

Nr 82

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag om vissa stödåtgärder för svensk varvsindustri; given Stockholms slott den 13 mars 1970.

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

GUSTAF ADOLF

Krister Wickman

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen begärs riksdagens yttrande över näringspolitiska riktlinjer beträffande svensk varvsindustri. Därutöver framläggs förslag om statlig kreditgaranti intill ett belopp av 1 miljard kr. för order som tas under 1970 och 1971. För stöd åt varvsindustrins forsknings- och utvecklingsverksamhet föreslås att styrelsen för teknisk utveckling tillförs, utöver tidigare yrkade anslag, ytterligare 12 milj. kr. för budgetåret 1970/71 samt att Kungl. Maj:t bemyndigas att under budgetåret 1970/71 godkänna avtal och beslut om sådant stöd om högst 10 milj. kr. under vart och ett av budgetåren 1970/71—1972/73.

Utdrag av protokoll över industriärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms slott den 13 mars 1970.

Ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden ANDERSSON, LANGE, HOLMQVIST, ASPLING, LUNDKVIST, GEIJER, ODHNOFF, WICKMAN, BENGTSSON, NORLING, LÖFBERG, LIDBOM, CARLSSON.

Chefen för industridepartementet, statsrådet Wickman, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *vissa stödåtgärder för svensk varvsindustri*, och anför:

Efter bemyndigande av Kungl Maj:t den 30 juni 1967 tillkallade jag fyra sakkunniga¹ med uppdrag att tillsammans med representanter för varvsindustrin undersöka de svenska varvens situation med avseende på lönsamhet, finansiering, produktivitet m. m. samt att föreslå de statliga åtgärder undersökningarna kunde aktualisera. De sakkunniga hade att utgå från en i skrivelse den 25 maj 1967 till finansministern av Sveriges varvsindustrieförening gjord framställning om kompensation för de förluster de exporterande varven gör till följd av de kreditvillkor som allmänt tillämpas gentemot redarna.

De sakkunniga har med skrivelse den 2 februari 1970 överlämnat ett betänkande, De svenska storvarvens problem (Stencil I 1970: 1), vilket omfattar dels bedömningar av varvsläget på lång och kort sikt, dels förslag om vissa generella och speciella åtgärder.

Över de sakkunnigas betänkande har efter remiss yttrande avgettts av sjöfartsverket, statskontoret, bankinspektionen, riksrevisionsverket, exportkreditnämnden (EKN), arbetsmarknadsstyrelsen, länsstyrelserna i Göteborgs och Bohus län samt Malmöhus län, kommerskollegium, styrelsen för teknisk utveckling (STU), statens skeppsprovninganstalt (SSPA), fullmäktige i riksbanken, fullmäktige i riksgäldskontoret, Landsorganisationen i Sverige (LO) — efter hörande av Svenska metallindustriarbetareförbundet —, Statens lånenämnd för den mindre skeppsfarten, AB Svensk exportkredit (SEK), Svenska arbetsgivareföreningen (SAF) — efter hörande av Sveriges verkstadsförening —, Svenska bankföreningen, Svenska försäkringsbolags riksförbund, Sveriges akademikers centralorganisation (SA-

¹ Landshövdingen Per Nyström, generaldirektören Erik Grafström, förbundsordföranden Åke Nilsson och expediteschefen Axel Wallén.

CO), Sveriges allmänna exportförening (ansluter sig till Sveriges industriförbunds yttrande), Sveriges arbetsledareförbund, Sveriges industriförbund, Sveriges redareförening, Sveriges varvsindustriförening samt Tjänstemännens centralorganisation (TCO).

Betänkandet

Bakgrund

Svensk varvsindustri måste bedömas i sitt internationella sammanhang. Den arbetar på en oskyddad hemmamarknad och den säljer på export två tredjedelar av produktionen i konkurrens med likaledes starkt internationellt orienterade skeppsvarv i Västeuropa och Japan. Under hela mellankrigstiden karakteriserades fartygsmarknaden av sjöfartsstagnation och överskottskapacitet i världens handelsflottor. Efter kriget har marknaden varit starkt expansiv som följd av snabbt ökande världshandel. Den tekniska omvandlingen i det nybeställda tonnaget har varit betydande, speciellt vad gäller tankfartyg; större och alltmer komplicerade fartygstyper har efterfrågats. Den framgångsrika norska rederinäringen har utgjort de svenska varvens viktigaste utlandsmarknad. Den svenska marknadsandelen på Norge, som länge pendlat mellan 30 och 40 %, har fram till 1968 fallit till under 25 %. Andelen var år 1969 dock åter 30 %. I stor utsträckning var nedgången ett resultat av att norska order på tankers och bulkfartyg placerats hos japansk varvsindustri.

Konkurrensutvecklingen på fartygsmarknaden kan sammanfattande illustreras med att den japanska andelen av i världen nyproducerat handels-tonnage under 1960-talet ökade från en femtedel till hälften. Storbritannien och Västtyskland har hårdast träffats av den japanska expansionen, medan de svenska varven hållit sin marknadsandel anmärkningsvärt väl (kring 9 % av världsmarknaden). Det finns nu åtskilliga tecken som tyder på att den japanska varvsindustrin, efter den snabba expansionen under 1960-talet, är på väg emot en period av lugnare utveckling. Varvsindustrin i Japan är vad gäller investeringar inte längre prioriterad, svårigheter att rekrytera arbetskraft har börjat framträda, och varvens förut mycket goda lönsamhet har försämrats genom de betydande lönehöjningar som ägt rum under de senaste åren. Även en rad handelspolitiska åtgärder under senare tid utgör symptom på en förändrad japansk bedömning av varvssektorn, t. ex. anslutningen till OECD-överenskommelsen om varvskrediterna.

Under trycket av den japanska varvskonkurrensen pågår i flertalet västeuropeiska varvsländer en omfattande strukturrationalisering, som i hög

grad initierats och styrts genom statliga ingrepp. Ett mycket svagi orderläge under åren 1966—1967 ledde i Västtyskland till rekonstruktioner och fusioner samt till utbyggnad av ett statligt stödsystem. Nedläggningar, rekonstruktioner, betydande nyinvesteringsprojekt och fortsatta subventioner ingick som ett led i en överenskommelse som år 1968 träffades mellan den franska staten och varvsnäringen. I Storbritannien lades den s. k. Geddes-rapporten till grund för parlamentsbeslut 1967 om stödåtgärder för en omfattande omorganisation av brittisk varvsindustri. Dessa och andra rationaliseringsåtgärder torde — på sikt — innebära en inte obetydlig kapacitetsökning i Västeuropa och en ökad konkurrenskraft för varvsindustri i de nämnda länderna.

Av analyser som framtagits i samband med varvskommitténs arbete framgår, att den svenska varvsindustrin var en under 1960-talet relativt sett lönsam bransch. Under 1960-talet sjönk avkastningen hastigt ned mot noll; några varv har alltsedan år 1967 visat betydande förluster. Under 1950-talets goda vinstår kunde varven ackumulera stora reserver. Från och med 1960-talets första år har dessa likviditetsreserver successivt förtärts eller omsatts i oförmånliga fartygsfordringar med långa bindningstider. Varvens löneläge ligger 10 å 15 % över verkstadsindustrins genomsnitt. Det refererade materialet visar på en produktivitetsnivå och produktivitetsutveckling i varvsindustrin som väl kan jämföras med svensk verkstadsindustris i övrigt.

Varvsläget

Utvecklingsperspektivet *på längre sikt* för varvsindustrin innehåller både positiva och negativa element, som är svåra att väga mot varandra. Enligt prognosberäkningar och marknadsanalyser som kommittén låtit ta fram kommer fartygsefterfrågan att växa under 1970-talet, särskilt vad gäller tekniskt avancerat tonnage. Den tekniska utvecklingen beträffande såväl fartygskonstruktion som fartygsbyggande går i en riktning som i och för sig är gynnsam för svensk varvsindustri. Som följd av de ökade nybeställningsbehoven kommer världens varvskapacitet att behöva ökas, vilket förutsätter bättre fartygspriser på världsmarknaden. De japanska varven har emellertid etablerat sig som klara prisledare, och allt talar för att de kommer att behålla den ställningen. Härvidlag utgör dock det förhållandet en positiv faktor för de svenska varven, att de japanska varvslönerna kan väntas stiga relativt snabbt i fortsättningen. På den negativa sidan noteras den skärpta konkurrens, som resulterar från den pågående omställningen av den västeuropeiska varvsindustrin, samt sannolikheten för att fortsatt stöd i vissa länder kommer att ges åt den inhemska handelsflottan och den egna varvsindustrin.

På kort sikt är det varvens likviditets- och räntabilitetsproblem som do-

minerar perspektivet. Sysselsättningen är garanterad genom en orderstock som räcker ett stycke in på år 1973. En stor del av dessa order har emellertid tagits till priser, som inte ger täckning för varvens rörliga kostnader vid de låneräntor man nu får betala. Under år 1969 har fartygspriserna dock förbättrats, varför de senast tecknade ordena är gynnsammare och i vissa fall betydligt gynnsammare. För de närmaste åren är den omständigheten särskilt allvarlig att varvens likviditet och räntabilitet kommer att tyngas av förluster också på tidigare leveranser genom att varvens refinansieringsräntor ligger högre än den kontrakt ränta som redaren betalar. Avgörande för hur stora dessa förestående förluster blir är ränteutvecklingen främst på den korta internationella kreditmarknaden. De har med utgångspunkt från att nuvarande ränteläge består beräknats bli av storleksordningen 40—50 milj. kr. per år. Belastningen fördelar sig högst olika på de enskilda varven.

På grundval av det tecknade utvecklingsperspektivet och läget ger varvskommittén därefter sin syn på de svenska varvens framtidsutsikter.

Därvid framhåller kommittén först att det förhållandet att varven f. n. är olönsamma inte påverkar en samhällsekonomisk bedömning av lämpligheten att bevara en svensk varvsindustri. För en sådan bedömning är det lönsamheten i den framtida produktionen som är avgörande. För sin del finner kommittén att långtidsperspektivet ingalunda framstår som så ogynnsamt att det bör leda till negativa slutsatser om de svenska storvarvens framtid. Att varvsindustrin skulle kunna bli en, jämfört med verkstadsindustrin i övrigt, expansiv och speciellt lönsam bransch i Sverige finner man dock osannolikt. Det svårbedömbara och osäkra utvecklingsperspektivet på längre sikt ger enligt kommitténs mening en anvisning om att stor försiktighet bör iaktas med att binda ytterligare investeringskapital till varvsrörelsen. Kapacitetsutvidgande investeringar bör sålunda skjutas till en framtid, då de internationella konkurrensförhållandena kan bättre överblickas. Motsvarande gäller andra åtgärder som medför ökning av den totala produktionsvolymen, vilket binder avsevärda kapitalbelopp i handelskrediter och ökar varvens negativa räntesaldon.

Beträffande det kortsiktiga perspektivet noteras, att sysselsättningen vid varven är garanterad för tre år framåt, samt att i varje fall de senast tecknade ordena av allt att döma kommer att ge täckning för varvens rörliga kostnader. Från rent ekonomiska synpunkter kan sålunda de samhälleliga insatser som kan erfordras för driftens uppehållande anses berättigade. Kommitténs undersökningar av de enskilda varvens lönsamhets- och finansieringssituation tyder på att upplåningen för finansiering av kundkrediter varit så stor och nu betingar så höga räntor att läget inom kort kan komma att bli besvärande för flera av varven. Kommittén bedömer det såsom sannolikt att de extremt höga refinansieringsräntorna inte kommer att bestå i ett mera långsiktigt perspektiv. Vidare skulle en revision av OECD-över-

enskommelsen om fartygskreditgivningen, vilket kommittén inte betraktar såsom omöjlig, komma att minska det negativa räntesaldo som nu belastar varven.

Sammanfattningsvis uttalar kommittén som sin mening, att under en övergångstid ett till de föreliggande behoven lämpat statligt stöd åt varven är på sikt motiverat, med hänsyn till anpassningsmöjligheterna och nödvändigt inför de omedelbart förestående påfrestningarna. Den hänvisar därvid dels till varvsindustrins betydande bidrag till den svenska betalningsbalansen och till de arbetsmarknadsproblem, som en driftsinställelse vid något storvarv skulle medföra, dels till de följdverkningar, som snabbt skulle uppstå hos varvens många underleverantörer.

Förslagen

Utifrån denna bedömning anser varvskommittén att den bör vara återhållsam i sina förslag om generella stödåtgärder. Sålunda anför kommittén starka principiella betänkligheter mot generella subventioner, nämligen att sådana tenderar att leda till en inoptimal användning av de totala svenska produktionsresurserna, att risken är betydande för att stödet permanentas och blir prejudicerande för andra näringsgrenar samt att komplikationer tillstöter beträffande internationella åtaganden som Sverige gjort inom ramen för exempelvis EFTA-samarbetet. Kommittén har funnit att generella åtgärder utan betydande subventionsinslag är otillräckliga i den nuvarande situationen. Sålunda skulle ett räntestöd motsvarande skillnaden mellan upplåningsränta och kontrakt ränta inom nyproduktionen inte trygga fortsatt produktion för vissa varv. Å andra sidan anses generella subventioner anpassade till stödbehovet hos de mest utsatta varven — såvida inte mycket ingående styrande åtgärder förknippades med stödet — kunna föra till en sådan expansion av varvsproduktionen som i det nuvarande perspektivet framstår såsom samhällsekonomiskt olämplig. Den omständigheten att huvuddelen av varvskapaciteten är koncentrerad till de expansiva Göteborgs- och Malmöområdena talar också mot generella stödåtgärder som kan få sysselsättningsökande sidoeffekter.

Det blir därför enligt kommitténs uppfattning av primär vikt att varvstödet utformas så att det blir flexibelt och att det befördrar varvens långsiktiga marknadsanpassning. I detta avseende fäster man särskild vikt vid att stödet inte ger incitament till kapacitetsutvidgande investeringar samt att det inte medför en minskning av varvens intresse för strukturrationaliserande åtgärder. Med dessa motiveringar avvisar kommittén generella räntesubventioner.

För att tillgodose det akuta stödbehovet rekommenderar kommittén att staten tar upp överläggningar med de enskilda varv, för vilka problem kan väntas uppstå, i syfte att skapa betingelser för att driften skall uppehållas

samt att kartlägga förutsättningarna för den framtida verksamheten. Vissa kapitaltillskott kan enligt kommitténs mening därvid utgöra en samhälls-ekonomiskt motiverad insats. Sådana tillskott finner kommittén böra för- enas med villkor, som ger staten möjlighet till insyn och medinflytande och som kan skapa förutsättningar för konstruktiva samverkanslösningar inom varvsindustrin.

Varvskommittén framlägger vissa generella förslag av långsiktig natur. De avser varvens upplåning på de svenska och utländska kreditmarknader- na, forskningsstödet till varvsindustrin och samverkan mellan varven. Kommittén ser dessa förslag som en etapp på vägen mot mera långsiktiga lösningar för varvsindustrin.

Vad först angår *varvens upplåning för finansiering av fartygskrediterna* anmärker kommittén, att den omfattande och i stor utsträckning kortfris- tiga upplåningen på den internationella kreditmarknaden utgör en otill- fredsställande finansiell grund för industriföretag av här ifrågavarande storlek. Den finner det angeläget att refinansieringen ordnas på ett fastare och mindre riskfyllt sätt, eftersom även i fortsättningen kreditkontrakt med långa löptider får anses bli den normala försäljningsformen för fartyg. De föreslagna åtgärderna beträffande varvens refinansiering siktar till en stegvis normalisering av varvens upplåning. De omfattar fortsatta statliga fartygskreditgarantier samt viss förändring och utökning av utlåningen från Svensk exportkredit (SEK).

Varven har inneliggande order för något mera än tre års tillverkning och till ett värde av över sex miljarder kr., varav inemot fem miljarder kr. avser utländska beställare. Detta ger, enligt av varvskommittén inhämtade upp- gifter, ett totalt refinansieringsbehov av cirka en miljard kr. per år.

Refinansieringen av fartygskrediter skedde tidigare i allmänhet endast mot botteninteckningar i fartyget, d. v. s. intill 50 % av fartygets pris (förs- taprioritet). För krediter mellan 50 och 80 % (andraprioritet) fick varven ställa andra, egna säkerheter som kunde godtas av kreditinstitutet. De väx- ande kreditstockarna gjorde det dock nödvändigt med en utifrån kommande säkerhetsförstärkning. Härvidlag har de av statsmakterna ställda fartygs- kreditgarantierna visat sig värdefulla. Sådana fartygskreditgarantier har beslutats av riksdagen vid fyra tillfällen sedan år 1963, senast vid vårriks- dagen 1969 då ett åtagande om 650 milj. kr. gjordes (prop. 1969: 74, SU 90, rskr 228). Totalt har därmed getts ett stöd för varvens upplåning på sam- manlagt 2,2 miljarder kr.

Enligt vad varvskommittén anför torde redan beslutade garantier räcka för refinansieringen beträffande leveranserna i vart fall t. o. m. 1972. För varvens ordertagning under åren 1970—1971, vilken i allmänhet motsvarar leveranser under år 1973 och senare, föreligger enligt kommitténs bedöm- ning behov av nya fartygskreditgarantier för andraprioritetslån medan ga- rantier för förstärkning av förstaprioritetslån normalt inte bör erfordras.

Med utgångspunkt från att garantiramen inte bör tillmätas större än vad som är förenligt med upprätthållandet av den nuvarande produktionsvolymen föreslår kommittén, att fartygskreditgarantier till ett belopp av sammanlagt en miljard kr. får utanordnas som stöd för varvens ordertagning under åren 1970 och 1971.

De svenska varvens refinansiering av fartygskrediterna har kommit att i dominerande utsträckning äga rum på utländska kreditmarknader. Orsakerna härtill har varit av kredit- och valutapolitisk natur, men varven själva har under vissa perioder varit mest betjänta av en utländsk refinansiering. Varven har dock i växande utsträckning kunnat finansiera sig på den svenska marknaden. Från SEK och obligationsmarknaden fick varven under åren 1964—1968 nya lån på i genomsnitt cirka 150 milj. kr. per år. Under år 1969 erhöll de 270 milj. kr. Varven har varit de dominerande låntagarna hos SEK och spelat en relativt liten roll på obligationsmarknaden.

Varvskommittén erinrar om att en fortsatt ökning av varvens upplåning på den svenska marknaden kan ske endast i den utsträckning som valuta- och kreditutrymmet medger. Kommitténs förslag utgår från att en fortsatt betydande refinansiering på utländska kreditmarknader blir erforderlig. Enligt kommitténs mening bör dock goda möjligheter finnas att något ytterligare föra över varvens refinansiering till den svenska kreditmarknaden. Denna har nämligen under senare år ökat betydligt i volym, och även näringslivets totala upplåning har expanderat. Som riktmärke uppställs att, efter en upptrappning under år 1970, cirka 200 milj. kr. per år utöver de redan utgående cirka 250 milj. kr. ställs till förfogande för nya varvskrediter under åren 1971 och 1972.

Den inhemska upplåningen bör, enligt varvskommitténs mening, såsom hittills ske huvudsakligen genom SEK, även om banksektorn framdeles bör kunna ge ett ökat bidrag. Kommitténs granskning av de institutionella förhållandena på fartygsfinansieringens område har dock resulterat i vissa förslag till förändringar. Sålunda håller kommittén det för troligt att om SEK överbryggar olika löptider på upp- och utlåning och om samtidigt de långa placeringarna — främst AP-fonderna — förlänger medellöptiderna på placeringarna hos SEK, så skulle SEK:s upplåningskostnader kunna sänkas med omkring 1/4 %. Vid given marginal skulle utlåningsräntan då kunna sänkas till 8 %, vilket är mer än en procentenhet lägre än motsvarande låneräntor i utlandet. Kommittén finner även anledning föreslå SEK att undersöka möjligheterna att öka kreditkapaciteten genom att själv låna upp medel utomlands. Varven skulle i viss utsträckning kunna vara intresserade av att avlastas den administrativt synnerligen betungande upplåningsverksamhet som de nu bedriver i utlandet. Skulle det visa sig att SEK förmår erbjuda varven attraktiva utländska lån, skulle insitutet som pant troligen erbjudas förstaprioritetsinteckningar, vilka emellertid tar i an-

språk upplåningsrätten. SEK har f. n. i viss omfattning utnyttjad sådan. För att skapa förutsättningar för en utvidgning av SEK:s verksamhet i här berört avseende förordar kommittén dels att upplåningsmultipeln för SEK höjs från 6 till 10, dels att det formellt klargörs att utlåning mot statlig garanti kan ske utan att upplåningsrätten belastas.

Vad så angår *forskningsstödet till varvsindustrin* anför varvskommittén inledningsvis, att de svenska varvens good-will hos kunderna och ställning på världsmarknaden vilar på deras höga tekniska nivå vad gäller produktion och produkter. Kommittén betraktar mot denna bakgrund forsknings- och utvecklingsverksamheten som ett viktigt medel att förstärka varvens konkurrensläge och understryker vikten av att insatserna i detta avseende i fortsättningen blir så kraftfulla att de svenska varvens förstarangställning kan uppehållas och befästas. Endast härigenom, kan dessa varaktigt kompensera det underläge de i andra avseenden befinner sig i.

Varvskommittén har inhämtat uppgifter rörande kostnaderna för forsknings- och utvecklingsverksamhet under år 1969 vid de tre största varven. Enligt dessa uppgifter har forsknings- och utvecklingsarbetet för specificerade projekt utförts till en total kostnad av cirka 20 milj. kr. Därutöver har varvsindustrins bidrag till gemensamt bedriven forsknings- och utvecklingsverksamhet uppgått till cirka 2 milj. kr.

Varvskommittén redovisar därefter den forskningsverksamhet som bedrivs eller stöds av statens skeppsprovninganstalt, Stiftelsen svensk skeppsforskning och styrelsen för teknisk utveckling.

Statens skeppsprovninganstalt utför på uppdrag av myndighet eller enskild provningar och undersökningar av betydelse för skeppsteknik och sjöfart samt, i den mån anstaltens utrustning och förhållanden i övrigt medger, andra provningar och undersökningar. Anstalten bedriver teknisk-vetenskaplig forskning inom sitt verksamhetsområde.

För anstaltens egen forskningsverksamhet jämte myndighetsuppgifter utgår bidrag med 1,6 milj. kr. för budgetåret 1969/70 och med 2 milj. kr. för budgetåret 1970/71 enligt förslag till 1970 års riksdag (prop. 1970: 1 bil. 15 s. 75). Intäkter för uppdragsverksamhet har redovisats med 3,8 milj. kr. för budgetåret 1968/69. För innevarande budgetår beräknar anstalten intäkterna till 5 milj. kr. och för budgetåret 1970/71 till samma belopp.

Sveriges varvsindustriförening instiftade år 1955 Stiftelsen för skeppsbyggnadsteknisk forskning i avsikt att bedriva en för varven samordnad forskningsverksamhet. Fr. o. m. år 1967 ingår även Sveriges redareförening som stiftare, och verksamheten bedrivs under namnet *Stiftelsen svensk skeppsforskning* (SSF). Stiftelsen har till ändamål att bedriva teknisk och teknisk-ekonomisk forsknings- och utredningsverksamhet av betydelse för utvecklingen inom skeppsbyggnad och sjöfart. Stiftelsen skall därvid samarbeta med forskningsinstitutioner inom och utom landet och är organiserad som ett i huvudsak immateriellt forskningsinstitut. Forskningspro-

jekten läggs i stor utsträckning ut på varvsindustrin eller — i någon omfattning — på statens skeppsprovninganstalt. Stiftelsen leds av en styrelse i vilken ingår företrädare för varvsindustri och rederiföretag samt en representant för marinförvaltningen.

Stiftelsens vinst- och förlusträkning omslöt år 1968 3,2 milj. kr. och beräknas år 1969 ha omslutit 4,3 milj. kr. Av inkomsterna utgjorde bidrag från styrelsen för teknisk utveckling åren 1968 1,5 milj. kr. och 1969 1,3 milj. kr. I stiftelsens långtidsplan för åren 1970 till 1972 anges omslutningen till resp. 4,2, 3,2 och 3,4 milj. kr.

Anslag till projekt av betydelse för svensk varvsindustri har under budgetåren 1966/67—1969/70 lämnats av *styrelsen för teknisk utveckling* (före den 1 juli 1968 statens tekniska forskningsråd, Malmfonden och INFOR) med sammanlagt närmare 13 milj. kr. vilket motsvarar ett genomsnittligt anslag av cirka 3,2 milj. kr. per år. Till styrelsens förfogande stående medel uppgick budgetåren 1967/68 till cirka 40 milj. kr., 1968/69 till cirka 62 milj. kr., 1969/70 till cirka 87 milj. kr. och föreslås för budgetåret 1970/71 uppgå till cirka 98 milj. kr. (prop. 1970: 1 bil. 15 s. 61).

Styrelsen för teknisk utveckling lämnar stöd till tekniska forskningsprojekt och till industriellt utvecklingsarbete i form av lån eller bidrag med varierande krav på säkerhet och återbetalning. Styrelsen lämnar vidare flerårigt stöd till kollektiv teknisk forskningsverksamhet efter avtal med företrädare för enskilda branscher. Sådant stöd kan utgå under avtalsperioder om högst 5 år och skall avse specificerade forskningsprogram. Som en rikt-punkt för stödets omfattning har angivits att industrin skall svara för större delen av kostnaderna för en avtalad forskningsverksamhet (prop. 1968: 68 s. 37, SU 131, rskr 304). I statsverkspropositionen till 1970 års riksdag föreslås, att styrelsen för teknisk utveckling därutöver får lämna flerårigt stöd även till mera omfattande tekniska forskningsprojekt och till industriellt utvecklingsarbete (prop. 1970: 1 bil. 15 s. 66).

Varvskommittén har sammanfattningsvis anfört att en ökad statlig satsning på FoU-verksamhet av betydelse för varvsindustrin kan åstadkommas genom tillskott av ytterligare medel till sådan kollektiv forskning som i dag bedrivs exempelvis i anslutning till SSF, till forsknings- och utvecklingsprojekt vid varvsindustriföretagen samt till långsiktig forskningsverksamhet vid statens skeppsprovninganstalt.

Kommittén konstaterar, att stödet till den kollektiva forskningen och till tekniska forsknings- och utvecklingsprojekt administreras av styrelsen för teknisk utveckling. Styrelsen skall sålunda förhandla med företrädare för industribranscher om och — under förbehåll av Kungl. Maj:ts godkännande — ingå fleråriga avtal om gemensam finansiering av specificerade forskningsprogram. Kommittén anför att styrelsen för teknisk utveckling tillsatt en arbetsgrupp för svensk skeppsforskning med uppgift att bl. a. överväga de framtida formerna för en kollektiv teknisk forskningsverksamhet med statlig medverkan på varvsområdet.

Den kollektiva forskningsverksamhet som för närvarande administreras av SSF bör enligt kommitténs mening bedrivas i delvis nya former. Formella avtal om ett långsiktigt forskningsprogram bör framgent ingås mellan staten (STU) å ena sidan och varvsindustrin jämte rederiföretagen å andra sidan. Ansvar för att ett avtalat forskningsprogram genomförs bör åläggas ett organ vars huvudmän bör vara staten (STU) och berörd industri.

En klar åtskillnad bör vidare enligt kommittén göras mellan det organ — exempelvis en branschstiftelse — som för industrins del förhandlar med staten (STU) om avtal om gemensam finansiering av ett visst forskningsprogram och det organ som under de båda parternas huvudmannaskap skall detaljutföra programmet och befordra det till genomförande.

Om programorganet i allt väsentligt replierar på existerande resurser — personal, utrustning, know-how, anläggningar etc. — vid varvsföretag och skilda forskningsinstitutioner skapas enligt kommittén förutsättningar för en sammanhållen planering inte bara av ett kollektivt forskningsprogram utan även av ytterligare projekt av betydelse för varvsindustrin.

STU torde ha utrymme för ett avtalsbundet stöd till kollektiv varvsindustriell forskning av storleksordningen 1,5 milj. kr. per år. Kommittén förutsätter bidrag av denna storlek från industriparten. Detta skulle innebära ett program med en omslutning av storleksordningen 3 milj. kr. per år. Den ytterligare ökning av den varvsindustriella forskningen som kommittén bedömer angelägen föreslås ske genom stöd till specifika projekt. Enligt kommittén kan emellertid inte utrymme härför beredas inom STU:s nuvarande anslagsram utan torde kräva särskild medelsanvisning.

Med hänsyn till den vikt som i nuvarande läge bör tillmätas en förstärkning av forskningsinsatserna föreslår kommittén att ett så stort belopp tillförs STU att den totala medelstildelningen till varvsindustrins forsknings- och utvecklingsverksamhet under budgetåren 1970/71—1972/73 kan uppgå till cirka 50 milj. kr. Enligt kommitténs mening bör under budgetåret 1970/71 15 milj. kr. avses för varvsindustriell forskning.

De förutnämnda stödformerna ger möjlighet att lämna bidrag till forskningsprojekt, lån eller bidrag till utvecklingsarbete samt flerårigt, avtalsbundet stöd till kollektiva forskningsprogram. Kommitténs diskussioner med varvens representanter har emellertid även aktualiserat en annan fråga.

De garantibestämmelser som tillämpas för varvsindustrin kan leda till omfattande ekonomiska åtaganden även efter genomförda leveranser. Fullskaleförsök med nykonstruktioner kan av praktiska skäl inte alltid genomföras innan konstruktionen tas i bruk på en nyleverans. Varvet måste därvid garantera såväl prestation — t. ex. hos en dyspropeller — som hållfasthet inte bara under normal garantitid utan även under viss tid därefter. Visar det sig därvid att leveransvillkoren inte uppfylls, kan varvet åläggas att ersätta nykonstruktionen med annan konstruktion, som uppfyller ställda villkor. Därvid kan omfattande ombyggnadsarbeten bli nödvändiga. Krav

kan även resas på ersättning för eventuella stilleståndskostnader. Om varvet inte vågar ta den risk, som i dessa avseenden är förenad med en nykonstruktion, hänvisas varvet till konventionella lösningar. En för den svenska varvsindustrin väsentlig konkurrensfaktor skulle därvid gå förlorad.

Det stöd som kommittén tidigare behandlat kan inte utgå för att täcka kommersiella risker av det slag som är förenat med de nu nämnda garantiåtagandena. Samtidigt ligger i samhällets intresse, att varvsindustrins produkter alltid är högt utvecklade, och att det stöd som lämnats till forsknings- och utvecklingsarbete resulterar i marknadsförda produkter eller konstruktioner.

Kommittén har diskuterat möjligheterna att genom försäkringsmässiga åtaganden överta den risk som är förenad med varvens leveransgarantier för nykonstruktioner. Försäkringar av sådan innebörd torde enligt kommittén kunna tecknas hos de större assurancesföretagen. Härigenom skulle risken överföras till en direkt kalkylerbar kostnad. Möjligheter öppnas då också för staten att vidga stödet till teknisk forskning och utveckling till att avse även denna del av varvens utvecklingskostnader. Att staten direkt skulle påtaga sig eventuella risker eller delar härav bör enligt kommitténs mening inte komma ifråga. Det skulle innebära att staten skulle tvingas att kalkylmässigt driva en försäkringsrörelse.

Kommittén föreslår därför att styrelsen för teknisk utveckling bemyndigas att, utöver lån och bidrag till forsknings- och utvecklingsarbete, bidra till kostnader för försäkringar som tas i samband med leveranser utrustade med nykonstruktioner. Kostnaderna härför bör inrymmas i den av kommittén angivna ramen för stöd till varvsindustriell forsknings- och utvecklingsverksamhet.

Vad slutligen gäller *samverkan mellan varven* redogör varvskommittén för de överläggningar den fört i frågan med representanter för varvsföretagen. Speciellt har kommitténs intresse och utredningar därvid knutits till möjligheterna att åstadkomma en gemensam motorproduktion. I en särskild konsultstudie konstateras, att den nuvarande ordningen med motorproduktion vid varje varv är oekonomisk, och att man genom ett gemensamt motorproduktionsbolag kan uppnå omedelbara rationaliseringsfördelar samt en bättre anordning av framtida motorproduktion och motorutveckling. Någon konkretisering av dessa samarbetssträvanden har dock inte kunnat erhållas.

Emellertid anför varvskommittén att den känner sig övertygad om att åtskilligt ändå står att vinna genom ökad samverkan på företagsplanet. Varvsindustrins konkurrenskraft bygger på en hög teknisk nivå såväl beträffande produktionsteknik som produktutveckling, och de ökade insatser som kommer att krävas härför motiverar sannolikt koncentration i många former. Den väntade utvecklingen på efterfrågesidan innebär sålunda krav

på allt mera tekniskt komplicerade fartyg. Med hänvisning till den begränsade tillgången i Sverige på tekniker och specialister finner man vidgad samverkan önskvärd beträffande vissa av varvens tekniska, administrativa och kommersiella funktioner. Inte minst talar den skärpning av marknadsläget som förutses och pågående koncentrationer på köparsidan för en snar förstärkning av varvens försäljningsorganisationer.

Under den övergångstid, som de närmaste åren otvetydigt kommer att utgöra, finns även behov av nära och fortlöpande kontakter mellan staten och varvsindustrin beträffande kreditgarantier, investeringsfrågor, hyresarbetskraft m. m. Kommittén uttalar att handläggningen av dessa uppgifter från statens sida bör organiseras på ett sådant sätt — eventuellt i form av en fristående varvsdelegation — att det ges utrymme för ett större allmänt inflytande beträffande den långsiktiga utvecklingen inom varvsindustrin.

En speciell fråga som varvskommittén tagit upp vid överläggningarna med varvscheferna är den *inhyrning av arbetskraft* som traditionellt och alltjämt i stor omfattning förekommer inom varvsindustrin. Ehuru enligt lag privat uthyrningsverksamhet är förbjuden, har uthyrningssystemet inte kunnat avvecklas. Beräkningar antyder att varvens merkostnader för denna arbetskraft är högst betydande. Kommittén har förordat en fast tidsplan för avvecklingen. Varvscheferna har förklarat sig positiva till att upphöra med denna form av arbetskraftsrekrytering.

Remissyttrandena

Allmän bedömning

De remissinstanser som uttalat sig därom ansluter sig till varvskommitténs grundläggande bedömningar av varvsläget och till dess uttalande att starka samhällsekonomiska och sociala skäl föreligger att under en övergångstid stödja varvsindustrin.

Fullmäktige i riksbanken erinrar om att principen att inte utjämna bestående olikheter i produktionsförhållandena mellan Sverige och utlandet har varit vägledande för varvskommittén i dess sökande av lösningar på de problem som varvsindustrin står inför. Med utgångspunkt härifrån har kommittén avvisat det huvudyrkande, som ställts av varvsindustrins representanter, nämligen att varven skall erhålla kompensation för de förluster som de åsamkas till följd av att räntan på de till redarna lämnade lånen understiger refinansieringsräntan. Riksbanksfullmäktige delar på denna punkt helt kommitténs uppfattning. Allra minst får man utan vidare analys acceptera slutsatsen att förekomsten i andra länder av ett visst subventionssystem utgör ett avgörande skäl för att en svensk näringsgren genom

motsvarande anordningar skall ges stöd för att beredas lika villkor i konkurrensen. Det sagda utesluter givetvis inte — fortsätter riksbanksfullmäktige — att det finns andra hänsyn att ta vid en bedömning av varvsindustrins situation och olika åtgärder för att förbättra varvens konkurrensförmåga. De ur fullmäktiges synpunkt mest angelägna är därvid återverkningarna på betalningsbalansen. Den omfattande strukturrationalisering som det svenska näringslivet genomgått och genomgår torde vara av väsentlig betydelse för att det på längre sikt skall kunna bibehålla sin internationella konkurrenskraft. En alltför snabb omställning kan emellertid skapa problem på kort sikt. En negativ effekt på bytesbalansen skulle naturligtvis kunna uppkomma om ett exportbortfall till följd av en dämpning av utvecklingen inom svaga exportnäringsar icke snabbt kan ersättas med annan export eller med produktion av importkonkurrerande produkter. Situationen inom varvsindustrin, vars produktion till helt övervägande delen exporteras, måste naturligtvis bedömas även från denna utgångspunkt.

Enligt *kommerskollegium* är det angeläget att söka komma till rätta med problemen på utrikeshandelssidan. Det gäller att vid en förlängning av nuvarande kreditöverenskommelse komma fram till ett resultat som väsentligen minskar konkurrensen med subvention mellan regeringarna. Förhandlingssituationen förefaller i stort sett vara oförändrad sedan överläggningarna i varvsfrågan först togs upp i OECD år 1963. En lösning på varvsproblemet kan enligt kollegiets mening ej uppnås utan ett starkt tryck på de länder som är ansvariga för det nuvarande läget. Därför bör man snarast ta upp subventionspolitiken för granskning. Det är då väsentligt att i arbetet koncentrera sig på de stödåtgärder som huvudsakligen inverkar på konkurrensförhållandena.

Avslutningsvis framhåller kollegiet att det gäller att från samhällets sida ingripa i god tid innan varven kommer i ett så utsatt läge att deras avsättningsmarknader gått eller är på väg att förloras. Den samhälleliga beredskapen bör sålunda utnyttjas redan i ett ekonomiskt besvärligt läge och inte först sedan även sociala synpunkter framträtt, såsom sysselsättnings- eller lokaliseringsaspekter.

Även *sjöfartsverket* ansluter sig till kommitténs uttalande att starka samhällsekonomiska och sociala skäl föreligger att under en övergångstid stödja varvsindustrin. Ett av de samhällsekonomiska motiven för ett sådant stöd som kommittén endast obetydligt berört är den samverkan som sker mellan svensk varvsindustri och svensk rederinäring. Handelsflottans bidrag till betalningsbalansen ligger i storleksordningen 2 miljarder kr. per år. Varvsindustri och rederinäring stimulerar varandra, vilket är särskilt viktigt i en period med snabb teknisk utveckling inom sjöfarten. I vissa frågor har som framgår av betänkandet kommit till ett reglerat samarbete. En stor del av de tekniskt mera avancerade fartygen i den svenska handelsflottan har byggts vid inhemska varv. Härtill kommer betydelsen av att

kunna reparera och bygga om fartyg inom landet. Även för det arbete som bedrivs inom sjöfartsverket och främst då dess sjöfartsinspektion är kontakterna med de tekniskt avancerade svenska varven av betydelse.

Riksrevisionsverket (RRV) anser i likhet med kommittén att en prognos på lång sikt för varvsindustrins utveckling måste vara behäftad med stor osäkerhet. RRV hänvisar till kommitténs eget uttalande om den långsiktiga utvecklingen, nämligen att det framstår såsom osannolikt att varvsindustrin jämfört med verkstadsindustrin i övrigt skulle kunna bli en expansiv och speciellt lönsam bransch i Sverige. Från dessa utgångspunkter anser RRV att eventuella statliga insatser på området bör utformas så att de inte främjar en ytterligare kapacitetsökning inom branschen. För ett sådant ställningstagande talar även den omständigheten att de svenska storvarven i allmänhet är belägna i regioner, som inte sällan besväras av överefterfrågan på arbetskraft.

Arbetsmarknadsstyrelsen framhåller att fartygsproduktionens totala sysselsättningseffekt i den svenska ekonomin i dag beräknas uppgå till ungefär 40 000 personer varav 15 000 personer utanför varven. Ett försämrat sysselsättningsläge vid varven slår alltså hårt även utanför själva varvsindustrin. Arbetsmarknadsstyrelsen anser det därför väsentligt att förutsättningar skapas för en hög och jämn sysselsättning inom varvsindustrin.

Fullmäktige i riksgäldskontoret framhåller att fullmäktige inte funnit anledning att ifrågasätta de av varvskommittén godtagna allmänna utgångspunkterna för de förslag man stannat för, ehuru fullmäktige dock vill peka på den osäkerhet som ligger i den bedömning av varvens framtidsutsikter som kommittén redovisat. Fullmäktige anser vidare att det statliga stödet som varvskommittén förordar till den svenska varvsindustrin bör inriktas på ett aktivt arbete för sanering av de osunda konkurrensmetoderna ävensom allmänt effektivitetsfrämjande åtgärder samt vid behov punktvisa statliga kapitaltillskott.

Efter hörande av Metallindustriarbetareförbundet anför *Landsorganisationen i Sverige* (LO) att enligt LO:s mening de speciella internationella förhållandena inom varvsnäringen och branschens betydelse för sysselsättningen och vår samhällsekonomi motiverar speciella åtgärder från samhällets sida för att även på lång sikt trygga en kontrollerad utveckling.

Svenska arbetsgivareföreningen (SAF) anför efter hörande av Sveriges verkstadsförening att de utredningar som ligger till grund för varvskommitténs överväganden och förslag till åtgärder visar att den svenska varvsindustrin befinner sig i en i förhållande till övrig exportindustri speciell konkurrenssituation. Möjligheterna att ge kundkrediter spelar för varven en väsentligt större roll som konkurrensmedel än vad som är fallet för våra utlandskonkurrerande företag i allmänhet.

Vidare är det enligt föreningen uppenbart att de aktuella ekonomiska svårigheterna för den svenska varvsindustrin till mycket stor del samman-

hänger med den förlustbringande fartygskreditgivningen och att åtgärder i syfte att förbättra varvens situation i första hand måste ta sikte på en normalisering av denna kreditgivning. Eftersom de bakomliggande faktorerna till de nuvarande kreditgivningsförhållandena är att söka i att andra länder, främst Japan, vidtagit olika handelspolitiska och näringspolitiska åtgärder för att stödja sin egen varvsindustri, är det ytterst angeläget att Sverige inom ramen för det internationella ekonomiska samarbetet inom OECD och i andra handelspolitiska sammanhang med kraft verkar för att den internationella konkurrensen på varvsområdet kan ske utan statlig subventionering.

Svenska bankföreningen delar utredarnas bedömning av varvsindustrins läge och uttalar sig för ett stöd till varven för att hjälpa dem över de nuvarande svårigheterna. Denna bankföreningens inställning motiveras främst av att varvsindustrin befinner sig i en alldeles unik situation. Den internationella konkurrensen med omfattande statliga räntesubventioner i praktiskt taget samtliga fartygsproducerande länder utom Sverige har omöjliggjort konkurrensmöjligheter på normala villkor. Enligt bankföreningens mening bör emellertid stödåtgärderna ges en sådan inriktning att en eventuell framtvungad krympning av varvsindustrin i Sverige inte kommer att motverkas.

Varvsindustrins besvärliga situation är främst en följd av åtgärder av handelspolitisk art vidtagna av andra stater, anför bankföreningen vidare. Främst gäller det här det statliga räntestöd skeppsbyggare i andra länder får för att utjämna skillnaden mellan marknadsränta och den räntesats som har blivit gängse vid varvens kreditgivning. De svenska varven befinner sig här klart i underläge eftersom något liknande stöd inte finns i Sverige. Även om bankföreningen är ense med varvskommittén om att man bör förhandlingsvägen söka skärpa OECD-överenskommelsen av 1969, är det bankföreningens uppfattning att det knappast är möjligt att inom rimlig tid uppnå särdeles väsentliga förbättringar på den vägen. Subventionspolitiken torde komma att fortsätta från konkurrentländernas sida, och så länge den ej röner mothugg från ett så viktigt skeppsbyggerland som Sverige kommer den att te sig än mera lönande än eljest.

Sveriges industriförbund hänvisar till den analys som på kommitténs uppdrag utförts av Industrins utredningsinstitut (IUI) och framhåller att varvsindustrin med tanke på den hårda, långfristiga bindning som för närvarande gäller på handelskreditgivningssidan är att betrakta som en mycket "kapitaltung" industri trots att relationen mellan i den direkta slutproduktionen insatt kapital och förädlingsvärdet ligger lågt jämfört med exempelvis verkstadsindustrin i övrigt. Av IUI:s utredning framgår också, att en negativ räntedifferens om 2 % motsvarar en årlig förlust om cirka 60—80 milj. kr. och att en subventionering av denna förlust skulle höja lönsamheten till cirka 0—3 % på eget kapital. En av orsakerna till denna

låga siffra är den betydande eftersläpning av ränteförluster på kontrakt från 1960-talet som påverkar varvens räntabilitet under första hälften av 1970-talet.

Sveriges redareförening erinrar om att för många svenska rederier det är en stor tillgång att vid reparationer och klassningar kunna anlita de svenska varven. Avbrott i trafiken för dylika arbeten kan lättare arbetas in i planeringen för de många svenska rederier, som regelbundet anlöper svenska hamnar. Under sådana varvsarbeten i Sverige får dessutom besättningen tillfälle till rekreation och samvaro med anhöriga i sitt hemland. Vid sidan av de samhällsekonomiska aspekterna är det således för svensk rederinäring av det största intresse, att svensk varvsindustri även i framtiden kan erbjuda sina tjänster lika effektivt som hittills.

Sveriges varvsindustrieförening framhåller beträffande den allmänna bedömningen att varvsutredningen ger ett klart belägg för att den svenska varvsindustrins problem beror på den snedvridning av konkurrensen på den internationella fartygsmarknaden, som är en följd av de subventioner och andra förmåner, som övriga länders varvsindustri åtnjuter under mycket lång tid. Dagens dåliga lönsamhet hos de svenska varven beror alltså inte på någon fundamental brist i branschens struktur eller i företagets effektivitet, utan på orsaker som ligger utanför företagets kontroll.

Varvsstödet utformning

Flertalet remissinstanser uttalar sig om avvägningen mellan generella och speciella stödformer.

Enligt *statskontoret*, som utgår från en samhällsekonomisk bedömning av varvsindustrins problem, bör permanent statligt stöd till varven inte komma ifråga — oberoende av om sådant stöd utgår i andra länder. Frågan om temporära subventioner har inte tillräckligt utretts av varvskommittén. Ämbetsverket delar varvskommitténs åsikt att varvens förluster på kreditgivningen inte bör bedömas på annat sätt än övriga kostnader för driften. Kapital är en produktionsfaktor, och priset på kapital utgör en viktig del av de totala produktionsförutsättningarna. En bestående subventionering av priset på kapital medför risker för snedvridning av de svenska produktionsresursernas utnyttjande. Däremot kan det vara svårt att definiera vad som i en viss situation bör betraktas som en subvention av priset på kapital.

Fullmäktige i riksgäldskontoret framhåller att då varven trots hög teknisk och ekonomisk standard arbetar under mycket svåra betingelser hänger detta samman med den internationella marknadssituationen, där sedan lång tid konkurrensförhållandena snedvridits genom omfattande subventioner från olika länders sida till de inhemska varvsföretagen. Dock har under senare tid strävandena till en sanering på internationell basis av dessa förhållanden rönt ökad förståelse hos de större varvsländerna. Detta gör

att, som varvskommittén förordar, det statliga stödet till den svenska varvsindustrin alltjämt bör inriktas på ett aktivt arbete för sanering av de osunda konkurrensmetoderna ävensom allmänt effektivitetsfrämjande åtgärder samt vid behov punktvisa statliga kapitaltillskott.

Fullmäktige i riksbanken anför att en generell räntesubvention icke skulle vara en adekvat lösning i nuvarande situation bl. a. med hänsyn till skiljaktligheterna i varvens ekonomiska situation. En generell räntesubvention anpassad till de svagare enheterna skulle kunna leda till en samhällsekonomiskt omotiverad produktionsökning för varvsindustrin som helhet, samtidigt som produktion och export från de svagaste enheterna icke fick tillräckligt stöd under övergångsperioden. Fullmäktige delar kommitténs uppfattning att i valet mellan ett generellt och ett mer selektivt utformat stöd, det senare är att föredra. Mot ett generellt finansieringsstöd talar enligt fullmäktiges mening också det förhållandet att varvens incitament till att i än högre grad ta kreditkontrakt och ytterligare öka sitt upplåningsbehov skulle förstärkas. Kommittén rekommenderar staten att inleda enskilda överläggningar med de varv, för vilka problem kan väntas uppstå, i syfte att skapa betingelser för fortsatt drift och för kartläggning av förutsättningarna för den framtida verksamheten. Vissa icke obetydliga kapitaltillskott kan därvid enligt kommitténs mening utgöra en samhällsekonomiskt motiverad insats. Kommittén framhåller att dessa kapitaltillskott bör vara förenade med villkor, som ger staten möjlighet till insyn och medinflytande i planering och drift.

Fullmäktige har intet att erinra mot kommitténs förordande av enskilda överläggningar med de varv för vilka problem kan väntas uppstå i syfte att genom kapitaltillskott skapa betingelser för fortsatt drift. Fullmäktige vill dock understryka det ansvar för varvsindustrins omfattning, struktur och effektivitet, som härigenom kommer att åvila statsmakterna. Det är därför av vikt att statsmakterna från början gör klart för varven, att krav på stödåtgärder kommer att ges en restriktiv prövning. En selektiv subventionering kan under ogynnsamma förhållanden medföra ett konserverande av en olämplig struktur inom varvsindustrin och — i värsta fall — leda till ett sämre resultat än generella stödåtgärder.

Mot riksbanksfullmäktiges instämmande i varvskommitténs avvisande av generella subventioner som ett medel att komma till rätta med varvens utsatta konkurrensläge har ledamöterna *Holmberg, Dahlén och Hanson* reserverat sig samt förordat att under ett antal år tillfälliga subventioner ges som i huvudsak täcker skillnaden mellan räntekostnader vid upplåning och den ränta som varvsföretagen i världen erhåller vid kreditgivningen till beställarna.

Riksrevisionsverket (RRV) instämmer i kommitténs bedömning att räntesubventioner inte bör ingå som ett moment i det statliga stödet till varvsföretagen. Även om sådana subventioner förekommer i andra länder, utgör

detta knappast ett tillräckligt skäl för att man i Sverige skulle införa motsvarande stödform. I likhet med varvskommittén pekar RRV på den prejudicerande verkan som ett sådant subventionssystem skulle kunna få på övrig svensk industri. Ledamoten *Bohman* har i en reservation uttalat sig för generellt utformade statliga varvssubventioner.

Svenska arbetsgivareföreningen (SAF) instämmer i de betänkligheter som varvskommittén anför i fråga om generell statlig räntesubventionering till de svenska varven. I sammanhanget understryks att konkurrensen inom näringslivet om produktionsresurserna måste vara så fri som möjligt, d. v. s. ske under likvärdiga förutsättningar för olika branscher och företag. Varje form av statligt stöd som innebär att en viss näringsgren gynnas på andras bekostnad måste så långt möjligt undvikas. SAF förordar att det för varven byggs upp ett refinansieringssystem på i princip det sätt som anges i den till betänkandet fogade utredningen om varvsindustrins problem. Detta innebär att de av varvskommittén förordade åtgärderna enligt föreningens mening bör kompletteras med åtgärder som gör det möjligt för varven att refinansiera sin fartygskreditgivning till gällande obligationsränta på den svenska kapitalmarknaden.

Också *Sveriges industriförbund* uttalar sig principiellt emot subventionering, då det innebär gynnande av företag eller industrigrenar på andras bekostnad, och delar kommitténs oro för den snedvridning i produktionsresursernas utnyttjande, som ett permanent subventionsarrangemang skulle kunna resultera i. Förbundet kan inte ta ställning för ett sådant arrangemang och påpekar samtidigt att den metod för lösningar från fall till fall och direkt statligt engagemang i enskilda varv, som kommittén föreslagit, faller under denna klassificering. En sådan lösning skulle lätt kunna leda till permanenta stödarrangemang med den åtföljande konkurrenssnedvridning, som kommittén speciellt varnar för.

Förbundet finner det sannolikt att den internationella handelskreditgivningen under 1970-talet kommer att medföra problem för flera kapitalvaruindustrier, om än ej i samma extrema grad som nu sker ifråga om varvsindustrin. Med den sektorsprioritering, som för närvarande råder på den svenska kapitalmarknaden och som förbundet vid flera tidigare tillfällen påpekat konsekvenserna av, finns anledning förmoda att utrymmet där är otillräckligt för en väsentligt utökad inhemsk refinansiering av utländska handelskrediter.

Industriförbundet skisserar ett finansieringsarrangemang som gör det möjligt för svenska industriföretag att refinansiera den internationella handelskreditgivningen till den ränta som i övrigt gäller på den inhemska kreditmarknaden. En möjlighet är att bilda en allmän exportbank av den typ IUI i sin utredning antytt för varvsindustrin. Denna bank skulle vid behov låna upp medel internationellt och ställa dem till förfogande till gällande ränta på industriella obligationslån. Lån i Exportbanken skulle endast bli

aktuella för företagen då den svenska räntenivån ligger under den internationella. Om den inhemska räntan är lika hög som eller högre än den internationella upphör den föreslagna ränteutjämnningen automatiskt. Detta arrangemang skulle mildra likviditetsproblemen för varvens del och medföra en sänkning av deras räntekostnader. Förbundets bedömning är dock att detta ej är tillräckligt för att de svenska varven under 1970-talet skall finna det företagsekonomiskt motiverat att bibehålla den produktionsnivå, som för närvarande gäller. Ett andra steg i varvskrisens lösning måste således grundas på ett beslut om Sverige överhuvudtaget skall bibehålla en varvsindustri av någon storleksordning. När det gäller att klara de akuta likviditetsproblemen kommer en subventionering att röra sig om cirka 60—80 milj. kr. per år. Gäller det däremot att höja varvens lönsamhetsnivå till ett läge som gäller för svensk industri i övrigt rör det sig om betydligt större belopp.

Till skillnad från arbetsgivareföreningen och industriförbundet förordar *Svenska bankföreningen* att varven erhåller ett statligt räntestöd som utjämnar skillnaden mellan den gängse räntan på leverantörskrediter för fartyg och marknadsräntan för refinansiering av sådana krediter. Enligt bankföreningens mening bör dock detta stöd utgå endast till ny produktion och således inte avse redan verkställda leveranser. Det synes föreningen också lämpligt att stödverksamheten tidsbegränsas, förslagsvis på så sätt att den tills vidare får omfatta den produktion som sker under de närmaste tre eller fem åren. Om fråga väcks att fortsätta stödverksamheten även därefter, bör saken bli föremål för ny prövning.

Föreningen anför att någon aktuell risk knappast torde föreligga att ett arrangemang med generella räntesubventioner får en prejudicerande effekt med avseende på andra näringsgrenar eftersom den situation som varvsindustrin nu råkat in i är alldeles unik. Vidare anføres att internationella åtaganden inte avhållit andra EFTA- och OECD-stater från att gynna sina varvsindustrier genom billigare finansiering i statlig regi.

Sveriges varvsindustriförening anför att det är svårt att förstå varvsutredningens bestämda avståndstagande från att stödja de svenska varven genom konkurrensutjämnande räntestöd. Ett av utredningens argument mot en sådan ordning, nämligen att det skulle kunna leda till en snedvridning av de svenska produktionsresursernas utnyttjande gäller endast, framhåller föreningen, om man utgår ifrån att stödet skall bli permanent, och att varven i framtiden inte är en bransch för Sverige att satsa på. Så har man emellertid inte bedömt varvens situation.

Ett annat av utredningens argument mot ränteutjämnning, nämligen att ett generellt stöd skulle leda till en samhällsekonomiskt olämplig expansion, är enligt föreningens uppfattning ett påstående utan någon som helst bakgrund. Varvens planer i detta avseende betingas av ett rationellt och ansvarsmedvetet tänkande utifrån föreliggande marknadsmässiga och tekniska betingelser.

Rörande storleken av den belastning som åvilar varven anför varvsindustriföreningen: Praktiskt taget alla fartygsaffärer görs i dagens läge på kreditbasis och de svenska varven måste på grund av frånvaron av egna finansiella resurser låna upp hela kreditbeloppet, d. v. s. 80 % av priset på marknadsmässiga villkor, vilket innebär en genomsnittsränta icke understigande 9 1/2 %.

Varje procents skillnad mellan den ränta, som varven tvingas betala, jämfört med vad man erhåller från beställaren, kan matematiskt visas innebära en kostnadsökning om cirka 3 % av fartygspriset. Vid en marknadsränta på 9 1/2 % och en utlåningsränta på 6 % belastas varven med en merkostnad uppgående till 10 1/2 % av fartygspriset. En motsvarighet till denna kostnadspost existerar inte i något konkurrentland.

Den svenska varvsindustrins nybyggnadsverksamhet under de senaste åren har uppgått till ett fakturerat värde av cirka 1 700 milj. kr. per år. Varvskommittén har angivit storvarvens ränteunderskott vid ett bestående ränteläge av 9 à 10 % till 40 à 50 milj. kr. per år, vilket uppenbarligen är alldeles för lågt. Varvens totala ränteunderskott på en kreditförsäljning av 1 700 milj. kr. kommer nämligen vid ett ränteläge av 9 1/2 % att uppgå till cirka 180 milj. kr. per år ($3\frac{1}{2}\% \times 3 \times 1\,700$ milj. kr.). Med hänsyn till nuvarande orderstock torde nybyggnadsverksamheten under de närmaste åren dock komma att uppnå ett fakturerat värde av cirka 2 000 milj. kr. per år. Baserat på det antagna ränteläget 9 1/2 % kommer då merkostnaden successivt att öka till 210 milj. kr. per år ($3\frac{1}{2}\% \times 3 \times 2\,000$ milj. kr.).

Mot bakgrund av ovanstående lägger varvsindustriföreningen fram ett förslag till finansieringsordning som innefattar ett särskilt fartygsfinansieringsinstitut. Detta upplånar medel på såväl den svenska som den utländska kapitalmarknaden. På den svenska kapitalmarknaden förutsätts upplåning ske till obligationsränta, i nuläget 7 1/4 %. Lånen på den internationella kapitalmarknaden skulle upptagas till där aktuell ränta, nu 9 %. Avvägningen mellan upplåning på den inhemska respektive den internationella kapitalmarknaden bör utföras av Sveriges riksbank utifrån samhälls- och valutapolitiska värderingar. Merkostnaden, som uppkommer genom utlandsupplåningen bör emellertid betraktas som det pris statsmakterna är villiga att betala för valutareservens försvar, och i konsekvens därmed bör ränteskillnaden bestridas av staten och inte belasta varven.

De svenska varven skall ha möjlighet att låna i fartygsfinansieringsinstitutet till en i nuläget effektiv ränta på 6 %, varvid en ränteskillnad uppkommer på 1 1/4 %. Denna räntedifferens utgör den egentliga subventionen till den svenska varvsindustrin.

Några remissinstanser har upptagit frågan om inte räntesubventioner blir på längre sikt erforderliga.

Landsorganisationen i Sverige (LO) och *Metallindustriarbetareförbundet* anför att varken räntesubventioner eller skapande av ett särskilt kreditin-

stitut för refinansiering av fartygskrediter torde för dagen vara att förorda med hänsyn till att strukturproblem är generella och föränderliga och omfattar inte endast varvsindustrin utan även andra branscher. Utredningens arbete är en första etapp. I den fortsatta diskussionen bör man beakta den internationella utvecklingen inom varvsindustrin. Det finns då anledning att överväga om generella räntesubventioner även i fortsättningen kan undvikas.

Tjänstemännens centralorganisation (TCO) finner för sin del att räntesubventioner, generellt sett, synes vara diskutabla bl. a. ur allokeringssynpunkt. Trots detta bör beaktas om inte redan nu planer för eventuella framtida ekonomiska engagemang av subventioneringstyp skall förberedas. Detta kan lämpligen ske i utredningens nästa etapp, varvid förutsätts att frågan om eventuella räntesubventioner tills vidare hålls öppen.

Ett antal remissinstanser har lämnat särskilda synpunkter beträffande *de speciella stödåtgärder för varven* som föreslagits.

Riksrevisionsverket (RRV) ansluter sig sålunda till kommitténs förslag att staten efter en prövning i varje särskilt fall skall kunna träda in för att bistå ett varv, t. ex. vid en likviditetskris. RRV utgår från att staten härvid får möjlighet till insyn och medinflytande vid planering och drift av det ifrågavarande varvet. Det synes även väsentligt att man tar tillvara de möjligheter som finns till samverkan mellan olika varvsföretag. RRV understryker att det på sikt synes nödvändigt med en ytterligare koncentration inom varvsindustrin än för närvarande om de svenska varvsföretagen skall kunna hävda sig i den internationella konkurrensen.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län anser det ytterst angeläget att förhandlingar snarast inleds mellan staten och varven framför allt mot bakgrund av de samhällsekonomiska konsekvenser som en förhållning av ett påbörjande av överläggningarna skulle innebära för näringen. Länsstyrelsen förutsätter att dessa förhandlingar ej enbart syftar till en lösning av de ekonomiska problemen under den närmaste tiden utan går in på en mera långsiktig lösning, varvid sålunda upprepade kapitaltillskott bör kunna komma ifråga.

Landsorganisationen i Sverige (LO) anför att metallindustriarbetareförbundet understrukt vikten av att staten med största skyndsamhet inleder de av varvskommittén förordade överläggningarna med de enskilda varven, dels i syfte att förhindra oro hos de anställda, dels för att ej försvaga varvens internationella konkurrenskraft och möjligheter att utnyttja den efterfrågesituation som f. n. råder. Överläggningar bör även upptas med de mindre varven som inte varit föremål för någon mera ingående behandling av varvskommittén.

Sveriges arbetsgivareförening (SAF) avstyrker kommitténs förslag beträffande ett direkt statligt engagemang i enskilda varvsföretag. Sådana åtgärder från statens sida skulle, anför SAF, i högre grad än en generell

subventionering kunna leda till en sådan snedvridning av konkurrensförutsättningarna som kommittén själv varnar för i sitt betänkande.

Tjänstemännens centralorganisation (TCO) instämmer i utredningens förslag om vissa kapitaltillskott, men förutsätter att det endast blir fråga om begränsade tillskott. TCO förutsätter att staten i likhet med andra kapitalintressenter ges möjlighet till insyn och medinflytande i varven.

Enligt *Sveriges akademikers centralorganisation* (SACO) ter sig en snabb lösning av varvens refinansieringsproblem nödvändig för varvens fortbestånd och utveckling. Dröjsmål skapar osäkerhet för de anställda med risk för att kvalificerad personal söker sig till andra områden, varigenom varvens ställning ytterligare skulle försvåras.

Statliga kreditgarantier

Riksrevisionsverket tillstyrker att ytterligare fartygskreditgarantier lämnas för ordertagning under åren 1970—1971. RRV har inte möjlighet att bedöma om det belopp som kommittén föreslagit för garantigivning kan anses rimligt. RRV pekar i detta sammanhang på att garantierna inte bör ges sådan omfattning att de bidrar till att produktionsvolymen inom branschen ökas. I nuläget synes ett system med fartygskreditgarantier vara det enda instrument som staten har för att påverka varvsindustrin, bl. a. med avseende på dess produktionsnivå.

Även *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* uttalar sig om förslaget att statliga fartygskreditgarantier skall beviljas till ett belopp av 500 milj. kr. för nuvarande produktionsvolym under vart och ett av åren 1970 och 1971. Länsstyrelsen anser att det föreslagna beloppet förefaller vara väl lågt med hänsyn till pågående omfattande produktionsvolym samt stigande kostnadsutveckling. Förhandlingar bör därför snarast inledas mellan de berörda varven samt industridepartementet om ett belopp som bättre svarar mot oundgängliga behov.

Varvskommitténs förslag om en garantiram på en miljard kr. för ordertagning under 1970 och 1971 tillstyrks av *fullmäktige i riksgäldskontoret*, som vidare anför. Erfarenheterna hittills av kreditgarantisystemet får anses vara övervägande goda. Vissa tekniska problem, som uppkommit i samband med handläggningen av garantiärenden, har enligt fullmäktiges uppfattning kunnat lösas på ett för samtliga parter tillfredsställande sätt. Garantierna är i många fall en direkt förutsättning för att en upplåning skall kunna komma till stånd och verkar dessutom förbilligande på varvens upplåning.

Några förluster för staten i samband med garantigivning har hittills inte uppkommit. Förlustriskerna torde för övrigt inte behöva bedömas som stora med hänsyn till att säkerhet krävs för utfärdade garantier. Riksgäldskontoret kräver sålunda regelmässigt att varven skall pantsätta ford-

ringar på fartygsbeställarna jämte i förekommande fall fartygsinteckningar. För att förlust skall uppkomma för staten i ett visst fall måste både varvet och beställaren bli oförmögna att fullgöra sina förpliktelser samt in-teckningarna förlora i värde.

Bland de problem och tolkningsfrågor som under den tid kreditgaranti-systemet gällt har uppkommit i anslutning till handläggningen av garanti-ärendena pekar riksgäldsfullmäktige på följande. Fullmäktige hade på ett relativt tidigt stadium att ta ställning till huruvida en garanti, som "fri-ställts" genom att det garanterade lånet återbetalats av varven, kunde revol-veras, d. v. s. utnyttjas som säkerhet av varvet för ny upplåning. Redogörelsen i betänkandet återger på ett korrekt sätt fullmäktiges principiella ställ-ningstagande till denna fråga, vilket i hög grad ökat användbarheten för varvens del av de statliga kreditgarantierna i ett läge då en tidvis mycket betydande kortfristig upplåning utomlands blivit nödvändig för varven.

Ett annat spørsmål sammanhänger med att de av riksdagen vid olika till-fällen beslutade garantiramarna får användas av varven för refinansiering endast av nybyggnadskrediter, hänförliga till kontrakt som tecknats under viss tid. Bestämmelsen tillämpas av riksgäldskontoret så, att kontoret vid utfärdande av en garanti kräver säkerhet som hänför sig till just dessa kontrakt. Då varvens nybyggnadskrediter har en löptid av i regel åtta år och garantin kan ha en maximilöptid av femton år, kan uppkomma ett "glapprum" på sju år då den garanterade refinansieringskrediten inte mot-svaras av några nybyggnadskrediter av nyss nämnt slag. I detta läge måste riksgäldskontoret givetvis acceptera säkerheter hänförliga till senare teck-nade nybyggnadskontrakt än de som ursprungligen kunde ifrågakomma för garantin. En situation liknande den nu beskrivna kan också uppkomma om beställare mera allmänt i förtid skulle återbetala sina skulder till ett varv och detta, i stället för de säkerheter som till följd härav måste återställas till beställaren och som kanske varit pantsatta för garantin, måste på sam-ma sätt som i det tidigare fallet erbjuda riksgäldskontoret säkerheter, som hänför sig till andra nybyggnadskontrakt. Av det anförda framgår att en garanti i praktiken kan komma att avse refinansiering av nybyggnadskre-diter hänförliga även till andra nybyggnadskontrakt än sådana som for-mellt endast kunde ifrågakomma för garantin. Detta konstaterande innebär inte att fullmäktige anser att garantiernas maximilöptid bör minskas. För-längningen av garantiernas löptid från ursprungligen tio år till femton år var även enligt fullmäktiges uppfattning klart motiverad av upplåningstek-niska skäl. Den längre löptiden var en förutsättning för varvens obliga-tionsupplåning.

Vissa problem sammanhänger med utfärdandet av garanti i utländsk va-luta. Möjligheten härtill infördes genom 1965 års riksdagsbeslut om stats-garantier till varven. I de bestämmelser om fartygskreditgarantier som Kungl. Maj:t utfärdade i anslutning till riksdagsbeslutet föreskrevs, att i

garantiåtagande skulle inrymmas en marginal för täckande av eventuella kursförlustrisker. Denna marginal bestämdes av riksgäldskontoret efter samråd med finansdepartementet till 20 %. År 1968 slopades emellertid föreskriften om en särskild kursriskmarginal vid utfärdande av garanti i utländsk valuta.

De garantiramar som vid skilda tidpunkter beslutas av riksdagen har vidare alltid avsett ett högsta belopp i kronor. En garanti i utländsk valuta måste således omräknas till kronor för att den skall kunna avräknas på garantiramen. Denna omräkning sker efter gällande säljkurs på den utländska valutans dag då garantin beslutas av fullmäktige. Om av någon anledning säljkursen i Sverige därefter stiger på denna valuta, kommer garantiåtagandet att avse ett högre belopp i kronor räknat än före kursändringen. Teoretiskt sett skulle således kunna inträffa att de totala garantiåtagandena i kronor räknat överstiger den garantiram som gäller enligt riksdagens beslut. Risken är dock i praktiken liten att detta skall inträffa, då ju garantiåtagandena minskar i takt med amorteringar på de garanterade lånen.

Svenska bankföreningen, Sveriges industriförbund och Sveriges varvsindustrieförening instämmer i kommitténs bedömning att en fortsatt ställig kreditgarantigivning är angelägen.

Refinansieringen av varvskrediterna

Om varvskommitténs förslag om en *ökad refinansiering på den svenska kreditmarknaden* har i första hand fullmäktige i riksbanken och riksgäldskontoret yttrat sig.

Riksbanksfullmäktige påpekar inledningsvis att det för varven beräknade totala lånebehovet för leveranser under de närmaste åren vida överstiger varvens upplåning under tidigare år och att skillnaden är så stor att en närmare analys framstår som ofrånkomlig för en mer definitiv bedömning av lånebehovet. Fullmäktige anför därefter följande. Genom ett ökat utnyttjande av den svenska kreditmarknaden skulle varven med nuvarande räntestruktur kunna upplåna medel till något lägre ränta. Enligt varvskommitténs mening borde inte endast kapitalmarknadsinstituterna utan även bankerna och främst affärsbankerna kunna bidra med ökade krediter till varven. Även om den av utredningen föreslagna upplåningsökningen icke förefaller orimligt stor i jämförelse med bankernas totala omslutning, måste en ökning av krediterna till varven te sig svår att realisera för bankerna i dagens läge med hänsyn till de snäva ramar, som för närvarande gäller för deras utlåning. En kreditexpansion för att tillgodose varvens kreditbehov skulle sannolikt kräva en total utlåningsökning som vore väsentligt större än den föreslagna ökningen i varvskrediterna för att bankerna spontant skulle tillgodose det sistnämnda kreditbehovet. En sådan kreditexpansion framstår för närvarande enligt fullmäktiges mening som näppeligen acceptabel vare sig ur inhemska eller externa stabilitetssynpunkter.

Läget på kapitalmarknaden är knappast annorlunda än för bankerna. Den totala tillgången på kredit är här i stort sett given av institutionella och andra förhållanden. Med den statliga upplåningen på marknaden bestämd utifrån löpande budgetunderskott och den nödvändiga restriktiviteten i kreditpolitiken och med bostadsfinansieringen avhängig av omfattningen av gällande bostadsbyggnadsprogram torde det vara oundvikligt att en krympning av kreditutbudet för att skapa utrymme för ökade krediter till varven i första hand måste gå ut över andra sektorer inom det privata näringslivet och kanske också kommunerna. Med hänsyn till det begränsade utrymme som för närvarande står dessa sektorer till buds, torde en sådan omläggning av kreditgivningen, även om den framstod som eftersträvansvärd, knappast kunna åstadkommas utan betydande anpassningssvårigheter.

Rådande begränsningar i varvens möjligheter att öka sin upplåning på den inhemska kreditmarknaden utesluter givetvis icke att ett på längre sikt växande kreditutbud torde komma även varven till del. Fullmäktige vill emellertid understryka att några garantier för en viss kredittilldelning icke kan ges. Några kreditpolitiska instrument för att påtvinga banker och andra kreditinstitut ökade varvskrediter finns icke och ett försök att detaljdirigera dessas kreditgivning efter dessa linjer skulle innebära ett väsentligt avsteg från nu tillämpade principer för kreditpolitiken. Hittills har riksbankens ingrepp i krediternas fördelning endast syftat till att tillgodose statens och bostadssektorns lånebehov, det förra som ett självklart led i den allmänna kreditpolitiken och det senare som en direkt följd av det ansvar som åvilar riksbanken för att de finansiella förutsättningarna för fullgörandet av bostadsbyggnadsprogrammet blir uppfyllda. Denna inriktning av kreditpolitiken har också avspeglats i utformningen av de existerande penningpolitiska instrumenten. Att låta flera sektorer än stat och bostäder i förväg in-teckna en del av utrymmet på kreditmarknaden vore enligt fullmäktige en farlig väg att beträda.

En omläggning av varvens kreditgivning skulle under förevarande omständigheter otvetydigt innebära en påfrestning på betalningsbalansen. Innan en markant förbättring inträtt i det nuvarande betalningsbalansläget kan enligt fullmäktiges mening en sådan utveckling icke accepteras utan måste, vid oförändrad politik i övrigt, mötas med ytterligare åtstramning för andra låntagare än varven på den inhemska kreditmarknaden. Denna utväg finns enligt fullmäktiges mening icke anledning att pröva. Under alla omständigheter kan det icke komma ifråga att avlyfta någon del av varvens redan utestående utländska skulder.

Liknande synpunkter framförs av *fullmäktige i riksgäldskontoret*. Med hänsyn till lånekostnaderna samt de kursför-lustrisker som är förknippade med en betydande upplåning utomlands är det en naturlig strävan från varvens sida i dagens läge att i största möjliga utsträckning refinansiera

sina varvskrediter på den svenska marknaden. Den reella svårigheten att uppnå en mera betydande omläggning av varvens refinansiering till den svenska marknaden ligger emellertid i att den svenska kapitalmarknaden och den svenska valutareserven redan i utgångsläget är otillräckliga. Så länge denna situation består måste därför varvskommitténs förslag i denna del vara svårt att realisera.

Riksrevisionsverket anför att huvudsyftet med den ökade refinansieringen i Sverige bör vara att täcka en ökad andel av varvens nettouplåningsbehov. Däremot kan det ifrågasättas om refinansieringen skall innebära att dyrare utländska krediter avlöses genom en ökad upplåning på den svenska marknaden. RRV förutsätter att man från statens sida bereds tillfälle att ingående följa den finansiella utvecklingen hos varven för att kunna medverka till att bereda varven erforderligt utrymme på kreditmarknaden enligt nys anförda riktlinjer.

Svenska försäkringsbolags riksförbund framhåller i denna fråga att en viss ytterligare överföring av varvens refinansiering till den svenska marknaden i och för sig skulle kunna vara riktig. En sådan överföring, som måste leda till att kreditbehoven på andra områden undanträngs i motsvarande omfattning, torde emellertid vara svår att få till stånd i det skärpta läge som råder på kreditmarknaden. I ett läge med restriktioner på kreditmarknaden synes även svårt att genomföra en princip om lämnande av förhandsbesked på sätt kommittén föreslagit. Därest kreditgivarna skall kunna följa bl. a. de rekommendationer som lämnats av riksbanken om prioritering av vissa placeringar, måste omfattningen av förhandslöften i stor utsträckning begränsas.

Bankinspektionen berör speciellt kommitténs förslag att banksektorn, främst affärsbankerna, framdeles borde ge ett ökat bidrag till lösandet av varvens refinansieringsproblem. I sammanhanget har kommittén åberopat att genom ändrad lagstiftning affärsbankerna nyligen givits möjligheter till viss medelfristig utlåning, något som bl. a. motiverats av behovet att refinansiera exportkrediter. Härtill anför inspektionen att det visserligen är riktigt att affärsbankerna numera fått avsevärt vidgade befogenheter att lämna bundna lån, men samtidigt bör beaktas att den åsyftade lagstiftningen rört frågan om möjligheterna att tidsbinda, inte att räntebinda krediter. I sistnämnda hänseende gäller liksom tidigare att någon direkt författningsmässig inskränkning inte finns. De facto har dock hittills räntebundna krediter i affärsbankerna endast förekommit i något enstaka fall, helt enkelt av det skälet att upplåningen i allt väsentligt sker till rörlig ränta. I den mån varven eftersträvar en refinansiering av sina kundkrediter till bunden ränta torde på grund av det anförda banksektorns möjligheter att medverka vara begränsade — i varje fall om bankerna själva inte bereds tillfälle att i motsvarande omfattning upplåna medel till fast ränta.

Enligt *kommerskollegiums* mening bör refinansieringen av varvens kre-

ditgivning kunna underlättas genom viss reformering av Svensk exportkredits verksamhet. Vidare anförs att handelskamrarna i Malmö och Göteborg har påtalat att kommittén icke föreslagit någon lösning beträffande refinansiering av krediter till svenska redare. Varvens svårigheter härvidlag anges ha bidragit till att de svenska redarna i betydande utsträckning lägger sina beställningar hos utländska varv. Kollegiet ifrågasätter om det inte bör undersökas huruvida de åtgärder staten kan komma att vidtaga för att underlätta refinansieringen av varvskrediterna också bör omfatta varvens krediter till inhemska redare.

Varvskommittén har även framlagt förslag om *vissa institutionella frågor*, i första hand berörande AB Svensk exportkredits funktion som mellanhandsinstitut.

Vad angår möjligheterna att kanalisera en del av varvens nuvarande utländska upplåning över Svensk exportkredit anför *fullmäktige i riksbanken* att förutsättningen för att arrangemanget skall te sig fördelaktigt ur varvens synpunkt naturligtvis är att Exportkredit kan uppnå bättre villkor för upplåningen utomlands än varven själva. Självfallet får man därvid förutsätta att Exportkredits utlåning görs i samma valuta som motsvarande upplåning. Fullmäktige har i och för sig intet att erinra mot att möjligheterna av en sådan överflyttning av den utländska upplåningen närmare undersökes. Det kan emellertid ifrågasättas om några fördelar kan uppnås med hänsyn till de inarbetade kreditkanaler som varven redan bör ha.

Riksrevisionsverket tillstyrker det förslag kommittén lagt fram om att AB Svensk exportkredit skall söka avlasta varven en del av dess utländska upplåning. Detta skulle åstadkommas genom att Svensk exportkredit själv lånar upp medel på den utländska marknaden för vidareutlåning till de svenska varven.

Likaledes understryker *Svenska metallindustriarbetareförebundet* behovet av att en viss förändring i AB Svensk exportkredits arbetssätt liksom en utökning av utlåningen från Svensk exportkredit kommer till stånd. Institutet borde eventuellt göras mera till ett aktivt instrument för att främja såväl varvsnäringen som andra exportnäringsar.

I likhet med varvskommittén anser *Svenska bankföreningen* att varven bör beredas ett något ökat utrymme för upplåning i Sverige främst genom AB Svensk exportkredit. Med hänsyn till intresset av att motverka en ansvällning av kapitalexporten finner bankföreningen det också väl värt att taga vara på kommitténs uppslag att SEK i sin tur skall finansiera sina varvskrediter med utländska lån.

I övrigt har främst de av de särskilda förslagen direkt berörda remissinstanserna yttrat sig. Sålunda har *AB Svensk exportkredit* (SEK) inskränkt sitt yttrande till de av kommitténs överväganden som direkt berör bolaget. Beträffande möjligheterna att överbrygga bristande synkronisering av löptiderna på upp- och utlåning konstaterar SEK att kommittén synes

ha tänkt sig att SEK, för vinnande av lägsta möjliga upplåningsränta, skulle låna på betydligt längre tid än den, som kan tillämpas på utlåningen eller, med andra ord, bortse från en eljest till undvikande av erfarenhetsmässigt uppkommande högre räntekostnad önskvärd synkronisering av upplåningen med utlåningen. Kompensation för den högre räntekostnaden anser kommittén att SEK skulle kunna skaffa sig genom kort återutlåning av inflytande amorteringar utöver utgående. Denna kommitténs uppfattning torde vara riktig endast under förutsättning att räntan på återutlåningen icke sjunker fram till den dag, då de återutlånade medlen skall användas för amortering å upplåningen. Det kan möjligen förmodas, att kommittén också grundar sin uppfattning på ett antagande, att den korta räntan som regel ligger högre än den långa. Ett sådant antagande finner SEK emellertid utgöra en bräcklig grund för den räntespekulation, som det erfarenhetsmässigt innebär att ge sig in på osynkroniserad upp- och utlåningsverksamhet. Det förtjänar framhållas, att SEK redan nu i viss utsträckning ikläder sig ränterisker därigenom, att SEK icke avböjer refinansiering av femårskrediter, fastän SEK nödgas göra motsvarande upplåning på åtta år. Överskjutande amorteringar används för lån till SEK:s ordinarie kunder. Att vidga SEK:s övertagande av ränterisker från undantag till regel synes knappast försvarligt utan en ökning av SEK:s räntemarginal, något som direkt skulle motverka varvens önskemål.

Kommittén föreslår även att SEK skulle låna i utlandet och med sålunda upplånade medel bereda varven ytterligare krediter. Det torde vara riktigt att SEK, givetvis under förutsättning av vederbörliga valutatillstånd, har formella möjligheter att låna utomlands. I likhet med vad praxis är i internationella kreditinstitut får man i så fall förutsätta, att SEK skulle vidarebefordra dessa i utlandet upptagna lån till sina kunder i Sverige i samma valuta som gällt för SEK:s utländska upplåning. SEK skulle därvid givetvis också betinga sig en räntemarginal. I dagens internationella ränteläge torde sådana transaktioner vara helt uteslutna till för SEK:s kunder intressanta räntor.

Kommittén har vidare berört frågan om förhandsbesked beträffande lån. Enligt kommitténs mening bör förhandsbesked om att medel kommer att finnas tillgängliga kunna ges inom ramen för den inhemska kreditvolym som kommitténs förslag omfattar. Ianspråktagande av kredit från SEK är beroende av i vad mån SEK har medel för kreditens utbetalande tillgängliga eller kan anskaffa sådana genom upplåning på kapitalmarknaden i mot behovet svarande omfattning och utformning. Så länge detta förhållande består är SEK:s möjligheter att lämna förhandsbesked i motsvarande mån begränsade.

SEK instämmer i kommitténs uppfattning, att en höjning av SEK:s upplåningsmultipel bör företagas, liksom i förslaget om jämställande vid beräkning av utlåningstaket av statens fartygskreditgaranti med exportkredit-

nämndens garanti. Jämväl svensk bankgaranti torde förtjäna ett sådant jämställande.

Bankinspektionen behandlar frågan om ändring av AB Svensk exportkredits upplåningsmultipel. I gällande bolagsordning för SEK stadgas bl. a. att bolaget äger upplåna medel eller ikläda sig garantiförpliktelser till ett sammanlagt belopp motsvarande summan av dels bolagets kassa och vissa banktillgodohavanden, dels 90 % av det nominella värdet av sådana bolagets fordringar som med avseende på politiska och kommersiella risker är säkerställda av exportkreditnämndens garanti, dels ock ett belopp motsvarande sex gånger bolagets eget kapital definierat på visst sätt.

På närmare angivna skäl har kommittén funnit en ökning av SEK:s verksamhetsbas önskvärd. Kommittén har därför övervägt om inte antingen aktiekapitalet eller upplåningsmultipeln i bolaget borde höjas. Under åberopande av att SEK belånar säkerheter vilka bl. a. är gångbara hos affärsbankerna har kommittén förordat det sistnämnda alternativet, närmare bestämt en multipelhöjning från nuvarande sex gånger till tio gånger det egna kapitalet. Samtidigt har kommittén föreslagit att formella förutsättningar skapas för att utlåning mot statlig garanti — i motsats till vad för närvarande är fallet — skall kunna ske utan att upplåningsrätten belastas.

Med anledning av dessa förslag anför bankinspektionen att en sex-gångerregel ursprungligen föreslogs med hänsyn till de risker som ansågs förbundna med karaktären av bolagets utlåning och till de normer som då reglerade upplåningsrätten i likartade institut. Enligt inspektionens uppfattning talar fortfarande åtskilliga skäl för en låg upplåningsmultipel i förevarande bolag. Sålunda har SEK:s utlåning i stor utsträckning kommit att koncentreras till ett mycket litet antal kredittagare. Även det förhållandet att en så konjunkturkänslig bransch som varvsindustrin dominerar bolagets utlåningssida manar till försiktighet.

För en låg upplåningsmultipel i SEK talar vidare att de säkerheter bolaget erhåller stundom kan vara svåra att bedöma både från ekonomiska och juridiska synpunkter. Vad särskilt beträffar fartygsinteckningar må endast nämnas de risker sjöpanträtter och utomlandsförsäljningar av fartygen kan utgöra.

Gentemot vad nu anförts kan emellertid invändas att det även finns starka skäl som talar för en höjning av upplåningsmultipeln i SEK. Därvid bör främst framhållas att bolaget under sin drygt sjuåriga verksamhet inte drabbats av några som helst förluster på utlåningen. Argument om en alltför stor koncentration av kreditgivning går i viss mån att bemöta med att bolaget inte bara kan hålla sig till de svenska exportörerna utan också regelmässigt som säkerhet erhåller accepter från vederbörande utländska kunder, varigenom givetvis riskspridningen ökar. En positiv och därtill betydelsefull faktor i sammanhanget är naturligtvis också att bakom

bolaget står både staten och — med några undantag — det samlade svenska affärsbanksväsendet. Ehuru det alltid är vanskligt att göra internationella jämförelser, talar i samma riktning att vissa institut med likartad verksamhet i Danmark och Norge har upplåningsmultiplar på tio gånger och däröver.

På grund av det anförda vill inspektionen inte motsätta sig att SEK:s upplåningsmultipel höjs från nuvarande sex gånger till föreslagna tio gånger bolagets eget kapital. Beträffande förslaget att formella förutsättningar bör skapas för att utlåning mot statlig garanti skall kunna ske utan att upplåningsrätten belastas, har inspektionen inte något att erinra mot att dylik utlåning jämföras med kreditgivning för vilken finns exportkreditnämndens garanti avseende politiska och kommersiella risker. I fråga om fordringar med statlig garanti skulle SEK alltså behöva ställa eget kapital för ett belopp motsvarande 10 % av nominella värdet.

Exportkreditnämnden (EKN) lämnar en redogörelse för EKN:s garantigivning avseende krediter vid export av fartyg och för i vad mån den av kommittén föreslagna utbyggnaden av varvens refinansieringsmöjligheter kan inverka på EKN:s garantigivning.

Inledningsvis framhåller EKN att de av EKN utfärdade exportkreditgarantierna avser att skapa möjligheter för de svenska exportörerna, t. ex. varven, att skydda sig vid kreditförsäljningar till utlandet mot riskerna för att köparna inte fullgör sina betalningsförpliktelser till följd av förhållanden som i huvudsak sammanhänger med importlandets eller köparens kreditvärdighet. Genom EKN-garantierna får exportörerna samtidigt ökade möjligheter att refinansiera sina sålunda försäkrade leverantörskrediter hos olika kreditinstitut. De speciella statliga kreditgarantierna, som administreras av riksgäldskontoret, utgör däremot direkt säkerhet för lån som de svenska varven upptager inom eller utom Sverige.

I förhållande till den totala svenska exporten av fartyg har EKN:s garantigivning avseende fartyg varit av marginell omfattning och huvudsakligen avsett affärer där särskilda politiska risker för affärernas genomförande kunnat anses föreligga.

Vid sin garantigivning avseende fartygsexport tillämpar EKN samma principer ifråga om garantiprocentsats (den procentuella andel av förlusten som EKN täcker) och premiesatser som gäller vid garantigivning för varuexport i allmänhet. Genom den överenskommelse om fartygskrediterna, som slutits mellan ett antal länder inom OECD:s ram och som gäller från den 1. 7. 1969, har normgivande regler för betalningsvillkoren vid statsunderstödd fartygsexport utformats. Dessa regler har EKN att tillämpa.

Sådana av kommittén föreslagna ökade speciella statliga fartygskreditgarantier som möjliggör för varven att direkt på den svenska eller utländska kapitalmarknaden erhålla refinansieringslån mot andraprioritetsinteck-

ningar i fartygen kan förmodas minska intresset för sådana av EKN utfärdade exportkreditgarantier som eljest skulle erfordras för att refinansiera varvens motsvarande leverantörskrediter. I samma riktning kan kommitténs förslag beträffande AB Svensk exportkredits upplåningsrätt komma att verka.

Forskningsstödet

Riksrevisionsverket anser i likhet med kommittén att ökade insatser på forskning och utveckling i största allmänhet kan främja utvecklingen inom varven. I detta sammanhang uttalar RRV att satsning på forskning och utveckling inte alltid kan förväntas vara en generell lösning för branscher där problem föreligger. RRV tillstyrker förslaget att styrelsen för teknisk utveckling inom ramen för det föreslagna stödet till varvsindustrin skall kunna bidra till bl. a. försäkringspremier för att täcka risker som är förknippade med att utrusta fartyg med t. ex. en ny typ av propeller eller motor.

Statskontoret stöder förslaget om ökad satsning på forskning och utveckling och anser att forskningsverksamheten i stor utsträckning bör bedrivas gemensamt för samtliga varvsföretag.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län finner utredningens förslag om forskningsstöd väl underbyggt, och framhåller att staten bör tillskjuta ett generöst bidrag för forsknings- och utvecklingsarbete. En lösning som enligt länsstyrelsens mening bör övervägas är att statsmakterna anvisar en ram för anslagens storlek under en tre- eller femårsperiod. Forskningsanslagen bör sedan kunna regleras med hänsyn till varvens årliga behov av medel för forskning. Den mycket snabba utveckling som kännetecknat de senaste årens varvsproduktion såväl vad beträffar fartygens storlek som även fartygens utrustning för specialtransporter etc. innebär att ökade krav ställs på varvens möjligheter att finna nya lösningar på olika tekniska problem.

Styrelsen för teknisk utveckling (STU) instämmer i betänkandets åsikter om betydelsen av en ökad satsning på skeppsteknisk FoU. Begreppet skeppsteknik måste, anför STU, här ses brett och med en stor kontaktyta mot transportsystemproblemen. Satsningen på teknisk FoU för varvsindustribranschen med underleverantörer bör således ske i kontakt med utvecklingsprogrammet för transportsektorn i dess helhet, sådant det kan komma att utformas av STU Transportforskningsnämnd.

Visst utrymme finns inom STU:s nuvarande budget för satsning på skeppsteknisk FoU. Utan ett snart tillskott av de i betänkandet föreslagna ytterligare FoU-medlen förslår dock inte STU:s tillgångar till någon "ökad satsning" utan endast till ett vidmakthållande av status quo.

Frågor kring det fortsatta stödet till varvsindustrins FoU-verksamhet från STU:s sida bereds nu i en Arbetsgrupp för svensk skeppsforskning.

Denna för programdiskussioner rörande i första hand det planerade kollektiva stödet, om vilket senare särskilda förhandlingsdelegationer får träffa avtal. Styrelsen instämmer i kommitténs åsikt att en ökande FoU-verksamhet så långt som möjligt bör repliera på redan befintliga resurser. Detta betraktelsesätt har av STU tillämpats redan i den hittillsvarande relativt begränsade satsningen.

Kommittén har diskuterat möjligheterna att teckna försäkringar i större assuransföretag för tekniska garantiåtaganden med svåröverskådliga ekonomiska konsekvenser för varven. Det föreslås, att STU bemyndigas bidra till kostnaderna för sådana förstärkningar. Styrelsen instämmer i kommitténs förslag på denna punkt, och ser kravet på försäkringsmässigt täckningsbara leveransgarantier bl. a. som ett incitament till effektivare marknadsföring av tekniska FoU-resultat.

Styrelsen utgår ifrån att de av kommittén föreslagna medlen på 50 milj. kr. fördelade på budgetåren 1970/71—1972/73 för stöd till forsknings- och utvecklingsarbete samt till bidrag till kostnader för försäkringar i samband med leveranser utrustade med nykonstruktioner snarast ställes till styrelsens förfogande. Detta anser styrelsen nödvändigt för att den skall kunna göra en effektiv insats.

Med hänsyn till sina erfarenheter under en följd av år instämmer *Stagens skeppsprovninganstalt* i att en omorganisation är motiverad vad gäller administrationen av den kollektiva forskningsverksamheten. Anstalten hänvisar till att den framhållit i sina petitaskrivelser för 1968/69 och 1969/70 att det existerande förfarandet visat sig administrativt tungrovt och bl. a. försvårat en rationell planering av skeppsprovninganstaltens kapacitet. Påtagliga nackdelar är onödiga administrationskostnader samt avsevärd tidsutdräkt under hanteringstiden, vilket medför att tekniska idéer och uppslag onödigtvis föråldras.

Varvskommittén anser att en klar åtskillnad bör göras mellan det organ — exempelvis en branschstiftelse — som för industrins del förhandlar med staten (STU) om avtal för gemensam finansiering av ett visst forskningsprogram och det organ som under de båda parternas huvudmannaskap genomför programmet. Skeppsprovninganstalten anser det vore felaktigt att skapa ytterligare organ endast för administrativa uppgifter. Anstalten vill i detta sammanhang framföra förslaget att tilldela skeppsprovninganstalten uppgiften att inom ett speciellt program inom programbudgeteringens ram fungera som administrativt organ för den kollektiva forskning till vilken statsverket lämnar bidrag. Ett sådant arrangemang skulle i huvudsak kunna genomföras inom skeppsprovninganstaltens nuvarande organisation.

I likhet med handelskammaren i Malmö tillstyrker *kommerskollegium* förslaget att styrelsen för teknisk utveckling tillförs ett så stort belopp att medelstilledningen till varvsindustrins forsknings- och utvecklingsverksam-

het under budgetåren 1970/71—1972/73 kan uppgå till sammanlagt 50 milj. kr. Kollegiet tillstyrker likaledes att styrelsen för teknisk utveckling be- myndigas att bidra till kostnader för försäkringar som tas i samband med leveranser utrustade med nykonstruktioner.

Sveriges industriförbund anmärker att bidrag till varvens forsknings- och utvecklingsarbete givetvis inte kan tillmätas någon betydelse då det gäller de kortsiktiga likviditetsproblemen men dock bör kunna medverka till att de svenska varvens förstarangsställning vad gäller tekniskt kunnande kan vidmakthållas.

Sveriges redareförening ser som ett positivt inslag i utredningen den förståelse och det intresse för forskning och utvecklingsarbete, som kommittén ådagalagt. De svenska varvens insikter om forskningens betydelse har under flera år delvis motverkat belastningen av internationellt sett ogynnsamma villkor för refinansiering av krediter. Rederinäringens intresse inom detta område framgår också av dess medverkan i SSF. Kommittén anför beträffande detta institut, att formerna för dess verksamhet bör ses över. Detta förslag preciseras icke närmare och redareföreningen har därför svårt att taga ställning till förslaget. En ökad medelstilldelning till SSF skulle dock, enligt föreningens uppfattning, utan tvekan möjliggöra ökade insatser.

Sveriges varvsindustriförening anför att den kollektiva forskningen vid SSF enligt varvens bedömande bedrivs på ett tillfredsställande sätt och att dess omfattning under de senaste åren har varit i ständigt växande. SSF står i nära kontakt med avnämarentressena och den genomför sina forskningsuppgifter rationellt och med anlitan- de av befintliga forskningsinstitutioner, varv och rederier såväl som med egen personal.

SSF utarbetar ett för varv och rederier samordnat program för forskning och utveckling och utför därvid angelägenhetsgradering och lönsamhetsbedömning samt en teknisk, ekonomisk och tidsmässig planering. Villkoren för uppdrag, som förläggs utanför SSF, regleras genom skriftliga avtal. Med hänsyn till de stora värden som innesluts eller eljest engageras i uppdragen, t. ex. fullskaleprov i fartyg under drift, krävs en ingående kän- nedom om projektet och en kvalificerad medverkan från SSF:s sida. SSF handlägger alltså den samordning som är nödvändig mellan i projektet deltagande företag och institutioner. F. n. utgör de sålunda utlagda arbetena genomsnittligt omkring 70 % av den totala volymen av det skeppstekniska forsknings- och utvecklingsarbetet. Återstående 30 % täcker SSF genom forskning med egen personal.

Om det befinns önskvärt att ytterligare samordna skeppsforskningen inom landet har SSF de administrativa resurserna att påtaga sig denna funktion.

Erfarenheterna från de senaste årens verksamhet vid SSF visar önskvärdheten av att det statliga bidraget i likhet med stiftarnas får formen av icke projektbundna anslag, rullande över förslagsvis en treårsperiod, med redo-

visningsskyldighet i efterhand. Varvsindustriföreningen understryker detta önskemål men finner det inte vara motiverat att för den skull ändra på organisationsformen för den nuvarande stiftelsen.

Det statliga anslaget till den kollektiva forskningen, vars storlek antytt till 1,5 milj. kr. per år motsvarar något mindre än hälften av den omslutning, som SSF för närvarande har exklusivt anslag för större utvecklingsarbeten. Med hänsyn till önskvärd fortsatt utveckling av SSF bör det föreslagna grundanslaget successivt kunna höjas bl. a. för att möta automatiska kostnadsstegringar. Det förutsätts dessutom, att SSF liksom hittills efter ansökan hos STU kan påräkna anslag för större speciella forskningsprojekt av den typ, som hittills beviljats från malmfonden.

Föreningen delar utredningens uppfattning, att den varvsindustriella (den de enskilda varven bedriver) forskningen bör bedrivas med minst samma intensitet och omfattning som hittills, för att varvsnäringen därigenom skall kunna bibehålla sin konkurrenskraft och sin tekniska framförhållning gentemot utlandet. Till skillnad från den kollektiva forskningen utgörs nämligen en betydande del av den varvsindustriella forskningen av produktionsforskning och datasystemutveckling, en typ av forskning som bör bedrivas i omedelbar anslutning till den egentliga varvsverksamheten. Även om de enskilda varven drivs som självständiga produktionsenheter, så bedrivs flera sådana utvecklingsarbeten i samverkan mellan två eller flera varv, t. ex. den fortsatta utvecklingen av det s. k. Styrbjörnsprojektet. Härjämte består den varvsindustriella forskningsinsatsen av utvecklandet av nya fartygstyper med större eller mindre innovationsgrad, som antingen inte leder till förverkligande eller innebär extraordinär projekteringsinsats av en sådan storlek, att hela kostnaden härför inte täcks av det pris man kan få ut för ifrågavarande fartyg.

De i utredningen ifrågasatta beloppen för den varvsindustriella forskningen, utöver de för den kollektiva forskningen avsedda medlen, täcker inte varvens nuvarande kostnader. De föreslagna medlen beräknas inte komma att täcka mer än hälften av de faktiska kostnader, som samtliga till varvsindustriföreningen anslutna varv förutses få under ifrågavarande treårsperiod. Med hänsyn till den teknologiska utvecklingen och det ständiga kravet på förbättrad produktivitet och därmed inbesparande av arbetskraft vore det dessutom inte orimligt, om man förutsåge en successiv ökning av denna insats.

Då i detta avsnitt berörda forskningsmedel är avsedda att bidra till för den fortlöpande tekniska utvecklingen nödvändiga allmänna kostnader för varven, borde de ej behöva bli föremål för projektbunden förhandsprövning av STU på sätt, som gäller för annat forskningsstöd. Under förutsättning att den föreslagna varvsdelegationen kommer till stånd bör medlen fördelas efter dennas rekommendation.

I utredningen föreslås möjligheter att utöver medel för kollektiv och all-

män varvsindustriell forskning även stöd för speciella forskningsprojekt skall kunna ifrågakomma. Häri skulle enligt varvskommitténs förslag kostnader för innovationsgarantier kunna ingå. Varvsindustriföreningen hälsar detta förslag med stor tillfredsställelse, då erfarenhetsmässigt sådana situationer kan uppkomma, att väsentliga bidrag eller garantiåtaganden blir en nödvändig förutsättning för igångsättandet av speciella projekt.

Svenska arbetsgivareföreningen (SAF), *Svenska bankföreningen* och *Sveriges akademikers centralorganisation (SACO)* ansluter sig till vad varvskommittén anför i fråga om forskningsstödet till varvsindustrin.

Övrigt

Statskontoret anför angående *samverkan mellan varven* att varven redan nu bör vidta konkreta åtgärder för att förbereda ett samgående till på sikt möjligen ett enda svenskt varvsföretag. Denna strukturomvandling bör handläggas av ett fristående samarbetsorgan vari ingår representanter för berörda samhällsorgan.

De strategiska funktionerna för långsiktsplanering, teknisk utveckling, marknadsföring och finansiering torde kräva ett samarbete mellan varven.

Den långsiktiga investeringsplaneringen kräver en betydande försiktighet. Varvskommittén finner det vara en öppen fråga om en framtida svensk varvskapacitet skall vara av nuvarande eller möjligen mindre omfattning. Statskontoret anser att frågan om en förändring av varvens kapacitet bäst torde kunna handläggas inom ramen för en enda organisation.

Sveriges varvsindustriförening anför angående *varvsdelegationen* att för subventionsdelen av räntekompensationen, motsvarande ett årligt belopp om 75 milj. kr., varven är beredda att acceptera en ordning som innebär insyn från samhällets sida i avsikt att ge samhället möjlighet att ta del av hur dessa medel används inom företagen. Föreningen utgår härvid ifrån att medlen uteslutande kommer till användning för konstruktiva åtgärder syftande till en räntabilitetsförbättring. Som instrument för denna insyn föreslås en fristående varvsdelegation i enlighet med varvskommitténs rekommendation. Delegationen bör vara sammansatt av lika antal representanter för staten och varven, eventuellt med en opartisk ordförande. Varvsdelegationen bör lämpligen också kunna fungera som remissinstans för styrelsen för teknisk utveckling (STU) vid fördelning av forskningsstöd till de enskilda varven.

Sveriges verkstadsförening anför angående *hyresarbetskraften* att varvskommittén förordat en avveckling av varvens inhyrning av arbetskraft. Föreningen finner det synnerligen angeläget att denna målsättning realiseras. Den betonar emellertid, att inhyrningsverksamheten måste bedömas på ett mera nyanserat sätt än som skett i kommitténs betänkande. Varven har traditionellt för rena entreprenadarbeten, exempelvis klassningsarbeten,

använt sig av utomstående arbetskraft, och denna ordning måste bestå. Avvecklingen bör sålunda avse övriga förekommande arbeten — d. v. s. sådana arbeten som normalt utförs av varvens egen personal. Detta förutsätter en samverkan mellan alla berörda parter, varvid inte minst anvisning och utbildning av erforderlig arbetskraft måste baseras på en vidgad insats från myndigheternas sida. I sammanhanget bör även övervägas möjligheterna att skapa en för varven gemensam "arbetskraftspool", vilken skulle kunna utnyttjas för att överbrygga de erfarenhetsmässigt återkommande sysselsättningsfluktuationerna hos varven. En sådan samverkan måste dock bygga på ett frivilligt deltagande från de olika företagens sida.

Arbetsmarknadsstyrelsen anför angående *hyresarbetskraften* att styrelsen vid ett flertal tillfällen klart tagit avstånd från detta system och sökt vidtaga åtgärder mot denna form av arbetskraftsrekrytering, vilka dock hittills visat sig otillräckliga. Styrelsen framhåller därför med skärpa behovet av kraftfullare åtgärder för att komma till rätta med nuvarande missförhållanden.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län anför angående *hyresarbetskraften* att länsarbetsnämnden i sitt yttrande tar upp frågan om avvecklingen av denna arbetskraft och därvid framhåller bland annat följande. En förutsättning för att en sådan avveckling skall lyckas torde vara dels en intim samverkan mellan samtliga berörda varvsföretag, dels en samverkan mellan dessa företag och vederbörande fackförbund. Länsstyrelsen instämmer i dessa synpunkter och understryker att en avveckling av denna arbetskraft bör ske snarast. På regional nivå medför självfallet systemet med hyrarbetskraft en höjning av den allmänna lönenivån vilket är till skada för regionens näringsliv i stort.

Tjänstemännens centralorganisation (TCO) anför angående *hyresarbetskraften* att enligt TCO:s uppfattning måste avvecklingen av inhyrningssystemet vara en åtgärd av hög angelägenhetsgrad. TCO förutsätter att, om inte varven själva i samarbete med berörda personalgrupper vidtar åtgärder för att avveckla systemet, statsmakterna med hjälp av lagstiftning förhindrar denna verksamhet. TCO vill i detta sammanhang erinra om att privat utyrningsverksamhet är förbjuden enligt lagen av den 18.4.1935 om arbetsförmedling. Skulle lagen inte vara tillräcklig i sin nuvarande utformning för att förhindra utyrningsverksamheten förutsätter TCO att den utredning som för närvarande ser över lagen avlämnar sitt betänkande i denna del snarast möjligt.

Sveriges arbetsledareförbund (SALF) anför angående *hyresarbetskraften* att enligt SALF:s uppfattning detta är ett mycket komplicerat problem som kan ses ur många aspekter. SALF är helt införstådd med att varven är beroende av att ha tillgång till en flexibel arbetskraft. SALF vill dock understryka att formerna för hur i dag den flexibla arbetskraften verkar icke är tillfredsställande. Man måste här söka sig in på helt nya vägar.

Statens lånenämnd för den mindre skeppsfarten påminner om det stöd, som under åren 1958—1960 lämnades de mindre varven för att trygga systerställningen. Det skedde bl. a. genom att lånefonden förstärktes, så att nämnden i betydligt större utsträckning kunde lämna lån för bygge av fartyg vid svenska mindre varv. Det skedde i samverkan med arbetsmarknadsstyrelsen. Lånen lämnades till eller överfördes till redare. Initiativet till stödet togs av arbetsmarknadsstyrelsen och förslag härom förelades riksdagen i prop. 1959: 40. Såvitt nämnden kunnat finna utgjorde stödet en god hjälp för de mindre varven. Det tycks nämnden som om dessa varv var mer betjänta av stöd i denna form under lågkonjunktur än av räntesubvention under högkonjunktur.

Departementschefen

För hela den europeiska varvsindustrin har 1960-talet varit ett decennium av ekonomiska svårigheter med starka inslag av kris. Varvsindustrin har inte kommit i åtnjutande av de gynnsamma konjukturer som, särskilt för manufaktureringens industrierna, tämligen allmänt gällt i industriländerna. Till en del beror detta på faktorer utanför branschen av oförutserbar och politisk karaktär. De båda Suezkriserna åren 1956 och 1967 medförde sålunda häftiga momentana störningar och betydande efterverkningar på både fartygs- och fraktmarknaderna. Avgörande för styrkan och varaktigheten i den europeiska varvsindustrins svårigheter synes emellertid ha varit förändringar av strukturellt slag på både utbuds- och efterfrågesidan. På utbudssidan har den dominerande förändringen varit Japans inträde i stor skala på världsmarknaden med ny, modern varvskapacitet och den prisledande ställning, som de japanska varven tidigt förvärvade beträffande stora tank- och bulkfartyg. På efterfrågesidan har den snabba tekniska omvandling som karakteriserat sjöfarten styrt efterfrågan mot nya fartygstyper och fartygsstorlekar, vilka flertalet av de traditionella tillverkarna inte kunnat eller varit beredda att leverera. Samtidigt som de europeiska varven utsatts för ett hårt pristryck, har de sålunda ställts inför svåra omställningsproblem.

Mätt efter bruttotonnaget av sjösatta fartyg har den svenska varvsindustrin länge intagit andra eller tredje plats i världsstatistiken. Den har självklart därigenom inte undgått påverkan av de förändrade villkoren för fartygsproduktionen. Chefen för finansdepartementet lämnade i prop. 1963: 28 och 1965: 46 redogörelser för situationen inom svensk varvsindustri. Själv har jag vid två tillfällen under de senaste åren (prop. 1968: 119 och 1969: 74) redogjort för den fortsatta utvecklingen och för de åtgärder som denna utveckling föranlett från statsmakternas sida. Därvid redovisade jag bl. a. att Sveriges varvsindustriförening i skrivelse till chefen för finansde-

partementet den 25 maj 1967 aktualiserat 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, och föreningen anhöll om åtgärder som kunde 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”. Jag redogjorde vid dessa tillfällen även för de utredningar och överläggningar som upptagits av de fyra sakkunniga som jag med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 30 juni 1967 tillkallade.

De sakkunniga har den 2 februari 1970 avlämnat sitt betänkande, för vilket jag närmare redogjort i det föregående. Innan jag tar upp de sakkunnigas förslag till behandling vill jag i korthet uppehålla mig vid några principiella synpunkter som frågan om stöd till varvsindustrin aktualiserar.

De yrkanden och förslag som föreligger om ett omfattande stöd åt varvsindustrin måste bedömas med utgångspunkt från grundläggande näringspolitiska värderingar. En väsentlig förutsättning för bevarad framstegstakt — och därmed långsiktig trygghet för de anställda — är att vårt näringsliv fortlöpande ställer om till nya livskraftiga och expanderande industrigrenar. Av samma karaktär, och inte mindre viktig, är den anpassning av struktur, produkter och produktionsmetoder till ändrade efterfrågeförhållanden, ny teknik etc., som måste ske inom de traditionella industibranscherna för bibehållande av konkurrenskraften. Om därvid en viss bransch som helhet är expanderande, stagnerande eller rent av minskande är i sig självt från ekonomisk synpunkt utan betydelse. Avgörande är om produktionsresurserna ger större samhällsekonomiskt utbyte vid aktuell användning än vid bästa alternativa användning.

Det är sålunda nödvändigt att näringspolitiken i hög grad inriktas på att stimulera utvecklingen av de industrigrenar som kan anses ha goda förutsättningar vid de svenska produktionsvillkoren. Ett första krav är då att inte genom åtgärder på andra fält, t. ex. genom tullar och handelsrestriktioner, binda produktionsresurser i mindre lönsamma näringsgrenar. Särskilda skäl, exempelvis beredskaps- och lokaliseringsskäl, kan föreligga i enskilda fall, och takten i omställningen kan behöva modereras med hänsyn till dess sociala och ekonomiska konsekvenser. I övrigt bör det vara en grundsats i svensk näringspolitik att bestående olikheter i produktionsförutsättningarna här i landet i förhållande till andra länder inte skall utjämnas genom stödåtgärder. Det är i dessa sammanhang en primär näringspolitisk uppgift för staten att hävda samhällsekonomiska synpunkter gentemot partsintressen.

Näringspolitiken har också direkta uppgifter vad beträffar omställningen inom slagnerade näringsgrenar, där man dock som regel finner stora skill-

nader mellan enskilda företags konkurrensförmåga. Erfarenhetsmässigt går ofta dålig lönsamhet i par med bristande förmåga och resurser till omställning. I sådana fall kan branschstimulerande, i tiden begränsade, åtgärder vara berättigade. Exempel härpå utgör det stimulansprogram beträffande textil- och konfektionsindustrin som förelagts årets riksdag.

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.

Jag finner det tillfredställande att ställningstagande till varvsproblemen kan ske på grundval av det omfattande material som varvskommittén framlagt. I likhet med remissinstanserna kan jag i allt väsentligt ansluta mig till kommitténs bedömning av varvsläget och till dess uttalande om att starka samhällsekonomiska och sociala skäl föreligger att under en övergångstid stödja varvsindustrin. Jag noterar att meningsskillnader om vilka medel som bör användas inte grundas på att varvsindustrins situation och utsikter uppfattas på olika sätt av de berörda.

Innan jag tar upp till behandling de konkreta förslag som varvskommittén framlagt, finner jag anledning behandla den principiella frågan om varvsstödet utformning.

Varvsstödet utformning

Som förut redovisats avvisar varvskommittén generella räntesubventioner eftersom den funnit att denna stödform inte utgör en ändamålsenlig lösning i den nuvarande situationen och med det utvecklingsperspektiv kommittén lagt till grund för sin bedömning. Kommittén förordar ett selektivt stöd och rekommenderar att staten tar upp överläggningar med de enskilda varv för vilka problem kan väntas uppstå. Överläggningarna bör enligt kommittén syfta till att klarlägga förutsättningarna för den fortsatta verksamheten och skapa betingelser för att driften skall uppehållas. Vissa kapitaltillskott kan därvid enligt kommitténs mening utgöra en samhällsekonomiskt motiverad insats.

Det framgår av remissvaren att det stora flertalet remissinstanser, som yttrat sig i frågan, understryker att generella statliga räntesubventioner till de svenska varven skulle ha samhällsekonomiskt betänkliga konsekvenser. Denna ståndpunkt intas av bl. a. fullmäktige i riksbanken, riksrevisionsverket, Svenska arbetsgivareföreningen, Sveriges industriförbund, Lands-

organisationen, Svenska metallindustriarbetareförbundet och Tjänstemännens centralorganisation. Förutom varvsindustrins egen organisation har sålunda endast Svenska bankföreningen klart förordat ett generellt räntesubventionssystem, som utjämnar skillnaden mellan den gängse räntan för fartygskrediter och marknadsräntan för refinansieringen. Några instanser — däribland industriförbundet och arbetsgivareföreningen — förordar ett mellanalternativ, enligt vilket refinansiering bör möjliggöras till gällande obligationsränta på den svenska kapitalmarknaden.

Varvsindustriföreningen har i sitt remissvar framlagt ett principförslag till lösning av finansieringsproblemen som grundas på ett fartygsfinansieringsinstitut med inbyggt ränteutjämningsstöd. Förslaget utgör en precisering av föreningens tidigare yrkande. Enligt föreningens nu presenterade kalkyl uppgår den ifrågavarande räntemarginalen till cirka 180 milj. kr. per år och ökar successivt till 210 milj. kr. per år. Därvid har räknats på den nybyggnadsverksamhet som orderstocken indikerar under de närmaste åren och ett antaget bestående ränteläge av $9\frac{1}{2}\%$. Av beloppet betecknas 75 milj. kr. — motsvarande skillnaden mellan kontraktsräntan 6% och den svenska obligationsräntan $7\frac{1}{2}\%$ — såsom en räntesubvention och resterande belopp såsom en samhällsekonomisk merkostnad. Sistnämnda kostnad anses betingad av hänsyn till valutabalansen.

Varvsindustriföreningens beräkningar skiljer sig från varvskommitténs bl. a. beroende på olika beräkningsmetoder. Oavsett beräkningsmetod krävs uppenbarligen betydande belopp för att åstadkomma ifrågavarande ränteutjämnning. Hela det av föreningen beräknade beloppet 210 milj. kr. per år utgör en kostnad som belastar den svenska ekonomin. Varvsindustriföreningen anser att hela detta belopp bör avlyftas från varven, varigenom dessa skulle jämföras med sina utländska konkurrenter. I det nyssnämnda mellanalternativet, som anvisas av bl. a. industriförbundet, avlyfts 135 milj. kr. per år, varigenom varven skulle anses få samma villkor på kreditmarknaden som andra näringsgrenar.

Den nyss citerade uppfattningen att varven likställs med andra näringsgrenar om de får refinansiera sig till svensk obligationsränta kan jag inte dela. Som påpekats av industriförbundet har varvsindustrin blivit en mycket "kapitaltung" industri genom den omfattande handelskreditgivningen. Upplåning till obligationsränta är inte en möjlighet som står till buds för andra företag annat än i starkt begränsad omfattning. Företagen får regelmässigt utnyttja ett flertal kapitalkällor, varav flera ställer sig dyrare, ofta avsevärt dyrare, än den svenska obligationsmarknaden. Den av industriförbundet anvisade lösningen skulle sålunda innebära en klar förmånsställning för varvsindustrin jämfört med övrig industri.

Vad gäller jämförelsen med varvsstödet i andra länder finner jag anledning framhålla att den samhällsekonomiska kalkylen i dessa länder kan vara en helt annan än den svenska. Det framgår av varvskommitténs re-

dovisningar att den japanska subventioneringen av fartygsbyggandet i hög grad motiveras av Japans intresse av att utveckla den egna handelsflottan och att uppnå låga fraktkostnader för sin stora råvaruimport. I exempelvis Frankrike och Storbritannien har lokaliseringspolitiska hänsyn ingått i den samhällsekonomiska kalkylen. Till varvsstödet har dessutom vanligen knutits villkor om rationaliseringar och struktumställningar.

Det kan även finnas skäl att ställa det öppna eller dolda subventionsbeloppet i relation till den totala samhällsekonomin storlek. Storbritanniens fartygsproduktion är något mindre och Frankrikes väsentligt mindre än Sveriges. Även kostnaden för att refinansiera fartygskrediterna till kontrakt ränta borde därför beloppsmässigt bli mindre i dessa länder än i Sverige. Men mätt med bruttonationalprodukten är den totala samhällsekonomin som har att bära denna kostnad 4 à 5 gånger så stor i de nämnda länderna. Redan jämförelser av detta schematiska slag visar att de samhällsekonomiska förutsättningarna för ett varvsstöd av nämnda storleksordning är annorlunda i Sverige än i flertalet andra stora varvsländer.

Varvskommitténs slutsats är att hänsyn till valutabalansen och till den direkta och indirekta sysselsättningen motiverar en samhällsekonomisk insats för att under en övergångsperiod uppehålla driften vid varven. Till denna bedömning har anslutit sig bl. a. riksbanksfullmäktige, landsorganisationen och arbetsmarknadsstyrelsen. Jag är på dessa punkter av samma mening som varvskommittén och de nämnda remissinstanserna. Däremot instämmer jag inte i varvsindustriföreningens uppfattning att det av föreningen föreslagna stödet kan skiljas i två delar, varav en del inte skall betraktas som ett stöd till varvsindustrin.

Varvskommittén anser att hänsyn skall tagas till stödbehovet vid det enskilda varvet, och anför att detta är större för vissa varv än för andra. Enligt kommitténs mening skulle ett generellt stöd som anpassas till behovet hos de mest utsatta varven kunna föra till en expansion av varvsproduktionen som i nuvarande perspektiv framstår som samhällsekonomiskt olämplig. Samma bedömning görs av flera remissinstanser. Några remissinstanser — bl. a. arbetsgivareföreningen och industriförbundet — har däremot framhållit vikten av att stödet ges en generell karaktär så att snedvridning av konkurrensen mellan företagen undviks.

Jag delar uppfattningen att konkurrensen inom en bransch inte bör snedvridas genom statliga stödåtgärder. Jag vill dock framhålla att genom att varven arbetar på en utpräglad internationell marknad ett stöd på kort sikt till ett enskilt varvsföretag kommer att ha begränsade återverkningar på de andra svenska varven. Vid en inkomstöverföring av den storleksordning som det kan bli fråga om för varvsindustrin kan jag inte underlåta att ta hänsyn till skillnader i det föreliggande stödbehovet. Det är här också fråga om ett så litet antal företag att detta rent praktiskt sett är möjligt. Ett tidsbegränsat statligt stöd anpassat till ett konstaterat stödbehov hos varv som be-

finner sig i svårigheter torde inte behöva föranleda någon inte önskad expansion. Jag delar varvskommitténs uppfattning att det är av särskild vikt att stödet inte ger incitament till investeringar som ökar varvsindustrins totala kapacitet. Förutsättningarna för att åstadkomma detta i ett system med generella räntesubventioner bedömer jag som mycket begränsade. Jag ansluter mig härvidlag till kommittén som avvisar generella räntesubventioner och förordar selektiva stödåtgärder. Förberedelser för eventuella sådana åtgärder pågår inom industridepartementet.

I detta sammanhang vill jag ta upp vad som anförts av bl. a. kommerskollegium om att det erfordras ett kraftfullt ingripande i själva kärnfrågan, nämligen det förhållandet att regeringarna ingriper med stöd åt varvsindustrin. Jag delar helt den uttryckta meningen att kraftiga förhandlingsinsatser bör göras för att revidera OECD-överenskommelsen av år 1969 i syfte att ytterligare minska snedvridningen av varvsindustrins konkurrensförhållanden. Det finns enligt min mening utsikter att till följd av det senaste årets ränteutveckling höja den överenskomna kontraktsräntan på 6 %. Jag kan anmäla att förberedelser för förhandlingar härom har igångsatts inom industridepartementet.

Till sist vill jag beträffande varvsstödet allmänna utformning framhålla att jag — i enlighet med de allmänna näringspolitiska principer som förut redovisats — finner det angeläget att ett statligt stöd åt varven inte motverkar utan tvärtom befördrar en sådan anpassning av varvsindustrins struktur att dess konkurrenskraft förbättras. Jag ansluter mig härvid till varvskommitténs bedömning att en ökad samverkan och koncentration är önskvärd främst av det skälet att effektivare insatser blir möjliga beträffande varvens strategiska funktioner, såsom långtidsplanering, teknisk utveckling, marknadsföring och finansiering.

Jag övergår nu till att behandla varvskommitténs förslag om generella åtgärder av mera långsiktig natur. Varvskommittén ser dessa förslag som en etapp på vägen mot mera långsiktigt konstruktiva lösningar för varvsindustrin.

Fartygskreditgarantier

Beslut om fartygskreditgarantier har som jag förut anfört fattats av riksdagen vid fyra tillfällen sedan år 1963, senast 1969. Kreditgarantier som stöd för varvens upplåning har därmed getts till ett belopp av sammanlagt 2 200 milj. kr. Vid utgången av 1969 hade garantier utställts av riksgäldsfullmäktige till ett sammanlagt belopp av 1 357 milj. kr. Enligt vad varvskommittén anfört är redan meddelade garantier utnyttjade eller praktiskt taget helt täckta av order som tagits före utgången av 1969. För ordertagning under åren 1970—1971 föreslår kommittén nya kreditgarantier till ett belopp

om totalt 1 miljard kr. Kommittén har beräknat behovet med hänsyn tagen till andraprioritetsslånens omfattning vid nuvarande produktionsvolym.

Remissinstanserna har tillstyrkt att fortsatta kreditgarantier ges och be- styrkt att garantierna utgör ett reellt stöd för varvens upplåning. Särskilt har jag noterat riksgäldsfullmäktiges mening att erfarenheterna av kredit- garantisystemet får anses vara övervägande goda. Några förluster för stats- verket i samband med garantigivningen har hittills inte uppkommit. Jag finner det också tillfredsställande att vissa uppkomna problem och tolk- ningsfrågor har kunnat lösas på sätt som riksgäldsfullmäktige redogjort för.

Beträffande det föreslagna garantibeloppets storlek har länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län anfört, att detsamma förefaller vara väl lågt med hänsyn till nuvarande produktionsvolym och stigande kostnadsutveckling. Mot bakgrund av vad jag förut sagt och flera remissinstanser understrukit om att stödåtgärder inte bör medverka till en ökning av den totala produ- ktionsvolymen inom varvsindustrin, finner jag det emellertid riktigt att viss restriktivitet visas vid tillmätning av garantibeloppets storlek. Det är också angeläget att incitamenten för varven att ta kontantkontrakt i nuvarande läge inte försvagas. Jag anser mig därför böra tillstyrka att varven får till- gång till nya fartygskreditgarantier till det föreslagna beloppet om sam- manlagt 1 miljard kr. för ordertagning under åren 1970 och 1971.

De nya garantierna bör avse dels varvens per den 31 mars 1970 utelöpan- de nybyggnadskrediter samt krediter hänförliga till varvens vid samma tid- punkt ineliggande orderstock, dels krediter hänförliga till nybyggnads- kontrakt som tecknas under återstående delen av år 1970 samt under år 1971. Beträffande krediterna bör vidare gälla att kredittid och kreditandel skall stå i överensstämmelse med den internationella överenskommelse som träffats inom OECD under år 1969 om statligt exportkreditstöd. Garantierna bör som regel användas som säkerhet för andraprioritetsslån. De bör kunna utställas i utländsk valuta.

De generella fartygskreditgarantierna varom 1963, 1965, 1968 och 1969 års riksdagar beslutat, bör i den mån de ännu inte tagits i anspråk få ut- nyttjas under samma betingelser som de nya garantierna.

Det ankommer på Kungl. Maj:t att meddela erforderliga föreskrifter be- träffande garantierna och att fördela dessa.

Jag vill liksom i prop. 1969: 74 understryka att tillämpningen av föreslag- na svenska stödåtgärder självfallet bör anpassas efter innehållet i de nya internationella överenskommelser om begränsning av stöd till varvsindu- strin som kan komma att träffas.

Refinansiering av varvskrediterna

Genom att en ökande och nu dominerande del av varvens försäljning under 1960-talet kommit att ske mot långa kreditkontrakt, har de finansieringsanspråk som ställts på varven växt vida utöver ramen för de egna resurserna. En omfattande refinansiering har blivit erforderlig, som främst kommit att ske på utländska kreditmarknader. Upplåning i utlandet var tidigare, som riksbanksfullmäktige påpekat, en fördel för varven i förhållande till andra låntagare. Utvecklingen under senare tid på kreditmarknaderna har förändrat bilden. Genom ett ökat utnyttjande av den svenska kreditmarknaden skulle varven med nuvarande räntestruktur kunna upplåna medel mot en något lägre ränta.

Som jag förut anfört har varvskommittén funnit det angeläget att varvens refinansiering ordnas på ett fastare och mindre riskfyllt sätt än genom den nu förekommande kortfristiga upplåningen i utlandet. Med hänsyn härtill och till den minskning i upplåningskostnaderna som skulle erhållas föreslår kommittén, att efter en viss upptrappning under år 1970 ett med cirka 200 milj. kr. per år utökat utrymme skall ges åt varvsindustrin under åren 1971 och 1972.

Remissinstanserna har framhållit att den föreslagna omläggningen innebär en påfrestning på betalningsbalansen och i den rådande kreditsituationen en besvärande belastning på kreditmarknaden. Sålunda har riksbanksfullmäktige anfört, att en omläggning inte kan accepteras, innan en markant förbättring inträtt i det nuvarande betalningsbalansläget. Omläggningen måste, vid oförändrad politik i övrigt, mötas med ytterligare åstramning för andra låntagare än varven på den inhemska kreditmarknaden. Rådande begränsningar utesluter givetvis inte att ett på längre sikt växande kreditutbud kan komma varven till del även om några garantier för en viss kredittilldelning inte nu kan ges.

Jag vill först lämna en kommentar till beräkningen av varvens upplåningsbehov. Det är uppenbart att varje sådan beräkning, som inte kan grundas på detaljerade finansieringsbalanser för enskilda varv, är förenad med betydande osäkerhet utöver den som framtida marknadsförändringar innebär. Till osäkerhetsmomenten hör ändrad andel kontantkontrakt och förhandsamorteringar. Jag vill emellertid framhålla att tillgängligt material visar på en betydande grad av automatik i upplåningsbehovets ökning som följd av de under 1960-talet förlängda kredittiderna. Därtill kommer effekten av den i förhållande till jämförelseperioden minskade självfinansieringsförmågan, den ökade produktionsvolymen och den betydande prisökning som skett efter år 1968. Det råder sålunda ringa tvekan om att varvsindustrins nettoupplåningsbehov kommer att öka under de närmaste åren.

I övrigt delar jag den av remissinstanserna, speciellt av riksbanksfullmäktige, uttryckta meningen att en omläggning av varvens upplåning mot

en högre andel på den inhemska kreditmarknaden för närvarande näppeligen är acceptabel vare sig ur inhemska eller externa stabilitetssynpunkter. Jag finner emellertid samtidigt att flertalet remissinstanser anser en viss sådan ökning vara på sikt både möjlig och rimlig. Jag delar riksbanksfullmäktiges uppfattning att en viss bestämd del av kreditmarknadens resurser under kommande år inte kan reserveras för varvsindustriens behov. I likhet med flera remissinstanser finner jag att den internationella handelskreditgivningen under 1970-talet kan väntas föra med sig ökade problem inte bara för varven utan även för andra kapitalvaruindustrier vid sidan av varvsindustrin. Därför utgår jag ifrån att såväl omfattning som utformning av den medelfristiga utlåningen för exportfinansiering kommer att få ägnas fortsatt uppmärksamhet vid fördelningen av den svenska kreditmarknadens knappa resurser.

Varvskommittén har även redovisat vissa överväganden beträffande AB Svensk exportkredits funktion såsom huvudsaklig förmedlare av varvens svenska upplåning. De avser främst möjligheterna att förbättra villkoren för exportindustrin vid upptagande av lån från bolaget. Kommittén har därvid bl. a. framhållit att bolaget vid sin upplåning från AP-fonden tvingas erlagga högre ränta än andra fondens låntagare. Anledningen härtill har angetts vara, att bolaget velat nå en synkronisering av upp- och utlåning, vilken förutsätter sådana kredittider som inte genomgående passar AP-fondens intentioner vid utlåningen. Kommittén anser att bolaget bör pröva en mera differentierad upplåningsverksamhet och därigenom kunna undgå det speciella räntetillägget. I sitt remissyttrande anför bolaget att det redan i viss utsträckning ikläder sig ränterisker genom överbryggnings av skilda löptider samt att en mera allmän tillämpning skulle kunna kräva en ökning av bolagets räntemarginal, vilket direkt skulle kunna motverka varvens önskemål.

Kommittén har också rekommenderat att bolaget genom viss egen utlandsupplåning vidgar sin refinansieringskapacitet. Bolaget anför att det har formella möjligheter härtill men att vid dagens internationella ränteläge sådana transaktioner torde vara helt uteslutna till räntor som är intressanta för varven. Flertalet remissinstanser som yttrat sig i frågan, däribland Svenska bankföreningen, anser den föreslagna vidgningen av bolagets verksamhet vara av intresse. Riksbanksfullmäktige har inget att erinra mot att möjligheterna närmare undersöks men ifrågasätter om några fördelar kan uppnås med hänsyn till de inarbetade kreditkanaler som varven redan bör ha. Fullmäktige förutsätter att bolagets utlåning görs i samma valuta som motsvarande upplåning.

Vad bolaget sålunda anfört må vara riktigt och utesluter inte att en viss omläggning av upplåningen kan få gynnsamma konsekvenser för bolagets låntagare. Exportkredits eget pålägg bedöms nu som hårt pressat i betraktande av dess relativt ringa omslutning. Jag finner emellertid att de an-

tydda möjligheterna att uppnå en lägre total nettomarginal genom ändrade tekniska former för mellanhandsupplåningen i Sverige och eventuellt även i utlandet väl förtjänar en ingående prövning. En ökad volym och differentiering — möjligen i samverkan med andra låneinstitut — skulle göra överbryggningsen av kredittiderna lättare och mindre riskfyllda samt också ge bolaget större förutsättningar att ge sina kunder vissa förhandsbesked.

För att öka utlåningskapaciteten hos AB Svensk exportkredit föreslår varvskommittén en höjning av upplåningsmultipeln från nuvarande sex gånger till tio gånger bolagets eget kapital. AB Svensk exportkredit instämmer i kommitténs uppfattning att en höjning av upplåningsmultipeln bör företagas. Bankinspektionen framhåller att åtskilliga skäl, såsom koncentrationen till ett litet antal kredittagare och varvsindustrins konjunkturskänslighet, talar för en låg upplåningsmultipel. Emellertid framhålls att bolaget under sin drygt sjuåriga verksamhet inte drabbats av några som helst förluster på utlåningen. Bankinspektionen motsätter sig därför inte den föreslagna höjningen.

I AB Svensk exportkredit är staten aktieägare tillsammans med affärsbankerna. Enligt bolagsordningen får AB Svensk exportkredit upplåna medel eller ikläda sig garantiförpliktelser till ett sammanlagt belopp motsvarande högst summan av bolagets kassa och banktillgodohavande, nio tiondelar av bolagets fordringar som är säkerställda av exportkreditnämndens garanti samt ett belopp motsvarande sex gånger det egna kapitalet. Den föreslagna höjningen av upplåningsrätten förutsätter beslut av bolaget. Farhågor att utlåningskapaciteten inte skulle bli tillräcklig uttrycktes redan vid bolagets tillkomst. I prop. 1962: 125 anförde chefen för finansdepartementet att den angivna kapaciteten tills vidare skulle kunna godtas i avvaktan på närmare erfarenheter av låneverksamheten. Med hänsyn till att frågan om bolagets utlåningstak vid en utvidgning av verksamheten på sätt som ovan antytts kan komma att aktualiseras vill jag förorda en höjning av upplåningsmultipeln. Jag föreslår att Kungl. Maj:t inhämtar riksdagens bemyndigande att — när frågan aktualiseras av bolaget — för sin del godkänna en sådan ändring av bolagsordningen för AB Svensk exportkredit. Jag förutsätter att vid beräkning av lånetaket statens fartygskreditgaranti jämfälls med exportkreditnämndens garanti.

Forskningsstödet

Det skeppstekniska forsknings- och utvecklingsarbetet är av avgörande betydelse för den svenska varvsindustrins utvecklings- och konkurrensmöjligheter. Jag vill liksom varvskommittén betona vikten av att insatserna på forsknings- och utvecklingsområdet även fortsättningsvis ges sådan omfattning att de svenska varven förmår hävda sig framgångsrikt i den snabba tekniska utvecklingen.

Styrelsen för teknisk utveckling kan inom ramen för sina program bl. a. lämna finansiellt stöd i skilda former till tekniskt forsknings- och utvecklingsarbete. Stöd kan utgå dels till avgränsade projekt, dels till fleråriga kollektiva tekniska forskningsprogram, varom avtal ingåtts mellan styrelsen och industrin. I statsverkspropositionen till årets riksdag har vidare föreslagits (prop. 1970: 1 bil. 15 s. 66) att flerårigt stöd skall kunna utgå även till annat tekniskt forsknings- och utvecklingsarbete än sådant som ingår i kollektiva forskningsprogram.

Styrelsen för teknisk utveckling och dess föregångare (statens tekniska forskningsråd och INFOR) samt Malmfonden har sedan budgetåret 1963/64 hittills lämnat bidrag till skeppstekniskt forsknings- och utvecklingsarbete med 15,4 milj. kr. Stödet har sedan budgetåret 1966/67 hittills i genomsnitt uppgått till 3,2 milj. kr. per år. Bidragen till Stiftelsen svensk skeppforskning uppgick budgetåret 1968/69 till cirka 0,8 milj. kr. och uppgår 1969/70 till cirka 0,9 milj. kr.

Varvskommittén har föreslagit att ett så stort belopp tillförs styrelsen för teknisk utveckling att den totala medelstillelningen till varvindustrins forsknings- och utvecklingsverksamhet under de tre budgetåren 1970/71—1972/73 kan uppgå till cirka 50 milj. kr. För budgetåret 1970/71 bör enligt kommittén 15 milj. kr. disponeras för ändamålet. Kommittén har räknat med att styrelsen av de medel som redan föreslagits tillföras styrelsen (prop. 1970: 1 bil. 15 s. 67) kan disponera cirka 3 milj. kr. för skeppsteknisk forskning. Styrelsen för teknisk utveckling skulle därför tillföras ytterligare 12 milj. kr. utöver vad som redan föreslagits i årets statsverksproposition.

Under treårsperioden har kommittén på samma sätt beräknat att ett ytterligare tillskott om 40 milj. kr. torde vara nödvändigt för att det totala stödet till skeppstekniskt forsknings- och utvecklingsarbete skall kunna uppgå till 50 milj. kr.

Varvskommitténs förslag i detta avseende har tillstyrkts av remissinstanserna. Styrelsen för teknisk utveckling har anfört att den utan tillskott av medel i enlighet med varvskommitténs förslag inte kan åstadkomma någon ökad satsning på skeppsteknisk forskning och utveckling.

Jag ansluter mig till varvskommitténs bedömning av medelsbehovet, och tillstyrker ett till tre år tidsbegränsat forskningsstöd. Styrelsen för teknisk utveckling bör därvid vid sin planering av stödet till skeppstekniskt forsknings- och utvecklingsarbete under perioden 1970/71—1972/73 utgå från en ram av totalt 50 milj. kr., varav 40 milj. kr. tillförs styrelsen under ett särskilt anslag. Utöver de medel jag redan föreslagit för budgetåret 1970/71 (prop. 1970: 1 bil. 15 s. 67) bör styrelsen tillföras ytterligare 12 milj. kr.

Jag anser det angeläget att styrelsen ges möjlighet att inom en bestämd ram åta sig att stödja fleråriga projekt avseende skeppstekniskt forsknings- och utvecklingsarbete. Kungl. Maj:t bör därför inhämta riksdagens bemyn-

digande att godkänna dels avtal om stöd till kollektiv skeppsteknisk forskning dels beslut om flerårigt stöd till skeppsteknisk forskning och industriellt utvecklingsarbete som — inberäknat löpande avtal eller beslut — innebär åtaganden om högst 10 milj. kr. under vart och ett av budgetåren 1970/71—1972/73.

Styrelsen bör disponera de ökade ekonomiska resurserna för att stödja tekniskt forsknings- och utvecklingsarbete av direkt betydelse för den svenska varvsindustrins fortsatta utveckling och konkurrenskraft. Styrelsen bör beakta att det ökade stödet avses leda till en ökning även av det totala skeppstekniska forsknings- och utvecklingsarbetet i landet. Vid fördelningen av stödet bör någon kvotering mellan företag eller institutioner inte förekomma. Projektens kvalitet och betydelse för den skeppstekniska utvecklingen och den svenska varvsindustrins fortsatta konkurrenskraft bör sålunda vara avgörande. Projekt till vilka stöd lämnas bör kunna genomföras såväl vid enskilda varvsföretag som med utnyttjande av de resurser som finns uppbyggda exempelvis vid statens skeppsprovvningsanstalt. Jag vill i detta sammanhang erinra om varvskommitténs uttalande om önskvärdheten av en vidgad samverkan mellan varven, särskilt med avseende på tekniska funktioner.

Vad beträffar stödet till kollektiv skeppsteknisk forskning och utveckling bör detta lämnas enligt de riktlinjer som gäller för styrelsen för teknisk utveckling (prop. 1968:8 s. 37, SU 131, rskr 304). I enlighet härmed skall avtal ingås mellan staten och industrin beträffande sådant stöd. Avtal skall avse finansiering av preciserade forskningsprogram. Utgångspunkt för statens ekonomiska medverkan skall vara vederbörande industrigrupps eller branschens eget intresse av satsning på den kollektiva forskningsverksamheten. Industrin skall slutligen svara för större delen av ett avtalsbundet stöd.

Varvskommittén har anfört att ansvaret för genomförandet av ett avtalat kollektivt forskningsprogram för skeppstekniskt forsknings- och utvecklingsarbete bör åläggas ett organ, vars huvudmän är staten och industrin. Vid genomförandet av programmet bör tillgängliga resurser vid befintliga institutioner utnyttjas. Vidare bör enligt kommittén en klar åtskillnad göras mellan det organ som för industrins del förhandlar om ett avtal och det organ som under avtalsparternas huvudmannaskap tillser att den avtalade verksamheten genomförs.

Jag delar kommitténs uppfattning i förevarande hänseenden. Enligt denna torde de årliga kostnaderna för det kollektiva skeppstekniska forskningsprogrammet komma att uppgå till omkring 3 milj. kr. Avtal om kollektiv skeppsteknisk forsknings- och utvecklingsverksamhet torde vidare komma att basera sig på specificerade projekt endast för en del av avtalsperioden. Under sådana omständigheter finner jag det nödvändigt att staten genom styrelsen för teknisk utveckling utövar ett sådant inflytande i den fortsatta

planeringen och genomförandet av programmet som motsvarar statens insats. Skeppsprovningensanstalten har föreslagit att den tilldelas uppgiften att inom ett speciellt program inom programbudgeteringens ram fungera som administrativt organ för den kollektiva forskning till vilken statsverket lämnar bidrag. Det bör enligt min mening inte komma ifråga att med statsmedel bygga upp ytterligare administrativa resurser för skeppsteknisk forsknings- och utvecklingsverksamhet vid mer än en institution i Göteborg. Styrelsen för teknisk utveckling bör därför i samråd med statens skeppsprovningensanstalt och Stiftelsen svensk skeppsforskning pröva i vad mån skeppsprovningensanstalten kan utnyttjas för det ändamål jag här berört.

I enlighet med kommitténs förslag bör även i övrigt befintliga resurser utnyttjas så långt möjligt. I den mån ytterligare experimentell utrustning eller personella resurser krävs för att genomföra ett forskningsprogram bör styrelsen för teknisk utveckling därför tillse att nyanskaffade resurser samordnas med befintliga inom olika ifrågakommande ämnesområden. I detta sammanhang vill jag erinra om att jag tillkallat en sakkunnig för att utreda vissa frågor rörande samordning av viss statlig forskningsverksamhet. Den sakkunniges uppgifter inbegriper även statens skeppsprovningensanstalt.

Varvskommittén har vidare föreslagit att styrelsen för teknisk utveckling bemyndigas inte enbart att i skilda former bidra till kostnaderna för tekniskt forsknings- och utvecklingsarbete utan även att bidra till kostnaderna för vissa särskilda försäkringar tagna av varvsföretag i samband med nykonstruktioner. Försäkringarna avser risker förenade med särskilda garantiåtaganden i samband med leveranser utrustade med nytvecklade komponenter. Jag har redan betonat vikten av insatser på forsknings- och utvecklingsområdet. Dessa insatser skall självfallet även följas av kommersiella leveranser. Risken för höga kostnader i samband med ovannämnda slag av garantiåtaganden kan göra varven benägna att avstå från att införa nytvecklade komponenter. En för svensk varvsindustri viktig konkurrensfaktor kan då gå förlorad. De försäkringar som kommittén diskuterat gör det möjligt för varven att beräkna sin risk i samband med garantiåtagandena som en direkt kalkylerbar kostnad. Statligt stöd till premierna för sådana försäkringar betraktar jag i likhet med kommittén som en naturlig fortsättning av det stöd till skeppstekniskt forsknings- och utvecklingsarbete som i övrigt bör lämnas av styrelsen för teknisk utveckling. Förslaget har vid remissbehandlingen inte heller mött några invändningar. Kungl. Maj:t bör få ge styrelsen för teknisk utveckling möjlighet att lämna bidrag till ändamålet inom ramen för styrelsens stöd till skeppstekniskt forsknings- och utvecklingsarbete.

Samverkansfrågor m. m.

Varvskommittén understryker att ett varvstöd inte får föra till minskning av varvens intresse för strukturrationaliserande åtgärder utan tvärtom bör skapa förutsättningar för samarbete i större grupperingar. Under den övergångstid som de närmaste åren otvetydigt kommer att utgöra finns det behov av fortlöpande kontakter mellan staten och varvsindustrin beträffande frågor om krediter, investeringar, hyresarbetskraften etc. Kommittén uttalar att dess uppgifter från statens sida bör organiseras på sådant sätt att det ges utrymme för ett allmänt inflytande beträffande den långsiktiga utvecklingen inom varvsindustrin.

Jag delar varvskommitténs uppfattning om vikten av ett vidgat samarbete inom varvsindustrin och anser, som jag förut framhållit, att varvstödet bör kunna ge incitament till en större kraftsamling av bl. a. utvecklingsresurserna. Det gäller exempelvis stödet till den skeppstekniska forskning som nyss behandlats. Jag avser även att tillsätta en samarbetsgrupp för varvsindustrifrågor i anslutning till det näringspolitiska rådet med representanter för de anställda, industrin och andra berörda parter.

Varvskommittén har upptagit det speciella problemet med hyresarbetskraften inom varvsindustrin och förordar en fast tidsplan för avveckling av inhyrningssystemet. De remissinstanser som yttrat sig härom — däribland arbetsmarknadsstyrelsen och verkstadsföreningen — betonar att det är synnerligen angeläget att komma till rätta med de missförhållanden som är förenade med systemet. Jag instämmer i denna bedömning och vill fästa uppmärksamheten på att chefen för inrikesdepartementet tillsatt en utredning rörande arbetsförmedling på vissa yrkesområden, vilken bl. a. har att göra en översyn av de regler som gäller för uthyrningsverksamheten.

I prop. 1969: 74 uttalade jag att de problem som sammanhänger med Uddevallavarvets verksamhet borde tas upp i samband med en mer samlad bedömning av varvsbranschen och att en sådan borde kunna ske med utgångspunkt från varvskommitténs väntade utredning. Jag framhöll också att väntade framtida förluster måste täckas genom ytterligare statliga kapitaltillskott och förutskickade att denna fråga sedermera borde underställas riksdagen.

Frågan om Uddevallavarvets framtida verksamhet bör bedömas i samband med andra samverkansfrågor. Jag räknar med att redan till hösten få anledning att återkomma till varvets speciella problem.

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

- 1) inhämtar riksdagens yttrande över de näringspolitiska riktlinjer beträffande svensk varvsindustri som jag angett i det föregående,
- 2) föreslår riksdagen att

Kungl. Maj:ts proposition nr 82 år 1970

a) bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att ikläda staten garanti till ett sammanlagt belopp av högst 1 000 000 000 kr. till svensk varvsindustri på de villkor och enligt de grunder som angetts i det föregående,

b) beträffande de åren 1963, 1965, 1968 och 1969 av riksdagen beslutade kreditgarantierna godkänna de ändrade villkor och grunder som angetts i det föregående,

c) till Styrelsen för teknisk utveckling: Skeppsteknisk forskning och utveckling för budgetåret 1970/71 anvisa ett reservationsanslag av 12 000 000 kr.,

d) bemyndiga Kungl. Maj:t att i enlighet med vad jag förordat i det föregående under budgetåret 1970/71 godkänna avtal och beslut rörande stöd till skeppsteknisk forskning och industriellt utvecklingsarbete m. m. som, inberäknat löpande avtal och beslut, innebär åtaganden om högst 10 000 000 kr. under vart och ett av budgetåren 1970/71—1972/73,

e) bemyndiga Kungl. Maj:t att för sin del godkänna ändring av bolagsordningen för AB Svensk exportkredit, innebärande höjning av bolagets upplåningsrätt i enlighet med vad jag förordat 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:
Gunnel Anderson