

# En framtidsbedömning

## De svenska varvens utvecklingsmöjligheter

Av doktor John Ekström, professor Ragnar Bentzel och doktor Lars Nabseth

Den konkreta bakgrunden till den långvariga kris, vari den svenska varvsindustrin sedan flera år befunnit sig och som hotar bli akut, är i främsta rummet betingad av den japanska varvsindustrins expansion och därmed förenade pristryck. I övriga europeiska varvsländer har detta lett till en betydande minskning av varvs-

kapaciteten och till införandet av olika typer av statliga stödåtgärder.

I vårt land, där — bortsett från statens engagement i Uddevallavarvet — stödet inskränkt sig till lämnandet av kreditgarantier, har de stora varven valt att upprätthålla sysselsättningen och öka produktionen. Detta har kunnat förverkligas endast genom att ac-

ceptera så låga priser, att lönsamheten blivit ytterst hårt pressad. I många fall har priserna legat på gränsen till — eller t.o.m. under — de rörliga kostnaderna.

Vad som speciellt vållat problem har varit den stora upplåning och därmed förenade ränteutgifter, som varven sett sig tvingade till på grund av

att långa krediter till redarna kommit att bli den på fartygsmarknaden förhärskande försäljningsformen. Dessa problem har under de två senaste åren kraftigt accentuerats genom de betydande höjningar av räntesatserna, som kommit till stånd på de internationella kapitalmarknaderna och som medfört icke förutsedda kostnadsökningar för företagen.

Särskilt efter Suezkrisen 1967 har ordertillströmningen till de svenska varven varit god, och varvens orderböcker är nu välfyllda. Vissa prisförbättringar har uppnåtts även om priserna alltjämt måste betraktas som otillfredsställande ur lönsamhetssynpunkt.

Det förefaller som om priserna på de senast tecknade ordena ligger på en nivå, som åtminstone medger full täckning för de rörliga kostnaderna. Varvens bokslut kommer emellertid ännu under flera år att belastas av "gamla förluster", dvs. av det negativa räntenetto som är hänförligt till redan levererade fartyg. Det må framhållas, att dessa "gamla förluster" dock är helt utan betydelse för en samhälls-ekonomisk bedömning av lämpligheten att vidmakthålla eller avveckla svensk varvskapacitet. För en sådan bedömning är det den förväntade lönsamheten i den framtida produktionen som är avgörande.

För avgörandet av om priserna täcker den rörliga kostnaden måste beaktas de betalningsvillkor som föreligger i branschen. Den långa kredittiden gör att valet av kalkylränta för värderingen av kreditkontrakten röner stor inverkan på beräkningen av vilket "verkligt pris" som varven erhållit. Då vi ovan sagt, att täckning nu erhålls för de rörliga kostnaderna, har vi räknat med en kalkylränta på 6 à 7 procent. Väljs en högre ränta blir situationen mera tveksam.

De betalningsvillkor, som för närvarande är praxis vid fartygsförsäljningar, innebär att varven lämnar redarna högst betydande krediter. Eftersom de svenska varvens kunder till helt dominerande del är utländska rederier, innebär det nuvarande betalningssystemet, att varje fartygsleverans i princip är förenad med en tillfällig svensk kapitlexport, dvs. lån till utlandet.

Eftersom redarnas amorteringar på äldre båtar ännu inte på långt när täcker de nya krediterna, har varvens

Industriens Utredningsinstitut har på uppdrag av den statliga varvsutredningen utfört en grundlig studie av svensk varvsindustriens problem, utvecklingsmöjligheter och dess samhällsekonomiska betydelse för Sverige. Här återges studiens framtidsbedömning och rekommendationer till konkurrensförbättrande åtgärder.

verksamhet sedan åtskilliga år inneburit en nettokreditgivning till redarna. De hos redarna utestående fordringarna uppgår för närvarande till mellan 2,5 och 3 miljarder kronor.

Samtidigt har emellertid varven upptagit lån i utlandet, varför den nettokapitlexport, som deras verksamhet varit förenad med, blivit av begränsad omfattning. Varvens sammanlagda räntebärande upplåning på den internationella kreditmarknaden uppgick ultimo 1968 till drygt 1,2 miljarder kronor. Därtill kommer räntebetalning på de lån som upptagits av redarna själva.

Kommer varvens produktion att förbli på dagens nivå och det nuvarande kreditssystemet att bestå, blir följderna att varvens verksamhet ännu i flera år blir förenad med en betydande kreditgivning till redarna. Den erforderliga ökningen av krediterna kan under förutsättning av oförändrade priser anslås till storleksordningen 400 milj. kronor per år under ännu fyra à fem år. Såvida inte denna kreditgivning kompenseras av upplåning i utlandet, kommer den att innebära en påfrestning på den svenska valutarreserven. Detta måste givetvis beaktas vid bedömning av lämpligheten i olika finansieringsalternativ för varvsindustrin.

#### STÖDFRÅGAN

Kreditgivningen till redarna har i de flesta varvsländer anordnats på så sätt att den inte belastar varvsföretagen. Detta och annat stöd till varvsindustrin tas stundom till intäkt för propåer, att även den svenska varvsindustrin borde lämnas sådant stöd.

Det förhållandet, att utländska varv får statligt stöd utgör emellertid, enligt vår uppfattning, inget motiv för lämnandet av statligt stöd till den svenska varvsindustrin. Från samhälls-ekonomisk synpunkt sett kan det vara motiverat med stödåtgärder för att hjälpa varvsindustrin att komma över en *temporär* krissituation, men ett *per-*

*manent* stöd för att motverka bristande lönsamhet på lång sikt kan inte vara tillrädligt, helt oavsett om sådant stöd utgår i andra länder eller ej. För att ett permanent stöd skall kunna motiveras måste andra än rent samhällsekonomiska argument kunna frambringas, exempelvis av beredskaps- eller lokaliseringsskäl.

Varvsindustrin är en betydande kund hos övrig svensk industri. Minskad produktion i varven innebär sålunda minskad avsättning för de stålverk och de verkstadsföretag som levererar till varven. På kort sikt får detta givetvis negativa följder. Vi anser emellertid, att återverkningarna på annan svensk industri inte är sådana att de kan tas som intäkt för permanent stöd till varven.

De svenska varven har bättre än sina europeiska konkurrenter hållit stånd mot den japanska offensiven, trots att de haft att betala högre löner och erhållit mindre statligt stöd än dessa. Att man lyckats härmed kan till stor del tillskrivas företagsledningarnas tekniska kunnande och organisatoriska förmåga i kombination med stor yrkesskicklighet hos övriga tjänstemän och arbetare. De svenska varven använder idag mindre arbetskraft och kapital per producerad enhet än utländska varv.

Den förmåga till teknisk förnyelse, som svensk varvsindustri dokumenterat, talar enligt vår mening för att man kan förvänta sig, att varven även i fortsättningen skall visa prov på en sådan förmåga. Vidare menar vi, att den goodwill, som de svenska varven onekligen skaffat sig och har behållit, är en tillgång som måste tillmätas en icke obetydlig vikt vid en samhälls-ekonomisk bedömning av de framtida utvecklingsmöjligheterna. En nedläggning av varv skulle fordra att en motsvarande goodwill skapades på andra områden, vilket kan vara förenat med icke föraktliga kostnader.

Den dominerande delen av den svenska varvsindustrins produktion går på export. Varvens verksamhet är genom sin omfattning av utomordentligt stor betydelse för den svenska handelsbalansen. Detta förhållande måste givetvis beaktas vid bedömningen av de följder en minskning av den svenska varvskapaciteten kan tänkas få. Vid en sådan måste de friställda resurserna kunna ges en sådan användning, att exportminskningen kom-

penseras, antingen av exportökning inom andra sektorer, eller av en importminskning.

## Bedömning

Svensk varvsindustri måste givetvis bedömas från utgångspunkten att en dominerande del av dess produktion exporteras. Att för den svenska handelsflottans räkning, eller för militära behov, uppehålla en svensk varvsindustri av tillnärmelsevis nuvarande omfattning är uteslutet redan genom marknadens otillräcklighet.

Bedömningen av världshandelsflottans nybyggnadsbehov på sikt visar att marknader finns för en betydande svensk fartygsexport i framtiden. Inte minst för de fartygstyper som de svenska varven främst inriktat sig på — stora tank- och bulkbåtar samt högvärdiga specialfartyg — pekar marknadsprognoserna på goda tillväxtmöjligheter. Än mera väsentligt är att trenden avgjort går emot fartyg av allt större komplexitet. Detta innebär ökat inslag av karaktäristika som kan betecknas som positiva för svenska exportprodukter.

Prognosen över fartygsefterfrågans utveckling tyder på att en ökning av världens varvskapacitet kommer att erfordras för att fylla nybyggnadsbehovet. Att en ökning av varvskapaciteten kan förutses är en central punkt för bedömningen av den framtida prisutvecklingen. En sådan ökning kommer nämligen med all sannolikhet inte till stånd med mindre än att fartygspriserna uppnår en nivå tillräckligt hög för att inte endast täcka löpande kostnader utan även ge skäligen avkastning på de nyinvesteringar som fordras för kapacitetsökningen. Detta gör att man för fartygsprisernas del inte har anledning vänta den typ av utveckling, som stundom förekommer inom industrier med vikande efterfrågan, nämligen att priserna permanent etableras i nivå med de rörliga kostnaderna inom stora delar av industrin.

### MED VILKA KOMMER VI ATT KONKURRERA?

Mot denna bakgrund kan man ställa sig frågan vilka möjligheter de svenska varven har att i framtiden på ett framgångsrikt sätt delta i den internationella konkurrensen. Varvsindustrin är en arbetsintensiv bransch och detta utgör ett betydande handikapp

för ett höglöneland som Sverige. USA med sin ringa varvsindustri — bortsett från den marina delen — brukar framhållas som exempel på att varvsindustrin inte har någon livskraft i ett höglöneland, medan Japan stundom tas som exempel på låglöneländernas företrädare på fartygsbyggandets område.

Frågan om de svenska varvens framtida internationella konkurrenskraft har vi valt att behandla som två delfrågor, nämligen (1): Har vi anledning vänta oss att varvsindustrierna i de nuvarande låglöneländerna — dit vi då inte endast räknar de s.k. u-länderna utan också länder som Spanien, Portugal och Grekland — kommer att expandera så starkt i framtiden att de blir prisledare, såsom Japan varit under de senaste tio åren; och (2): Hur kommer de svenska varvens konkurrenskraft att utvecklas vis-à-vis varven i Japan och de skeppsbyggande nationerna i Europa?

Det är sant att varvsindustrin, sedd isolerad, är en starkt arbetsintensiv bransch och att detta förhållande i och för sig är ägnat att ge komparativa fördelar åt låglöneländerna. Dessa fördelar förefaller mer än väl balanseras av nackdelar i andra avseenden. Närheten till och den intima kontakten med en väl utvecklad och differentierad stål- och verkstadsindustri syns vara av så stor betydelse att industriellt icke utvecklade länder knappast kan konkurrera med avancerade länder. Därtill kommer att arbetskraftens kvalitet i sådana länder är klart lägre än i höglöneländerna. Vi finner det därför osannolikt, att någon mera omfattande etablering av nybyggnadsvarv skulle komma till stånd i låglöneländerna under en överblickbar framtid. Det japanska exemplet framstår — som framgått av det tidigare — som alltför speciellt och betingat av särskilda omständigheter för att kunna ändra denna slutsats. Därmed är också sagt, att vi betraktar det som osannolikt att låglöneländerna skall komma att bli prisledare på fartygsbyggandets område.

När det sedan gäller frågan om den svenska varvsindustrins möjligheter att i framtiden konkurrera med varven i de nuvarande skeppsbyggarnationerna, är svaret beroende dels av de svenska varvens möjligheter att bibehålla det tekniska försteget de för närvarande har, dels av den svenska löne-

nivåns utveckling i jämförelse med lönenivån i andra länder. Såsom svar på den första av dessa frågor må det räcka med en hänvisning till vad som sagts, nämligen att svensk varvsindustri hittills dokumenterat skicklighet på det tekniska och organisatoriska planet, och att det inte finns anledning tro att utvecklingsförmågan i detta avseende skulle bli mindre än tidigare. Kvar står då frågan om löneutvecklingen och det förhållandet, att varvsindustrins konkurrenter inte bara är de utländska varven, det är också fråga om att kunna konkurrera om produktionsresurser med svenska företag i andra branscher.

Det har redovisats, att i Japan lönerna har stigit snabbt och brist på arbetskraft för industrin börjat göra sig gällande. Enligt vår uppfattning är dessa företeser inte av tillfällig natur. Den japanska industrins väldiga expansionskraft måste rimligen resultera i att den ekonomiska tillväxten i Japan även fortsättningsvis kommer att gå betydligt snabbare än i Väst-europa, och att därför de japanska lönerna stiger snabbare än de europeiska. Klyftan mellan den svenska och den japanska lönenivån kan därför antas minska i framtiden. Detta måste betyda ökad konkurrenskraft för de svenska varven.

### DEN EUROPEISKA KONKURRENSEN

Vad gäller konkurrensen gentemot de västeuropeiska varven är utvecklingsbilden mera oklar. Den grundläggande frågan är huruvida den allmänna industriella tillväxten, och därmed lönestegringen, kommer att gå snabbare i Sverige än i de övriga skeppsbyggarnationerna. Något definitivt svar på den frågan kan inte ges. Kanske kan man dock säga, att skillnaderna i utvecklingstakt — med ökad integration i Europa — knappast kan bli särskilt stora och att det finns föga anledning tro att löneutvecklingen i vårt land skulle bli väsentligt gynnsammare för arbetstagarnas del än i andra länder. Vi skulle då inte heller ha anledning tro på en generell försämring av de svenska varvens konkurrenskraft gentemot de europeiska varven som följd av en snabbare takt i löneökningen i vårt land.

Den diskussion som förts ger så långt en positiv bild av den svenska varvsindustrins framtid, men det finns

också mörka inslag i bilden. Konkurrensen på världsmarknaden är dokumenterat hård och kan förväntas så förbli. Den reorganisation, som de europeiska varven håller på att undergå, stärker deras konkurrenskraft, och mycket talar för att det statliga stöd, som de för närvarande åtnjuter, kommer att bli bestående.

Lönsamheten inom varvsindustrin torde komma att förbli pressad även under kommande decennium. Därtill har man anledning räkna med att efterfrågan på nya fartyg ganska snart kommer att temporärt sjunka, vilket kan leda till prissänkningar på nya order och därmed — inom några år — till ett läge där även de rörliga kostnaderna kommer i farozonen. Ett mörkt inslag i bilden är också att beredskapsmotivet vinner insteg i den varvs- och sjöfartspolitik som utformas i vissa länder.

Varven kan också få problem därigenom att varvsarbetet uppenbarligen inte betraktas såsom särskilt attraktivt ur arbetarnas synpunkt. Redan nu har varven svårigheter att rekrytera arbetskraft. Det är inte osannolikt att dessa svårigheter kommer att successivt öka med stigande välbefinnande i landet, och att företagen får kompensera arbetets inattraktivitet med "övernormala" löner på sätt som redan nu till en del är fallet.

En risk som inte helt kan uteslutas är att varvstekniken utvecklas i sådan riktning att de svenska varven snart skulle framstå som omoderna. Denna risk bedömer vi dock som ringa.

#### SAMHÄLLETS EKONOMISKA ÖVERVÄGANDEN

En kraftig expansion inom svensk varvsindustri under 1970-talet skulle kräva dels att denna industri erövrade betydande marknadsandelar från sina konkurrenter, dels att åtskilligt kapital användes för att bygga ny kapacitet. Det första verkar inte troligt och det senare knappast samhällsekonomiskt motiverat. Att man inte kan vänta någon större expansion på varvssidan kan dock inte tas till intäkt för ett negativt omdöme om varvsindustrin. Det är en orimlig tanke, att svensk industri enbart skulle bestå av expansiva företag. En bransch — eller ett företag — samhällsekonomiska lönsamhet är helt oberoende av om produktionen stiger eller faller. Ger resurserna ett större samhällsekonomiskt

bidrag vid aktuell användning än vad de skulle göra vid bästa alternativa användning är produktionsinriktningen motiverad.

Enligt vår uppfattning ger den typ av samhällsekonomiska överväganden, som vi här företräder, inte anledning till slutsatsen att den svenska varvsindustrin är mogen för avveckling. Att branschen har en livskraftig kärna, som det vore ekonomiskt oförsvarbart att låta gå till spillo, förefaller oss klart.

Tveksamt är måhända, hurvida det är lämpligt att behålla hela den nuvarande varvskapaciteten. Det är möjligt att på sikt en mindre del av våra totala resurser bör bindas i varvsindustrin med hänsyn till utbyten från alternativa användningar. Vi anser emellertid att det faktaunderlag vi idag har inte motiverar så drastiska åtgärder som nedläggningar av större varv, särskilt med tanke på de stora sysselsättningsproblemen, som en sådan åtgärd skulle medföra, och på den risk för misstag, som alltid föreligger vid framtidsbedömningar. Det är vidare svårt att idag peka på realistiska alternativ, som inte erfordrar stora omedelbara kapitalinsatser, och som inte är förenade med stora risker.

Med hänsyn till vad som sagts anser vi det motiverat att varven ges en "fair chance" att överleva. En sådan politik är emellertid försvarbar endast under förutsättning att nytt kapital inte offras på stora och svårbedömbara investeringar. Vi förordar därför stor försiktighet med kapacitetsutvidgande investeringar i varvsindustrin, vilket innebär en gradvis sjunkande sysselsättning som följd av fortgående rationalisering av produktionen.

Den politik som vi föreslår får inte tolkas så att samtliga nu befintliga varv till varje pris måste räddas över den efterfrågekris som kan väntas under 1970-talets första hälft. Blir krisen allvarlig kan och bör detta leda till en omprövning av politiken, som bland annat kan medföra nedläggning av ett eller flera varv. Som tidigare framhållits har vi inte sett som vår uppgift att detaljgranska varje enskilt varv och dess möjligheter att överleva.

#### Fartygskrediterna

Under 1950-talet var betalningsvillkoren för fartyg sådana att varven erhöi i förskott i varje fall hälften av köpesumman. Denna situation föränd-

rades successivt efter den första Suezkrisen i samband med den japanska marknadsöffensiven. Varven har där efter sålt fartyg på kreditkontrakt med åttaårig löptid och till 5½ procents ränta (efter den 1/7 1969 6 procent). Denna omsvängning i betalningssystemet har inneburit en stark påfrestning på varvens finansiering och lönsamhet. Innebörden av förändringen kan tolkas som en väsentlig prissänkning på fartyg.

Varvens lönsamhet försämrades under 1960-talet. Krediträntorna har därvidlag intagit en nyckelposition. Det är för den fortsatta bedömningen viktigt observera, att under hela första hälften av 1960-talet räntenettet och likviditeten hölls uppe av ränteavkastningen på tidigare ackumulerade vinstmedel. Dessa har emellertid successivt förtärts, och situationen har tillspetsats genom den stora höjning av låneräntan som ägt rum under det senaste året. Genom att varvens upplåningsbehov avsett inte bara nyproduktion utan även refinansiering av den betydande stock korta lån, som hänfört sig till äldre fartygskontrakt, har de höga låneräntorna fått en närmast förödande effekt på varvens vinst- och förlusträkningar. Det är i detta läge som frågan om varvskrediternas refinansiering anhängiggjorts.

Det måste i detta sammanhang påpekas, att en del varv föredragit att, när de egna finansiella tillgångarna sinade, ta kontantorder hellre än att öka upplåningen; kontantpriset har självfallet då innehållit en diskontering av ränteskillnaden, varigenom ränteförlusten kommit att redovisas i sin helhet på leveransåret och inte som vid kreditkontrakt förskjutits framåt i tiden.

#### ETT VARVENS GEMENSAMMA KREDITINSTITUT

Skall den svenska varvsindustrin bevaras är det, såvitt vi förstår, nödvändigt att på ett eller annat sätt avlasta varven de mycket stora negativa räntenetton som idag hotar deras existens. Varven måste ges möjligheter att till en rimlig ränta refinansiera sina kundkrediter. Sådana refinansieringsmöjligheter kan åstadkommas på många olika sätt. Man kan tänka sig direkta räntesubventioner, olika typer av upplåningsförfaranden på den svenska marknaden och olika slag av upplåningsförfaranden på utländska mark-

nader. På grund av de mycket stora belopp det här är fråga om, är det dock uppenbart att alla tänkbara alternativ kräver ett betydande engagemang från statens sida.

Det finansiella stöd, som varven i andra länder erhåller, har betydande inslag av subventionering. Enligt vår mening bör man emellertid i vårt land i *första hand* syfta till ett refinansieringssystem utan subventionsinslag. I *andra hand* kan man sedan diskutera, huruvida detta system behöver kompletteras med subventioner. Vi skall skissera hur man kan tänka sig ett sådant system.

Varven bildar gemensamt ett kreditinstitut, i vilket de ges möjlighet att vid *leveransen* av ett fartyg mer eller mindre fullständigt "diskontera" den mot leveransen svarande kundfordringen. Denna "diskontering" kan ske antingen så att hela fordringens diskonterade värde omedelbart utbetalas till varvet i fråga, eller så att en viss andel av detta värde (exempelvis 50 procent) utbetalas kontant och resten successivt under ett antal år.

De medel som erfordras för refinansieringsinstitutets verksamhet erhålls genom lån från svenska staten och genom lån i utlandet. Det förutsätts därvid, att valet mellan inhemsk och utländsk upplåning sker på affärsmässiga grunder, dvs. med utgångspunkt från en önskan om att erhålla så billiga krediter som möjligt. Man väljer alltså den marknad, där räntan är lägst. Detta innebär, att lån från staten blir aktuella endast i de fall, då den ränta staten fordrar understiger gällande räntesatser på de internationella kapitalmarknaderna.

Den fördel varven skulle få genom att de kunde "diskontera" sina fordringar på nu antytt sätt, beror givetvis på den diskonteringsfaktor, som institutet i fråga kan erbjuda. Denna blir avhängig av den inlåningsränta institutet belastas med. Vår utgångspunkt för det följande resonemanget är, att räntesatsen på de lån som staten ger i *första hand* fixeras till gällande obligationsränta på den svenska kapitalmarknaden. Eftersom övriga svenska företag — i princip — har möjlighet att låna långfristigt på denna marknad, kan det sägas, att en utlåning till varven på samma villkor inte innebär någon subventionering utan endast en anordning, varigenom varven ges samma villkor som övriga företag.

## ERSÄTTER VARVENS BANKRÖRELSE

För varvens del skulle en anordning av nu skisserat slag i dagens läge innebära den fördelen, att deras upplåningsbehov skulle minska, och att de finge ett likviditetstillskott, varigenom de kunde återbetala de dyrare lånen.

Åtminstone för några av varven skulle detta innebära en betydande sänkning av *medelräntan* på utestående lån och en däremot svarande kostnadsminskning. I de fall då ränteläget på de utländska kapitalmarknaderna är lägre än på den svenska, skulle fördelarna med systemet bli mindre framträdande. Det förefaller oss dock vara till gagn för varven att få en möjlighet att successivt avveckla sin "bankrörelse" och därigenom undgå stigande kortfristig skuldsättning samt därmed förenad osäkerhet beträffande den framtida ränteutvecklingen. Därtill kommer, att ett institut av nu nämnt slag torde ha möjlighet att på de internationella marknaderna låna något förmånligare än de enskilda varven.

För närvarande refinansierar varven sina kundfordringar huvudsakligen genom upplåning i utlandet. Införandet av ett refinansieringssystem av ovan nämnt slag skulle därför i dagens läge innebära att varven övergick från utländsk till inhemsk upplåning. Samhällsekonomiskt sett skulle detta innebära en ökad nettokreditgivning till utlandet, dvs. en ökad kapitalexport. Då de belopp det här kan bli fråga om är mycket stora, skulle detta kunna innebära en betydande påfrestning på den svenska valutareserven. I den mån statsmakterna anser detta betänkligt kan naturligtvis staten begränsa sin kreditgivning till refinansieringsinstitutet och därigenom tvinga detta till lån i utlandet. Den merkostnad, som därigenom uppkommer, bör emellertid då 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.

Det förhållandet att varven är så stora, att deras verksamhet har spektakulära effekter på hela samhällsekonomin bör inte ställa dem i sämre situation än andra företag.

Det må här påpekas, att i den mån refinansieringsinstitutet i fråga anskaffar medel genom lån på utländska

marknader, innebär systemet ingenting annat än en överflyttning av skulder och finansförvaltning från varven till institutet. Om statsmakterna av valutapolitiska skäl anser det önskvärt, att finansieringen av varvens verksamhet även i fortsättningen skall ske genom upplåning i utlandet, innebär det av oss skisserade systemet sålunda inget annat statligt engagemang än bestridandet av de räntedifferenser, varom ovan talats.

För att ge en uppfattning om storleksordningen av det statliga engagemang som skulle fordras vid en hundraprocentig inhemsk upplåning kan nämnas följande: Av i bilaga B redovisade kalkyler framgår, att förverkligandet av den försäljnings- och produktionsprognos, som varven inlevererat till nu pågående långtidsutredning, medför ett upplåningsbehov av storleksordningen 400 à 500 milj. kronor per år. Förutsättningen härför är då, att vinstmarginalerna under 1970-talets första hälft ligger på samma nivå som i medeltal gällde 1962—67, och att såväl produktpriser som kostnader stiger med 3 procent om året. Det nämnda upplåningsbehovet är räknat netto och inbegriper således inte refinansieringen av redan upptagna lån. Slutsatsen härav blir alltså den, att den statliga utlåningen skulle röra sig om 400 à 500 milj. kronor per år plus de avlyft av gamla dyra lån som varven skulle göra. Med utgångspunkt från varvens lånesituation ultimo september 1969 kan man räkna med att detta avlyft skulle maximalt uppgå till ett belopp av storleksordningen 1 miljard kronor. I denna summa ingår dock en del inhemsk lån.

Hittills har förutsatts, att staten erbjuder refinansieringsinstitutet lån till gällande obligationsränta. En sådan politik skulle enligt vår mening inte innebära en subventionering. De svenska varvens situation är emellertid idag så prekär, att det kan ifrågasättas om en politik av detta slag är tillräcklig för att ge varven möjligheter att överleva. Det kan därför diskuteras, huruvida man skall gå ett steg längre och temporärt erbjuda varven en lägre ränta. Det är då emellertid viktigt, att man gör klart för sig att det är fråga om en ren subvention. Om man väljer subventionslinjen är det, enligt vår uppfattning, viktigt att subventionerna

---

Forts. på sid. 70

---

## Varven och framtiden

---

forts. från sid. 28

knyts till nyproduktionen och att de inte kommer att bli ett medel att täcka "gamla förluster".

Går man subventionsvägen kan detta ske inom ramen för det refinansieringssystem som ovan skisserats. Tekniskt sett fungerar det naturligtvis precis på samma sätt om staten fixerar räntan på det ena eller det andra sättet. Klart är emellertid, att ju större inslag av subventionering statens engagemang innebär, desto större anledning får statsmakterna att kräva medinflytande i varvens verksamhet.

En fördel med det av oss skisserade refinansieringssystemet är, enligt vår mening, den stora flexibilitet som det erbjuder. Inom dess ram kan statsmakterna i enlighet med vad man finner lämpligt i rådande konjunkturläge bestämma såväl fördelningen mellan inhemsk och utländsk utlåning som subventionsgraden.

Vi är väl medvetna om att införandet av det föreslagna refinansieringssystemet skulle medföra vissa specifika problem. Man kan till exempel fråga sig om det skulle innebära en diskriminering av de varv, som nu tecknat kontrakt med bestämmelser om kontantbetalning, och om så är fallet, huruvida denna diskriminering på något sätt skall kompenseras. Man kan också fråga sig hur man skall undvika att varven utnyttjar en eventuell upplåning från staten till utlåning på den svenska marknaden. Dessa problem är emellertid av teknisk natur, och vi har därför inte anledning att gå in på frågan om hur de skall lösas. Att de kan lösas förefaller oss självklart.

### Teknisk utveckling

Vikten av en hög teknisk standard i den svenska varvsindustrins produkter och tillverkning har förut framhållits. Därmed är också sagt att insatserna för forskning på centrala områden av skeppsbyggnadstekniken är betydelsefulla och måste hållas på hög nivå. För varven gemensamt forsknings- och utvecklingsarbete bedrivs med statliga bidrag inom ramen för en särskild stiftelse.

---

forts. på sid. 84

---

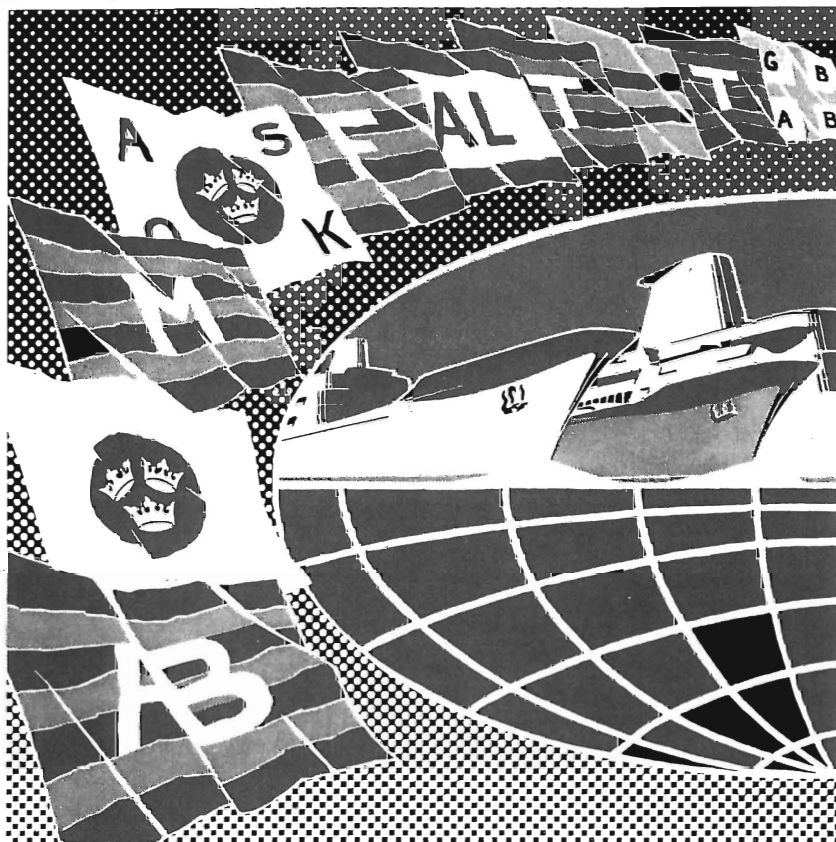
## Varven och framtiden

forts. från sid. 70

Den höga tekniska nivå, som gett varvsindustrin dess goodwill hos kun-

derna, vilar väsentligen på ett inom företagen bedrivit fortlöpande utvecklingsarbete beträffande konkreta konstruktions- och byggnadsproblem. Varvens möjligheter att rekrytera och behålla kvalificerad teknisk personal

påverkas också av denna verksamhets omfattning. Det finns en betydande risk att varven, för att klara sina kortfristiga problem, nödgas eftersätta långsiktiga arbetsuppgifter av den typ som forsknings- och utvecklingsarbete utgör. Vi anser det därför motiverat — såsom en till tiden begränsad insats på en strategisk punkt — att ett statligt stöd, genom exempelvis forskningskontrakt, ges åt utvecklingsarbete vid enskilda varv. Vi tror inte att forskningsstöd, som enbart ges till för varven gemensamma forskningsprojekt, ger tillräcklig möjlighet för varven att bevara och utveckla sin internationella konkurrenskraft.



### Marknadsintegration

Många länder stöder med allmänna finansieringsprogram utbyggnaden av den egna handelsflottan. Som utvecklingen i bland annat Västtyskland och Storbritannien visat under senare år, utgör sjöfartsprogram effektivt stöd för den inhemska varvsindustrin. De svenska varven har emellertid inte en hemmamarknad av större omfattning att falla tillbaka på. Underlaget för deras utveckling har främst varit den expansiva norska fartygsmarknaden. Att säkra och förstärka bindningen till de norska redarna framstår därför



- TIRFING  SVENSKA ORIENT LINIEN
- SVENSKA AMERIKA LINIEN
- SVENSKA ATLANT LINIEN  MOTORTANK
- SVENSKA OSTASIATISKA KOMPANIET
- FERM  AUGUST LEFFLER
- BROSTRÖMS TENDER SERVICE  OCEANKOMPANIET
- TIMEX  "RÖDA BOLAGET"

**HYR BIL HOS**  
**WAGNEFORS**  
tel 810090  
Personbilar, sportbilar, skåpbilar,  
bussar, lastbilar med kapell.  
WAGNEFORS BILUTHYRNING  
SÖDRA VÄGEN 8 (vid Cirkus)  
GÖTEBORG

## SJÖFARTSMÄN

VARFÖR FLYTTAR MAN TILL SJÖFARTSKOLONIEN

I SPANIEN?

**DÄRFÖR:** Låga levnadskostnader, mycket goda rekreationstillfällen med all slags sport och hobbies. Skolor, sjukhus, läkare. Goda kommunikationer. Låga skatter och det vanligen vackra vädret vid Costa del Sol gör det idealiskt att skaffa sig en bungalow här. Service för tillsyn och uthyrning. God förräntning. Förmånliga priser och villkor.

För närmare informationer, skriv till SPANSK-SKANDINAVISKA SJÖFARTSKOLONIEN, Plaza Andalucia 1, TORREMOLINOS, Malaga, SPANIEN.

som en fundamental utgångspunkt för framtidsplaneringen.

Vi finner därför, att det finns anledning överväga en sådan utformning av ett statligt varvsstöd, att det i möjligaste mån befrämjar en integration med den nordiska och särskilt den norska sjöfarten. Så kan t.ex. bedömningen och urvalet av de förut

nämnda forsknings- och utvecklingsprojekten organiseras i samråd med norska intressenter. Konstruktionen av refinansieringssystemet för fartygskrediterna bör även kunna anpassas i detta syfte; låneräntan kan exempelvis varieras efter riskbedömning, norsk upplåning i Sverige tillåtas, upplåning kombineras med rätt för de norska rederierna att disponera norsk valuta för fartygsköp i Sverige etc. Dispositioner av detta slag ligger i linje med Nordeksamarbetet. Naturligtvis måste de handelspolitiska konsekvenserna i övrigt beaktas men också realistiskt vägas mot de sjöfartspolitiska åtgärderna i andra länder.

### Horisontell integration

De fyra svenska storvarven har i dag — både relativt annan svensk industri och utländska varv — så stora anläggningensheter, att alla möjligheter torde föreligga att tillvarata skaleffekter inom ramen för den nuvarande produktionstekniken eller den som kan förutses. Vi har inte kunnat se några tendenser till att nya produktionsanläggningar någonstans byggs i väsentligt större skala.

Sammanslagning av varv i avsikt att nå produktionsekonomiska förde-

forts. på nästa sida

## Umeå Uthamn

erbjuder fartygen den exklusiva förmånen av bunkring samtidigt med lastning eller lossning och till låga internationella priser.

### en

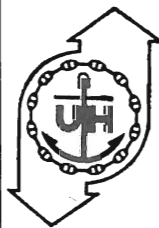
Hamnen är högmekaniserad och har 9 st 3—8 tons kranar och ett 40-tal 1,5—18 tons truckar. Magasinen har 61.000 kvm (6,1 har) golvyta. Upplagsområdena omfattar 740.000 kvm,

### framåt hamn

varav omkring 160.000 m<sup>2</sup> är asfalterade. Kajlängden för torrlast är 706 meter, därav 315 meter med 9,2 meters djup. Oljekaj 80 meter, djup 11 meter. Tre färjelägen med 6—9 meters djup utrustade med RO-RO-bryggor.

### i norr

Umeå uthamn, som kännetecknas av stark utveckling på alla områden, är den idealiska djuphamnen för nordnorrländsk export och import.



Tel. 090/412 70

UMEÅ  
UTHAMN

# BOHUS VARV

KNUT TIDERMAN AB

445 00 BOHUS

Tel. 031/98 00 03, 98 03 80, 98 03 52

FLYTDOCKA: Lyftkapacitet ..... 800 ton  
SLIP: Lyftkapacitet ..... 300 ton

Fartygsreparationer • Mekaniska arbeten

Tillverkning av:  
Stålkonstruktioner • Containers  
Flottar • Stålpramar

GRUNDAD 1872

# Aug. Köpcke & Co n.v.

IMPORT—EXPORT

Telegr. Köpcke — Telex R'dam 2 22 28

## SKEPPSHANDLARE

HUVUDKONTOR ROTTERDAM

16 Willemskade. Tel. 143555 (12 linjer) Huvudrepresentant Anders Nordblom

### Avdelningskontor

AMSTERDAM

Repr. J. v. de Bos  
D. Wall  
11 Prins Hendrikkade  
Tel. 240030

DELFIJL

Repr. H. Borg  
Zijlvest 20  
Tel. 2121

ANTWERPEN

Repr. W. v. Noortwijk  
St. Michielskaai 22  
Tel. 385461 - 385569



## Varven och framtiden

forts. från sid. 85

lar finner vi sålunda vara ett i Sverige icke aktuellt problem. Våra synpunkter på företagsstorleken följer i stället vår uppfattning om hur de svenska varvens komparativa fördelar på utvecklings- och försäljningssidan kan utnyttjas på bästa sätt.

Erfarenheterna från andra svenska industribranscher tyder på att bärkraften ökar för produktion som använder "human capital" i stor utsträckning. Det är också i den riktningen som varvstekniken utvecklas — emot en ökad användning av industriella byggmetoder. Denna trend är i och för sig gynnsam för varvsindustrin i Sverige, och det är sympto-

matiskt att just svenska varv tjänat som föregångare. Flertalet svenska varv har här ett gott utgångsläge i moderna produktionsanläggningar, men vidareutveckling i riktning mot att maximalt tillvarata organisatoriskt kunnande, tekniska planeringshjälpmedel och automatiserade produktionsmetoder förblir en nödvändighet, om varvens högre löner skall kompenseras. \*

Vi har dock svårt att tro, att varje varv för sig har råd och möjlighet att hålla eller skaffa sig den kader av kvalificerade tekniker och specialister, som erfordras för de nämnda uppgifterna. Teknisk utveckling är dessutom en verksamhet, där skalfördelarna är betydande. Detta talar för en koncentration av det tekniska utveck-

lingsarbetet till ett fåtal enheter. Övriga varv finge, genom samarbetsavtal eller på annat sätt, ges möjligheter att falla tillbaka på dessa för sina behov. Denna lösning tillämpas redan men kan behöva ytterligare fördjupas för vissa krav.

### EN ENDA FÖRSÄLJNINGSGRUPP

Det har förut också pekats på att marknaden gradvis ändrar karaktär för de fartygstyper, som främst intresserar de svenska varven. Ett mindre antal varv än förut konkurrerar på en inte speciellt expansiv världsmarknad om ett mindre antal order än förut. Därmed skärps uppenbarligen kraven på varvens försäljningsfunktioner, och försäljningsarbetet blir av annorlunda och mera långsiktig natur med utvecklade och fortgående kontakter på alla nivåer med redaresidan. En försäljnings- eller exportorganisation för alla de svenska varven ligger i denna tankes förlängning och kan inte uteslutas såsom en på sikt samhällsekonomiskt gynnsam organisationsform.

Vi är medvetna om att försäljnings-samverkan tenderar så småningom leda till, eller rent av fordra, en fullständig fusionering. En sådan kan dock i sin tur medföra problem, vilka vi inte känner oss kompetenta att bedöma och ta ställning till.

Förstärkningen av funktionerna för utveckling av teknik och marknader ser vi som de svenska varvens väsentligaste organisationsproblem på sikt. Vi har ringa kunskap om hur dessa funktioner mera konkret betingar och betingas av produktionspecialisering och kundstruktur. Men kravet på koncentration beträffande dessa strategiska funktioner, vilket vi tror att konkurrensutvecklingen aktualiserar, visar mot att den framtida svenska varvsstrukturen skulle bestå av ett, två eller möjligen tre huvudvarv med den kvalificerade administrativa, tekniska och kommersiella ledningen samt ett antal filialvarv med enbart produktionsuppgifter.

KVAERNER-gruppen har nu officiellt tagit över Rosenbergs Mekaniske Verksted AS i Stavanger från Sig Bergesen d.y. Bergesen har sålt varvet då man där ej kan bygga större fartyg än 160.000 ton d.w.

## Civ.-ing. KJELL RICHARDSON

Konsult. ing.-byrå. Sjötorp

Då det gäller PROPELLRAR, propellerdysor, ställbara blad, FARTBERÄKNINGAR, LINJERITNINGAR m.m.

Vi tillverkar även mindre bogserbåtar, inspektionsbåtar m.m. i stål vid

## Walls Båtbyggeri

540 66 Sjötorp

(de s.k. RIWALL-båtarna)



UDDEVALLA  
HAMN  
*åretrunt hamn  
i västerläge*

Naturlig ekonomisk transportanknytning till det mellan-svenska storindustrialområdet □ Linje- och massgodshamn med modern och snabb godshantering □ Goda tekniska och administrativa resurser med stora erfarenheter i transportproblem av såväl teknisk som ekonomisk natur

■ Telefon hamnchefen: 0522/149 40