nya arbetstillfällen kan omvandlingen trots allt bli socialt acceptabel. Ett exempel på detta från Svenska Varv-koncernen utgör nedläggningen av Eriksberg. Från och med 1976 till och med våren 1979 har närmare 5 000 eriksbergsanställda lämnat den tidigare arbetsplatsen. Huvuddelen har övergått till våra övriga verksamheter i Göteborg eller skaffat sig andra arbeten. Jag tror att vi nu efteråt kan konstatera att denna

företagsnedläggning har kunnat genomföras på ett acceptabelt sätt även om jag är medveten om att en del anställda har upplevt förändringarna som mycket påfrestande.

Däremot blir protesterna mer högljudda när problem uppkommer vart de drabbade skall ta vägen i en strukturomvandlingsprocess och alternativet är arbetslöshet eller flyttning från orten. Det är naivt att tro att vi som genomför en av Sveriges största företagsomvandlingar skall kunna klara detta utan problem och utan att inblandade människor känner sig "orättvist" behandlade.

Denna svåra situation för de anställda har massmedia varit klart mottagliga för men i flera fall vinklat som motsättningar mellan anställda, dotterbolagsledning och koncernledning. Vi i koncernledningen har förståelse för situationen och det agerande den medför även om det kan vara påfrestande, eftersom den ibland framställs som dålig ordning i ledet.

### **Riksdagen beslutade att Svenska Varv skulle avveckla sitt fartygsinnehav inom en treårsperiod – hur kommer det att ske?**

Det är olyckligt att avvecklingsformerna inte uttrycks på så sätt att ekonomiska mål uppställs. Om man alltför strikt skulle avveckla fartygsengagemanget inom en treårsperiod finns stor risk att ett väsentligt sämre ekonomiskt resultat erhålles jämfört med en kontrollerad avveckling med normala ekonomiska hänsyn. Förklaringen till detta är att vi bedömer att fartygspriserna för stora delar av det tonnage vi har intresse i kommer att siga bortom treårsperioden. Vi följer givetvis marknadsutvecklingen noga för att kontrollera våra bedömningar och hoppas få utrymme för ett affärsmissigt agerande.

### **Ni ville lägga ned Götaverken Finnboda hösten 1978 – har koncernledningen mindre intresse för företaget utanför Göteborg?**

En nedläggning av Götaverken Finnboda diskuterades redan 1976. Man beslöt då att ge varvet en kortare respitid och försöka en omorientering mot enbart reparationsverksamhet. Det har dock visat sig att förlustnivåerna vid Götaverken Finnboda fortfarande är oacceptabelt höga och inte kan motivera en fortsatt verksamhet. Den lokala marknaden i Stockholm kan för en oiniterad synas stor nog att motivera ett varv. Tyvärr är det så att efterfrågan tidsmässigt är ojämnt fördelad över året och att kunderna i regionen inte vill betala sådana priser som täcker vår kostnad att driva verksamheten under dessa förhållanden. Vi har stor förståelse för att lokala intressenter ur miljöskydds- och försvarsskäl vill behålla verksamheten vid Götaverken Finnboda men vi kan dock inte utan ersättning stå för sådan service. Förutom dessa skäl måste man även beakta den förestående omstruktureringen av mindre och medelstora varv i Sverige. Vi anser, vilket även framgick av den utredning som gjordes av Industridepartementet våren 1978, att Götaverken Finnboda är ett av de mindre konkurrenskraftiga varven i denna grupp. Riksdagen har nu beslutat tillsätta en ny kommission för att utreda de mindre och medelstora varvens förutsättningar och i avvaktan på kommissionens utlåtande fortsätter givetvis driften vid företaget.

### **Nu skall Kockums in i koncernen – hur kommer det att gå?**

Kockums varv har tyvärr samma svåra läge som övriga nybyggnadsvarv inom Svenska Varv-koncernen. I samband med övertagande av Kockums kommer vi att få ett betydande kapitaltillskott baserat på industrideparte-

mentets beräkningar av förluster och förlustrisker. Härutöver kan finnas ytterligare förlustrisker som i så fall kommer att belasta Svenska Varv-koncernen. Liksom för de övriga varven finns behov av bl. a. nedskrivning av anläggningstillgångarna och dessutom osäkerhet om tidpunkten för försäljning av I.NG-fartygen.

Vi ser i övrigt positivt på inlemmandet av Kockums i Svenska Varv-koncernen. Eftersom de anställda i Kockumsföretagen är vana att arbeta i en koncern-gemenskap tror vi, och detta har vi redan sett bevis på, att integreringen kommer att gå smidigt. Rätt hanterad kommer dessutom den breda kompetensen hos Kockumspersonalen att utgöra ett värdefullt tillskott till Svenska Varvs totala resurser.

### **Vilka är koncernens viktigaste uppgifter och beslut under 1979?**

Bland de många uppgifter och beslut vi har framför oss 1979 skulle jag vilja framhålla följande

- att ta fram och få stöd för en strukturplan som kan visa rätt riktning för framtiden
- att lyckligt föra i hamn den första preliminära ordern på ammoniak/urea-fabriken och att med denna som bas lägga oss i läge för att ta hem flera liknande order
- att vidtaga åtgärder som kraftigt minskar våra förluster, dock beaktande det faktum att vi i flera fall på grund av den svåra personalsituationen genom riksdagsbeslut är förhindrade att anpassa kapaciteten till efterfrågan
- att på ett för alla parter vettigt sätt hantera den anställningsgaranti som riksdagen givit oss i uppdrag att tillämpa så att resultatet blir att vi i berörda dotterbolag får en för framtiden effektiv organisation som ger goda överlevandemöjligheter och också så att de anställda som överförs till "poolerna" får en bra chans till en meningsfull framtid inom andra verksamhetsområden.

## **Förvaltningsberättelse**

### **Koncernöversikt**

Svenska Varvkoncernen bildades den 1 juli 1977 i samband med att staten övertog Saléninvests aktier i AB Götaverken som tillsammans med de redan tidigare helstatliga varven Karlskronavarvet AB och Uddevalla-varvet AB kom att ingå i den nybildade koncernen. Under 1977 förbereddes en omstrukturering av koncernorganisationen i syfte att ombilda de tidigare resultatenheter i Götaverkenkoncernen till självständiga aktiebolag. Fr. o. m. 1 januari 1978 består därför koncernen av fjorton större dotterbolag. Dessa bedriver sin verksamhet självständigt inom de ramar som givits av moderbolagets styrelse och koncernledningen. Styrning av koncernen sker främst genom att mål, långsiktplaner och budgetar för dotterbolagen fastställs och kontrolleras. Som en konsekvens av detta har under året fattats beslut att fr. o. m. 1979 överföra försäljningsansvaret till samtliga varv. Dotterbolagens ansvar för produkt- och affärsutveckling har även förstärkts.

Sjöfartskonjunkturen har under året varit fortsatt svag och någon nykontraktering av fartyg på den internationella marknaden har ej varit möjlig att

göra utan mycket stora förluster för varven. Flertalet av de svenska varvens fartygsförsäljningar har därför skett till svenska beställare, vilka utnyttjat det statliga beställarstödet. Härigenom har årets resultat förbättrats. Om order tagits till nettopriser – dvs. priser med avdrag för givna avskrivningslån – skulle årets resultat ha försämrats med ca 480 Mkr. Merparten av tidigare beslutade och producerade lagerfartyg har under året försålts och omorienteringen av koncernens fartygsproduktion från serieprodukton av konventionella tank- och bulkfartyg till enstycksproduktion av specialtonnage har fortsatt. Genom dessa åtgärder har förlusterna i fartygsproduktionen kunnat begränsas även om de problem som följt av den snabba förändringen av produktinriktningen i vissa fall underskattats. Omstruktureringen har medfört stora omställningskostnader och kalkylavvikelser.

### Utvecklingsverksamhet

En viktig uppgift för koncernen är att minska beroendet av den framtida fartygsmarknaden. Detta sker såväl genom minskning av produktionsvolymen på nybyggnadsvarven som genom att varven styrs mot nya produkter och marknader – det som vanligtvis brukar kallas alternativ produktion.

Allt större resurser har avsatts för utvecklingsarbete i syfte att finna produkter med långsiktig lönsamhet som kan ersätta nuvarande förlustbringande produktion vid varvsenheterna. Denna satsning har hittills lett till att ett antal större order erhållits inom nya verksamhetsområden exempelvis

- tre bostadsplattformar, varav en levererades under 1978
- en självförsörjande flytdocka med bostäder
- en prefabricerad petrokemianläggning (preliminär order)
- ett landbaserat dieselmotorsverk.

Den totala ordersumman för dessa objekt uppgår till ca 2 600 Mkr.

Av speciell betydelse är den preliminära ordern på den prefabricerade petrokemianläggningen. Denna order innebär tillverkning och leverans av en komplett industriplanläggning för produktion av urea. Hela anläggningen byggs driftsklar i Göteborg och bogseras på pråmar till Pakistan, där den vallas in vid strand. Svenska Varv är det första företag i världen som fått order på en stor pråmbaserad prefabricerad petrokemianläggning.

Utvecklingsverksamhet bedrivs inom hela Svenska Varvkoncernen. Koncernledningen fastlägger mål och inriktning för verksamheten samt beslutar om prioriteringar och resurstilldelning för olika projekt. Inom moderbolagets organisation finns fr. o. m. 1979 en koncernstab för koncernutveckling, vars uppgift är att identifiera och utveckla nya affärsidéer samt att planera koncernens framtida struktur. Staben skall även samordna insatserna i större projekt där flera dotterbolag deltar samt fördela utvecklingsbidrag på dotterbolagen.

Dotterbolagen driver ett stort antal projekt inom sina befintliga eller närliggande kompetensområden. Exempel på sådana projekt är

- sjötransportsystem för arktiska förhållanden
- offshoreprojekt, exempelvis bostadsplattformar och arbetsplattformar
- flytdockor
- reningsverk
- avsaltningssystem
- vindkraftverk
- pråmbaserade massa- och pappersfabriker.

Utvecklingsbolaget skall från 1979 koncentrera sina resurser på att utveckla, projektera och marknadsföra större prefabricerade anläggningar.

Kostnaderna för utvecklingsverksamheten är betydande och koncernen saknar egna medel för ändamålet. Staten har därför anvisat särskilda medel för verksamheten, 35 Mkr för 1977-78 samt 200 Mkr för 1979-80. Av dessa belopp har koncernledningen hittills fördelat ca 25 Mkr till pågående projekt inom koncernen.

### Statlig varvsutredning och riksdagsbeslut

I slutet av 1977 tillsatte regeringen en utredning för att kartlägga den svenska varvsindustrins situation och framtid. Av olika skäl kom utredningen att dra ut på tiden. Eftersom koncernens egna kapital vid utgången av 1977 var förbrukat, måste riksdagen besluta om ett kapitaltillskott under våren 1978 i avvaktan på det strukturbeslut som skulle fattas under hösten. Sålunda tillfördes koncernen totalt 2 000 Mkr genom beslut under vårriksdagen. Härav utgjordes 1 050 Mkr av värdegarantier för kundfordringsrisker och lagerproduktion.

En lång period av ovisshet och intensiv pressdebatt i avvaktan på riksdagens beslut angående framtida varvsstruktur och neddragning/nedläggning av vissa varvsenheter påverkade negativt effektiviteten i berörda dotterbolag.

Genom regeringsombildningen och behandlingen i riksdagen kom det ursprungliga strukturförslag som regeringen presenterade i juni 1978 att förändras samt bli mer kortsiktigt. I december 1978 beslutade sedan riksdagen att verksamheten vid koncernens storvarv, förutom beslutad nedläggning av verksamheten vid Eriksberg, skulle minska med ytterligare ca 20% t. o. m. utgången av 1980, utöver av riksdagen tidigare beslutad neddragning.

De anställda vid storvarven gavs samtidigt genom riksdagsbeslutet en form av anställningsgaranti, vilken innebar att avskedanden ej skulle ske under neddragningsperioden.

För de mindre och medelstora varven tillsattes en speciell varvskommision för att utreda framtida struktur inom denna grupp av såväl statliga som privata varv.

För att täcka prognostiserade förluster t. o. m. 1979 och återställa det egna kapitalet till ursprunglig nivå beslutade riksdagen ge Svenska Varv AB ett tillskott uppgående till 2 200 Mkr.

En ny proposition rörande svensk varvsindustris framtida struktur planeras till våren 1980.

### Resultat och kapitalbehov

Koncernens omsättning 1978 uppgick till 3 871 (4 660) Mkr och resultatet före ägartillskott, bokslutsdispositioner och skatt till -2 149 (-2 242) Mkr.

Rörelseresultatet efter avskrivningar men före reserveringar uppgår till -494 (+242) Mkr.

Den fortsatt svaga fraktmarknaden samt fluktuerande valutakurser har nödvändiggjort stora reserveringar för kund- och valutarisker.

Resultatet har således belastats med 619 (915) Mkr avseende reserveringar för kundfordringsrisker och borgensåtaganden. Reserveringarna

har gjorts mot bakgrund av att ett antal kunder p. g. a. fortsatt dålig fraktkonjunktur inte kunnat, och inte heller beräknas kunna, fullfölja sina betalningar av räntor och amorteringar på erhållna krediter. Rådande låga priser på andrahandsmarknaden för fartyg har vidare minskat värdet av erhållna säkerheter i form av skeppsinteckningar.

Liksom under 1977 fluktuerade valutakurserna kraftigt under 1978. Dollarn försvagades successivt under året och nådde sitt bottenläge i slutet av oktober, varefter en viss återhämtning skedde, bl. a. till följd av omfattande centralbanksinterventioner. Schweizerfrancen förstärktes för att nå sin kulmen under september–oktober, varefter den föll något tillbaka. Den totala uppgången under året i schweizerfranc med ca 13 %, delvis motverkad av nedgång i US dollar med ca 8 %, har förorsakat valutaförluster uppgående till 219 (846) Mkr.

Schweizerfrancskuldens avveckling fortsatte planenligt under året. På så vis nedbringades koncernens utestående schweizerfrancskuld med ca 450 milj. Sfr till ca 700 milj. Sfr. Dessutom säkerställdes genom terminsköp amorteringar och räntor uppgående till 180 miljoner Sfr som förfaller under 1979.

Länestocken i US dollar har ökat i takt med inlösning av schweizerfrancskulderna. Bl. a. för att möjliggöra den snabba återbetalningen av schweizerfrancslånen upptogs under året ett lån om 200 miljoner dollar på den internationella kapitalmarknaden.

Genom de stora förändringarna av länestocken under året har en stor del av de reserveringar för valutaförluster som gjorts i tidigare års bokslut realiserats. Totalt realiserades under året 490 (96) Mkr.

De kraftiga kapacitetsneddragningar som beslutats av riksdagen och som skall vara genomförda 1980 har inneburit att koncernens varv fått ett oproportionerligt stort anläggningsskapital, vilket inte ens i en normal marknadssituation kan förräntas. I samband med boksluten 1978, 1979 och 1980 gör därför dessa varv erforderliga nedskrivningar av anläggningsskapitalet.

Årets resultat belastas därför med en extraordinär kostnad för nedskrivning av anläggningstillgångar om 235 Mkr. Resterande erforderlig nedskrivning av anläggningstillgångarna, 442 Mkr, kommer att göras med lika belopp i boksluten 1979 och 1980.

Årets resultat har vidare belastats med en reservering för framtida kostnader för avvecklingen av Eriksbergs Mek Verkstads AB. Dessa kostnader är hänförliga till det åtagande dåvarande Götaverkenkoncernen gjorde vid övertagandet av Eriksberg den 1 juli 1976. I samband härmed gjordes en prognos av framtida förluster i Eriksberg samt av övriga merkostnader i Götaverkenkoncernen. Pronostiserade kostnader exkl. eventuella förlustrisker avseende kundfordringar och valutor uppgick till 1323 Mkr. Som ersättning för avvecklingen erhöll Götaverkenkoncernen kontanta ersättningar som med hänsyn till ränteeffekten hade ett värde om ca 1023 Mkr. Utöver framtida kundfordringsrisker och valutarisker översteg därför de bedömda kostnaderna ersättningen med ca 300 Mkr.

Under 1978 har en ny bedömning gjorts av den totala avvecklingskostnaden för Eriksbergsengagemanget. Därvid har framgått att den ursprungliga uppskattningen fortfarande är giltig. Den avsättning som görs i årets bokslut följer därför den ursprungliga prognosen och avser att täcka samtliga kvarvarande avvecklingskostnader hänförliga till Eriksberg exkl. eventuella ytterligare kundfordrings- och valutarisker.

Som framgår av det ovanstående kan årets resultat till stor del hänföras

till händelser som ej relateras till årets verksamhet utan i stället till tidigare åtaganden. Ett grovt försök till uppdelning av resultatet i den del som kan hänföras till årets verksamhet respektive tidigare åtaganden framgår av tabell 1.

Den extremt dåliga marknaden för fartygsnybyggnad påverkar som synes bokslutet 1977 som förlustreservering för pågående produktion (lagerfartyg) och årets bokslut som försämrat rörelseresultat.

Koncernens ovissa framtidsutsikter samt extremt riskfyllda situationer har givit styrelsen och verkställande direktören anledning att liksom i föregående bokslut använda jämförelsevis försiktiga värderingar. I korthet har följande väsentliga värderingsprinciper tillämpats.

- Produkter i arbete har förlustreserverats med den bedömda totala slutliga förlusten för respektive objekt värderat till marknadspris – dock har reserveringen begränsats till upparbetade kostnader. Detta innebär att en stor del av väntade förluster på order som färdigställs under 1979 tagits i årets bokslut.
- Eget innehav av skepp respektive andelar i skepp – redovisade som anläggningstillgångar – har värderats till bedömt marknadspris. Detta motiveras av att koncernen mot bakgrund av bedömd framtida kapitalförbrukning kan tvingas realisera de förlustrisker som beaktats vid värderingen av skeppsinnehavet.
- För samtliga osäkra fordringar har reserveringar gjorts med skillnaden mellan utestående fordran och säkerhetens värde, värderad till marknadspris.
- Fordringar och skulder i främmande valutor har värderats till den lägsta repektive högsta av anskaffningsdagens, och balansdagens kurser, utan någon form av periodisering. Kvittning av kursvinster och kursförluster har skett i den mån amorteringar av fordringar och skulder i samma valuta ligger inom samma kvartal.

Av koncernens resultat före ägartillskott, bokslutsdispositioner och skatt, – 2 149 Mkr, svarar de stora nybyggnadsvarven för – 893 Mkr enligt tabell 2.

**Tabell 1**

Mkr	1978	1977
Årets verksamhet		
Rörelseresultat före reserveringar	– 494	242
Förlustreservering pågående produktion	– 52	– 594
Räntenetto	– 266	– 94
Extraordinära poster	36	– 35
<b>Summa</b>	<b>– 776</b>	<b>– 481</b>
Tidigare åtaganden		
Reservering för kundfordringsrisker	– 619	– 915
Kursdifferenser	– 219	– 846
Slutreservering för avveckling av Eriksberg	– 300	–
Nedskrivning av anläggningstillgångar	– 235	–
<b>Summa</b>	<b>– 1 373</b>	<b>– 1 761</b>
<b>Totalt</b>	<b>– 2 149</b>	<b>– 2 242</b>

Tabell 2

Mkr	Götaverken Arendal	Uddevalla- varvet	Götaverken Öresunds- varvet
Fakturering <sup>1</sup>	245	545	795
Rörelseresultat före reser- veringar för kundfordrings- risker och finansiella poster	- 308	90	54
Reservering för kund- fordringsrisker	- 178	- 146	- 113
Finansiella poster	- 65	- 11	- 41
Nedskrivning av anläggningstillgångar	- 55	- 90	- 18
Övrigt extraordinärt	-	- 12	-
Resultat före bokslutsdis- positioner och skatt	- 606	- 169	- 118

<sup>1</sup> Faktureringen är ett dåligt mått på verksamhetsvolymen vid varven. Under året upparbetade intäkter uppgår till 645 Mkr vid Götaverken Arendal, 644 Mkr vid Uddevallavarvet och 605 Mkr vid Götaverken Öresundsvarvet.

Resterande del av resultatet före ägartillskott, bokslutsdispositioner och skatt, - 1 256 Mkr fördelar sig enligt tabell 3.

Kommentar till respektive bolag återfinns i den följande redovisningen av dotterbolagen.

Huvuddelen av Svenska Varvs rederiverksamhet har samlats i Rederi AB Zenit. I några fall har det av olika skäl dock befunnits lämpligt att varven behållit vissa fartygsinnehav. Omfattningen av dessa framgår av avsnittet om koncernens övriga rederi- och fartygsengagemang.

Resultatet av koncernens samlade rederiverksamhet under 1978 var - 167 Mkr och fördelas;

Zenit	- 119
Uddevallavarvet	- 40
Götaverken Cityvarvet	- 8
	- 167

Härav utgör 91 (43) Mkr nedskrivning av värdet av det egna skeppsinnehavet till marknadspris. Denna nedskrivning redovisas som extraordinär kostnad.

Resultatet i delägda rederier, som inte ingår i koncernbokslutet, uppgår till - 136 Mkr. Rederiernas ställning har beaktats vid värderingen av koncernens fordringar, andelsinnehav m. m. rörande dessa rederier. De reserveringar som härvidlag befunnits nödvändiga är inräknade i koncernens rederieresultat i ovanstående tabell.

Investeringar exkl. skepp och företagsförvärv, 126 Mkr, ligger liksom föregående år på en mycket låg nivå och omfattar i stort sett endast oundgängliga ersättningsinvesteringar samt fullföljande av tidigare beslutade investeringsprojekt.

Tabell 3

Mkr	Fakturering	Resultat före bokslutsdisp. och skatt
Karlskronavarvet	148	- 46
Götaverken Sölvesborg	63	- 13
Götaverken Cityvarvet	349	- 228
Götaverken Finnboda	53	- 56
Eriksberg <sup>1</sup>	869	- 224
Zenit	84	- 119
Calor-Celsius	804	- 2
Götaverken Ångteknik	171	8
Götaverken Motor	264	- 8
Götaverken Aluminium	41	- 4
Svenska Varv Utveckling	-	- 23
Svenska Varv AB <sup>2</sup>	-	- 311
Övriga bolag	31	- 1
Slutreservering för avveckling av Eriksberg	-	- 300
Elimineringar	- 591	71
<b>Summa</b>	<b>2 286</b>	<b>- 1 256</b>

<sup>1</sup> Statliga förlusttäckningsmedel har förbättrat Eriksbergs resultat med 167 Mkr.

<sup>2</sup> Moderbolagets resultat består i huvudsak av finansiella kostnader. Dotterbolagens upplåning i moderbolaget sker mot marknadsmässig ränta. Större valutaförluster och effekter av den icke räntebärande fordran på svenska staten genererar moderbolagets stora negativa finansnetto.

## Personal

Personalfrågorna har under året fortsatt att spela en viktig roll inom koncernen. Nedläggningen av Eriksberg har fortsatt planenligt och vid halvårsskiftet 1979 beräknas denna företagsnedläggning – den största som skett i Sverige – vara avslutad.

Eriksbergs nedläggning har berört omkring 4 750 personer, varav ca 3 000 överförts till andra enheter inom koncernen. Totalt i Göteborg har under de senare åren antalet anställda inom varvsnäringen minskat med ca 5 000 personer. Mindre minskningar har även skett på övriga varvsorter.

Merparten av denna reduktion har skett genom s. k. naturlig avgång även om vissa varsel fått tillgripas i Göteborg i samband med avvecklingen av Eriksberg. Genom de anställningsstopp som samtliga varv tillämpat de senaste åren har åldersstrukturen förändrats. Ytterligare personalneddragning genom s. k. naturlig avgång kommer att ge stora negativa effekter.

Under 1979 kommer personalproblematiken att koncentreras kring den av riksdagen beslutade anställningsgarantin för storvarven. Som en effekt av denna kommer ett stort antal anställda att sysselsättas med omskolning och vidareutbildning. Vidare måste avsevärda resurser avsättas för att i största möjliga utsträckning finna nya sysselsättningstillfällen för den personal som berörs av beslutade volymneddragningar vid varven.

Sammanlagt har under året antalet anställda inom koncernen minskat med ca 2 100 personer. Endast en mycket måttlig nyrekrytering har skett. På tjänstemannasidan har externrekrytering varit aktuell endast i undantagsfall och avsett vissa specialistbefattningar.

**Genomsnittligt antal årsanställda**

Eskilstuna	28
Falun	44
Gävle	194
Göteborg	9 784
Halmstad	31
Helsingborg	74
Härnösand	24
Jönköping	48
Karlshamn	35
Karlskoga	22
Karlstad	285
Karlskrona	1 589
Kristianstad	27
Landskrona	3 056
Ljusdal	43
Lidköping	52
Linköping	48
Luleå	33
Lund	29
Lycksele	22
Lysekil	291
Malmö	119
Motala	18
Nacka	452
Norrköping	44
Nyköping	51
Robertsfors	125
Skellefteå	24
Skövde	22
Solna	154
Stenungsund	29
Stockholm	335
Sundsvall	39
Söderhamn	43
Sölvesborg	271
Trelleborg	21
Uddevalla	2 886
Umeå	177
Uppsala	66
Vetlanda	118
Virserum	54
Västerås	89
Växjö	54
Örebro	20
Örnsköldsvik	50
Östersund	38
Arbetsställen med mindre än 20 anställda	165
Summa anställda i Sverige	21 223

**Skr. 1979/80: 11**

	16
Brasilien	10
Danmark	360
Finland	128
Kanada	1
Malaysia	21
Norge	25
Västtyskland	31
Totalt antal anställda	21 799

**Löner och ersättningar**

Mkr	Styrelser och verkställande direktörer	Övriga anställda
Moderbolaget	1,5	6,9
Dotterbolag i Sverige	6,5	1332,4
Brasilien	0,1	0,7
Danmark	0,4	40,0
Finland	0,3	7,6
Malaysia	—	0,1
Norge	0,2	1,8
Västtyskland	0,5	3,6
Koncernen totalt	9,5	1 393,1

Dessutom har de sociala kostnaderna uppgått till 603,3 Mkr.

**Övertagande av Kockums**

I början av 1979 träffade staten ett avtal med Kockums AB, som förutsatt riksdagens godkännande, bl. a. innebär att Kockumskoncernens varvs- och rederiverksamhet kommer att övertas av Svenska Varvkoncernen i juni 1979. Kockums varvsverksamhet kommer att ingå som ett självständigt dotterbolag under Svenska Varv AB, medan rederiverksamheten planeras att inordnas i Rederi AB Zenit.

**Framtidsutsikter**

Koncernen, exklusive övertagna verksamheter från Kockums AB, kommer 1979 att redovisa avsevärt minskade förluster. Resultateffekten av tidigare åtaganden har till stor del eliminerats genom förändringar i valutapolitiken samt genom den stabilisering av fraktmarknaden som skett.

Koncernens beroende av fartygsnybyggnation kommer att bestå ett antal år framöver. Kapacitetsöverskottet inom världens varvsindustri är dock fortfarande så stort att kostnadstäckning endast i undantagsfall kan uppnås. Olika typer av statliga stödinsatser kommer därför även de närmaste åren att vara nödvändiga.

Under 1979 förväntas den omorientering av nybyggnadsvarvens verksamhet som inleddes 1978 ge positiv resultateffekt, vilket kommer att minska dessa varvs förluster.

Reparationsverksamheten påverkas i likhet med nybyggnadsvarven av den svaga men sannolikt något förbättrade sjöfartskonjunkturen. Fortsatta men begränsade förluster förutses i denna verksamhet.

Fraktmarknadsutvecklingen i rederirörelsen är svårt att prognostisera. Nuvarande fraktrater täcker i flera fall fartygens kapitalkostnader, varför en avsevärd resultatförbättring för rederiverksamheten förväntas.

För industribolagen har konjunkturen fortsatt att förbättras och positiva resultat förutses för dessa bolag.

För att fastlägga koncernens framtida struktur startas under våren 1979 en större utredning, vilken avses bilda underlag för den proposition som planeras till våren 1980.

## Fartygsmarknaden

Vid årsskiftet omfattade världens handelsflotta totalt 633 milj. dwt. Härav svarade tankfartyg för 52 procent, kombinationsfartyg för 8, bulkfartyg för 21 samt övriga lastfartyg för 19 procent. Flottan ökade under 1978 med endast 8 milj. dwt., vilket är den minsta ökningen på de senaste femton åren. Under året skrotades fartyg på totalt 18 milj. dwt. För första gången under efterkrigstiden minskade tanktonnaget eftersom skrotningarna inom denna sektor översteg leveranserna med 5 milj. dwt.

Fartygsleveranserna under året uppgick till sammanlagt 27 milj. dwt., den lägsta noteringen sedan 1968. Orderingången till världens varv har kontinuerligt sjunkit sedan 1973 och var 1978 endast 10 milj. dwt., varav ca fyra milj. dwt. avsåg tank- och bulkfartyg. Rekordåret 1973 var motsvarande siffror 130 respektive 121 milj. dwt. Med 1978 års produktionstakt ger varvens nuvarande orderstock omkring ett års sysselsättning -- normalt motsvarar ineliggande beställningar ca två års produktion.

Efter shipping-boomen 1973-74 har priserna för såväl nytt som begagnat tonnage sjunkit kontinuerligt för att nå sin hittills lägsta nivå under sommaren 1978. Polen har under året fört den mest aggressiva prispolitiken -- polska varv uppges ha tagit kontrakt på 80 000 dwt. tankfartyg till 18-19 milj. dollar. Japanska varv har för motsvarande tonnage indikerat en prisnivå på ca 26 milj. och varv i Sydkorea drygt 20 milj. dollar. En grov uppskattning av produktionskostnaderna i Japan för en 80 000 dwt. tanker pekar på 26-30 milj. dollar, vilket är lägre än de svenska produktionskostnaderna.

Det allt kärvare klimatet för världens varvsindustri har sedan 1975 medfört en reduktion av antalet varvsanställda med omkring 10 procent (50 000 personer) i de tio främsta varvsländerna. Den största procentuella minskningen har skett i Sverige, Danmark och Holland.

Totalt sett låg behovet av transporter under 1978 på i stort sett samma nivå som 1977. På tankmarknaden, som svarar för drygt hälften av världens sjötransporter, täckte fraktraterna under första halvåret knappt driftskostnaderna.

Under slutet av 1977 och första halvåret 1978 skapades dock förutsättningar för en förbättring. Efter sommaren var oljelagren mycket låga i förhållande till konsumtionen. Dessutom fanns det anledning vänta högre oljepriser efter årsskiftet 1978-79. Under hösten steg fraktraterna för större tonnage som mest till WS 66 efter att under våren och sommaren ha legat under WS 20. För t. ex. en tanker på 225 000 dwt. innebar detta att en resa från Arabiska Viken till Europa betalades med ca 11,0 milj. Skr. på

hösten mot 3,5 milj. på våren, vilket endast räckte till att täcka ca 70 % av driftskostnaderna. Höstens fraktnivåer innebar som bäst att drifts- och kapitalkostnaden mer än täcktes. Förbättringen gjorde också att andrahandsvärdet på tankfartyg steg markant.

Överskottet av tanktonnage sjönk samtidigt från ca 100 till 50 milj. dwt. Från juli till slutet av november minskade det upplagda tanktonnaget med 26 milj. dwt. till 22 milj. dwt. Resterande överskottsreduktion 24 milj. dwt. svarade minskat utnyttjande av reducerad fart för.

Också när det gäller bulktransporter förbättrades marknaden mot slutet av 1978 så att även fartyg under högst kostnadsflagg lämnade bidrag till kapitalkostnaderna. Delvis berodde denna förbättring på att tankmarknaden sysselsatte en del kombinationstonnage, som annars skulle ha sökt sig till bulkmarknaden. Omkring hälften av världens bulkfartygsflotta arbetar med malm- och koltransporter till stålverken – den femprocentiga produktionsökningen inom denna sektor bidrog liksom ökade spannmålstransporter till den förbättrade marknaden.

För roll on/roll off-tonnaget sjönk fraktraterna under andra halvåret 1978. Detta berodde främst på ökad effektivisering av hamnarna i Mellerså Östern, där också tillväxten i transportvolymen avtagit. Ett fåtal mindre ro/ro-fartyg har lagts upp och priserna för denna fartygstyp har stadigt sjunkit.

På marknaden för gasfartyg har inte noterats några bestående förbättringar. Förväntningarna när det gäller gasimporten till USA förefaller ha varit alltför optimistiska. F. n. är 20 LPG- och LNG-fartyg upplagda.

För produkt- och kemikalietankers har fraktraterna stigit väsentligt med bättre resultat än för övriga fartygstyper som följd.

### Utveckling av fartygspriserna

Av den totala produktionskostnaden för ett tankfartyg uppgår normalt lönekostnaderna och materialkostnaderna till ca 40 resp. 50 procent.

Under 1960-talet låg den svenska lönekostnaden väsentligt högre än den japanska. Totalkostnaden för ett fartyg byggt i Sverige eller i Japan var dock ungefär densamma som följd av den högre svenska produktiviteten.

Effektiva rationaliseringsinsatser i samband med kapacitetsexpansion i Japan gjorde dock att produktiviteten där snabbt närmade sig svensk nivå. Rationaliseringsvinsterna omsattes inte i motsvarande högre lönekostnader, varför ett kostnadsgap kom att uppstå mellan svensk och japansk produktionskostnad. Skillnaden var störst 1973–75 med som mest 30–40 procent. Genom sin kapacitetsexpansion kom den japanska varvsindustrin att uppnå ca 40 procent av världens varvskapacitet.

Förändrade konkurrenssituationer brukar regleras långsiktigt genom förändrade valutakursrelationer. Under 1960- och början av 1970-talet drev emellertid Japan en medveten valutapolitik med syfte att hålla yenen kraftigt undervärderad gentemot dollarn. Den senaste tidens uppgång för yenen och nedgång för dollarn är följaktligen en reaktion mot den obalans i den internationella konkurrenssituationen som byggts upp under en längre tid. Kostnadsutvecklingen i Japan jämte yenums uppvärdering beräknas ha halverat skillnaden mellan svenska och japanska byggkostnader till 15–20 procent.

Med nuvarande låga orderingång blir emellertid varven i Sydkorea och Polen prisledande. Kostnaderna för ett fartyg producerat i Sydkorea torde i dag ligga på 60–70 procent av svensk självkostnad för samma fartyg.

Men Sydkorea har, till skillnad från Japan under 1960-talet, en mycket kraftig inflation. Merparten av materialet importerar dessutom från Japan och Västeuropa. Sydkorea har moderna varvsanläggningar med relativt hög produktivitet, och därigenom litet utrymme för rationaliseringsvinster. Detta i kombination med kostandsutvecklingen tyder på att avståndet mellan svenska och sydkoreanska produktionskostnader kommer att krympa under de närmaste åren.

I början av 1980-talet beräknas Polen och Sydkorea representera 10–15 procent av världens totala varvskapacitet.

Med hänsyn till dagens stora kostnadsskillnader mellan olika varvs-länder finns det skäl att vänta väsentliga prisökningar när – en bit in på 80-talet – en mera normal orderingång till världens varv blir aktuell. Prisupp-gången kan ytterligare accentueras av en gynnsam ekonomisk tillväxt med ökade transportbehov samt begränsade möjligheter att snabbt anpassa varvskapaciteten till efterfrågan.

På lång sikt är fraktraternas utveckling beroende av byggkostnaderna i ledande varvsnationer. Tillfälliga underskott av tonnage höjer fraktraterna över de nivåer som krävs för att motivera nyanskaffning av tonnage.

Värdet på andrahands-tonnage är beroende av främst fraktrater och fartygsålder. Andrahandspriserna är följaktligen också beroende av kost-nadsutvecklingen för nytt tonnage.

När det nuvarande överskottet på tonnage absorberats kommer fraktra-terna att motivera nyinvesteringar och utnyttjande av dyrare varvskapaci-tet än den sydkoreanska och polska. Eftersom andrahandspriserna följer fraktraternas utveckling kommer prisförbättringar snabbare på detta områ-de och blir förhållandevis större än för nybyggnadstonnage.

### Sjöfarten under de närmaste åren

När man försöker förutse den framtida utvecklingen på främst tank-marknaden bör man beakta att faktorer som lagersituation, politiska för-ändringar, olika förväntningar, etc. på några månader drastiskt kan förändra efterfrågan på tonnage. En förändring i storleksordningen 50 milj. dwt. mätt på årsbasis är inte otänkbar. Med nuvarande trend mot ett minskat tonnageöverskott kan kortsiktiga förbättringar av fraktraterna därför bli allt vanligare.

För tankmarknaden under 1979 och inledningen av 1980 är nuvarande situation med hög oljekonsumtion, låga lagernivåer och Irankrisen betydelsefulla faktorer vid bedömningen av fraktsats- och prisutvecklingen.

Iran producerade som mest i september 1978 i en takt som motsvarade 300 milj. ton olja per år. I januari 1979 var produktionen nere i 25 milj. ton. Detta innebar problem med den inhemska försörjningen. Minskningen i Iran har till viss del kompensats av ökad produktion i Saudi-Arabien, där volymen nu återgått till tidigare nivå sedan den iranska produktionen återupptagits.

Förväntningarna om höjda priser utöver de av OPEC tidigare beslutade höjningarna jämte rykten om råoljeknapphet bidrar till ökade tradingaktivi-teter, försämrad transporteffektivitet och stigande efterfrågan på tankfar-tyg.

De nämnda faktorerna medför att fraktraterna liksom andrahandspri-serna på tanktonnage pressas uppåt. Utöver effekter av förändringar i tillgång och efterfrågan påverkar nuvarande marknadsförväntningar till-

gången av tonnage för försäljning. Potentiella säljare tenderar att hålla ut längre, vilket ytterligare bidrar till prishöjningar.

Fortsatt oro på marknaden kan ytterligare driva upp priserna på tanktonnage. Detta innebär att en prisbild byggs upp utan reell grund i tillgångs- och behovssituationen. Konsekvensen är, så som behovet av tankfartyg kan förväntas utvecklas under det närmaste året, att risken för prisfall är uppenbar när förväntningarna inte längre kan uppehållas på marknaden och/eller OPEC verkställer väntad prishöjning.

Bedömningar av tankmarknaden under de närmaste åren bör göras mot bakgrund av USA:s kraftigt ökade behov av oljetransporter. I Västeuropa har däremot utvecklingen varit negativ, beroende bl. a. på den svaga ekonomiska tillväxten och en högre energiutnyttjandegrad. Oljeproduktionen i Nordsjön, Alaska och Mexico har också stigit kraftigt under senare år – dessa tre regioner svarade under 1978 för ca 175 milj. ton. Nordsjö- och Alaska-oljan har dock inte längre så stora negativa konsekvenser för behovet av oljetransporter. På längre sikt kan emellertid oljan från Mexico komma att spela en negativ roll för tillväxten av transportbehovet.

En mera permanent förbättring av tankmarknaden är ytterst beroende av den ekonomiska utvecklingen under de närmaste åren. Prognoserna vid årsskiftet 1978–79 pekar mot en reducerad tillväxttakt i USA medan Västeuropa synes vara på väg mot en uppgång. Västeuropa har fortfarande det största behovet av oljetransporter, varför den ekonomiska utvecklingen här är av största betydelse.

Det är mot denna bakgrund sannolikt att överskottet på tanktonnage kommer att minska under de närmaste åren. Därmed skulle tankmarknaden komma att uppvisa en mer permanent förbättrad lönsamhet.

En förbättrad tankmarknad får omedelbart återverkningar på bulkmarknaden, beroende på kombinationsfartygens flexibilitet. Japan svarar för huvuddelen av transportbehovet när det gäller bulkvaror. På grund av de svårigheter Japan har att avsätta industriprodukter såväl i Europa som på den amerikanska marknaden kan något ökat japanskt transportbehov inte förväntas under de närmaste åren. Bulkmarknaden är därför i första hand beroende av spannmålstransporternas utveckling.

För ro/ro- och containertonnaget är utsikterna för de närmaste åren något dystrare. Den tidigare expanderande importen av industrivaror till OPEC-länder och USA väntas stagnera under 1979–80. Detta kan i kombination med senare års beställningar av nya effektiva ro/ro-fartyg leda till en överskottssituation på detta område.

När det gäller gastransporter ser utsikterna relativt gynnsamma ut för LPG-fartyg på 4–5 års sikt. Läget är emellertid sämre inom LNG-området, där någon generell marknadsförbättring knappast kan väntas under de närmaste åren.

De allmänna förutsättningarna för sjöfartsnäringen kan bedömas bli ljusare under de närmaste åren. Detta väntas dock ej medföra någon större ökning av nybeställningar under 1979. Intresset kommer främst att kretsa kring kemikalie- och produkttankfartyg, mindre specialanpassade råoljetankers samt special- och arbetsfartyg.

Under 1979 kommer nybyggnadspriserna sannolikt att ligga något högre än under föregående år. Obalansen på sjöfarts- och varvsmarknaden är dock så markant att priserna under det närmaste året kommer att ligga under svensk produktionskostnad.

I och med att tonnageöverskottet väntas fortsätta att minska finns det

goda förutsättningar för tillfälliga förbättringar av fraktraterna under de närmaste åren. Detta för i sin tur med sig en trendmässig ökning av priserna för andrahandstonnage.

## Götaverken

### Arendal

Vid Götaverken Arendal AB har under 1978 avslutats den 32 enheter långa serie tankfartyg i 150 000-tonsklassen som varvet byggt under senare år. De fyra bulkfartyg på 44 500 dwt. som försålts och levererats under året producerades ursprungligen för egen räkning. Genom leveransen i april 1979 av ett 130 000 dwt. PROBO-fartyg har lagerproduktionen helt avslutats.

Företagets modernt utrustade anläggningar ger goda möjligheter till ett mera flexibelt produktprogram med industriell inriktning. Den tidigare stålintensiva standardfartygsproduktionen har därför successivt kunnat ersättas med en varierad tillverkning.

Den aktuella produktionen omfattar såväl roll on/roll off-fartyg, avancerade kylfartyg och en självförsörjande flytdocka som stora bostads- och underhållsriggar för offshoreindustrin. Vidare kommer den pråmbaserade petrokemianläggningen för Pakistan, som Svenska Varv tecknat preliminärkontrakt på, att byggas vid Götaverken Arendal. Marknadsföringen intensifieras nu mot andra områden än de för varvet traditionella.

### Leveranser

Under 1978 levererades fyra fartyg på sammanlagt 178 000 dwt. .

- M/S "Meerdrecht" (44 500 dwt., bulk) till N.B. Maatschappij Zeeschip "Scherpendrecht" (van Ommeren), Rotterdam
- M/S "Mijdrecht" (44 500 dwt., bulk) till N.V. Maatschappij Motorship "Mijdrecht" (van Ommeren), Rotterdam,
- M/S "Arlberg" (44 500 dwt., bulk) till M/S Arlberg Oesterreichischer Lloyd GmbH CO (Krohn), Wien,
- M/S "Fruition" (44 500 dwt., bulk) till Fortune Sea Transport Corporation S.A., (Ocean Tramping), Panama.

Fortfarande vägrar en utländsk beställare att ta leverans av tre tankfartyg i 150 000-tonsklassen trots att enligt skiljedomsutslag 1978 vid internationella handelskammaren i Paris köparen omgående skulle ta emot fartygen. Under tiden belastar fartygen varven med kostnader för uppläggning och räntor.

### Order

Under 1978 har Götaverken Arendal fått beställningar för sammanlagt ca 900 Mkr. I mars tecknades kontrakt med Sovjetunionen (Sudoimport) på en av världens största självförsörjande flytdockor med en lyftkapacitet på 80 000 ton. I juni kontrakterade Consafe Offshore AB, Göteborg, två stora bostads- och underhållsriggar för utnyttjande på oljefälten i Nordsjön. Sistnämnda kontrakt har tagits med hjälp av statligt beställarstöd.

I början av 1979 har företaget träffat överenskommelse med Rederi AB Göteborg-Frederikshavn-linjen, Göteborg om tillverkningen av två bil- och passagerarfärjor för leverans 1980–81. Vidare har i januari 1979 kontrakt tecknats med det amerikanska rederiet Getty Marine Corporation om

leverans av två tankfartyg på 79 900 dwt. Det är två från den ursprungliga beställaren återtagna 154 000-tonnare som mot bakgrund av den större efterfrågan på tankfartyg i 80 000 dwt-klassen nu byggs om i nära samarbete med Götaverken Cityvarvet.

### Årets resultat

Resultatet före bokslutsdispositioner och skatt uppgick till -606 Mkr. Det har belastats med 113 Mkr. avseende reserveringar för förlustrisker i pågående produktion samt 178 Mkr. avseende reservering för kundfordringsrisker. Extraordinära kostnader för nedskrivning av anläggningar har vidare belastat resultatet med 55 Mkr.

Årets investeringar uppgick till 3 Mkr. och avsåg miljö- och ersättningsinvesteringar.

### Personal

Antalet anställda vid Götaverken Arendal var 4 120 vid årsskiftet 1978-79. Under året har den beslutade överföringen av personal från Eriksberg i stort slutförts. Totalt har från Eriksberg till Arendal överförts 1 044 personer, varav 607 under 1978. Detta tillskott har inneburit en kvalitativ förstärkning av flera personalkategorier. Av vissa kategorier har det dock medfört överskott utöver behovet för en effektiv verksamhet. Vidare har fullföljandet av Eriksbergs kontrakterade leveranser parallellt med den successiva avvecklingen hårt ansträngt den för Arendal och Eriksberg gemensamma ledningen.

Enligt 1978 års riksdagsbeslut skall antalet anställda vid Götaverken Arendal och Götaverken Cityvarvet vid utgången av år 1980 uppgå till sammanlagt 5 000. Formerna för neddragningen är för närvarande föremål för diskussioner såväl inom företaget som med de fackliga organisationerna.

Överföringarna i kombination med anställningsstopp sedan 1975 och samtidigt krav på att organisationen har kompetens inom nya produktområden och marknader innebär kraftiga påfrestningar på administration och produktion. Överföringar och anställningsstopp har medfört en ogynnsam utveckling av åldersstruktur, utbildningsbakgrund och genomsnittlig lönenivå.

### Framtidsutsikter

Under första halvåret 1979 överförs försäljningsansvaret från Svenska Varv AB till Arendal.

Att uppnå lönsamhet på företagsekonomiska villkor är det primära målet för verksamheten.

Arendal kommer därför att förändras mot en mer marknadsstyrd och flexibel organisation, där marknads-, affärs- och produktutvecklingssidan i första hand förstärks och organisationen anpassas mot enstycksproduktion.

Den volym verksamheten på Arendal har idag är inte dimensionerad efter dagens marknadsmöjligheter. En realistisk anpassning vad gäller volym och produktsortiment under de närmaste åren kräver en nedgång i antal anställda med ca 1 400 under 1979-80. Processen att reducera kapacitet och genomföra omorientering mot nya marknader innebär många

påfrestningar på såväl ledning, anställda som fackliga organisationer.

Marknadsutvecklingen och Arendals förmåga att klara omställningen avgör omfattningen på Arendals verksamhet under 1980-talet.

Förlusten år 1979 kommer avsevärt att minska gentemot 1978.

## Uddevallavarvet

Uddevallavarvet AB är såväl när det gäller anläggningar som organisatorisk struktur främst orienterat mot fartygsproduktion. Företagets strävan är därför att utveckla sitt kunnande på detta område för att även framöver kunna lägga tyngdpunkten i verksamheten på skeppsbyggeri.

Produktprogrammet omfattar fartyg på upp till 650 000 dwt. För närvarande inriktar sig varvet huvudsakligen på tank-, OBO- och bulkfartyg samt produkt/kemikalietankfartyg och styckegods-fartyg. Under senare år har Uddevallavarvet utvecklat en ny generation av fartygstyper som genom sin goda transportekonomi och mångsidiga användbarhet rönt intresse på marknaden. Dessa fartyg kännetecknas av litet djupgående och stor bredd i förhållande till sin längd. Produktprogrammet omfattar dessutom stora fartygsmotorer och hjälpmotorer.

## Leveranser

Under 1978 omfattade Uddevallavarvets leveranser två fartyg på sammanlagt 626 700 dwt

– M/T "Polytrader" (127 700 dwt) till K/S Rasmussen Teamships A/S II, Kristiansand

– T/T "Nanny" (499 000 dwt) till Partrederiet för T/T Nanny, Munkedal  
Härutöver levererades strax efter årsskiftet 1978–79 ett systerfartyg till "Polytrader" – M/T "Polytraveller" – till K/S Rasmussen Teamships A/S III, Kristiansand.

Uddevallavarvet har en andel på 25 procent i T/T "Nanny". Fartyget är det hittills största som byggts i Skandinavien. Genom sin stora bredd i kombination med mindre djupgående kan "Nanny" till flera hamnar föra större last än vad som är möjligt med andra fartyg. Omedelbart efter leveransen i november 1978 avgick fartyget till Persiska Viken och befraktades för sin första resa.

M/T "Polytrader", i vilken varvet har en 40-procentig andel, är en nordsjötanker som befraktats på fem år till norska Statoil på goda villkor. Fartyget skall frakta olja från Statfjordfältet till hamnar runt Nordsjön. Oljan lastas från boj i öppen sjö och speciella krav ställs på manöverförmåga och lastfunktioner. Av miljöskäl och på grund av de korta resorna har fartyget försetts med segregerade ballasttankar.

## Årets resultat

Resultatet före bokslutsdispositioner och skatt uppgick till –169 Mkr. Det har belastats med 22 Mkr avseende reserveringar för förlustrisker i pågående produktion samt 146 Mkr avseende reserveringar för kundfordringsrisker. Av årets resultat hänförde sig –40 Mkr till varvets rederirörelse. Extraordinära kostnader för nedskrivning av anläggningar har belastat resultatet med 90 Mkr.

Det av Uddevallavarvet hälftenägda contractingbolaget PEMCO åsamkades under året betydande förluster genom ett konsortium som bildats för ett byggnadsprojekt i Mellersta Östern. För att underlätta PEMCO:s avveckling, som kommer att äga rum under 1979, har Uddevallavarvet övertagit samtliga aktier. Det aktuella byggnadsprojektet fullföljs av Calor Celsius. Årets resultat har belastats med 29 Mkr avseende PEMCO.

Av de totala investeringarna exkl. skepp under året på 15 Mkr avsåg 10 Mkr det nu helt färdigställda Projekt 73 och 5 Mkr övriga mindre investeringar i varvsanläggningarna.

### **Fartygsorder**

Under året tecknade företaget kontrakt på sju fartyg med ett sammanlagt tonnage av ca 560 000 dwt. Samtliga beställningar avser tankfartyg av s. k. Aframax-typ på 79 999 dwt. Denna fartygstyp har genom sin lämpliga storlek och allmänna användbarhet en god marknadspotential. Tre av årets beställningar har tagits med statligt beställarstöd. Genom den goda ordergången under året är sysselsättningen säkrad en bit in på 1981.

### **Personal**

Vid årsskiftet 1978–79 var antalet anställda vid Uddevallavarvet 3 154. Personalstyrkan minskade under året genom naturlig avgång med 162 personer. Med undantag för vissa nyckelbefattningar har någon extern rekrytering inte skett. Enligt 1978 års riksdagsbeslut om storvarvens framtida kapacitet skall antalet anställda i företaget minskas till sammanlagt 2 600 personer fram till utgången av 1980.

### **Framtidsutsikter**

Uddevallavarvet kommer även framöver att lägga tyngdpunkten i verksamheten på fartygsnybyggnader och arbetet med utveckling av för marknaden intressanta fartygstyper fortsätter. Samtidigt bedrivs ett intensivt utvecklingsarbete för att få fram lämpliga alternativa produkter för dotterbolaget Skandiaverken. Avsikten är att där ersätta en del av den varvsinriktade produktionen med annan tillverkning. Målet är att ur sysselsättningssynpunkt minska Skandiaverkens beroende av varvets nybyggnadsverksamhet. En särskild organisatorisk enhet har bildats för arbetet med dessa frågor.

Ett exempel på nya produkter är det mobila borrhagregat, som Svenska Varv Utveckling AB presenterade i början av 1979 och som redan väckt internationellt intresse. Dessa utrustningar kommer att monteras vid Skandiaverken.

Förlusten för år 1979 kommer att minska.

## **Götaverken**

### **Öresundsvarvet**

Götaverken Öresundsvarvet AB avslutade 1978 den långa serie OBO- och bulkfartyg, som varvet byggt under senare år. Produktionen inriktas nu åter mot tekniskt mera avancerade fartygstyper. Bl. a. har tillverkning

av kyl- och roll on/roll off-fartyg påbörjats. Oresundsvarvet utför också reparationer och ombyggnader av fartyg. Genom dotterbolaget Bruces Mekaniska Verkstads AB marknadsförs industriella produkter.

### Leveranser

1978 års leveranser omfattade sju fartyg på sammanlagt 592 530 dwt.

- M/S "Britannia Team" (124 380 dwt, OBO) till Team Ship VII Ltd, Guernsey
- M/S "Gothia Team" (124 380 dwt, OBO) till Team Ship VII Ltd, Guernsey
- M/S "Maharshi Dayanand" (123 685 dwt, OBO) till The Shipping Corporation of India Ltd, Bombay
- M/S "Maharshi Karve" (123 685 dwt, OBO) till The Shipping Corporation of India Ltd, Bombay
- M/S "Unison" (44 700 dwt, bulk) till United Freighter Corporation, S. A., (Ocean Tramping), Panama
- M/S "Devotion" (44 700 dwt, bulk) till Dawn Maritime Corporation, S. A., (Ocean Tramping), Panama
- M/S "Britta Oden" (7 000 dwt, ro/ro) till Partrederiet för M/S Britta Oden, Skärhamn

De båda OBO-fartygen "Britannia Team" och "Gothia Team" hade färdigställt tidigare men på grund av skiljedomsförhandlingar ej kunnat levereras. Trots att skiljedomen i alla avseenden utföll till varvets fördel fullföljde den ursprungliga beställaren inte sina åtaganden. Under året har fartygen därför överförts till ett av koncernen kontrollerat rederi. De två bulkfartygen på 44 700 dwt byggdes ursprungligen för varvets egen räkning och såldes under 1978. Också för det tredje fartyget i denna serie tecknades under året kontrakt. Leverans sker under 1979.

### Årets resultat

Resultatet före bokslutsdispositioner och skatt uppgick till – 118 Mkr. Därvid har 71 Mkr erhållits genom upplösning av reserveringar för förlustrisker i pågående produktion. Resultatet har belastats med 113 Mkr avseende reservering för kundfordringsrisker samt med extraordinära kostnader för nedskrivning av anläggningar på 18 Mkr. Investeringarna under 1978 uppgick till 14 Mkr och omfattade bl. a. en flytande anläggning för omhändertagande av oljehaltigt ballastvatten från reparenter.

### Fartygsorder

Kontrakt har under året tecknats på två passagerarfärjor till Rederi AB Gotland, Visby. Dessutom har avtal träffats om produktion av fyra försörjnings- och räddningsfartyg av ny typ för användning inom offshoreindustrin för Rederi AB Concordia. Kontrakt på dessa fartyg, som skall levereras under 1979 och 1980, tecknas i början av 1979. Samtliga nya kontrakt förutsätter statligt beställarstöd.

Dessa beställningar innebär att varvets nybyggnadskapacitet är fullt belagd under 1979 och större delen av 1980.

## Personal

Antalet anställda var vid 1978 års ingång 3 251 och har under året minskat till 3 122, varav 79 i dotterbolag. Personalreduktionen vid varvet har skett genom naturlig avgång. Extern rekrytering har, utöver lärlingar till verkstadsskolan, under 1978 endast skett av medarbetare till vissa nyckelbefattningar.

Riksdagens beslut 1978 om ytterligare reduktion av antalet varvsanställda innebär för Öresundsvarvet att personalstyrkan i slutet av 1980 skall ha minskat till 2 500 personer. Huvuddelen av reduktionen förväntas kunna ske genom naturlig avgång.

## Framtidsutsikter

Fartygsproduktionen tog under 1978 i anspråk 90 procent av Öresundsvarvets totala produktionskapacitet.

Omorienteringen mot teknologiskt mer avancerade fartyg kräver betydligt större utvecklings- och konstruktionsinsatser än den tidigare serieproduktionen. Samtidigt är det nödvändigt att arbeta med utveckling av industriella produkter, som på sikt kan komplettera och delvis ersätta fartygsproduktionen. Omställningen kommer att ställa höga krav på alla medarbetare och omfattande utbildningsinsatser blir nödvändiga liksom förändringar i företagets organisation.

Under året har en speciell industriavdelning inrättats med uppgift att marknadsföra industriella produkter. Också när det gäller reparation och ombyggnad av fartyg sker en förstärkning av marknadssidan. Vidare har under 1979 försäljningsansvaret för fartygsproduktionen överförts till varvet, varför egen marknadsfunktion byggs upp.

Ansträngningarna att utveckla alternativa produkter har ytterligare intensifierats och ett stort antal uppslag har utvärderats. Projekt som kan komma att marknadsföras under de närmaste åren är flytande anläggningar för utvinning av metaller ur sot och slagg från oljeeldade kraftverk, prefabricerade cementfabriker och betsockerbruk samt flytande anläggningar för omhändertagande av oljeförorenat ballastvatten. Också andra produkter inom miljövård och transportteknik är aktuella.

Förlusten för år 1979 kommer att öka, huvudsakligen till följd av den rådande låga prisnivån på fartygsnybyggnader.

## Karlskronavarvet

Karlskronavarvet AB är det äldsta företaget inom Svenska Varv. Det grundades redan 1679 och var från början helt inriktat på att täcka den svenska flottans behov när det gällde nybyggnad och reparation av örlogsfartyg. Efter omfattande investeringar under framför allt 1970-talet kan Karlskronavarvet i dag betecknas som landets modernaste medelstora varv med kapacitet att bygga fartyg på upp till 10 000 dwt. På senare år har företaget kommit in på exportmarknaden för marina fartyg liksom på den civila, svenska fartygsmarknaden.

På varvets produktprogram står såväl örlogsfartyg (t. ex. patrullbåtar, ubåtar och minfartyg) som civila fartyg i stål, aluminium och glasfiberarmerad plast. Vidare utförs ombyggnads-, reparations- och moderniseringsarbeten på i första hand marinens fartyg. Tillverkning av stålkonstruk-

tioner samt viss entreprenadverksamhet och maskinbearbetning ingår också i verksamheten.

Huvuddelen av 1978 års produktion, bl. a. en serie på fyra patrullbåtar för Malaysia, levereras först 1979. Årets fakturerade försäljning på 148 Mkr utgör sålunda inte ett mått på verksamhetsvolymen. Jämfört med 1977 är verksamhetsvolymen oförändrad. Produktionens tillverkningsvärde uppgick under året till 333 Mkr.

### Årets resultat

Koncernens resultat före bokslutsdispositioner och skatt uppgick till -46 Mkr inklusive förlust vid avveckling av Hvilans Mek. Verkstad med 14 Mkr. Resultatförsämringen jämfört med 1977 beror till största del på otillfredsställande kostnadstäckning på pågående produktion. Resultatet har sålunda belastats med reservering för förluster i pågående produktion med 26 Mkr.

Investeringarna totalt uppgående till 11 Mkr har främst avsett ombyggnad av Oscarsdockan, som färdigställts under året. Denna ombyggnad innebär, att de största svenska isbrytarna nu kan dockas vid varvet.

### Verksamheten

Under året har exportansträngningarna intensifierats och varvet lyckades i internationell konkurrens teckna kontrakt på två patrullbåtar till Trinidad. Marknadsföringen av roll on/roll off-fartyg resulterade i kontrakt på ytterligare tre fartyg av denna typ. Därmed har varvet med hjälp av statligt beställarstöd i order och under produktion fem ro/ro-fartyg, samtliga för svenska beställare. Generaltullstyrelsen beställde sommaren 1978 ett fiskeövervakningsfartyg i plast. Det kommer att tillverkas enligt den s. k. sandwichmetoden, som utvecklats av Karlskronavarvet. Samarbetet med kustbevakningen innebär, att företaget nu kan erbjuda ett komplett kustbevakningssystem.

Underhållet av marina fartyg har i stort haft samma omfattning som föregående år. Någon svensk marin nybyggnadsbeställning har varvet ej fått under 1978. Produktion pågår av det tredje minfartyget med leverans under 1981.

Den nuvarande orderstocken innebär full beläggning under 1979.

### Produktutveckling

Ansträngningarna att tillföra varvet nya verksamhetsgrenar och produkter har fortsatt med koncentration till områden med hög teknologisk nivå. Inom energiområdet driver Karlskronavarvet i samarbete med andra företag projekt avseende flytande gaskraftverk och vindkraftanläggningar. Karlskronavarvet är ett av de fem företag, som till Nämnden för Energi-produktionsforskning offererat en prototyp till ett vindkraftaggregat.

### Framtidsutsikter

Beställningarna från den svenska marinen kommer med stor sannolikhet att ligga på en fortsatt låg nivå. Detta gäller såväl nybyggnad som underhåll av fartyg. Karlskronavarvet måste således med kraft gå vidare i sitt utvecklingsarbete både när det gäller fartyg och alternativa produkter. De

senaste årens hårda satsning på exportmarknaden kommer att ytterligare intensifieras.

För 1979 förutses en fortsatt otillfredsställande kostnadstäckning för fartygsnybyggen. Resultatet kommer dock jämfört med 1978 att avsevärt förbättras.

## Götaverken

### Sölvesborg

Götaverken Sölvesborg AB, som är koncernens minsta nybyggnadsvarv, har på sitt produktprogram såväl specialfartyg som konventionella handelsfartyg i storlekar upp till ca 8000 dwt. Varvet har också kapacitet för reparationer, ombyggnader och klassningar av fartyg upp till 10000 dwt. Företagets industriella verksamhet kommer successivt att utökas.

#### Leveranser

Under året levererades ytterligare två enheter i den serie på fem torrlastfartyg, som varvet bygger för svenska beställare

- M/S "Red Sea" (6450 dwt) till Partrederiet för M/S "Red Sea", Kalmar
- M/S "Black Sea" (6450 dwt) till Partrederiet för M/S "Black Sea", Kalmar

Ett större ombyggnadsarbete utfördes under året på lotsfartyget "Vega".

#### Årets resultat

Resultatet före bokslutsdispositioner och skatt uppgick till -13 Mkr. Resultatet har belastats med reservering för förluster i pågående produktion och reservering för kundfordringsrisker uppgående till 10 Mkr resp. 3 Mkr. Extraordinära nedskrivningar har vidare gjorts på anläggningstillgångarna med 7 Mkr.

Endast smärre ersättningsinvesteringar gjordes under året.

#### Verksamhetsinriktning

När det gäller varvets traditionella produkter har marknaden under 1978 präglats av fortsatt överkapacitet i förhållande till efterfrågan. Företagets styrelse har därför beslutat om en förändring av varvets verksamhetsinriktning och -volym. Beroendet av fartygsproduktion kommer successivt att minskas till förmån för annan industriell verksamhet. Det under 1978 inledda arbetet med att utveckla nya produkter kommer att intensifieras. Speciellt intresse ägnas åt produkter inom vattenvårdsområdet, t. ex. reningsverk.

Från och med den 1 januari 1979 har Götaverken Sölvesborg AB inordnats som dotterbolag till Karlskronavarvet AB. Därmed sker en samordning av koncernens varvsresurser i Blekinge med möjlighet till ett effektivt utnyttjande av de båda anläggningarnas kapacitet såväl när det gäller fartygsbyggen som annan verksamhet.

## Personal

Företagets personalstyrka har under året minskat från 317 personer till 279. Personalminskningen är en konsekvens av under 1978 fattat beslut om framtida produktionsvolym och inriktning.

## Götaverken

### Cityvarvet

Götaverken Cityvarvet AB är ett av Europas största och modernaste reparationsvarv. I företagets anläggningar ingår fyra flytdockor och en torrdoccka jämte välutrustade verkstäder. Fartyg på upp till 200 000 dwt kan dockas vid varvet.

Varvets dominerande verksamhet har varit fartygsreparationer och klassningar jämte servicearbeten i fartyg till sjöss eller i hamn. Under 1978 har Götaverken Cityvarvet utfört arbeten på sammanlagt ca 300 fartyg från 30 länder.

Under 1978 har dock betydande om- och nybyggnadsprojekt genomförts motsvarande ca 30 % av produktionsvolymen. Sålunda levererade Götaverken Cityvarvet bostadsplattformen SSV "Safe Astoria" till Consafe Offshore AB i Göteborg. En omfattande ombyggnad av M/T "Oswego Star" har även slutförts under året. Fartyget har konverterats till kemikalietanker.

### Årets resultat

1978 års resultat före bokslutsdispositioner och skatt uppgick till -228 Mkr. Resultatet har belastats med reservering för kundfordringsrisker uppgående till 62 Mkr. Extraordinära nedskrivningar har vidare gjorts på anläggningstillgångarna med 47 Mkr. Prisnivån på den under hela året svaga reparationsmarknaden gjorde det inte möjligt att täcka varvets självkostnad. Ca 30 % av förlusten hänför sig till de under året färdigställda större projekten "Safe Astoria" och "Oswego Star".

Investeringarna har under 1978 uppgått till 17 Mkr, främst avseende ett pråmsystem för hantering av slop och ballastvatten för att kunna möta IMCO-kraven. Vidare har mindre ersättningsinvesteringar gjorts.

### Verksamheten

Trots goda anläggningsresurser har Götaverken Cityvarvet inte kunnat uppnå priser över genomsnittet. För stor kapacitet jämfört med nuvarande efterfrågan har förorsakat betydande svårigheter att skaffa kontinuerlig beläggning vilket ytterligare accentuerats genom fullföljandet av tidigare beslutade överföringar av personal från Eriksberg. Personalstyrkan har genom dessa överföringar ökat till 2 778.

Delägarskapet i fartygsservicen EGGS har under 1978 avvecklats. I stället har Götaverken Cityvarvet startat service- och reparationsverksamhet på fartyg under resa eller under deras uppehåll i olika hamnar.

## Marknad

Den långvariga obalansen på fraktmarknaden har haft ogynnsamma effekter på de flesta rederiers ekonomi. Detta gör i sin tur att redarna anser sig tvingade att i görligaste mån vänta med fartygsreparationer. I stället försöker de underhålla fartygen i egen regi och genom andra åtgärder hålla reparationskostnaderna nere. När fraktmarknaden kommer i balans finns det sannolikt ett stort uppdämt reparationsbehov samtidigt som redarna finner det mindre lönsamt att reparera själva. Reparationsvarvens situation kommer då att förbättras i snabbare takt än nybyggnadsvarvens.

Liksom under 1977 kännetecknades reparationsmarknaden 1978 av svag efterfrågan och låg anbuds nivå. Den neddragning av reparationskapaciteten som skett i Europa har ännu inte gett några påtagliga effekter. Valuta-förändringar har dock successivt medfört en något ökad konkurrenskraft.

Trots riksdagsbeslutet om möjlighet till beställarstöd för ombyggnader av fartyg har svenska redares intresse för sådana projekt varit lågt. Det har därför varit naturligt för Götaverken Cityvarvet att styra sina resurser mot andra uppgifter. Så har företaget till exempel åtagit sig väsentliga uppdrag för Götaverken Arendal AB.

## Framtidsutsikter

Under 1979 kommer Götaverken Cityvarvet att koncentrera sig på fartygsreparationer, klassningar och servicearbeten. Någon balans på fraktmarknaden kommer sannolikt ej att inträffa under 1979 varför endast en svag marknadsuppgång förväntas. Även 1979 kommer att medföra betydande förluster, dock ej i samma utsträckning som 1978, eftersom prisnivån inte heller under 1979 förmår täcka varvets självkostnad. Beslut har därför tagits om väsentlig kapacitetsnedskärning.

## Götaverken

### Finnboda

Götaverken Finnboda AB i Stockholm är främst inriktat på reparation och ombyggnad av fartyg. I varvets anläggningar ingår fem flytdockor och tre torrdockor. Fartyg på upp till 35 000 dwt kan dockas. Produktprogrammet omfattar även tillverkning av stålponter, mindre flytetyg och tunga stålkonstruktioner samt viss allmän verkstadsproduktion.

### Leveranser

Under 1978 levererades bl. a.

- stålponterna "Global Team" och "Global Trader" på vardera 5 000 dwt till norsk beställare.
- M/S "Vindöga" och M/S "Solöga", isgående skärgårdsbåtar med plats för 250 passagerare, till Waxholms Ångfartygs AB.

Bland reparationsuppdragen under året kan nämnas det omfattande arbetet på det sovjetiska tankfartyget "Tsesis", som grundstött i Stockholms skärgård, och reparationen av det brasilianska lastfartyget "Itapui".

## Årets resultat

Resultatet före bokslutsdispositioner och skatt uppgick till -56 Mkr. Det belastas med reservering för förluster i pågående produktion med 22 Mkr.

1978 års reparationsmarknad har ytterligare försämrats i jämförelse med 1977. Detta innebar att produktionsvolymen inte kunde beläggas i erforderlig utsträckning. Under andra halvåret kunde dock bortfallet till största delen kompenseras genom tidigare tagna order på tre akterskepp.

Tre stålponter har kontrakterats under året. En av dessa levererades 1978 och de två övriga färdigställs under första halvåret 1979.

Med undantag för pontontillverkning förmådde prisnivån inte täcka varvets självkostnad.

## Personal

Personalomsättningen har varit mycket låg under 1978 och i stort sett endast bestått av pensionsavgångar. Företagets personalstyrka har under året minskat från 554 anställda till 498.

## Produktutveckling

I samarbete med andra svenska företag har arbetet med att utveckla en marin miljövårdsanläggning fortsatt. Medel har bl. a. erhållits från STU för tillverkning av en s. k. skimmer för uppsamling av olja från förorenat vatten.

## Nedläggning av verksamheten

De senaste årens resultatutveckling har varit mycket ogynnsam. Den lokala reparationsmarknaden är volymmässigt begränsad och ojämnt fördelad över året.

Möjligheterna att balansera ofrånkomliga beläggingsvariationer med allmän verkstadsproduktion har hittills varit små på grund av konjunkturläget på den inhemska marknaden.

När det gäller nybyggnadsverksamheten kan konstateras att produktionen av tre - efter företagets kapacitet - stora produkttankers samt i mindre omfattning ett antal mindre fartyg starkt bidragit till företagets stora förluster under perioden 1974-78.

Mot denna bakgrund har enligt direktiv från koncernledningen under hösten 1978 MBL-förhandlingar inletts med sikte på en total nedläggning av verksamheten vid Finnboda.

## Kommission för mindre och medelstora varv

I samband med behandlingen av varvpropositionen i december 1978 beslöt riksdagen att en särskild kommission skulle tillsättas för att utarbeta ett förslag rörande de mindre och medelstora varvens strukturutveckling. Det fastslogs då också att verksamheten vid Götaverken Finnboda AB liksom vid övriga mindre och medelstora varv bör fortsätta tills statsmakterna har fattat beslut om denna varvsgrupps framtida struktur.

För 1979 förutses en fortsatt otillfredsställande kostnadstäckning. Förlusten kommer dock avsevärt att minska gentemot 1978.

## Eriksberg

Den av riksdagen 1976 beslutade successiva avvecklingen av nybyggnadsverksamheten vid Eriksberg slutfördes till stora delar under 1978. De två under året levererade 409 000-tonnarna var de sista enheterna i orderboken samtidigt som de var de största nybyggena i varvets historia. Vid årsskiftet återstod dock att färdigställa en produkttanker på ca 31 000 dwt, byggd för egen räkning. Detta fartyg sjösattes i februari 1979 och är leveransklart under våren. Därmed avslutas en drygt 105-årig skeppsbyggnadsepok vid Eriksberg. Den inleddes 1873 med bogserbåten "Aktiv" och kom att omfatta över 600 fartyg om totalt ca 13 miljoner dwt.

## Leveranser

- 1978 års leveranser omfattade fyra fartyg om sammanlagt 986 800 dwt.
- M/S "Columbialand" (31 900 dwt isförstärkt bulkfartyg) till Broströms Rederi AB, Göteborg.
  - M/T "Houston Getty" (136 100 dwt) till Getty Marine Corporation, Monrovia.
  - T/T "Nai Genova" (409 400 dwt) till Navigazione Alta Italia S.p.A., Genua.
  - T/T "Nai Superba" (409 400 dwt) till Navigazione Alta Italia S.p.A., Genua.

Tankfartyget "Houston Getty" (varvets nyb.nr 678) hade färdigställts redan 1975. Det kunde emellertid då inte levereras på grund av beställarens insolvens. Sedan det ursprungliga kontraktet hävts levererades fartyget under våren 1978 till ny beställare.

## Årets resultat

Resultatet före bokslutsdispositioner och skatt uppgick till - 224 Mkr. Därvid har förlusttäckningsmedel från svenska staten påverkat positivt med 167 Mkr och en positiv effekt om 39 Mkr erhållits genom upplösning av reserveringar för förlustrisker i pågående produktion. Resultatet har belastats med 179 Mkr avseende reservering för kundfordringsrisker samt med 46 Mkr för valutaförluster. Investeringarna på 38 Mkr avser i huvudsak Projekt Lindholmen AB.

## Avveckling

Under året överfördes från Eriksberg till koncernens övriga bolag i Göteborg 1 387 personer. Vid årsskiftet 1978-79 var omkring 500 personer fortfarande verksamma vid företaget. För samtliga är den nya placeringen fastställd och överflyttning sker successivt under första halvåret 1979. En mindre personalstyrka kommer dock även fortsättningsvis att vara kvar i bolaget för att handlägga frågor rörande Eriksbergs affärsverksamhet samt för förvaltning och underhåll av anläggningarna.

Den successiva avvecklingen av Eriksberg utgör den största företagsnedläggning som hittills förekommit i svenskt näringsliv. I enlighet med riksdagsbeslut har denna nu i stort slutförts och all nybyggnadsverksamhet i Göteborg koncentrerats till Götaverken Arendal.

Totalt har omkring 4 750 personer berörts av den omställningsprocess som pågått under de senaste tre åren. Av dessa har 2 927 personer överförts till andra bolag i Svenska Varv-koncernen t. o. m. mars 1979.

Genom naturlig avgång har 1 448 personer lämnat Eriksberg, 212 personer har förtidspensionerats och 34 har sagts upp. Ytterligare 240 personer har sagts upp på övriga Svenska Varvenheter i Göteborg.

#### Överförda från Eriksberg (per 1979-03-31)

Mottagande bolag	Antal
Götaverken Arendal	1 235
Götaverken Cityvarvet	885
Götaverken Motor	344
Götaverken Ångteknik	80
Calor-Celsius	44
Götaverken Modul <sup>1</sup>	281
Övriga koncernbolag	58
	<hr/> 2 927

<sup>1</sup> Dotterbolag till Eriksberg.

Under 1979 överföres ytterligare 86 personer, varefter i Eriksbergs förvaltningsorganisation kvarstår 60 personer.

#### Dotterbolag

Efterhand som nybyggnadsverksamheten minskat har Eriksberg utnyttjat ledig kapacitet, främst inom träverkstad och utrustningsplåtslageri, för produktion till beställare såväl inom som utom koncernen. Bl. a. har verksamheten omfattat ett stort antal moduluppygda transportabla förläggningenheter för i första hand offshore-industrin. För att fortsätta och vidareutveckla denna verksamhet med lämpliga produkter har bildats ett dotterbolag, *Götaverken Modul AB*. Detta bolag startade sin verksamhet den 1 januari 1979 med ca 275 anställda.

#### Zenit

Rederi AB Zenit, som bildades 1932 som dotterbolag till AB Götaverken, handhar från 1977 huvuddelen av Svenska Varvs rederiverksamhet.

Sedan 1970 har Zenit ägt aktier i Team-Ship Holding Co Ltd, som nu äger åtta OBO-fartyg, levererade från Götaverken Arendal AB och Götaverken Öresundsvarvet AB. Dotterbolaget Rederi AB Ejdern är delägare i fem produkttankfartyg, levererade från Eriksbergs Mek. Verkstads AB.

Senare års fartygsengagemang har huvudsakligen sin grund i den svaga fraktmarknaden, vilken medfört att beställare hävt kontrakt eller inte förmått infria kreditåtaganden.

#### Årets resultat

Årets resultat före bokslutsdispositioner och skatt uppgick till -119 Mkr. Resultatet speglar den dåliga fraktmarknad som rådde under större delen av året.

#### Verksamheten

Zenits verksamhet består i att ekonomiskt och tekniskt kontrollera drift och befraktning av de fartyg och fartygsandelar som bolaget har intressen

i. Det är också bolagets uppgift att kontinuerligt följa utvecklingen på fraktmarknaden och andrahandsmarknaden för fartyg för att kunna avyttra ägarintressen vid rätt tidpunkt och på fördelaktigaste sätt.

Fartygen sköts och bemannas i de flesta fall genom respektive huvudredarens försorg. För fartygens operation, befraktning och marknadsföring har Zenit aktivt verkat för att samtliga de OBO-fartyg som bolaget äger del i sammanförts i en samseglingspool, kallad Sea Team OBOS. Samseglingen omfattar för närvarande 21 fartyg, varav Zenit har ägarintressen i 13. Fartygen sysselsätts såväl på torrlast- som på tankmarknaden, varför ballastresorna kan minskas avsevärt. Samseglingen administreras av A/S Sea Team, Oslo. Detta företag är sedan starten helt specialiserat på marknadsföring av OBO-fartyg och har därför en särställning för detta speciella tonnage. Zenit har varit delägare i A/S Sea Team sedan bolaget bildades 1970 och idag är Zenits ägarandel 42,5 procent. För Zenits engagemang i produkttankfartyg har på motsvarande sätt bildats en samsegling med åtta fartyg, av vilka Zenit har intressen i sex. Samseglingen administreras av Ole Schröder & Co A/S, Oslo, som sedan ca 30 år specialiserat sig på drift och marknadsföring av produkttankfartyg.

Beroende på ursprungliga ägarintressen i de fartyg som hittills tillförts Zenit har det varit naturligt för bolaget att huvudsakligen samarbeta med norska rederier. Ett utökad samarbete med svenska rederier eftersträvas.

Efter årsskiftet har Zenit tagit leverans av ett PROBO-fartyg på ca 130 000 dwt från Götaverken Arendal AB. Fartyget, M/S "Norrländ", bemannas och drivs av Broströms Rederi AB. Zenit och Broströms Rederi AB har vidare i april 1979 träffat preliminärt avtal att gemensamt från Eriksberg Mek. Verkstads AB förvärva en produkttanker om 31 000 dwt med nybyggnadsnummer 708. Nybygget väntas bli levererat under juni och skall segla under svensk flagg. I avtalet ingår vidare att Zenit förvärvar en andel i det Broströmsägda OBO-fartyget M/S "Silverland" om 102 000 dwt.

Enligt principavtalet av den 30 mars 1977 mellan staten, Saléninvest AB och AB Götaverken har Salénrederierna AB tillsammans med Zenit tecknat order på sex kylfartyg. Fartygen levereras från Götaverken Arendal AB och Götaverken Öresundsvarvet AB under 1979-1980. De kommer att drivas av Salénrederierna AB och ägas av Salénrederierna till 51 procent och av Zenit till 49 procent. Option föreligger för båda parter att fem år från respektive fartygs leveranstidpunkt överföra Zenits andelar i fartygen till Salénrederierna. För att särskilja kylfartygsengagemanget från övriga fartygsengagemang har bildats ett särskilt dotterbolag - Zenit Kylfinans AB - som kommer att äga andelarna i kylfartygen. Fyra av fartygen har levererats efter årsskiftet, M/S "Winter Moon" och M/S "Winter Star" från Götaverken Arendal AB och M/S "Winter Water" och M/S "Winter Wave" från Götaverken Öresundsvarvet AB.

Under förutsättning att riksdagen beslutar enligt regeringens proposition 1978/79: 124 kommer Kockums rederiverksamhet i juni 1979 att samordnas med verksamheten i Zenit.

De delägda bolagen Koncern-Ship Holding Co Ltd, A/S Havprins, partrederiet Varvara och partrederiet Viscaya ingår inte i koncernredovisningen (se tabell). Den ekonomiska ställningen i dessa bolag är dock sådan att ett väsentligt beroende föreligger i förhållande till Zenit. Finansiella förutsättningar för verksamheten under 1978 har skapats genom att bolaget lämnat likviditetstillskott. Reserveringar för dessa tillskott har gjorts i Zenits bokslut. Övriga delägare har inte gjort motsvarande tillskott varför Zenit svarat för totala erforderliga likviditetstillskott, varav en stor del återförts

till Svenska Varvkoncernen i form av räntor till varven. Bolagens omsättning, resultat och ackumulerade förluster framgår av tabell.

*Zenitkoncernens fartygsengagemang via hel- och delägda bolag*

Fartygstyp	Storlek dwt ca	Antal	Andel ca	Byggnads- år	Anm.
OBO-fartyg	105 000	6	48 %	1972–1974	(1) (9)
OBO-fartyg	124 000	2	48 %	1976	(1)
OBO-fartyg	103 000	2	40 %	1973	(2) (9)
OBO-fartyg	124 000	1	40 %	1975	(3) (9)
OBO-fartyg	124 000	1	100 %	1975	(4)
PROBO-fartyg	130 000	1	100 %	1979	(5)
Produkttankfartyg	34 000	4	35 %	1974–1975	(6)
Produkttankfartyg	32 000	1	61 %	1977	(6)
Produkttankfartyg	32 000	2	100 %	1977	(7)
Kylfartyg	15 000	4	49 %	1979	(8)

(1) Ägs av dotterbolag till Team-Ship Holding Co Ltd, Guernsey, i vilka Rederi AB Zenit äger ca 48 %. De två 124 000 tons-fartygen har levererats under 1978 från Götaverken Öresundsvarvet AB.

(2) Ägs av de norska kommanditbolagen K/S A/S Varvara-Viscaya & Co I och K/S A/S Varvara-Viscaya & Co II, Oslo. Rederi AB Zenit äger sammanlagt ca 40 % i dessa bolag.

(3) Ägs av A/S Havprins, Oslo, vari Rederi AB Zenit äger 40 %.

(4) Ägs av Nordic Sky Shipping Ltd, London, som är helägt av Rederi AB Zenit.

(5) Fartyget har levererats från Götaverken Arendal AB den 6 april 1979 till ett dotterbolag till Rederi AB Zenit, Zenit O.B.O. AB. (PROBO-kombinationsfartyg för råolja eller oljeprodukter och bulklastar inklusive malm.)

(6) Andelarna i dessa fartyg ägs av Rederi AB Ejdern, Göteborg. Resterande 65 % respektive 39 % ägs av Ole Schröder-bolagen, Oslo, respektive Broströms Rederi AB, Göteborg. Aktierna i Rederi AB Ejdern har förvärvats från Eriksbergs Mek. Verkstads AB per 1 januari 1978.

(7) Ägs av Nordic Aurora Shipping Ltd, London respektive Nordic Breeze Shipping Ltd, London. Båda bolagen är helägda av Rederi AB Zenit.

(8) Ägs av Zenit Kylfinans AB, Göteborg tillsammans med Salénrederierna AB, Stockholm. Zenit Kylfinans AB är helägt av Rederi AB Zenit. Fartygen har levererats efter årsskiftet från Götaverken Arendal AB och Götaverken Öresundsvarvet AB. Ytterligare två fartyg kommer att levereras under 1979–1980.

(9) Ägarbolagen till dessa fartyg ingår inte i koncernredovisningen. De två OBO-fartygen (1) ägs av Team-Ship VII Ltd och detta bolag ingår i koncernredovisningen beroende på mellanvarande avtal.

Tkr	Omsättning	Resultat efter räntor och avskrivningar	Eget kapital
Team-Ship Holding Co Ltd	60 179	-55 015	- 128 363
A/S Havprins	9 034	-22 884	- 51 656
Partrederiet Varvara	10 047	- 5 979	- 9 400
Partrederiet Viscaya	10 125	- 5 277	- 11 729

### Marknaden

Inledningen av 1978 innebar mycket låga fraktrater för OBO-tonnaget – marknaden för såväl bulk- som tanktonnage var mycket svag. Med början i april förbättrades bulkmarknaden väsentligt och i augusti sågs de första tecknen till den uppgång i tankmarknaden som skulle bli utmärkande för hösten 1978.

Andrahandsmarknaden för fartyg påverkades av fraktmarknaden och av bedömningar om framtiden. Under sommaren 1978 nåddes sannolikt botten på andrahandsmarknaden för bulk- och tankfartyg. Den markanta uppgång på tankmarknaden som skedde under hösten påverkade positivt värdena för såväl OBO- som produkttanktonnaget.

### Framtidsutsikter

Frakterna för bolagets OBO-tonnage beräknas under 1979 ligga på en högre nivå än genomsnittet för 1978. En successiv förbättring under de närmaste tre åren är sannolik. För produkttankfartygen finns det anledning att anta fraktnivåer under 1979 som ger full täckning för fartygens kapitalkostnader.

För första kvartalet 1979 har resultatet för OBO-fartygen täckt driftskostnader och räntor medan resultatet för produkttankfartygen täckt såväl driftskostnader, räntor som avskrivningar.

Förväntningarna på en successivt förbättrad fraktmarknad grundar sig på bedömningar om framtida balans mellan utbud och efterfrågan på denna marknad – för närvarande karaktäriseras den allmänt av ett tonnageöverskott. För produkttankfartyg bedöms dock marknadsbalans vara tämligen nära förestående. För OBO-tonnage torde balanstidpunkten ligga längre bort men balans inom de närmaste tre åren är fullt möjlig. Avyttringen av ägarintressena kommer att ske med hänsyn bland annat till hur marknaden utvecklas.

Resultatet för 1979 avseende produkttank- och OBO-fartyg bedöms bli avsevärt bättre än 1978.

### Koncernens övriga rederi- och fartygsengagemang

Utöver Rederi AB Zenit har också Uddevallavarvet AB och Götaverken Cityvarvet AB rederi- och fartygsengagemang. Uddevallavarvet har andelar i 10 tank- och 1 bulkfartyg. Götaverken Cityvarvet äger ett dykservicefartyg som under året återtagits för att skydda en i samband med ombyggnad av fartyget uppkommen fordran.

Fartygstyp	Storlek dwt ca	Antal	Andel	Byggnads- år	Anm.
Turbintankfartyg	499 000	1	25 %	1978	(1)
Turbintankfartyg	233 000	1	100 %	1974	(2)
Turbintankfartyg	232 000	1	13 %	1976	(3)
Motortankfartyg	128 000	5	40 %	1975–1977	(4)
Motortankfartyg	128 000	1	40 %	1978	(5)
Motortankfartyg	128 000	1	35 %	1979	(5)
Bulklastfartyg	119 000	1	25 %	1977	(5)
Dykservicefartyg	13 000	1	100 %	1976	(6)

(1) Ägs av Partrederiet för T/T Nanny.

(2) Fartyget avyttrat under 1979.

(3) Ägs av I/S Norse Moutain.

(4) Ägs av Jörgen P. Jensen Rederi A/S Arendal. Ett av fartygen övertogs 1979. Dessutom äger rederiet 5% i ett lika stort motortankfartyg.

(5) Ägs av K/S Rasmussen Teamships A/S, Kristiansand.

(6) Fartyget under försäljning.

## Calor-Celsius

Calor-Celsius är ett av Europas största installationsföretag med dotterbolag i Norge, Danmark, Finland och Västtyskland. Produktprogrammet omfattar rör- och elinstallationer av alla slag i såväl bostäder och sjukhus som industrianläggningar.

Företaget har under året ytterligare stärkt sin ställning som landets ledande industrirörinstallatör med stora uppdrag för såväl cellulosaindustrin som den petrokemiska sektorn. Också när det gäller sprinklersystem för brandskydd har Calor-Celsius med de finska och danska dotterbolagen en ledande position.

Dotterbolaget Celsius Vent AB marknadsför och installerar avgasutslutningsystem för bil- och svetsavgaser. Företaget har under året haft betydande säljframgångar i Västtyskland.

Genom dotterbolaget AB Centralsug säljs och installeras automatiska sopsugsystem och dammsugningsanläggningar över hela världen.

Av koncernens totala omsättning på 804 Mkr svarade rörinstallationer i Sverige för 74 %, elinstallationer för 10, utländska dotterbolag för 14 och svenska dotterbolag för 2 procent. Utlandsfaktureringen inkl. exporten från Sverige uppgick totalt till 158 Mkr, dvs 20 %.

Bland under året pågående installationsarbeten kan nämnas:

- Petrokemisk anläggning för Beroxo AB i Stenungsund (rör)
- Bostadsområde i Västerås - 170 villor för AB Skånska Cementgjuteriet (rör)
- Bostadsområde i Kista, Stockholm - 2 465 lägenheter för Platzer Bygg AB (rör)
- Centrallasarettet i Karlskrona (rör)
- Hotellbygge i Leningrad för AB Skånska Cementgjuteriet (rör)
- Pappersmaskin för Hylte Bruk (el)
- Oljeplattform för Stord Verft A/S, Norge (el)
- Karlstad Centrallasarett (sopsugsystem, rör)
- Olympiabyn i Moskva (dammsugsystem)
- Kärnkraftverk för Asea-Atom, Olkiluoto, Finland (rör)
- Bryggeri i Fredericia för De Forenede Bryggerier A/S, Danmark (rör)
- Petrokemisk anläggning för Linde AG i Rönningen, Norge (rör).

## Årets resultat

Koncernens resultat före bokslutsdispositioner och skatt uppgick till -2 Mkr. Resultatet försämrades jämfört med föregående år på grund av betydande kostnader i samband med omstrukturering av moderbolagets verksamhet. Såväl den svenska rörverksamheten som moderbolagets utlandsverksamhet gav tillfredsställande resultat. Resultatutvecklingen för några av dotterbolagen var dock under 1978 otillfredsställande.

Det låga bostadsbyggandet i Sverige jämte industrins vikande investeringsvilja innebar att produktionsvolymen i Sverige minskade med 8 procent. Denna nedgång kompenseras till stor del av ökad produktion i utlandet bl. a. genom förvärv av Danmarks största rörentreprenadföretag Ludvigsen & Hermann A/S med 370 anställda.

Koncernens orderingång exkl. servicearbeten uppgick till ett värde av 609 Mkr jämfört med 491 Mkr 1977. Av den totala ökningen på 118 Mkr svarade dotterbolagen för 50 procent.

Investeringarna på totalt 29 Mkr, vilka till övervägande del skett genom företagsförvärv fördelades på investeringar i aktier och andelar 8 Mkr, fastigheter 16 Mkr samt i maskiner och verktyg 5 Mkr.

### Verksamheten

Elinstallationsverksamheten inom Calor-Celsius har historiskt bidragit med avsevärda förluster. Under året har emellertid en koncentration till större filialenheter genomförts och ett stort antal mindre filialer främst i södra Sverige har avvecklats.

Antalet anställda inom eldivisionen har därigenom minskat med 190. På rörsidan har samtidigt antalet anställda ökat med 450, främst genom förvärv av företag. Totalt har antalet anställda ökat med 276 till 3 260.

Genom förvärv av nya företag har möjlighet givits till etablering på nya marknader främst utomlands men även i Sverige. Bearbetningen av utlandsmarknaden har dessutom intensifierats under året för att kompensera produktionsbortfallet i Sverige. Tyngdpunkten ligger på marknaderna i Mellanöstern och Öst-Europa.

Centralsug-gruppen, som haft en otillfredsställande utveckling, har delvis omorganiserats och anpassats till en lägre verksamhetsvolym.

Under året har samtidigt ett nytt företag bildats, AB Värme & Energi-kontroll (ABVEK), vars verksamhet omfattar värme- och energimätning.

### Framtidsutsikter

Under 1979 förutses i Sverige en uppgång inom vvs-området medan endast en svag förbättring är trolig inom industrisektorn. För Calor-Celsiuskoncernen förutses en ökning av produktionsvolymen med mer än 10%, beroende dels på några större svenska industriorder och dels på ökad volym i de utländska dotterbolagen.

Koncernens resultat 1979 förväntas genom den ökade produktionsvolymen och den genomförda omstruktureringen av elverksamheten bli klart bättre än 1978.

### Götaverken Ångteknik

Götaverken Ångteknik AB med verkstadsanläggningar i Göteborg och Gävle tillverkar och monterar återvinningsanläggningar för cellulosaindustrin, kraftverks pannor, industriångpannor och marinpannor. Produktprogrammet omfattar också tillverkning och montage av komponenter jämte revisionsarbeten inom energi- och petrokemiområdena.

Företaget har ökat sin inriktning mot export och leveranser av nyckelfärdiga anläggningar. En ytterligare breddning av produktprogrammet eftersträvas för att minska beroendet av den skandinaviska cellulosaindustrins investeringar.

Bland leveranserna under 1978 kan nämnas

- ett sodahuspaket till MoDoCell AB, Husumfabriken.
- ombyggnad av en sodapanna till barkpanna för Stora Kopparbergs Bergslags AB, Skutskärsverken.
- ombyggnad av en sodapanna för Oulu Osakeyhtiö, Finland.

## Årets resultat

Resultatet före bokslutsdispositioner och skatt, 8 Mkr, påverkades av en låg fakturering jämte ett lågt kapacitetsutnyttjande.

Detta har delvis kunnat kompenseras av genomförda besparingsåtgärder.

Årets investeringar uppgick till 6 Mkr och fördelades på aktier 4 Mkr samt ersättningar eller kompletteringar av den maskinella utrustningen 2 Mkr.

## Marknad

Investeringarna inom cellulosaindustrin i Skandinavien begränsas av bristen på råvara. Huvuddelen av investeringarna kommer att avse ombyggnad och kompletteringar av befintliga anläggningar. Den begynnade konjunkturuppgången bedöms dock kunna positivt påverka investeringsbenägenheten.

Huvuddelen av projekten inom cellulosaindustrin kan förväntas komma på exportmarknaderna, där ett flertal aktuella projekt finns. Konkurrensen om dessa projekt kommer främst från kanadensiska och finländska leverantörer.

Osäkerheten om den framtida energipolitiken i Sverige har medfört en låg investeringsnivå inom energisektorn. För Götaverken Ångteknik är investeringar i utbyggd kraftvärme och kärnkraft av stort intresse.

Under året har framtagits projekt avseende dels plattformsbaserade kemiska massafabriker och dels plattformsbaserade termomekaniska pappersfabriker.

Sådana anläggningar bedöms ha goda marknadsförutsättningar och under 1979 sker en intensifierad marknadsföring av dessa projekt.

För att intensifiera försäljningsansträngningarna i Nordamerika bildades under 1978 ett försäljningsbolag i Kanada.

## Order

Orderingången uppgick under 1978 till ett värde av 364 Mkr, en ökning med 231 Mkr jämfört med 1977. Ökningen har uppnåtts genom företagets exportansträngningar och breddning av verksamheten mot större paketåtaganden. Order har bl. a. erhållits på en sodapanna till Natron Maglaj i Jugoslavien, en sodapanna och en barkpanna till Alto Parana i Argentina samt sodahuspaket till Karlsborgs Bruk och Eds Cellulosafabrik. En komplett nyckelfärdig anläggning för destruktion av kemiskt avfall finns i beställning från Svensk Avfallskonvertering AB. I början av 1979 har order erhållits på ett kraftvärmeverk till Sundsvalls kommun.

## Brasilien-verksamheten

Under 1978 flyttades företagets verksamhet i Brasilien över till det nybildade delägda tillverkningsbolaget Götaverken Industria e Comercio Ltda. Det helägda dotterbolaget Götaverken Ångteknik do Brasil fungerar i fortsättningen som ett holdingbolag.

Investeringen i den nya fabriksanläggningen i Resende på totalt 40 Mkr har i huvudsak färdigställts under 1978. I början av 1979 var ca 90 perso-

ner, varav 10 svenskar sysselsatta i den brasilianska verksamheten. Företaget har främst resurser att sälja och tillverka återvinningsanläggningar för cellulosaindustrin samt olika typer av ångpannor. Konstruktionsarbetet kommer delvis att ske i Sverige. Försäljningsansträngningarna har intensifierats och ett flertal projekt är aktuella för upphandling.

### **Avtal med AB Svenska Maskinverken**

Götaverken Ångteknik har i början av 1979 träffat avtal om förvärv av Svenska Maskinverkens rörelse. Avsikten är att härigenom få ett komplett produktprogram för skog och energi med möjligheter till effektivare marknadsföring, produktutveckling och produktion. Detta ger företaget bättre möjligheter att hävda sig på den internationella marknaden.

### **Framtidsutsikter**

Orderingången under 1978 ger en basbeläggning under 1979. Den förväntade orderingången medför en ökad beläggning i verkstäderna, varför en ökning av antalet anställda förutses.

Faktureringen under 1979 blir låg då resultatavräkning för de flesta projekt sker först under 1980 eller 1981. Detta i kombination med en svag prisnivå på grund av överkapacitet i branschen begränsar den positiva effekten av ett högre kapacitetsutnyttjande.

1979 års resultat väntas komma att ligga under årets nivå.

Förvärvet av Svenska Maskinverkens rörelse kommer efter genomförd samordning att positivt påverka resultatet. Första året kommer att belastas av erforderliga struktureringskostnader.

### **Götaverken Motor**

Götaverken Motor AB:s verksamhet har hittills främst varit inriktad på tillverkning av huvudmotorer för fartyg byggda vid Götaverken Arendal och Götaverken Öresundsvarvet. Därtill kommer försäljning av reservdelar och teknisk service för fartygsmotorer.

I samband med den successiva avvecklingen av nybyggnadsverksamheten vid Eriksbergs Mek. Verkstads AB övertog Götaverken Motor under 1977 ansvaret för maskinverkstaden där. Under 1977–78 överfördes större delen av personalen vid Eriksbergs maskinverkstad till Götaverken Motor, liksom delar av maskinparken.

Under 1978 minskade behovet av huvudmotorer vid koncernens nybyggnadsvarv snabbare än vad som förutsågs 1977. Som följd härav hade företaget under året betydande sysselsättningsproblem, vilka endast delvis kunde kompenseras med hjälp av andra verksamheter såsom legoarbeten och tillverkning av nya produkter, vilka svarade för ca 20% av årets beläggning.

10 huvudmotorer med en sammanlagd effekt av 119 000 kW (160 000 hästkrafter) levererades under året till nybyggnadsvarven.

### **Årets resultat**

Under året minskade verksamhetsvolymen när det gäller marina dieselmotorer med drygt 30%. Efterfrågan blev också lägre än beräknat på

reservdelar och teknisk service. På marknaden för underleveranser var prisläget pressat.

Resultatet före bokslutsdispositioner och skatt uppgick till -8 Mkr. Resultatet har belastats med en extraordinär nedskrivning av anläggningar med 12 Mkr.

Årets investeringar uppgick till 9 Mkr och avsåg främst maskinutrustning från Eriksberg.

### Verksamhet och utveckling

Till följd av de stora investeringar som genomfördes under perioden 1973-76 är företagets maskinpark av hög standard och verkstäderna har stor lyftkapacitet. Därtill kommer att Götaverken Motors personal har god utbildning och stor erfarenhet av såväl lätt som tung bearbetning liksom av komplicerat montage. Inom svetsområdet har under 1978 såväl kompetens som kapacitet förstärkts.

För att anpassa företaget till en framtida lägre volym har under året en ny organisation genomförts. Marknadsföringsfunktionen har förstärkts för att möta kraven i samband med strävandena att bredda verksamheten.

Det tidigare inom koncernen delägda EGG Singapore Pte Ltd. i Singapore har förvärvats, varigenom en stabilare bas skapats för företagets marknadsföring av reservdelar och teknisk service i Fjärran Östern.

Ansträngningarna att utveckla nya produkter fortgår. Som ett resultat av denna verksamhet har offert på en prototyp för ett vindkraftverk inlämnats till Nämnden för Energiproduktionsforskning. Ett annat större projekt avser utveckling av en unik rörkoppling, som avses lanseras under 1979.

I samband med koncernens satsning på prefabricerade fabriksanläggningar har kunnande utvecklats när det gäller värmeväxlare och andra processkomponenter, som nu ingår i Motors produktprogram. Vidare finns på produktprogrammet expansionsbultsystem och andra hydraulikprodukter liksom licenstillverkade verktygsmaskiner.

### Order

Beställning har under 1978 erhållits på fem fartygsmotorer om totalt 67 350 kW (91 600 hästkrafter). Vidare har Götaverken Motor i internationell konkurrens tecknat en order på motorer till ett dieselkraftverk i Liberia. Anläggningen får en effekt på 27,5 MW. Denna beställning bedöms viktig som referensobjekt vid den fortsatta bearbetningen av marknaden för dieselkraftverk, vilken är under tillväxt. Den aktuella beställningen kommer under 1979 att belägga företagets kapacitet till ca 15%.

Av stor principiell betydelse är även de serviceavtal som under året tecknats med Broströms Rederi AB. De avser underhållsarbeten och reservdelsförsörjning under fem år för huvudmotorerna i sex av rederiets nya fartyg.

### Framtidsutsikter

De närmaste åren förutses en fortsatt minskning av produktionsvolymen, vilket får en negativ inverkan på resultatet. Den inledda omorienteringen mot nya produkter och marknader kommer att minska beroendet av

koncernens fartygstillverkning. Ekonomiskt stöd för produktutveckling kommer dock att erfordras under en övergångsperiod.

### **Götaverken Aluminium**

Götaverken Aluminium AB (GÖTAL) bearbetar aluminium från göt till färdiga produkter. Företaget är organiserat i två divisioner – Profil Aluminium, som pressar, anodiserar och bearbetar aluminiumprofiler samt Bygg Aluminium, som tillverkar fönster, dörrar och fasader. Företaget har fabriker i Virserum och Robertsfors.

#### **Årets resultat**

Resultatet före bokslutsdispositioner och skatt uppgick till -4 Mkr. Under första kvartalet var kapacitetsutnyttjandet lågt. På årsbasis beräknas 80% av tillgänglig kapacitet ha utnyttjats. Resultatet påverkades negativt framför allt av den dåliga beläggningen i början av året samt av kostnader för intrimning av produktionen på Profil Aluminium. Resultatet för Bygg Aluminium var positivt. Orderstocken var vid årets utgång god.

Årets investeringar på 2 Mkr avser vissa maskininvesteringar i pressverket och en tillverkningsline för isolerade aluminiumfönster, en ny produkt.

#### **Marknad**

Den svaga orderingången under slutet av 1977 och början av 1978 har successivt förbättrats. Den svenska profilmarknaden som 1977 uppskattades till ca 26000 ton beräknas 1978 ha stagnerat på denna nivå. Profil Aluminium uppnådde under sitt andra verksamhetsår en marknadsandel i Sverige på 6 procent och 1 600 ton aluminiumprofiler levererades. Dessutom exporterades 200 ton profiler. Prisnivån var under året pressad främst från utländska tillverkare, som har en marknadsandel av ca 30%.

Bygg Aluminiums konkurrenssituation har under året förbättrats. Detta har sin grund i den reducering av den svenska tillverkningskapaciteten som skett. Ansträngningarna att öka exportandelen har som nämnts intensifierats och flera intressanta projekt är aktuella.

Bland större leveranser kan nämnas ett under 1978 färdigställt fasadarbete på ca 5 Mkr till ett hotellbygge i Leningrad i Skånska Cementgjuteriets regi.

#### **Framtidsutsikter**

Aluminiumförbrukningens utveckling framöver kan relateras till materialets användning inom bil-, förpacknings-, el-, och byggindustrin. En ökad användning av aluminiumprofiler kan förutses både i Sverige och utomlands. Materialets egenskaper, framför allt dess lätthet och underhållsfrihet, gör att aluminiumprofiler på ett ekonomiskt sätt kan ersätta andra material.

Inom byggnadsindustrin kommer aluminium att spela en allt större roll genom de ökade kraven på underhållsfrihet. Götaverken Aluminiums produktutveckling är främst inriktad på denna marknad. Därför läggs stora ansträngningar och kostnader ned på att fullfölja den under 1977 inledda

utvecklingen av isolerade byggprodukter, bland vilka ingår det nya VENTAI-fönstret. Vidare lanserar företaget ett nytt isolerat väggsystem för industrihallar.

För 1979 förväntas ett bättre resultat än 1978, till följd av bättre kapacitetsutnyttjande och lägre produktionskostnader vid Profil Aluminium. Omställningen beräknas öka väsentligt.

### Svenska Varv Utveckling

Svenska Varv Utveckling AB, som bildades 1977, koncentrerar nu sin verksamhet mot projektering och marknadsföring av prefabricerade processanläggningar. Inom detta område har bolaget sedan starten bedrivit ett intensivt utvecklingsarbete. Under 1979 kommer övriga projekt att successivt överföras till koncernens producerande bolag. I samband med denna renodling av verksamhetsinriktningen kommer en ny koncernstab, Koncernutveckling, att byggas upp inom Svenska Varv AB. Staben skall på koncernnivå svara för affärsutvecklings- och strukturutvecklingsfrågor.

Under 1978 har Utvecklingsbolaget arbetat mot de mål, som tidigare fastställts av koncernens styrelse och ledning. Dessa innebar att

- utveckla tekniskt och ekonomiskt bärkraftiga produktgrupper inom nya branscher och marknader och därmed bidra till en omstrukturering av den del av Svenska Varvs verksamhet som är beroende av fartygsmarknaden
- genom teknisk och kommersiell kraftsamling identifiera och utveckla nya marknader samt genomföra stora nya projekt
- stödja övriga koncernbolags strävanden att diversifiera sin verksamhet.

Under 1978 ansvarade Svenska Varv Utveckling AB:s styrelse för medelsfördelning för alternativ produktion till övriga bolag inom Svenska Varvkoncernen. Detta skedde inom en av Svenska Varv AB:s styrelse fastställd anslagsram som omfattade 49 Mkr.

Antalet anställda har under året ökat från 25 till drygt 40 personer. Personalen består huvudsakligen av tekniker, ekonomer och marknadsförare som till största delen rekryterats inom koncernen och därför har erfarenheter och kunnande om Svenska Varvs producerande bolag och resurser.

Utvecklingsbolagets verksamhet under 1978 har finansierats av moderbolaget. De totala kostnaderna under 1978 uppgick till ca 25 Mkr, varav drygt 15 Mkr använts för utveckling och marknadsföring av prefabricerade petrokemiska industrianläggningar.

Under våren 1978 förvärvade Svenska Varv Utveckling AB den rörelse som tidigare bedrivits av Salén & Wicander Terminalsystem AB och bildade i samband härmed dotterbolaget MariTerm AB för marknadsföring av hamnterminalsystem, flytande hamnar, ro/ro-ramper, etc.

### Petrokemi

Huvuddelen av resurserna har under året ägnats åt vidareutveckling och marknadsföring av prefabricerade petrokemiska processanläggningar i samarbete med det danska ingenjörsföretaget Haldor Topsøe A/S. I mitten av november tecknades avtal med Pakistan Ajman Fertilizer Corp., om leverans av en ammoniak/urea-anläggning till Pakistan för en total order-

summa om ca 1,5 miljarder svenska kronor. Anläggningen kommer att produceras vid Götaverken Arendal AB.

Utöver ammoniak/urea-anläggningar pågår också utvecklingsarbete för metanolfabriker, gasfraktioneringsanläggningar. LPG-anläggningar m. m. Sådana anläggningar bedöms liksom ammoniak/urea ha en växande marknadspotential.

### **Energi**

På energiområdet pågår utveckling av pråmbaserade dieselmotorkraftverk i samarbete med Götaverken Motor, pråmbaserade avsaltningsanläggningar i kombination med kraftverk tillsammans med Götaverken Öresundsvarvet, containerbaserade mindre avsaltningsanläggningar i samarbete med Götaverken Motor samt ett projekt inom kolhanteringsområde i samarbete med Götaverken Öresundsvarvet. Dessutom drivs ett antal mindre projekt med externa samarbetspartners inom solenergiområdet.

### **Livsmedel**

Inom livsmedelssektorn marknadsför Utvecklingsbolaget spannmålssilos på licens av Ingenjörfirman Nils Weibull i Hässleholm. Ett projekt för tillverkning och marknadsföring av kompletta sockerfabriker har startats under 1978 med externa samarbetspartners – och drivs för närvarande av Götaverken Öresundsvarvet.

### **Avfallshantering**

Inom avfallshanteringsområdet driver Götaverken Sölvesborg i samarbete med Utvecklingsbolaget ett projekt för kompletta kommunala avloppsreningsverk. Utvecklingsbolaget är också engagerat i projekt för tillvaratagande av avloppsslam.

Utöver nämnda projekt har under 1978 ett stort antal förslag och idéer värderats och bearbetats. Vissa produktidéer har omgående vidarebefordrats till andra bolag inom koncernen medan andra projekt drivs med vissa insatser från Utvecklingsbolaget i samarbete med övriga koncernbolag.

### **Omfattande samarbete**

Svenska Varv Utveckling AB har för närvarande samarbete med ett 25-tal externa företag för utveckling och exploatering av nya produkter och affärsidéer. Intresset utifrån för samarbete med företaget på affärsmässig basis är mycket stort.

Under året har varvs- och industriföretagen i koncernen successivt etablerat speciella resurser för utveckling av alternativa produkter. Detta har avsevärt förstärkt kontakterna och samarbetet mellan Utvecklingsbolaget och de producerande företagen.

### **Verksamhetsinriktning 1979**

Under 1979 förstärks bolagets resurser inom området prefabricerade processanläggningar, där avsikten är att bygga upp en renodlad contractingverksamhet. Marknadsföringsansträngningarna kommer att intensi-

fieras och internationaliseringen av verksamheten förstärks genom att regionkontor för bolaget etableras i London, Houston, Singapore och Dubai. En förstärkning av offertorganisationen kommer också att göras i syfte att kunna tillfredsställa kundernas krav på snabba och kvalitativt väl genomarbetade offerter.

Under 1979 kommer nya projekt enbart att avse området prefabricerade anläggningar. Samtidigt kommer vissa av de projekt som nu drivs i bolagets regi att föras över till engagerade koncernbolag. Den verksamhet inom offshoreområdet som Utvecklingsbolaget drev under 1978 överfördes i november till Götaverken Arendal AB, som bildat en speciell grupp med uppgift att vidareutveckla och marknadsföra produkter inom offshoreområdet.

### Det statliga stödet till svensk varvsindustri

Under senare år har det i Sverige liksom i de flesta andra varvsnationer varit nödvändigt med ett betydande statligt stöd till varvsindustrin. Detta har i vårt land haft formen av direkt stöd till varven, indirekt stöd till andra intressenter och kreditgarantier vilket är en form av lånestöd.

Förutom kontanta medel till varven kan till det direkta stödet också räknas garantier för förlustrisker samt stöd till forskning och utveckling, utveckling av alternativa produkter samt andra speciella ändamål.

Det indirekta stödet avser kontanta medel eller motsvarande som betalas ut till andra intressenter än varven. Som en väsentlig del i denna stödform ingår avskrivningslån till svenska fartygsbeställare för nybyggen vid de svenska varven. Åtgärder för att befrämja export till utvecklingsländer är en annan del av det indirekta stödet, i vilken även ingår statens aktieförvärv i varvsföretagen och de regionalpolitiska åtgärderna på varvsorterna.

Kreditvillkoren är ett av konkurrensmedlen på den internationella fartygsmarknaden. Därför krävs det att varven har stor lånepotential. För att möjliggöra den nödvändiga upplåningen utställer staten kreditgarantier för lån såväl inom som utom landet. Kreditgarantier lämnas även till svenska beställare då avskrivningslån beviljats.

Dessa garantier innebär visserligen en potentiell förlustrisk för staten men konstruktionen av de direkta stödformerna begränsar denna risk.

För att en förlustrisk skall uppstå för staten krävs att den bakomliggande fartygssäkerhetens värde är lägre än lånet, att beställaren inte förmår infria sina förpliktelser och att varvet, som står borgen, inte har möjlighet att täcka förlusten. Värdet av fartygssäkerheten är beroende av marknadsläget. I marknadsmekanismerna finns inbyggt ett lägsta värde, som väsentligt överstiger skrotvärdet för nyare fartyg. Den teoretiska förlustrisken uppgår följaktligen aldrig till hela garantibeloppet.

En försämrad fartygsmarknad får oftast en negativ effekt på många rederiernas ekonomiska ställning. Innan Riksgäldskontoret beviljar kreditgarantier kontrollerar man beställarens solvens. Denna kontroll jämte kundernas fördelning på olika marknader innebär att statens förlustrisker begränsas.

Varvsföretagen har idag inga möjligheter att på egen hand bära förluster. I de direkta stöden till varven har emellertid avsatts ca 1 600 Mkr för detta ändamål, varför större delen av de uppenbara förlustriskerna täcks. Någon förlust har hittills aldrig behövt realiseras utöver vad som täcks av dessa medel.

## Historisk utveckling

De första statliga bidragen till svensk varvsindustri daterar sig till 1960. Då inleddes omvandlingen av Marinverkstäderna i Karlskrona till ett civilt varvsföretag, Karlskronavarvet AB.

Ekonomiska problem vid Uddevallavarvet AB ledde 1963 till att staten förvärvade aktierna i bolaget från Gustav B Thordéns stiftelse samtidigt som ytterligare medel tillskötts. Också 1965 och 1967 fick företaget kapitaltillskott från staten. De aktier (50%) som Eriksbergs Mek. Verkstads AB tecknade vid rekonstruktionen av Uddevallavarvet 1963 återköptes av staten 1971, då även ytterligare medel tillskötts.

Vid Salénrederierna AB:s rekonstruktion av AB Götaverken 1971 bidrog staten med viss räntefrihet på lånat kapital. De fördjupade problemen vid Götaverken fick till följd att lånet ombildades till aktiekapital 1975 och 1976. Salénrederiernas aktieinnehav i Götaverken förvärvades av staten 1976 och 1977.

Fram till 1974 hade visserligen de flesta större varvsföretagen i landet brottats med problem men det var först detta år som man kunde se förelöpare till den nuvarande krisen. Den 1 juli 1975 övertog staten Eriksberg. Detta övertagande följdes 1976 av riksdagsbeslutet om sammanläggning av Eriksberg med Götaverken och en successiv avveckling av varvets nybyggnadsverksamhet. Större delen av kostnaderna härför täcktes av staten genom engångsbelopp 1975 och 1977.

Mot bakgrund av den allt svårare krissituationen för varven bildades 1977 Svenska Varvkoncernen. I samband med bildandet fick koncernen kapitaltillskott, garantier för täckande av förluster vid fartygsproduktion samt bidrag för alternativ produktion och andra ändamål. Under 1978 har Svenska Varv beviljats ytterligare medel och förlustgarantier samt bidrag till alternativ produktion.

I regeringens proposition 1978/79: 124, som behandlas av riksdagen i maj 1979, föreslås förvärv av Kockums AB:s rörelse – med undantag av aktierna i Kockums Fastighets AB. Varvs- och rederiverksamheten tillförs enligt förslaget Svenska Varv medan övrig industri tillförs Statsföretag. Det 1978 beviljade lånet efterskänks och ytterligare kontanta medel tillförs liksom värdegarantier.

Riksdagen har vidare under 1970 och 1976 beslutat om stöd till skeppsteknisk forskning och utveckling.

## Stödets omfattning

Det direkta stödet till varvsindustrin framgår av tabell 1.

1977 infördes det statliga beställarstödet, vilket utökades 1978, för att ge varven större möjligheter att få beställningar från svenska rederier. Detta statliga stöd till fartygsbeställare består i regel dels av avskrivningslån och dels av kreditgarantier. Staten förbehåller sig del av vinsten vid värdestegring på fartyget.

I det indirekta stödet ingår också medel till varvsorterna för åtgärder i samband med de kapacitetsminskningar som beslutats av riksdagen i december 1978. Det indirekta stödet till varven har fördelats enligt tabell 2.

**Kreditgarantier**

Det första statliga fartygskreditgarantierna daterar sig till 1958. Det var Uddevallavarvet som då fick sådana garantier. 1962 fick såväl Eriksberg som Uddevallavarvet garantier och samma år beviljades sådana för fördelning till samtliga svenska varv. Denna generella form av kreditgarantier har successivt utökats genom åren. Kreditgarantierna är belagda med en särskild administrationsavgift på 0,25 % per år för fartyg beställda efter utgången av juni 1976. För garantier som utnyttjats för fartygsproduktion i varvens egen regi är motsvarande avgift 1 %.

**Tabell 1**

Mkr Beslut	Kapitaltillskott eller motsvarande	Ej utbetalda medelstillskott och förlustgarantier	Bidrag för speciella ändamål	Summa
1960	25			25
1962	20			20
1963	12			12
1965	40			40
1967	65			65
1970			50	50
1971	105			
	20			
	70			195
1974	100			100
1976	420		25	445
1977	775		60	
	859			
	183	617		2 494
1978	340			
	378	572		
		1 050		
		2 200	200	4 740
1979		2 255		2 255
Summa	3 412	6 694	335	10 441

**Tabell 2**

Mkr Beslut	Köp av aktier*) i varvsföretag	Avskrivningslån till svenska beställare och stöd för export till utvecklingsländer	Stöd till varvs-orterna	Summa
1963	8			8
1976	136			136
1977	45	1 300		1 345
1978		850		
		125**)	650	1 625
1979	20			20
Summa	209	2 275	650	3 134

\*) Statens köp av aktier i Uddevallavarvet och Karlskronavarvet från Statsföretag AB för totalt 160 Mkr ingår inte i tabellen.

\*\*) Stöd för export till utvecklingsländer.

## Värderingsprinciper m. m.

### Material

Generellt värderas materialet till det lägsta av anskaffnings- och nettoförsäljningsvärdet. Olika metoder för värdering av material förekommer inom koncernen beroende på typ av verksamhet, olika redovisningssystem m. m.

### Produkter i arbete

Produkter i arbete värderas generellt till det lägsta av anskaffnings- och nettoförsäljningsvärdet. Tillverkningsorder som inte beräknas ge full kostnadstäckning värderas till marknadsvärde varvid reservering sker för total förlustrisk maximerad till på balansdagen nedlagda kostnader.

### Fordringar

Fordringarna värderas individuellt varvid erforderliga reserveringar görs. Vid bedömningen av fordringar jämte borgensåtaganden avseende levererade fartyg har berörda rederiers finansiella situation analyserats. Vidare har nuvarande marknadsvärde för levererade fartyg, deras befraktningssituation samt fraktmarknaden i stort bedömts.

### Anläggningar

Vid beräkning av de planenliga avskrivningarna indelas anläggningstillgångarna i grupper med olika procentsatser anpassade till den livslängd som anläggningarna beräknas ha. Avskrivningen beräknas på anskaffningsvärdena på samtliga anläggningstillgångar som inte är helt avskrivna. I samband med boksluten 1978, 1979 och 1980 nedskrivs anläggningarna i koncernens varvsföretag och Götaverken Motor AB till en nivå, vilken bedöms kunna förräntas i en normal marknadssituation. I konsekvens med detta har avskrivningsplanerna ändrats.

### Egna skepp och andelar i skepp samt rederiverksamhet

Eget skeppsinnehav respektive andelar i skepp värderas till bedömt marknadspris eftersom dessa ej anskaffats för stadigvarande bruk och då framtida kapitalbehov med stor sannolikhet kan medföra att existerande förlustrisker måste realiserars under de närmaste åren. Skillnaden mellan bedömt och planenligt restvärde återfinnes som reserv på passivsidan. Förlustrisker för minoritetsägda rederibolag är beaktade på balansdagen.

### Fordringar och skulder i utländska valutor

Fordringar och skulder i utländska valutor värderas till den lägsta respektive högsta av anskaffningsdagens och balansdagens kurser. Därvid kvittas kursvinster och kursförluster i den mån amorteringar av fordringar och skulder i samma valuta ligger inom samma kvartal.

**Räntemellanskillnad**

Diskonterade värdet av de ränteförluster, som under åren 1979–1988 kan uppkomma på grund av lämnade redarkrediter, är ej beaktade i bokslutet. Förlusterna belastar resultatet det år de förfaller till betalning.

**Koncernredovisning**

## ● omfattning

Koncernredovisningen omfattar bolag som Svenska Varv AB äger direkt eller indirekt till mer än 50%. Beträffande bolag där ägarandelen är mindre än 50%, men där likväl ett väsentligt ekonomiskt beroende föreligger i förhållande till de i koncernredovisningen ingående bolagen, lämnas särskild redogörelse i koncernöversikten. Bolag ingående i koncernredovisningen framgår av not 19.

## ● metoder

Vid upprättande av koncernbalansräkningen har förvärvsmetoden tillämpats. Utländska dotterbolags resultat- och balansräkningar omräknas enligt monetary/nonmonetary metoden.

**Koncernens  
resultaträkning**

Mkr		1978	1977
Fakturerad försäljning	Not 1	+3 870,7	+4 660,4
Övriga rörelseintäkter		+17,1	+7,7
Rörelsens kostnader	Not 2	-4 156,7	-4 206,0
<b>Rörelseresultat före planenliga avskrivningar</b>		<b>-268,9</b>	<b>+462,1</b>
Planenliga avskrivningar	Not 3	-225,6	-220,0
<b>Rörelseresultat före reserveringar</b>		<b>-494,5</b>	<b>+242,1</b>
Förlustreservering pågående produktion	Not 4	-51,6	-593,8
Reservering för kundfordringsrisker	Not 5	-619,4	-915,1
<b>Rörelseresultat före finansiella intäkter och kostnader</b>		<b>-1 165,5</b>	<b>-1 266,8</b>
<b>Finansiella intäkter och kostnader</b>			
Ränteintäkter		+615,7	+638,4
Räntekostnader		-881,9	-732,7
Kursdifferenser, netto	Not 5	-218,5	-845,9
<b>Resultat efter finansiella intäkter och kostnader</b>		<b>-1 650,2</b>	<b>-2 207,0</b>
<b>Extraordinära intäkter och kostnader</b>			
Intäkter	Not 6	+166,6	+43,0
Kostnader	Not 6	-665,7	-78,4
<b>Resultat före ägartillskott, bokslutsdispositioner och skatt</b>		<b>-2 149,3</b>	<b>-2 242,4</b>
Ägartillskott	Not 7	+3 150,0	-
Statlig värdegaranti	Not 7	+1 450,0	+400,0
Bokslutsdispositioner	Not 8	+0,6	-7,0
<b>Resultat före skatt</b>		<b>+2 451,3</b>	<b>-1 849,4</b>
Skatt		-5,6	-3,9
<b>Resultat efter skatt</b>		<b>+2 445,7</b>	<b>-1 853,3</b>
Minoritetsandel		-0,3	-
<b>Årets resultat</b>		<b>+2 445,4</b>	<b>-1 853,3</b>

**Koncernens  
balansräkning**

Mkr		1978-12-31	1977-12-31
<b>Tillgångar</b>			
<b>Omsättningstillgångar</b>			
Kassa och bank	Not 9	975,8	1 571,1
Egna obligationer	Not 10	7,2	7,1
Växelfordringar	Not 5, 12	848,3	580,5
Kundfordringar	Not 5	414,2	485,0
Fordran på svenska staten	Not 7		
– Ägartillskott		2 772,0	409,0
– Värdegarantier		1 666,9	400,0
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	Not 5	90,2	169,6
Övriga fordringar	Not 5	162,1	322,4
Förskott till leverantörer		65,8	112,1
Material		253,8	295,5
Produkter i arbete	Not 11	2 378,2	2 464,6
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		<b>9 634,5</b>	<b>6 816,9</b>
<b>Spärrkonto hos Riksbanken</b>		<b>0,9</b>	<b>0,5</b>
<b>Anläggningstillgångar</b>			
<i>Långfristiga fordringar samt aktier och andelar</i>			
Växelfordringar	Not 5, 12	3 669,9	4 017,1
Övriga fordringar	Not 5	80,3	51,6
Förskott till leverantörer		5,7	7,8
Aktier och andelar	Not 19	15,5	3,4
Goodwill		1,4	5,3
Patent och utvecklingskostnader		1,9	0,8
<b>Summa långfristiga fordringar, aktier och andelar</b>		<b>3 774,7</b>	<b>4 086,0</b>
<i>Anläggningar</i>	Not 3		
Ofullbordade anläggningar		55,0	28,2
Maskiner och inventarier		735,8	928,2
Skepp och andelar i skepp		794,2	435,3
Byggnader		819,6	933,1
Tomter och markanläggningar		258,0	275,9
<b>Summa anläggningar</b>		<b>2 662,6</b>	<b>2 600,7</b>
<b>Summa anläggningstillgångar</b>		<b>6 437,3</b>	<b>6 686,7</b>
<b>Summa tillgångar</b>		<b>16 072,7</b>	<b>13 504,1</b>

Skulder och eget kapital		1978-12-31	1977-12-31
<b>Kortfristiga skulder</b>			
Växelskulder	Not 5	88,6	94,2
Förlusttäckningsreserv	Not 2	475,6	478,2
Leverantörsskulder	Not 5	451,3	477,5
Reverslån	Not 5, 13	2 545,0	2 046,3
Skatteskuld		2,8	8,3
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		674,2	544,1
Övriga kortfristiga skulder	Not 5	343,7	518,0
Förskott från kunder	Not 14	939,7	1 150,3
<b>Summa kortfristiga skulder</b>		<b>5 520,9</b>	<b>5 316,9</b>
<b>Avsatt för förlustrisker och borgensåtaganden</b>			
Värdereglering skepp		202,1	91,2
Reserv för borgensåtaganden		289,5	154,3
<b>Summa</b>		<b>491,6</b>	<b>245,5</b>
<b>Långfristiga skulder</b>			
Växelskulder	Not 5	94,4	11,5
Reverslån	Not 5, 13	6 472,7	6 934,9
Obligationslån	Not 5	458,3	686,8
Övriga långfristiga skulder	Not 5	335,7	170,6
Förskott från kunder		46,8	-
Avsatt till pensioner, PRI-pension		362,7	313,9
Avsatt till pensioner, övriga pensioner	Not 15	147,6	127,8
<b>Summa långfristiga skulder</b>		<b>7 918,2</b>	<b>8 245,5</b>
<b>Obeskattade reserver</b>			
Ackumulerade avskrivningar utöver plan		3,9	4,9
Investeringsfonder		0,4	-
<b>Summa obeskattade reserver</b>		<b>4,3</b>	<b>4,9</b>
<b>Beskattat värderingskonto</b>		<b>21,2</b>	<b>21,2</b>
<b>Minoritetsintresse</b>		<b>1,3</b>	<b>0,3</b>
<b>Eget kapital</b> Not 16			
Bundet eget kapital			
Aktiekapital 6 000 000 st aktier à nom 100		600,0	600,0
Reservfond		300,3	300,0
Koncernreserv		188,3	188,1
Övriga bundna fonder		4,2	-
Fritt eget kapital			
För särskilda ändamål avsedda medel		60,0	435,0
Balanserad förlust		-1 483,0	-
Årets resultat		2 445,4	-1 853,3
<b>Summa eget kapital</b>		<b>2 115,2</b>	<b>-330,2</b>
<b>Summa skulder och eget kapital</b>		<b>16 072,7</b>	<b>13 504,1</b>
<b>Ansvarsförbindelser</b>	Not 17	<b>1 171,6</b>	<b>1 314,2</b>
<b>Ställda pantar</b>	Not 18	<b>10 234,4</b>	<b>10 175,8</b>

## Koncernens finansieringsanalys

Mkr	1978	1977
<b>Kapitaltillskott från svenska staten</b>		
Kontanttillskott från svenska staten	+ 378,0	+ 835,0
Utbetalda värdegarantier	+ 183,1	
Tillskott för förlusttäckning		
Eriksberg	+ 409,0	+ 450,0 + 1 285,0
<b>Efterleveransfinansiering – externförsäljning</b>		
Växelfordringar – fartyg	- 242,3	- 688,8
Växelfordringar – övrigt	+ 10,9	- 63,2
Kundfordringar	- 50,5	- 102,3
Refinansieringslån – fartyg	- 156,5	+ 596,5
Refinansieringslån – övrigt	- 75,6	+ 104,0 - 153,8
<b>Efterleveransfinansiering – egna fartyg och andelar</b>		
Fartyg till eget rederi	- 400,6	- 368,4
Refinansiering egna fartyg	+ 592,2	+ 233,3 - 135,1
<b>Finansiering av pågående produktion</b>		
Produkter i arbete, lager samt förskott till leverantörer	+ 133,9	- 128,3
Förskott från beställare – fartyg	- 52,5	- 830,8
Förskott från beställare – övrigt	+ 39,2	- 175,6
Lån för finansiering av fartygsproduktion	- 232,1	+ 13,5
Lån för finansiering av övrig produktion	+ 20,3	- 6,3
Leverantörskulder	+ 51,2	+ 1,7 - 1 125,8
<b>Investeringsfinansiering</b>		
Investeringar	- 151,0	- 191,5
Investeringslån	- 463,2	+ 78,3 - 113,2
<b>Övrig externfinansiering</b>		
Övriga lån	+ 422,0	- 106,4
Spärrad övrig upplåning	+ 162,8	+ 12,4
Övriga fordringar och skulder	+ 270,0	+ 229,8 + 135,8
<b>Summa</b>	<b>+ 848,3</b>	<b>- 107,1</b>
<b>Internfinansiering</b>		
Justerat resultat	- 379,0 <sup>1)</sup>	+ 330,9
Räntenetto	- 266,2	- 94,3
Realiserade kursdifferenser	- 489,6	- 96,0 + 140,6
<b>Förändring i likvida medel</b>	<b>- 286,5</b>	<b>+ 33,5</b>
Likvida medel vid periodens början	794,1 <sup>2)</sup>	760,6
Likvida medel vid periodens slut	507,6 <sup>2)</sup>	794,1

1) Rörelseresultat före planliga avskrivningar	- 268,9
Ej likviditetspåverkande poster i rörelsens kostnader	- 98,2
Likviditetspåverkande extraordinära intäkter och kostnader	- 6,1
Skatt	- 5,5
Minoritetsandel	- 0,3
Justerat resultat	- 379,0

2) Exklusive spärrade likvida medel som uppgår till 784,1 Mkr vid periodens början och 475,4 Mkr vid periodens slut.

**Noter till koncernens resultat- och balansräkning****Mkr****Not 1***Fakturerad försäljning och rörelseresultat före planenliga avskrivningar per produktgrupp*

	Fakturerad försäljning	Rörelseresultat före planenliga avskrivningar
Fartygsnybyggen	2 479,9	- 160,0
Fartygsreparationer	266,8	- 24,0
Fartygsmaskinerier och reservdelar	163,8	+ 1,9
Värmetekniska produkter	170,6	+ 14,9
Produkter för byggnadsindustrin	69,3	- 5,8
Rör och elentreprenader	773,9	+ 17,4
Rederiverksamhet	104,0	+ 14,1
Offshore	90,6	- 72,3
Övrigt	343,8	- 51,0
Koncernelimineringar	- 592,0	- 4,1
	3 870,7	- 268,9

I rörelseresultatet före planenliga avskrivningar ingår inte förlustrerivering för pågående produktion eller reservering för kundfordringsrisker.

**Not 2**

Staten har enligt proposition 1976/77: 139 beslutat tillföra AB Götaverken (Svenska Varv AB) 859 Mkr för förlusttäckning i Eriksberg och merkostnader vid sammanläggningen av Eriksberg med Götaverken. Hela beloppet har utbetalats och delvis använts för att täcka Eriksbergs förluster för 1976, 1977 och 1978.

De merkostnader, som uppkommit på grund av sammanläggningen av Eriksberg med holagen i Göteborg, vilka ingår i Svenska Varvkoncernen, har ökat rörelsens kostnader.

Motsvarande belopp av statens förlusttäckning har tillgodoräknats respektive bolag och minskat rörelsens kostnader.

Eriksbergs förluster t. o. m. 1978 har täckts dels av förlusttäckningsmedel från svenska staten och dels av koncernbidrag från moderbolag. Koncernbidragen motsvarar uppkomna valutaförluster och kundriskreserveringar, vilka avsågs täckas på annat sätt än genom ovan omtalade förlusttäckning från svenska staten.

Förlusttäckningsreserven i koncernen uppgår till:

reserv i moderbolaget	353,9
reserver i dotterföretagen	121,7
	475,6

**Not 3**

I värderingsprinciperna anges hur de planenliga avskrivningarna beräknas. Utöver planenlig avskrivning har nedskrivning av anläggningarna företagits i koncernens varvsföretag och Götaverken Motor AB för att anpassa anläggningsskapitalet till den verksamhetsomfattning resp företag enligt riksdagsbeslut skall ha vid utgången av år 1980. I konsekvens härmed har även avskrivningsplanen ändrats.

Anläggningarnas värden jämte planenliga avskrivningar t. o. m. 1977-12-31

Anläggningar	Anskaffningsvärde	Årets planenliga avskrivn.	Ackumulerade planenliga avskrivn.	Nettovärde
Ofullbordade anläggningar	28,2	–	–	28,2
Maskiner och inventarier	1 700,7	107,4	772,5	928,2
Byggnader	1 406,1	58,4	473,0	933,1
Tomter och markanlägggn.	419,6	21,4	143,7	275,9
Skepp	463,6	19,0	28,3	435,3
	4 018,2	206,2	1 417,5	2 600,7
Avskrivningar av immateriella tillgångar	–	13,8	–	–
		220,0		

Anläggningarnas värden jämte avskrivningar t. o. m. 1978-12-31

Anläggningar	Anskaffningsvärde	Årets planenliga avskrivn.	Extra nedskrivn.	Ackumulerade totala avskrivn.	Nettovärde
Ofullbordade anläggningar	55,0	–	–	–	55,0
Maskiner och inventarier	1 692,4	98,1	126,5	956,6	735,8
Byggnader	1 439,6	46,2	108,5	620,0	819,6
Tomter och markanläggningar	423,0	20,4	–	165,0	258,0
Skepp	882,4	59,9	–	88,2	794,2
	4 492,4	224,6	235,0	1 829,8	2 662,6
Avskrivningar av immateriella tillgångar	–	1,0	–	–	–
		225,6			

Koncernens taxeringsvärden uppgår för mark till 362 Mkr och för byggnader till 1 188 Mkr.

Investeringarna under året, exkl företagsförvärv, uppgick till 526,6 Mkr varav skepp 400,6 Mkr.

#### Not 4

I produkter i arbete ingår 533 Mkr avseende 5 färdiga skepp, varav 3 där beställaren vägrat acceptera leverans, 1 där beställaren genom kontraktsförändring senarelagt leveransen samt 1 som byggts i egen regi.

#### Not 5

##### Värdering av fordringar avseende levererade skepp

Vid bedömningen av fordringar avseende levererade skepp har berörda rederiers finansiella situation analyserats. Vidare har nuvarande marknadsvärde och erhållna säkerheter för levererade skepp, deras befraktningssituation samt fraktmarknaden i stort bedömts. Därvid framkomna förlustrisker har belastat årets resultat samt dragits från varje berörd

balanspost enligt nedan. Av de 619 Mkr avser 496 Mkr reserveringar för kundfordringar och 123 Mkr reserveringar för borgensåtaganden.

#### Värdering av fordringar och skulder i utländsk valuta

Kvarvarande kursvinster påverkar resultatet först när de realiseras. Av i resultaträkningen redovisade kursdifferenser är -490 Mkr realiserade medan resterande +271 utgör upplösning av tidigare lagd kursreserv för realiserade kursrisker.

#### Omsättningstillgångar

	Växel- forodr.	Kund- forodr.	Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	Övriga forodr.
Bruttovärde	998,4	602,9	130,2	166,0
Förlustreservering för fordringar	141,5	188,7	40,0	1,9
Kursriskreservering	8,6	-	-	2,0
Värde enligt balansräkning	848,3	414,2	90,2	162,1

#### Anläggningstillgångar

	Växelfordringar	Övriga fordringar
Bruttovärde	4 615,1	194,7
Förlustreservering för fordringar	910,7	100,6
Kursriskreservering	34,5	13,8
Värde enligt balansräkning	3 669,9	80,3

#### Kortfristiga skulder

	Växel- skulder	Leveran- tör- skulder	Revers- lån	Övriga skulder
Bruttovärde	85,3	450,9	2 298,1	342,9
Kursriskreservering	3,3	0,4	246,9	0,8
Värde enligt balansräkning	88,6	451,3	2 545,0	343,7

#### Långfristiga skulder

	Växel- skulder	Revers- lån	Obliga- tions- lån	Övriga lång- fristiga skulder
Bruttovärde	92,5	5 889,7	456,2	334,9
Kursriskreservering	1,9	583,0	2,1	0,8
Värde enligt balansräkning	94,4	6 472,7	458,3	335,7

Om samtliga fordringar och skulder värderats till balansdagens kurs, dvs. även icke realiserade kursvinster beaktats, skulle resultatet ha förbättrats med 109 Mkr.

Utöver ovan redovisade kursdifferenser påverkas rörelsens intäkter och kostnader löpande under året av skillnader mellan de i redovisningssystemen använda standardkurserna och betalningskurserna.

**Not 6***Specifikation av extraordinära intäkter och kostnader*

Intäkter		
Upplösning av förlusttäckningsreserv Eriksberg	166,6	
Kostnader		
Nedskrivning av anläggningstillgångar	-235,0	
Avsatt för täckande av framtida förluster i samband med avvecklingen av Eriksbergs Mek. Verkstads AB	-300,0	
Värdereglering skepp	-90,6	
Reserv för framtida avyttring av Projekt Lindholmen AB	-24,4	
Kostnader vid avveckling av elföretag inom Calor-Celsius	-6,1	
Koncernförlust vid avyttring av Hvilans Mekaniska Verkstads AB	-7,8	
Övrigt	-1,8	
		-665,7

**Not 7**

## Ägartillskott enligt riksdagens beslut:

juni 1978	950,0	
dec. 1978	2 200,0	3 150,0
Utbetalt		-378,0
Fordran på svenska staten		2 772,0

## Värdegarantier:

Bokfört 1977	400,0	
Bokfört 1978	1 450,0	1 850,0
Utbetalt		-183,1
Fordran på svenska staten		1 666,9

**Not 8***Specifikation av bokslutsdispositioner*

Skillnad mellan avskrivningar enligt plan och bokföringsmässiga avskrivningar	+1,0
Avsättning till investeringsfond	-0,4
	+0,6

**Not 9**

Kassa och bank 975,8

Av de likvida medlen var 475,4 Mkr spärrade på balansdagen.

Dessutom fanns på balansdagen beviljade, ej utnyttjade checkräknings- och fakturakrediter på 222,4 Mkr.

Outnyttjade, mot statsgaranti belåningsbara säkerheter uppgick på balansdagen till 555,3 Mkr.

**Not 10**

Före förfalldagen inlösta egna obligationer för kommande amortering av obligationslån.

**Not 11**

Produkter i arbete	3 172,9
Avgår förlustreservering, (se värderingsprinciper)	-794,7
	2 378,2

**Not 12**

Huvudparten av dessa fordringar utgörs av krediter till rederier. Krediterna sträcker sig ofta över 7 år. Långfristig del redovisas som anläggnings-tillgång.

**Not 13**

*Koncernens upplåning hos banker och finansieringsinstitut fördelade sig på balansdagen på följande sätt (exklusive kursriskreservering)*

Kortfristiga lån, resterande löptid under 1 år	
– svenska kronor	877,0
– utländsk valuta	1 421,0
Medelfristiga lån, resterande löptid 1–5 år	
– svenska kronor	1 041,0
– utländsk valuta	2 794,0
Långfristiga lån, resterande löptid över 5 år	
– svenska kronor	944,0
– utländsk valuta	1 567,0

Upplåning med hjälp av statlig kreditgaranti uppgår till 7 111,2 Mkr.

**Not 14**

Utöver här redovisade kontanta förskott lämnar beställarna s. k. förskottsväxlar, som redovisas inom linjen. Växlarna används till övervägande del som säkerhet för av svenska staten lämnade kreditgarantier. De på detta sätt ianspråkta förskottsväxlarna redovisas som ställda panter. Mottagna förskottsväxlar uppgår till 1 708 Mkr.

Efter inskrivning av fartygskontrakten i rätten har beställarna panträtt i produkter i arbete till högst summan av inbetalda förskott.

**Not 15**

Pensionsskuld utöver avsatt till pensioner uppgår till 11,9 Mkr varav 9,5 Mkr täcks av kapital i pensionsstiftelser och 0,8 Mkr av livförsäkringar.

**Not 16***Förändring av eget kapital*

Bundet eget kapital 1978-01-01	+ 1 088,1	
Avsatt till reservfond	+ 0,3	
Förändring av underkoncerners koncernreserver	+ 0,2	
Överfört från fritt eget kapital	+ 4,2	
Bundet eget kapital 1978-12-31		+ 1 092,8
Fritt eget kapital 1978-01-01	- 1 418,3	
Överfört till bundet eget kapital	- 4,7	
Redovisat årsresultat	+ 2 445,4	
Fritt eget kapital 1978-12-31		+ 1 022,4
Eget kapital 1978-12-31		2 115,2

## Not 17

*Ansvarsförbindelser*

Borgensförbindelser (för vilka primärt lämnats skepps- eller fastighetsinteckningar med 745,5 Mkr)	1 133,0
Garantieförbindelser (FPG)	15,8
Pensioner utöver avsatt till pensioner	11,9
Övriga ansvarsförbindelser	10,9
	1 171,6

## Not 18

*Ställda panter*

Fastighetsinteckningar	1 278,7
Företagsinteckningar	342,7
Inteckningar i skepp	1 260,3
Växlar med skeppsinsteckningar som säkerhet	5 491,5
Depositioner och spärrade likvida medel	475,4
Fordringar med bankgarantier som säkerhet	406,4
Förskottsväxlar	596,5
Kundfordringar	137,2
Övriga panter	245,7
	10 234,4
Outnyttjade belåningsbara säkerheter	555,3

## Not 19

*Moderbolagets aktier i dotterbolag*

	Antal	Nom. värde	Bokf. värde
Götaverken Arendal AB à nom 10	20 000 000	200,0	500,0
Uddevallavarvet AB à nom 1 000	220 000	220,0	
Karlskronavarvet AB à nom 1 000	32 000	32,0	
Götaverken Cityvarvet AB à nom 100	10 000	1,0	1,0
Götaverken Motor AB à nom 100	10 000	1,0	1,0
Svenska Varv Utveckling AB à nom 100	500	0,1	0,1
Götaverken Öresundsvarvet AB à nom 1 000	12 000	12,0	12,0
Eriksbergs Mek. Verkstads AB à nom 1 000	100 000	100,0	318,7
Götaverken Sölvesborg AB à nom 100	3 000	0,3	0,3
Götaverken Finnboda AB à nom 100	21 000	2,1	2,1
Rederi AB Zenit à nom 1 000	2 000	2,0	0
Götaverken Ångteknik AB à nom 100	10 000	1,0	1,0
Götaverken Aluminium AB à nom 100	30 000	3,0	2,8
Calor-Celsius AB à nom 100	250 000	25,0	41,3
S. V. Data AB à nom 100	2 500	0,2	0,2
Götaverken Företagshälsovård AB à nom 100	2 000	0,2	0,2
			880,7
<i>Moderbolagets aktier i utomstående bolag</i>			
Göteborg-Säve Flygplats AB à nom 100	50	—	—
Albatross Golf AB à nom 100	560	0,1	0,1
			880,8
<i>Koncernägt bolag</i>			
Svensk Fartygsmotor AB à nom 100	375	—	—

## Koncernföretags aktier och andelar i utomstående bolag

	Antal		Nom. värde	Bokf. värde
AB Tekniska Röntgencentralen à nom 500	720		0,4	-
Jörgen P Jensen Rederi AB à nom NOK 1 000	4		-	-
Varvsindustrins Datacentral AB à nom 1 000	40		-	-
A/S Havtor à nom NOK 10	9 130	NOK	0,1	-
AIMS AB à nom 100	1 000		0,1	0,1
Lisnave à nom PTE 1 000	49 313	PTE	49,3	-
Shipknow AG à nom CHF 1 000	60	CHF	0,1	0,1
Varuägarnas intresse AB à nom 100	1 000		0,1	-
Lips Nordic AB à nom 100	600		0,1	0,1
Ingenjörfirma El-Marin AB à nom 100	500		0,1	-
Götaverkens Daros Gjuteri AB à nom 100	15 000		1,5	1,0
Lindholmen Motor AB à nom 100	10 000		1,0	1,0
Kuntek do Brasil Isolamentos Indústrias Ltda à nom BRC 1	447 328	BRC	0,5	0,1
Isobras Isolamentos Brasileiros S/A à nom BRC 1	176 000	BRC	0,2	-
Näringslivets Utbildnings AB à nom 1 000	170		0,2	0,2
Putkiala Oy Finland à nom FIM 100	100		-	0,9
Bella Centret A/S à nom DKK 55 000	10	DKK	0,6	0,3
A/S AF 9-2-1951	44		-	0,1
Andelar i Ejendoms I/S		DKK	8,6	6,9
A/S Havprins à nom NOK 1 000	4		-	-
Team Ship Holding Co Ltd à nom USD 1	1 950 000	USD	2,0	-
Team Ship Holding Co Ltd à nom USD 1	937 500	USD	0,9	-
Team Ship Holding Co Ltd à nom USD 1	697 500	USD	0,7	-
A/S Varvara-Viscaya à nom NOK 50	400		-	-
K/S Varvara-Viscaya & Co I			-	-
K/S Varvara-Viscaya & Co II			-	-
A/S Sea-Team à nom NOK 100	425		-	-
Götaverken Industria e Comercio Ltda à nom BRC 1	17 207 642	BRC	17,2	3,8
Byggcentrum i Jönköping AB à nom 500	1		-	-
Calor-Celsius-Skarpenord A/S		NOK	0,1	-
AB Stockholms Rörjour à nom 100	525		0,1	-
Övrigt				0,8
				15,4

## Moderbolagets förvaltningsberättelse

Svenska Varv AB är sedan den 1 juli 1977 moderbolag i den statliga varvskoncernen vari ingår:

Götaverken Arendal AB  
Götaverken Öresundsvarvet AB

Eriksbergs Mek. Verkstads AB  
 Uddevallavarvet AB  
 Götaverken Cityvarvet AB  
 Karlskronavarvet AB  
 Götaverken Finnboda AB  
 Götaverken Sölvesborg AB  
 Rederi AB Zenit  
 Calor-Celsius AB  
 Götaverken Ängteknik AB  
 Götaverken Motor AB  
 Götaverken Aluminium AB  
 Svenska Varv Utveckling AB  
 S. V. Data AB

Götaverken Företagshälsövård AB  
 med till dessa bolag hörande dotterbolag.

Aktierna i S. V. Data AB samt Götaverken Företagshälsövård AB har förvärvats under året.

Vid bildandet av Svenska Varvkoncernen och omstruktureringen av AB Götaverkens resultatenheter till aktiebolag fördelades AB Götaverkens tillgångar och skulder till de nya bolagen respektive Svenska Varv AB. Skillnaden mellan balansräkningen per 1977-12-31 och 1978-01-01 utgörs av sådana balansposter.

Resultatet är hänförbart till den centrala finansförvaltningen samt till personal- och administrationskostnader.

<b>Personal</b>	<b>1978</b>	1977
Medeltal anställda i bolaget har varit följande		
Göteborgs kommun	67	–
Löner och ersättningar har uppgått till (tkr)		
Styrelse och verkställande direktör	1 532	358
Övriga anställda	6 852	–
Totalt för bolaget	8 384	358
Sociala kostnader har uppgått till	4 073	93

För uppgifter rörande koncernen hänvisas till koncernavsnittet i förvaltningsberättelsen.

### Moderbolagets resultaträkning

Tkr		<b>1978</b>	1977
Intäkter	Not 1	+ 341	–
Rörelsens kostnader	Not 2	– 43 255	– 1 825
<b>Rörelseresultat före planerliga avskrivningar</b>		– 42 914	– 1 825
Planerliga avskrivningar	Not 3	– 36	–
<b>Rörelseresultat efter planerliga avskrivningar</b>		– 42 950	– 1 825
Finansiella intäkter och kostnader	Not 4		
Ränteintäkter		+ 386 120	+ 28 969
Räntekostnader		– 413 892	– 2 783
Kursdifferenser, netto		– 256 690	– 10 763
<b>Resultat efter finansiella intäkter och kostnader</b>		– 327 412	+ 13 598

Tkr		1978	1977
Extraordinära intäkter och kostnader	Not 5,8		
Intäkter		+ 485 286	–
Kostnader		– 469 228	–
<b>Resultat före ägartillskott m. m.</b>		<b>– 311 354</b>	<b>+ 13 598</b>
Ägartillskott m. m.			
Ägartillskott från svenska staten	Not 6	+ 3 150 000	–
Värdegarantier från svenska staten	Not 7, 10	+ 1 450 000	–
Värdegarantier till dotterföretag	Not 7	– 1 081 208	–
Koncernbidrag till dotterföretag	Not 8	– 1 715 824	–
Ägartillskott till dotterföretag	Not 9	– 100 295	– 775 000
<b>Årets resultat</b>		<b>+ 1 391 319</b>	<b>– 761 402</b>

### Moderbolagets balansräkning

Tkr		1978-12-31	1978-01-01	1977-12-31
<b>Tillgångar</b>				
<b>Omsättningstillgångar</b>				
Kassa, bank och postgiro	Not 4	574 729	936 100	455 187
Fordringar hos dotterföretag		585 983	–	–
Kundfordringar		75	–	–
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		323	32 624	27 015
Fordran på svenska staten	Not 10			
– Ägartillskott		2 772 000	409 000	–
– Värdegarantier		1 666 861	–	–
Övriga fordringar	Not 4	661	24 045	20 043
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		<b>5 600 632</b>	<b>1 401 769</b>	<b>502 245</b>
<b>Anläggningstillgångar</b>				
<b>Långfristiga fordringar och aktier</b>				
Aktier i dotterföretag	Not 11	880 702	882 826	502 050
Andra aktier	Not 11	61	–	–
Långfristiga fordringar hos dotterföretag		2 388 964	3 000 588	152 338
Övriga fordringar		3 558	56	56
<b>Summa långfristiga fordringar och aktier</b>		<b>3 273 285</b>	<b>3 883 470</b>	<b>654 444</b>
<b>Anläggningar</b>				
Maskiner och inventarier	Not 3	158	–	–
<b>Summa anläggningstillgångar</b>		<b>3 273 443</b>	<b>3 883 470</b>	<b>–</b>
<b>Summa tillgångar</b>		<b>8 874 075</b>	<b>5 285 239</b>	<b>1 156 689</b>

Tkr		1978-12-31	1978-01-01	1977-12-31
<b>Skulder och eget kapital</b>				
<b>Kortfristiga skulder</b>				
Skuld till dotterföretag		681 188	18 528	18 528
Leverantörskulder		935	1 445	38
Reverslån	Not 4	1 501 053	—	—
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		87 130	17 037	1 449
Övriga kortfristiga skulder	Not 4	35 415	3 131	—
Förlusttäckningsreserv	Not 12	353 870	377 516	—
Värdegarantier till dotterföretag	Not 7	1 298 069	—	—
<b>Summa kortfristiga skulder</b>		<b>3 957 660</b>	<b>417 657</b>	<b>20 015</b>
<b>Långfristiga skulder</b>				
Skuld till dotterföretag		5 770	3 963 693	400 000
Reverslån	Not 4	2 739 167	314 255	163 100
Andra långfristiga skulder	Not 4	188 871	—	—
Avsatt till PRI-pensioner		3 881	—	—
Avsatt till övriga pensioner		13 833	16 060	—
<b>Summa långfristiga skulder</b>		<b>2 951 522</b>	<b>4 294 008</b>	<b>563 100</b>
<b>Eget kapital</b>				
<b>Bundet eget kapital</b>				
Aktiekapital 6 000 000 st aktier à nom 100 kr		600 000	600 000	600 000
Reservfond		299 975	299 975	299 975
<b>Fritt eget kapital</b>				
För särskilda ändamål avsedda medel	Not 13	60 000	435 000	435 000
Förlust vid årets början		—386 401	—	—
Årets resultat		1 391 319	—761 401	—761 401
<b>Summa eget kapital</b>		<b>1 964 893</b>	<b>573 574</b>	<b>573 574</b>
<b>Summa skulder och eget kapital</b>		<b>8 874 075</b>	<b>5 285 239</b>	<b>1 156 689</b>
Ansvarsförbindelser	Not 15	885 914	297 325	297 325
Ställda panter	Not 14	5 247 198	—	—

**Moderbolagets finansieringsanalys**

Tkr	1978	1977
<b>Tillförda medel</b>		
Resultat före ägartillskott m. m.	-311 354	13 598
Avskrivningar som belastat detta resultat	36	-
Nedskrivning av aktier	2 617	-
Från årets verksamhet internt tillförda medel	-308 701	13 598
Försäljning av anläggningstillgångar	86	-
Minskning av långfristiga fordringar	608 122	-
Ökning av långfristiga skulder	-	563 100
Nyemission	-	899 925
Kapitaltillskott från svenska staten	4 600 000	435 000
<b>Summa tillförda medel</b>	<b>4 899 507</b>	<b>1 911 623</b>
<b>Använda medel</b>		
Investeringar i aktier	553	502 050
Investeringar i maskiner och inventarier	280	-
Ökning av långfristiga fordringar	-	152 394
Minskning av långfristiga skulder	1 342 486	-
Ägartillskott, koncernbidrag och värdegarantier	2 897 327	775 000
<b>Summa använda medel</b>	<b>4 240 646</b>	<b>1 429 444</b>
<b>Förändring av rörelsekapitalet</b>	<b>+ 658 861</b>	<b>+ 482 179</b>
Specifikation av rörelsekapitalförändring		
Ökning(+)/minskning(-) av kortfristiga fordringar	+4 560 234	+ 47 058
Ökning(-)/minskning(+ ) av kortfristiga skulder	-3 540 003	- 20 015
Ökning(+)/minskning(-) av kassa och bank	-361 370	+ 455 136
<b>Summa förändring</b>	<b>+ 658 861</b>	<b>+ 482 179</b>

Finansieringsanalysen för 1978 är baserad på ingångsbalansräkningen 1978-01-01

**Noter till moderbolagets resultat- och balansräkning****Tkr**

Beträffande värderingsprinciper hänvisas till beskrivning i koncernavsnittet.

**Not 1****Intäkter**

Intäkterna består i huvudsak av till dotterföretagen fakturerade omkostnader.

**Not 2****Rörelsens kostnader**

I rörelsens kostnader ingår utbetalt bidrag till tankrengöringsstation med 6 Mkr. Där ingår även utvecklingskostnader med 2 Mkr. Förutom detta har genom koncernbidrag och ägartillskott med 23 Mkr täckts utvecklingskostnader i Svenska Varv Utveckling AB. Totala utvecklingskostnaden uppgående till 24 Mkr föreslås disponerad genom ianspråktagande av för särskilda ändamål avsedda medel. Se förslag till vinstdisposition.

**Not 3****Anläggningar**

Den planenliga avskrivningen baseras på de olika tillgångarnas ekonomiska livslängd.

Anläggningar	Anskaffningsvärde	Årets planenliga avskrivningar	Nettovärde
Maskiner och inventarier	194	36	158

Årets nettoinvesteringar uppgår till 194 tkr och avser bilar och kontorsmaskiner.

**Not 4**

Finansiella intäkter och kostnader

Ränteintäkter från dotterföretag	345 264
Övriga ränteintäkter	40 856
	<u>386 120</u>
Räntekostnader till dotterföretag	24 065
Övriga räntekostnader	389 827
	<u>413 892</u>

Vid värdering av fordringar och skulder i utländska valutor har fordringar upptagits till den lägsta av anskaffningsdagens och bokslutsdagens kurser samt skulderna till den högsta av dessa kurser. Därvid kvittas kursvinster och kursförluster i den mån amorteringar av fordringar och skulder i samma valuta ligger inom samma kvartal.

Den beräknade reserven för kursförluster uppgår totalt till 655 569 tkr och har fördelats på följande balansposter

	Bruttovärde	Kursriskreservering	Värde enligt balansräkning
<i>Omsättningstillgångar</i>			
Kassa, bank	579 286	4 557	574 729
Övriga fordringar	1 283	622	661
<i>Kortfristiga skulder</i>			
Reverslån	1 383 028	118 025	1 501 053
Övriga kortfristiga skulder	35 214	201	35 415
<i>Långfristiga skulder</i>			
Reverslån	2 221 257	517 910	2 739 167
Andra långfristiga skulder	174 617	<u>14 254</u>	188 871
		<u>655 569</u>	

Årets resultat har belastats med realiserade kursförluster jämte förändring av reservering för orealiserade kursförluster med avdrag för realiserade kursvinster enligt följande

Kursförlust och reservering	347 570
Realiserade kursvinster	<u>- 90 249</u>
	257 321
Varav som rörelsekostnad	<u>- 631</u>
Kursdifferenser netto enligt resultaträkning	256 690

I kursriskreservering ingår 13 822 tkr för dotterbolags kurssäkrade kundfordringar.

**Not 5**

Extraordinära intäkter och kostnader

Intäkter

Uppkommen realisationsvinst i Götaverken Arendal AB vid försäljning av aktierna i Eriksbergs Mek. Verkstads AB till Svenska Varv AB har överförs genom koncernbidrag till Svenska Varv AB

318 675

I moderbolaget gjord upplösning av förlusttäckningsreserv vilken genom koncernbidrag överförs till Eriksbergs Mek. Verkstads AB för täckande av förluster (se not 12)

166 611  
485 286

Kostnader	
Avsatt för täckande av framtida förluster i samband med avvecklingen av Eriksbergs Mek. Verkstads AB (se not 12)	300 000
Koncernbidrag till Eriksbergs Mek. Verkstads AB enligt ovan	166 611
Nedskrivning av aktier i dotterföretag	
Rederi AB Zenit	1 217
Götaverken Finnboda AB	1 400
	<u>469 228</u>

**Not 6**

Ågartillskott från svenska staten	
Medeltillskott enligt beslut av riksdagen i juni 1978	950 000
Medeltillskott enligt beslut av riksdagen i december 1978	2 200 000
Av beloppet har under året utbetalats	<u>-378 000</u>
Resterande belopp har bokförts som fordran på svenska staten (se not 10)	2 772 000

**Not 7**

Värdegarantier  
I de 1977 och 1978 av riksdagen antagna s. k. varvspropositionerna förbinder sig staten att täcka viss del av de förluster som uppstår på varvens fartygsproduktion och kundfordringsrisker. Förlusterna täcks genom att staten till Svenska Varv AB utfärdar s. k. värdegarantier, innebärande att staten förbinder sig att täcka i framtiden realiserad förlust motsvarande värdegarantin. Värdegarantierna kommer därför till stor del ej att infrias under 1979.

Värdegarantier har påverkat årets resultat enligt följande

	Förlust på fartygsproduktion	Kundförluster	Totalt
Värdegarantier från svenska staten	491 358	958 642	1 450 000
Utfärdade värdegarantier till dotterföretag	<u>-122 566</u>	<u>-958 642</u>	<u>-1 081 208</u>
Återstår	368 792	0	368 792

I 1977 års bokslut intäktsfördes 400 Mkr värdegarantier från svenska staten. Dessa har under 1978 samlats i moderbolaget som utfärdat motsvarande värdegaranti gentemot dotterföretagen.

Under året har dessutom i samband med realiserandet av förluster på fartygsproduktion och kundförluster hänförbara till fartyg värdegarantier om 183 139 tkr infriats (utbetalats). Moderbolagets avlämnade värdegarantier uppgår därefter till

Avlämnade hänförliga till 1977 års bokslut	400 000
Avlämnade 1978 enligt ovan	1 081 208
Avgår infriade värdegarantier	<u>-183 139</u>
	1 298 069

**Not 8**

Koncernbidrag	
Lämnade koncernbidrag till	
Uddevallavarvet AB	111 800
Götaverken Arendal AB	1 243 533
Götaverken Öresundsvarvet AB	106 554
Götaverken Aluminium AB	4 217
Götaverken Finnboda AB	54 215
Götaverken Sölvesborg AB	12 936
Götaverken Motor AB	5 810
Svenska Varv Utveckling AB	21 780
Götaverken Cityvarvet AB	196 823
Rederi AB Zenit	37 508
Eriksbergs Mek. Verkstads AB	225 663
	<u>2 020 839</u>

Erhållna koncernbidrag från	
Götaverken Öresundsvarvet AB	102 627
Rederi AB Zenit	32 013
Götaverken Cityvarvet AB	10 000
Eriksbergs Mek. Verkstads AB	131 665
Götaverken Sölvesborg AB	14 209
Götaverken Ångteknik AB	6 891
Calor-Celsius AB	7 610
	<hr/>
	305 015
Koncernbidrag netto	1 715 824

Utöver ovanstående har koncernbidrag lämnats till Eriksbergs Mek. Verkstads AB med 166 611 tkr samt koncernbidrag erhållits från Götaverken Arendal AB med 318 675 tkr.

Dessa koncernbidrag redovisas som extraordinär kostnad resp. intäkt. (Se not 5)

#### Not 9

Ägartillskott	
Ägartillskott har lämnats till	
Götaverken Cityvarvet AB	22 487
Götaverken Öresundsvarvet AB	6 200
Götaverken Motor AB	2 421
Götaverken Ångteknik AB	6 891
Rederi AB Zenit	56 078
Calor-Celsius AB	4 150
S.V. Data AB	996
Svenska Varv Utveckling AB	1 072
	<hr/>
	100 295

För ägartillskott, till skillnad från koncernbidrag, yrkas ej avdrag vid taxeringen.

#### Not 10

Fordran på svenska staten		
Ägartillskott enligt beslut i juni 1978	950 000	
Ägartillskott enligt beslut i dec. 1978	2 200 000	
varav utbetalt	<u>- 378 000</u>	2 772 000
Värdegarantier (varav 400 Mkr intäktsfördes av dotterföretag 1977 och har överförts 1978 till Svenska Varv AB)	1 850 000	
varav infriade	<u>- 183 139</u>	<u>1 666 861</u>
		4 438 861

#### Not 11

Aktier  
Specifikation av moderbolagets aktier, se koncernnot nr 19.

#### Not 12

Förlusttäckningsreserv  
Eriksbergs förlust exklusive valutaförlust och kundriskreserveringar har för 1978 liksom 1977 i samband med bokslutet täckts genom upplösning av förlusttäckningsreserven.

Valutaförlusten liksom kundriskreserveringen, vilka poster ej ingick i statens ersättning för avveckling av Eriksbergs Mek. Verkstads AB, har däremot täckts med koncernbidrag från moderbolaget. I följande tabell redovisas hur förlusttäckningsreserven bokförts hos moderbolaget.

Förlusttäckningsreserv 1978-01-01	+ 377 516
Rörelseförlust i Eriksberg 1978	- 166 611
Fördelat till dotterföretagen 1978	- 160 848
Avsatt enligt not 5	+ 300 000
Tillgodoräknad ränta	+ 3 813
Förlusttäckningsreserv 1978-12-31	<hr/>
	+ 353 870

**Not 13**

Fritt eget kapital	
Förlust 1977-12-31	- 761 401
Tillkommer från för särskilda ändamål avsedda medel	+ 375 000
Ansamlad förlust vid årets början	- 386 401
För särskilda ändamål avsedda medel	60 000
Årets vinst	+ 1 391 319
Utgående fritt eget kapital	<u>1 064 918</u>

**Not 14**

Ställda panter	
Fastighetsinteckningar	583 884
Företagsinteckningar	130 000
Växlar med inteckning i skepp som säkerhet	2 692 146
Spärrade likvida medel	363 814
Fordringar med bankgarantier som säkerhet	318 966
Inteckningar i olevererade skepp	978 400
Förskottsväxlar	138 595
Övriga panter	41 393
	<u>5 247 198</u>

Samtliga panter utom spärrade likvida medel på 363 814 tkr utgörs av från dotterföretag överlämnade och av Svenska Varv AB pantsatta säkerheter.

Outnyttjade mot statsgaranti belåningsbara säkerheter uppgår till 555,3 Mkr.

**Not 15**

Ansvarsförbindelser	
Borgensförbindelser (för vilka primärt lämnats skepps- eller fastighetsinteckningar med 204 862 tkr samt för dotterföretags räkning 268 581 tkr)	519 313
Garantiförbindelser (FPG)	25
Garantiförbindelser för dotterföretag (FPG)	355 129
Garantiförbindelser för dotterföretag (STP)	11 447
	<u>885 914</u>

**Innehåll**

Koncernens verksamhet i sammandrag  
Några frågor till koncernchefen  
Koncernöversikt  
Fartygsmarknaden  
Dotterbolagens verksamhet:  
  Götaverken Arendal  
  Uddevallavarvet  
  Götaverken Öresundsvarvet  
  Karlskronavarvet  
  Götaverken Sölvesborg  
  Götaverken Cityvarvet  
  Götaverken Finnboda  
  Eriksberg  
  Zenit  
Koncernens övriga rederi- och  
fartygsengagemang  
  Calor-Celsius  
  Götaverken Ångteknik  
  Götaverken Motor  
  Götaverken Aluminium  
  Svenska Varv Utveckling  
Det statliga stödet till svensk varvsindustri  
Koncernen  
Värderingsprinciper  
Resultaträkning  
Balansräkning  
Finansieringsanalys  
Noter till resultat- och balansräkning  
Moderbolaget  
Förvaltningsberättelse  
Resultaträkning  
Balansräkning  
Finansieringsanalys  
Noter till resultat- och balansräkning  
Förslag till vinstdisposition  
Revisionsberättelse  
Resultat- och balansräkningar i sammandrag  
Styrelse, revisorer och koncernledning  
Organisation och verksamhet i sammandrag, adresser

## Förslag till vinstdisposition

### Koncernen

Koncernen redovisar för perioden en vinst med 2 445 428 tkr.

Koncernens fria egna kapital uppgår enligt upprättad koncernbalansräkning till 1 022 458 tkr.

Styrelsen och verkställande direktören avser att upplösa koncernreserven med 188 285 tkr. Till föreslagen överföring till bundet eget kapital åtgår 7 650 tkr. Därefter uppgår det fria egna kapitalet till 1 203 093 tkr.

### Moderbolaget

Styrelsen och verkställande direktören föreslår att till årets vinst 1 391 319 tkr, 24 451 tkr överföres från för särskilda ändamål avsedda medel och att summan 1 415 770 tkr överföres i ny räkning.

Göteborg i april 1979

Per Ekström, ordf

Sven G Andrén

Per Fritzson

Stig Malm

Carl-Olof Ohlsson

Erland Wessberg, VD

Sven Olving

Nore Sundberg

Vår revisionsberättelse beträffande denna årsredovisning och koncernredovisning har avgivits 1979.04.20.

Lars Elvstad      Göran Tidström

Auktoriserade revisorer

### Revisionsberättelse

Vi har granskat årsredovisningen, koncernredovisningen, räkenskaperna samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för år 1978. Granskningen har utförts enligt god revisionssed.

### Moderbolaget

Årsredovisningen är uppgjord enligt aktiebolagslagen.

Vi tillstyrker att bolagsstämman

fastställer resultaträkningen och balansräkningen

disponerar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen samt

beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för deras förvaltning under räkenskapsåret.

### Koncernen

Koncernredovisningen är uppgjord enligt aktiebolagslagen.

Vid värderingen av kundfordringar, egna skepp samt andelar i egna skepp har betydande reserveringar för förlustrisker verkställts varav merparten kvarstår från föregående år. Bedömningen av dessa riskers storlek är alltfjämt i hög grad beroende av antagen utveckling på fraktmarknaden samt för fartygens marknadsvärden. Även om föreliggande marknadsprog-

noser pekar på en successiv återhämtning av fartygsvärdena finner vi koncernens värdering realistisk mot bakgrund av den osäkerhet som är förknippad med marknadsutvecklingen.

Värderingen av koncernens tillgångar och skulder baseras på antagande om fortsatt verksamhet för de i koncernen ingående bolagen. Detta antagande förutsätter att staten utöver de kapitaltillskott som beslutats av riksdagen avseende åren 1978 och 1979 kommer att, direkt eller indirekt genom generella stödåtgärder, kompensera koncernen för de mycket stora förluster som alljämt förutses för de härefter närmast följande åren.

Vi tillstyrker att bolagsstämman fastställer koncernresultaträkningen och koncernbalansräkningen.

1979.04.20

Lars Elvstad      Göran Tidström  
Auktoriserade revisorer



## Resultat- och balansräkningar i sammandrag Mkr

	Svenska Varv AB	Götaverken Arendal	Uddevallavarvet	Götaverken Öresundsvarvet	Karlskronavarvet	Götaverken Sölvesborg	Götaverken Ciyvarvet
<b>Resultaträkningar i sammandrag</b>							
Fakturerad försäljning	-	245	545	795	148	63	349
Rörelsens kostnader	- 43	-415	-395	-798	-161	-47	-433
Planenliga avskrivningar	-	- 25	- 38	- 14	- 12	- 2	- 31
<b>Rörelseresultat före reserveringar</b>	<b>- 43</b>	<b>- 195</b>	<b>112</b>	<b>- 17</b>	<b>- 25</b>	<b>14</b>	<b>-115</b>
Förlustreservering pågående produktion	-	- 113	- 22	71	- 26	-10	20
Reservering för kundfordringsrisker	-	- 178	-146	-113	-	- 3	- 62
Finansiella poster, netto	- 284	- 65	- 11	- 41	7	- 7	- 24
Extraordinära poster, netto	16	- 55	-102	- 18	- 2	- 7	- 47
<b>Resultat före ägartillskott, värdegar., boksl. disp. och skatt</b>	<b>- 311</b>	<b>-606</b>	<b>-169</b>	<b>-118</b>	<b>- 46</b>	<b>-13</b>	<b>-228</b>
Statligt ägartillskott	3 150	-	-	-	-	-	-
Statlig värdegaranti	1 450	-	-	-	-	-	-
Bokslutsdispositioner	-2 898	1 715	458	116	45	13	230
Skatt	-	- 2	- 3	-	-	-	-
<b>Årets resultat</b>	<b>1 391</b>	<b>1 107</b>	<b>286</b>	<b>- 2</b>	<b>- 1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>
<b>Balansräkningar i sammandrag</b>							
Kassa och bank	575	0	179	71	8	-	2
Kortfristiga fordringar	587	911	617	315	71	28	102
Material och produkter i arbete	-	1 044	410	364	356	31	20
Fordran på svenska staten	4 439	-	-	-	-	-	-
Summa omsättningstillgångar	5 601	1 955	1 206	750	435	59	124
Långfristiga fordringar	3 273	813	1 091	1 031	-	47	3
Anläggningar exkl skepp	-	329	482	184	107	15	334
Skepp	-	-	245	-	-	-	2
Summa anläggningstillgångar	3 273	1 142	1 818	1 215	107	62	339
<b>Summa tillgångar</b>	<b>8 874</b>	<b>3 097</b>	<b>3 024</b>	<b>1 965</b>	<b>542</b>	<b>121</b>	<b>463</b>
Kortfristiga skulder	3 957	1 338	593	159	417	50	155
Avsatt för förlustrisker och borgensåtaganden	-	-	270	-	-	-	6
Långfristiga skulder	2 952	1 515	1 941	1 790	26	70	287
Reserver	-	44	-	4	63	-	14
Minoritetsintresse	-	-	-	-	-	-	-
Aktiekapital	600	200	220	12	32	-	1
Övrigt eget kapital	1 365	-	-	-	4	1	-
<b>Summa skulder och eget kapital</b>	<b>8 874</b>	<b>3 097</b>	<b>3 024</b>	<b>1 965</b>	<b>542</b>	<b>121</b>	<b>463</b>

	Eliminerings- och justeringar										Koncernen totalt	
	869	53	84	804	171	264	41	-	31	4462	- 591	3 871
	-992	-74	- 84	-788	-156	-245	-42	-23	-29	-4725	+ 585	-4 140
	- 44	- 3	- 35	- 6	- 5	- 6	- 2	-	- 3	- 226	+ 1	- 225
	<b>-167</b>	<b>-24</b>	<b>- 35</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>13</b>	<b>- 3</b>	<b>-23</b>	<b>- 1</b>	<b>- 489</b>	<b>- 5</b>	<b>- 494</b>
	39	-22	-	-	-	-	-	-	-	- 63	+ 11	- 52
	-179	-	- 50	-	-	-	-	-	-	- 731	+ 112	- 619
	- 59	- 3	- 48	- 6	- 2	- 9	- 1	-	-	- 553	+ 68	- 485
	142	- 7	14	- 6	-	- 12	-	-	-	- 84	- 415	- 499
	<b>-224</b>	<b>-56</b>	<b>-119</b>	<b>- 2</b>	<b>8</b>	<b>- 8</b>	<b>- 4</b>	<b>-23</b>	<b>- 1</b>	<b>-1920</b>	<b>-229</b>	<b>-2 149</b>
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3 150	-	3 150
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1450	-	1450
	226	54	93	3	-	8	4	23	1	91	- 91	-
	- 2	-	-	- 1	- 1	-	-	-	-	- 9	+ 3	- 6
	<b>0</b>	<b>- 2</b>	<b>- 26</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2762</b>	<b>- 317</b>	<b>2 445</b>
	61	-	4	72	2	-	2	-	-	976	-	976
	1 077	68	92	190	61	41	11	5	10	4 186	-2 598	1 588
	65	36	-	40	151	114	18	1	-	2 650	- 18	2 632
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4 439	-	4 439
	1 203	104	96	302	214	155	31	6	10	12 251	-2 616	9 635
	1 154	154	323	35	91	3	1	2	-	8 021	-4 245	3 776
	154	23	-	61	72	81	22	-	5	1 869	- 1	1 868
	-	-	555	-	-	-	-	-	-	802	- 8	794
	1 308	177	878	96	163	84	23	2	5	10 692	-4 254	6 438
	<b>2 511</b>	<b>281</b>	<b>974</b>	<b>398</b>	<b>377</b>	<b>239</b>	<b>54</b>	<b>8</b>	<b>15</b>	<b>22 943</b>	<b>-6 870</b>	<b>16 073</b>
	893	65	34	169	83	149	20	6	9	8 097	-2 576	5 521
	56	-	337	-	-	-	-	-	-	669	- 177	492
	1 231	214	631	165	279	85	29	2	5	11 222	-3 304	7 918
	175	-	-	29	4	4	2	-	-	339	- 313	26
	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	1
	100	2	2	25	1	1	3	-	1	1 200	- 600	600
	56	-	- 30	9	10	-	-	-	-	1 415	+ 100	1 515
	<b>2 511</b>	<b>281</b>	<b>974</b>	<b>398</b>	<b>377</b>	<b>239</b>	<b>54</b>	<b>8</b>	<b>15</b>	<b>22 943</b>	<b>-6 870</b>	<b>16 073</b>

**Styrelse**

*Ordinarie ledamöter*

Per Ekström, ordförande

Sven G Andrén, vice ordförande

Per Fritzson, arbetstagarledamot

Stig Malm, arbetstagarledamot

Carl-Olof Ohlsson

Sven Olving

Nore Sundberg

Erland Wessberg, VD, koncernchef

*Suppleanter*

Sture Johansson, arbetstagarledamot

Holger Olsson, arbetstagarledamot

**Revisorer**

Lars Elvstad, auktoriserad revisor

Göran Tidström, auktoriserad revisor

*Suppleanter*

Harry Ahlman, auktoriserad revisor

Nils Brehmer, auktoriserad revisor

**Koncernledning**

Erland Wessberg, VD, koncernchef

Lars Forsberg, vVD, vice koncernchef

Per Sandberg

Torsten Söderström

Bengt Tengroth