

Nr 398

Av herr Akerlund, om räntegaranti för varvsindustrin.

Sedan ett flertal år har den svenska varvsindustrin haft att på den internationella fartygsmarknaden utstå hård konkurrens från varv, vilka kunnat stödja sin försäljning med kreditgivning till avsevärt lägre räntor än de svenska varven. Flera av de sistnämnda har bl. a. därigenom blivit olönsamma och fått lägga ned eller inskränka sin byggnation. Inför hotet om ytterligare svårigheter utsträckta till landets största och modernaste varv arbetar en statlig utredning med frågan om varvens kreditgivning m. m. Tyvärr har några förslag från denna utredning icke förelagts årets riksdag, och det är obekant om och när sådana kommer. Samtidigt har självständighetsfrågan för ett av storvarven i Göteborg kommit i blickpunkten genom nyligen timade välkända händelser.

Det är bekant genom uttalanden av finansministern, att statens nuvarande företrädare förordar samgående och omstrukturering av varvsföretagen. I två fall, nämligen de statsägda varven i Uddevalla och Karlskrona, har ett samarbete med två privata varv också kommit till stånd. I vilken utsträckning statens företrädare låter en lösning av kreditgivningsproblemet bero av villkor om omstrukturering av varven och därför uppskjuter ev. förslag till riksdagen undandrar sig mitt bedömande. Av tidningsuttalanden synes dock framgå, att statlig press utövas mot varven att integrera. Enligt min mening är detta handlingssätt olyckligt. Integration som inte har sin grund i övertygelse om att varvsindustrins sak varaktigt gagnas bör inte påfordras. Erfarenheter från andra håll i världen av framtvingande industrikombinat talar emot ideologisk följsamhet i vårt land.

Otvivelaktigt är det ett klart svenskt intresse att vidmakthålla en stor och effektiv varvsindustri. I ofärdstider måste ersättningsbyggnad för förlorat tonnage kunna ske inom landet; omfattningen av svensk sjöfart gör det motiverat att utnyttja svensksbyggt tonnage anpassat till våra förhållanden, och fartygsförsäljning till utlandet är en stor valutainbringande export. Att utöver vad som redan skett i inskränkande syfte låta t. o. m. moderna varv träda i likvidation kan icke vara tillrådligt. Även om det icke på lång sikt kan anses försvarligt att binda produktiva resurser i icke lönsam produktion, måste hänsyn i nuvarande arbetsmarknadsläge tagas till sysselsättningen. Allt sammantaget motiverar omedelbara åtgärder från statens sida. Dessa får enligt min mening dock icke syfta längre än till att för vår del undanröja den snedvridning av den internationella konkurrens, som följer av andra länders statsstöd. Det är även önskvärt att kunna överbrygga en förmodat kortvarig konjunkturförsvagning. Det förutsättes därför, att stödåtgärderna blir provisoriska samt ges sådan utformning, att kostnaderna hålles nere.

Det föreligger för de svenska varven i huvudsak två problem i detta sammanhang. På de internationella marknaderna lämnar de utländska varven regelmässigt vid fartygsförsäljning kredit till köparen intill 80 procent av fartygens värde. De svenska varven är däremot begränsade i sina möjligheter att medge motsvarande villkor. Härtill kommer att de utländska varven betingar sig en ränta som f. n. ligger ca två procent lägre än de svenska varven kan erbjuda sina kunder. Visserligen har riksdagen genom beslut 1963 och 1965 lämnat garanti för lån till varven om sammanlagt 900 milj. kr., varav återstod 117 milj. kr. vid utgången av år 1967, men därmed är också statens nuvarande stödmöjligheter uttömda.

De statliga garantierna har i allt väsentlig tagits i anspråk av storvarven samt möjliggjort upptagande av obligationslån. Dessa har också nästan helt placerats i utlandet. Med hänsyn till att fartygen i så stor utsträckning sålts till utländska rederier är det riktigt att också söka utländsk finansiering för desamma, om den svenska kapitalmarknaden icke förslår. Principiella hinder föreligger alltså inte enligt min mening att fortsätta på den inslagna vägen. Den svenska kapitalmarknaden torde i nuvarande konjunkturläge äga visst ytterligare utrymme för placering av obligationslån för fartygsförsäljning, därest staten lämnar garanti för komplettering av fartygsinteckningar upp till 80 procent av fartygsvärdet. Jag förordar därför en utvidgning av riksdagens nuvarande garantiåtaganden för varven.

För att utjämna konkurrensvillkoren vid den svenska fartygsexporten torde det dessutom vara ofrånkomligt med införande av en provisorisk statlig räntegaranti. Räntepolitiken i vårt land måste av penningpolitiska skäl vara rörlig. Det i regel av inhemska faktorer bestämda allmänna ränteläget kan härigenom föra upp de svenska varvens räntor över de för fartygsfinansieringen internationellt tillämpade räntesatserna, men ett närmande kan naturligtvis åter komma till stånd. Man måste räkna med fluktuerande differenser. Den för närvarande tvåprocentiga skillnaden mellan de svenska varvens och utländska varvs räntekrav vid finansiering av fartygsköp kan följaktligen tänkas krympa, när den svenska räntenivån åter sjunker. När ett sådant läge inträffar är dock omöjligt att förutsäga samtidigt som behovet av omedelbara åtgärder anmält sig. Därtill har vid upprepade tillfällen framstötats gjorts för att söka nå en internationell överenskommelse om avskaffande eller begränsning av de aktuella subventionerna utomlands. En dylik överenskommelse är emellertid tyvärr ännu inte i sikte. Vad det därför enligt min mening gäller är inte att subventionera de svenska varven utan att finna former för att underlätta för in- och utländska rederier att finansiera köp av fartyg från svenska varv i för de senare likställd konkurrens med rederiernas andra inköpskällor. Från denna utgångspunkt kan i nuvarande konjunkturläge och på skäl som ovan anförts vägande invändningar inte resas mot ett tidsbegränsat räntestöd med allmänna medel. Det ter sig därvid naturligt att till formen anknäta till det mönster för räntegarantier som tillämpas i andra budgetsammanhang, nämligen att över budgeten anvisa ett årligt anslag. Jag förordar att så sker och beräknar medelsbehovet för budgetåret 1968/69 till 30 miljoner kronor vid aktuella räntedifferenser och under antagande om statsgarantier för obligationslånen. Garantierna är nämligen ägnade att krympa

räntedifferenserna. Garantiramen föreslås höjd från nuvarande 900 till 1 500 miljoner kronor.

Åberopande det anförda hemställs,

att riksdagen måtte

a) till räntegaranti för varvsindustrin för budgetåret 1968/69 anvisa ett förslagsanslag av 30 miljoner kronor,

b) bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att ikläda staten garanti till ett sammanlagt belopp av högst 1 500 miljoner kronor till svensk varvsindustri enligt de grunder som angivits i det föregående.

Stockholm den 25 januari 1968

Henrik Åkerlund (h)
