

Motion

1976/77:1629

av herr Håkansson i Rönneberga m. fl.

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

Propositionen 1976/77:139 behandlar på grund av varvsindustrins förändrade produktionsförutsättningar förslag till olika åtgärder som kapacitetsminskning, statligt stöd till fartygsbeställare, kreditgarantier till varven, de statliga varvens organisation, andra sysselsättningsmöjligheter som ersättning för minskning inom varvsindustrin.

Förestagna åtgärder är en följd av den obalans som råder mellan efterfrågan och tillgång på fartygstonnage och som bedömes komma att råda under återstoden av 1970-talet. I ett längre perspektiv bedöms emellertid efterfrågan klart komma att överstiga tillgången på befintligt och i dagsläget beställt tonnage. Den omställning som nu blir nödvändig medför problem då övrig industri även har stora sysselsättningssvårigheter. Den nödvändiga reduktionen av kapaciteten inom svensk varvsindustri måste ske i balanserad takt och i socialt acceptabla former.

Föredragande departementschefen understryker också att en kapacitetsminskning måste göras på ett sådant sätt, att en mjuk övergång kan ske till nya sysselsättnings- och produktionsförhållanden.

De nedskärningar som kommer att göras medför svårigheter för berörda orter men kan vara starkt varierande, beroende på antalet sysselsatta inom varvsproduktion i förhållande till det totala antalet sysselsatta inom bygden. Öresundsvarvet som har 46 % av de inom Landskrona kommuns industri sysselsatta har en avgörande roll främst för Landskrona kommun men också för hela regionens arbetsmarknad.

Landskrona kommun har tillsammans med Götaverken, Öresundsvarvet AB:s företagsledning och personalorganisationer gjort uppvaktningar för såväl industri- som arbetsmarknadsministrarna och för länsmyndigheterna och framfört synpunkter på det allvarliga läget vid en personalreducering vid varvet.

Länsstyrelsen har understrukit problemen och anser det viktigt att sysselsättningsmässiga aspekter beaktas vid val av neddragningsalternativ. Det är därför angeläget att neddragningsbesluten grundas på en noggrann kartläggning av det rådande arbetsmarknadsläget och den utveckling som är att vänta.

Landskrona kommun har genom sin varvskommitté, tillsatt i dec. 1976, inrymmande olika företrädare för kommunen och varvet, med största intresse och viss oro följt de utredningar som ligger till grund för propositionen.

Det är kommitténs uppfattning att analysgruppen, genom att Öresunds-

varvet är ett dotterföretag i Götaverkskoncernen, inte tillräckligt beaktat Öresundsvarvets speciella situation, dess ekonomiska resultat, förutsättningar för framtiden och ortens och regionens utomordentligt stora beroende av varvet. Öresundsvarvet är i fråga om antalet anställda lika stort som exempelvis Uddevallavarvet.

Men Öresundsvarvets ekonomiska situation framgår inte på något sätt av det offentliga material som redovisas i analysgruppens rapport, då den presenterat Götaverkskoncernens negativa resultat i sin helhet.

Öresundsvarvets ekonomikommitté har redovisat resultat som markant avviker från koncernens helhetsbild. Dessa framtagna resultat visar att varvet under den granskade perioden lämnat ett överskott, som klart skiljer sig från resultaten för varvsanläggningarna i Göteborg.

Öresundsvarvet har f. n. ca 3 300 anställda, varav 2 625 kollektivanställda. 2 800 personer är sysselsatta i nybyggnadsproduktion, de övriga är engagerade i fartygsreparationer eller annan tillverkning eller är elever i verkstadsskolan.

Självförsörjningsgraden vid Öresundsvarvet har alltid varit relativt hög, och vid årsskiftet 1976-1977 fanns icke en enda entreprenadanställd för uppgifter som skulle kunnat utföras av varvets egna.

Den till varvet hörande 3-åriga verkstadsskolan är en del av Landskrona gymnasieskola och erhåller särskilt statligt stöd. Den är mycket populär, bidrar till god personalutbildning och medverkar starkt till företagets goda produktionsresultat.

Öresundsvarvets anläggningar kan i dag betraktas som moderna och väl lämpade för att möta den fartygsefterfrågan som kan förväntas från svenska och utländska redare in på 1980-talet. Vid övergång till att bygga fartyg på en bädd 1969/1970 har investerats i ytterligare bäddkranar för att öka lyftkapaciteten. Varvets fartygsbädd hade tidigare helt byggts om i en modern betongkonstruktion och utförts som halvdocka, varför det inte nu finns någon tidsgräns för bäddens tekniska livslängd.

Under åren 1972-1976 har betydande moderniseringar ägt rum av produktionsapparaten, och sammanlagt har under denna tid investerats 180 mkr. i bl. a. skrovhall, huvudförråd, flakverkstad, kranutrustning, målnings- och serviceverkstäder liksom i personalmatsalar och hälsovårdscentral.

Varvsanläggningen är således väl rustad och dimensionerad för nuvarande personalstyrka. Ytterligare personalreducering utöver de 350 som tidigare beslutats för att möta kraven i propositionen 1975/76:121 försämrar produktionsekonomi och minskar konkurrenskraften. Den av analysgruppen föreslagna personalminskningen av 700 personer – i propositionen reducerad till 500 personer, alltså någon lindring – slår hårt inte bara för Landskrona kommun. Öresundsvarvet hämtar många av sina anställda från andra kommuner. Man har bl. a. 285 anställda från Svalöv, 222 från Helsingborg och 185 från Eslöv och Kävlinge kommuner.

För Landskrona kommun skulle det, om alla som inte kan beredas tillfälle till arbete på varvet tvingas flytta från kommunen, bli ett bortfall på upp emot

ca 10 klasser i grundskolan. Den redan besvärliga situationen på bostadsmarknaden kommer att ytterligare förvärras. För närvarande finns ca 350 lägenheter outhyrda i Landskrona. Därutöver kommer ett minskat behov av ytterligare lägenheter att bli följden, vilket för byggnadsmarknaden blir ett kännbart slag. Skattemässigt skulle den föreslagna nedskärningen betyda ett bortfall av en skatteinkomst på upp emot 10 mkr. per år, varav hälften för Landskrona. Dagligvaruhandeln och annan serviceverksamhet kommer att få räkna med en minskad köpkraft. Öresundsvarvets egna minskade beställningar och service från andra företag kan uppskattas till ca 5-6 mkr. per år. Tillika är risken stor för nedläggning av vissa mindre företag, som i dag tangerar gränsen för lönsamhet, vid ett förändrat arbetsmarknadsläge inom kommunen.

Det blir således svåra följdverkningar för kommunen och andra berörda kommuner av en neddragning av arbetsstyrkan på Öresundsvarvet. De största olägenheterna kommer dock att drabba de enskilda människorna.

Trots den begränsning av minskningen till 500 personer som i propositionen föreslås mot analysgruppens förslag om 700 personer, är det för Öresundsvarvet ändå en hård nedskärning i förhållande till övriga varv. Riksdagen bör därför noga pröva skäligheten i den föreslagna nedskärningen.

Enligt de beräkningar som Landskrona kommuns varvskommitté redovisat till industridepartementet skulle, med de beräkningssätt som analysgruppen använt för bedömning av statens förlustrisker, en ökad sysselsättning med 100 man motsvara 7,5 miljoner kronor under perioden 1977-1979. Det kan starkt ifrågasättas om arbetsmarknadspolitiska åtgärder kan sättas in som ger mindre kostnader för det allmänna. Eventuell minskning av antalet anställda bör ligga i nivå med den naturliga avgången.

Den minskning av antalet arbetstillfällen inom Landskronaregionen som kan bli aktuell kommer att ställa mycket stora krav på aktiva insatser från samhällets sida, vilket också understrykes av industriministern. I propositionen framhålls att arbetsmarknadspolitiska åtgärder i form av utbildning, beredskapsarbete m. m. måste sättas in för att överbygga uppkommande arbetsmarknadsproblem i regionen. En förstärkning av arbetsförmedlingens resurser i regionen bör övervägas. Eftersom i synnerhet yngre arbetskraft berörs av nedskärningen, kommer de nytillträdandes problem att förstärkas. För att förhindra en utflyttning från regionen måste strävan vara att lokalisera annan verksamhet till området.

Vad som nu synes vara på gång av minskade arbetstillfällen för Landskronaregionen - procentuellt sett jämförbart med Göteborgsområdet - gör det i hög grad befogat att för Landskronaregionen utse en liknande delegation som i propositionen föreslagits för Göteborgsregionen. Delegationen bör ha samna arbetsuppgifter att överväga de åtgärder inom regionen i dess helhet som kan erfordras för att underlätta lösning av de regionalpolitiska och sysselsättningsmässiga problemen. Delegationen bör ha en liknande

sammansättning som för Göteborgsdelegationen, bestå av personer med lokal och regional kännedom och med möjlighet att påverka utvecklingen i regionen. Och likaså bör länsmyndighet, kommuner, näringslivet och de fackliga organisationerna i regionen ha möjlighet att kanalisera sina insatser via delegationen.

När varvspropositionen antagits, har riksdagen gjort ett av de största ekonomiska och arbetsmarknadspolitiska åtagandena för statens räkning i modern tid. Det kan i det sammanhanget inte vara riktigt att överlåta den viktiga organisationsfrågan åt en ny tillsatt koncernledning, utan några andra direktiv än att varvsföretagen bör erhålla den rörelsefrihet ledningen bedömer vara ekonomisk och rationell, och att koncernledningen bör överväga möjligheten att låta de olika varvsenheterna var för sig utgöra dotterbolag.

I propositionen, liksom i analysgruppens rapport, har gjorts detaljerade överväganden av arbetsmarknadspolitisk och företagsekonomisk natur för de olika varv som berörs av att staten nu tar över huvudansvaret för den svenska varvsindustrin. Till sysselsättningsnivåerna är kopplade förhoppningar om ekonomiskt tillfredsställande resultat av de statliga insatserna. Det är väsentligt att man skapar, inom de olika varvsenheterna, arbetsförhållanden som gör att medarbetarna känner inspiration och att befogenheter och ansvar kopplas på ett riktigt sätt.

Den nya statliga varvskoncernen kommer, om man inkluderar de i nuvarande AB Götaverken ingående dotterbolag som ej sysslar med fartygsproduktion, att få en omsättning 1979 på mellan 4 och 5 miljarder kronor. De tre stora nybyggnadsvarven i Göteborg, Landskrona och Uddevalla får vart för sig en omsättning av storleksordningen 1 miljard kronor. Det säger sig självt att det inte kan bli möjligt att i detalj styra dotterbolagens verksamhet från den nya ledningen. Ett mycket stort ansvar måste åläggas de lokala varvsledningarna. De anställdas möjligheter att göra sin röst hörd i styrelser och i lokala förhandlingar med tillämpning av medbestämmandelagen kan enbart garanteras på varje arbetsplats för sig.

Det finns alltid en frestelse för en nybildad koncern att växa alltför snabbt förbärande samordningsvinster. Det finns bland de anställda inom de olika varvsföretagen i dag en allmän och berättigad oro för att det skall byggas upp en central organisation, som i själva verket endast ökar kostnaderna och genom långa beslutsvägar minskar möjligheterna till affärsmässigt korrekt uppträdande. Uddevallavarvet och Öresundsvarvet har under de senaste åren visat en god lönsamhet och bör därför fortsättningsvis beredas en särskilt långtgående självständighet.

De väsentligaste uppgifterna för det nya moderföretaget är enligt varvskommittén, till vars bedömningar i denna fråga såväl analysgruppen som regeringen anslutit sig, framför allt finansieringen av nybyggnadsverksamheten samt godkännandet av de olika varvsledningarnas planer. Man bör från riksdagens sida klart uttala att moderbolagets uppgifter skall begränsas till

dessas områden och att alla övriga uppgifter decentraliseras till respektive varvsledning. Det får sedan bli deras sak att finna former för ett för alla parter gagnarligt samarbete mellan varven, exempelvis inom forskning och utvecklingsverksamhet liksom i fråga om marknadsanalys och marknadsbearbetning. Däremot måste exempelvis försäljningsbeslut och andra väsentliga åtgärder, som rör det enskilda varvet, bestämmas lokalt.

Det nuvarande moderbolaget i Götaverkenkoncernen, AB Götaverken, omfattar i dag flera olika resultatenheter med skild inriktning. Det har i många sammanhang visat sig mycket svårt att få fram klara uppgifter om de olika delarnas relativa lönsamhet. Om riksdagen på sikt skall kunna ta ställning till huruvida det är lönsamt att driva verksamheten vid det ena eller andra varvet, måste samma spelregler gälla för alla. Ett sätt att åstadkomma detta är att omvandla Götaverkens olika enheter i Göteborg till aktiebolag. På detta sätt blir Arendalsvarvet, Cityvarvet och Motorfabriken jämförbara med Uddevallavarvet och Öresundsvarvet. De kan då också bygga upp och utveckla sina egna företagsprofiler, vilket bör stimulera till för företaget och koncernen positiva resultat. Den nuvarande koncernadministrationen inom Götaverken behövs då ej längre. Den torde i huvudsak kunna fördelas på respektive bolag. Samtidigt är det också rimligt att det nya moderbolaget rekryterar större delen av sin stab från nuvarande AB Götaverken.

I många sammanhang har anförts att det vore naturligt att lägga det nya moderbolagets säte i Göteborg. Med hänsyn till att det framför allt varit i Göteborg man under de senaste åren haft varvsproblem och att det finns en uttalad farhåga bland de anställda i Landskrona och Uddevalla att den nya koncernledningen skall ta otillbörlig hänsyn till göteborgsintressen, måste det starkt ifrågasättas om ett sådant beslut är lämpligt. Tills vidare borde en lämplig neutral plats sökas, som ger koncernledningen möjlighet att lätt och fortlöpande upprätthålla förbindelser med de statliga myndigheter och finansinstitut som enligt riktlinjerna skall vara dennas väsentliga kontaktytor.

Med hänvisning till det ovan anförda föreslås

att riksdagen som sin mening uttalar

1. att i propositionen föreslagna personalminskningar vid Öresundsvarvet av riksdagen noga prövas och att eventuell nedskärning bör ligga i nivå med den naturliga avgången,
2. att, om ändå en nedskärning görs enligt propositionen, en delegation tillsätts för Landskronaområdet med liknande sammansättning och direktiv som den för Göteborgsregionen föreslagna,
3. att moderbolaget i den statliga varvskoncernen begränsar sin verksamhet till finansiering och fastställande av planer för de i koncernen ingående dotterbolagen, men att dessa i sin verksamhet i övrigt bereds en mycket hög grad av självständighet,
4. att moderbolaget får sitt säte på lämplig neutral plats,

5. att AB Götaverken uppdelas på tre bolag: Arendalsvarvet, Cityvarvet och Motorfabriken, vilka liksom övriga i koncernen ingående bolag, dvs. Uddevallavarvet, Öresundsvarvet, Sölvesborgs och Finnboda varv samt Karlskronavarvet, inorganiseras direkt under moderbolaget.

Stockholm den 4 maj 1977

ALFRED HÅKANSSON (c)

i Rönneberga

STIG JOSEFSON (c)

ULLA TILLANDER (c)

ROLF CLARKSON (m)