

Nr 117

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående statliga åtgärder inom svensk varvsindustri; given Stockholms slott den 7 maj 1971.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över industriärenden, föreslå riksdagen att bifalla de förslag om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF ADOLF

KRISTER WICKMAN

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att staten i samband med en rekonstruktion av AB Götaverken dels lämnar företaget ett till den 31 december 1974 ränte- och amorteringsfritt lån om 75 milj. kr., dels ikläder sig full garanti för ett av Götaverken på den svenska kapitalmarknaden emitterat obligationslån om 75 milj. kr. Därtill föreslås att staten, tillsammans med Salénrederierna, ikläder sig borgen för ett till den 31 december 1974 löpande lån om 35 milj. kr. till Götaverken.

För teckning av aktier i Uddevallavarvet AB till en överkurs av 75 % begärs ett belopp om 105 milj. kr. Vidare föreslås att staten löser in de aktier i Uddevallavarvet AB, vilka innehafts av Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB, och överlåter dem till Statsföretag AB, varvid betalningsansvaret för ett av Eriksberg upptaget lån om 20 milj. kr. övertas utan kostnad för Statsföretag.

I propositionen behandlas vidare frågan om ökad samverkan mellan Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB, AB Götaverken, Kockums Mekaniska Verkstads AB och Uddevallavarvet AB. En redogörelse lämnas för det konsortialavtal som på industridepartementets initiativ slutits mellan dessa varv.

Slutligen föreslås vissa förändringar i nuvarande system för fartygskreditgarantigivning innebärande bl. a. att garantierna knyts till leverans av fartyg i stället för till ordertagning samt att en garantiram fastställs för en femårsperiod. För perioden 1972—1976 föreslås Kungl. Maj:t erhålla bemyndigande att lämna fartygskreditgarantier till ett sammanlagt belopp av högst 3,5 miljarder kr.

Utdrag av protokollet över industriärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms slott den 7 maj 1971.

Närvarande: Statsministern PALME, statsråden STRÄNG, ASPLING, SVEN-ERIC NILSSON, LUNDKVIST, GEIJER, MYRDAL, ODHNOFF, WICKMAN, MOBERG, NORLING, LÖFBERG, CARLSSON.

Chefen för industridepartementet, statsrådet Wickman, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *statliga åtgärder inom svensk varvsindustri* och anför.

Inledning

Få svenska industribranscher verkar under så internationellt betingade konkurrensförhållanden som varvsindustrin. Den arbetar på en helt oskyddad hemmamarknad och avsätter omkring fyra femtedelar av sin produktion på export. Dess kunder arbetar även de i öppen internationell konkurrens. Löneläget inom den svenska varvsindustrin är högt både internationellt sett och jämfört med annan svensk industri. Detta innebär att svensk varvsindustri för att hävda sig internationellt måste vara effektivare än sina konkurrenter i andra länder.

Den svenska produktionen av fartyg uppgår till närmare 10 % av världsproduktionen, vilket torde vara en högre andel än inom någon annan betydande produktionsgren. Samtidigt utgör varvsindustrin en större andel av den totala industrin i Sverige än i något annat land. Den svenska varvsindustrin sysselsätter enligt industristatistiken ca 30 000 människor, vilket innebär att den svarar för ca 3 % av det totala antalet sysselsatta inom industrin. Varvsindustrins betydelse är emellertid större än vad som framgår av dessa siffror, eftersom den är en utpräglad monteringsindustri med betydande underleveranser från övrig svensk industri. Varven beräknas indirekt sysselsätta ca 15 000 människor hos svenska underleverantörer. Varvsindustrins exportvärde år 1970 uppgick till inemot 2 miljarder kr. motsvarande ca 5 % av den totala exporten. Det finns alltså uppenbara skäl att inom industripolitiken ägna varvsindustrin en betydande uppmärksamhet.

Under senare år har riksdagen vid flera tillfällen fattat beslut avsedda att främja den svenska varvsindustrin. År 1958 ställdes vissa statliga

garantier till förfogande för Uddevallavarvet AB (Uddevallavarvet). Fem år senare beviljade riksdagen medel för statens teckning av aktier i nämnda varv. Åren 1965 och 1967 erhöll Uddevallavarvet kapitaltillskott för täckande av förluster. Riksdagen beviljade särskilda statliga fartygskreditgarantier första gången år 1963 (prop. 1963: 28, SU 1963: 40, rskr 1963: 100). Förra året (prop. 1970: 82, SU 1970: 113, BaU 1970: 43, rskr 1970: 307 och 1970: 327) beviljade riksdagen ytterligare statliga fartygskreditgarantier och ett särskilt forsknings- och utvecklingsstöd för varvsindustrin. Propositionen till riksdagen grundade sig på 1967 års varvskommittés betänkande (Ds I 1970: 1). I propositionen avvisades generella räntesubventioner av det slag som många andra länder tillgripit och förordades selektiva stödåtgärder. Bland skälen härför nämndes i första hand önskvärdheten av att det statliga stödet inte ger incitament till investeringar som ökar varvsindustrins totala kapacitet. Förutsättningarna att undvika sådana effekter av ett system med generella räntesubventioner bedömdes som begränsade. Jämsides med eventuella selektiva och tidsbegränsade statliga stödåtgärder borde i stället kraftiga förhandlingsinsatser göras inom ramen för den internationella organisationen för ekonomiskt samarbete (OECD) för att ytterligare minska snedvridningen av varvsindustrins konkurrensförhållanden. Så har också skett. Den senaste exportkreditöverenskommelsen inom OECD från år 1970 innebär, att den statsstödda minimiräntan höjts från 6 till 7,5 %.

De riktlinjer för varvspolitik, som riksdagen fastlade föregående år, bör fortfarande äga giltighet. Således bör staten inte medverka till en ökning av varvsindustrins kapacitet. Senare års dåliga lönsamhet inom varvsindustrin i kombination med den omfattande handelskreditgivningen motiverar att den statliga varvspolitik under de närmaste åren siktar till konsolidering snarare än expansion.

Under det senaste året har man inom industridepartementet på olika sätt verkat för en sådan konsolidering. Jag skall i det följande redovisa det samlade resultatet av detta arbete. Det har utgått från de nyssnämnda allmänna näringspolitiska riktlinjer för svensk varvsindustri som jag angav i prop. 1970: 82. Det omedelbara syftet har varit att utröna erforderlig omfattning av och lämpliga former för de statliga stödåtgärder som av sysselsättnings- och industripolitiska skäl bör vidtas till förmån för AB Götaverken (Götaverken) och Uddevallavarvet. Beträffande sistnämnda företag har jag tidigare till riksdagen aviserat behov av ytterligare kapitaltillskott. Arbetet har emellertid inte begränsats till att söka råda bot på akuta problem utan även syftat till att inordna härför erforderliga åtgärder i en mer långsiktig varvspolitik, inriktad på att varaktigt stärka de svenska varvens konkurrenskraft och därigenom reducera risken för att nya statliga punktinsatser skall påkallas. Inom departementet har därför tagits initiativ till en förhand-

ling mellan de fyra storvarven, vilken resulterat i ett avtal om närmare samarbete mellan dessa. Slutligen har inom departementet i samråd med de fyra varven utarbetats ett förslag till reviderat system för statlig fartygskreditgarantivning. Systemet har utformats så att det i förening med vissa bestämmelser i samarbetsavtalet ger staten förbättrade möjligheter att följa varvsindustrins utveckling och att påverka väsentliga beslut i en från samhällsekonomisk och näringspolitisk synpunkt önskvärd riktning.

Rekonstruktion av Götaverken

Överläggningar mellan industridepartementet och Götaverken

I början av år 1970 stod det klart att Götaverkens finansiella situation var sådan att statliga stödåtgärder kunde komma att visa sig behövliga. Med hänsyn till företagets stora betydelse inte minst från selsättningssynpunkt fann jag det angeläget att i god tid kunna bedöma företagets kapitalbehov. Från industridepartementets sida förklarade man sig därför den 3 februari beredd att förhandla med Götaverken om ett eventuellt statligt stöd i lämplig form på grundval av en redovisning av företagets ekonomiska situation. Detta erbjudande upprepades vid ett par tillfällen under våren, bl. a. med hänvisning till den då framlagda varvspropositionens förslag. Den 6 juli meddelade Götaverken att man önskade förhandla med företrädare för departementet. Det första sammanträdet ägde rum den 20 augusti. Vid detta och alla efterföljande sammanträden leddes förhandlingarna från Götaverkens sida av företagets styrelseordförande advokaten Ragnar Hedén och från industridepartementets sida av statssekreteraren Hans Lundström.

Vid sammanträdet den 20 augusti 1970 deklarerade Götaverkens representanter att den internationella varvskonjunkturen förbättrats kraftigt sedan varvskommittén avlämnade sitt betänkande (Ds I 1970: 1) i februari 1970. Företagets förluster beräknades bli relativt betydande åren 1970 och 1971 för att sjunka till hälften år 1972. En viss förlust kunde möjligen uppstå även år 1973, men därefter skulle företaget gå med vinst. Man föreslog att staten skulle lösa företagets likviditetsproblem genom att ställa en garanti, som möjliggjorde för Götaverken att ta upp ett långfristigt lån på 150—180 milj. kr. Industridepartementet anförde att för de fortsatta förhandlingarna behövdes ett konkret underlag och föreslog att en välrenommerad revisionsfirma på departementets uppdrag skulle göra en undersökning av Götaverkens ekonomiska situation. Detta förslag accepterades.

Vid nästa sammanträde i mitten av september 1970 redovisades från departementets sida resultatet av nämnda undersökning. Enligt denna

beräknades förlusterna före avskrivningar under fyraårsperioden 1970—1973 uppgå till något tiotal milj. kr. mer än vad som tidigare uppgivits. Det ansågs troligt att företaget snart kunde ha anledning att upprätta en likvidationsbalansräkning för att bedöma om två tredjedelar av aktiekapitalet gått förlorat med i praktiken åtföljande likvidationsskyldighet. Därjämte var företagets likviditetsläge synnerligen ansträngt. Enligt undersökningen var företagets fortsatta existens i hög grad beroende av om tillskott av riskvilligt kapital kunde erhållas redan på kort sikt. Departementet konstaterade att — även med hänsyn till de reservationer som av naturliga skäl kringgärdade slutsatserna i undersökningen — Götaverkens situation uppenbarligen var utomordentligt allvarig. Man framhöll att företagets revisorer snarast borde låta upprätta en likvidationsbalansräkning för att bedöma när likvidationsskyldighet kunde beräknas inträda. Götaverken förklarade att man ville studera rapporten närmare innan man uttalade sig. Några dagar senare meddelade Götaverken att rapporten inte kunde läggas till grund för de fortsatta överläggningarna, eftersom den var ofullständig och dess slutsatser oriktiga.

Vid därefter följande sammanträde i början av oktober 1970 framförde man från Götaverkens sida önskemål om att dämpa förhandlingstakten. Inom företaget hade inletts utarbetandet av ett aktionsprogram för att bemästra svårigheterna. Detta program borde bilda underlag för förhandlingar, som lämpligen kunde återupptas i mitten av november. Götaverken stod kvar vid sitt förslag om att staten skulle möjliggöra för företaget att ta upp ett lån på ca 150 milj. kr. Från departementets sida restes starka invändningar mot att göra ett uppskov i förhandlingarna. Nämda lån ansågs inte vara till fyllest. Ett kapitaltillskott efter nedsättning av aktiekapitalet måste övervägas.

Vid ett sammanträde den 22 oktober 1970 krävdes från departementets sida att en gemensam utredningsgrupp skulle tillsättas för att bl. a. analysera den lämpliga storleken av ett eventuellt tillskott av riskkapital. Detta accepterades av Götaverken.

Utredningsgruppen började sitt arbete omgående. Det visade sig emellertid svårt för den att erhålla erforderligt underlag. Med anledning härav meddelade departementet den 19 november 1970 att fortsatta förhandlingar förutsatte att Götaverken medverkade till att underlaget frambringades. Från Götaverkens sida förklarade man sig införstådd med detta och deklarerade att utredningsgruppens arbete skulle fullföljas. Tre planerade sammanträden under november och december fick inställas i avvaktan på att undersökningsmaterialet skulle färdigställas.

Nästa sammanträde mellan industridepartementet och Götaverken ägde rum den 22 december 1970, varvid utredningsgruppens preliminära slutsatser föredrogs. Enligt gruppen behövde Götaverken ett totalt kapitaltillskott t. o. m. år 1973 på minst 250 milj. kr., varav 150 milj. kr. måste tillskjutas i annan form än lån. Det underströks från grup-

pens sida att de nämnda siffrorna baserades på förutsättningen att det snart offentliggjordes att nytt riskvilligt kapital skulle tillföras företaget. I annat fall skulle Götaverken komma i en akut likviditetskris redan i början av år 1971. Götaverkens representanter ansåg att gruppens slutsatser sannolikt var realistiska och att kapitalbehovet möjligen var ännu större. Man framhöll nödvändigheten av att det snabbt kom en statlig förtroendeyttring för Götaverken, som lugnade kunder, leverantörer och finansiärer. 1970 års förlust beräknades nu bli nästan dubbelt så stor som enligt beräkningarna i augusti och fem gånger så stor som budgeterats i början av året. Från departementets sida framhölls att de nu föreliggande beräkningarna ändrade förutsättningarna för förhandlingarna så till vida att en rekonstruktion via en likvidation av företaget eller eventuell konkurs nu inte kunde uteslutas.

Vid ett sammanträde i mitten av januari 1971 framlade Götaverkens representanter muntligen ett principförslag till lösning av företagets finansiella problem. Det totala kapitalbehovet t. o. m. år 1973 beräknades till knappt 250 milj. kr. Beräkningarna grundades på antagandet om att det tidigare omnämnda aktionsprogrammet skulle genomföras, innebärande bl. a. att sex månader av den till tio månader uppgående produktionseftersläpningen vid Arendalsvarvet inhämtades. Den skisserade planen innehöll ett antal åtgärder, däribland försäljning av vissa tillgångar, vissa tillskott från fartygsbeställarna och nedsättning av aktiekapitalet med 50 %. Statens bidrag skulle bestå av knappt 20 milj. kr. i nyteckning av aktier och ca 60 milj. kr. i låneform. Det framhölls från Götaverkens representanter att företaget snart skulle hamna i en akut krissituation om inte åtgärder vidtogs. Några dagar senare erhöll departementet en skriftlig version av planen. Vid sammanträdet krävdes från departementets sida en väsentligt mer genomarbetad plan. Man avsåg att medverka i de ytterligare utredningar som behövdes och närmare pröva de förutsättningar varpå planen vilade. Rekonstruktion via en likvidation eller konkurs betraktades fortfarande som ett realistiskt alternativ. Vidare betonades nödvändigheten av att Götaverken forcerade pågående och planerade förhandlingar med olika intressenter för att tillföra företaget nytt kapital.

Vid ett nytt sammanträde den 29 januari 1971 genomgicks det aktuella läget i olika förhandlingar och diskuterades företagets rekonstruktionsförslag i detalj. Förutsättningarna hade nu ändrats så till vida att kapitalbehovet av Götaverken beräknades uppgå till ca 350 milj. kr. Højningen av beloppet berodde huvudsakligen på mindre optimistiska antaganden om inhämtning av produktionseftersläpningen och på en ökning av den som nödvändig betraktade likviditetsreserven. De anspråk som enligt rekonstruktionsförslaget ställdes på staten uppgick till 200 milj. kr. varav minst 38 milj. kr. genom aktieteckning. Götaverkens representanter förklarade att företaget skulle tvingas inställa sina betal-

ningar om tre veckor om inte dessförinnan en lösning kom till stånd. Från departementets sida framhölls att det önskade statliga stödet var för stort i relation till övriga insatser, inte minst från beställarna.

Under sammanträdet berördes också en under november och december 1970 utförd undersökning av Götaverkens situation som företaget låtit en engelsk revisionsfirma göra. Från Götaverkens sida förklarades att revisionsfirman dragit alltför pessimistiska slutsatser och att hänsyn tagits till undersökningen vid den beräkning av kapitalbehovet som nu presenterats. Enligt denna mycket omfattande analys beräknades förlusterna för treårsperioden 1971—1973 till ett mer än dubbelt så högt belopp som enligt Götaverkens senaste egna beräkningar. Även det beräknade totala kapitalbehovet under perioden, ca 430 milj. kr., var högre. Om man gör ett tillägg för den likviditetsreserv, som Götaverken i sina egna beräkningar bedömde såsom erforderlig, skulle det totala kapitalbehovet uppgå till ca 600 milj. kr.

Den genomgång av den engelska undersökningens innehåll med tjänstemän vid Götaverken, som representanter för industridepartementet omgäende gjorde, bekräftade att man inom Götaverken redan i september/oktober 1970 i sina huvuddrag känt till det allvarliga läge som den engelska undersökningen beskrev, bl. a. vad gäller förlustberäkningen för år 1970.

Vid ett sammanträde den 4 februari 1971 hänvisade departementet till sina upprepade varningar att förhållning kunde försätta företaget och dess anställda i en ohållbar situation. Götaverkens representanter förklarade att olika interna utredningar gjorts under höstens lopp och att styrelsen inte ansåg sig kunna ta ställning förrän de slutgiltiga siffrorna förelåg. Den engelska undersökningens slutsatser ansåg man fortfarande vara alltför pessimistiska.

Vid ett nytt sammanträde den 17 februari 1971 förelåg en analys av företagets situation, som industridepartementet låtit utföra. 1970 års förlust hade nu ytterligare uppjusterats. Förlusterna för treårsperioden 1971—1973 beräknades ligga mitt emellan Götaverkens egen bedömning och den engelska undersökningens. Det totala kapitalbehovet t. o. m. år 1973 beräknades till ca 400 milj. kr. Till detta kunde komma ytterligare kapitalbehov vid en eventuell förändring av företagets finansieringsmetoder. Från Götaverkens sida informerades vid sammanträdet om hur förhandlingarna med fartygsbeställarna om kapitaltillskott fortskred.

Senare samma dag hade departementet underhandlingar med representanter för företagets fartygsbeställare om Götaverkens läge. Den 23 februari 1971 överlade departementet ånyo med representanter för redarna. Överläggningarna resulterade i att dessa förband sig att till Götaverken tillskjuta totalt 175 milj. kr., varav minst 140 milj. kr. i pristillägg på ingångna kontrakt. Som villkor för åtagandet uppställdes

främst att en för redarna acceptabel rekonstruktion av Götaverken, inkl. förändringar i styrelse och verkställande ledning, skulle komma till stånd samt att härigenom rimliga garantier skulle erhållas för kontraktens fullföljande utan begäran om ytterligare redarbidrag.

Med detta åtagande från beställarnas sida ansåg jag att en viktig förutsättning hade skapats för att finna en långsiktig lösning på Götaverkens problem. Samtidigt stod det klart att utarbetandet av en sådan lösning och erforderliga förhandlingar i anslutning härtill skulle kräva längre tid än som stod till buds innan företagets situation blev akut, såvida inte någon företroendestärkande åtgärd kom till stånd. Jag tillkallade därför med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande en särskild kommission¹ med uppgift att skapa klarhet i förutsättningarna och formerna för en rekonstruktion av företaget. Kommissionen skulle senast den 1 maj 1971 framlägga av undersökningen föranledda förslag. För att trygga Götaverkens betalningsförmåga i första hand fram till dess kommissionens arbete hunnit avslutas förband sig Skandinaviska Banken och Sveriges Investeringsbank på initiativ från industridepartementets sida att lämna företaget härför erforderlig kredit.

Aven om jag endast berört huvuddragen i departementets arbete med Götaverksfrågan torde det framgå att svårigheterna varit betydande. Trots initiativ på ett tidigt stadium och fortlöpande ansträngningar att bringa klarhet i situationen och skapa underlag för beslut om lämpliga åtgärder inträdde ett läge där till slut endast dagar återstod innan företaget utan ett statligt ingripande skulle tvingas inställa betalningarna med allt vad detta skulle ha inneburit för den fortsatta produktionen och därmed för de anställda.

Kommissionens förslag

Kommissionen påbörjade sitt arbete den 24 februari 1971. I slutrapporten som överlämnades till mig den 3 maj presenterar kommissionen ett förslag till rekonstruktion av Götaverken. Rapporten torde få fogas till statsrådsprotokollet som *bilaga I*.

Kommissionen har inte ansett det vara möjligt att på den korta tid som stått till dess förfogande initiera nya beräkningar av storleken på det kapitaltillskott som krävs för att rädda företaget. Den har i sina bedömningar därvidlag haft tillgång till och utgått från de väsentligaste och mest aktuella av de analyser och undersökningar som jag just berört. Kommissionen gör, efter en utförlig redovisning och sammanställning av dessa rapporter, den bedömningen att Götaverkens behov

¹ Riksbankschefen Per Åsbrink, (ordförande), tekniske direktören Carl-Eric Carlson, advokat Gustaf Carlsson, direktör Gunnar Dahlsten, f. d. kommunalrådet Torsten Henrikson, ordföranden i Göteborgs fackliga centralorganisation Bengt Tengroth och direktör Ingvar Trogen.

av likvidetetsförstärkning torde uppgå till 400—500 milj. kr. för perioden 1971—1973. Tillgodoses detta behov på det sätt som föreslås, torde enligt kommissionen också företagets solvens vara säkrad.

Efter övervägande av tillgängliga fakta har kommissionen funnit att en rekonstruktion av Götaverken bör eftersträvas. Den grundar sitt ställningstagande på i huvudsak tre omständigheter.

För det första skulle det enligt de uppgifter som kommissionen erhållit visa sig svårt att finna alternativa arbetstillfällen för de anställda vid ett upphörande av verksamheten. Detta gäller såväl i Göteborg som i Landskrona och Sölvesborg. En stor mängd människor skulle ställas inför ovisshet och en smärtsam omställningsprocess. Det bör noteras att inte endast Götaverkens egna drygt 8 000 anställda skulle beröras av en likvidation utan den skulle också få stora negativa följdverkningar hos företagets underleverantörer. I det perspektiv vari kommissionen måste se denna fråga innefattas således inte endast de i Götaverken direkt anställda utan också något sådant som 4 000—5 000 anställda vid underleverantörsföretagen.

För det andra har kommissionen inte ansett sig kunna bortse från den långsiktiga negativa återverkan som en likvidation av Götaverken, liksom en konkurs med eventuellt efterföljande rekonstruktion, skulle få på svensk industris internationella anseende i allmänhet och på svensk varvsindustri i synnerhet.

För det tredje, och som en slutgiltigt avgörande förutsättning, har kommissionen funnit att de ekonomiska utsikterna för Götaverken åren närmast efter 1973 måste anses som mer tillfredsställande.

Kommissionens rekonstruktionsförslag innebär i sina huvuddrag följande.

Efter diskussioner och förhandlingar mellan å ena sidan kommissionen och å andra sidan Salénrederierna AB samt Rederi AB Salénia, i fortsättningen kallade Salénrederierna, har dessa den 16 april 1971 slutgiltigt förbundit sig att medverka till en rekonstruktion av Götaverken. Åtagandet, som givits formen av en av Salénrederierna ensidigt undertecknad utfästelse, utgår från att rekonstruktionen genomförs enligt följande.

1. Götaverken nyemitterar aktiekapital om totalt 150 milj. kr. Salénrederierna tecknar ensamma hela detta aktiekapital genom tillskjutande av apportegendom.

2. Det gamla aktiekapitalet i Götaverken om 77 milj. kr. skrivs ned till en tiondel, dvs. till 7,7 milj. kr. Efter apportemissionen skulle Götaverkens aktiekapital således vara 157,7 milj. kr.

3. Salénrederierna erbjuder, i samband med förslag om nedskrivning och under förutsättning att denna accepteras nuvarande aktieägare i Götaverken att förvärva deras aktier till ett pris av 25 kr. per aktie konstant. Detta erbjudande skall gälla t. o. m. den 1 juni 1971.

4. Staten lämnar Götaverken ett intill den 31 december 1974 ränte- och amorteringsfritt lån om 75 milj. kr., för vilket Götaverken ej skall prestera särskild säkerhet.

5. Staten ikläder sig full garanti för ett efter rekonstruktionen av Götaverken på den svenska kapitalmarknaden emitterat obligationslån på likaledes 75 milj. kr. och på villkor som normalt gäller för sådana obligationslån. Lånets löptid skall vara minst 10 år.

6. Götaverkens största kunder accepterar 140 milj. kr. som pristilllägg på berörda fartygskontrakt samt 35 milj. kr. som ränte- och amorteringsfritt lån till Götaverken att till fullo återbetalas senast den 31 december 1974.

Salénrederierna och staten ikläder sig, såsom för egen skuld, borgen för det ränte- och amorteringsfria lånet om 35 milj. kr.

7. Med verkan fr. o. m. den 1 januari 1975 skall såväl Salénrederierna som staten ha rätt att påkalla att det förutnämnda direkta statliga lånet, som ditintills löpt utan ränta och amortering, till fullo skall omvandlas till aktiekapital.

Omvandlingen kan ske enligt två huvudalternativ. Om Salénrederierna påkallar omvandlingen skall sådan nedskrivning av dess aktieinnehav ske att Salénrederiernas och statens aktieinnehav blir lika stora. Om, å andra sidan, staten påkallar omvandlingen skall efter denna det statliga aktieinnehavet uppgå till en tredjedel. I det första fallet blir således det statliga aktieinnehavet hälften av summan av 150 milj. kr. och de aktier vilka Salénrederierna därutöver förvärvat. I det andra fallet en tredjedel av summan av 150 milj. kr., de aktier vilka Salénrederierna därutöver förvärvat och det omvandlade lånet på 75 milj. kr.

Staten har härvid skyldighet och rätt att kontant och till ett pris av 25 kr. per aktie överta den del av de av Salénrederierna enligt punkt 3 förvärvade aktierna som krävs för att statens andel av aktiekapitalet skall bli hälften resp. en tredjedel. Statens åtagande kan maximalt komma att uppgå till 9 625 000 kr. samt därtill 8 % ränta från den dag Salénrederierna förvärvade ifrågavarande aktier.

Förslaget är vidare så konstruerat att om båda parter skulle påkalla omvandlingen detta får till följd att statens aktieinnehav blir genomsnittet av de båda huvudalternativen, dvs. drygt 40 %.

Om ingen sådan omvandling av det statliga lånet kommer till stånd den 1 januari 1975 skall det fr. o. m. denna tidpunkt löpa med ränta som gäller för vid den tidpunkten emitterade statliga obligationslån och amorteras på 10 år.

8. Intill den 31 december 1974 skall staten äga rätt att utse två ledamöter av Götaverkens styrelse. Om staten, genom omvandling av det statliga lånet till aktiekapital, går in som aktieägare i Götaverken skall staten ha rätt till en mot aktieinnehavet proportionell representation i styrelsen.

Kommissionen förutsätter att staten inte lämnar sådant lån eller ikläder sig sådana garantier eller annat åtagande varom här talats såframt inte vissa i rapporten närmare angivna förutsättningar är till fullo uppfyllda.

De enligt kommissionen viktigaste förutsättningarna för ett slutligt genomförande av rekonstruktionen är att Götaverkens aktieägare är beredda att medverka till nedskrivningen av det gamla aktiekapitalet med 90 % till 7,7 milj. kr. samt till apportemissionen, att Götaverkens största kunder slutgiltigt bekräftar sitt åtagande enligt punkt 6, att riksskatteverket lämnar ett för Salénrederierna godtagbart förhandsbesked rörande den avsedda apporttransaktionen samt att Kungl. Maj:t och riksdagen lämnar sitt godkännande.

Delar av kommissionens utredningsmaterial är hemligstämplade enligt 21 § sekretesslagen. Jag kommer att ställa detta material till riksdagens näringsutskotts förfogande.

Genom att Götaverkens styrelse den 22 april 1971 enhälligt har rekommenderat aktieägarna att ställa sig positiva till rekonstruktionsförslaget har ett väsentligt steg mot det slutgiltiga genomförandet av rekonstruktionen tagits. Representanter för Götaverkens största kunder har vidare vid ett sammanträffande med Salénrederierna och kommissionen den 29 april 1971 förklarat sig stå fast vid den tidigare deklarerade uppfattningen att rekonstruktionsförslaget i princip syns acceptabelt. Det slutgiltiga ställningstagandet lämnas inom kort. Likaså har riksskatteverket lämnat det positiva förhandsbesked som förutsattes. Mot den bakgrunden anser jag att det bör finnas goda möjligheter att rekonstruktionen skall kunna genomföras enligt planerna.

Det presenterade förslaget innebär, enligt kommissionens bedömning, att Götaverkens behov av såväl likviditetstillskott som solvensförstärkning är tillgodosett genom att Götaverken under åren 1971—1973 kommer att tillföras kapital i storleksordningen 400—500 milj. kr. Jag ansluter mig till denna bedömning. Genom det statliga lånet på 75 milj. kr., obligationslånet på likaledes 75 milj. kr. och den tillfälliga krediten från företagets beställare på 35 milj. kr. tillförs företaget i form av lån 185 milj. kr. Därtill skall läggas pristillägget på kontrakterade fartyg på 140 milj. kr. och slutligen aktiekapitaltillskottet på 150 milj. kr., dvs. tillsammans 475 milj. kr.

Det bör noteras att aktiekapitaltillskottet på 150 milj. kr. görs genom tillskott av apportegendom bestående av ett tankfartyg, vilket av Salénrederierna garanteras ha ett värde av minst 150 milj. kr. Från likviditetssynpunkt betyder detta att fartygets seglationsöverskott tillskjuts, vilket för åren 1971—1973 kan beräknas uppgå till netto ca 80 milj. kr. Trots att Götaverken därmed under den aktuella treårsperioden inte kan tillgodogöra sig hela aktiekapitaltillskottet på 150 milj. kr. kommer företagets likviditet att totalt förbättras med ca 400 milj. kr. Vid ett lik-

viditetsbehov därutöver, vilket måste anses som osannolikt, torde företaget ha möjlighet att genom belåning av fartyget och certepartiet erhålla ytterligare likvida medel under perioden 1971—1973.

Beträffande den statliga insatsen vill jag fästa uppmärksamheten på att den delvis innebär ett risktagande och ett potentiellt ansvar utöver det som är förenat med ren långivning. Jag syftar på att det ränte- och amorteringsfria statliga lånet vid utgången av år 1974 skall kunna omvandlas till aktiekapital om Salénrederierna så påkallar. Det ligger i sakens natur att Salénrederierna kan väntas utnyttja denna option vid en negativ resultatutveckling. Häremot svarar en möjlighet för staten att själv påfordra en omvandling av lånet till aktiekapital. På detta sätt kan staten om den så önskar erhålla del i de vinster som den statliga insatsen bidragit till att möjliggöra.

Jag finner det tillfredsställande att kommissionen på den korta tid, som stått till buds, kunnat åstadkomma ett konkret och realistiskt förslag till lösning av krisen vid Götaverken. Ställningstagande till kommissionens förslag bör ske på grundval av både allmänna näringspolitiska överväganden och en bedömning av den konkreta situationens speciella krav.

Jag vill erinra om att jag i fjolårets proposition i varvsfrågan (prop. 1970: 82) hävdade att stödbehovet skiljer sig de olika varven emellan, vilket också var ett av motiven mot generella subventioner. Jag finner att utvecklingen bekräftat riktigheten av denna bedömning. Från industri- och sysselsättningspolitisk synpunkt är det angeläget att driften vid Götaverken kan upprätthållas. Enligt kommissionens förslag bör så kunna ske genom ett tidsbegränsat statligt stöd i enlighet med de allmänna riktlinjer för varvspolitiken, som riksdagen antog förra året (BaU 1970: 43, rskr 1970: 327).

Från industripolitisk synpunkt är den föreslagna lösningen av Götaverkens problem intressant genom att en ökad integration mellan varvsindustrin och rederinäringen kommer till stånd. Detta slag av integration bör kunna öka företagets finansiella stabilitet och bidra till utvecklingen av varvsindustrins marknadsanpassning.

När det gäller den speciella situationen vid Götaverken har under de senaste månaderna en rekonstruktion efter likvidation eller konkurs stundom framstått som den mest realistiska lösningen. En sådan skulle dock dra med sig allvarliga produktionsstörningar med åtföljande sysselsättningsproblem, åtminstone under en övergångsperiod. Jag finner det därför tillfredsställande att förslaget möjliggör en rekonstruktion utan likvidation.

För att sanera Götaverken och göra företaget lönsamt på lång sikt krävs betydande insatser av inte bara finansiell utan också företagsledan-

de art. Att ett stort och välkonsoliderat företag övertar ansvaret för Götaverkens fortsatta drift bör kunna tillgodose dessa krav.

Jag finner de statliga insatser, som rekonstruktionsförslaget anger och vilka utgör en förutsättning för Salénrederiernas åtaganden, rimliga med hänsyn till det allmänna intresset av att produktion och sysselsättning kan upprätthållas vid Götaverken. I det sammanhanget vill jag dock understryka att de statliga insatserna görs först sedan samtliga de förutsättningar för rekonstruktionens genomförande, vilka berör andra parter än staten, är uppfyllda. Mot denna bakgrund och med denna reservation är jag beredd att förorda att förslaget vad avser statens åtaganden godkänns.

Jag föreslår alltså att Götaverken erhåller ett ränte- och amorteringsfritt lån på 75 milj. kr. Jag föreslår vidare att staten ikläder sig dels garanti för ett obligationslån på 75 milj. kr., dels borgen, solidariskt med Salénrederierna, för lån till Götaverken på 35 milj. kr.

Kapitaltillskott till Uddevallavarvet

Tidigare statliga insatser

Förhållandena inom Uddevallavarvet har tidigare vid flera tillfällen varit föremål för riksdagens prövning. Med anledning av prop. 1958: 118 godkände riksdagen (SU 1958: 90, rskr 1958: 215) att staten skulle ställa garantier för toppbelåningen av varvets anläggningar med 30 milj. kr. På grundval av prop. 1963: 28 godkände riksdagen vidare (SU 1963: 40, rskr 1963: 100) ett samgående mellan Uddevallavarvet och Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB (Eriksberg) i fråga om verksamheten i Uddevallavarvet. Statens engagemang dikterades av intresset för sysselsättningen i Uddevallaorten. En förutsättning för att denna skulle kunna vidmakthållas ansågs vara att varvet fick möjligheter att följa med i utvecklingen mot byggande av allt större fartyg. En sådan produktion ansågs i sin tur förutsätta ett intimt samarbete med något av de övriga storvarven. Aktiekapitalet i varvet ökades i detta sammanhang från 8 milj. kr. till 40 milj. kr. fördelat med 20 milj. kr. på staten och 20 milj. kr. på Eriksberg, för vilket belopp Eriksberg erhöll en kreditgaranti. Samtidigt erhöll Uddevallavarvet en statlig garanti på 130 milj. kr. för en period av tio år. Vidare beslöt riksdagen i enlighet med prop. 1965: 46 (SU 1965: 74, rskr 1965: 202) om ett aktieägartillskott på 40 milj. kr.

I prop. 1967: 30 till riksdagen begärde Kungl. Maj:t ett ytterligare kapitaltillskott till Uddevallavarvet på 75 milj. kr. för att täcka uppkomna och förväntade förluster. Avsikten var att sysselsättningen under ytterligare två år skulle tryggas. Frågan om Uddevallavarvets framtid skulle enligt propositionen på nytt underställas riksdagens prövning senast år 1969 och då bedömas med utgångspunkt från varvsindustrins

framtidsutsikter och resultatet av ansträngningarna att tillföra Uddevallaorten nya arbetsmöjligheter. Riksdagen biföll den framlagda propositionen (SU 1967: 50, rskr 1967: 141).

I enlighet med riksdagens önskemål gjorde Uddevallavarvets ledning år 1969 i kontakt med industridepartementet en grundlig företagsekonomisk genomgång av varvets situation och framtidsutsikter. De väsentliga resultaten av den företagsekonomiska analysen av varvet framlades i proposition för riksdagen våren 1969 (prop. 1969: 74).

I propositionen framhöll jag bl. a. att man mot bakgrund av utvecklingen kunde se de närmaste åren an med viss tillförsikt. Uddevallavarvets sysselsättningsskapande roll torde kunna upprätthållas till ett pris som visserligen var högt men med hänsyn till branschens problem knappast uppseendeväckande. Flera andra svenska storvarv kämpade med stora svårigheter. Föreställningen att Uddevallavarvet skulle vara väsentligt ineffektivare än andra svenska varv saknade sålunda fog. Jag framhöll vidare, att av det kapitaltillskott som Uddevallavarvet erhållit år 1967 ännu återstod så stor del, att varvet inte riskerade sin likviditet genom det utflöde av likvida medel som kunde beräknas för år 1969 och första halvåret år 1970. Jag ansåg därför, att frågan om nytt kapitaltillskott till Uddevallavarvet borde anstå. Detta även med hänsyn till att jag räknade med att tämligen snart få återkomma med en samlad bedömning av varvsbranschen i Sverige på grundval av vad den sittande varvskommittén kunde komma att föreslå. Jag underströk emellertid, att de väntade förlusterna hos Uddevallavarvet måste täckas genom ytterligare statliga kapitaltillskott och förutskickade, att jag sedermera skulle komma att föreslå att denna fråga förelades riksdagen för avgörande.

Genom prop. 1969: 74 inhämtades riksdagens yttrande om vad jag sålunda anförde om verksamheten vid Uddevallavarvet. Riksdagen framhöll (SU 1969: 90, rskr 1969: 228) att det var angeläget att skärpa ansträngningarna att få ett mer differentierat näringsliv inom Uddevallaorten. Förutsättningarna för en viss diversifiering av verksamheten vid varvet borde också undersökas. Samtidigt godkände riksdagen att mellan staten och Eriksberg träffades ett avtal, som i vissa avseenden ändrade det dittills gällande avtalet mellan de båda aktieägarna. Det nya avtalet gav staten bl. a. det avgörande inflytandet över besluten i styrelsen och på bolagsstämma. Avtalet innefattade också rätt för vardera parten att få avtalsförhållandet upplöst per den 31 december 1972.

I prop. 1970: 82 framlades vissa förslag rörande svensk varvsindustri, i huvudsak på grundval av varvskommitténs avlämnade förslag. Därvid betonades bl. a. vikten av ett vidgat samarbete inom varvsindustrin. I fråga om Uddevallavarvet framhöll jag att frågan om varvets framtida verksamhet borde bedömas i samband med andra samverkansfrågor. Jag räknade med att återkomma härtill under hösten 1970.

Verksamhetens utveckling vid Uddevallavarvet

Som bakgrund till de förslag jag avser framlägga i det följande vill jag till en början lämna en redogörelse för utvecklingen inom Uddevallavarvet under åren 1969 och 1970 samt en prognos för utvecklingen under åren 1971—1974. För utvecklingen under tidigare år får jag hänvisa till prop. 1969: 74.

I fråga om *o r d e r l ä g e* har under åren 1969 och 1970 utvecklingen varit gynnsam. Under år 1969 fick varvet nio beställningar på totalt 582 000 ton d. w. och under år 1970 nio beställningar på totalt 1 403 000 ton d. w., att jämföra med nio beställningar på totalt 864 000 ton d. w. år 1968. Vid utgången av år 1970 var orderstocken 2 444 000 ton d. w. Detta innebär att varvet i dag har en beläggning motsvarande en planerad produktion för åren 1971—1974. Under förutsättning att varvet erhåller täckning för de förluster som nu kan förutses är alltså sysselsättningen vid varvet tryggad för de närmaste åren.

I fråga om de kontrakt som kunnat tecknas under det senaste året är att märka att dessa erhållits till jämförelsevis förmånliga priser. Bl. a. är varvet i betydande utsträckning skyddat mot ogynnsam kostnadsutveckling genom s. k. glidskaleklausuler.

För dotterföretaget Skandiaverken AB i Lysekil med dess produktion av hjälpmotorer och reservdelar har orderingången varit stigande under åren 1969 och 1970.

Vad gäller *p r o d u k t i o n e n* räknad i arbetartimmar vid Uddevallavarvet minskade denna från 4,6 milj. timmar år 1966 till 3,5 milj. timmar år 1969, eller med inmot 25 %. Under år 1970 har antalet arbetartimmar legat på 1969 års nivå. Det kommer sannolikt att öka något under de närmaste åren med hänsyn till den ökade omfattningen av fartygsproduktionen.

Från 1966 till mars 1969 minskade antalet anställda vid varvet med ca 700 till knappt 2 900. I mars 1971 låg antalet anställda på ungefär samma nivå. Fullgörandet av nuvarande program torde förutsätta en viss ökning av antalet anställda under de närmaste åren.

Som jag framhöll i prop. 1969: 74 har vid varvet under senare år successivt vidtagits genomgripande rationaliseringsåtgärder. Att särskilt nämna för perioden 1969—1971 är den utbyggnad som sker av den största badden på gamla Uddevallavarvet och vilken kommer att möjliggöra byggandet av fartyg från max 72 000 ton d. w. till max 125 000 ton d. w. Denna utbyggnad har medgett den kraftiga ökningen av förmånliga order, som ingåtts under år 1970. Härutöver pågår arbete med förlängning av svetshallen vid Sörviksvarvet samt nyanskaffning av viss utrustning. Den sammanlagda kostnaden för dessa investeringar uppgår till ca 30 milj. kr.

Resultatet för Uddevallavarvet under år 1969 innebär en försämring i förhållande till vad som prognostiserats. Rörelseresultatet, dvs. resultatet före avskrivningar, räntor och bokslutsdispositioner, visade sålunda en förlust för året på ca 7 milj. kr. jämfört med beräknade 0 milj. kr. Det försämrade resultatet kunde huvudsakligen tillskrivas opåräknade kostnadsstegringar. I förhållande till närmast föregående år innebär rörelseresultatet dock en påtaglig förbättring. Denna har fortsatt under år 1970, då rörelseöverskottet uppgick till drygt 6 milj. kr. jämfört med tidigare prognostiserad förlust på ca 3 milj. kr. Detta sammanhänger med förskjutningar i produktionen mellan olika år samt effektiviseringar av rörelsen.

Nettoresultatet av verksamheten under åren 1969 och 1970 efter att hänsyn tagits till ränteunderskott och bokföringsmässiga avskrivningar utvisar förluster på 29 milj. kr. resp. 21 milj. kr. Skillnaden i förhållande till påräknade nettoförluster, 10 milj. kr. resp. 20 milj. kr., beror delvis på det höga ränteläget. Detta har medfört ett ränteunderskott på ca 17 milj. kr. år 1969 och ca 21 milj. kr. år 1970 mot beräknade ca 11 milj. kr. för vardera året. Underskottet har för 1970 års del balanserats av det förhållandevis bättre rörelseresultatet.

De nettoförluster som tidigare uppstått har täckts genom att statens kapitaltillskott på totalt 115 milj. kr. tagits i anspråk. Tillskotten har givits mot förbindelse av varvet att de skall återbetalas jämte 6 % ränta innan vinst får utdelas. Tillskotten är nu helt förbrukade och för år 1970 har en balanserad nettoförlust på 16 milj. kr. uppstått.

Nettoresultatet kommer enligt varvets beräkningar att successivt förbättras. För år 1971 räknar ledningen visserligen med att verksamheten kommer att utvisa en nettoförlust på 34 milj. kr. och för år 1972 på 17 milj. kr. För år 1973 beräknas däremot ett överskott på 6 milj. kr. För åren 1974 och 1975 budgeteras betydande överskott.

Inklusive den balanserade nettoförlusten för år 1970 behöver alltså fram till år 1973 totala nettoförluster på ca 67 milj. kr. täckas.

I fråga om resultatet för varvet under åren 1967—1973 hänvisas till tabell. Vidare hänvisas till en översikt över de senare årens balansräkningar. Tabellen och översikten torde få fogas till statsrådsprotokollet som *bilaga 2* och *bilaga 3*.

De totala investeringarna vid varvet har under senare år varit jämförelsevis låga. De har under femårsperioden 1966—1970 inte överstigit 15 milj. kr. totalt. Med hänsyn till den osäkra varvskonjunkturen har större investeringar undvikits. Ytterligare rationalisering av produktionsapparaten skulle underlättas om en ökning av investeringarna kommer till stånd.

Behov av ytterligare kapitaltillskott

Den markanta förbättring av varvskonjunkturen, som inträtt under de senaste båda åren, har allmänt sett inverkat gynnsamt på Uddevalla-varvets utveckling. Kontrakt för nybyggnad av fartyg har sålunda under dessa år kunnat tecknas till väsentligt högre priser än tidigare, samtidigt som kreditvillkoren blivit fördelaktigare för varven.

Samtidigt som förutsättningarna för varvsproduktion sålunda allmänt sett förbättrats har vid Uddevallavarvet en successiv rationalisering av verksamheten lett till minskad produktionstid och besparingar i fråga om lönekostnader och omkostnader. För att ytterligare öka utsikterna till lönsam drift vid varvet har genom en begränsad investering möjligheter öppnats för produktion av en serie prismässigt förmånliga fartyg inom ramen för en i övrigt oförändrad kapacitet.

Det anförda innebär att i huvudsak oförändrad sysselsättning vid varvet är tryggad t. o. m. år 1974 och att produktionen mot slutet av perioden synes komma att ge betydande överskott. Denna utveckling är glädjande, eftersom möjligheterna att övergå till annan produktion än fartygsbyggande vid Uddevallavarvet får anses begränsade. Hittills gjorda erfarenheter av diversifiering av varvsproduktionen är övervägande negativa.

Utvecklingen har också lett till att frågan om ytterligare kapitaltillskott till Uddevallavarvet kunnat skjutas längre fram i tiden än man tidigare förutsatt. Under många år har emellertid de finansiella påfrestningarna på varvet varit stora. Även om utsikterna för varvet på längre sikt ter sig i huvudsak gynnsamma måste nu konstateras att täckandet av företagets förluster inte längre kan uppskjutas. Företaget hade, som nämnts, vid utgången av år 1970 en balanserad förlust av 16 milj. kr. och denna väntas stiga under åren 1971 och 1972 till totalt ca 67 milj. kr. Med hänsyn till att företagets eget kapital inte är större än 40 milj. kr., krävs en ökning av aktiekapitalet för att detta inte skall gå förlorat.

Som jag förut nämnt, räknade jag i prop. 1969: 74 med att Uddevallavarvets nu ifrågavarande förluster borde täckas genom tillskott över statsbudgeten på samma sätt som skett vid ett par tidigare tillfällen. Sedan dess har statens aktier i Uddevallavarvet och därmed det direkta ägaransvaret överförts på Statsföretag AB. Likaså har på Statsföretag överförts rättigheter och skyldigheter enligt gällande avtal med Eriksberg, dock med den huvudsakliga begränsningen att inlösen av Eriksbergs aktier i Uddevallavarvet skall ske genom statens egen försorg.

Som jag framhöll i prop. 1969: 121 om bildandet av Statsföretag skulle det inte vara rimligt att belasta förvaltningsbolaget med löpande förluster som sammanhänger med de särskilda syften som motiverat det statliga engagemanget i Uddevallavarvet. Dessa förluster borde i stället täckas med medel som i särskild ordning ställts till förfogande efter be-

slut av riksdagen. I överensstämmelse härmed uttalade jag även i detta sammanhang min avsikt att föreslå Kungl. Maj:t att hos riksdagen begära anslag för täckande av Uddevallavarvets förluster.

Med hänsyn till den nuvarande utvecklingen mot en normalisering av förhållandena inom svensk varvsindustri och då denna utveckling synes innebära att Uddevallavarvet inom några år når positiva resultat av sin verksamhet förefaller det numera sannolikt att moderföretaget skall kunna överta det fulla ansvaret för varvets framtida utveckling, sedan dess nu aktuella problem lösts. För att vidmakthålla varvet i dess väsentliga sysselsättningskapande roll gäller det sålunda nu att tillföra varvet medel i sådan omfattning, att verksamheten kan fortsättas under de år som återstår innan driften vid varvet väntas bli lönsam. Samtidigt vill jag på nytt betona att ansträngningar bör göras för att åstadkomma ett mera differentierat näringsliv i Uddevallaregionen. Dessa synpunkter bör beaktas bl. a. i det lokaliseringssamråd som nu gäller vid nyetableringar och utbyggnader av företag i de tre storstadsregionerna.

Varvets fortsatta utveckling bör självfallet äga rum inom ramen för det utbyggda samarbete mellan de svenska storvarven, som jag kommer att redogöra för närmare i det följande. Detta mer omfattande samarbete bör för Uddevallavarvets del träda i stället för det speciella samarbete som ägt rum mellan varvet och Eriksberg på grund av 1963 och 1969 års avtal, som tidigare beräknats bestå till utgången av år 1972. Mellan Statsföretag och Eriksberg råder enighet om att avtalet bör upphöra i förtid. Det ankommer emellertid på riksdagen att ta ställning till frågan om inlösen av de aktier i varvet, som Eriksberg f. n. innehar. Enligt gällande avtal behöver Eriksberg ej avstå från dessa aktier till lägre värde än 20 milj. kr. Jag förordar att aktierna nu förvärvas av staten och överläts till Statsföretag. Detta bör ske genom att Statsföretag övertar betalningsansvaret för det lån på 20 milj. kr., som Eriksberg upptog vid sitt förvärv av aktierna och som förfaller till betalning den 31 december 1972. Samtidigt bör statens garanti för kredit till Eriksberg på motsvarande belopp upphöra.

Statsföretag bör i fråga om innehavet av dessa aktier ta på sig ett ekonomiskt ansvar, som inte är mer långtgående än vad som gällt för Eriksbergs vidkommande. Eftersom räntekostnaderna för berörda lån under detta innehav åvilat staten — genom Uddevallavarvet — bör det nyss anförda tills vidare resultera i att Kungl. Maj:t hos riksdagen begär ett anslag på 1,9 milj. kr. till Statsföretag, motsvarande värdet av Statsföretags uppkommande räntekostnader för tiden till dess nyssnämnda lån förfaller till betalning.

Vid lösandet av varvets problem är att märka att varvets omsättning nu uppgår till ca 260 milj. kr. per år och balansomslutningen till ca 1,2 miljarder kr. I relation till dessa värden, som beräknas stiga under de närmaste åren, är varvets aktiekapital, 40 milj. kr., uppenbarligen lågt.

Om man dessutom jämför med aktiekapitalet hos övriga svenska storvarv förefaller en väsentlig höjning av aktiekapitalet motiverad för Uddevallavarvets del. En sådan skulle underlätta finansieringen av de investeringar som är en förutsättning för att varvets produktionsapparat skall kunna hållas kvalitativt i nivå med de andra storvarvens.

Sammanfattningsvis är alltså läget för Uddevallavarvet sådant att förluster till ett sammanlagt belopp av ca 67 milj. kr. behöver täckas. Samtidigt föreligger ett från detta förhållande delvis fristående behov av ökat aktiekapital. De båda problemen är så till vida kopplade till varandra, att ett väsentligt ökat aktiekapital innebär större möjligheter för varvet att bära soliditetspåfrestningar i form av balanserade förluster under den tid som återstår, innan varvet visar förmånliga resultat.

Mot den bakgrund som här angivits är en förutsättning för företagets fortsatta soliditet, att det egna kapitalet ökas väsentligt. Enligt min uppfattning bör aktiekapitalet höjas med 60 milj. kr. till 100 milj. kr. Denna nyemission bör tecknas till en överkurs av 75 %, innebärande att varvet tillförs en reservfond på 45 milj. kr. Staten bör lämna Statsföretag ett kapitaltillskott på 105 milj. kr. till aktieteckning. Reservfonden gör det möjligt för Uddevallavarvet att täcka den för år 1970 balanserade förlusten på 16 milj. kr. och delar av beräknade kommande förluster under åren 1971 och 1972. Härfter skulle återstå en total förlust av drygt 20 milj. kr. för dessa år. Med hänsyn till den därefter väntade positiva utvecklingen av varvsrörelsen och den betydande höjning av aktiekapitalet, som nu föreslås, synes företaget emellertid kunna bära den soliditetspåfrestning denna förlust innebär. Självfallet kräver dock denna påfrestning särskild uppmärksamhet från företagsledningens sida. Jag utgår från att alla ansträngningar görs, som kan medverka till att den förutsedda gynnsamma utvecklingen påskyndas.

Ökad varvssamverkan

Bakgrund

Den svenska varvsindustrin är koncentrerad vad gäller både lokaliseringen och storleksstrukturen. Branschen domineras av de fyra storvarven Eriksberg, Götaverken, Kockums Mekaniska verkstads AB (Kockum) och Uddevallavarvet. Dessa varvs fakturering år 1970 uppgick till ca 2 100 milj. kr. Storvarvens fartygsproduktion utgör över 90 % av den totala fartygsproduktionen i landet. Utöver fartyg produceras också bl. a. dieselmotorer, ångturbiner och hjälpmotorer.

År 1970 hade Götaverken ca 8 000 anställda och ca 860 milj. kr. i omsättning. Kockum hade 7 600 anställda varav 4 600 i varvsrörelsen med en omsättning i varvsverksamheten på ca 520 milj. kr. Eriksberg hade drygt 4 000 anställda med en omsättning på 490 milj. kr. och Uddevallavarvet 2 900 anställda med en omsättning på ca 260 milj. kr.

De fyra varvens verksamhet har under senare år kännetecknats av en förändrad produktinriktning där drivkraften varit att söka i den internationella efterfrågeutvecklingen på fartyg. Produktionsresurserna har sålunda i stor utsträckning tagits i anspråk för stora långdistanstan- kers, gasfartyg, speciella s. k. industrial carriers, kyllastfartyg och kemi- kalietankers.

Parallellt härmed har det skett en betydande produktutveckling och teknisk förnyelse, som i förening med de svenska varvens internationellt sett höga produktivitet förklarar att de kunnat väl hävda sin ställning på marknaden och befästa sitt internationella anseende. En bidragan- de orsak torde också vara det samarbete på olika områden som bedrivs företrädesvis mellan de fyra stora varven och vilket här i korthet skall beröras.

På marknadsföringsområdet samarbetar varven genom kontakter och informationsutbyte i vissa frågor. Man bedriver inom ramen för Sveri- ges varvsindustriförening ett samarbete när det gäller spridning av viss information för marknadsanalys och i fråga om gemensam, utåt- riktad information. Inom ramen för varvens och redarnas kollektiva forskningsprogram i Stiftelsen svensk skeppsforskning genomförs ett program rörande den framtida marknadsutvecklingen.

Beträffande varvens tekniska funktioner kan nämnas det gemensam- ma standardiseringsarbete som utförs inom Varvens standardcentral. Ett exempel på samarbete i fråga om komponenttillverkning är Kockums förläggning av viss tillverkning av skrovdelar till Karlskronavarvet.

I fråga om varvens inköpsfunktion har samarbetet utvecklats relativt långt. En samköpskommitté, med representanter för de fyra storvarven, har bildats och vissa gemensamma inköp, framför allt av fartygsplåt, har gjorts. Kommittén håller också en löpande kontakt mellan varven i inköpsfrågor och utvecklar mer långsiktiga samarbetsprojekt.

Inom området för administrativ rationalisering bedrivs likaså ett samarbete i fråga om automatisk databehandling inom det av de fyra storvarven och Sveriges varvsindustriförening ägda Varvsindustrins datacentral AB.

När det gäller forskning och utveckling förekommer ett begränsat informellt samarbete, t. ex. genom tillsättande av vissa projektgrupper för forsknings- och utvecklingsprojekt av gemensamt intresse.

Mot bakgrunden av det varvsindustriella samarbetets betydelse för varvens effektivitet och lönsamhet noterar jag med tillfredsställelse det samarbete som hittills etablerats mellan företrädesvis de fyra storvarven. Jag är emellertid övertygad om att en ytterligare vidgning och för- djupning av detta samarbete erfordras för att svensk varvsindustri på sikt skall kunna hävda sig i den internationella konkurrensen. Koncentra- tionstendenser och strukturrationalisering karakteriserar sedan några år

tillbaka varvsindustrins utveckling i flertalet stora skeppsbyggarländer. Svensk varvsindustri måste följa med i denna utveckling.

Enligt tillgängliga prognoser för 1970-talet kommer världshandelsflottan att fortsätta att expandera, vilket beräknas komma att möjliggöra en ökning av exportvolymen för den svenska varvsindustrin med 3,5—4 % per år. Trenden mot minskad bemanning av fartygen kommer att fortgå, vilket innebär krav på en kraftig ökning av automatiken ombord. Behovet av kvalificerade tekniker inom varvsindustrin kommer sålunda att öka. Man kan anta att det kommer att bli svårt för enskilda varv att vart och ett för sig skaffa sig den kader av kvalificerade tekniker och specialister som kommer att behövas för det alltmer betydelsefulla tekniska utvecklingsarbetet. I och med att fartygen mer och mer kommer att betraktas som en integrerad del i en transportkedja och därmed efterfrågan på specialfartyg kommer att öka kan man förutse behov av en ökad specialisering mellan varven. Varvsindustrin får därtill räkna med en hård konkurrens med andra branscher om den utbildade arbetskraften, framför allt i Göteborgs- och Malmöregionerna.

Det finns mot denna bakgrund ett betydande utrymme för och behov av ökad samverkan mellan varven. Jag vill särskilt peka på sådant samarbete som syftar till ökad specialisering varven emellan. Specialiseringen kan inriktas på såväl tonnagestorlekar som fartygstyper. Härigenom bör inslaget av serieproduktion kunna ökas vilket erfarenhetsmässigt verkar i starkt kostnadssänkande riktning. Besparingar görs både i direkta produktionskostnader till följd av inläringseffekter och i konstruktionskostnader.

En ökad specialisering kan komma till stånd genom samarbete dels i marknadsföringsstadiet i fråga om produktinriktningen, dels i investeringsstadiet genom att samordna investeringar som medför omdisponeringar eller utbyggnader. Detta innebär att varven bör eftersträva att, så långt möjligt, uppträda gemensamt på marknaden och detta i synnerhet vid upparbetandet av nya märknader. På marknadsföringsområdet är det vidare väsentligt att varven genom samarbete kan förstärka sina resurser för långsiktiga marknadsanalyser för att bättre kunna möta de krav som den framtida internationella sjöfartsmarknaden kommer att ställa.

Vidare bör rationaliseringsvinster kunna göras genom samarbete som syftar till gemensam produktion av komponenter. Likaså bör det vara lönsamt att i ökad utsträckning utnyttja underleverantörer för tillverkning av prefabricerade större fartygselement.

En betydelsefull fartygskomponent, som är ett naturligt objekt för samverkan, är fartygsmotorer. F.n. tillverkar olika varv olika motorfabrikat, vartill kommer att årsproduktionen av motorer vid vart och ett av varven kan bedömas som för liten för att vara fullt rationell. Beträffande lågvarviga huvudmotorer tillverkar Eriksberg och Uddevalla-

varvet Burmeister & Wainmotorer på licens. Götaverken har utvecklat och tillverkar lågvarviga huvudmotorer av eget fabrikat. I fråga om medelvarviga huvudmotorer tillverkar Eriksberg genom Lindholmen Motor AB motorer av märket Pielstick. Kockum tillverkar varken låg- eller medelvarviga huvudmotorer men innehar licens från MAN. Beträffande ångturbiner tillverkar Kockum sådana på licens från Stal-Laval Turbin AB, vilket också i mindre omfattning gäller för Götaverken. Hjälpmotorer slutligen tillverkas av Uddevallavarvet genom dotterföretaget Skandiaverken på licens från Burmeister & Wain. Det torde vara uppenbart att märkesfloran är onödigt stor och att fördelar skulle kunna vinnas redan genom att varven kommer överens om att tillverka samma fabrikat av resp. motortyper. Härigenom skulle viss produktions-samverkan, viss gemensam lagerhållning av reservdelar etc. kunna komma till stånd, vilket i sin tur skulle medföra minskade kostnader.

Det långsiktiga målet för ett motorsamarbete bör dock vara en helt samordnad tillverkning, dvs. ett samarbete på konstruktions- och utvecklingsområdet och en gemensam produktion koncentrerad till en eller ett par tillverkningsenheter. Jämfört med nuvarande splittrade tillverkning torde en lönsamhetsförbättring vid motortillverkningen kunna erhållas vid en sådan samordning. Med hänsyn till de betydande bindningarna i anläggningar, verkstadsutrustningar, verktyg, konstruktionsunderlag, personalens utbildning och inriktning samt till redan tecknade order måste emellertid en utveckling i denna riktning ske etappvis.

För att effektivare kunna utnyttja de knappa personella resurserna i fråga om kvalificerade tekniker och specialister är det vidare angeläget med ökad samverkan på områden såsom forskning och utveckling, produktionsteknik samt administrativ rationalisering. Jag vill i detta sammanhang erinra om den ram på totalt 50 milj. kr. som riksdagen enligt prop. 1970: 82 (SU 1970: 113, rskr 1970: 307) beslöt ställa till förfogande för styrelsen för teknisk utveckling (STU) för stöd till skeppstekniskt forsknings- och utvecklingsarbete under perioden 1970/71—1972/73. Hittills vunna erfarenheter av STU:s verksamhet på detta område tyder på att betydande möjligheter till forsknings- och utvecklingssamarbete finns. Det bör därför finnas anledning att öka samarbetet också för forsknings- och utvecklingsuppgifter som inte är statsunderstödda.

Vad jag här anförat ligger väl i linje med de överväganden och slutsatser som redovisades av 1967 års varvskommitté. I prop. 1970: 82 anslöt jag mig till varvskommitténs bedömning att en ökad samverkan och koncentration är önskvärd främst av det skälet att effektivare insatser blir möjliga beträffande varvens strategiska funktioner, såsom långtidsplanering, teknisk utveckling, marknadsföring och finansiering. Riktigheten av denna bedömning har bestyrkts av vad som framkommit under industridepartementets arbete med varvsfrågorna under det senaste året.

Avtal om samarbete mellan de fyra storvarven

Genom underhandsdiskussioner, som representanter för industridepartementet under år 1970 förde med företrädare för de fyra storvarven, fick jag bekräftat att min uppfattning om behovet av ökad samverkan mellan varven i princip delades av dessa. Jag inbjöd därför i november 1970 företrädare för de fyra varven till ett sammanträde, där samverkansfrågan diskuterades på grundval av en inom industridepartementet utarbetad idéskiss till hur en ökad samverkan mellan varven skulle kunna utformas. Sammanträdet resulterade i tillsättandet av en förhandlingsdelegation, bestående av styrelseordförandena och verkställande direktörerna i de fyra varven samt tre företrädare för industridepartementet av vilka en fungerade som delegationens ordförande. Till delegationen knöts ett antal analysgrupper för utredningar inom olika områden. Sålunda tillsattes utredningsgrupper för investerings- och produktionssamarbete, forsknings- och utvecklingssamarbete, samarbete på marknadsföringsområdet, inköpsamarbete samt motorsamarbete. Förstnämnda grupp, som bestod av de verkställande direktörerna jämte en representant för industridepartementet, fungerade i viss mån som en styrande kommitté för de övriga utredningsgrupperna.

Utredningsgruppernas arbete resulterade i rapporter med analyser av förutsättningarna för varvsindustriellt samarbete på berörda områden samt med förslag till inriktning av och former för sådant samarbete. Dessa rapporter behandlades i delegationen vid ett flertal sammanträden under vintern och våren. Arbetet övergick successivt till en förhandling rörande varvsindustriellt samarbete och utmynnade i ett konsortialavtal. Vid delegationens sista sammanträde, den 26 april 1971, undertecknades ett sådant avtal som för riksdagens kännedom torde få fogas till statsrådsprotokollet som *bilaga 4*.

Avtalets syfte är att genom ökad samverkan stärka de fyra företagens konkurrenskraft, lönsamhet och utvecklingsmöjligheter. Detta syfte vill man nå bl. a. genom att samordna mera betydande utbyggnader av produktionsresurserna och fördjupa samarbetet med statliga och kommunala organ för att anpassa varvens utveckling till de totala samhällsresurserna.

För att förverkliga avtalets syften upprättas en styrande kommitté. Den skall bestå av de fyra företagens styrelseordförande och verkställande direktörer samt, som företrädare för industridepartementet, en av departementschefen efter samråd med partsföretagen utsedd ordförande och en suppleant för denne. Inom kommittén avses de fyra verkställande direktörerna utgöra ett arbetsutskott. Dessutom kommer det att finnas arbetsgrupper för olika samarbetsområden. Slutligen upprättas en samrådsgrupp bestående av den styrande kommitténs tio ledamöter och lika många företrädare för de fyra företagens fackliga organisationer.

Genom informationsutbyte och samråd i den styrande kommittén skall de fyra företagen enligt avtalet verka för en specialisering av produktionen vid de olika varven med därav följande produktuppdelning. Inom den styrande kommittén skall man också informera varandra och samråda när det gäller investeringar som medför mera betydande om-disponeringar eller utbyggnader av varvens resurser. Vid dimensionering och utformning av sådana investeringar avser man att beakta deras inverkan inte bara på det investerande företaget utan också på de tre andra företagen.

Avtalet förutsätter också gemensam produktion på områden där förutsättningar finns. När det gäller motorproduktionen har man för avsikt att efter en övergångsperiod använda ett gemensamt fabrikat för lågvarviga huvudmotorer och att verka för enhetlighet också vad avser övriga motorer. Man skall också utreda förutsättningarna och former-na för produktutveckling, konstruktion, produktion och försäljning av i första hand lågvarviga huvudmotorer i ett gemensamt motorbolag.

På marknadsföringsområdet avser man bl. a. att verka för en gemensam politik när det gäller allmänna försäljningsvillkor, att eftersträva en vidgning av nuvarande marknader, att samordna sina resurser för att få bättre marknadskontakt och att i största möjliga utsträckning uppträda gemensamt i fråga om presentation av företagen i olika sammanhang. Det nuvarande inköpssamarbetet förutses bli utvidgat bl. a. genom löpande inventering och analys av nya områden för inköpssamverkan. Så långt det är ekonomiskt motiverat kommer gemensam lagerhållning av detaljer, komponenter och reservdelar att etableras. Avtalet innehåller också bestämmelser om samverkan inom området för administrativ rationalisering och samarbete beträffande forskning och utveckling, speciellt i den statsstödda verksamheten. På personalområdet kommer man bl. a. att gemensamt vidta åtgärder för att lösa de problem som sammanhänger med den inhyrda arbetskraften.

När det gäller den statliga garantigivningen för varvens fartygskrediter åtar man sig att tillhandahålla erforderligt beslutsunderlag för fastställande av de årliga garantibeloppen inom den femårsram som riksdagen förutsätts fastställa och att komma in med förslag till beloppens fördelning mellan de fyra varven.

Slutligen deklarerar man sin avsikt att verka för att varvssamarbetet fortlöpande breddas och fördjupas i den takt som framstår som ekonomiskt motiverad för de berörda företagen och för varvsindustrin som helhet.

Avtalet trädde i kraft den 5 maj sedan det godkänts av alla de fyra företagens styrelser. Avtalet gäller i fem år och förlängs automatiskt om det inte sägs upp.

Detta avtal om samarbete mellan de fyra stora svenska varven bör hälsas med tillfredsställelse. Som jag tidigare berört betyder den svenska

varvsindustrin så mycket för sysselsättningen i vårt land och tar en så stor del av våra produktionsresurser i anspråk, att den redan av den anledningen bör ägnas särskild uppmärksamhet inom ramen för industripolitiken. Härtill kommer dels de särskilda, i det föregående behandlade, insatser som staten måste göra för vissa varv, dels det omfattande stöd som alla de svenska varven erhåller i form av statliga fartygskreditgarantier, vartill jag återkommer i det följande. Det är mot denna bakgrund ett angeläget näringspolitiskt intresse att länka utvecklingen inom denna industribransch så att dess konkurrenskraft stärks och dess inriktning och omfattning anpassas till vad som i ett vidare och längre perspektiv motsvarar en effektiv användning av våra resurser. Detta förutsätter en nära samverkan inte bara mellan de fyra stora varven utan också mellan dessa och samhället.

Jag betraktar samarbetsavtalet som en god grund för en förstärkning av denna samverkan. Särskilt vill jag framhålla den specialisering av produktionen och den samordning av investeringarna som förutses i avtalet. Jag har också noterat att avtalet, utöver bestämmelserna om samarbete på olika områden, innehåller en allmän förklaring att man avser att fortlöpande bredda och fördjupa samarbetet. Det överensstämmer väl med min egen uppfattning att varvssamarbetet är en långsiktig och successivt fortgående process, vars former inte bör definitivt låsas och vars förlopp inte kan närmare förutses. Häri ligger också att jag inte anser detaljutformningen av avtalet vara det viktigaste utan den anda vari detta tillämpas. Härvidlag anser jag mig ha grund för en viss optimism. Utvecklingen under det senaste året och speciellt det samarbete mellan industridepartementet och varvsföretagen, varur avtalet växt fram, har givit vid handen att det inom varvsindustrin finns en växande förståelse för såväl de företagsekonomiska fördelarna med som den samhällsekonomiska önskvärdheten av ökad samverkan.

I prop. 1970: 82 uttalade jag min avsikt att tillsätta en samarbetsgrupp för varvsindustrifrågor. I denna borde även de anställda vara representerade. Jag finner att den styrande kommitté och den samrådsgrupp, som upprättas genom samarbetsavtalet, väl fyller syftet med den planerade samarbetsgruppen. Särskilt tillfredsställande finner jag det vara att de anställda genom sina fackliga organisationer bereds tillfälle att i samrådsgruppen, där de besätter halva antalet platser, påverka arbetet i den styrande kommittén.

Ytterligare fartygskreditgarantier

Varvens upplåning

Sedan början av 1960-talet har kreditvillkoren spelat en framträdande roll i den internationella varvskonkurrensen. Marknadsledande har va-

rit de japanska varven, som offererat kredit på upp till 80 % av kontraktsbeloppet med en löptid av 8—10 år och till synnerligen förmånliga, av japanska staten subventionerade räntesatser. Stegrad kreditgivning till kunder har lett till successivt ökande upplåningsbehov för de svenska varven, vilka i motsats till sina konkurrenter inte erhållit omfattande subventioner.

De svenska varven har för sin finansiering utnyttjat såväl inhemsk som utländsk kreditmarknad. För de betydande upplåningsbehov, som det här är fråga om, har den svenska kapitalmarknaden varit otillräcklig. Vid utgången av år 1968 uppgick varvsindustrins samlade upplåning till 2,4 miljarder kr., varav drygt hälften var utländsk. Finansiering utomlands har tidvis av varven bedömts som ekonomiskt fördelaktig. Den höga andelen utländsk finansiering är också en följd av den förda ekonomiska politiken med dess bakomliggande kredit- och valutapolitiska överväganden.

Det svenska kreditväsendet har successivt byggts ut för att tillgodose de nya kreditbehov som följt med kreditvillkorens växande betydelse som konkurrensmedel på exportmarknaderna, inte minst vad gäller fartyg. År 1962 bildades AB Svensk Exportkredit (SEK), vars aktiekapital till lika delar ägs av staten och affärsbankerna. Intill utgången av år 1970 hade SEK lämnat lån till varvsindustrin med sammanlagt i runt tal 1 000 milj. kr., varav vid nämnda årsskifte utestod närmare 700 milj. kr. SEK:s nyutlåning till varvsindustrin under 1970 utgjorde drygt 300 milj. kr. SEK:s lån till varven har i huvudsak lämnats mot säkerhet av botteninteckning i fartyg men statens fartygskreditgarantier förekommer också i viss utsträckning bland säkerheterna för SEK:s utlåning. Genom riksdagens beslut förra året (prop. 1970: 82, BaU 1970: 43, rskr 1970: 327) har formella möjligheter skapats att väsentligt öka bolagets utlåningskapacitet.

Sveriges Investeringsbank AB, som inrättades år 1967, har hittills beviljat varvsindustrin lån endast i begränsad omfattning och avscende enbart investeringsprojekt. Det bör dock observeras att Kungl. Maj:t i årets statsverksproposition begärt riksdagens godkännande av en sådan utvidgning av bankens verksamhet, att banken skall kunna medverka till att lösa företags finansieringsproblem även i fråga om exportkreditgivning (prop. 1971: 1 bil. 1, s. 18). Av indirekt betydelse för varven är Svenska skeppshypotekskassan och Skeppsfartens sekundärlånekassa, vilka har till ändamål att underlätta den svenska rederinäringens finansiering. Från år 1965 har kassornas kreditkapacitet successivt ökats genom höjning av resp. kassas garantifond. Senast har förslag härom förelagts årets riksdag (prop. 1971: 76). Även Investeringsbanken har lämnat lån till den svenska rederinäringen. Exportkreditnämnden beviljar statsgarantier för täckande av förlust i samband med export m. m.

Varven har under de senaste åren tecknat exporkreditgarantier till ett belopp av ca 150 milj. kr. per år.

Såsom framgår av vad jag här har anfört har möjligheterna att finansiera export förbättrats under senaste år, vilket i betydande utsträckning kommit varvsindustrin direkt eller indirekt till godo. Möjligheterna att bereda varvsindustrin ökat utrymme på den svenska kreditmarknaden är beroende av betalningsbalans- och kreditmarknadsläget. Vid en bedömning av denna fråga bör uppmärksammas att varvens totala upplåning uppgår till för svenska förhållanden mycket stora belopp beroende på den omfattande handelskreditgivningen till främst utländska kunder. Förändringar i varvens nettoupplåning är beroende av förhållandet mellan nybeviljade kundkrediter och kundernas amorteringar på gamla krediter. Varvens nettoupplåning kan förväntas öka ytterligare, men om några år bör nya kundkrediter och kundernas amorteringar vara ungefär lika stora med påföljd att nettoupplåningens volym stabiliseras.

Varven torde med hjälp av de särskilda statliga fartygskreditgarantierna kunna påräkna möjligheter att utomlands anskaffa det kapital som inte kan erhållas på den svenska kreditmarknaden. I valet mellan svensk och utländsk kreditmarknad är kursrisker och räntekostnader avgörande för varven. Varvens önskan att i ökad utsträckning ta den svenska kreditmarknaden i anspråk är främst betingad av att räntesatserna där ofta är lägre än utomlands. Dessa ränteskillnader var betydande förra gången riksdagen i maj 1970 behandlade den statliga varvspolitiken. Läget på de utländska kreditmarknaderna har lättat avsevärt under det senaste året, men räntesatserna på den svenska kreditmarknaden torde i allmänhet fortfarande vara mer förmånliga. Samtidigt har varvens kontraktsräntor stigit till 7,5 %. Denna utveckling reducerar varvens negativa räntemarginal väsentligt.

Någon generell prioritering av varvsindustrin i förhållande till andra industribranscher när det gäller inanspråktagande av den svenska kreditmarknaden anser jag inte lämplig. Jag bedömer det nödvändigt att varvsindustrin även i fortsättningen till betydande del lånar utomlands.

SEK:s utlåningsmöjligheter har främst bestämts av utrymmet på den svenska kreditmarknaden. SEK har, liksom Investeringsbanken, enligt sin bolagsordning även rätt att utomlands refinansiera sin utlåning. Varven har hittills själva ombesörjt sin utländska finansiering. Om emellertid utländsk finansiering via SEK eller Investeringsbanken i vissa fall framstår som mer förmånlig förutsätter jag att denna möjlighet utnyttjas.

Möjligheterna till ökad samordning av den verksamhet som bedrivs av de institut vilka direkt eller indirekt är av betydelse för varvens finansiering är föremål för överväganden såväl inom berörda departe-

ment som inom kapitalmarknadsutredningen. I vissa länder har inrättats särskilda institut för varvsfinansiering med lån mot säkerhet av andra-prioritetsinteckning i fartyg. Jag finner det inte nu påkallat att föreslå inrättandet av ett sådant institut i Sverige.

Nuvarande system för fartygskreditgarantier

Varvens omfattande upplåning har naturligtvis ställt frågan om säkerheter i förgrunden. Jag vill här först erinra om den utbyggnad och förbättring av realsäkerhetsinstitutet som skett genom bl. a. lagen (1966: 453) om vad som är fast egendom och lagen (1966: 454) om företagsinteckning. Båda lagarna torde ha inneburit att varvsföretagens säkerhetsunderlag förbättrats.

Varven har emellertid ett omfattande behov av tilläggssäkerheter och härvidlag har de särskilda statliga fartygskreditgarantierna varit av avgörande betydelse. Garantierna används vid varvens upplåning främst som förstärkning av andraprioritetsinteckning i fartyg — i regel mellan 50 och 80 % av kontraktsvärdet. Dessa garantier har beviljats av riksdagen vid fem tillfällen — första gången år 1963. I och med 1970 års riksdagsbeslut (prop. 1970: 82, SU 1970: 113, rskr 1970: 307) att bevilja 1 miljard kr. för order tagna åren 1970 och 1971 uppgår det sammanlagda beviljade beloppet för fartygskreditgarantier till 3,2 miljarder kr. Härav hade den 31 mars 1971 tagits i anspråk 2 miljarder kr. Det återstående beloppet är avsett såväl för kontrakterade men ännu ej belånade fartyg som för de ytterligare kontrakt som kan komma att tecknas under återstoden av år 1971. Utrymmet torde i allt väsentligt vara disponerat genom den omfattande ordertagning som skett under det senaste årets goda varvskonjunktur.

Huvuddragen i det nuvarande systemet med statliga fartygskreditgarantier fastlades år 1963 (prop. 1963: 28, SU 1963: 40, rskr 1963: 100). Förändringar har sedan dess skett såväl i själva systemet som i de förhållanden, som motiverade dess tillkomst. Jag har därför funnit tiden mogen att göra en översyn av systemet mot bakgrund av vunna erfarenheter och rådande förhållanden.

De statliga fartygskreditgarantierna utgör en form av finansiellt stöd till varven, eftersom de är avgiftsfria och därmed sänker varvens upplåningskostnader och eftersom varven i regel över huvud taget inte kunnat erhålla lån mot andraprioritetsinteckning i fartyg utan sådana garantier.

När de statliga fartygskreditgarantierna första gången beviljades av riksdagen år 1963 utgjordes den marknadsmässiga bakgrunden av de gynnsamma japanska kreditvillkor som blivit normgivande. Åtskilliga tecken tyder på att den japanska varvsindustrin nu befinner sig i ett annat läge än tidigare. Varvsinvesteringar är inte längre prioriterade av myndigheterna eller industrikoncernerna själva. Tyngdpunkten i den

japanska ekonomiska expansionen har förskjutits till andra industribranscher. Även handelspolitiska åtgärder avspeglar en förändrad japansk bedömning av varvsindustrin. Ett exempel härpå är Japans anslutning till senare års OECD-överenskommelser om begränsning av det statliga stödet av varvens kreditgivning vid export av fartyg.

Den senaste OECD-överenskommelsen från år 1970 innebär att minimiräntan höjts från 6 till 7,5 % vid exportförsäljning för kontrakt som tecknas efter den 1 januari 1971. Detta innebär att räntan bättre anpassats till det internationella kreditmarknadsläget. Sedan varvens finansieringsförhållanden senast behandlades av riksdagen har även andra betydelsefulla förändringar skett. Som jag redan nämnt har räntorna på den internationella kreditmarknaden gått ned avsevärt. Parallellt härmed har betalningsvillkoren blivit betydligt gynnsammare för varven, vilket bl. a. tagit sig uttryck i höjda kontantandelar, kortare kredittider, ökad frekvens av kontantkontrakt samt återinförande av kontrakt med glidskalor, som ger varven viss kompensation för kostnadsstegringar fram till leveranstidpunkten. I finansiellt hänseende har sålunda varvens situation förbättrats. Det är då befogat att fråga sig i vad mån det fortfarande är motiverat att lämna statliga fartygskreditgarantier.

Efter de tidigare relaterade överläggningarna med representanter för varvsindustrin rörande ökad varvssamverkan, varvid även finansieringsfrågorna behandlats, har jag funnit att statliga fartygskreditgarantier bör finnas tillgängliga ytterligare ett antal år. För detta talar bl. a. att kreditvillkoren fortfarande är utomordentligt viktiga som konkurrensmedel och att varvens finansiella styrka försvagats under 1960-talet. Jag vill emellertid erinra om att i prop. 1970: 82 särskild vikt lades vid att ett statligt stöd till varvsindustrin inte fick ge incitament till kapacitetsutvidgande investeringar och inte heller medföra en minskning av varvens intresse för strukturrationaliserande åtgärder, t. ex. i form av ett vidgat samarbete. Risken för en sådan utveckling anser jag ha minskat i och med tillkomsten av det konsortialavtal rörande varvssamverkan för vilket jag tidigare redogjort. De av riksdagen godkända riktlinjerna för den statliga varvspolitiken bör vara vägledande vid överväganden om garantisystemets framtida omfattning och utformning.

Jag kommer i det följande att föreslå vissa modifieringar av garantisystemet. Dessförinnan redogörs för det nuvarande systemets utformning och tillämpning samt vissa förslag till förändringar som framförts av bl. a. Sveriges varvsindustriförening.

Efter bemyndigande av riksdagen fördelar Kungl. Maj:t garantibeloppet på de enskilda varven efter hörande av dessa. Inom ramen för resp. varvs garantitilldelning beviljar fullmäktige i riksgäldskontoret garantier för refinansieringslån, som avser nybyggnadskontrakt vilka

tecknats före utgången av visst angivet år. Garantiåtagandet kan avse obligationslån eller lån från bank eller annan av riksgäldskontoret godkänd kreditgivare. För lämnad kreditgaranti skall varvet ställa säkerhet, som godkänns av fullmäktige. Enligt tillämpad praxis skall ifrågavarande säkerheter hänföra sig till fartyg enligt kontrakt som tecknats inom den aktuella tidsperioden. Svensk kreditinrättning skall förvalta lånet under bankmässiga former, förvara ställda säkerheter samt beakta statens intresse såsom garantigivare.

I anslutning till riksdagens behandling av prop. 1970: 82 framfördes i vissa motioner (I: 1157, II: 1358, I: 1159, II: 1357) förslag om att ersätta det nuvarande garantisystemet med fasta ramgarantier för viss tid. Riksdagen beslöt att ge Kungl. Maj:t till känna vad statsutskottet anfört i denna del (SU 1970: 113, rskr 1970: 307 och 1970: 327). Utskottet fann det svårt att överblicka konsekvenserna av det av motionärerna förordade ramsystemet men ansåg samtidigt att fördelar möjligen kunde vinnas genom en översyn av nuvarande tillämpningsföreskrifter.

Sveriges varvsindustriförening har den 15 september 1970 i en skrivelse till Kungl. Maj:t hemställt om vissa ändringar i gällande bestämmelser om fartygskreditgarantier. Föreningen konstaterar att kreditgarantier f. n. inte kan användas i de fall där refinansieringen av fartygskrediter sker genom att fartygsbeställare tar upp lån för vilket varvet ikläder sig borgensansvar. Föreningen yrkar att fartygskreditgarantier skall kunna meddelas även vid refinansiering direkt mellan bank och rederi liksom vid refinansiering mellan rederi och "exempelvis något finansieringsbolag, helt eller delvis ägt av ifrågavarande varv".

Fullmäktige i riksgäldskontoret har den 12 november 1970 yttrat sig över riksdagens uttalande och varvsindustriföreningens skrivelse. Fullmäktige konstaterar inledningsvis att nuvarande garantier i praktiken har kommit att i vissa avseenden motsvara det av motionärerna förordade ramsystemet. Således medger fullmäktige i vissa fall att en garanti som "friställs" genom återbetalning av lån kan revolveras, dvs. utnyttjas som säkerhet för ny upplåning. Så sker bl. a. vid viss kortfristig upplåning.

Fullmäktige säger vidare att ett system med generella garantiramar kan ge vissa fördelar. Ett sådant system bör sålunda vara ägnat att underlätta varvens långsiktiga planering, vilket främst hänger samman med att statens förpliktelser därvid förutsätts bli mer omfattande än enligt det nuvarande systemet. Fullmäktige konstaterar emellertid att det är svårt att överblicka konsekvenserna av en övergång till ett ram-system.

Beträffande varvsindustriföreningens skrivelse avstyrker fullmäktige förslaget att bevilja garanti för lån, som tas upp av fartygsbeställare. Fullmäktige anser att förslaget knappast torde stå i överensstämmelse

med principerna för det nuvarande varvsstödet. Vidare skulle handläggningen av garantiärenden sannolikt bli avsevärt mer komplicerad än f. n. Fullmäktige är däremot positiv till tanken på att bevilja garantier vid refinansiering via särskilda finansieringsbolag, helt eller delvis ägda av varven. En nödvändig förutsättning för förslagets genomförande är dock att trygghet skapas för att upplånade medel används för avsett ändamål.

Modifiering av det nuvarande fartygskreditgarantisystemet

Den nuvarande utformningen och tillämpningen av systemet med statliga fartygskreditgarantier är i flertalet avseenden effektiv och administrativt smidig. Samtidigt finns det emellertid behov av preciseringar och förbättringar.

Sett från varvens synpunkt har systemets nuvarande tillämpning haft en väsentlig nackdel, nämligen att beslut om tilldelning av garantibelopp fattats långt in på det kalenderår garantierna avsett samt endast omfattat ett eller två år. Detta har försvårat varvens planering. Flertalet större svenska industriföretag arbetar i dag med en planering som omfattar minst fem år, vilket torde vara en minimitid för varvsindustrin med tanke på den långa produktionsperioden. Samtidigt är det mycket svårt att beräkna garantibehovet för kontraktering under flera år framåt. Denna varierar nämligen avsevärt från ett år till nästa bl. a. genom att fraktmarknaderna präglas av kraftigare fluktuationer än flertalet andra marknader.

För att lösa detta problem förordar jag att garantierna knyts till leveranser i stället för till order samt att riksdagen beviljar en femårig garantiram, inom vilken Kungl. Maj:t under perioden äger fördela garantibelopp på resp. år och varv. Genom att knyta garantierna till leveranser kan rambeloppet fastställas på grundval av beräknad och önskvärd produktionskapacitet under femårsperioden samt behövlig marginal för framtida förändringar i priser, betalningsvillkor och produktsammansättning. När Kungl. Maj:t under perioden fastställer varje års garantibelopp, är försäljningsvillkoren kända data vartill vederbörlig hänsyn kan tas. Genom tillämpning av ett sådant garantisystem kan man undvika att stödet får inte önskade effekter på varvsindustrins kapacitet och försäljningsvillkor. Samtidigt får varven förbättrade planeringsmöjligheter.

Det nuvarande garantisystemet har befunnits ha ytterligare en svaghet. Genom garantiernas bindning till kontraktstidpunkten har s. k. förskottsväxlar kommit att användas i betydande omfattning (f. n. över 600 milj. kr. av den totala mängden förskottsväxlar på ca 1 000 milj. kr.) som säkerhet för den statliga garantin. Med förskottsväxlar avses de

växelförbindelser från redare till varv, vilka tillsammans med kontantlikvider används som betalning för kontrakterade men ej levererade fartyg. Garantierna kan härigenom ha kommit att underlätta anskaffning av allmänt rörelsekapital och inte endast utgjort ett stöd vid refinansiering av fartygskrediter. Skäl finns att medge användning av förskottsväxlar med statsgaranti i viss utsträckning för att underlätta finansiering av fartyg under byggnad. Jag finner det emellertid önsvärt att klarare regler skapas på detta område.

Riksdagen bör nu föreslås besluta om en garantiram för varvsindustrin för åren 1972—1976. I 1972 års statsverksproposition bör därefter föreslås en garantiram för åren 1973—1977. Härigenom skapas en rullande femårsplan för de statliga fartygskreditgarantier, som ställs till varvens förfogande.

I nyssnämnda riksdagsmotioner har föreslagits att de statliga fartygskreditgarantierna skall utformas som fasta ramgarantier. Begreppet ramgaranti kan emellertid ges olika innebörd. En generell garanti för ett varv riskerar att komma i strid med OECD-överenskommelsen rörande varvens exportkrediter och måste därför reserveras för extrema fall, exempelvis rekonstruktioner. De av mig föreslagna förändringarna av garantisystemet torde emellertid i huvudsak tillgodose motionärernas önskemål.

Jag delar varsindustrieföreningens och fullmäktiges i riksgäldskontoret uppfattning att vissa fördelar kan vara förenade med att fartygskreditgarantier även får användas vid refinansiering av fartygskrediter via särskilda, av varv helt eller delvis ägda finansieringsbolag. Kungl. Maj:t bör ges möjlighet att bevilja tillstånd till sådan finansiering efter särskild prövning och efter hörande av riksgäldskontoret. Vägledande bör vara de synpunkter som framförts av riksgäldsfullmäktige i dess tidigare nämnda yttrande.

Att utnyttja fartygskreditgarantier för lån som tas upp av fartygsbeställare skulle onekligen öka flexibiliteten i varvens finansieringsmöjligheter. Närmare undersökningar har givit vid handen att de av fullmäktige i riksgäldskontoret påtalade nackdelarna med varvsindustrieföreningens förslag kan elimineras. Jag förordar därför att den av varvsindustrieföreningen föreslagna möjligheten skapas. Härvid bör som förutsättning gälla dels att garantin används som efterborgen i fall då fartygsbeställaren finansierar kontantbetalning överstigande 20 % av kontraktsvärdet med lån för vilket varvet tecknat borgen, dels att samma säkerheter ställs för lånet som i det fall varvet självt skulle ha ombesörjt refinansieringen samt att dessa säkerheter förvaltas av svensk kreditinrättning i samma ordning. Uppfylls dessa förutsättningar bör fullgod kontroll kunna erhållas över även denna kreditgivning.

Som jag tidigare har framhållit bör klarare regler skapas beträffande användningen av förskottsväxlar som säkerhet för statlig fartygskredit-

garanti. Fr. o. m. år 1972 bör sådana förskottsväxlar få användas som hänför sig till kontrakt för fartyg vilka beräknas bli levererade inom högst ett år. Härigenom erhålls en klar anknytning till fartyg under byggnad. Andra för fartygskreditgarantierna pantförskrivna växlar än ovan nämnda bör vara helt avvecklade den 1 januari 1973 med möjlighet för Kungl. Maj:t att förlänga övergångstiden till den 1 januari 1975 när särskilda skäl talar härför. För andra säkerheter än förskottsväxlar, som används vid finansiering av fartyg under byggnad och som av fullmäktige i riksgäldskontoret bedöms som betryggande, bör motsvarande regler gälla. På lång sikt bör målet vara att varven anskaffar det rörelsekapital som krävs för fartyg under byggnad utan anlitande av fartygskreditgarantier.

Ibland kan löptiden för ett varvs refinansieringslån med statlig garanti vara kortare än löptiden på varvets kredit till rederiet för levererat fartyg vari inteckning tagits i anspråk som säkerhet. Jag föreslår att garantin i sådana fall får utnyttjas för förnyad upplåning till ett belopp som motsvarar köparens återstående skuld till varvet för fartyget i fråga vid tidpunkten för det nya lånets upptagande.

Staten har genom fartygskreditgarantierna iklätt sig ett omfattande betalningsansvar för varven vilket motiverar att statsmakterna får viss insyn i varvens ekonomiska förhållanden. Ett ianspråktagande av garantier bör därför kunna göras avhängigt av att en av fullmäktige i riksgäldskontoret anvisad revisor erhåller företagets medgivande att till chefen för industridepartementet och fullmäktige i riksgäldskontoret lämna uppgifter om förhållanden av betydelse för bedömning av risker förenade med den statliga garantigivningen. Den här föreslagna insynsmöjligheten bör utnyttjas beträffande samtliga storvarv.

Efter de av mig föreslagna modifieringarna bör det statliga fartygskreditgarantisystemet vara utformat på följande sätt.

Kungl. Maj:t föreslår riksdagen att varvsindustrin bör beviljas en garantiram för leveranser under åren 1972—1976. Ramens storlek beräknas på grundval av uppgifter från varven om förhållanden, som är av vikt för att bedöma utvecklingen under femårsperioden. Det ökade samarbete mellan varven, som jag tidigare redogjort för, är härvidlag av väsentlig betydelse. Ramen bör vara tillräckligt stor för att utrymme skall finnas för de förändringar i betalningsvillkor m. m. som kan inträffa under perioden. Det faktiska ianspråktagandet av garantier kan således normalt visa sig bli mindre än rambeloppet.

Inom ramen fastställer Kungl. Maj:t årsvis ett garantibelopp för varvsindustrin. Vid fastställande av garantibelopp och garantivillkor är Kungl. Maj:t självfallet bunden av de begränsningar som stadgas i internationella överenskommelser på området.

Beträffande storvarven sammantagna sker fastställandet efter förslag

från den enligt tidigare nämnda konsortialavtal bildade styrande kommittén. Förslaget bör åtföljas av nödvändigt beslutsunderlag beträffande prisutveckling, kontraktsvillkor, investeringar etc. Vidare bör redovisning lämnas för hur föregående års garantibelopp ianspråktagits samt för ställda säkerheter för utestående statsgaranterade lån. Vid fastställande av garantibeloppet bör tillses att varvens intresse för kontantkontrakt och höga kontantandelar vid kreditkontrakt upprätthålls.

Kungl. Maj:t fastställer även de årliga garantibeloppens fördelning mellan de olika varven. Beträffande de samarbetande storvarven bör förslag om fördelning lämnas av styrande kommittén.

För andra varv än de som omfattas av konsortialavtalet fastställer Kungl. Maj:t årligen såväl garantibeloppet som dess fördelning efter förslag från varvsindustriföreningen.

Sådana tidigare beslutade garantier, som hänför sig till leveranser under åren 1972—1976 och som inte tagits i anspråk vid utgången av år 1971, bör upphöra vid sistnämnda tidpunkt. Vid övergången från det gamla till det nya grantisystemet bör beträffande fördelningen gälla att inget varv för order tagna före år 1972 skall komma i ett sämre läge än tidigare.

Sedan det årliga beloppet för de statliga kreditgarantierna fastställts bör det fortsatta tillvägagångssättet för ianspråktagande av garantierna vara det samma som f. n. Detta betyder bl. a. att garantierna beviljas av fullmäktige i riksgäldskontoret, att fullmäktige därvid undersöker såväl långgivaren som ställda säkerheter samt att lån och säkerheter därefter bevakas av svenskt kreditinstitut. Det innebär vidare att garantierna som regel bör användas för andraprioritetslån och bör kunna utställas i utländsk valuta.

Vid den årliga tilldelningen av fartygskreditgarantier bör stödet i enlighet med de av riksdagen förra året godkända riktlinjerna utformas så att garantigivningen inte tillåts medverka till en ökning av den totala produktionsvolymen inom varvsindustrin. Härvid undantar jag rationaliseringsinvesteringar. De svenska storvarven är internationellt sett tekniskt mycket framstående och bör ha möjligheter att genom bl. a. teknisk utveckling, produktspecialisering och marknadsanpassning stärka sin konkurrenskraft. För att uppnå detta krävs ökad samverkan mellan storvarven. Det konsortialavtal jag tidigare redogjort för bör därför bedömas som en positiv åtgärd vid ställningstagande till hur stort betalningsansvar för varvsindustrin staten bör ta på sig. Att trots nämnda förhållanden en påtaglig expansion av produktionskapaciteten inom varvsindustrin bör undvikas hänger främst samman med att lönsamhetsutsikterna för varvsindustrin i förhållande till andra branscher inte motiverar de ytterligare stora kapitalinsatser som en ökad fartygsproduktion, framför allt till följd av den omfattande kreditgivningen, skulle kräva.

Varven har för mig redovisat bl. a. sannolika leveransvärden varje år under perioden 1972—1976. Härvid har hänsyn tagits till beräknade framtida priser. På grundval av detta material, långtidsutredningens bedömningar och en bedömning av lämplig marginal för tänkbara framtida förändringar i betalningsvillkoren m. m. vill jag förordna att riksdagen för leveranser under denna femårsperiod beviljar en statlig fartygskreditgarantiram på 3 500 milj. kr. Med ledning av de fyra storvarens andel av den totala svenska varvsproduktionen torde deras andel av denna garantiram kunna beräknas 3 200 à 3 400 milj. kr.

Hemställan

Under återopande av vad jag sålunda anfört hemställer jag att Kungl. Maj:t föreslår riksdagen att på de villkor och enligt de grunder jag angivit i det föregående

1) till *Lån till AB Götaverken* på tilläggsstat III till riksstaten för budgetåret 1970/71 på kapitalbudgeten under fonden för låneunderstöd anvisa ett investeringsanslag av 75 000 000 kr.,

2) till *Kapitaltillskott till Statsföretag AB för teckning av aktier i Uddevallavarvet AB* på tilläggsstat III till riksstaten för budgetåret 1970/71 på kapitalbudgeten under fonden för statens aktier anvisa ett investeringsanslag av 105 000 000 kr.,

3) godkänna att staten förvärvar de aktier i Uddevallavarvet AB, som nu tillhör Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB, samt överläter dem till Statsföretag AB,

4) till *Ersättning till Statsföretag AB för vissa räntekostnader* på tilläggsstat III till riksstaten för budgetåret 1970/71 anvisa ett reservationsanslag av 1 900 000 kr.,

5) bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att ikläda staten
dels garantier till svensk varvsindustri till ett sammanlagt belopp av högst 3 500 000 000 kr. avseende kreditgivning i anslutning till produktion av fartyg under åren 1972 till 1976,

dels garanti för ett obligationslån på 75 000 000 kr., som AB Götaverken avses emittera,

dels borgen, solidariskt med Salénrederierna AB och Rederi AB Salénia gemensamt, för lån till AB Götaverken på 35 000 000 kr.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Vid protokollet:

Britta Gyllensten

1971 ÅRS VARVSKOMMISSIONS
RAPPORT MED FÖRSLAG
TILL REKONSTRUKTION AV GÖTAVERKEN

Innehållsförteckning	Sid.
Skrivelse till Statsrådet och chefen för industridepartementet	39
<i>Bakgrunden till rekonstruktionsförslaget</i>	40
Kommissionens direktiv samt övriga riktlinjer för dess arbete	40
Läget vid kommissionens tillsättande	41
Kommissionens överenskommelse med Götaverkens större leverantörer	43
Förutsättningarna för en rekonstruktion	44
Kommissionens ställningstagande till nedskrivning av Götaverkens aktiekapital	47
<i>Rekonstruktionsförslaget</i>	51
Huvuddragen i rekonstruktionsförslaget	51
Villkor för genomförande av rekonstruktionen	53
Hemställan	54

Bilagor¹

1. Regeringskommuniké av den 24.2.1971 samt industriminister K. Wickmans uttalande
2. Utfästelse av Götaverkens största beställare av den 23.2.1971
3. Kommissionens brev av den 2.3.1971 till Götaverkens styrelse
4. Kommissionens överväganden vad gäller beräkningen av Götaverkens kapitalbehov²
5. Likvidationsbalansräkning m. m. utförd av Price Waterhouse & Co., 14.4.1971³
6. Kommissionens överväganden vad avser värdet av Götaverkens aktier²
7. Preliminär utfästelse från Salén av den 26.3.1971 samt skrivelser av den 16.4.1971³

¹ Bilagorna har uteslutits här.

² Dessa handlingar är hemligstämplade jämlikt § 21 sekretesslagen.

Till Statsrådet och chefen för industridepartementet

Genom beslut den 19 februari 1971 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för industridepartementet att tillkalla en kommission med högst åtta ledamöter, varav en ordförande, med uppdrag att undersöka förutsättningarna och formerna för en rekonstruktion av AB Götaverken samt att senast den 1 maj 1971 framlägga av undersökningen föranledda förslag.

Med stöd av detta bemyndigande tillkallades den 24 februari 1971 såsom ledamöter i kommissionen riksbankschefen Per Åsbrink, tillika dess ordförande, tekniske direktören Carl-Eric Carlsson, Rederi AB Nordstjernen, advokat Gustaf Carlsson, direktör Gunnar Dahlsten, Mölnlycke AB, f. d. kommunalrådet Torsten Henrikson, ordföranden i Göteborgs fackliga centralorganisation Bengt Tengroth och direktören Ingvar Trogen, Uddevallavarvet AB.

Kommissionen har antagit namnet 1971 års varvskommission.

Sekreterare åt kommissionen har varit teknologie licentiaten Karl-Henrik Pettersson; som juridisk expert har tjänstgjort hovrättsassessorn Per Jermsten.

1971 års varvskommission får härmed avlämna sin rapport med förslag till rekonstruktion av Götaverken. Kommissionens arbete är därmed avslutat.

Stockholm den 30 april 1971

Per Åsbrink

Carl-Eric Carlsson

Gustaf Carlsson

Gunnar Dahlsten

Torsten Henrikson

Bengt Tengroth

Ingvar Trogen

/Karl-Henrik Pettersson

Kapitel 1

Bakgrunden till rekonstruktionsförslaget

Kommissionens direktiv samt övriga riktlinjer för dess arbete

Bakgrunden till kommissionens tillsättande samt direktiven och förutsättningarna för dess arbete angavs i första hand i en regeringskommuniké av den 24 februari 1971:

”Regeringen har nu informerats om storleken av det kapitaltillskott som erfordras för att AB Götaverkens finansiella svårigheter skall kunna övervinnas och om de förhandlingar med olika intressenter som hittills förts i avsikt att trygga företagets fortbestånd. För att påskynda förhandlingarna och skapa klarhet i förutsättningarna och formerna för en rekonstruktion av företaget har regeringen beslutat tillsätta en särskild kommission . . .”

I regeringskommunikén konstateras vidare:

”En förutsättning för statens medverkan måste vara att den leder till en effektiv och på sikt hållbar lösning av företagets problem och att denna lösning utformas så att också de intressentgrupper som är ekonomiskt beroende av den lämnar sina bidrag . . . Kommissionen kommer att hålla kontakt med företrädare för de anställda.”

I ett uttalande vid samma tidpunkt av industriminister Krister Wickman utvecklades orsaken till att regeringen beslutat tillsätta kommissionen:

”Regeringens beslut att tillsätta en särskild kommission för att lägga fram förslag rörande Götaverkens framtid skall ses mot bakgrund av det ansvar som staten har för sysselsättningen och för en viktig industribransch. Något statligt ansvar föreligger självfallet inte mot ett företag som sådant eller dess ägare.”

Han förutskickade vidare att en genomgripande sanering och rekonstruktion av företaget: ”. . . bl. a. måste innefatta en mycket kraftig nedsättning av de nuvarande aktiernas värde.”

Industriministern påpekade slutligen att Götaverkens problem inte är av en sådan art att de skulle ha kunnat lösas genom generella räntesubventioner till varven. Han hänvisade till att vårriksdagen 1970 på regeringens förslag avvisade tanken på generella räntesubventioner och i stället föreslog selektiva stödåtgärder så utformade att de främjar varvsindustrins strukturanpassning och konkurrenskraft. Samtidigt betonades värdet av ökad samverkan och koncentration:

”Den av regeringen tillsatta kommissionen har att utgå härifrån i sitt arbete. Det betyder bl. a. att den skall hålla kontakt med och i sina förslag beakta den pågående förhandlingen under industridepartementets ledning i syfte att åstadkomma en närmare varvssamverkan.”

Regeringskommunikén och industriminister Krister Wickmans uttalande återfinns i *bilaga 1*.

Kommissionen vill understryka att den såtillvida ansett sig arbeta helt förutsättningslöst att en likvidation av Götaverken eller konkurs inte kunde a priori uteslutas. Kommissionen har uppfattat sin uppgift så

att den, som ett första steg, skulle undersöka om förutsättningar för en rekonstruktion av Götaverken förelåg, samt

att, om sådana förutsättningar enligt kommissionens mening var vid handen, genom egna överväganden och förhandlingar söka utarbeta ett förslag till rekonstruktion av Götaverken.

Mera konkret innebär detta:

att kommissionen ansett det vara sin primära uppgift att genom underhandlingar och diskussioner med företagets intressenter dels möjliggöra en allsidig analys av företagets problem och förutsättningar innefattande en så långt möjligt ostörd verksamhet vid företaget så länge kommissionens rekonstruktionsarbete fortgick, dels, och som ett andra steg, ange formerna för och innehållet i en finansiell rekonstruktion av företaget

att kommissionen däremot menar att det inte har varit dess uppgift att initiera eller ens ge förslag till sådana åtgärder vilka uteslutande berör företaget och dess skötsel, men som kan komma att vara ett nödvändigt led i en slutgiltigt genomförd rekonstruktion; exempelvis vad gäller eventuell avyttring av vissa rörelsegrenar, reduktion av antalet anställda, förändring av företagsledningen etc.

att kommissionen, under den tid som den arbetat, således inte i något avseende intervenerat i eller, påtagit sig ansvaret för den löpande skötseln av företaget.

I övrigt bör noteras:

att med "Götaverken" avses i rapporten Götaverken-koncernen¹. "Företaget" används synonymt med "koncernen" i betydelsen Götaverken-koncernen.

Läget vid kommissionens tillsättande

I två väsentliga avseenden hade förutsättningar tillskapats för en positiv lösning av Götaverken-krisen redan innan kommissionen påbörjade sitt arbete.

För det första hade den 23 februari 1971 efter underhandlingar mellan representanter för Götaverkens 15 största kunder och industride-

¹ Götaverken—koncernen består av AB Götaverken och de helägda bolagen Öresundsvarvet AB, Götaverkens Ångtekniska AB, Götaverkens Fönster AB, Sölvåsborgs Varv AB, Bruces Mekaniska Verkstads AB, Götaverkens Stålbyggen AB, Rederi AB Zenit, AB Göteborgs Skeppsdockor, Götaverken Japan Corporation, Götaverken (London) Ltd och Götaverken American Corporation.

partementet träffats en överenskommelse innebärande att fartygsbeställarna utlovade finansiell medverkan vid en rekonstruktion på tillsammans 175 milj. kr. varav 140 milj. kr. i pristillägg på kontrakterade fartyg samt resterande 35 milj. kr. antingen som räntefritt lån eller i form av aktiekapital.

Denna mycket betydelsefulla villkorliga utfästelse från beställarna måste ses mot bakgrund bl. a. av deras intresse av att företaget skulle komma att bli i stånd att fullgöra sina avtalade leveranser samt det förhållandet att beställarnas sammanlagda fordringar för vilka säkerhet saknades och som därför skulle kunna bli nödlidande vid en eventuell konkurs uppgick till mycket betydande belopp — i själva verket var långt större än för någon annan av företagets borgenärer.

Beställarnas åtagande, som givits formen av en av dessa ensidigt undertecknad utfästelse (*bilaga 2*), förutsätter på tre punkter förhandlingar och diskussioner med kommissionen. I utfästelsen heter det:

"1) With the view that Götaverken shall continue in business and the contracted vessels be delivered the Shipowners undertake on the following terms to give a contribution of Swedish kronor 175 mill. of which not less than 140 mill. in the form of additional price and the remainder in a form to be agreed on as part of a reorganization of Götaverken . . .

2) When the contribution of the 35 mill. shall be made is to be agreed on as part of the reorganization.

3) The undertaking described above is subject to the following conditions:

a) That the Shipowners are satisfied with the reorganization of Götaverken including changes in Board and management . . ."

Överenskommelsen innebär således att kommissionen dels skall underställa beställarna huvuddragen i ett eventuellt rekonstruktionsförslag dels genom förhandlingar med beställarna fastlägga formen och villkoren för bidraget på 35 milj. kr.

För det andra hade vid tidpunkten för kommissionens tillsättande, efter framställning från industridepartementet, Sveriges Investeringsbank och Skandinaviska Banken preliminärt förbundit sig att trygga Götaverkens likviditet under i första hand tiden fram till dess kommissionens arbete avslutats och dess förslag hunnit prövas.

Koncernens likvida medel på kort sikt skulle vid en "normal" verksamhet, enligt företagets egen bedömning, vara uttömda redan vid mitten av mars månad. Likviditetsunderskottet skulle därefter komma att stiga till ca 100 milj. kr. vid utgången av juni månad med en tillfällig uppgång till ./ 97 milj. kr. redan i mitten av maj månad. En undre gräns för den tillfälliga krediten, räknat ultimo juni månad, kunde således anges till ca 100 milj. kr. Vid bedömningen av överbrygningskreditens nödvändiga storlek måste emellertid hänsyn även tas till sådana likviditetspåfrestningar vilka kunde uppkomma som en direkt följd av det krisläge som företaget råkat in i.

Inom industridepartementet utförda beräkningar visade att under sämsta möjliga likviditetsmässiga utveckling, bl. a. innefattande att utestående krediter inte kunde omsättas, att företagets leverantörer begärde kontant betalning, och att kontraherade förskott från kunder uteblev eller fördröjdes, skulle Götaverken ha en brist på likvida medel vid utgången av juni månad på ca 375 milj. kr. Detta konstituerade en övre gräns för likviditetsbehovet.

Överbrygningskrediten fastställdes till 175 milj. kr. fördelat med 100 milj. kr. på Skandinaviska Banken och 75 milj. kr. på Investeringsbanken; totalbeloppet återspeglade inte endast ett antagande om att ingetdera av de bägge ytterlighetsalternativen skulle infrias, utan också tillgången på bankmässiga säkerheter.

För kommissionens arbete var i synnerhet en aspekt i denna utveckling viktig — leverantörernas reaktion på kort sikt. Ytterlighetsalternativet i negativ riktning, dvs. att leverantörerna krävde kontant betalning för alla leveranser skulle komma att innebära ett extra likviditetsutflöde på ca 50 milj. kr. i månaden. Fram t. o. m. juni månad skulle detta ge ett ytterligare behov av likvida medel på ca 175 milj. kr.

Mot denna bakgrund ansåg kommissionen det vara en av sina viktigaste och första uppgifter att få sådana utfästelser från leverantörernas sida att en utveckling i denna riktning inte blev aktuell.

Kommissionen kallade Götaverkens större leverantörer till ett sammanträde den 5 mars 1971.

Kommissionens överenskommelse med Götaverkens större leverantörer

Kommissionen ansåg det nödvändigt att trygga ett normalt uppträdande från företagets leverantörer och, i ett första steg, från dess större leverantörer — inte endast på grund av att den överbrygningskredit som ställts i utsikt således inte tillät att exceptionella betalningsvillkor accepterades, utan också eftersom eventuella störningar i leveranserna till företaget skulle få andra långtgående och svåröverblickbara konsekvenser.

Kommissionen övervägde ett ackordsförfarande men fann att detta alternativ, av flera skäl, var mindre tilltalande. Leverantören skulle därmed i praktiken anse sig löst från sitt leveransavtal. Det hade troligtvis inneburit ett omedelbart leveransavbrytande med produktionsstopp som följd. De negativa konsekvenserna skulle enligt kommissionens mening, snabbt överstiga skillnaden mellan full betalning av fakturorna och resultatet av den eventuella ackordsuppgörelsen.

Kommissionen gjorde i stället den bedömningen att leverantörernas bidrag till en eventuell rekonstruktion av Götaverken, i åtminstone ett första skede, inte borde ges formen av nedskrivningar av fordringar, rabatter eller prissänkningar. Den grundläggande målsättningen borde

snarare vara att få sådana utfästelser från leverantörerna vilka möjliggjorde att leveranser skulle kunna ske i normal och kontraherad ordning, att krediter skulle ges i samma omfattning och på samma villkor som hittills, att inga särskilda trygghetsåtgärder skulle krävas för leverans etc. Meningen skulle således vara att leverantören inte skulle förvärpa sin situation men inte heller försöka förbättra den.

En överenskommelse, närmast i form av en "gentlemen's agreement", av denna innebörd träffades vid sammanträdet den 5 mars och kommissionen ansåg sig, med hänvisning till denna utfästelse från företagets större leverantörer, i brev kunna begära samma uppträdande från övriga leverantörer.

Kommissionen har med tillfredsställelse noterat att Götaverkens leverantörer hittills, utan nämnvärda undantag, följt innebörden i överenskommelsen och därmed medverkat inte bara till att verksamheten vid företaget kunnat fortgå normalt, utan också till att rekonstruktionsarbetet underlättats.

I detta sammanhang skall också noteras att kommissionen vid ett sammanträffande i Göteborg den 1—2 mars, med Götaverkens styrelseordförande, advokat Ragnar Hedén, överlämnade en skrivelse (*bilaga 3*) till Götaverkens styrelse innebärande bl. a. att kommissionen fäste styrelsens uppmärksamhet på att, vid ianspråktagande av de medel som nu ställts till företagets förfogande, verksamheten vid företaget kom att bedrivas så att inte någon eller några borgenärer gynnas eller missgynnas i förhållande till övriga fordringsägare.

Vid kommissionens besök i Göteborg den 1—2 mars diskuterade f. ö. kommissionen det uppkomna läget vid Götaverken med representanter för, förutom styrelsen, företagets verkställande ledning och de anställdas organisationer.

Förutsättningarna för en rekonstruktion

Kommissionen har inte ansett det vara möjligt att, på den korta tid som stått till dess förfogande, ytterligare analysera eller initiera nya beräkningar av storleken av de solvens- och likviditetstillskott som krävs för att rädda företaget. Den har i sina bedömningar därvidlag haft tillgång till och utgått från de utredningar som företaget självt gjort eller tagit initiativet till² liksom från de analyser som utförts på uppdrag av industridepartementet³.

I *bilaga 4* återfinns en sammanställning av underlaget för kommissionens ställningstagande till kapitalbehovets storlek. Det är kommissionens uppfattning, sammanfattningsvis, att Götaverkens behov av

² The Gotaverken Group; Peat, Marwick, Mitchell & Co., 12th Jan., 1971 samt Götaverkens egen prognos daterad den 29 januari 1971.

³ Elvstad, Lars, Utredning beträffande Götaverken, 13 september 1970 samt Svensson, L. och Trogen, I., Utredning beträffande Götaverken, 15 februari 1971. Bägge dessa rapporter är hemligstämplade jämlikt 21 § sekretesslagen.

solvensförstärkning torde vara 400—500 milj. kr. samt att likviditetsunderskottet under perioden 1971—73 inte maximalt torde överstiga 400—500 milj. kr.

Kommissionen har däremot ansett det som sin uppgift att så långt möjligt skaffa ytterligare beslutsunderlag för sitt ställningstagande till om en rekonstruktion över huvud taget bör rekommenderas. I detta syfte anlidade kommissionen den internationella revisionsfirman Price Waterhouse & Co. för bl. a. en snabbanalys av resultatutvecklingen inom Götaverken-koncernen för åren närmast efter 1973 — en analys som i stort saknats i det undersökningsmaterial som tillställts kommissionen. Kommissionen har likaså låtit samma revisionsfirma utarbeta en likvidationsbalansräkning.⁴

Kommissionen har efter övervägande av tillgängliga fakta funnit att en rekonstruktion av Götaverken bör eftersträvas. Den grundar sitt ställningstagande på i huvudsak tre omständigheter.

För det första skulle det, enligt de uppgifter som kommissionen erhållit, visa sig svårt att finna alternativa arbetstillfällen för de anställda vid ett upphörande av verksamheten — detta gäller såväl i Göteborg som i Landskrona och Sölvesborg.

En stor mängd människor skulle ställas inför ovisshet och en smärtsam omställningsprocess. Det bör noteras att inte endast Götaverkens egna, drygt 8 000, anställda skulle beröras av en likvidation utan den skulle också få stora negativa följdverkningar hos företagets underleverantörer. Nära 60 % av fartygens produktionskostnad utgörs av inköpta material varav ca 2/3 kommer från svenska leverantörer; i stor utsträckning inom verkstadsindustrin. Det kan schematiskt beräknas att Götaverken hos svenska underleverantörer indirekt sysselsätter 4—5 000 personer. I det perspektiv vari kommissionen måste se denna fråga innefattas således inte endast de i Götaverken direkt anställda, utan också de vid underleverantörsföretagen anställda — tillsammans kanske 12—13 000 personer.

För det andra har kommissionen inte ansett sig kunna bortse från den långsiktiga negativa återverkan som en likvidation av Götaverken, och för den delen även en konkurs med en eventuell efterföljande rekonstruktion, skulle få på svensk industris internationella anseende i allmänhet och på svensk varvsindustri i synnerhet. På kort sikt får inte heller företagets betydelse för den svenska betalningsbalansen underskattas. Fartygsexporten uppgick 1969 till 1,3 miljarder kr., 5 % av den totala exporten, varav Götaverken svarade för ca 400 milj. kr. Räknat netto innebär detta ett årligt valutatillskott, direkt hänförligt till Götaverken, på i runda tal 300 milj. kr.

⁴ Likvidationsbalansräkning den 31.12.1970 samt resultats- och likviditetsprognoser 1971—1976, Price Waterhouse & Co, 14 april 1971. Rapporten återfinns i *Bilaga 5* som är hemligstämplad jämlikt § 21 sekretesslagen.

För det tredje, och som en slutgiltigt avgörande förutsättning, har kommissionen funnit att de ekonomiska utsikterna för Götaverken perioden närmast efter 1973 måste anses som mera tillfredsställande. Det är kommissionens uppfattning att även med hänsyn tagen till de stora belopp som behöver tillskjutas för en rekonstruktion bör denna investering med rimliga antaganden om den framtida utvecklingen på sikt kunna bli räntabel.

Kommissionen vill emellertid starkt betona att detta dess ställningstagande för en rekonstruktion inte betyder att det i dessa överväganden saknats skäl eller uppfattningar som talat *mot*. En väsentlig aspekt i det avseendet önskar kommissionen helt kort beröra.

Utnyttjandet av s. k. grå arbetskraft vid de svenska varven har stigit oavbrutet sedan 1967 med stora negativa ekonomiska konsekvenser — från ca 1 600 den 1 januari 1967 till 2 500 den 1 januari 1971. Vid utgången av februari i år var ca 2 900 av varvens totalt ca 19 000 anställda grå arbetskraft.

Vid Götaverken beräknas enbart ökningen av den grå arbetskraften under 1970 (ca 350 000 timmar) ha medfört en merkostnad på ca 10 milj. kr. Peat, Marwick, Mitchell -undersökningen hänför ca 40 milj. kr. i ökade kostnader utöver budget under 1970 till arbetskrafts- och produktivitetsfaktorer; där den främmande arbetskraften som orsaksbestämmande faktor säkerligen inte kan begränsas till merkostnaden på 10 milj. kr.

Det kan i ett kortsiktigt perspektiv vara förståeligt att varven tillgriper de medel som står till förfogande för att upprätthålla sina leveransåtaganden. Med ett något vidare synsätt måste man emellertid dra den nära till hands liggande slutsatsen att varven åtagit sig större uppgifter än vad som normala resurser syns möjliggöra. En kraftigt ökad ordertagning med därav följande utbyggnad av varvens fasta anläggningar har kännetecknat de sista åren på 60-talet — en utbyggnad av en kapacitet som inte kunnat balanseras av en annan nödvändig kapacitet, arbetskraft.

Det kan i sammanhanget tilläggas att kommissionen naturligtvis var medveten om att en bedömning av företagets framtida möjligheter måste försees med reservationer som inte bara har sin grund i den osäkerhet i fråga om kostnadsutveckling m. m. som alltid vidlåder kalkyler utan även gäller den internationella fartygsmarknadens och varvsindustrins utveckling.

Kommissionen gjorde dock den bedömningen att, även med en invägning av dessa och andra faktorer vilka kan anses tala mot en rekonstruktion, en sådan bör, om möjligt, komma till stånd.

Kommissionen fann på ett mycket tidigt stadium att visserligen kunde, vid sidan av staten, företagets aktieägare, leverantörer, kunder och banker liksom övriga svenska varvsföretag tänkas vara potentiellt

intresserade av att medverka finansiellt vid en rekonstruktion. Men det stod samtidigt klart att det kapitaltillskott som sammantaget därmed skulle tillskjutas företaget inte kunde väntas täcka det totala finansiella behovet. Tillskott i form av aktiekapital från privata intressenter kunde enligt kommissionens bedömning och efter företagna sonderingar svårligen överstiga några tiotal milj. kr.

Även förutsatt att det återbetalningsbara bidraget på 35 milj. kr. från Götaverkens beställare gavs i form av aktiekapital, vilket inte var helt realistiskt, skulle ytterligare 60—90 milj. kr. behöva mobiliseras i aktiekapital. 150 milj. kr. var enligt kommissionens mening ett minimum i nytillskott av aktiekapital. Därtill måste 100—200 milj. kr. (utöver redarnas pristillägg på 140 milj. kr.) tas fram under en treårsperiod — tillsammans ett återstående kapitalbehov av 150—300 milj. kr. som — vilket låg nära till hands om denna rekonstruktionsmodell skulle genomföras — måste bli statens bidrag. Staten skulle inte bara bli majoritetsaktieägare utan dessutom tillskjuta det utan jämförelse mesta kapitalet. Kommissionen ansåg att så omfattande statliga insatser i ett enda enskilt varvsföretag inte kunde förordas.

Det engagemang som skulle komma att krävas av staten var dessutom inte enbart av finansiell natur utan innebar också att betydande personella resurser och know-how måste tillskjutas för att slutgiltigt genomföra rekonstruktionen.

Mot denna bakgrund ansåg kommissionen att även andra alternativ måste prövas. Kommissionen eftersökte således en part som inte bara kunde förväntas ha tillgång till betydande ekonomiska resurser utan som dessutom kunde tillföra bransch-know-how vid en sanering av företaget.

Detta är i korthet bakgrunden till den kontakt som från kommissionen togs med ledningen för Salén-koncernen.

Kommissionens ställningstagande till nedskrivningen av Götaverkens aktiekapital

Den avgörande och väsentliga punkt i det rekonstruktionsförslag, som kommissionen i det följande framlägger, nämligen kommissionens ställningstagande till frågan om den erforderliga nedskrivningen av Götaverkens gamla aktiekapital, tarvar här en särskild redovisning. Kommissionen föreslår att detta aktiekapital nedskrivs med 90 %, alltså från det nuvarande nominella värdet 77 milj. kr. till 7,7 milj. kr.

De analyser av Götaverkens ekonomiska ställning som kommissionen har haft tillgång till och vilka redovisats tidigare har möjliggjort jämförande bedömningar av företagets ekonomiska situation. Trots att kommissionen haft en mycket begränsad tid till sitt förfogande för

granskning av det föreliggande materialet, vågar kommissionen anse, att de genomförda analyserna ger en någorlunda pålitlig och tillfredsställande bild av företagets ekonomiska situation. De analyser, som genomförts av från företaget fristående bedömare, ger, inom ramen för de marginaler som för bedömningar av här ifrågavarande slag är naturliga, resultat som kommissionen vågar beteckna som rätt entydiga och med varandra sammanfallande.

Kommissionen har kunnat konstatera, att vad gäller de analyser av Götaverkens ekonomiska ställning som utförts av andra än av företagets egna bedömare, samtliga har kommit till och mer eller mindre explicit givit uttryck för den meningen, att företagets aktiekapital helt eller så gott som helt gått förlorat. Att denna slutsats, som för de olika studierna i fråga närmast är hänförlig till företagets ställning vid utgången av 1970, enligt kommissionens mening och oavsett de vanskligheter och felmarginaler som måste vidlåda alla sådana bedömningar, har kunnat betraktas som någorlunda säkerställd, har understrukits av andra omständigheter, som kommissionen vid sitt ställningstagande till frågan inte kunnat underlåta att beakta.

Götaverkens orderstock var ännu vid nyssnämnda tidpunkt sådan, att företaget var kontraktsmässigt förpliktat att för ännu ett par år framåt åtminstone huvudsakligen sysselsätta sig med fartygsbyggen, som ofrånkomligen skulle komma att åsamka företaget betydande förluster. Även om dessa förluster diskonterats i de åsyftade kalkylerna skulle de ha ställt företaget inför sådana likviditets- och finansieringspåfrestningar att det måste starkt ifrågasättas om företagets drift utan externa saneringsinsatser kunnat fortsättas. Företagets likviditetsställning och möjligheter till ytterligare kredit var vidare sådana att det med skäl kunde ifrågasättas, om företaget, utan den överbrygningskredit som ställts till förfogande av Skandinaviska Banken och Sveriges Investeringsbank, överhuvud taget skulle ha kunnat, annat än för på sin höjd några veckor, undgå betalningsinställelse och konkurs. En liknande bedömning synes berättigad, vad avser Götaverkens leverantörers sannolika agerande, om ansträngningarna att rekonstruera företaget inte inletts i och med kommissionens tillsättande och den särskilda "gentlemen's agreement", beträffande deras fortsatta leveranser och uppträdande i övrigt inte uppnåts. — Att Götaverkens tillgångar efter en likvidation eller konkurs och nedläggning av driften skulle representera ett sådant substansvärde, att de skulle lämna något överskott till utdelning till aktieägarna, har kommissionen bedömt som helt osannolikt. Lika litet har kommissionen kunnat anse, att den uppnådda preliminära uppgörelsen med fartygsbeställarna om vissa tilläggsbetalningar i någon här relevant mening ändrar de dessförinnan företagna bedömningarna av företagets ekonomiska situation, eftersom denna uppgörelse uttryckligen förutsatte en rekonstruktion av företaget med ytterligare externa kapitaltillskott, ny företagsledning etc.

Kommissionen beklagar, att den med hänsyn till gällande sekretessregler (jfr § 21 sekretesslagen resp. civilförvaltningens sekretesskungörelse, SFS 1969: 192) är förhindrad att offentligen framlägga de förutnämnda studier och analyser, som kommissionen haft att stödja sig på för sitt ställningstagande till frågan om aktiekapitalets nedskrivning. Med hänsyn till allmänhetens och aktieägarnas välförståeliga intresse av största möjliga insyn i de förhållanden, som bestämt kommissionens ställningstagande — en insyn som måhända därtill kan vara väsentlig för ett realistiskt ställningstagande från aktieägarnas sida till det rekonstruktionsförslag, som kommissionen framlägger — har kommissionen övervägt en framställning till Götaverkens styrelse om ett sådant formellt medgivande från denna, som åtminstone i första hand synts kunna möjliggöra ett offentliggörande av de ifrågavarande handlingarna. Av flera skäl har kommissionen dock, efter närmare överväganden, avstått från att göra en sådan framställning. Dels har det synts kommissionen oklart i vad mån ett offentliggörande av de närmare omständigheterna kring Götaverkens aktuella ekonomiska situation kunnat anses innebära risker för skada för företaget även efter en genomförd rekonstruktion. Dels har enligt kommissionens mening likaledes synts kunna ifrågasättas, i vad mån ett hävande av sekretesskyddet kunnat skada även tredje mans, t. ex. leverantörers och borgenärers, intresse. Kommissionen har efter sina överväganden stannat för att utan försök till påverkan från dess sida överlämna åt Götaverkens styrelse att lämna allmänhet och aktieägare den insyn i företags ekonomiska förhållanden, som styrelsen själv kan anse sig oförhindrad att lämna och eljest finner möjlig.

För att ändå så långt det under förevarande omständigheter synts möjligt tillgodose kraven på redovisning från kommissionens sida av det material, som varit vägledande för dess ställningstaganden i den föreliggande frågan, vill kommissionen föreslå, att Kungl. Maj:t i samband med proposition till riksdagen i ärendet till vederbörande utskott överlämnar dels den hemligstämplade promemoria, i vilken kommissionen sammanfattat de företagna studiernas uttalanden i frågan (*bilaga 6*), dels de likaledes hemligstämplade originalhandlingarna, i vilka ifrågavarande studier in extenso redovisas.

Den praktiska slutsats i nedskrivningsfrågan, som det för kommissionen tillgängliga materialet och kommissionens egna överväganden på grundval av detta närmast indicerat, har varit, att Götaverkens nuvarande aktiekapital borde nedskrivas till det lägsta belopp som aktiebolagslagen medger, 5 000 kr. Eftersom det emellertid synts kommissionen tveksamt, om man skulle kunna påräkna aktieägarnas frivilliga medverkan till en sådan nedskrivning av aktiekapitalet och då det enda återstående alternativet skulle vara att låta företaget gå till betalningsinställelse och konkurs, har kommissionen i sitt här aktuella ställnings-

tagande också måst inbegripa hänsyn till andra överväganden än de nu redovisade. I uttalanden från statsmakternas sida redan före kommissionens tillsättande hade, som inledningsvis refererats, starkt framhållits vikten av att en lösning av krisen för Götaverken om möjligt borde komma till stånd med hänsyn till önskvärdheten att undvika störningar för sysselsättningen; med hänsyn vidare till företagets relationer till den till stor del utländska kundkretsen, till svensk varvsindustris anseende i utlandet osv. Kommissionen fann för sin del inte anledning till någon från denna mening avvikande bedömning. En betalningsinställelse eller konkurs, som tillåtit uppkomma, skulle oavsett om den senare kunnat åtföljas av försök att rekonstruera företaget eller inte ovillkorligen ha medfört allvarliga följdverkningar av det slag som nämnts. Intresset att om möjligt undvika en sådan utgång var enligt kommissionens mening så stort, att en rekonstruktion av företaget med en så avpassad nedskrivning av det gamla aktiekapitalet, som gav aktieägarna åtminstone något incitament till att frivilligt medverka till transaktionen, tedde sig motiverad och värd att pröva.

Kommissionens förslag om nedskrivning till 10 % av det gamla nominella värdet av Götaverkens aktiekapital skall ses mot bakgrunden av dessa överväganden. Det motsvarar sålunda inte nödvändigtvis en uppfattning från kommissionens sida, att aktiernas "verkliga" värde i dag skall anses motsvara dessa 10 %. Men förslaget har självfallet därutöver påverkats av vad som kunnat uppnås vid de förhandlingar som senare kom att föras med Salén-koncernen. Även för Salén har självfallet önskvärdheten att undvika störningar i företagets verksamhet, kundkontakter och relationer till leverantörer och anställda påverkat storleken av den insats som i sammanhanget kunde komma i fråga och om vilken förhandlingarna fördes. När det under förhandlingarna visade sig vara möjligt att med den föreslagna nedskrivningen av aktiernas värde förena en parallell möjlighet till omedelbar inlösen av aktierna till ett något högre pris, är det kommissionens bestämda mening, att det föreliggande förslaget representerar en för de gamla aktieägarna inte endast acceptabel utan under förhandenvarande omständigheter gynnnsam lösning av frågan, som rimligtvis borde trygga deras medverkan till den föreslagna rekonstruktionens genomförande.

Kapitel 2

Rekonstruktionsförslaget

Huvuddragen i rekonstruktionsförslaget

Efter diskussioner och förhandlingar med kommissionen har Salén-rederierna AB samt Rederi AB Salénia, nedan kallade Salén, den 16 april 1971 slutgiltigt förbundit sig att medverka till en rekonstruktion av Götaverken. Detta åtagande, som givits formen av en av Salén ensidigt undertecknad utfästelse, (bilaga 7)⁵ utgår från att rekonstruktionen genomföres enligt följande:

1. Götaverken nyemitterar aktiekapital om totalt 150 milj. kr. Salén tecknar ensamma hela detta aktiekapital genom överförande av apportegendom.

Apportegendomen, som av Salén garanteras ett värde om minst 150 milj. kr., består av samtliga aktier i Salén Insurance AB. Detta företags huvudsakliga tillgång är ett tankfartyg med nr 530 om 255 000 ton d.w. — för närvarande under byggnad vid Kockums Mekaniska Verkstads AB med planerad leverans den 15 november 1971. Fartyget är tidsbefraktat för Texaco under tre år från leverans.

På anmodan av Götaverken skall Salén ha skyldighet att vid certepartitidens utgång överta det i föregående stycke nämnda fartyget till ett pris varmed det uppskattats vid apporten med avdrag för under certepartitiden uppkommet seglationsöverskott (dvs. rörelsenetto före kapitalkostnader). Salén är beredda att förhandla om ett tidigare övertagande av fartyget med certeparti. Innebörden av en sådan uppgörelse skall vara att Götaverken tillföres netto 150 milj. kr.

2. Staten lämnar till Götaverken ett till den 31.12.1974 ränte- och amorteringsfritt lån om 75 milj. kr. för vilket Götaverken ej skall presteras säkerhet.

3. Staten ikläder sig full garanti för ett efter rekonstruktionen av Götaverken på den svenska kapitalmarknaden emitterat obligationslån på likaledes 75 milj. kr. och på villkor som normalt gäller för sådana obligationslån; dock att löptiden blir minst 10 år.

4. Götaverkens största kunder accepterar 140 milj. kr. som pristilllägg på berörda fartygskontrakt, reglerat i av dessa undertecknad utfästelse av den 23.2.1971, samt 35 milj. kr. som ränte- och amorterings-

⁵ Bilaga 7 innehåller (1) Salén's preliminära åtagande av den 26 mars 1971 samt (2) det brev av den 16 april som slutgiltigt bekräftar den tidigare utfästelsen och (3) kommissionens erkännande av mottagandet av och kommentar till detta brev, likaså daterat den 16 april 1971.

fritt lån till Götaverken att till fullo återbetalas senast den 31.12.1974.

Salén och staten ikläder sig, såsom för egen skuld, borgen för det ränte- och amorteringsfria lånet om 35 milj. kr.

5. Det nuvarande aktiekapitalet i Götaverken om 77 milj. kr. skrivs ned till en tiondel, dvs. till 7,7 milj. kr. Efter apportemissionen skulle Götaverkens aktiekapital sålunda uppgå till 157,7 milj. kr.

6. Salén erbjuder, i samband med förslag om nedskrivning av aktiekapitalet och under förutsättning att denna accepteras, nuvarande aktieägare i Götaverken att förvärva deras aktier till ett pris av 25 kr. per aktie kontant, vilket erbjudande skall gälla fram t. o. m. den 1.6.1971.

Det belopp som därvid av Salén kan komma att kontant utbetalas skall av Salén tillskjutas utöver tidigare nämnda apportegendom.

7. Med verkan fr. o. m. den 1.1.1975 och medelst ett senast på dagen 6 månader dessförinnan meddelat skriftligt besked skall såväl den privata parten som staten ha rätt att påkalla att det förutnämnda direkta statliga lånet, som ditintills löpt utan ränta och amortering, skall till fullo omvandlas till aktiekapital allt enligt följande ordning:

om den privata parten påkallar omvandlingen, skall sådan nedskrivning av dess aktieinnehav, med mellanskillnaden gottskriven reservfonden, verkställas att den privata partens och statens aktieinnehav blir lika stora. Staten har därvid skyldighet att kontant överta halva antalet aktier vilka enligt punkt 6 förvärvats av Salén till samma pris som Salén erlagt plus 8 % per år från förvärvsdagen;

om staten påkallar omvandlingen, skall efter denna det statliga aktieinnehavet dels motsvara en andel av det totala aktiekapitalet som motsvarar det omvandlade lånets andel av summan av detta lån och den privata partens förutvarande aktieinnehav, dels utgöra den del av de aktier vilka enligt punkt 6 förvärvats av Salén och vilka staten har rätt att kontant överta till samma pris som Salén erlagt plus 8 % per år från förvärvsdagen; dock endast i så stor utsträckning att det statliga aktieinnehavet blir högst $\frac{1}{3}$;

om slutligen båda parterna var för sig påkallat omvandlingen, skall det statliga aktieinnehavet efter omvandlingen och övertagande av viss andel av äldre aktier uppgå till genomsnittet av det enligt de båda föregående alternativen uppkommande innehavet.

Vardera parten skall ha rätt men inte plikt att i förväg delge motparten innehållet av det besked varom nu talats.

Därest ingen omvandling av det statliga lånet kommer till stånd skall det fr. o. m. den 1.1.1975 löpa med den ränta som gäller för vid den tidpunkten emitterade statliga obligationslån och amorteras på 10 år.

8. Intill den 31.12.1974 skall staten äga rätt att utse två ledamöter av Götaverkens styrelse. Om, efter parternas ställningstaganden enligt närmast föregående punkt, staten efter denna dag inträtt som aktie-

ägare i företaget, skall staten ha rätt till en mot aktieinnehavet proportionell representation i styrelsen, vars antal ledamöter skall fastställas så att närmast möjliga proportionalitet kan realiseras. Om statens aktieinnehav kommer att utgöra hälften av aktiekapitalet skall staten ha halva antalet av ett till ett jämnt tal uppgående styrelseledamöter varjämte skall gälla att staten skall äga att utse ordförande i styrelsen medan den privata parten i styrelsen skall äga att utse bolagets verkställande direktör.

9. Staten förklarar sig beredd att medverka till att Götaverken på samma villkor som övriga varv beredes tillfälle att delta i det samarbete på varvsområdet, tekniskt och ekonomiskt, som under statens medverkan för närvarande håller på att organiseras.

10. Staten skall efter rekonstruktionen av företaget tillhandahålla Götaverken statliga kreditgarantier i samma utsträckning och i samma ordning som kommer att gälla för övriga varv.

Villkor för genomförande av rekonstruktionen

Ett slutgiltigt genomförande av rekonstruktionen enligt vad som angivits i punkterna 1—10 förutsätter:

att Götaverkens aktieägare är beredda att medverka dels till en nedskrivning av det gamla aktiekapitalet med 90 % till 7,7 milj. kr., dels till den föreslagna nyemissionen; en medverkan som med hänsyn till tidigare redovisade uppfattningar om nuvarande aktiers värde vid en utebliven rekonstruktion borde framstå som en inte blott acceptabel utan för dem klart fördelaktig åtgärd;

att Götaverkens största kunder godkänner rekonstruktionen och därmed slutgiltigt bekräftar sitt åtagande enligt punkt 4.

Det bör dock i detta sammanhang noteras att dessa kunder uttalat, vilket också skriftligen meddelats kommissionen, att huvuddragen i rekonstruktionen, inklusive Saléns engagemang, är från redaregruppens utgångspunkt acceptabla. Det slutgiltiga ställningstagandet från redarna lämnas när fullständig och mer detaljerad information om rekonstruktionsförslagets innebörd föreligger;

att befraftaren av det med apportegendomen avsedda fartyget lämnar eventuellt nödvändigt godkännande till överlåtelse av fartyget;

att riksskatteverket lämnar ett för Salén godtagbart förhandsbesked rörande den avsedda apporttransaktionen;

att, slutligen, Kungl. Maj:t och riksdagen lämnar sitt godkännande.

Det är kommissionens uppfattning att det presenterade rekonstruktionsförslaget innebär att Götaverkens behov av såväl solvensförstärkning som likviditetstillskott är tillgodosett. Med rimliga antaganden kan

den föreslagna rekonstruktionen förväntas tillföra företaget minimum 400 milj. kr. under åren 1971—1973.

Skulle någon av de huvudförutsättningar, främst avseende den framtida produktionstakten vid varvet, vilka legat till grund för kommissionens bedömning av kapitalbehovet till 400—500 milj. kr. visa sig orealistiska, bör Salén med hjälp av sina resurser, sin insikt i och kunskap om branschen ha de bästa möjligheter att reda upp sådana eventuellt tillkommande svårigheter.

Hemställan

1971 års varvskommission hemställer, med hänvisning till vad som ovan sagts, att Kungl. Maj:t och riksdag måtte godkänna rekonstruktionsförslaget, som för statens del innebär:

att staten till Götaverken lämnar ett till den 31.12.1974 ränte- och amorteringsfritt statligt lån om 75 milj. kr. för vilket Götaverken ej skall presteras särskild säkerhet. Det statliga lånet, som skall kunna om sättas den 31.12.1974, skall därefter löpa med den ränta som gäller för vid tidpunkten emitterade statliga obligationslån och amorteras på 10 år;

att det statliga lån varom talats i föregående stycke skall, fr. o. m. den 1 januari 1975 därest omsättning ej görs, kunna omvandlas till aktiekapital i Götaverken enligt ordning och förutsättningar, vilka redovisats i det tidigare;

att staten vid sådan omvandling av det statliga lånet till aktiekapital skall vara beredd att kontant inlösa viss, tidigare närmare preciserad, del av de av Salén före den 1.6.1971 förvärvade gamla aktierna; dock högst till ett belopp om 9,625 milj. kr. Därtill skall staten betala 8 % från den dag Salén förvärvat de aktier varom här är fråga;

att staten skall ikläda sig full garanti för ett av Götaverken på den svenska kapitalmarknaden emitterat obligationslån om 75 milj. kr. för vilket skall gälla normala villkor för dylika lån, dock att löptiden skall vara minst 10 år;

att staten och Salén skall ikläda sig borgen, båda såsom för egen skuld, för det av Götaverkens beställare utlovade ränte- och amorteringsfria lånet, att av Götaverken till fullo återbetalas senast den 31.12.1974.

Staten förutsätts inte lämna sådant lån eller ikläda sig sådana garantier eller annat åtagande varom här talats såframt inte de förutsättningar, vilka tidigare angivits och vilka berör andra parter än staten, först är till fullo uppfyllda.

Bilaga 2

Resultatutvecklingen för Uddevallarvet 1967—1973 (milj. kr.)

	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973
					Budget	Budget	Budget
Rörelseresultat	-16,9	-15,7	-6,8	+2,7	-12,8	+8,5	+32,8
Räntenetto	-9,5	-5,4	-16,7	-21,2	-17,3	-18,5	-19,5
Kalkylmässiga avskrivningar.	-10,0	-10,0	-10,3	-10,3	-10,3	-10,3	-10,3
Resultat före avskrivningar och dispositioner	-36,4	-31,1	-33,8	-28,8	-40,4	-20,3	+3,0
Nedskrivning av produkter i arbete	-15,0	-6,5	—	—	—	—	—
Upplösning av tidigare avsättningar	—	+15,0	0	+3,5	+3,0	—	—
Resultat efter nedskrivning men före dispositioner	-51,4	-22,6	-33,8	-25,3	-37,4	-20,3	+3,0
Korrigerig av kalkylmässiga med bokföringsmässiga avskrivningar	+4,3	+4,0	+4,2	+4,2	+3,3	+3,3	+3,3
Nettoresultat	-47,1	-18,5	-29,6	-21,1	-34,1	-17,0	+6,3
Ianspråktagande av kapitaltillskott	+47,1	+18,5	+29,6	-5,1	0	0	0
Redovisat nettoresultat	0	0	0	-16,0	-34,1	-17,0	+6,3

Balansräkningar för Uddevallavarvet 1966—1972

	1966	1967	1968	1969	1970
	milj. kr.	milj. kr.	milj. kr.	milj. kr.	milj. kr.
TILLGÅNGAR					
Anläggningstillgångar					
Fastigheter och byggnader	106,8	106,8	113,5	115,7	115,7
./. avskrivningar	42,0	45,0	48,4	51,4	54,4
	64,8	61,8	65,1	64,3	61,3
Maskiner och inventarier	85,1	87,0	92,9	93,2	94,9
./. avskrivningar	68,1	70,0	71,7	73,2	75,0
	17,0	17,0	21,2	20,0	19,9
Finansiella anläggningstillgångar	2,7	2,5	2,4	1,9	1,8
Summa anläggningstillgångar	84,5	81,3	88,7	86,2	83,0
Omsättningstillgångar					
Materiallager	22,3	15,8	13,2	13,2	14,1
Produkter i arbete	67,6	16,2	47,8	80,8	148,3
Erhållna växlar och reverser	342,3	423,9	464,9	664,1	774,6
Övriga fordringar	8,7	15,4	12,4	16,3	24,6
Likvida medel	54,6	76,6	80,6	61,7	128,1
Summa omsättningstillgångar	495,5	547,9	618,9	836,1	1 089,7
Balansens omslutning	580,0	629,2	707,6	922,3	1 172,7
SKULDER och EGET KAPITAL					
Långfristiga skulder	158,5	170,4	187,8	275,0	362,8
Kortfristiga skulder	276,4	306,9	380,7	438,1	473,3
Förskott från beställare	105,1	111,9	99,1	169,2	312,6
Eget kapital					
Aktiekapital	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0
./. balanserad förlust	—	—	—	—	— 16,0
	40,0	40,0	40,0	40,0	24,0
Summa skulder och eget kapital	580,0	629,2	707,6	922,3	1 172,7

Bilaga 4

Konsortialavtal rörande varvssamarbete

Mellan

Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB

AB Götaverken

Kockums Mekaniska Verkstads AB

Uddevallavarvet AB

träffas följande avtal om samarbete rörande företagens och deras dotterföretags varvsindustriella verksamhet inom landet.

§ 1

Avtalets syfte

Syftet med det samarbete mellan parterna, varom överenskommelse träffas genom detta avtal, är att stärka de deltagande företagens, nedan kallade partsföretagen, individuella konkurrenskraft, lönsamhet och utvecklingsmöjligheter genom

att skapa bättre underlag för partsföretagens beslut,

att åstadkomma ett effektivare utnyttjande av de totalt tillgängliga resurserna,

att samordna mera betydande omdisponeringar eller utbyggnader av dessa resurser,

att fördjupa samarbetet med statliga och kommunala organ för att anpassa partsföretagens utveckling till de totala samhällsresurserna.

§ 2

Samarbete beträffande produktinriktning och marknadsföring

Parterna avser

att genom systematiskt informationsutbyte och samråd i den styrande kommitté varom stadgas i § 11 verka för en specialisering av produktionen vid de olika varven med därav följande produktuppdelning, varvid hänsyn skall tas till de enskilda varvens speciella tekniska, ekonomiska och arbetskraftsmässiga förutsättningar och den förväntade marknadsutvecklingen;

att verka för en gemensam politik när det gäller allmänna försäljningsvillkor, såsom i fråga om kontraktsformulär, glidskala, betalningsvillkor, garanti, service och specifikationer;

att gemensamt och i organiserade former fortlöpande

— studera trender och beteenden hos konsumenter av transporttjänster

— studera partsföretagens möjligheter att erbjuda lösningar av problem rörande integrerade transportsystem

— studera utvecklingen på sjöfartsmarknaden beträffande fartygstyper, tonnagestorlek etc.

— studera den internationella varvsutvecklingen vad beträffar fartygstyper, leveranstider och leveransvillkor ävensom utbyggnad och begränsning av produktionskapaciteten

— prognostisera nuvarande och framtida storlek och lokalisering av marknaden

— studera prismönster och -trender för partsföretagens och konkurrenters produkter och härav dra slutsatser för de medverkande varvens egen prispolitik

— utarbeta gemensamma system för produktvalsanalys

— utarbeta samt insamla, samordna och delge övriga partsföretag resultat från tekniska/ekonomiska undersökningar och fraktekonombekräkningar;

att eftersträva en vidgning av nuvarande, traditionella marknader;

att samordna partsföretagens olika förbindelser och resurser för att därigenom kunna utnyttja en större kontaktyta med marknaden;

att i största möjliga utsträckning uppträda gemensamt i fråga om presentation av partsföretagen genom gemensamma tryckalster, gemensamt uppträdande på utställningar etc.

§ 3

Samarbete beträffande produktion och produktionsteknik

Parterna avser

att efter gemensam inventering och analys uppta gemensam produktion på områden där förutsättningar finnes föreligga;

att, efter en övergångsperiod, i sin motorproduktion använda ett för parterna gemensamt fabrikat för lågvarviga huvudmotorer och att verka för enhetlighet även vad avser övriga motorer samt att som förberedelse härför gemensamt utföra erforderligt utredningsarbete;

att gemensamt utreda förutsättningarna och formerna för att bedriva produktutveckling, konstruktion, produktion och försäljning av i första hand lågvarviga huvudmotorer i ett samägt motorbolag;

att fortllöpande underrätta varandra om produktions- och planeringstekniska rön som görs i respektive partsföretag samt att sälja de bakomliggande beräkningarna, systemen, metoderna, etc. till övriga partsföretag om dessa så begär och till det pris som kan överenskommas;

att aktivera och samordna pågående standardiseringsarbete.

§ 4

Samarbete beträffande inköp och lagerhållning

Parterna avser

att upprätthålla och utvidga nuvarande inköpsarbete bl. a. i vad gäller utarbetandet och tillämpningen av en gemensam politik i fråga om allmänna inköpsvillkor, såsom kvalitets-, betalnings- och leveransvillkor, reklamationsförfaranden, etc.;

att gemensamt och i organiserade former

— löpande utarbeta förslag till revidering och komplettering av gällande gemensamma inköpspolitik

— löpande inventera och analysera nya områden för inköpsarbete;

att, så långt det är ekonomiskt motiverat, etablera gemensam lagerhållning av detaljer, komponenter och reservdelar.

§ 5

Samarbete beträffande administrativ rationalisering

Parterna avser

att samverka inom området för administrativ rationalisering;

att så långt möjligt samordna utvecklingsprojekt inom AR-området varvid parternas AR-resurser samordnas i för ändamålet lämpad projektorganisation;

att fortlöpande underrätta varandra om de rön inom AR-området som görs i respektive partsföretag samt att sälja de bakomliggande beräkningarna, systemen och metoderna, etc. till övriga partsföretag om dessa så begär och till det pris som kan överenskommas.

§ 6

Samarbete beträffande personalfrågor

Parterna avser

att fortlöpande informera varandra om planerade förändringar vad avser arbetskraften och dess utnyttjande (exempelvis rekrytering, utbildning, friställningar, arbetsmiljöfrågor, personalvårdande åtgärder etc.);

att så långt möjligt bedriva verksamhet på det personaladministrativa området (t. ex. utbildning) gemensamt;

att gemensamt vidta åtgärder för att lösa de problem som sammanhänger med den s. k. grå arbetskraften.

§ 7

Samarbete beträffande forskning och utveckling

Parterna avser

att, i den verksamhet för vilken statligt stöd utgår, informera varandra och samråda vad gäller planering, genomförande och utvärdering av partsföretagens forsknings- och utvecklingsarbete samt så långt möjligt utföra forsknings- och utvecklingsprojekt gemensamt;

att även i andra fall, så långt möjligt, informera, samråda och samarbeta enligt ovan;

att, i den verksamhet för vilken statligt stöd utgår, fortlöpande underrätta varandra om rön inom forsknings- och utvecklingsområdet som görs i respektive partsföretag samt att sälja de bakomliggande beräkningarna, systemen och metoderna, etc. till övriga partsföretag om dessa så begär och till det pris som kan överenskommas.

§ 8

Samarbete beträffande investeringar

Parterna avser

att inom den styrande kommitté varom stadgas i § 11 informera varandra och samråda vad avser planerade strukturella investeringar, dvs. investeringar som medför mera betydande omDispositioneringar eller utbyggnader av varvens resurser;

att vid dimensionering och utformning av strukturella investeringar beakta dessas inverkan inte endast på det investerande företaget utan även på övriga berörda partsföretag och i detta syfte så långt möjligt samordna sådana investeringar;

att upprätta en årlig sammanställning av de olika partsföretagens långsiktiga investeringsplaner samt att delge varandra dessa planer.

§ 9

Samarbete beträffande finansiering

Parterna avser

att årligen tillställa industriministern av denne närmare angivet beslutsunderlag för fastställande av de garantibelopp som staten enligt av statsmakterna beslutade riktlinjer för s. k. fartygskreditgarantigivning ställer till partsföretagens förfogande;

att genom den styrande kommitté varom stadgas i § 11 till industriministern årligen inkomma med förslag till fördelning mellan partsföretagen av garantibelopp för nästkommande år.

§ 10

Vidgat samarbete

Parterna avser att verka för att samarbetet mellan partsföretagen fortlöpande breddas och fördjupas i den takt detta framstår som ekonomiskt motiverat för företagen och varvsindustrin som helhet.

§ 11

Ledning av samarbetet

För att biträda parterna vid förverkligandet av detta avtals syften och för att leda och vidareföra det samarbete, varom avtalet stadgar eller senare överenskommelse träffas, upprättas en styrande kommitté.

Denna består av styrelseordföranden (eller annan med dennes befogenheter utrustad styrelseledamot) och verkställande direktören i de fyra partsföretagen samt, såsom företrädare för industridepartementet,

en av industriministern efter samråd med partsföretagen utsedd ordförande och en suppleant för denne. Kommittén må delegera befogenheter och anförtro uppgifter åt ett arbetsutskott, bestående av de fyra verkställande direktörerna. Kommittén upprättar erforderliga arbetsgrupper och fastställer lämpliga arbetsformer.

Den styrande kommittén är beslutsför, när de vid sammanträde närvarandes antal överstiger hälften av antalet ledamöter och samtliga partsföretag är företrädade. Som kommitténs beslut gäller den mening, om vilken vid sammanträde de flesta röstande förenar sig. Beslut i fråga, som direkt berör visst partsföretag, förutsätter dock för giltighet, att detta företags närvarande ledamot eller ledamöter biträder beslutet.

Vidare upprättas en samrådsgrupp, bestående av den styrande kommitténs ledamöter samt fyra företrädare för AB Götaverkens och två företrädare för vart och ett av de övriga partsföretagens fackliga organisationer.

§ 12

Ekonomiska åtaganden

Ekonomiska åtaganden av administrativ karaktär som föranleds av detta avtal skall delas lika mellan parterna, om den styrande kommittén ej beslutar annat.

§ 13

Avtalets giltighetstid

Detta avtal träder i kraft sedan det godkänts av styrelserna för respektive partsföretag.

Avtalet skall gälla under fem år räknat från dagen för dess undertecknande och skall därefter förlängas tre år i sänder om det ej uppsägs av någon part senast ett år före utgången av löpande avtalsperiod.

§ 14

Avgörande av tvist

Tvist angående tolkning eller tillämpning av detta avtal och övriga rättsförhållanden mellan parterna som anknyter till avtalet skall avgöras av skiljemän enligt lag.

Stockholm den 26 april 1971.

Ingemar Blennow

Bengt Eneroth

Eriksbergs Mekaniska
Verkstads AB

Ragnar Hedén

Ivar Nordén

AB Götaverken

Lars-Erik Thunholm

Nils-Hugo Hallenborg

Kockums Mekaniska
Verkstads AB

Olof Söderström

Johan Schreil

Uddevallavarvet AB

Innehållsförteckning

Inledning	2
Rekonstruktion av Götaverken	4
Överläggningar mellan industridepartementet och Götaverken	4
Kommissionens förslag	8
Kapitaltillskott till Uddevallavarvet	13
Tidigare statliga insatser	13
Verksamhetens utveckling vid Uddevallavarvet	15
Behov av ytterligare kapitaltillskott	17
Ökad varvssamverkan	19
Bakgrund	19
Avtal om samarbete mellan de fyra storvarven	23
Ytterligare fartygskreditgarantier	25
Varvens upplåning	25
Nuvarande system för fartygskreditgarantier	28
Modifiering av det nuvarande fartygskreditgarantisystemet	31
Hemställan	35
 Bilagor	
1. 1971 års varvskommissions rapport	37
2. Resultatutvecklingen för Uddevallavarvet 1967—1973	55
3. Balansräkningar för Uddevallavarvet 1966—1972	56
4. Konsortialavtal rörande varvssamarbete	57