

**Nr 119**

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag om viss kreditgaranti åt svensk varvsindustri; given Stockholms slott den 5 april 1968.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag om vilkas avlåtande till riksdagen föredraganden hemställt.

Under Hans Maj:ts  
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro,  
enligt Dess nådiga beslut:

**BERTIL**

*Krister Wickman*

---

**Propositionens huvudsakliga innehåll**

I propositionen framläggs förslag om statlig kreditgaranti intill ett belopp av sammanlagt 650 milj. kr. åt svensk varvsindustri.

*Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms slott den 5 april 1968.*

Närvarande:

Ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, LANGE, KLING, JOHANSSON, HOLMQVIST, ASPLING, PALME, SVEN-ERIC NILSSON, GUSTAFSSON, GEIJER, MYRDAL, ODHNOFF, WICKMAN.

Statsrådet Wickman anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *statlig kreditgaranti åt svensk varvsindustri* och anför.

Chefen för finansdepartementet lämnade i prop. 1963: 28 och 1965: 46 redogörelser för situationen inom svensk varvsindustri. Det framgick av redogörelserna att beställningar som varven kunde erhålla vid dessa tidpunkter i allmänhet inte gav täckning för varvens kostnader. Dessutom ökade den internationella konkurrensen beträffande kreditgivningen till fartygsbeställare alltmer. Utvecklingen visade att det blev allt vanligare med krediter till beställare av 80 % över åtta år och till mycket förmånliga räntevillkor. I flera länder hade åtgärder vidtagits för att stödja den egna varvsindustrin, särskilt med avseende på kreditgivningen. Konkurrensen hade härigenom successivt skärpts. Med hänsyn bl. a. härtill förordade departementschefen vid båda de berörda tillfällena finansieringshjälp i form av statlig kreditgaranti för att underlätta de svenska varvens möjligheter att lämna krediter.

Enligt riksdagens beslut åren 1963 (SU 40, rskr 100) och 1965 (SU 74, rskr 202) fick de svenska varven generella statliga kreditgarantier på 400 resp. 500 milj. kr. Garantierna begränsades till att avse finansiering av varvens vid utgången av år 1962 resp. år 1964 utelöpande nybyggnadskrediter samt — totalt — krediter hänförliga till nybyggnadskontrakt tecknade före utgången av år 1966. Garantierna har hittills totalt utnyttjats till ca 9/10. De största varven har helt utnyttjat sina garantier.

I skrivelse den 25 maj 1967 till chefen för finansdepartementet aktualiserade Sveriges varvsindustriförening de problem som föreligger inom svensk varvsindustri. I skrivelsen framhölls särskilt att konkurrenssituationen inom internationellt skeppsbyggeri snedvridits genom de olika statliga stödåtgärderna i andra länder. Ansträngningar som gjorts att skapa ett normalt konkurrens klimat för svensk varvsindustri hade enligt föreningen inte lett till något resultat och föreningen anhöll därför om åtgärder,

som skulle innebära »i första hand en kompensation för varvens förluster på grund av den artificiella nedpressningen av räntenivån för fartygsnybyggnadskrediter och i andra hand en sådan ordning att varven kan förlita sig på en organiserad tillgång på kapital för finansieringen av dylika krediter». Föreningen uttryckte även önskemål om förhandlingar till lösning av berörda frågor.

Mot denna bakgrund tillkallade jag med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 30 juni 1967 fyra sakkunniga<sup>1</sup> med uppdrag att tillsammans med representanter för varvsindustrin undersöka de svenska varvens situation med avseende på lönsamhet, finansiering, produktivitet m. m. samt föreslå de statliga åtgärder undersökningen kan aktualisera.

De sakkunniga har i skrivelse till Kungl. Maj:t den 20 mars 1968 anfört att de tillsammans med företrädare för varvsindustriföreningen studerat bl. a. de svenska varvens finansiering, industrins konkurrensförhållanden och framtidsutsikter samt dess lämpligaste struktur. Ytterligare undersökningar och överväganden har emellertid visat sig nödvändiga på flera väsentliga områden. Då denna verksamhet måste antas ta relativt lång tid i anspråk är de sakkunniga ense med industrins företrädare om behovet av en temporär lösning av vissa akuta finansieringsproblem. Detta behov bör enligt skrivelsen kunna fyllas genom att varvsindustrin — i huvudsaklig överensstämmelse med vad som tidigare gällt — erhåller statlig fartygs-kreditgaranti intill ett belopp av sammanlagt 650 milj. kr. för fartyg på vilka kontrakt tecknats eller tecknas före utgången av år 1968.

I skrivelsen framhåller de sakkunniga vidare, att varvsindustriföreningens representanter i förhandlingarna med de sakkunniga förklarat sig beredda att på resp. företags vägnar — Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB, Götaverken AB, Kockums Mekaniska Verkstads AB och AB Lindholmens Varv — i positiv anda med de sakkunniga diskutera vissa av de sistnämnda särskilt upptagna förslag, under förutsättning att den ifrågavarande statliga kreditgarantin ställs till varvsindustrins förfogande. De konkreta förslag som skall studeras närmare avser enligt skrivelsen bl. a. etablerandet av samverkan inom svensk varvsindustri i fråga om forskning och utveckling, marknadsundersökningar och komponenttillverkning, ett särskilt nära samarbete mellan varven i Göteborgsområdet samt ändrade samarbetsformer i Uddevallavarvet. Samtidigt skall ytterligare åtgärder för att stärka varvsindustrins konkurrensläge diskuteras. Avsikten är att överenskommelser i hithörande frågor skall kunna föreligga före utgången av år 1968.

Det läge inom den svenska varvsindustrin, som belystes i redogörelserna av chefen för finansdepartementet åren 1963 och 1965 (prop. 1963: 28,

<sup>1</sup> Landshövdingen P. Nyström, ordförande, generaldirektören E. Grafström, förbundsordföranden Å. Nilsson samt expeditionschefen A. Wallén.

1965: 46), har inte undergått någon djupgående förändring under de senaste åren, i varje fall inte i någon för industrin positiv riktning. Bortsett från en tillfällig efterfrågeökning i samband med krisen i Mellersta Östern i juni förra året har efterfrågan på nybyggt tonnage varit i oavbrutet sjunkande. Härtill kommer att varvsindustrin i världen fortsatt att byggas ut i snabb takt, vilket ökar risken för ett läge där bestående överkapacitet råder. De svenska varven har visserligen med sina erkänt goda tekniska förutsättningar hittills kunnat bibehålla sin andel av världsproduktionen, men den internationella konkurrensen har ofta medfört att kontrakt måst tecknas till mycket låga priser. I detta sammanhang bör beaktas, att konkurrensen kommit att avse inte bara pris, kvalitet och leveranstid utan i allt högre grad också betalningsvillkoren, där det blivit vanligt att beställare får kredit på ett belopp av 80 % av köpesumman över en tidrymd av upp till 8 år och till en räntesats av omkring 5,5 %.

Till den nu angivna inriktningen av den internationella konkurrensen har den subventionering av egna varv som bedrivs inom skilda länder aktivt bidragit. Sverige har inom ramen för Organisationen för ekonomiskt samarbete och utveckling (OECD) tagit upp frågan om en sanering av konkurrenssituationen i syfte att nå en generell avveckling eller begränsning av statliga subventionsåtgärder. Vissa utsikter finns f. n. att strävandena på det internationella planet i en relativt nära framtid skall leda till överenskommelser, som innebär att subventionsverksamheten i vissa hänseenden begränsas.

Det är mot bakgrund av de bestående svårigheterna på varvsmarknaden naturligt att Sveriges varvsindustriförening velat ta upp problemen till närmare diskussion. De sakkunniga jag tillkallat har tillsammans med företrädare för varvsindustrin bl. a. diskuterat olika förutsättningar att förbättra strukturen inom svensk varvsindustri. Närmare analyser av hithörande problem tar självfallet ganska lång tid i anspråk liksom det förhandlingsarbete som fordras för att överenskommelser skall nås. Mot bakgrund härav räknar de sakkunniga med att behöva återstoden av året för att nå definitiva resultat. Samtidigt har emellertid de sakkunniga funnit att vissa finansieringsproblem är så akuta för de svenska varven, att ett uppskov med temporära stödåtgärder skulle kunna få mycket menlig inverkan på varvens fortsatta verksamhet. Härvidlag är det synbarligen i första hand fråga om varvens svårigheter att refinansiera krediter avseende nya fartygsbyggen.

I syfte att underlätta de svenska varvens refinansieringsmöjligheter har vid två tidigare tillfällen under 1960-talet riksdagen beslutat om generella statliga kreditgarantier till varvsindustrin till ett sammanlagt belopp av inemot 1 miljard kr. Dessa garantier har inneburit en betydande finansieringshjälp men är nu i det närmaste helt utnyttjade. Efter vad som framgår av de sakkunnigas skrivelse skulle en fortsatt garantigivning

från statens sida innebära en temporär lindring av varvens akuta svårigheter. Bl. a. skulle varvens möjligheter att teckna nya kontrakt på fartygsbyggen underlättas, om varven kunde vara förvissade om att dessa kan finansieras med utnyttjande av statlig kreditgaranti.

Frågan om eventuella stödåtgärder till den svenska varvsindustrin måste bedömas med utgångspunkt från våra grundläggande näringspolitiska värderingar. En väsentlig förutsättning för bevarad framstegstakt — och därmed långsiktig trygghet för de anställda — är att vårt näringsliv fortlöpande ställer om sig till nya livskraftiga och expanderande industrigrenar. Näringspolitiken bör därför i första hand inriktas på att stimulera utvecklingen på sådana områden. Genom tillväxten där skapas sysselsättnings-tillfällen för dem som drabbas av nedgången på andra områden.

Ett särskilt problem föreligger när en industrigren brottas med problem som kan tänkas vara av tillfällig art. Näringspolitiska åtgärder ägnade att överbrygga svårigheterna bör i sådana fall inte vara uteslutna, förutsatt att de framtida konkurrensförutsättningarna för industrigrenen i fråga kan anses som goda. Bedömningen av framtidsutsikterna blir ofrånkomligen alltid relativt osäker. Hänsyn måste tas inte bara till den internationella utvecklingen utan också till branschens inneboende möjligheter att öka sin konkurrenskraft, exempelvis genom en förbättrad struktur och andra rationaliseringsåtgärder. Även om en mycket omfattande prognosverksamhet därför inte kan ge några helt säkra resultat, är den ändå en nödvändig förutsättning för ställningstaganden från branschens eller statens sida.

Det är mot denna bakgrund de sakkunnigas arbete måste ses. Att de sakkunniga under den korta tid som stått till buds inte kunnat avsluta sitt arbete är naturligt. Vad som hittills framkommit har emellertid föranlett dem att föreslå att den tidigare bedrivna stödverksamheten i form av kreditgarantier fortsätter i avvaktan på att undersökningsarbetet avslutas. Jag delar de sakkunnigas uppfattning härvidlag. En ny garantigivning synes vara försvarlig, även om en samlad bild av den svenska varvsindustrins problem ännu inte föreligger. Avsikten är härvid framför allt att underlätta för varven att teckna nya kontrakt på fartygsbyggen. Jag vill emellertid understryka att mitt förordande av en ytterligare garantigivning — i överensstämmelse med vad förhandlingarna mellan berörda parter synes ge vid handen — vilar på förutsättningen att varvens företrädare vid överläggningar med de sakkunniga i positiv anda prövar de konkreta förslag om samverkan m. m., som de sakkunniga framlagt. De mer långsiktiga åtgärder som staten kan tänkas behöva vidta med avseende på varvsindustrin bör bli beroende av en allsidig bedömning av svensk varvsindustris framtidsutsikter, sedan bl. a. alla möjligheter till ytterligare rationalisering övervägts närmare under medverkan av berörda varvsföretag. I detta sammanhang vill jag betona att industrins framtid naturligtvis i

hög grad är beroende av möjligheterna att på längre sikt nå en avveckling av alla statliga subventionsåtgärder med avseende på varvsindustrin och därmed en mer normal konkurrenssituation på marknaden. Det är regeringens avsikt att fortsätta sina ansträngningar att på det internationella planet nå överenskommelser, som innebär en verklig sanering av rådande konkurrensförhållanden. Skulle sådana överenskommelser komma till stånd och bli effektivt verkande bör självfallet tillämpningen av föreslagna svenska stödåtgärder anpassas härefter.

För de fartygskreditgarantier som kan komma att ställas till varvsindustrins förfogande bör tillämpas i huvudsak samma regler som för de garantier som hittills lämnats. De nya garantierna — vilka i enlighet med de sakkunnigas förslag bör uppgå till ett sammanlagt belopp av 650 milj. kr. — bör avse dels varvens per den 31 mars 1968 utelöpande nybyggnadskrediter samt krediter hänförliga till varvens vid samma tidpunkt ineliggande orderstock dels krediter hänförliga till nybyggnadskontrakt som tecknas under återstående delen av år 1968. Beträffande sistnämnda krediter bör vidare gälla att kredittid och kreditandel inte får överstiga vad som under åren 1965—1967 varit normalt beträffande varvens nybyggnadskontraktering. Vidare bör garantierna i likhet med de garantier som riksdagen beslutade år 1965 avse lån med en löptid av högst 15 år. Garantierna bör kunna utställas i utländsk valuta.

De generella fartygskreditgarantier på sammanlagt 900 milj. kr. som beslöts åren 1963 och 1965 bör — i den mån de ännu inte tagits i anspråk — få utnyttjas under samma betingelser som de nya garantierna.

Kungl. Maj:t bör meddela erforderliga föreskrifter beträffande kreditgarantierna samt fördela dessa efter att ha inhämtat förslag från Sveriges varvsindustriförening.

Under åberopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t föreslår riksdagen att

a) bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att ikläda staten garanti till ett sammanlagt belopp av högst 650 000 000 kr. till svensk varvsindustri på de villkor och enligt de grunder som angetts i det föregående,

b) beträffande de åren 1963 och 1965 av riksdagen beslutade kreditgarantierna godkänna de ändrade villkor och grunder som angetts i det föregående.

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.

Ur protokollet:

*Britta Gyllensten*