

Motion till riksdagen

1985/86:477

Karin Ahrland m. fl. (fp)

Förslag om tilläggsbudget III till statsbudgeten för budgetåret 1985/86 (prop. 1985/86:125)

1 Sammanfattning

Nedläggningen av Kockums kommer att drabba Malmöregionen mycket hårt. För att underlätta omställningen måste såsom i propositionen föreslås förutsättningar för Kockums att erhålla en avvecklingsorder skapas. Vidare är det angeläget att de fackliga organisationerna och företagsledningen kommer överens om vilka avsteg som gällande turordningsregler som är nödvändiga för att den unika kompetens som Kockums byggt upp inom undervattensteknologin kan bibehållas.

Regeringens förslag om stöd till Malmö ger inte ett tillräckligt stöd till små och medelstora företag.

Av denna anledning föreslår vi ett anslag om 3,1 milj. kr. till ett etableringscenter i Malmö. Vidare anser vi att storleken på statens kapitaltillskott till Malmö Finans inte bör kopplas till omfattningen av det belopp som regionens näringsliv ställer upp med.

2 Varvsindustrin – den internationella utvecklingen

Under perioden 1968–1978 ökade världsproduktionen av fartyg (mätt i bruttoregisterton) med över 50 %. Varvskapaciteten ökade ännu mera. Japan var den dominerande varvsnationen redan vid 1970-talets ingång, en position som landet alltjämt innehar. Nykomlingen Sydkorea ökade också sin produktion snabbt under 1970-talet och lyckades 1983 erhålla inte mindre än 19 % av världens varvsbeställningar.

I Europa valde varvsnationerna olika strategier. Västtyskland minskade redan vid mitten av 1970-talet sin produktion. Även andra stora varvsnationer som Norge och Storbritannien minskade sina andelar av världsproduktionen. I Sverige, däremot, var varvsindustrins framtidstro mycket stark. På knappt tio år (1966–1977) ökade den svenska varvsindustrin sin produktion med över 200 %, och landets andel av världsproduktionen steg med nästan 3 procentenheter. Endast låglöneländerna Sydkorea och Spanien kunde uppvisa en snabbare produktionsökning. Den svenska expansionen kom således under en period då konkurrensen med de s. k. NIC-länderna började hårdna. Det bör också poängteras att man redan i början av 1970-talet kunde notera ett visst överutbud av fartyg. Trots dessa orostecken fortsattes utbyggnaden av den svenska varvskapaciteten.

1973 kom den första oljeprischocken med åtföljande lågkonjunktur och en

avtagande ökningstakt i världshandeln. Fraktraterna började falla och därmed även efterfrågan på nya fartyg. Hårdast drabbades tankfartygsmarknaden.

Två grupper av länder klarade sig dock hyggligt under krisens första år. Den första gruppen utgjordes av länder med ett förhållandevis lågt kostnads-läge (Spanien, Sydkorea och Japan). Den andra gruppen (Finland, Nederländerna och Norge) klarade sig till en början bra på grund av väl valda marknadsnischer med inriktning på relativt avancerade fartygsslag.

I det västeuropeiska land som satsat hårdast på varvsnäringen, dvs. Sverige, försämrades kostnadsläget dramatiskt under åren 1975–1977. Produktionen var dessutom inriktad på tämligen enkla fartygsslag och konkurrensen från låglöneländerna blev följaktligen mycket hård. Det höga svenska kostnadsläget i kombination med en olycklig produktionsinriktning försatte den svenska varvsindustrin i en akut kris.

Vid ingången av 1970-talet uppskattades världens varvskapacitet till 133 miljoner bruttoregister-ton. 1984 levererade världens varvsindustri endast 950 fartyg, vilket i volym motsvarade 18 miljoner bruttoregister-ton. Dessa siffror speglar hur djup varvskrisen blev samt vilka enorma krav på kapacitetsnedskärningar som marknaden ställt. Varvskrisen har dock inte förhindrat länder i Fjärran Östern från att öka sina marknadssandelar. Markant är dessa länders dominans inom tank- och bulkfartygsmarknaderna, men de har också förbättrat sin konkurrenskraft vad avser mera avancerade fartygstyper. Japan svarar fortfarande för ca 50 % av världsproduktionen och Sydkorea för ca 17 %. Även Folkrepubliken Kina har slagit sig in på marknaden och lyckades under 1984 ta ca 5 % av fartygsbeställningarna.

Trots den stora överkapaciteten inom världens varvsindustri har varvsneddragningarna i Japan och Sydkorea varit ytterst blygsamma, och i Folkrepubliken Kina har varvskapaciteten t. o. m. ökat. De stora neddragningarna har således tvingats fram i Europa. EG-länderna minskade sin kapacitet med närmare 40 % under perioden 1976–1984. Trots kraftiga nedskärningar inom EG-blocket stannade utnyttjandegraden på blygsamma 56 %.

Sverige är den varvsnation som kraftigt minskat sin kapacitet. Sedan 1976 har man skurit ner kapaciteten inom den civila fartygsproduktionen med över 80 %. Antalet sysselsatta inom varvsnäringen har också minskat lika mycket. Nedskärningarna inom varvsindustrin har dock inte varit tillräckliga för att råda bot på industrins överkapacitet, och det sista stora svenska varvet, Kockums, har under de tre senaste åren inte lyckats säkerställa några nya fartygsbeställningar.

3 Tankfartygsmarknaden

Efterfrågan på fraktfartyg är härledd från sjöfraktmarknaden. Under oljekrisernas decennium föll volymen råoljetransporter kraftigt. Men även den övriga sjöburna handeln började avta i slutet av 1970-talet.

Fraktmarknaden för råoljetransporter förbättrades obetydligt under 1985. På grund av en betydande överkapacitet i tankfartygsflottan (trots omfattande skrotningar, uppläggningar och s. k. slow-steaming) förbättrades inte

fraktraterna. Följden blev att även fartygsefterfrågan utvecklades mycket svagt och såväl priserna på nya tankfartyg som andrahandspriserna fortsatte nedåt. Kockums fartygsproduktion är således inriktad på den marknad som drabbats värst.

Sannolikheten för en förbättrad efterfråge- och prisutveckling för övriga fartygstyper är också liten. Detta gäller även för kryssningsfartygsmarknaden. En facklig arbetsgrupp presenterade i januari ett förslag om fortsatt fartygsproduktion vid Kockums med inriktning på kryssningsfartyg. Vi vill dock poängtera att även detta marknadssegment kännetecknas av ett överutbud.

Då marknaden karakteriseras av en överetablering, finns risken att en rad rederier inom den närmaste framtiden kommer att gå omkull. Detta kommer att ytterligare öka utbudet av begagnade kryssningsfartyg. En övergång av produktionen vid Kockums till kryssningsfartyg ter sig mot denna bakgrund inte som en god lösning.

4 Export och industrisubventioner

Samtliga av Sveriges viktigaste konkurrentländer ger i dag ett omfattande stöd till sin inhemska varvsindustri. Inget av dessa länder har under de senaste åren minskat detta stöd och synes ej heller ha för avsikt att göra så inom en snar framtid.

Användandet av den här typen av defensiva industrisubventioner löser dock inte varvens långsiktiga problem. Den överkapacitet som råder inom världens varvsindustri är av strukturell natur. I en sådan situation är det naturligt att anpassa kapaciteten till den nya efterfrågevolymen. Att gå in i ett långvarigt ställningskrig med övriga varvsnationer skulle för Sveriges del bli mycket kostsamt.

Avancerade industriländer som Sverige kommer i framtiden att finna sina komparativa fördelar inom produktionssektorer som använder en unik organisatorisk och/eller teknologisk sakkunskap. Sverige kommer däremot knappast ha några allmänna konkurrensfördelar inom arbetsintensiva eller kapitalintensiva sektorer med rutinproduktion.

Förädlingsvärdet inom den svenska fartygsproduktionen har under en längre tid varit negativt, dvs. marknadsvärdet av insatsvarorna överstiger värdet på den slutgiltiga produkten. Den civila fartygsproduktionen är alltså en negativ produktionsprocess, vilken inte bidrar till att höja det allmänna välståndet.

Vi anser därför att vad som krävs är en satsning på industriell förnyelse och företagsutveckling i de regioner som drabbas av minskad fartygsproduktion.

5 Malmöregionen

Näringslivet i Malmöhus län har under det senaste decenniet drabbats hårt av den allmänna konjunkturedgången. Regionens industrisammansättning vid 1970-talets ingång bäddade också för en lång och smärtsam strukturkris. Produktion av cement, grafiska produkter, gummivaror, textil, fartyg m. m. var områden som fick känna av lågkonjunkturen. Följden blev att antalet

industrisysselsatta snabbt minskade. Under en åttaårsperiod (1975–1983) minskade antalet sysselsatta inom industrin med ca 16 000 personer, och sviterna från industrikrisen sätter fortfarande sina spår på länets arbetsmarknad.

Arbetsmarknadsläget i länet har under 1985 varit fortsatt ansträngt. Inom regionen finner vi dessutom vissa arbetslöshetsfickor. Malmö kommun tillhör, med sina 6 400 arbetslösa (4,3 % av arbetskraften), de värst drabbade orterna.

Den civila fartygsproduktionen vid Kockums sysselsätter för närvarande ca 2 300 personer och hos underleverantörerna ytterligare 1 500–2 000 personer. Vid en nedläggning av den civila fartygsproduktionen kan man räkna med att minst 3 000 personer men förmodligen många fler blir arbetslösa. Allt annat oförändrat innebär detta att arbetslösheten i länet stiger till ca 6 %.

Det tar tid att mobilisera resurser för att vända en närings- och sysselsättningskris. Regeringens beslut att lägga ned den civila fartygsproduktionen ifrågasätter vi inte, men för att underlätta omställningen måste regionen ges ett visst andrum. Det är av denna anledning nödvändigt att såsom i propositionen föreslås göra det möjligt för Kockums att erhålla en avvecklingsorder.

Rådande turavgångsregler kan befaras leda till att såväl den marina som den civila delen av produktionen med inriktning på *undervattensteknologi* kommer att drabbas av problem.

I dag är 170 mycket kvalificerade arbetare och tjänstemän inom Kockums sysselsatta med undervattensteknik. En förutsättning för att denna verksamhet skall kunna leva vidare är att man tillåts behålla sin unika kompetens.

Av denna anledning är det angeläget att de fackliga organisationerna och Kockums företagsledning kommer överens om hur turordningsreglerna skall tillämpas.

6 Små och medelstora företag

I propositionen föreslås ett lokaliseringsstöd till Saab-Scania AB på högst 414 milj. kr. Saab beräknar att deras industrisatsning i Malmö kommer att skapa över 2 000 nya arbetstillfällen. Det är visserligen positivt att regionen fått en ersättningsindustri, men den starka koncentrationen till bilindustrin råder knappast bot på regionens konjunkturella sårbarhet.

En centraliserad prognosverksamhet och en centraliserad fördelning av resurserna leder ofta till nedslående resultat vad beträffar att upptäcka eller stimulera kommande utvecklingsmöjligheter. Den bästa metoden för detta är i stället att stimulera en decentraliserad sökprocess. Alla stora organisationer, vare sig det gäller stora industriföretag eller offentliga institutioner, riskerar ibland att bli trångsynta och inflexibla. Därför är det nödvändigt att den miljö som statsmakterna tillhandahåller också är gynnsam för tillväxten i små och medelstora företag, liksom för startandet av nya företag.

Regeringen föreslår visserligen att 18 milj. kr. anslås till utvecklingsinsatser, riktade till de mindre och medelstora företagen. Detta blygsamma belopp står dock i skarp kontrast till de 414 milj. kr. som anvisats

Saab-Scania. För att få fart på regionens näringsliv krävs en stimulans av nya idéer och initiativ. En större andel av regeringens krispaket borde följaktligen ha använts till att stimulera små- och nyföretagandet inom regionen.

Mot. 1985/86:477

7 Etableringscentrum

En hörnsten i näringspolitiken är att skapa gynnsamma villkor för småföretagsverksamheten. Detta är speciellt angeläget i tider då strukturförändringar och arbetslöshet drabbar en region. I England har man uppmärksammat dessa förhållanden och satsat på "enterprise agencies", vars uppgift är att hjälpa människor med affärsidéer att starta egna företag. Denna verksamhet har lett till att ett stort antal nya arbetstillfällen skapats.

Det är vår uppfattning att en motsvarande verksamhet – inom ramen för ett etableringscentrum – skulle bidra till framväxten av nya småföretag i Malmö. Syftet med ett etableringscentrum är att ge en bred och kostnadsfri rådgivning till den blivande företagaren.

Ett etableringscentrum skulle verka som en form av "företagsbutik". En kontaktman skulle tilldela entreprenörer "faddrar", åt vilka den blivande företagaren kunde fungera som underleverantör eller partner vid systemförsäljning. Centret skall ledas av en föreståndare som utgör slussen till det kontaktnät som hela verksamheten vilar på.

I kontaktnätet ingår representanter för företag, institutioner och myndigheter. Dessa kan på olika sätt bistå den blivande företagaren. Det kan gälla bedömning av affärsidéer, vidareutveckling av en idé, finansiering, administration, ekonomi, marknadsföring, myndighetskontakter m.m.

Förutom att uppmuntra och hjälpa personer att starta egna företag har centret ett ansvar för att avråda personer då en affärsidé inte bedöms vara bärkraftig. Denna roll är viktig med hänsyn till att det är ett stort steg att starta eget företag.

Ett etableringscentrum utgör ett viktigt komplement till de lokala utvecklingsfonderna. Vi föreslår därför att sammanlagt 3,1 milj. kr. tilldelas denna verksamhet under en treårsperiod.

8 Ett nytt regionalt investmentbolag

Enligt propositionen kommer staten att skjuta till 50 milj. kr. till ett lokalt finansbolag (Malmö Finans) under förutsättning att regionens näringsliv inlevererar 75 milj. kr. Ställer näringslivet inte upp med några pengar, stannar bidraget vid 5 milj. kr. Vi finner det föga troligt att man lyckas mobilisera ett belopp av denna storleksordning, då de stora företagen i allmänhet har egna finansieringsbolag. Att de mindre och medelstora företagen själva skulle stå för de begärda kapitaltillskotten finner vi orimligt. Statens bidrag bör av denna anledning inte vara kopplat till någon motprestation från näringslivets sida.

Generellt sett kännetecknas den svenska arbetsmarknaden för närvarande av en överskottsefterfrågan på yrkesarbetare och framför allt tekniker. Då det knappast existerar något företag som kan organisera en komplett civilingenjörsutbildning kan teknikerbristen inte åtgärdas av företagen själva. För dem som genomför breda utbildningsinsatser blir dessutom "free-rider-problemet" ofta besvärande. Generellt gäller att det i krisregioner är av stor betydelse att utvidga sådana offentliga program som ger ekonomisk ersättning och omskolning åt dem som tvingas byta jobb. Malmöpaketet innehåller också en satsning på arbetsmarknadspolitiska åtgärder. I propositionen föreslås att 71 milj. kr. anslås till beredskapsarbeten, introduktions- och lönebidrag m. m. Endast 24 milj. kr. anslås för att avhjälpa teknikerbristen. Dessutom ställer man som krav för att utöka kapaciteten i civilingenjörsutbildningen och påbyggnadsutbildningen "att det skånska näringslivet bidrar till utrustningskostnaderna" (s. 17). Vi anser att satsningen på utbildning är tilltagen i underkant samt att staten även bör stå för utrustningskostnader.

10 Industribyar

Saab-Scania har utfäst sig att satsa på ett centrum för sina underleverantörer i anslutning till fabriken i Ärlöv. Detta är ett steg i rätt riktning. Men även på Kockums varvsområde finns det möjligheter att avsätta mark och byggnader för en framtida industriby. Fyller man ut delar av en inre bassäng, får Saab sitt behov täckt. Malmö Finans bör därefter tillåtas att köpa delar av varvsområdet för att sedan till förmånliga villkor erbjuda småföretag att etablera sig inom industribyn.

11 Lunds Biocentrum

Skånes position som Sveriges viktigaste jordbruksområde har lett till att en god kompetens inom växtförädlingen växt fram inom regionen. Vid Lunds universitet och lantbruksuniversitetets institution i Svalöv har utvecklats ett mycket gott kunnande inom genetik, och dessa institutioner är ledande i Sverige inom växtforskningen på molekylär nivå. Att Lunds universitet ämnar stärka sin position inom området speglas av att man nu föreslår förstärkningar med professors- eller docenttjänster i växtbiokemi, växtmolekylärgenetik och växtcellbiologi.

En rad företag vars affärsidé bygger på växtförädling finns också etablerad i regionen, t. ex. Svalöv AB, Weibulls, Hillehög och Sollebolagen AB.

Erfarenheter från utlandet visar att en fysisk närhet mellan universitet med en framstående molekylär biologisk forskning och växtförädlingsföretag är av stor betydelse för praktiskt utnyttjande av forskningsresultaten. Även spinoffeffekterna har visat sig vara betydande.

För de sydsvenska företagen måste det vara en synnerligen viktig förutsättning att man får en molekylärbiologisk kompetens till den södra regionen. För närvarande har vi en koncentration av läkemedels-, växtföräd-

lings- och livsmedelsindustri i Skåne. Alla är överens om att utvecklingen inom dessa områden kommer att till stor del bygga på molekylärbiologisk metodik. Om detta inte finns i Skåne kommer man varken att kunna rekrytera kunniga medarbetare eller ha tillgång till expertkompetens.

I utkanten av Lund har en forskarby, Ideon, etablerats. Verksamheten är inriktad på framtidsområden som datateknik, elektronik, bioteknik och livsmedelsteknik. En uppbyggnad av ett Biocentrum i Lund, till vilket forskningen inom molekylärbiologi koncentrerades, skulle ge universitetet en möjlighet att bedriva en internationellt slagkraftig molekylärbiologisk forskning.

Skåns näringsliv har en lång erfarenhet inom petrokemisk produktion. Företagen Masterplast, Ystad Polykemi, Perstorp och Trelleborg AB är exempel på framgångsrika skånska företag med denna produktionsinriktning. Den senaste tidens kraftiga oljeprisfall har dessutom förbättrat dessa företags framtidsutsikter. För att säkerställa en fortsatt expansion inom detta produktionsområde bör man förstärka Ideons kemacentrum.

12 Hemställen

Med hänvisning till ovanstående hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om turordningsreglerna vid Kockums varv,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om vikten av att stimulera små- och nyföretagande,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om inrättande av ett etableringscentrum,
4. att riksdagen till Utvecklingen av näringslivet i Malmöregionen, m. m. (B 15) för budgetåret 1986/87 anvisar ett reservationsanslag om 3,1 milj. kr. för en treårig försöksverksamhet vid ett i Malmö lokaliserat etableringscentrum,
5. att riksdagen beslutar att den statliga kapitalinsatsen i ett nytt regionalt investmentbolag (Malmö Finans) ej förbinds med någon särskild motprestation från näringslivet,
6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om utbildningsinsatser i Malmöhus län,
7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om användningen av Kockums varvsområde,
8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om Lunds Biocentrum.

Stockholm den 7 april 1986

Karin Ahrland (fp)

Margitta Edgren (fp)

Hans Petersson (fp)

i Röstånga

Kjell-Arne Welin (fp)

Siw Persson (fp)

