

**Nr 110**

**Regeringens proposition om verksamheten vid Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB;**

beslutad den 6 maj 1975.

Regeringen föreslår riksdagen att antaga de förslag som har upptagits i bifogade utdrag av regeringsprotokoll.

På regeringens vägnar

OLOF PALME

RUNE B. JOHANSSON

**Propositionens huvudsakliga innehåll**

I propositionen läggs fram förslag till åtgärder för att temporärt lösa krisen vid Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB (EMV). Förslagen innebär att staten dels ställer garanti för ett till den 30 juni 1978 amorteringsfritt lån om 150 milj. kr. till EMV:s ägare, Ångfartygs AB Tirfing, dels ställer borgen för två lån till EMV, det ena på 7,5 milj. kr. och det andra på ca 34 milj. kr., dels tillhandahåller EMV en rörlig kredit om högst 200 milj. kr. Därtill föreslås att staten från Ångfartygs AB Tirfing den 1 juli 1975 övertar samtliga aktier i EMV för en köpeskilling av 1 000 kr.



som främst valutasituationen nödvändiggjorde. Likviditetssläget var vidare mycket ansträngt. Oro och vissa störningar hade också märkts på personal-, kund- och leverantörssidan. Företaget stod, såvitt analysgruppen kunde bedöma, inför hotet att tvingas inställa sina betalningar.

Med stöd av regeringens bemyndigande tillkallade jag den 21 februari 1975 en särskild kommission med huvuduppgift att utreda förutsättningarna för en rekonstruktion av EMV. Situationen var sådan att kommissionens första uppgift blev att söka åstadkomma erforderligt likviditetsmässigt rådrum för att finna en långsiktig lösning på EMV-krisen. Vid de förhandlingar som kommissionen omgående upptog med EMV:s ägare -- Ångfartygs AB Tirfing (Tirfing) -- lyckades kommissionen få Tirfing att garantera EMV:s betalningsförmåga fram till halvårskiftet 1975. Härigenom dämpades på kort sikt oron bland kunder, leverantörer och banker.

Kommissionen har avlämnat en första rapport den 30 april 1975. Rapporten, med undantag för hemligstämplade bilagor, bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga*.

Kommissionens arbete har av tidsskäl i detta skede inriktats på att finna en temporär lösning av EMV-krisen. Rapporten innehåller förslag till en sådan lösning. Arbetet fortsätter med sikte på att förslag till mer långsiktiga lösningar skall läggas fram under hösten 1975.

Kommissionens förslag innebär i sina huvuddrag följande.

Mellan kommissionen och Tirfing har förts överläggningar om i vilken omfattning Tirfing kan bidra till en lösning av den akuta krisen vid EMV. Dessa överläggningar har lett till att Tirfing gjort följande ensidiga utfästelse.

1. Tirfing överlåter till staten, eller till av staten helägt företag, samtliga aktier i EMV för en köpeskilling av 1 000 kr. Överlåtelsen sker per den 1 juli 1975.
2. Tirfing lämnar för verksamhetsåret 1974 ett koncernbidrag till EMV om 225 milj. kr.
3. Tirfing beställer senast den 30 juni 1975 vid EMV två s. k. isbulkfartyg till en sammanlagd beställningssumma av 237 milj. kr. EMV äger till utgången av år 1975 rätt att utan kostnad häva dessa fartygsbeställningar.
4. Staten ställer utan krav på särskild säkerhet garanti för ett lån till Tirfing på 150 milj. kr. för delfinansiering av det under punkt 2 nämnda koncernbidraget. Lånet amorteras med 15 milj. kr. per år med början den 30 juni 1978. Räntan, som skall motsvara den genomsnittliga räntan vid statlig långfristig upplåning, f. n. 9 %, skall erläggas halvårsvis i efterskott.
5. Staten övertar från Tirfing borgen för två lån till EMV, det ena på 7,5 milj. kr. jämte ränta och det andra på 200 203 800 portugisiska escudos jämte ränta, motsvarande vid nu rådande växelkurs ca 34 milj. kr.
6. Staten medverkar till att Tirfing erhåller lån till marknadsmässig ränta och i övrigt marknadsmässiga villkor för delfinansiering av de under

punkt 3 nämnda beställningarna. Lånen skall motsvara 80 % av beställningssumman och amorteras under åtta år från tidpunkten för leverans. För lånen skall ställas sedvanlig säkerhet i fartygskontrakt resp. in-teckningar i levererade fartyg.

Härutöver regleras vissa andra förhållanden, bl. a. avseende Lindholmens Motor AB och AB Varvsindustrins Datacentral vilka berörs av ett statligt övertagande av EMV.

Utfästelsen har gjorts med förbehåll att den godkänns av regeringen senast den 30 juni 1975. Tirfing är införstått med att regeringen vid sin prövning måste beakta om enligt regeringens bedömning godtagbara uppgörelser nåtts beträffande vissa tvistiga engagemang, bl. a. EMV:s långtidsavtal med Lisnavevarvet i Portugal.

EMV:s ekonomiska läge är enligt kommissionens mening sådant att risken för en konkurs under de närmaste månaderna är mycket stor. Att EMV av egen kraft skulle kunna undvika ett konkursläge har bedömts som uteslutet. Enbart ett fullföljande av ineliggande orderstock efter vissa annulleringar skulle enligt kommissionens beräkningar kunna medföra förluster på ca 450 milj. kr. Häremot skall ställas ett eget kapital efter 1974 års bokslut, det nämnda koncernbidraget oräknat, om ca 200 milj. kr.

Det har i det perspektivet tett sig naturligt för kommissionen att i ett första steg försöka nå fram till en lösning som innebär att det omedelbara hotet om en konkurs avvärjes.

Jag ansluter mig till den bedömningen. Redan i samband med kommissionens tillsättande gav jag uttryck för uppfattningen att alla ansträngningar måste göras för att förhindra att en konkurssituation skulle uppstå. En konkurs skulle få allvarliga och svåröverskådliga konsekvenser. Ett stort antal människor vid EMV och vid underleverantörsföretagen skulle omgående bli utan arbete. Stora ekonomiska uppoffringar, långvarig arbetslöshet och osäkerhet inför framtiden skulle för många oundvikligen bli följden. Berörda kommuner, i första hand Göteborg, skulle komma att drabbas hårt. Omvärldens tilltro till den svenska industrin och dess förmåga att fullfölja ingångna överenskommelser skulle komma att svikta. I synnerhet skulle varvs- och rederinäringen bli lidande.

Kommissionen har dragit den slutsatsen att inte heller den nuvarande ägaren – Tirfing – inte har ekonomiska möjligheter att på egen hand finansierat rekonstruera det krisdrabbade EMV och i övrigt vidta de åtgärder som krävs för att göra företaget till en livskraftig produktionsenhet.

Kommissionen riktar hård kritik mot det sätt på vilket EMV sköts. Tirfing såsom ägare bär ett tungt ansvar för den bristfälliga ledning av företaget som har utövats. Kritiken gäller också det sätt på vilket relationerna till de anställda har sköts. Kommissionen menar att Tirfing mot den bakgrunden helt bör lämna sitt ägarengagemang i EMV. Detta bör dock ske endast under förutsättning att Tirfing till sin fulla ekonomiska kapacitet medverkar till en lösning av EMV-krisen. Kommis-

sionen anser att Tirfings utfästelse är ett godtagbart led i en lösning som syftar till att undanröja det omedelbara hotet mot sysselsättningen vid FMV.

Jag vill också på denna punkt ansluta mig till kommissionens bedömning. Tirfings engagemang i FMV bör även enligt min mening avvecklas. I fråga om rimligheten av det koncernbidrag om 225 milj. kr. som Tirfing har utfäst sig att lämna vill jag — i likhet med kommissionen — understryka att det inte är meningsfullt att ställa sådana krav på Tirfing att anställningstryggheten för företagets egen personal äventyras.

Något alternativ till ett statligt ägarskap i EMV vid fortsatt drift finns inte. Jag förordar således att staten under vissa villkor övertar samtliga aktier i EMV.

Vid sidan av att Tirfing bör lösas från sitt ägarengagemang bör nu sådana åtgärder vidtas att rådtrum för övervägande av mer långsiktiga lösningar skapas. I första hand anmäler sig härvid behovet av att tillföra EMV likvida medel.

Koncernbidraget innebär att EMV under återstoden av år 1975 likviditetsmässigt tillförs 225 milj. kr. Därutöver kan komma eventuella kassatillskott genom förskott på nya beställningar. För att Tirfing skall kunna uppfylla sin utfästelse fordras — såsom kommissionen har föreslagit — att staten ställer garanti för ett lån till Tirfing på 150 milj. kr.

Mot de nämnda tillskotten skall ställas att likviditetsunderskottet under innevarande år, sedan alla tillgängliga säkerheter och upplåningsmöjligheter har utnyttjats, beräknas ligga i intervallet 250–350 milj. kr. Därtill skall läggas behovet av en likviditetsmässig buffert, som för ett varvsföretag erfarenhetsmässigt bör ligga i storleksordningen 50–100 milj. kr. Sammantaget kan alltså uppträda ett icke intäckt likviditetsbehov av uppemot 200 milj. kr.

Jag bedömer det nödvändigt att staten, inte minst för att undanröja varje risk för en ny likviditetskris, lämnar företaget en rörlig kredit om högst 200 milj. kr. Krediten bör ha formen av en dragningsrätt hos riksgäldskontoret. För krediten bör gälla de villkor som riksgäldskontoret normalt tillämpar.

Den lösning på den akuta krisen vid EMV som jag förordar är av provisorisk karaktär. Den bör i ett nästa steg följas av överväganden och åtgärder som syftar till att sätta in EMV i ett vidare sammanhang.

Jag finner det mot den bakgrunden angeläget att kortfattat kommentera den aktuella situationen vid EMV i skenet av nu gällande näringspolitiska riktlinjer på varvsområdet.

De långsiktiga bedömningar som de svenska storvarven redovisade under år 1973 och som låg till grund för mina ställningstaganden i prop. 1974:1 (bil. 15 s. 82) tydde på en överlag optimistisk framtidstro. De av storvarven redovisade investeringsplanerna för femårsperioden 1973–1977 var omfattande — med ett iögonfallande undantag, EMV.

Med hänvisning till de oklara marknadsläget på sikt underströk jag i propositionen vikten av att genom investeringar modernisera den svenska

varvsindustrin för att upprätthålla och stärka konkurrenskraften.

Jag underströk samtidigt att branschens storlek i princip skall bestämmas av dess förmåga att av egen kraft bibehålla en sådan ekonomisk och marknadsmässig styrka att de som arbetar i branschen kan erbjudas anställningsvillkor och sysselsättningstrygghet i paritet med annan industriell verksamhet.

Denna grundläggande industripolitiska uppfattning bör vara riktgivande också för arbetet att finna en långsiktig lösning på EMV-krisen. Det är företagets konkurrensförmåga utan statligt stöd som bestämmer den långsiktiga sysselsättningsnivån.

Med hänsyn till den framförhållning – räknat från order till påbörjat byggande och leverans – som karakteriserar varvsproduktion har kommissionen beräknat att arbetsstyrkan vid EMV måste minska med ca 1 500 personer fram till halvårsskiftet 1976. En del av denna minskning kan åstadkommas genom s. k. naturlig avgång i kombination med stor restriktivitet i nyanställningar. Friställningar i viss omfattning torde emellertid vara ofrånkomliga. Jag ser ingen anledning att ifrågasätta kommissionens beräkningar. För tiden efter halvårsskiftet 1976 och särskilt under år 1977 är möjlig sysselsättningsnivå vid EMV svårare att bedöma. Avgörande blir bl. a. vilka stödbeställningar som kan erhållas från övriga tre storvarv. En uppnåelig målsättning, under de förutsättningar som nu är kända, bör enligt min mening vara att söka erhålla beställningar som medger en sysselsättningsnivå på ca 3 000 personer under större delen av år 1977. Sysselsättningspolitiska skäl kan tala för ett högre tal. Utvecklingen under de närmaste månaderna kommer att skapa större klarhet om vad som är möjligt att uppnå i detta hänseende.

De närmaste 1–2 åren kommer oundvikligen att för EMV:s del innebära en djupgående omställningsprocess. Denna kommer att innebära svåra problem för många av de anställda. Särskilt tjänstemännen torde komma att drabbas hårt. Det är nödvändigt att de anställda genom sina organisationer ges ett påtagligt inflytande på utformningen och genomförandet av de anpassningsåtgärder som måste vidtas.

Vad gäller behandlingen av de särskilda arbetsmarknadsproblem som kan uppstå bör enligt min mening en nära samverkan eftersträvas mellan de anställdas fackliga organisationer, företaget och berörda statliga och kommunala organ. Detta kan ordnas på samma sätt som skett i tidigare liknande fall genom att en samrådsgrupp bildas vid företaget. I en sådan grupp ingår representanter för de anställda, företaget, kommunen och arbetsmarknadsverket. I samrådsgruppen kan planer utarbetas för att på ett för de anställda godtagbart sätt genomföra de nödvändiga förändringarna. Arbetsmarknadsverket har förklarat sig berett att ställa erforderliga personella resurser till förfogande och sätta in de arbetsmarknadspolitiska medel som kan visa sig vara nödvändiga. I detta sammanhang kan nämnas att regeringen i propositionen om arbetsmarknadsutbildningen (prop. 1975:45) föreslagit en särskild försöksverksamhet med utbildning inom varvsindustrin.

Det har varit en huvudlinje i de näringspolitiska strävandena på varvsområdet att verka för ett vidgat samarbete och större koordinering inom branschen. En långt driven samordning mellan företag som inte i första hand konkurrerar inbördes utan på en hård internationell marknad ter sig från samhällets sida som angelägen.

Erfarenheterna ger emellertid vid handen att det är svårt att nå fram till en långtgående samverkan. Även sådant samarbete som i företags-ekonomiskt hänseende skulle kunna påvisas vara fördelaktigt tycks inte komma till stånd så länge det saknas ett ägarmässigt band mellan företagen.

Jag finner det mot denna bakgrund angeläget att varvskommissionen i sitt fortsatta arbete söker finna en lösning av EMV-frågan som innebär ökad samordning inom varvsindustrin. Jag är inte nu beredd att förorda en viss bestämd lösning. Flera alternativ torde stå till buds. Det bör i sammanhanget noteras att mer än hälften av EMV:s skrovarbeten utförs utanför företaget. EMV torde sakna förutsättningar för att på sikt, utan mycket betydande nyinvesteringar, upprätthålla en fartygsproduktion av nuvarande inriktning och omfattning. Detta är givetvis ett starkt skäl till varför en lösning bör undvikas som innebär ett fristående EMV.

De problem som är förknippade med vissa redares önskan att annullera fartygskontrakt och långtidsavtalet med Lisnavevarvet är av sådan omfattning att de kan rycka undan grunden för fortsatt drift vid EMV. Jag vill i likhet med kommissionen särskilt understryka vikten av att EMV före den 30 juni i år när godtagbara uppgörelser beträffande dessa engagemang. Skulle i något väsentligt avseende oklarhet råda om de ekonomiska konsekvenserna av dessa uppgörelser vid denna tidpunkt, torde i praktiken förutsättningar saknas för ett statligt övertagande av EMV. Det bör ankomma på regeringen att före utgången av juni 1975 fatta det slutliga avgörandet.

Det måste avslutningsvis understrykas att de ekonomiska konsekvenserna av ett övertagande av EMV – även om man bortser från de nyssnämnda engagemangen – inte nu kan överblickas. Det framgår således av de ekonomiska analyser som kommissionen har gjort att, såsom jag också tidigare har anfört, enbart förlusterna i inneliggande orderstock kan beräknas uppgå till uppemot en halv miljard kr. Även med avdrag för det koncernbidrag om 225 milj. kr., som den nuvarande ägaren enligt utfästelsen skall tillskjuta, kommer betydande resurser att behöva tillföras företaget.

Jag räknar med att under nästa riksmöte återkomma med förslag i denna senare fråga liksom med förslag på grundval av det fortsatta arbetet kring den svenska varvsindustrins struktur och produktionsförhållanden.

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen att på de villkor jag angett

*dels* bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att

1. ikläda staten garanti för ett lån på 150 000 000 kr. som Angfartygs AB Tirfing avser att ta upp,

2. ikläda staten borgen för två lån till Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB, det ena på 7 500 000 kr. jämte ränta och det andra på 200 203 800 portugisiska escudos jämte ränta,
3. tillhandahålla Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB en rörlig kredit av 200 000 000 kr.  
*dels*
4. till *Förvärv av aktier i Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB* på kapitalbudgeten för budgetåret 1975/76 under fonden för statens aktier anvisa ett investeringsanslag av 1 000 kr.

Ärendet bör behandlas under innevarande riksmöte.

---

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att antaga de förslag som föredraganden har lagt fram.

**Prop. 1975:110**

*Bilaga*

1975 års varvskommission

1975-04-30

**Förslag till temporär lösning av krisen vid  
Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB**

## Innehållsförteckning

|   | sid. |
|---|------|
| Skrivelse till statsrådet och chefen för industridepartementet . . . . .                | 3    |
| 1 <i>Direktiv och övriga förutsättningar för kommissionens arbete</i> . . .             | 4    |
| 2 <i>Den internationella bakgrunden</i> . . . . .                                       | 5    |
| 3 <i>Den aktuella situationen vid Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB (EMV)</i> . . . . . | 8    |
| 3.1 Allmän bakgrund . . . . .   | 8    |
| 3.2 EMV:s ekonomiska läge . . . . .   | 10   |
| 4 <i>Kommissionens överväganden och förslag</i> . . . . .                               | 14   |
| 4.1 Utgångspunkter för kommissionens överväganden . . . . .                             | 14   |
| 4.2 Handlingsalternativ på längre sikt . . . . .  | 15   |
| 4.3 Temporär lösning . . . . .  | 16   |
| 4.4 Kommissionens förslag . . . . .   | 17   |

*Bilagor*

1. Analysgruppens rapport 1975-02-21<sup>1</sup>
2. EMV:s likviditetsbudget för år 1975<sup>1</sup>
3. EMV:s likviditetsprognos för år 1976<sup>1</sup>
4. Resultatutvecklingen för åren 1975 och 1976<sup>1</sup>
  - 4.1 Resultatprognos för åren 1975 och 1976 enl. analysgruppens bedömning 1975-03-11
  - 4.2 Resultatprognos för perioden 1975--1980 enl. EMV:s handlingsplan 1975-04-09
5. Utfästelse av Ångfartygs AB Tirfing per den 26 april 1975

<sup>1</sup> Dessa handlingar är hemligstämplade jämlikt § 21 sekretesslagen.

1975 års varvskommission

1975-04-30

Till statsrådet och chefen för  
industridepartementet

Genom beslut den 20 februari 1975 bemyndigade regeringen chefen för industridepartementet att tillkalla en kommission med högst fem ledamöter med uppdrag att undersöka förutsättningarna och formerna för en rekonstruktion av Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB (EMV) och att skyndsamt framlägga av undersökningen föranledda förslag.

Med stöd av detta bemyndigande tillkallades den 21 februari 1975 som ledamöter i kommissionen verkställande direktören i Kockums Mekaniska Verkstads AB Nils-Hugo Hallenborg (ordförande), statssekreteraren i industridepartementet Tony Hagström, förbundsjuristen Sören Mannheimer, Metalls avd. 41, verkställande direktören i Allmänna pensionsfonden Bo Jonas Sjönander (ordförande i varvskreditutredningen) och verkställande direktören i Uddevallavarvet AB Ingvar Trogen.

Kommissionen har antagit namnet 1975 års varvskommission.

Experter åt kommissionen är direktören i Kockums Mekaniska Verkstads AB Christian Christiansson, direktören i Uddevallavarvet AB Kurt Hansson, departementsrådet i industridepartementet Karl-Henrik Pettersson och auktoriserade revisorn Göran Tidström, Öhrlings Revisionsbyrå AB. Som sekreterare åt kommissionen tjänstgör pol. mag. Erland Ringblom och departementssekreteraren Gunnar Österberg.

1975 års varvskommission får härmed avlämna rapport med förslag till temporär lösning av krisen vid Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB.

Stockholm den 30 april 1975.

Nils-Hugo Hallenborg

Tony Hagström

Sören Mannheimer

Bo Jonas Sjönander

Ingvar Trogen

/Erland Ringblom

## 1 Direktiv och övriga förutsättningar för kommissionens arbete

På grundval av en rapport från den s. k. analysgruppen – en av industriministern tillkallad expertgrupp med uppdrag att göra en bedömning av situationen vid Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB (EMV) – redovisade industriministern i ett brev av den 20 februari 1975 till styrelseordföranden i EMV bakgrunden till kommissionens tillsättande:

”Jag har i dag tagit del av den s. k. analysgruppens bedömning av förhållandena vid Eriksberg. Enligt gruppens mening är företagets ekonomiska ställning utomordentligt allvarlig. Företagets soliditet är urholkad genom otillräckliga rörelseresultat och genom de stora nedskrivningarna som främst valutasituationen nödvändiggör. Likviditetstillståndet är mycket ansträngt. Vissa störningar och viss oro har märkts på personal-, kund- och leverantörsidan. Företaget står, såvitt analysgruppen kan bedöma, inför ett hot om likvidation eller konkurs.

En sådan utveckling skulle få mycket besvärande konsekvenser. Ett stort antal människor vid Eriksberg och vid vissa underleverantörsföretag skulle bli utan arbete. Berörda kommuner, i första hand Göteborg, skulle komma att drabbas hårt. Den svenska industrin, och i synnerhet rederi- och varvsnäringen skulle bli lidande.

Enligt min mening måste alla ansträngningar göras för att förhindra att en sådan situation uppstår. Efter samråd med regeringens övriga ledamöter vill jag således meddela följande.

Regeringen tillkallar i dag en särskild kommission med huvuduppgift att utreda förutsättningarna för en rekonstruktion av Eriksberg . . .”.

I brevet utvecklas vidare förutsättningarna för kommissionens arbete:

”Om enligt kommissionens mening möjligheter skulle finnas att genom en sådan rekonstruktion – eventuellt i samverkan med andra företag – bilda en ekonomisk livskraftig enhet, är regeringen beredd att positivt medverka till ett genomförande. Denna utfästelse gäller dock endast under förutsättning att också ägaren av Eriksberg, Ångfartygs AB Tirfing, manifesterar sitt ägaransvar genom att i erforderlig omfattning utöver nuvarande åtaganden medverka genom lån, borgen och på annat sätt som kan bli aktuellt. Ett omedelbart utökat engagemang från ägarens sida är sålunda nödvändigt för att ge det rådrum som den särskilda kommissionen behöver.

Vad som ovan sagts innebär givetvis inget avkall på det självklara förhållandet att Eriksbergs ägare, styrelse och företagsledning har ett odelat ansvar för företaget.”

Kommissionen har i sitt arbete haft tillgång till och i allt väsentligt utgått från de utredningar som företaget självt gjort, liksom från de analyser som genomfördes under februari 1975 av den s. k. analysgruppen. Analysgruppens rapport bifogas som *Bilaga 1*.<sup>1</sup>

Bland övrigt material som utgjort underlag för kommissionens arbete ingår skrivelser, handlingsplaner m. m. från EMV:s fackliga organisationer och från företaget.

Kommissionen har genom diskussioner med bl. a. EMV:s ägare –

<sup>1</sup> Här utesluten.

Ångfartygs AB Tirfing (Tirfing) – och anställda sökt göra en så allsidig bedömning som möjligt av företagets problem och förutsättningar. Härvidlag har, för att skapa ett erforderligt rådrum, ansträngningarna i ett första steg inriktats mot den kortsiktiga likviditetsproblematiken. Ett viktigt resultat i detta avseende var den utfästelse som EMV:s ägare, efter förhandlingar med kommissionen, gjorde. Utfästelsen innebär att Tirfing garanterar att samtliga EMV:s ekonomiska åtaganden kommer att fullgöras kontraktssenligt under tiden fram till halvårsskiftet 1975.

I ett tidigt skede av sitt arbete kunde kommissionen konstatera att en rekonstruktion av EMV bl. a. skulle erfordra betydande koncernbidrag och andra ekonomiska insatser från moderbolagets sida. Kommissionen gjorde härvid den bedömningen att sådana koncernbidrag måste lämnas redan för år 1974. Kommissionen hemställde därför till Tirfings ledning att framläggande av styrelsens förslag till bokslut för år 1974 för Tirfingkoncernen och däri ingående dotterbolag icke bör ske förrän förhandlingar härom slutförts med kommissionen.

Det har enligt kommissionens mening inte varit dess uppgift att initiera eller ge förslag till sådana åtgärder som direkt berör EMV:s dagliga skötsel. Kommissionen har således under den tid den arbetat inte i något avseende påtagit sig ansvaret för den löpande verksamheten vid företaget.

Innan kommissionen övergår till att behandla de frågor som mera direkt rör EMV, har kommissionen mot bakgrund av nu rådande sjöfarts- och varvskonjunktur, ansett det önskvärt och nödvändigt att översiktligt beröra den internationella marknadsbilden. Underlaget till detta avsnitt har utarbetats av ekon.lic. John Ekström, industridepartementet.

## 2 Den internationella bakgrunden

För världens varvsindustri har de senaste decennierna varit en period av intensiv både kvantitativ och kvalitativ utveckling. Världshandeln har varit expansiv och fartygsbehovet långsiktigt och starkt växande. Varvskapaciteten har utökats genom tillkomsten av nya varv och genom rationalisering och modernisering av äldre varvsanläggningar. Fartygsmarknaden har hela tiden utmärkts av en hård internationell konkurrens.

Ännu under åren 1972 och 1973 framstod utvecklingen av den långsiktiga efterfrågan på fartyg såsom synnerligen positiv. Två betydelsefulla frågetecken hade emellertid börjat framträda. Vad gäller utbudet av fartyg fanns indikationer om att ett icke obetydligt kapacitetsöverskott var under utveckling. Vad gäller tankerflottan för oceanfrakter framstod det som ett orostecken att nytillskottet under perioden 1973–1976 enligt den föreliggande orderstocken syntes bli större än vad fraktbehovet motiverade.

I denna situation med frågetecken inför den framtida fartygsmarknaden inträffade händelserna på oljemarknaden i oktober 1973. Alltsedan den akuta oljeförsörjningskrisen överkommit har i alla viktigare industriländer pågått en marknadsmässig anpassning till den väsentligt högre

oljeprisnivå som etablerats, och ett omfattande planerings- och förberedelsearbete har upptagits på långsiktiga energipolitiska åtgärder, generellt sett inriktade på att minska det stora beroendet av importerad olja. Utfallet av anpassningsåtgärderna kan ännu ej bedömas med någon större precision. Föreliggande planer och bedömningar får emellertid nu anses ha fått en sådan konkretisering, att vissa slutsatser – om än begränsade och villkorliga – kan dras beträffande den framtida fartygsmarknaden.

Ett första försök till en samlad bedömning av utvecklingen på energiområdet på längre sikt och i ljuset av de nya förutsättningarna har utförts inom OECD och redovisats i januari 1975. Enligt dessa studier skulle den genomsnittliga årliga ökningen av den totala energikonsumtionen i OECD-länderna sänkas med 1 å 1,5 procentenhet i förhållande till vad som väntades före oljekrisen. Inom denna begränsade totalram påverkas oljekonsumtionen relativt sett mera. Konsumtionen av olja i OECD-länderna år 1980 beräknas komma att minska med 16 % resp. 25 % (vid ett oljepris av 6 resp. 9 dollar per fat) i förhållande till den konsumtion som förväntades före oljekrisen år 1973. Höjningen av oljepriserna har emellertid även förbättrat utsikterna för produktion av råolja inom OECD. Detta innebär en ytterligare minskning av importbehovet.

Om oljepriserna behålls på nuvarande nivå skulle därför oljeimporten till OECD-länderna under perioden 1980–1985 komma att minska påtagligt jämfört med 1972 års nivå. Oljeprisstegringen kan emellertid inte omedelbart slå igenom fullt ut på efterfrågan och på produktionen av substituerande energislag.

De beräkningar som kan utföras på grundval av det föreliggande materialet om konsumtionen och produktionen av olja visar tämligen entydigt på ett starkt minskat framtida behov av oljefrakter i förhållande till det efterfrågeperspektiv som förelåg före oljekrisen 1973. Beräkningar pekar mot en långsiktig minskning av tankfartygsbehovet om 100 milj. DWT kring år 1980.

Obalansen på tankfraktmarknaden är redan manifesterad. Överskottet på tankertonnage har fört med sig dels synnerligen låga oljefraktsatser, dels en högst betydande uppläggning (enligt ofullständiga och knappast helt aktuella uppgifter mer än 25 milj. DWT eller drygt 10 % av tankerflottan). Båda dessa förhållanden samverkar till minskad lönsamhet och försämrad likviditet för rederinäringen.

I första hand har det förändrade läget kommit till uttryck i att orderingången på nytt tanktonnage upphört och att åtskilliga annulleringar verkställts (enligt mäklaruppgifter f. n. omkring 40 milj. DWT).

Hur och i vilken takt det förutsebara överskottet på oceangående tanktonnage kommer att avvecklas kan inte i dag närmare anges. Först och främst är utvecklingen naturligtvis helt avhängig av hur snabbt omställningen av energikonsumtion och -produktion förlöper.

Någon samlad utvärdering föreligger inte om hur fartygsbehovet och nybeställningsbehovet påverkas av stagnationen – på längre sikt ned-

gången -- i industriländernas oljeimport. Arbete härmed pågår inom bl. a. OECD.

Varvens orderböcker per den 1 januari 1975 upptog tankfartyg om ca 170 milj. DWT för leverans i huvudsak under åren 1975, 1976 och 1977. Denna ordervolym, vilken såsom nämnts reducerats genom avbeställningar, täckte mer än väl de fartygsbehov som före oljekrisen förväntades uppstå till år 1980.

Innebörden för varvsindustrins del av energimarknadens förutsedda utveckling torde sålunda vara dels att sannolikheten är stor för att ytterligare avbeställningar kommer att ske, dels att utrymmet för nya order på tankfartyg ända fram emot 1980 måste ses som synnerligen begränsat. Först för leverans under perioden 1980-1985 skulle -- under förutsättning att balansen på oljefraktmarknaden någorlunda återställs dessförinnan -- det åter finnas mer betydande marknadsutrymme för en nyproduktion av tankfartyg.

Detta perspektiv på marknadsutvecklingen reser naturligtvis frågan om nybyggnadskapaciteten och sysselsättningen vid världens varv. Utvecklingen pekade redan före oljekrisen på att en icke obetydlig överkapacitet för andra hälften av 1970-talet var under utveckling. Under trycket av den starkt ökade orderingången 1972 och 1973 samt förbättrade lönsamhetsutsikter för varven skedde på åtskilliga håll betydande varvsinvesteringar i större dockor och i rationellare anläggningar, vilket indirekt också ökade leveranskapaciteten. Mått i planerade leveranser enligt orderböckerna den 1 januari 1975 kan den aktuella varvskapaciteten anges till storleksordningen 60-65 milj. DWT per år.

Planerade fartygsleveranser 1975-1978, i DWT, enligt orderböckerna 1 januari 1975.

|         | 1975 | 1976 | 1977 | 1978 |
|---------|------|------|------|------|
| Tankers | 49   | 52   | 52   | 18   |
| Bulk    | 10   | 8    | 4    | 1,5  |
| Övrigt  | 6    | 4    | 1    | 0,5  |
| Totalt  | 65   | 64   | 57   | 20   |

Hur stort bortfallet i denna orderbeläggning slutgiltigt kommer att bli kan, som nyss framhölls, ännu inte närmare bedömas. För flera varv med stark inriktning på stora tankers torde emellertid redan så stora luckor ha uppstått i orderbeläggningen att ersättning svårligen kan erhållas i rådande marknadsförhållanden. Uppenbarligen står världens varvsindustri -- liksom tankrederierna -- inför en period med svåra anpassningsproblem, och -- liksom på oljefraktmarknaden -- torde utvecklingen av kapacitetsöverskottet få följa flera vägar.

Eftersom en genuin osäkerhet om energisituationens utveckling troligen består ännu någon tid, och eftersom skilda slag av statliga stödåtgärder inte kan uteslutas i vissa varvsländer, kan omställningen väntas bli tämligen utdragen. Den kommer att utmärkas av ytterst hård konkurrens

om beställningsintresserade kunder.

En huvudfråga är om det på andra fartygsmarknader kan finnas ersättning för det minskade behovet av stora tankfartyg.

I första hand bör marknaden för bulkfartyg vara av intresse genom de – i varje fall för de större fartygen – likartade produktionsförutsättningarna. Den har också historiskt sett visat en snabb expansion. De (inte helt aktuella) prognoser som föreligger tyder på en fortsatt ökning av fartygsbehovet, men också på att denna inte på något sätt kan fylla ut det utrymme som frigörs på tankersidan. Det kan exempelvis nämnas att bulkfartygen svarar för ca en sjättedel av de sjöburna transporterna medan tankflottan står för ca två tredjedelar. Därtill kan läggas att en stor del av det ökade bulktransportbehovet kan komma att täckas av kombinerat tonnage, som överflyttas från den ansträngda oljefraktmarknaden, och alltså i första hand inte resulterar i nybeställningar.

Liknande material för "övriga fartygstyper" visar att det inom detta breda och mångskiftande fält knappast kan komma att uppstå kompenenserande marknadsutrymme av tillräcklig volym. För många av dessa fartygstyper (t. ex. färjor och containerfartyg) är produktionsförutsättningarna också väsentligt annorlunda. Det bör emellertid framhållas att området också innehåller vissa specialiserade fartygstyper med av allt att döma goda marknadsförutsättningar (t. ex. gastankers och mindre produktbåtar). Trots dessa marknadens begränsning kan de för vissa varv utgöra intressanta sysselsättningsalternativ.

För en betydande del av världens varv ger sålunda nuvarande marknadsperspektiv inte något utrymme för långsiktig och lönsam sysselsättning. Där ingen alternativsysselsättning i annan tillverkning än fartyg kan uppbringas – vilket i enskilda fall väl kan vara möjligt – kommer en avveckling av tillverkningskapacitet att framtvingas. Varvsindustrins anpassning till den förändrade energisituationen kommer därför otvivelaktigt att, utöver de omställningar och sysselsättningsbesvär som kan förutses för de närmast kommande åren, kräva även en neddragning av den totala kapaciteten på längre sikt. Översiktliga kalkyler tyder på att avvecklingen behöver bli av inte ringa omfattning, om en sådan balans på fartygsmarknaden skall erhållas inom rimlig tid att den kvarvarande huvuddelen av världens varvsindustri skall kunna se fram emot en någorlunda säker och lönsam sysselsättning.

### **3 Den aktuella situationen vid Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB (EMV)**

#### **3.1 Allmän bakgrund**

I början av år 1973 kunde konstateras att den svenska varvsindustrin såg fram emot en relativt expansiv period. I motsats till situationen ett par år tidigare präglades varvsföretagens bedömningar av en påtaglig optimism. De svenska storvarvens investeringsplaner var – med undantag för EMV – mycket omfattande och ansågs vara en nödvändig förutsätt-

ning för en framtida konkurrenskraftig svensk varvsindustri.

Den risk för överkapacitet i världens varvsindustri som förelåg redan före krisen i Mellersta Östern under hösten 1973 har, som tidigare framhållits, under åren 1974 och 1975 kommit till klart uttryck. Den negativa fraktmarknadsutvecklingen, som inleddes under år 1974, har resulterat i en mycket svag orderingång särskilt vad gäller stort tanktonnage. Vidare har under de senaste åren priserna på material och komponenter till varvsindustrin stigit mycket kraftigt. Det är ofrånkomligt att denna utveckling i praktiken försämrar varvsföretagens förväntade lönsamhet när det gäller redan ingångna kontrakt. Kortfattat kan den allmänna situationen för varvsindustrin karakteriseras på följande sätt.

- Snabba och internationellt betingade marknadsfluktuationer, sannolikt utan motsvarighet i andra större industrigrenar.
- Hög skuldsättningsgrad (lågt eget kapital i förhållande till balansomslutningen) till följd av den mycket omfattande kreditgivningen till fartygsbeställare med åtföljande refinansiering.
- Avsevärd känslighet för fluktuationer i valutakurserna på grund av omfattande engagemang i utländsk valuta.
- Avsevärd känslighet för räntevariationer vid upplåning. Fartygskontrakten har i stor utsträckning tagits i fasta räntor.
- Lång orderstock, ofta med fartygskontrakt i fasta priser medan kostnaderna i stor utsträckning får betalas i löpande priser.
- Ojämn orderingång, vilket bl. a. ofta lett till pressade produktionsprogram medförande temporär brist på arbetskraft och underleveranser.

Det kanske mest kännetecknande draget i varvens situation är den mycket omfattande "bankverksamheten". Varven tvingas, som ovan antytts, att ta på sig stora risker på t. ex. valutasidan och blir på så sätt mycket känsliga för externa händelser. Vidare får en snabb inflatorisk utveckling omedelbart mycket stora följdverkningar.

Det är viktigt att i denna bakgrundsteckning notera FMV:s särställning, kännetecknad av en låg investeringstakt under ett antal år i motsats till övriga svenska storvarv. Under den senaste femårsperioden har FMV investerat ca 60 milj. kr. per år (inkl. köp av Lindholmens varv). En stor del av dessa investeringar har avsett den personalsociala sidan såsom företagshälsovård, personalbyggnader, omklädningsrum m. m. Sedan år 1968, då ombyggnaden av dockan genomfördes, kan de genomförda investeringsprogrammen för de direkta produktionsanläggningarna knappast anses ha fyllt mer än reinvesteringsbehoven. De nuvarande anläggningarna, i synnerhet Lindholmen, är mycket nedslitna. Vid Lindholmen har inga större investeringar i anläggningen gjorts under de senaste tjugo åren. Krankapaciteten vid den existerande bädden (4 x 20 ton) motsvarar t. ex. inte dagens krav på modernt skeppsbyggeri.

Allmänt sett kan sägas att varvsområdet karakteriseras av mycket stora höjdskillnader och besvärliga markförhållanden. Området har vidare ett instängt läge med begränsade expansionsmöjligheter. Inte minst från

transportsynpunkt är området föga ändamålsenligt. Bl. a. ställagrets och skärhallens placering på en bergshylla försvårar transporter. Vidare kan noteras att det saknas rationella anläggningar för bl. a. tillverkningen av plana sektionsdelar (s. k. flakline) och för profiltbearbetning. En relativt stor del av arbetet är förlagt utomhus. Anläggningarna för utrustning är tämligen konventionella och förutsätter att montagearbetet huvudsakligen utförs ombord efter det att skrovet sjösatts. Anläggningar saknas dessutom för inomhus samling av större maskin- och utrustningsenheter.

EMV har, i förhållande till de övriga storvarven, det ojämförligt bredaste produktsortimentet: från produkttankers och andra specialfartyg (30 000 DWT) till stort tank- och bulktonnage (400 000 DWT). Det mycket omfattande produktionsprogrammet (bl. a. byggandet av det stora tonnaget) har i stor utsträckning baserats på inköp av skrov och skrovdelar från underleverantörer. Sedan många år samarbetar EMV inom ramen för långtidsavtal med Lisnave- och Setenavevarven i Portugal, vilka bygger såväl förskepp som hela skrov för EMV:s räkning. Av EMV:s totala fartygsleveranser, som motsvarar ca 200 000 ton stål per år, svarar EMV självt för ca 75 000 ton. Från Lisnave får EMV f. n. ca 100 000 ton per år. Resterande del tas från underleverantörer i Sverige. Företagets egen stålkapacitet har således inte anpassats till det produktionsprogram man åtagit sig.

Denna obalans i produktionen, dvs. liten stålkapacitet -- stor utrustningskapacitet, återspeglas i antalet sysselsatta vid de olika produktionsavsnitten. F. n. sysselsätts ca 1 500 kollektivanställda i den direkta produktionen på utrustningssidan. För skrovsidan är motsvarande siffra 1 200.

Obalansen har också lett till användning av s. k. grå arbetskraft som medfört betydande kostnader och andra olägenheter.

### 3.2 EMV:s aktuella läge

Den följande beskrivningen av EMV:s aktuella läge baseras i allt väsentligt på uppgifter lämnade av företaget. Bokslut och ekonomiska planer har granskats av kommissionen och analysgruppen. Däremot har av tidsskäl någon egentlig revision av materialet inte utförts. Därför föreligger inte ett så fullständigt material som vore önskvärt.

Under räkenskapsåren 1970 - 1974 har de redovisade förlusterna (före realisationsvinster vid försäljning av fartygsandelar och av reparatverksamheten) uppgått till 268 milj. kr., varav 150 milj. kr. avser 1974. Företaget måste fram till slutet av 1960-talet betraktas som väl konsoliderat och har därför t. o. m. år 1974 kunnat bära de stora förlusterna. Vid utgången av år 1974 kvarstod eget kapital och obeskattade reserver uppgående till 200 milj. kr.

I sammanhanget måste dock beaktas att de av företaget tillämpade redovisningsprinciperna för mellanhavanden i utländska valutor innebär att latenta valutaförluster inte till fullo belastat resultatet. En värdering

av utländska fordringar och skulder till de kurser som rådde den 31 december 1974 skulle medföra en ökning av förlusterna och därmed en minskning av det egna kapitalet med 163 milj. kr. Vidare har EMV i 1974 års bokslut vid värderingen av pågående fartygsbyggnation belastat resultatet med ca 40 milj. kr. avseende vissa förluster på ineliggande orderstock. Detta belopp är avsevärt mindre än de prognostiserade totala förlusterna för ett kontraktsevenligt fullföljande av hela orderstocken.

Beaktas dessa faktorer måste EMV:s egna kapital i praktiken anses vara förbrukat.

Sista leverans i ineliggande orderstock beräknas ske i början av år 1977. Mycket talar dock för att en annullering kan komma att ske beträffande en beställning från det italienska rederiet Navigazione Alta Italia SpA avseende två 400 000 DWT tankfartyg. En annullering innebär att behovet av likviditetstillskott under åren 1975 och 1976 reduceras väsentligt. Å andra sidan medför en annullering ett betydande sysselsättningsbortfall under 1976 och 1977.

F. n. sysselsätts vid EMV ca 5 500 personer, varav kollektivanställda 4 200. Därtill kommer ca 500 entreprenadanställda. Ett effektuerande av ineliggande orderstock – förutsatt annullering av de två 400 000 DWT tankfartygen – och utan nya beställningar innebär att behovet av arbetskraft vid EMV utvecklas enligt nedan.

|                                     | 1975-03-31   | 1975-06-30   | 1975-12-31   | 1976-06-30   |
|-------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Kollektiv-<br>anställda             | 4 200        | 3 900        | 3 500        | 1 500        |
| Tjänstemän<br>och arbets-<br>ledare | 1 330        | 1 300        | 1 050        | 500          |
| <b>Totalt</b>                       | <b>5 530</b> | <b>5 200</b> | <b>4 550</b> | <b>2 000</b> |

Detta innebär således en reduktion av antalet anställda redan under innevarande år med ca 300 personer. Under tolv månadersperioden 30 juni 1975–30 juni 1976 skulle antalet anställda minska med ca 3 200 personer.

Skulle en annullering av de två 400 000 DWT tankfartygen inte ske, skulle sysselsättningsutvecklingen bli följande.

|                                     | 1975-03-31   | 1975-06-30   | 1975-12-31   | 1976-06-30   |
|-------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Kollektiv-<br>anställda             | 4 200        | 3 900        | 3 400        | 3 100        |
| Tjänstemän<br>och arbets-<br>ledare | 1 330        | 1 300        | 1 025        | 1 050        |
| <b>Totalt</b>                       | <b>5 530</b> | <b>5 200</b> | <b>4 425</b> | <b>4 150</b> |

Helt avgörande för sysselsättningen efter den 30 juni 1976 är möjligheten att erhålla nya fartygsbeställningar. Om nya order ej erhålles har sysselsättningsmöjligheterna upphört helt hösten 1977.

Vid bedömning av olika framtidsalternativ måste också Lisnave-problematiken särskilt beaktas. Löpande avtal med Lisnave/Setenave innebär att EMV förbundit sig att årligen fram t. o. m. år 1979 beställa en minimikvantitet av stålarbeten om 45 000 ton. Inneliggande orderstock (efter eventuell annullering av de två 400 000 DWT fartygen, vars skrov skall tillverkas av Lisnave/Setenave) innebär dock att EMV inte kan uppfylla avtalsbundna minimiätaganden för år 1976 och därefter. Sista leverans från Lisnave/Setenave skulle komma att ske under hösten 1976. EMV har väckt frågan om en uppsägning av avtalet. Eventuella kostnads-konsekvenser i samband härmed kan idag inte uppskattas.

För att kunna upprätthålla verksamheten vid EMV under åren 1975 och 1976 krävs ansevliga likviditetstillskott. Under antagande av att de två 400 000 DWT fartygen annulleras växer likviditetsbristen successivt under år 1975 till 250 milj. kr., vartill kommer behovet av en buffert av likvida medel på ca 50–100 milj. kr. Under år 1976 krävs inga ytterligare likviditetstillskott, såvida inte eventuella nya beställningar kräver utlägg utöver erhållna förskott. Om ovan nämnda annullering inte sker, ökar det ackumulerade likviditetsbehovet med 100 milj. kr. under år 1975 och med 300 milj. kr. under år 1976 beroende på att endast 30 % av priset skall betalas i förskott för de aktuella 400 000 DWT fartygen. Företagets likviditetsbudget återfinns i bilaga 2 och 3.<sup>1</sup>

En fortsatt verksamhet vid EMV – med nuvarande eller reducerad omfattning – kräver dock ytterligare kapitaltillskott. Enbart ett fullföljande av inneliggande orderstock medför förluster under åren 1975 och 1976 av storleksordningen 250–300 milj. kr. Härvid har antagits att en smidig personalnedtrappning är möjlig och att driften fortsätter efter år 1976. Storleken av förlusterna är dessutom beroende av valutakursutvecklingen och på valet av handlingsplan för åren efter 1976 samt på den därmed förknippade anpassningen av produktionsplanen dessförinnan. Resultatprognoserna redovisas närmare i bilaga 4.<sup>1</sup>

Om de valutakurser som rådde den 31 december 1974 består, tillkommer de tidigare nämnda valutaförlusterna på 163 milj. kr. av vilka ca 65 milj. kr. belastar resultaten för år 1975 och år 1976 med de redovisningsprinciper som EMV tillämpar. (Enligt de av vissa andra varv använda principerna skulle hela den latentä valutaförlusten å 163 milj. kr. ha belastat resultat redan under åren 1974 och tidigare.) De samlade förlusterna under åren 1975 och 1976 kan således uppskattas till 400–450 milj. kr., varvid samtliga latentä valutaförluster i 1974 års bokslut belastat dessa år.

I ovan nämnda siffror har dock inte beaktats eventuella kostnader i samband med

<sup>1</sup> Här uteslutna.

- eventuell annullering av de två 400 000 DWT fartygen
- eventuella tillkommande annulleringar av kontrakt
- eventuell uppsägning av avtalet med Lisnave

A andra sidan skall även vikten av gjorda valutakursantaganden observeras. Ovanstående resultatsiffror baseras på en dollarkurs av 4:07 per den 31 december 1974 samt 4:00 under åren 1975 och 1976 och en schweizerfranckurs av 1:62. Vid en antagen kursnivå av 4:50 resp. 1:55 fr. o. m. den 1 maj 1975 förbättras rörelseresultatet sammantaget med ca 60 milj. kr. och de latenta valutaförlusterna reduceras med ca 40 milj. kr., vilket således skulle innebära en total resultatförbättring med ca 100 milj. kr.

Resultatutvecklingen efter år 1976 för ett fristående EMV är ytterst svårbedömbär. Detta beror i huvudsak på den stora osäkerhet som råder beträffande möjligheterna att erhålla nya beställningar samt på antaganden om valutakursutvecklingen. Resultatet är vidare beroende på omfattningen av den planerade verksamheten.

Enligt en av EMV utarbetad handlingsplan för åren 1975–1980, som baseras på en 40 % nedskäring av sysselsättningen, prognoseras förlusterna (exkl. valutaförluster) till sammanlagt ca 220 milj. kr. för åren 1977 och 1978. Under åren 1979 och 1980 beräknas ett sammanlagt överskott av 120 milj. kr. före valutaförluster. Det skall noteras att EMV:s handlingsplan baseras på att kontantkontrakt skall erhållas i stor utsträckning på beställningar för leverans under åren 1979 och 1980, att dollarkursen fr. o. m. år 1977 blir 4:50, att långfristig nyupplåning kan erhållas till 8,5 % samt att produktiviteten kan höjas med 35 %. Investeringarna t. o. m. år 1977 beräknas inte överstiga 80 milj. kr.

De samlade förlusterna (inkl. valutaförlusterna) för åren 1975 och 1976, såsom de ovan redovisats, samt för åren 1977 och 1978 vid fortsatt verksamhet enligt EMV:s handlingsplan, kan således skattas till närmare 700 milj. kr. Därvid har som tidigare framhållits ingen hänsyn tagits till eventuella kostnader i samband med förhandlingarna rörande Lisnave och de två 400 000 DWT fartygen. Mot nämnda förluster på närmare 700 milj. kr. skall ställas det egna kapitalet som den 31 december 1974 uppgick till ca 200 milj. kr. För fortsatt verksamhet bör det egna kapitalet år 1978 uppgå till *minst* 100 milj. kr. varför högst 100 milj. kr. skulle kunna ianspråktagas för täckande av förluster. Följaktligen erfordras ett kapitaltillskott på minst 600 milj. kr. för åren 1975 t. o. m. 1978 under de angivna förutsättningarna. Utifrån andra och mindre optimistiska förutsättningar blir kapitalbehovet större.

Härtill kommer bl. a. sådana kapitaltillskott som erfordras för investeringar utöver nämnda 80 milj. kr. och som inte kan lånefinansieras.

Utöver den presenterade handlingsplanen har flera andra alternativ för fortsatt verksamhet skisserats av EMV. Likaledes har den fackliga kommittén inom EMV presenterat ett alternativ. Samtliga dessa alternativ innebär en högre sysselsättningsnivå än EMV:s handlingsplan och innebär således ett ökat krav på omedelbara beställningar. Företaget har

inte utvärderat de ekonomiska konsekvenserna av dessa alternativ till fortsatt verksamhet. Med rådande marknadspriser och möjligheter att erhålla nya beställningar torde det inte vara sannolikt att de totala förlusterna skulle bli mindre om något av dessa andra alternativ valdes.

#### 4 Kommissionens överväganden och förslag

##### 4.1 Utgångspunkter för kommissionens överväganden

Kommissionen vill inledningsvis ange vissa allmänna överväganden som har legat till grund för de slutsatser och förslag som i det följande redovisas.

Mot bakgrund av nuvarande och förutsebart marknadsläge för varvsindustrin framstår en reducering av svensk varvsindustris kapacitet som ofrånkomlig. Det är inte samhällsekonomiskt försvarbart att genom statligt stöd upprätthålla produktionskapaciteten i en bransch på en nivå som långsiktigt inte företagsekonomiskt kan motiveras. Varvsindustrins storlek måste i praktiken bestämmas av företagens förmåga att av egen kraft överleva i en hård internationell konkurrens. Det bör i detta sammanhang erinras om att genomsnittligt 70 % av produktionen under den senaste femårsperioden avsatts på export.

Det är enligt kommissionens mening i detta perspektiv den aktuella EMV-krisen måste lösas.

Samtidigt vill kommissionen understryka att om en neddragning av produktionskapaciteten och sysselsättningen i ett företag är ofrånkomlig, är det också ett ansvar för samhället, liksom givetvis för företaget och dess ägare, att se till att de som berörs drabbas i minsta möjliga utsträckning. Detta är en accepterad näringspolitisk grundsyn som kommissionen utgått från i sina överväganden. Det har således varit en målsättning att finna en lösning som dels innebär att en okontrollerbar och drastisk utveckling vid företaget genom t. ex. en konkurs undviks, dels en lösning som möjliggör en så mjuk övergång som möjligt till nya produktionsförhållanden och trygg sysselsättning.

Kommissionen vill redan i detta sammanhang, utveckla sin syn på den förväntade sysselsättningsutvecklingen vid EMV.

För åren 1975 och 1976 angavs inledningsvis två tänkbara utvecklingslinjer. Om ineliggande orderstock effektueras i sin helhet skulle fram till den 30 juni 1976 den totala fasta arbetsstyrkan, dvs. exkl. inhyrd arbetskraft, reduceras med ca 1 500 personer. Om däremot de två 400 000 DWT tankfartygen, beställda av ett italienskt rederi, annulleras, vilket inte bedömts osannolikt, skulle sysselsättningen mycket snabbt sjunka med ytterligare 2 000 till enbart ca 2 000 anställda vid halvårskiftet 1976.

Å andra sidan skulle nya fartygsbeställningar, med tanke på den tidsmässiga framförhållning – räknat från kontraktstidpunkt till leverans – som gäller för varvsproduktion, inte under några omständigheter

väsentligt kunna påverka nedgången i sysselsättningen under det närmaste året.

Kommissionen finner att det i praktiken – även inräknat effekterna av en utökad legotillverkning vid företaget – inte föreligger några möjligheter att undvika en betydande nedgång i sysselsättningen – med upp till 1 500 personer till utgången av juni månad nästa år. En nedläggning av varvsverksamheten vid Lindholmen under denna period framstår som oundviklig.

Utvecklingen efter halvårsskiftet nästa år är mera oklar och måste bedömas mot bakgrund av den aktuella marknadssituationen. Risken för annulleringar är hög och sannolikheten för nya beställningar är låg. Den samlade bilden är enligt kommissionens mening så mörk att det närmast är en mycket optimistisk bedömning att utgå från att den fasta arbetsstyrkan vid företaget vid ingången av år 1977 kan vara större än 2 500–3 000 personer. En högre nivå kräver mycket stora insatser från statens sida utöver de insatser som redan behövs för att varvet skall överleva på nu nämnd nivå.

För att upprätthålla sysselsättningen på en sådan genomsnittlig nivå under år 1977 måste nya order omgående tecknas; i själva verket borde dessa redan ha tagits. För sysselsättningen under år 1978 krävs att nya beställningar erhålls före årsskiftet 1975/1976.

Dessa förutsättningar skall ställas mot marknadsförhållandena. Att en efterfrågan på fartyg som kan ge lönsamma beställningar kommer att uppträda under innevarande år bedöms som helt orealistiskt. Inte heller under år 1976 väntas någon förbättring. Flertalet bedömare hävdar att tidigast under år 1977 kan varven ånyo vänta beställningar.

Det har i detta perspektiv gällt för kommissionen att väga samman å ena sidan de marknadsmässiga förutsättningarna som talar för en mycket snabb neddragning av sysselsättningen, t. o. m. för en nedläggning av företaget, med å andra sidan de starka arbetsmarknadsmässiga och sociala skäl som verkar i andra riktningen. Slutresultatet av denna avvägning låter sig av flera skäl inte anges i siffror. Kommissionen är dock enig om att en kraftig minskning av antalet anställda vid EMV är ofrånkomlig.

#### 4.2 Handlingsalternativ på längre sikt

Kommissionen ser i nuvarande situation att främst följande handlingsalternativ måste övervägas.

1. Planmässig nedläggning av EMV
2. EMV fortsätter som självständigt varvsföretag
3. Samordning av varvsverksamheterna i Göteborg, dvs. mellan Götaverken och EMV
4. Samordning mellan Uddevallavarvet och EMV
5. Samordning mellan samtliga fyra storvarv ("AB Svenska varv")

Vid sidan av dessa alternativ kan vissa andra kombinationer t. ex. en

samordning som berör också Kockums Mekaniska Verkstads AB, tänkas. Den handlingsplan som EMV självt presenterat framstår inte som realistisk.

Vilket långsiktigt handlingsalternativ som väljs är bl. a. beroende av tidskrävande förhandlingar.

Den akuta situationen ställer emellertid krav på omgående beslut och insatser. Det står klart att en väsentlig ekonomisk insats från statens sida är oundviklig oberoende av långsiktigt handlingsalternativ. Även detta innebar, genom kravet på riksdagsbehandling under varen 1975, en tidsmässig begränsning för kommissionen.

#### 4.3 Temporär lösning

Kommissionen utgår från två väsentliga omständigheter i sitt förslag till temporär lösning.

Det har efter hand framstått allt klarare att EMV:s ekonomiska situation är så allvarlig att företaget inte utan insatser utifrån kan undvika en konkurs under de närmaste månaderna. Likviditetsunderskottet, sedan alla tillgängliga säkerheter och kreditmöjligheter utnyttjats, kommer under resten av året gradvis växa till i gynnsammaste fall minst 250 milj. kr.

Det står klart att företagets ägare inte har ekonomiska möjligheter att genomföra en rekonstruktion av företaget i den utsträckning som krävs. Det framkom också vid de kontakter som kommissionen på ett tidigt stadium hade med Tifring att moderföretaget önskade att deras engagemang i EMV kunde avvecklas.

En statlig insats för att också kortsiktigt trygga företagets fortlevnad krävs under alla omständigheter.

Kommissionen kan i detta sammanhang inte underlåta att rikta hård kritik mot det sätt på vilket EMV skötts. Under många år har tillåtits att investeringarna i företaget legat på en nivå som inte motsvarat de produktionsåtaganden som företaget iklätt sig. Medan övriga svenska storvarv under senare år har initierat och genomfört betydande nyinvesteringsprogram har EMV:s investeringar nätt och jämnt täckt ofrånkomliga reinvesteringsbehov. Tifring såsom ägare bär ett tungt ansvar för den bristfälliga ledning av företaget som utövats. Kritiken gäller också det sätt på vilket relationerna till de anställda skötts. Det uttalade misstroendet från de anställdas sida gentemot ägarna, EMV:s styrelse och verkställande ledning är enligt kommissionens mening i väsentlig grad följden av den ofullständiga information och brist på förtroende som i olika sammanhang visats.

Mot denna bakgrund har kommissionen valt huvudlinjen att Tifrings ägarskap bör upphöra helt. Förhandlingarna har inriktats på att Tifring i samband härmed skall lämna högsta möjliga bidrag. Det förslag som redovisas i det följande bygger på denna huvudprincip.

#### 4.4 Kommissionens förslag

Efter förhandlingar mellan å ena sidan kommissionen och å andra sidan representanter för Tirlings ledning har Tirlings styrelse den 26 april 1975 beslutat att på de villkor som anges i en särskild, av Tirling ensidigt undertecknad utfästelse (*bilaga 5*) medverka till en temporär lösning av EMV-krisen. I sina huvuddrag innebär Tirlings åtagande följande.

1. Tirling överlåter till staten eller till av staten helägt företag samtliga aktier i EMV för en köpeskilling av 1 000 kr. Överlåtelsen sker per den 1 juli 1975.
2. Tirling lämnar för verksamhetsåret 1974 ett koncernbidrag till EMV om 225 milj. kr.
3. Tirling beställer senast den 30 juni 1975 vid Eriksberg två s. k. isbulkfartyg till en sammanlagd beställningssumma (pris) av 237 milj. kr. EMV äger till utgången av år 1975 rätt att utan kostnad häva dessa fartygsbeställningar.
4. Staten ställer garanti för ett lån till Tirling på 150 milj. kr. för delfinansiering av det under punkt 2. nämnda koncernbidraget. Lånet amorteras med 15 milj. kr. per år med början den 30 juni 1978. Räntan, som skall motsvara den genomsnittliga räntan vid statlig upplåning f. n. 9 %, skall erläggas halvårsvis i efterskott.
5. Staten medverkar till att Tirling erhåller lån till marknadsmässig ränta och i övrigt marknadsmässiga villkor för delfinansiering av de under punkt 3. nämnda beställningarna. Lånet skall motsvara 80 % av beställningssumman att amorteras under åtta år från tidpunkten för leverans. För lånet skall ställas sedvanlig säkerhet i fartygskontrakt resp. inteckningar i levererade fartyg.
6. Härutöver regleras vissa andra förhållanden bl. a. avseende Lindholmens Motor AB och AB Varvsindustrins Datacentral vilka berörs av ett statligt övertagande av EMV.
7. Tirlings utfästelse innehåller i övrigt sedvanliga garantiåtaganden i samband med företagsöverlåtelser.
8. Utfästelsen har gjorts med förbehåll att den godkännes av regeringen senast den 30 juni 1975. Tirling är införstått med att regeringen vid sin prövning måste beakta om enligt regeringens bedömning godtagbar uppgörelse nåtts beträffande följande tvistiga engagemang:
  - A Navigazione Alta Italia SpA Genua angående förhandlingar om eventuell annullering av de två 400 000 DWT tankfartygen.
  - B Estalieros Navois de Lisboa, S.A.R.L. angående eventuell uppsägning av gällande avtal med Lisnave.
  - C Messrs Sopotona Lisboa angående eventuell omförhandling av kontrakt.
  - D Karavias (London) Limited, London angående eventuell omförhandling av kontrakt.

Kommissionen anser att Tirlings utfästelse är ett godtagbart led i en lösning, som syftar till att undanröja det omedelbara hotet mot syssel-

sättningen vid EMV. Kommissionen finner det inte vara meningsfullt att ställa så långtgående krav på Tirfing att härigenom anställningstryggheten för Tirfings egna anställda äventyras.

Kommissionen vill understryka vikten av att EMV före den 30 juni 1975 når godtagbara uppgörelser i tvistigheterna med *dels* vissa beställare, *dels* Lisnavevarvet i Portugal. De problem, som här kan föreligga, är av sådan omfattning att de kan rycka undan grunden för fortsatt drift vid nuvarande EMV.

Tirfings utfästelse och godtagbara uppgörelser beträffande nämnda tvistiga engagemang räcker sannolikt inte för att trygga viss sysselsättning vid EMV under år 1977. I anslutning till varvskommissionens arbete har därför industridepartementet gjort en förfrågan hos övriga svenska storvarv – Götaverken, Kockums och Uddevallavarvet – om deras villighet och möjligheter att lägga vissa stödbeställningar hos EMV. Självfallet befrias inte EMV från att själv söka ta sådana order, som kan erhållas till rimliga priser.

De tre nämnda varven har förklarat sig bereddä att diskutera att gemensamt lägga vissa stödbeställningar hos EMV, vilka medger en sysselsättning på upp till 3 000 personer under större delen av 1977.

En väsentlig förutsättning för de tre varvens eventuella åtaganden gentemot EMV är att de själva inte drabbas av avbeställningar i sådan omfattning att sysselsättningen under år 1977 vid det egna varvet kommer i fara.

Om Götaverken, Kockum och Uddevallavarvet gör nämnda åtaganden gentemot EMV har EMV utsikter att erhålla en orderstock, som sträcker sig till hösten år 1977. Härigenom blir EMV ungefär likställt med övriga storvarv i fråga om orderstockens utsträckning i tiden. Detta gör det möjligt att – om så erfordras – senare i år göra en samlad bedömning av behovet av åtgärder avseende hela den svenska varvsindustrin.

Med Tirfings utfästelse och om överenskommelse kan träffas med övriga storvarv skulle rimliga förutsättningar ha skapats för att staten skall kunna engagera sig ägarmässigt i EMV och ta på sig ett direkt ansvar för sysselsättningen vid EMV. Vilken långsiktig lösning av EMV:s problem, som är mest ändamålsenlig, kräver ytterligare överväganden från kommissionens sida. I avvaktan på en sådan lösning är det nödvändigt att trygga EMV:s likviditetsbehov under i första hand år 1975.

Det är svårt att i dag beräkna EMV:s behov av likviditetstillskott under år 1975. Enligt kommissionens bedömning bör dock behovet av ytterligare likviditetstillskott uppgå till högst 200 milj. kr. Härvid har kommissionen räknat med att EMV behöver en kassamässig reserv på 100 milj. kr. Kommissionen föreslår att EMV erhåller en rörlig kredit hos riksgäldskontoret om högst 200 milj. kr. i form av en dragningsrätt.

Det är omöjligt att nu ange med något större mått av exakthet den sysselsättningsvolym, som kan uppnås vid EMV genom de föreslagna insatserna från Tirfings, övriga varvs och statens sida. Bl. a. krävs att erforderliga förhandlingar om eventuella avbeställningar genomförts. En

överslagsmässig bedömning ger dock vid handen att de samlade insatserna bör kunna ge sysselsättning på upp till 3 000 anställda vid EMV år 1977. En större sysselsättningsvolym kan uppnås enbart genom ökade statliga insatser, som medverkar till att öka orderingången ytterligare vid EMV. Kommissionen har inte ansett det ligga inom sitt uppdrag att lägga förslag härom.

Den ofrånkomliga minskningen av sysselsättningen vid EMV drabbar kollektivanställda och tjänstemän olika. Antalsmässigt kommer sannolikt antalet kollektivanställda att minska mest. Samtidigt har dessa betydande möjligheter att finna annan sysselsättning i Göteborgsområdet och på västkusten i övrigt. Skillnaderna härvidlag är dock betydande mellan olika yrkesgrupper. Friställda tjänstemän kommer att befinna sig i en svårare situation. Övriga storvarv liksom rederierna Salén och Tirfing kan eventuellt erbjuda viss alternativ sysselsättning.

Mot denna bakgrund finner kommissionen det vara utomordentligt angeläget att arbetsmarknadsmyndigheterna kopplas in omgående för att samhället den vägen skall kunna medverka till smidigast möjliga anpassning till det nya läget på Göteborgs arbetsmarknad. EMV bör vidta de åtgärder, som krävs för att arbetsmarknadsmyndigheterna skall kunna engagera sig på effektivast möjliga sätt.

### S a m m a n f a t t n i n g

Kommissionen föreslår mot ovan angivna bakgrund att staten:

- Övertar aktierna i EMV den 1 juli 1975 för en total köpeskilling på 1 000 kr.
- Ställer garanti för ett lån till Tirfing på 150 milj. kr. på tidigare nämnda villkor
- Beviljar EMV en rörlig kredit på högst 200 milj. kr.
- Övertar från Tirfing tidigare nämnda borgensförbindelser för EMV.

(Avskrift)

Bilaga 5

Mellan 1975 års varvskommission och Ängfartygs AB Tirfing, nedan kallat Tirfing, har förts överläggningar angående verksamheten vid Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB, nedan kallat bolaget. Tirfing har i anslutning härtill gjort följande åtagande:

## 1 §

Tirfing överlåter till staten eller av staten helägt företag med tillträde den 1 juli 1975 samtliga aktier i bolaget för en köpeskilling av 1 000 kr.

## 2 §

Till grund för åtagandet ligger årsredovisning med balansräkning och revisionsberättelse för bolaget per den 31 december 1974, *bilaga 1*.<sup>1</sup>

Tirfing garanterar:

*att* bolaget ägde full och oinskränkt äganderätt till de tillgångar som upptagits i balansräkningen per den 31 december 1974 samt att bolaget har full lagfart för fastigheterna,

*att* bolaget den 31 december 1974 icke hade andra skulder eller ansvarsförbindelser eller hade ställt andra pantar utöver de i balansräkningen per nämnda tidpunkt angivna,

*att* bolaget inte efter den 31 december 1974 och intill tillträdesdagen avhänt sig anläggningstillgångar inklusive firmanamn, varumärken, patent eller licensrätter eller lämnat några pantförskrivningar, borgens- eller garantiåtaganden eller ingått andra åtaganden eller vidtagit handlingar i övrigt, i annan mån än som utgör led i bolagets normala löpande verksamhet,

*att* bolaget icke är invecklat i någon skatteprocess, annan rättegång eller tvist av större betydelse utöver vad som är att hänföra till följande engagemang

1. Navigazione Alta Italia, SpA Genua (Lolligetti),
2. Estaleiros Navais de Lisboa, S.A.R.L. (Lisnave),
3. Messrs Soponata, Lisboa,
4. Karavias (London) Limited, London

*att* bolaget fram till tillträdesdagen rätteligen fullgjort sina betalningar såsom för skatter, personal, leveranser m. m.

*att* bolaget icke debiterats eller kommer att debiteras några skatter av vad slag det vara må avseende och belöpande på tiden före den 31 december 1974 utöver vad som upptagits i balansräkningen per nämnda dag,

*att* det finns tillfredsställande försäkringar beträffande bolagets tillgångar

<sup>1</sup> Här utesluten.

ävensom övriga med rörelsen sammanhängande sedvanliga försäkringar,

att de i balansräkningen upptagna kundfordringarna är, på villkor som är normala för branschen, lämnade och i sedvanlig omfattning säkerställda.

### § 3

Tirfings fordringar på respektive skulder till bolaget avseende leveranser av fartyg och fartygsdelar skall löpa kontraktsevenligt. Tirfings fordringar på respektive skulder till bolaget i övrigt skall ha reglerats före tillträdesdagen.

### § 4

Vid övertagandet av aktierna skall staten jämväl befria Tirfing från sitt borgensansvar för bolaget, som den 30 juni 1975 är

1. Svensk exportkredit, 7,5 mkr. jämte ränta
2. Sopotata, Esc 200 203 800 jämte ränta

Kopior av borgensförbindelserna bifogas, *bilaga 2*.<sup>1</sup>

### § 5

Tirfing försäkrar att Tirfing icke har kännedom om att fråga om hävande eller förändring av de i *bilaga 3*<sup>1</sup> upptagna fartygsbeställningarna hitintills väckts i annan utsträckning än som redovisats till kommissionens ordförande av bolagets VD.

### § 6

Skulle bolaget före den 30 juni 1975 försälja sina aktier i Lindholmens Motor AB till Johnsongruppen och understiger priset enligt regeringens bedömning icke oväsentligt verkliga värdet är Tirfing berett att till bolaget betala mellanskillnaden.

### § 7

Tirfing har ingått ett avtal med det av bolaget helägda AB Varvsindustrins Datacentral. Staten skall efter övertagandet tillse att Tirfing får den i avtalet föreskrivna dataservicen till marknadsmässiga priser. Detta åtagande skall bestå, även om dataservicen överföres från VDC till bolaget.

Före utgången av år 1975 skall ett avtal träffas om dataservicens avveckling, vilken skall vara genomförd före utgången av år 1976 med

<sup>1</sup> Här utesluten.

rätt för Tirfing att till dess avvecklingen genomförts erhålla dataservice enligt tidigare ingångna avtal.

### § 8

Tirfing skall i sitt bokslut för verksamhetsåret 1974 lämna bolaget ett koncernbidrag på 225 mkr. Sedan de i § 13 angivna förutsättningarna uppfyllts skall koncernbidraget kontant erläggas med

- a. 175 mkr. den 30 juni 1975
- b. 25 mkr. den 30 september 1975
- c. 25 mkr. den 30 december 1975

### § 9

För att Tirfing skall kunna erlagga det under § 8 angivna beloppet skall staten ställa garanti för ett lån till Tirfing på 150 mkr. För garantin skall inte krävas särskild säkerhet. Lånet skall amorteras med 15 mkr. per år med början den 30 juni 1978. Lånet skall löpa till en ränta motsvarande den vid varje tidpunkt gällande räntan vid långfristig statlig upplåning, för närvarande 9 %. Räntan skall erläggas halvårsvis i efterskott den 30 juni och 31 december.

### § 10

Tirfing har den 6 mars 1975 åtagit sig att garantera bolagets likviditet för tiden t. o. m. den 30 juni 1975.

Det belopp som Tirfing på grund härav erlägger till bolaget skall Tirfing ha rätt att återfå den 1 juli 1975.

### § 11

Tirfing skall senast den 30 juni 1975 av bolaget beställa två isbulkfartyg till ett sammanlagt pris av 237 mkr., enligt villkor som framgår av bifogade beställningsbrev, *bilaga 4*.<sup>1</sup> Bolaget skall intill utgången av 1975 äga rätt att utan kostnad häva dessa fartygsbeställningar.

För finansieringen skall staten medverka till att Tirfing erhåller lån till marknadsmässig ränta och i övrigt marknadsmässiga villkor. Lånen skall motsvara 80 % av varje betalningstermin att amorteras under åtta år efter leverans av respektive fartyg. Som säkerhet för lånen skall lämnas pantförskrivning i kontraktet samt efter leverans inteckningar i respektive fartyg.

<sup>1</sup> Här utesluten.

§ 12

Tirfing förbinder sig att tillse att styrelsen i bolaget i samband med överlåtelsen ställer sina platser till förfogande. Staten skall tillse att ansvarsfrihet beviljas för styrelsen för den del av år 1975 som Tirfing varit aktieägare, förutsatt att revisorerna tillstyrker ansvarsfrihet.

§ 13

Utfästelsen har gjorts med förbehåll för att den godkänts av regeringen senast den 30 juni 1975. Tirfing är införstått med att regeringen vid sin prövning måste beakta om enligt regeringens bedömning godtagbar uppgörelse nåtts beträffande de i § 2 angivna engagemangen.

Göteborg den 26 april 1975

ANGFARTYGS AB TIRFING

Kristian von Sydow

Ingemar Blennow

