

Varven och underleverantörerna

Sysselsättningsproblemet i svensk industri under 1970-talet förstörades av att varvsindustrin under efterkrigstiden byggt upp ett nät av svenska underleverantörer. Bilindustrin å andra sidan har ökat sin importandel under samma period. Jan Kuuse skulle därför gärna se att bilindustrin kunde öka sina uppköp på den svenska marknaden och därigenom underlätta våra bytesbalansproblem.

Som bransch är vår varvsindustri av särskilt intresse, då den dels är en reflex av handel, sjöfart och fraktkonjunkturer som bestämmer dess produktion och lönsamhet, dels blivit en slutstation och nyckelindustri för många slags industriprodukter som ingår såsom delar i ett fartygsbygge. I syfte att samla hela tillverkningsprocessen på en hand har en del länder valt att integrera järn- och kolgruvor, stål- och valsverk, verkstäder och motorfabriker med varvsrörelse.

Svensk skeppsbyggnadsindustri har av olika skäl inte slagit in på en sådan integrationslinje. Förenklat uttryckt kan man säga, att våra moderna storvarv till stor del lagt pussel med köpta pusselbitar. Ungefär 60 procent av varvens tillverkningskostnader har under nästan hela 1900-talet utgjorts av inköp från underleverantörer. Därigenom har varven blivit en viktig del av den industriella strukturen. Då varvens beställningar haft stor betydelse, är det viktigt att undersöka varvens länkeffekter för andra industrier, dvs vilken produktion de skapat för underleverantörerna.

JAN KUUSE är docent i ekonomisk historia vid Göteborgs universitet. Han deltar fn i forskningsprojektet Svensk varvsindustri.

Storbritannien och Tyskland

Under 1800-talet utvecklades skeppsbyggnadstekniken. Järnet började ersätta träet som byggnadsmaterial, och ångfartygen ersatte segelfartygen.

Den nya tekniken fick från mitten av 1800-talet sitt genombrott mot bakgrund av sjöfartens expansion genom den växande frihandeln och fallande fraktsatser. Dessa tekniska förändringar påverkade i hög grad de olika ländernas förutsättningar för fartygsproduktion. Framför allt gynnades Storbritannien men även Tyskland, vilka hade en omfattande järnframställning och en mångsidig och väl utvecklad industri.

När Tyskland under 1890-talet på allvar tog upp konkurrensen med de ledande brittiska varven, baserades den tyska fartygsproduktionen i stor utsträckning på inhemskt material. Som följd härav utvecklades i Tyskland nära relationer mellan varven och underleverantörsindustrierna, främst järnverk och verkstadsindustrier i Ruhrområdet.

Sverige

Denna tekniska omvandling gynnade inte Sverige. Här fanns visserligen en långvarig järnhanteringstradition, men den hade främst inriktats på kvalitetsjärn och mycket litet på handelsjärn. Massproducerat handelsjärn såsom plåt, profiljärn och nitnagel var vad varven då

behövde. Genom den nya tekniken blev Sverige under lång tid akterseglad som varvsnation.

Förhållandena ändrades dock genom första världskriget och dieselmotorns införande. Kriget medförde ett uppsving för svensk varvsindustri på grund av inhemska försvarsbeställningar och genom försvagad utländsk konkurrens. Under 1920- och 1930-talen kunde Sverige bygga upp en effektiv och en, i fråga om tillverkningskostnader, konkurrenskraftig varvsindustri, som alltmer specialiserade sig på motortankfartyg. Man rationaliserade, organiserade om arbetsstyrkorna och införde ny teknik. Man ställde om till dieselmotorteknik snabbare än andra och man gick också tidigt över från nitning till svetsning.

På marknadssidan svarade samtidigt efterfrågan från norska rederier för draghjälpen. De norska redarna gick under mellankrigstiden ofta mot strömmen och satsade i hög grad på oljan, som då var en expanderande sektor i en stagnerande världsekonomi.

Genom en gynnsam produktions- och marknadsmässig kombination kunde de svenska varven snabbt växa till internationella storföretag i en tid, då exempelvis brittiska och tyska varv brottades med stora problem. Därifrån betraktade man de svenska varven som den tidens japaner.

Utländska leverantörer

En viktig förutsättning för den svenska varvsindustrins expansion var att man kunde skaffa fartygsbyggnadsmaterial. Då den svenska industristrukturen, tex järnverkens och verkstadsindustrins produktion, under mellankrigstiden inte var anpassad till varvsindustrins behov, kunde varven endast i liten utsträckning köpa sina tunga materialposter i Sverige. Under 1920-talet gjorde exempelvis Kockums endast 10 procent av sina inköp i Sverige, medan inköpen från Tysk-

land och Storbritannien sammanlagt svarade för 75–80 procent. Utvecklingen innebar i grova drag att de svenska varven då endast fick små effekter för den inhemska industrin. De fick fram till andra världskriget större länkeffekter och betydelse för tysk och brittisk industri än för inhemska underleverantörer.

Nordiskt fartygsstål

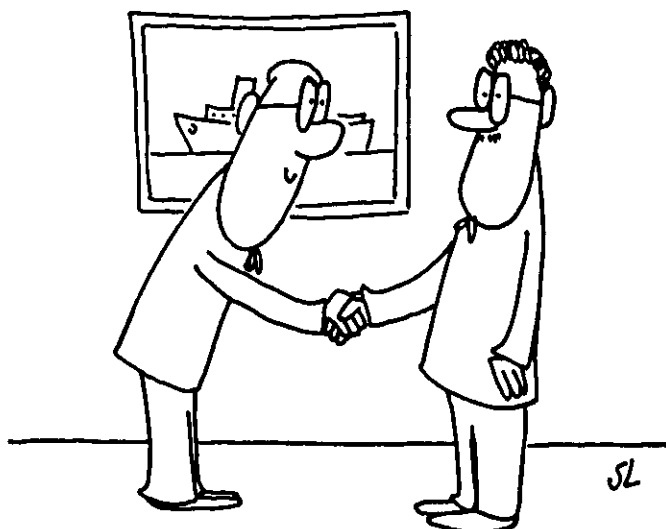
I ledande svenska varvskretsar hade man sedan slutet av första världskriget förgäves försökt intressera de inhemska järnbruken att leverera fartygsstål till varven. Järnbruken var försiktiga och avvaktande. Man var mera intresserad av tillverkning av kvalitetsstål än av massproduktion av grovplåt där den utländska konkurrensen var svårare.

De svenska varvens materialimport hade under större delen av mellankrigstiden fungerat utan större problem. Från mitten av 1930-talet, då stålpriserna började stiga beroende på den växande rustningsindustrin i Europa, blev däremot de svenska varvens importberoende snabbt ett stort problem.

I Europa hade en stålkartell bildats 1926. Inom stålkartellen försökte man skydda de egna varven mot de konkurrerande och expanderande skandinaviska varven genom en diskriminerande prispolitik. Kartellen sålde därför i slutet av 1930-talet fartygsstål till skandinaviska varv till 30 procent högre priser än till de egna landernas varv.

Som svar härpå återupptogs då en gammal tanke. De skandinaviska varven gjorde gemensam sak och tillsatte en utredning om ett skandinaviskt stålverk, som i första hand skulle tillgodose varvens behov. Stålverksplanen var ett varningsskott dels mot kartellen, dels mot de svenska järnbruken. De skandinaviska varvens stålverksutredning fick också omedelbart dubbel effekt. Stålkartellens 30-procentiga pristillägg på den skandinaviska marknaden togs bort, och utred-

Öresundsvarvets förlust blir dubbelt så stor som väntat.



TACK, TACK FÖR ATT VI I ALLA
FALL FICK BETALT FÖR PLÅ-
TEN I PARTYGET.

ningen bidrog i hög grad till att sätta fart på Domnarvets järnverk, som 1937 beslutade att bygga ut sitt valsverk. Året därpå, 1938, kunde de första partierna fartygsplåt av betydelse levereras till de svenska varven från ett inhemskt järnverk.

I och med att Domnarvet byggts ut och stålkartellen tagit bort pristillägget, uppgavs tanken på ett gemensamt skandinaviskt stålverk. Under 1940- och 1950-talen tillkom i Sverige ytterligare järnverk för handelsstål, nämligen det statliga Norrbottens järnverk i Luleå och Grängesbergsbolagets järnverk i Oxelösund. Samtidigt tillkom Frederiksværk i Danmark, Mo i Rana i Norge och Rau-

taruukki i Finland. Från ingenting hade det plötsligt vuxit fram sex stora nordiska stålverk för fartygsstål.

Andra världskriget

Materialknappheten och avspärningen under andra världskriget gynnade uppkomsten av ett inhemskt nät av underleverantörer till den svenska varvsindustrin. För varven gällde det då att få inhemska industrier, som kunde ersätta de tyska. Under industrikommissionens ledning tillsattes olika kommittéer, där beställare, underleverantörer och representanter för myndigheterna arbetade. Härigenom kom på sikt viktiga kontakter att knytas och förstärkas mellan varven

och de inhemska underleverantörerna. Ett exempel på hur inhemsk tillverkning av fartygsmaterial framtvängdes under kriget är Ramnäs och Ljusne ankarkättingsfabriker, som startade 1942. Dessa båda företag har under efterkrigstiden kunnat bli internationellt dominerande ankarkättingsfabriker.

Inhemska leverantörer

Övergången från nitning till svetsning och sektionbyggnad under 1940-talet är ett annat exempel på att kriget kom att utgöra en viktig gränsperiod i fråga om varvens underleverantörer. Under nitningsepoken hade nitnagel huvudsakligen hämtats från utlandet med mindre kompletteringar från Bultfabriken i Hallstahammar och Göteborgs Bult & Nagelfabrik. Införandet av svetsmetoden innebar också att ESAB och andra inhemska svetsföretag blev viktiga varvsleverantörer medan de utländska leverantörerna av nitningsmaterial föll bort.

Före andra världskriget visade inhemska leverantörer varven ett tämligen förstrött intresse. Efter kriget har däremot ett ständigt växande antal inhemska underleverantörer på allvar funnit sin avsättning hos den svenska varvsindustrin. I början av 1970-talet utgjorde de inhemska leveranserna cirka 75 procent av varvens totalinköp. Tillspetsat kan man säga att de svenska varvens underleverantörssektor före kriget fanns utomlands, efter kriget här hemma.

Olja och specialisering

Oljan har, som växande faktor i världsekonomin under efterkrigstiden, varit den viktigaste drivkraften bakom svensk fartygsproduktion. Fram till 1973 kunde oljeproduktion och distribution volymmässigt expandera genom att oljan blev billigare och billigare räknat i fasta priser.

På denna oljevåg koncentrerade de svenska storvarven sina resurser. Man

specialiserade sig på serieproduktion av allt större supertankers.

Men det var många som ville rida på oljevågen och konkurrensen blev hård. Särskilt kännbar blev den japanska konkurrensen. Bland de västeuropeiska varven kunde de svenska bjuda japanerna hårdast och längst motstånd.

Prefabricering

De svenska varvens företrädare har sett den långtgående utflyttningen av produktionsmoment till underleverantörer som en viktig form av rationalisering och denna metod blev här klart mera genomförd än i andra europeiska länder. Specialiseringen inom sjöfarten och varvsnäringarna kring oljetransporterna framkallade i sin tur fartygstekniska innovationer, som också tenderade att i växande omfattning förskjuta arbetsmomenten bakåt i tillverkningskedjan till underleverantörerna.

I denna process tog vissa underleverantörer aktivt del. Varv, stålverk och svetsföretag i Sverige samarbetade i framtagandet av höghållfast stål, som var en förutsättning för byggande av verkligt stora supertankers. Vidare har man från varvens sida i samband med övergång till allt större tankfartyg tryckt på hos stålverken för att få dem att leverera allt mer prefabricerat fartygsstål. Det har gällt riktvalsad, blåstrad, ytbehandlad, bearbetad och målad plåt utskuren och färdig för svetsning.

Indirekt varvssektor

Den prefabriceringslinje som varit ett led i de svenska varvens rationaliseringssträvan har således inneburit, att man förflyttat en växande del av förädlingsprocessen till underleverantörerna. Den indirekta varvssektor, som underleverantörerna i olika tillverkningsled utgör, har i Sverige blivit särskilt omfattande. Man har beräknat att de anställda, enbart i det underleverantörsled som ligger

närmast varven i början av 1970-talet, motsvarade cirka 50 procent av dem som sysselsattes i den direkta varvssektorn. Tar man med underleverantörerna i samtliga tillverkningsled stiger sysselsättningsandelen till 75–80 procent av den direkta varvssektorn. Härigenom sysselsatte varven direkt och indirekt ett mycket stort antal personer vid mitten av 1970-talet. Genom att största delen av de svenskbyggda båtarna avsatts utomlands, kan de svenska underleverantörernas komponenttillverkning till varven betecknas som en form av indirekt export.

Några konkreta uppgifter från ett enskilt varv kan belysa relationerna till underleverantörerna. Götaverkens inköp vid mitten av 1970-talet, då fartygsproduktionen nådde sin topp, uppgick till mer än 1 400 miljoner kronor per år från totalt 3 400 underleverantörer (10 gånger mer än 20 år tidigare). Av dessa var 80 procent svenska. 155 underleverantörer (6 procent av totalantalet) sålde årligen för mer än 1 miljon till varven, medan 75 procent var småleverantörer (mindre än 0,1 milj kronor i leveranser). 60 procent av de inhemska leverantörerna var hemmahörande i Göteborg. Av de största underleverantörerna märks främst stålverken, verkstadsindustrier som ESAB, ASEA, Motala Verkstad, Zander & Ingeström och Svenska Fläktfabriken samt Skånska Cement AB.

Strukturkris

Genom sin inriktning på oljeekonomin blev svenskt skeppsbyggeri, både i den direkta varvssektorn och i underleverantörsleden, särskilt känslig för oljans pristegringar och minskade transportvolym efter 1973. Under slutet av 1970-talet har 75 procent av det totala och kraftigt växande statliga industristödet gått till varven och stålverken.¹ Likväl har arbetsvolymen i dessa sektorer kraftigt måst reduceras.

De svenska varvens förbrukning av fartygsstål före och efter krisens början ger en god inblick i problemens omfattning. I mitten av 1970-talet använde varven cirka 800 000 ton per år, under 1978 bara 250 000 ton. Varvskrisen har särskilt hårt drabbat de större underleverantörer som haft en stor del av sin marknad riktad mot varven. I många fall har det då varit svårt att finna ersättningsmarknader. Stålverken har här kanske haft de största problemen. Omsvängningen från förväntningar på en expansionistisk stålkonjunktur till en avsevärt nerdragen ambitionsnivå kan för Sveriges del sammanfattas i steget från utbyggnadsplanen för Stålverk 80 till bildandet av Svenskt Stål AB (SSAB), med uppgift att minska produktionen. SSAB bildades 1978 genom en sammanslagning av Domnarvet, Norrbottens järnverk och järnverket i Oxelösund.

Varvens och bilindustrins underleverantörer

Det är intressant att jämföra våra två dominerande sammansättningsindustrier, som båda i hög grad är lokaliserade till Göteborg – varven och bilindustrin. Medan varven till en början baserade sin verksamhet framför allt på utländska underleverantörer har de under efterkrigstiden byggt båtar med allt större andel svenska komponenter. Det blev mer och mer svenskt i de svenska varvens fartygsexport. Problemet idag är, som alla vet, att finna marknader för en sådan export.

Inom bilindustrin har utvecklingen gått åt andra hållet. När bilindustrin var ung, köpte den huvudsakligen komponenter från inhemska underleverantörer. Ännu 1960 hämtades mer än 70 procent av bilindustrins insatsdelar från svenska

¹ Se tex N. Lundgren och I. Ståhl, [1981], *Industripolitikens spelregler* (Stockholm, Industriforbundets förlag), tabell 2 och 3.

leverantörer. Därefter och särskilt under 1970-talet har de utländska leveranserna ökat sin andel kraftigt. En Volvo består idag av 30 procent svenskt och 70 procent utländskt material. Den svenska bilexporten har blivit allt mindre svensk.

Det är främst prisnivån och den otillräckliga produktionsutvecklingen som gjort att bilindustrins inhemska underleverantörer fått allt svårare att hävda sig i konkurrensen med de utländska. I Sverige är nu cirka 25 000 människor involverade i underleveranser till bilindustrin. Det är ungefär lika många som varven under sina glansdagar sysselsatte i underleverantörsleden. Då andelen inhemska insatsdelar i bilindustrin nu är låg, finns här betydande potentiella utvecklingsmöjligheter för svenska underleverantörsindustrier att åter försvenska Volvon. Flera av varvens tidigare underleverantörer har fått svåra avsättningsproblem genom varvskrisen. Det är därför intressant att se hur varvens störste underleverantör, SSAB, nu håller på att svänga om och etablera sig bla på bilplåtmarknaden. Man investerar stora pengar i anläggningar för framställning av höghållfast plåt som skall spara vikt i

bilarna. SSAB hoppas därmed kunna medverka i att vända trenden för svensk underleverantörsindustri.

Varvs- och bilindustrierna aktualiserar på ett tydligt sätt den svenska ekonomins nuvarande balansproblem. Vi har genom varvs- och sjöfartsnäringens specialisering på supertankers och oljetransporter och genom bilismens tillväxt och alla dess konsekvenser på bostadsområdet samt genom vår energikrävande industri blivit ett av världens mest oljeberoende länder. På industrisidan förklarar oljenotan också en stor del av underskotten i vår bytesbalans. Därför är utnyttjandet av andra energislag än oljan ett viktigt led i reduktionen av vår ekonomiska obalans.

Våra exportföretag har inom verkstadssektorn i stor utsträckning utvecklats till sammansättningsfabriker. I denna sammansättningsprocess har andelen utländska delar i regel ökat under 1970-talet – varven utgör här undantag. Att åter bereda mark för inhemska leverantörer till verkstadsindustrin är ett av de effektivaste sätten att öka den svenska nettoexporten och därmed att minska underskotten i bytesbalansen.