

Nr 886

Av herr **Söderström m. fl.**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition nr 30, med förslag om kapitaltillskott till Uddevallavarvet aktiebolag.*

(Lika lydande med motion nr 708 i Första kammaren)

Uddevallavarvet startades 1945 av skeppsredare Gustaf B. Thordén. Uppbyggnaden av varvet skedde utan erforderliga långfristiga lån. Stora delar av förskottsmedel för kommande leveranser utnyttjades till att bygga ut varvet i stället för att finansiera de aktuella fartygsbyggena. Detta kan enbart fortgå så länge som orderstocken växer successivt. Vid oförändrad orderstock måste förr eller senare en likviditetskris inträda. Anmärkningar mot förfarandet riktades också av bolagets revisorer i mitten på 1950-talet.

En akut likviditetskris uppstod 1958. Staten inträdde då med ett lån på 30 milj. kronor (prop. 1958: 118). Ett bankkonsortium tillsköt ytterligare 60 milj. kronor med statlig kreditgaranti. År 1963 behövdes ytterligare kapitaltillskott till Uddevallavarvet, och staten tillsköt 130 milj. kronor som lån (prop. 1963: 28). Aktiekapitalet utökades från 8 milj. till 40 milj. kronor, varvid staten tecknade 12 och Eriksberg 20 milj. kronor. Lånegaranti för 20 milj. kronor utställdes på Eriksberg för att detta varv skulle åtaga sig att dela ägandet med staten. Eriksberg åtog sig att genom sin goodwill och sina förbindelser söka tillföra Uddevallavarvet beställningar och att vidtaga sysselsättningsutjämnande åtgärder mellan de båda varven. Avtalet mellan staten och Eriksberg går ut den 31 december 1972, då Eriksberg kan begära att staten löser in dess aktier i Uddevallavarvet.

Staten inträdde 1965 med ytterligare 40 milj. kronor i kapitalhjälp till Uddevallavarvet.

Tillverkningen av brokonstruktioner och lastluckor vid Uddevallavarvet sedan 1963 har visat sig vara olönsam. Hittills har brobyggena gått med ca 10 milj. i förlust. Två SJ-färjor som byggts vid varvet torde därtill ge en förlust på ca 30 milj. kronor.

Förlusterna vid varvet har blivit större än man 1965 förmodade. Vidare har finansierings- och likviditetsbehoven stigit ytterligare. Vid årets riksdag framlägges för fjärde gången en proposition med förslag till kapitaltillskott. Beloppet är 75 milj. kronor och anses räcka fram till år 1969.

Vi beklagar djupt att den undersökning, som måste ligga till grund för en långsiktig lösning 1969 av problemet med Uddevallavarvet, inte föreligger i dag. Uddevallavarvets företagsekonomiska framtidsutsikter måste undersökas för att en bedömning av möjliga lösningar skall kunna göras av statsmakterna om två år. Det vore synnerligen oförsvarligt att då lik-

som nu tillskjuta ytterligare kapital utan vetskap om företagens framtida möjligheter. Befolkningen i Bohuslän och främst i Uddevalla måste också få ett besked om hur framtiden för varvet kan komma att gestalta sig. Här berörs både en hel region och ett par tusen anställda med familjer.

Högerpartiet är för sin del ej berett att biträda framtida förslag som innebär en ren subventionspolitik gentemot Uddevallavarvet. För att kapitaltillskott över huvud taget vidare skall kunna komma i fråga måste varvet på sikt bli lönsamt.

Om Uddevallavarvet skulle komma att nedläggas helt eller delvis, är det av vikt att lokalisering av nya företag sker till regionen. Förutom varvet har Uddevalla i dag en rätt omfattande textilindustri, som även den kämpar med ekonomiska svårigheter, varför nya företag torde vara nödvändiga i regionen för att inte denna skall stagnera. Uddevallas läge vid västerhavet samt goda kommunikationer och arbetskraftsläge gör att förutsättningarna för annan industri än i dag befintlig torde vara gynnsamma. Det är vidare av vikt att en eventuell nedläggning eller minskning av driften vid Uddevallavarvet sker successivt, så att friställd personal kan få annan sysselsättning.

Genom de statssubventioner som i många länder utgår till varsindustrien har den fria konkurrensen helt satts ur spel. Varven i bl. a. Västtyskland, Frankrike, Italien, Förenta Staterna och Japan får betydande statsunderstöd. Under de senaste åren har subventionerna — av kanske främst nationella, sysselsättningsmässiga och valutamässiga skäl — bara ökat. Därför är det angeläget att problemen förs upp på det internationella planet för diskussion. Sverige skulle kunna taga initiativet till detta antingen genom lämplig internationell organisation eller ännu hellre genom att försöka få till stånd en konferens mellan de stora skeppsbyggarnationerna. Att ensidigt avveckla subventionerna för ett lands varvsindustri kan vara svårt, men efter överenskommelse kanske alla successivt kan minska de statliga understöden.

Med stöd av ovanstående hemställer vi,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa,

a) att en utförlig och snabb företagsekonomisk utredning verkställs rörande Uddevallavarvets framtidsutsikter;

b) att förslag om Uddevallavarvets fortsatta drift snarast förelägges riksdagen; och

c) att initiativ tages för att på det internationella planet söka få avtal om begränsning av subventioner till varvsindustrien.

Stockholm den 28 februari 1967

Kurt Söderström (h)

Tage Magnusson (h)

B.-O. Thylén (h)

Carl-Wilh. Lothigiuss (h)

i Borås