

Nr 1359

Av herrar **Thylén** och **Burenstam Linder**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition nr 82, med förslag om vissa stödåtgärder för svensk varvsindustri.*

(Lika lydande med motion nr 1158 i Första kammaren)

Varvsindustrin är med tanke på den hårda, långfristiga bindning som för närvarande gäller på handelskreditgivningssidan att betrakta som en mycket "kapitaltung" industri, trots att relationen mellan i den direkta slutprodukten insatt kapital och förädlingsvärdet är låg jämförd med exempelvis verkstadsindustrin i övrigt.

Lönsamhets- och likviditetsproblem dominerar perspektivet för de närmaste åren. Subventionsinslagen i konkurrensen från Japan och andra varvsnationer är en starkt bidragande orsak till den kris som den svenska varvsindustrin har råkat in i. De svenska varven har dock bättre än sina europeiska konkurrenter hållit stånd mot den japanska offensiven, trots att de har betalat högre löner och erhållit mindre statliga stöd än dessa. Att man lyckats med detta kan till stor del tillskrivas den förmåga till teknisk förnyelse, som svensk varvsindustri dokumenterat i kombination med skicklighet på det organisatoriska planet. Man torde kunna utgå ifrån att dessa egenskaper kommer att bestå även i framtiden.

Konkurrensen på den internationella fartygsmarknaden sker i dag snarare mellan stater än mellan varvsföretag. Denna utveckling är rakt motsatt den strävan mot en frigörelse av den internationella handeln, som efter andra världskriget varit allmänt accepterad mellan västvärldens industriländer och som också varit framgångsrik i många avseenden. Denna strävan har varit och bör vara en huvudlinje i svensk handels- och näringspolitik. Vi anser det vara ytterst angeläget att Sverige inom ramen för det internationella samarbetet inom OECD och EFTA och i andra handelspolitiska sammanhang med kraft verkar för att den internationella handeln på detta område befrias från dylika subventionsinslag. Sverige bör i dessa sammanhang klargöra att för det fall att internationella överenskommelser icke kan träffas om slopande av subventioner, kommer svensk varvsindustri att subventioneras på samma sätt som vissa övriga länders.

Vi anser dock i princip att försiktighet måste iakttagas med subventioner, då det gäller gynnande av vissa företag eller industrigrenar på andras bekostnad, och delar varvskommitténs oro för den snedvridning i produk-

tionsresursernas utnyttjande, som ett permanent subventionsarrangemang skulle kunna resultera i.

Vi vill framhålla att den metod för lösningar från fall till fall med direkt eller indirekt statligt engagemang i enskilda varv, som föreslås i propositionen, lätt skulle kunna leda till permanenta stödarrangemang med åtföljande konkurrenssnedvridning. Den omständigheten, att eventuella subventioner förutsatts bli beroende av utgången av förhandlingar mellan staten och det enskilda varvet om insyn och medinflytande och om samverkan inom varvsindustrin, understryker ytterligare våra principiella betänkligheter beträffande det föreslagna selektiva subventionssystemet. Den svenska varvsindustrins framtida struktur kommer på så sätt att bestämmas av dylika överläggningar med staten föranledda av mer eller mindre tillfälliga likviditetskriser.

En temporär utjämning av varvens konkurrensförutsättningar gentemot utländska varv kan emellertid vara samhällsekonomiskt motiverad om man bedömer att fartygsmarknaden på sikt dels kan befrias från subventionsinslag, dels att de svenska varven på en sådan marknad kan driva en lönsam produktion.

Svensk varvsindustri måste givetvis bedömas från utgångspunkten att en dominerande del av dess produktion exporteras. Varvens verksamhet är genom sin omfattning av utomordentligt stor betydelse för den svenska handelsbalansen. Men man bör heller icke glömma bort att svensk varvsindustri har kommit att få stor betydelse för ett stort antal underleverantörer, lokaliserade i skilda delar av vårt land, bl.a. i de avfolkningsbygder där statliga stödåtgärder vidtas i sysselsättningspolitiskt syfte. En avveckling eller en stark begränsning av vår varvsindustri skulle medföra allvarliga ekonomiska konsekvenser.

Bedömningen av världshandelsflottans nybyggnadsbehov på sikt visar att marknader finns för en betydande svensk fartygsexport i framtiden. Inte minst för de fartygstyper som de svenska varven främst inriktar sig på — stora tank- och bulkbåtar samt högvärdiga specialfartyg — pekar marknadsprognoserna på goda tillväxtmöjligheter.

Skall den svenska varvsindustrin bevaras är det nödvändigt att på ett eller annat sätt avlasta varven de mycket stora negativa räntenetton som i dag hotar deras existens. Varven måste ges möjligheter att till en rimlig ränta refinansiera sina kundkrediter.

Det är sannolikt att den internationella handelskreditgivningen under 1970-talet kommer att medföra problem för flera kapitalvaruindustrier. Med den sektorsprioritering, som för närvarande råder på den svenska kapitalmarknaden och som vi tidigare påpekat konsekvenserna av, finns det anledning att förmoda att utrymmet där är otillräckligt för en väsentligt

utökad inhemsk refinansiering av utländska krediter. En intensifierad användning av kreditsubventioner i den internationella konkurrensen på kapitalvaruområden får konsekvenser för vår kreditmarknads funktionssätt och indirekt även för vår valutaposition.

Den av regeringen förda ekonomiska politiken har resulterat i att den inhemska kapitalmarknaden för närvarande är ytterst smal och de begränsade lånemöjligheter som finns är reserverade för bostadsbyggandet m. m. Varven har därför tvingats ut på den internationella kapitalmarknaden för att refinansiera sina kundkrediter. Varven har därigenom fått ta på sig betydande extrakostnader för att den svenska valutareserven skall kunna bevaras. I konsekvens härmed är det rimligt att ränteskillnaderna mellan den svenska obligationsräntan, för närvarande 7 1/4 %, och räntan på den internationella kapitalmarknaden, som i nuläget är 9 %, bestrids av staten och ej belastar varven. Det förhållande att varven är så stora att deras verksamhet har effekter på hela vår samhällsekonomi bör icke ställa dem i en sämre situation än andra företag.

Med stöd av det ovan anförda hemställes,
att riksdagen måtte uttala

1. att Sverige inom ramen för det internationella samarbetet inom OECD och EFTA och i andra handelspolitiska sammanhang med kraft skall verka för att de olika ländernas varvsindustrier befrias från subventionsinslag,

2. att staten i enlighet med vad i motionen anförts skall bestrida de merkostnader i form av räntedifferenser som kan bli följden av att varven tvingas att refinansiera sin kreditgivning på den internationella kapitalmarknaden, samt

3. att för det fall att något beslut fattas om något slag av statliga stödåtgärder till varvsindustrin dessa skall vara generella och icke selektiva.

Stockholm den 17 april 1970

B.-O. Thylén (m)

Staffan Burenstam Linder (m)