

Ekonomer analyserar varvsindustrins problem

JOHN EKSTRÖM

Den analys av varvsindustrins problem som utförts av tre ekonomer vid Industriens Utredningsinstitut pekar på att första delen av 1970-talet blir en hård prövotid för de svenska varven. Långtidsperspektivet finner man dock inte mindre ogynnsamt än för andra större svenska exportörer av verkstadsprodukter.

Den varvsutredning, som Industriens Utredningsinstitut presenterade vid månadsskiftet januari/februari har utförts på uppdrag av den statliga varvskommittén och utgjort underlag för dennas bedömningar. Som antyds av den fullständiga titeln "Varvsindustrins problem — efterfrågan, konkurrens, framtidsutsikter" är det fråga om en bred analys av de faktorer som är bestämmande för varvsindustrins aktuella situation och framtidsutveckling. Med varvsindustrins karaktär i minne är det uppenbart att internationella förhållanden måst ägnas särskild uppmärksamhet. Utvecklingen av fartygsefterfrågan globalt och på köparländer har studerats, liksom utvecklingen på produktionsidan i de viktigaste varvsländerna.

En särskild undersökning av de svenska storvarvens räntabilitet och finansiering har utförts. Studien utmynnar i en bedömning av den svenska varvsindustrins utvecklingsförutsättningar med vissa förslag till åtgärder.

Den korta presentationen i denna artikel begränsas till endast ett par av de behandlade aspekterna.

• Varvens underleverantörer

Varvsindustrin är en relativt sett arbetskraftsintensiv industrigren. Den är också i hög grad en konstruktions- och monteringsindustri, som i sin slutprodukt integrerar produkter från annan industri. Två frågor sammanhängande med dessa förhållanden belyses i IUI-utredningen:

- Skall fartygsproduktion såsom relativt arbetskrävande a priori bedömas som en mindre

utvecklingsbar industrigren i ett höglöneland som Sverige?

- Hur stor är den sysselsättning utanför varvsindustrin som kan anses indirekt beroende av densamma, d v s arbetskraft som i ett extremläge vid varvsindustrins bortfall skulle behöva sysselsättas i annan produktion?

Åtgången av arbetskraft och kapital i skilda näringsgrenar finns mätta och systematiserade i sk "input-output"-studier. En sådan studie finns för Sverige (för övrigt publicerad av IUI) baserad på material för 1957, vilken ju knappast är särskilt högaktuell men dock bör ge ett acceptabelt underlag för de relativt grova jämförelser det här är fråga om.

En fjärdedel av "fartygskronan" avser enligt detta material arbetslöner inom varvsindustrin. Detta är betydligt mer än inom bilindustrin (16 %) men mindre än för tillverkare av teleutrustning och elektriska motorer (ca 45 %). Av intresse i detta sammanhang är emellertid att nästan lika mycket arbetskraft åtgår för underleveranser av skilda slag i de till varvsindustrin levererande näringsgrenarna.

Uttryckt i aktuella omsättningstal och löner skulle detta innebära, att ett totalt belopp om i runda tal 1 miljard kronor svenska löner är involverat i de svenska varvens fartygsproduktion. Borträknas de cirka 25 000 anställda i den egentliga varvsindustrin, ger kalkylen till resultat att den indirekta sysselsättningen i hela samhälls-ekonomi är av storleksordningen 15 000 årsarbetare.

Alternativa kalkyler, vilka bygger bl a på enkäter hos underleverantörerna, visar en syssel-

sättningseffekt som hos de företag som direkt levererar till varven är cirka 9 000 arbetare och i samtliga underleverantörsled cirka 13 000.

Man kan sålunda konstatera att fartygsproduktionen genererar en för den svenska ekonomin högst betydande sysselsättning. Detta understryks av fartygsproduktionens koncentration till ett fåtal enheter: anläggningar med 5 000 anställda är inte vanliga i svensk industri. Emellertid visar den här återgivna kartbilden att den indirekta sysselsättningen i stor utsträckning gäller företag belägna i helt andra regioner än varvsindustrin. Den är också spridd över en mångfald branscher — men stål- och verkstadsindustri dominerar — och den avser ett stort antal mindre och medelstora företag.

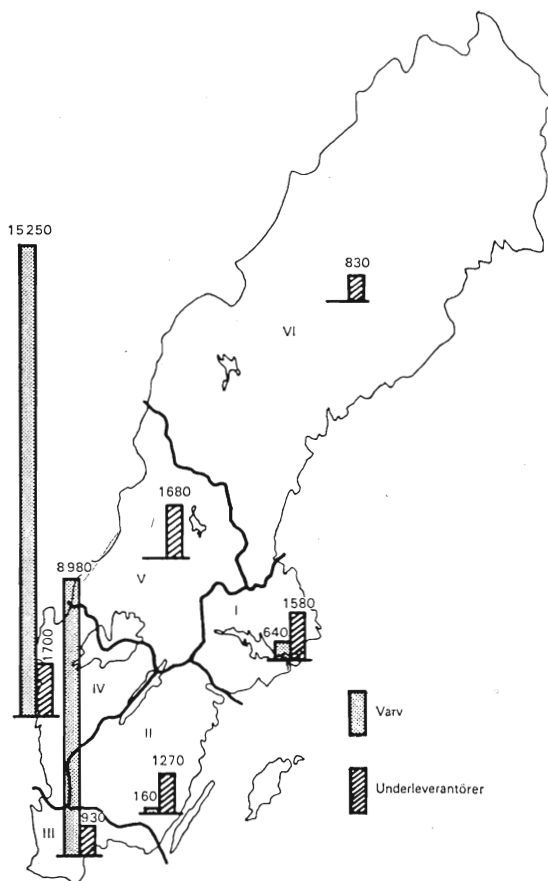
En annan fråga är givetvis *hur* dessa företag skulle påverkas vid ett bortfall av varvsleveranserna. En del skulle sannolikt finna andra kunder för liknande produkter, varigenom ingen negativ sysselsättningseffekt skulle uppstå. För andra kan varvsleveranserna inta en så central plats i företagets produktionsbild att hela dess existens skulle komma på spel.

I detta sammanhang är av intresse den exportkalkyl som redovisas i utredningen:

Varvens nettoexportvärde	ca 500 mkr/år
Underleveransernas nettoexportvärde	ca 400 „
Svensk nettoexport	ca 900 „

Den statliga varvskommittén har i sitt betänkande avisat generella räntesubventioner till varven. Man förordar i stället en viss ökning av refinansieringen av fartygskrediter på den svenska kreditmarknaden. Som riktmärke uppställs att ca 200 mkr per år ställs till förfogande i nya krediter under 1971 och 1972 utöver de redan nu utgående ca 250 mkr. Man föreslår också bla forskningsstöd med sammanlagt 50 mkr under budgetåren 1970/71—1972/73. Förslagen skall ses som en etapp på vägen mot mer långsiktigt konstruktiva lösningar för varvsindustrin.

Den i denna artikel behandlade IUI-utredningen har gjorts på varvskommitténs uppdrag. Till betänkandet i övrigt återkommer IT i samband med remissyttrandet i mars.



Källa: IUI:s enkät till varvens underleverantörer.

Fartygsexportens bidrag till den svenska betalningsbalansen beräknas således till inemot 1 miljard kronor per år. Det är en anmärkningsvärt hög andel därav som "intjänas" genom produktion hos underleverantörer. Genom varvsindustrins förmedling går årligen på export varor från andra företag för cirka 1/2 miljard kronor (bruttovärde). Det är knappast troligt att någon större del därav skulle exporteras annat än såsom ingående i svenskbyggda fartyg. Såväl transportkostnader som andra skäl talar för att alternativa fartygsbyggare skulle utnyttja mera närliggande underleverantörer.

• U-landskonkurrensen

Vad innebär så den stora arbetsinsatsen i fartygsproduktionen för de svenska varvens konkurrensförmåga? Jämfört med andra större svenska exportindustrier är relationen arbetskraftsåtgång/kapitalåtgång hög i varvsindustrin. Den citerade "input-output"-studien ger för varven jämförelsetalet 3,5:1 mot 2:1 för tele-

och elektriska industrierna, 1,5:1 för bilindustrin och 0,6:1 för massaindustrin. Detta talar för att varvsindustrin med fördel skulle lokaliseras till låglöneländer och att ett höglöneland som Sverige skulle ha ett handikapp.

Erfarenheten bestyrker emellertid inte att varvsindustrin skulle etableras enligt detta enkla mönster. De varv av någon betydelse som byggts i låglöneländer (bortsett från Japan) har lokaliserats dit av helt andra skäl än låga löner. De är i allmänhet reparationsvarv, som placerats med hänsyn till välbefinnande i förhållande till de stora fartygsrouterna. Undersökningar av underleverantörsförhållandena pekar i stället emot slutsatsen att varvsindustrin är starkt beroende av närheten till en utvecklad och differentierad industrimiljö.

• Branschblandade industrikomplex

I detta förhållande kan man också finna *ett* skäl till den höga japanska konkurrensförmågan: de japanska varven ingår i stora branschblandade industrikomplex, och de tar huvuddelen av underleveranserna från företag "inom familjen" (IUI-analysen av Japan visar också på betydelsen av de lägre lönekostnaderna — cirka hälften av de svenska — men att dessa framför allt innebär en hög räntabilitet och självfinansieringsförmåga).

Det framgår vidare av IUI-materialet att om jämförelse knyts till *hela* produktionskedjan fartygsproduktionen inte är speciellt mycket mera arbetsintensiv än de andra nämnda exportindustrierna. Produktionen hos varvens underleverantörer är nämligen förhållandevis kapitalintensiv. Det finns därför anledning att poängtera, inte främst vad varvsindustrin betyder för en stor grupp underlevererande företag, utan — i en ekonomi som den svenska speciellt välutvecklad på stål- och verkstadsområdet — att ett välfungerande underleverantörssystem är en konkurrensfördel och en avgörande faktor för varvsindustrins framtid. Åtgärder som stärker samarbetet med underleverantörerna bör sålunda vara *en* väg till ökad konkurrenskraft för de svenska varven.

Man finner därför i IUI-utredningen att det är tämligen osannolikt att låglöneländerna inom överskådlig framtid skulle börja uppträda såsom fartygstillverkare och -exportörer i någon större omfattning. Framför allt är det mindre troligt

att de skulle kunna bli prisledande. I denna roll har de japanska varven etablerat sig under 1960-talet, och allt tyder på att de kommer att behålla den ställningen under åtskillig tid. Det blir därigenom en positiv faktor i varvsekvationen att lönetrycket i Japan av allt att döma kommer att bli betydande under 1970-talet och att Japans löneläge kommer att närma sig det genomsnittliga europeiska.

För de västeuropeiska varven — och på grund av refinansieringsvillkoren speciellt för de svenska varven — är emellertid det en för de närmaste åren allvarlig belastning att en stor del av ineliggande order tecknats till ofördelaktiga priser. Inte ens de rörliga kostnaderna torde alltid vara täckta. Med rådande finansieringsvillkor för kreditförsäljningen kommer också de framtida resultaten att under åtskilliga år belastas av ränteunderskotten för dessa och tidigare leveranser. Visserligen kan de order som under 1969 tecknats till väsentligt bättre priser (20 à 25 %) idag betecknas såsom relativt tillfredsställande, men eftersom de avser fartyg, som kommer i produktion och levereras först under 1972, så torde även därvidlag ett omdöme få anstå med hänsyn till osäkerheten om vilka stålpriser och vilka arbetslöner som varven då får betala.

• Framtidsutsikter

På grundval av en analys av dels fartygsefterfrågans utveckling, dels utvecklingen på varvsidan diskuteras i IUI-utredningen den framtida konkurrensutvecklingen på kort och lång sikt.

För den närmaste tiden domineras perspektivet av en rekordhög orderstock hos världens varvsindustri: sysselsättningen är garanterad till ett stycke in på 1972. Inga mera betydande kapacitetstillskott kan väntas under denna tid utöver vad som härrör från rationaliseringar i varvsindustrins produktion och struktur. De nuvarande anläggningarna anses arbeta vid fullt kapacitetsutnyttjande med hänsyn till den tämligen allmänna svårigheten att rekrytera arbetskraft till varvsarbete. Varven behöver sålunda inte av sysselsättnings-skäl visa någon större iver att teckna nya order till ofördelaktiga priser.

Emellertid uppstår frågan om inte sett i ett kortare perspektiv de rekordhöga nytillskotten till handelsflottan, som följer med den höga ny-

produktionen under 1969—1971, kommer att leda till en reaktion på köparsidan, en allmän tveksamhet att placera nya order eller i varje fall en återgång till en mera ”normal” beställningsnivå.

En nedgång i tex oljefraktsatserna — vilket inte kan framstå som särskilt oväntat med hänsyn till tankflottans ökning och de lägre driftskostnaderna för det nya och stora tonnaget — skulle nämligen, som den speciella fartygskonjunkturen förut fungerat, resultera i en tillfällig minskning i orderingsgången.

• Tekniskt avancerat tonnage

Sett på något längre sikt (efter 1975) är emellertid fartygsefterfrågan klart växande. Inte minst expansiv är efterfrågan på specialiserat, tekniskt avancerat tonnage. Utrymme finns sålunda för en svensk fartygsexport av detta slag. Även beträffande prisutsikterna bedöms långsiktstrenden såsom övervägande positiv. Efterfrågeprognoserna tyder på att en ökning av världens varvkapacitet kommer att erfordras för att fylla nybyggnadsbehovet, men en ökning kommer sannolikt inte till stånd om inte fartygspriserna uppnår en sådan nivå att de ger även skäligen avkastning på de nyinvesteringar som erfordras för kapacitetsökningen.

I samma riktning verkar den långsiktiga löneutvecklingen i Japan (eftersom de japanska varven är prisledande). Den ekonomiska tillväxten i Japan kommer även fortsättningsvis att gå betydligt snabbare än i Västeuropa och de japanska lönerna att stiga snabbare än de europeiska. Löneklyftan kan därför väntas minska i framtiden.

Det finns sålunda åtskilligt från de utförda analyserna som pekar på att första delen av 1970-talet blir en hård provotid för de svenska varven, men att långtidsperspektivet, sådant det idag kan tecknas, inte är mindre ogynnsamt eller annorlunda än för andra större svenska exportörer av verkstadsprodukter.

• IUI-utredarnas förslag

Avslutande läggs resultaten från utredningsarbetet till grund för vissa konklusioner och förslag beträffande den svenska varvsindustrin. Detta avsnitt — som uttryckligen beerränsats till en bedömning från främst samhällsekonomiska

utgångspunkter — har författats gemensamt av Ragnar Bentzel, John Ekström och Lars Nabseth.

• Gemensamt kreditinstitut

Huvudintresset i ”rekommendationerna” koncentreras där till varvens refinansieringsproblem. Sålunda befinner det nödvändigt att på ett eller annat sätt avlasta varven de stora negativa räntenetton som idag hotar deras existens. Sådana refinansieringsmöjligheter kan åstadkommas på olika sätt. Man kan tänka sig direkta räntesubventioner men även olika typer av upplåningsförfaranden i Sverige eller i utlandet. Man finner att i alla tänkbara alternativ krävs det ett betydande engagemang från statens sida. Ett system med ett för varven gemensamt kreditinstitut skisseras, vars detaljer det dock här inte finns plats att utveckla.

Inte mindre vikt läggs emellertid vid möjligheterna att tillvarata skaleffekter och att genom koncentration stärka konkurrensförmågan på sikt. På tillverkningsidan torde de svenska storvarven redan vara tillräckligt stora. Synpunkterna på företagsstorleken är i stället en följd av uppfattningen om hur de svenska varvens komparativa fördelar på utvecklings- och försäljningsidan kan utnyttjas på bästa sätt.

• Koncentration

Varje varv för sig har knappast råd och möjlighet att skaffa sig den kader av kvalificerade tekniker och specialister som erfordras. Teknisk utveckling är dessutom en verksamhet där stor driftsfördelarna är betydande. Detta talar för en koncentration av utvecklingsarbetet till ett fåtal enheter, vilka övriga varv ges möjligheter att utnyttja. Motsvarande gäller de skärpta krav som kommer att ställas på varvens försäljningsfunktioner. En förstärkning av funktionerna för utveckling av teknik och marknader framstår som de svenska varvens väsentligaste organisationsproblem på sikt.

Nödvändigheten av koncentration härvidlag visar — enligt utredarna — 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.