

Till statsrådet och chefen för Försvarsdepartementet

Regeringen beslutade den 20 juni 2001 att en särskild utredare skulle pröva möjligheterna att överlåta den verksamhet som avser fartygsunderhåll vid Muskö örlogsvarv till civil industri. Om en sådan överlåtelse inte är möjlig skall utredaren pröva vilka andra verksamhetsformer som är möjliga.

Chefen för Försvarsdepartementet utsåg den 21 juni 2001 generaltulldirektör Kjell Jansson till särskild utredare. Den 17 september 2001 förordnades kanslirådet Maria Domeij att vara sakkunnig och revisionsdirektör Lars Markstedt att vara sekreterare i utredningen.

Utredningen har bedrivits i samverkan med Försvarsmakten, Försvarets materielverk och Fortifikationsverket. Från dessa myndigheter har kommandör Håkan Rugeland, tekn.lic. Olle Båathe respektive driftenhetschef Sven-Åke Emanuelsson (t.o.m. december 2001) och Christer B Andersson (fr.o.m. januari 2002) deltagit i utredningens arbete.

De centrala fackliga organisationerna har utsett representanter som fortlöpande har informerats om utredningens arbete och beretts möjlighet att lämna synpunkter.

Härmed överlämnas betänkandet Muskövarvet – Utveckling eller avveckling? Utredningsuppdraget är därmed slutfört.

Stockholm i april 2002

Kjell Jansson

Lars Markstedt

Innehåll

| | |
|---|-----------|
| Sammanfattning | 7 |
| 1 Utredningsuppdraget | 17 |
| 1.1 Tidigare utredningar och statsmaktsbeslut..... | 17 |
| 1.2 Musköutredningen..... | 20 |
| 1.3 Genomförandet av utredningen | 21 |
| 2 Muskövarvet..... | 23 |
| 2.1 Beskrivning av anläggningen..... | 23 |
| 2.2 Organisation och resurser..... | 25 |
| 2.3 Vid varvet finns både spetskompetens och bredd..... | 28 |
| 2.4 Muskövarvet har hög säkerhet | 29 |
| 2.5 Goda utvecklingsmöjligheter..... | 30 |
| 3 Erfarenheter från försäljningen av Rindövarvet | 33 |
| 4 Erfarenheter av privatisering av örlogsvarv i Storbritannien | 35 |
| 5 Våra kontakter med företagen | 39 |
| 6 Vår analys och bedömning..... | 43 |
| 6.1 Behövs Muskövarvet? | 43 |

| | | |
|-----|--|-----------|
| 6.2 | Verksamheter som Försvarsmakten kan flytta till Muskö..... | 44 |
| 6.3 | Fortifikationsverkets utredning och behov av riktade beställningar till Muskö..... | 46 |
| 6.4 | Förslag till fördelning av fartygsunderhållet under åren 2002–2006 | 47 |
| 6.5 | Konsekvenserna av vårt förslag till fördelning av fartygsunderhållet..... | 50 |
| 6.6 | Vår bedömning av möjligheterna att sälja varvet om inga beställningsgarantier ges..... | 52 |
| 7 | Annan verksamhetsform för Muskövarvet?..... | 55 |
| 7.1 | Ett statligt ägt bolag är en tänkbar verksamhetsform | 55 |
| 7.2 | Områden som måste regleras vid en bolagsbildning..... | 56 |
| 7.3 | Kapitalbildning..... | 62 |
| 7.4 | Vår slutsats..... | 63 |
| 8 | Muskövarvets relation till Försvarsmakten..... | 65 |
| 8.1 | Planeringen och upphandlingen av underhållsarbeten bör ses över | 65 |
| 8.2 | Frågan om marina verksamheter kan flyttas från Berga till Muskö bör utredas..... | 66 |
| 8.3 | Det fortsatta arbetet..... | 68 |
| | Kommittédirektiv..... | 71 |

Sammanfattning

Muskövarvet har under 1990-talet varit föremål för ett stort antal utredningar. Mot bakgrund av att det marina fartygsunderhållet kommer att minska har man i tidigare utredningar prövat att koncentrera det kvalificerade marina fartygsunderhållet till dels Kockums varv i Karlskrona, dels Muskö örlogsvarv i Haninge kommun. Statsmakterna beslöt dock våren 2001 att det marina fartygsunderhållet inte skulle koncentreras till ett enda örlogsvarv, utan att det borde finnas underhållsresurser vid både Marinbas Syd och Marinbas Ost. Detta förutsätter dock att den nuvarande varvsverksamheten breddas.

Musköutredningens uppdrag är att ta fram underlag för och genomföra förhandlingar avseende överlåtelse av den verksamhet som avser fartygsunderhåll vid Muskö örlogsvarv till civil industri. Utgångspunkten för uppdraget är att allt fartygsunderhåll överförs till civil industri för fortsatt verksamhet i Musköanläggningen samt att överlåtelsen grundas på för staten affärsmässiga villkor. Om det inte går att finna en affärsmässig lösning skall utredningen pröva vilka andra verksamhetsformer som är lämpliga.

Musköanläggningen och Muskö örlogsvarv

På Muskö finns en försvarsanläggning som omfattar Muskö örlogsvarv samt Marinbas Ost med ledningscentral och basbataljon, FM LOG Underhållsgrupp Stockholm och Fortifikationsverkets driftgrupp. Varvets andel av anläggningen innefattar bland annat torrdockor, slip, verkstadslokaler, ytbehandlingsanläggning, förråd och kontor. Härutöver förfogar Försvarsmakten över bl.a. kajanläggningar, arbetslokaler, lokaler för värnpliktiga, personalmatsalar, kök och utrymmen för krigssjukhus.

Huvuddelen av Musköanläggningen ligger insprängd i ett berg, som har en yta som är ungefär lika stor som Gamla Stan i

Stockholm. Anläggningen är uppdelad i fem block och den är av försvarstekniska skäl konstruerad så att de olika blocken i krigstid skall kunna fungera oberoende av varandra vad gäller bl.a. luftbehandling. De olika delarna av anläggningen står i förbindelse med varandra genom ett system av tunnlar. Lokalytan inne i berget uppgår till ca 52 000 kvadratmeter.

Muskövarvet

I december 2001 fanns det 279 personer anställda vid Muskövarvet, varav sex är yrkesofficerare. För att klara produktionsåtagandena för år 2002 har en personalram på totalt 296 personer fastställts. I ramen ingår även personal för vapenunderhåll (ca 40 personer).

Verksamheten vid Muskövarvet är i dag inriktad på underhåll och service av marinens fartyg. Verksamheten omfattar ca 300 000 debiteringsbara timmar. Intäkterna (inklusive vapenunderhåll) uppgick år 2001 till ca 220 Mkr.

Verksamheten vid Muskövarvet är främst relaterad till den högteknologiska delen av fartygsunderhållet. Personalen har därför en kompetensprofil som till stor del är inriktad på el-, tele och vapentechnik. Ca 70 procent av personalen är starkt specialiserad för underhåll av marinens fartyg.

Mer traditionella varvsarbeten såsom ytbehandling, svets, plåtslageri och maskinmekanik utgör endast ca 30 procent av personalstyrkan. Denna typ av arbeten dominerar bland de köpta tjänsterna. På grund av att marinens övningsverksamhet till största delen utförs under sommarhalvåret har varvet en mycket hög beläggningsvolym under vinterhalvåret. Under kvartal 1 och 4 utförs ca 10 procent av arbetsvolymen av inhyrda konsulter och underentreprenörer.

Musköanläggningen har en hög säkerhet. Den har konstruerats för att stå emot ett atomvapenanslag. Genom att anläggningen ligger på en ö och är insprängd i berget, är den lätt att bevaka och skydda från terrorattacker.

Med nuvarande dockor och verkstäder är det möjligt att öka kapaciteten till minst 400 000 produktionstimmar per år. Inloppen till dockorna i berget är dock en begränsande faktor vad gäller civila fartyg. Den låga höjden och bredden gör att endast mindre fartyg kan tas in, men skärgårdstonnaget kan torrsättas i de befintliga anläggningarna. Det finns även möjlighet att utveckla verksam-

heten genom att utnyttja hamnområdet utanför berget effektivare. Dessutom finns det en marknad utöver de torrsättningsberoende arbetena.

Erfarenheter från försäljningen av Rindövarvet

Rindövarvet i Waxholms kommun ingick tidigare i Muskövarvet. Rindövarvet, som hade en beläggning på ca 26 000 timmar per år, såldes efter en öppen anbudstävlan år 1999 till Dockstavarv AB. Erfarenheterna av privatiseringen är goda. Varvet har kunnat öka andelen civila beställningar. Privatiseringen har varit till fördel för både marinen och Docksta-gruppen och även till fördel för de anställda.

Rindövarvet kunde säljas utan beställningsgarantier. En skillnad mellan Muskövarvet och Rindövarvet dock att man med stor sannolikhet kunde förutse att även i en konkurrenssituation huvuddelen av amfibieregementets båtunderhåll skulle gå till Rindövarvet. Den fastighet som Rindövarvet ingår i bedömdes också ha ett betydande marknadsvärde även om varvsverksamheten skulle avvecklas.

Erfarenheter av privatisering av örlogsvarv i Storbritannien

I Storbritannien har Royal Navys örlogsvarv i Rosyth och Devonport privatiserats. Privatiseringsprocessen genomfördes i två steg. I det första steget behöll Royal Navy ägandet av varven, men driften lades ut på Babcock International Group respektive på Devonport Management Ltd (DML). I ett andra steg genomfördes en fullständig privatisering, varvid Babcock och DML även övertog fastigheter och utrustning på varven.

För att kunna genomföra privatiseringen var det nödvändigt att varven fick en beställningsgaranti på framtida marina underhållsarbeten, ett s.k. "Allocated Programme". Det utformades så att andelen riktade beställningar successivt under en tioårsperiod trap-pades av. EG-kommissionen hade inga invändningar mot försäljningen av varven.

Privatiseringen har lett till att man vid de båda varven har fått civila beställningar som till stor del kunnat kompensera för bortfallet av det marina underhållet. Vidare har andelen indirekta kost-

nader kraftigt kunnat sänkas genom rationaliseringar. Privatiseringen beräknas ha lett till att kostnaderna för marinens fartygsunderhåll har minskat med ca 20 procent. Både företagsledningen och de anställda anser att privatiseringen varit positiv.

Våra kontakter med företagen

Vi har kontaktat ett stort antal företag såväl i Sverige som utomlands, och informerat om försäljningen av Muskövarvet. Vid våra sonderingar framkom dock att intresset för att överta varvet var litet. Förutom Kockums AB har tre företag anmält ett intresse av att förvärva Muskövarvet. Genomgående för dessa tre företag är att de velat ha någon form av beställningsgaranti.

JCE Gruppen har redovisat ett skriftligt förslag med en konkret affärsplan för att utveckla varvsverksamheten. JCE:s avsikt är att omvandla Muskövarvet till ett expansivt industriellt centrum. Företaget räknar med att under en 10-årsperiod kunna öka antalet anställda vid Musköanläggningen från ca 300 till ca 1 000. För att kunna genomföra sin affärsplan och expandera verksamheterna önskar JCE att få en beställningsgaranti på marint fartygsunderhåll och att få möjlighet att förvärva ett större markområde på Muskö, än vad som omfattas av nuvarande varvsverksamhet. Huvuddelen av statens mark på Muskö har Försvarsmakten i dag ingen användning för.

Det fjärde företaget som vi fört inledande diskussioner med är Kockums/HDW. Kockums avsikt är att koncentrera allt tyngre fartygsunderhåll till Karlskronavarvet. På Muskö skulle främst dagligt och avhjälpande underhåll samt MTU-underhåll bedrivas. Totalt beräknar Kockums att högst 70 personer skulle sysselsättas på Muskö.

Vår analys och bedömning

Vi bedömer att Muskövarvet behövs av både försvarspolitiska och konkurrenspolitiska skäl. Musköanläggningen har höga fasta kostnader och det är därför angeläget att man har en stor verksamhetsvolym att fördela dem på. Från Försvarsmakten har vi fått vissa förslag till verksamheter som skulle kunna lokaliseras till Muskö,

men dessa verksamheter har endast en marginell betydelse för Muskövarvets ekonomi.

Fortifikationsverket genomförde våren 2001 en ekonomisk värdering av Muskövarvet och verkets bedömning var att varvet saknar ett marknadsvärde. Fortifikationsverkets bedömning utgick från att de marina beställningarna skulle uppgå till nuvarande nivå, dvs. till ca 300 000 timmar per år.

För att Muskövarvet skall kunna bli lönsamt krävs att varvet tillförs en stor volym civil produktion. De tekniska och marknadsmässiga förutsättningarna för att ställa om till civil produktion och för att utveckla verksamheten vid Muskövarvet, så att man inom alla former av marint fartygsunderhåll kan konkurrera med Kockums AB, är dock inte så goda. Vår slutsats är att Muskövarvet för att bli konkurrenskraftigt under en övergångsperiod kommer att behöva få vissa riktade beställningar.

Eftersom syftet med en privatisering av Muskövarvet är att på sikt skapa konkurrens vad gäller det marina fartygsunderhåll bör beställningsgarantierna till Muskövarvet inte vara alltför omfattande, men samtidigt bör de balansera mot de beställningar som riktas till Kockums AB. Ett förslag till fördelning av fartygsunderhållet under perioden 2002–2006 skulle kunna utformas enligt följande:

1. Alla omfattande halvtidsmoderniseringar riktas till Kockums AB.
2. Sexårsöversynerna av de tre ubåtarna i Gotlandsklassen riktas till Muskövarvet, medan övriga sexårsöversyner upphandlas i konkurrens mellan Kockums och Muskövarvet.
3. 80 procent av årliga översyner och avhjälpande underhåll av kvalificerade fartyg riktas till det varv som fartygen tillhör, medan 20 procent upphandlas i konkurrens mellan Kockums och Muskövarvet.
4. Allt okvalificerat fartygsunderhåll upphandlas i full konkurrens.

Detta program innebär att under åren 2002–2006 skulle Kockums få ca 200 000 timmar och Muskövarvet ca 130 000 timmar per år utan att behöva konkurrera om fartygsunderhållet. Med det föreslagna programmet bedömer vi att både Karlskronavarvet och Muskövarvet har möjlighet att bedriva en lönsam verksamhet, förutsatt att man kan komplettera nuvarande marina arbeten med civil produktion.

I regeringens proposition om det framtida fartygsunderhållet (prop. 2000/01:53) angavs att delar av upphandlingen av fartygsunderhåll har sådan effekt på de sjöoperativa förbandens behov av långsiktig materielförsörjning att riktad upphandling bör övervägas. Vid överläggningar med företrädare för Försvarsdepartementet har framkommit att med sådan riktad upphandling avses beställningsgarantier till Karlskronavarvet och att det i ett avtal om försäljning av Muskövarvet inte får ingå någon beställningsgaranti på underhållet av ubåtarna. Vid de kontakter vi har haft med intressenterna har framkommit att de under dessa förutsättningar inte är intresserade av att förvärva Muskövarvet.

Ubåtsunderhållet är av stor betydelse för Muskövarvets ekonomi och möjligheter att utveckla nya verksamheter. Vår bedömning är att det utan beställningsgarantier inte går att sälja Muskövarvet och därmed på sikt få till stånd en effektiv konkurrens mellan Muskövarvet och Kockums AB.

Annan verksamhetsform

Muskövarvet utgör i dag en resultatenhet inom Försvarsmakten. Vi anser att det i princip skulle vara möjligt att omvandla Muskövarvet till ett statligt aktiebolag. Vid en bolagisering måste man dock bl.a. klara ut följande frågor:

- Vilka väsentliga avtal finns för verksamheten.
- Vilka inventarier omfattas av försäljningen.
- Hur skall hyran av Musköanläggningen fördelas mellan varvet och marinbasen.
- Vilka tillstånd för varvsverksamheten behöver överföras till bolaget eller ändras.
- Vilken personal vid varvet skall föras över till bolaget.

Vi har tagit fram huvuddelen av det underlag som behövs om Muskövarvet skulle ombildas till ett statligt bolag. Genomförandet av en bolagisering kräver dock att bolaget tillförs ett kapital på i storleksordningen 100 mkr. Även med en kapitaltillförsel i den storleksordning, bedömer vi att det är risk för att Muskövarvet kommer att gå med förlust. Muskövarvet drivet i form av ett statligt bolag torde inte ha bättre möjligheter än ett privat företag att utveckla nya marknader och nya verksamheter som kan ge en lång-

siktig lönsamhet. Vi anser det därför inte meningsfullt att i nuläget omvandla Muskövarvet till ett statligt bolag.

Om inte sådana beställningsgarantier eller möjligheter till markförvärv ges, så att det går att sälja Muskövarvet till ett privat företag, anser vi att varvet bör drivas vidare som en resultatenhet inom Försvarmakten. Mot bakgrund av att andelen marina underhållsarbeten minskar anser vi att Muskövarvet bör undersöka inom vilka områden som varvet har bäst förutsättningar att kunna tävla om civil produktion och därefter hos regeringen begära tillstånd att bedriva sådan avgiftsfinansierad verksamhet. Som en enhet inom Försvarmakten omfattas Muskövarvet av det statliga regelsystemet. För att kunna konkurrera med privata företag är det dock viktigt att den självständighet som Muskövarvets hittills haft bibehålls samt att varvet ges stor frihet att anställa personal och att agera affärsmässigt.

Planering och upphandling av underhållsarbeten bör ses över

Försvarmakten håller för närvarande på att ta fram en flerårig rustningsplan. Av denna kommer att framgå vilka underhållsarbeten som skall riktas till Kockums respektive till Muskövarvet. En sådan rustningsplan ger varven bättre möjligheter att långsiktigt planera sin verksamhet, men begränsar utrymmet för konkurrens. Som ett alternativ till en konkurrensmodell anser vi dock att det är bra med en rustningsplan. Dagens system för fördelning och upphandling av det marina fartygsunderhållet fungerar nämligen enligt vår uppfattning inte bra. Varven får ofta i ett sent skede beställningar på underhållsarbeten. I beredning och beslut om uppdrag är i dag alltför många organ inblandade.

Oavsett om huvudmannaskapet för Muskövarvet ändras eller inte anser vi att det är angeläget att upphandlingsprocessen ses över. Inriktningen bör vara att ge en större långsiktighet i planeringen och att lägga ett större ansvar på varven då det gäller genomförande av underhållsarbeten och bedömning av vilka åtgärder som behöver göras.

Frågan om verksamheter kan flyttas från Berga till Muskö bör utredas

De fartyg vid Marinbas Ost som underhålls vid Muskövarvet är vanligen förlagda till Berga. Detta medför att en stor mängd resor måste göras mellan Muskö och Berga. I Karlskrona har man bättre förutsättningar att bedriva en rationell verksamhet genom att Marinbas Syd och Karlskronavarvet är samlokaliserade.

Högkvarteret har uppdragit åt chefen för Marinbas Ost att undersöka möjligheterna att flytta verksamheter från Muskö till Berga. Eftersom Muskövarvet enligt Försvarmaktens uppfattning behövs och varvet enligt statsmakternas beslut skall fortsätta sin verksamhet, anser vi att man även bör undersöka för- och nackdelar av att i stället flytta hela eller delar av marinens verksamheter på Berga till Muskö. Skälen till detta är följande:

1. De totala hyreskostnaderna torde bli lägre.
2. Säkerhetsskyddet blir bättre.
3. Det blir möjligt att bygga bostäder innanför Berga.
4. Muskövarvets utvecklingsmöjligheter förbättras.

Det fortsatta arbetet

Med de förutsättningar som Förvarsdepartementet har gett oss för vårt uppdrag, har vi inte kunnat sälja Muskövarvet. Med de givna förutsättningarna anser vi det inte heller vara meningsfullt att omvandla varvet till ett statligt bolag. I avvaktan på slutligt ställningstagande om långsiktig lösning av huvudmannskapet för Muskövarvet, förordar vi att varvet bibehålls som ett "komplett företag" enligt nuvarande modell och organisation.

Att driva Muskövarvet i Försvarmaktens regi är administrativt enklare och ger bättre förutsättningar att allokera underhållsarbeten till Muskövarvet för att därigenom få en bättre ekonomi på Musköanläggningen. Med nuvarande verksamhetsform kommer det dock att vara svårt att utveckla lönsam civila verksamheter och att hålla nere priserna på varvets arbeten. Detta innebär att kostnaderna för det marina underhållet sannolikt blir högre än om verksamheten skulle drivas av ett privat företag och möjligheterna till konkurrens utnyttjas. På sikt kan detta leda till att Försvarmakten

av ekonomiska skäl tvingas att avveckla Muskövarvet och därmed kanske även hela Musköanläggningen.

Vid Muskövarvet finns både bredd och spetskompetens. Vår bedömning är att det finns möjligheter att utveckla nya verksamheter som komplement till det marina underhållet, så att Muskövarvet kan utvecklas och konkurrera med bl.a. Kockums AB.

Av den rustningsplan, som Försvarsmakten håller på att ta fram, kommer det att framgå vilka underhållsarbeten som skall riktas till Muskövarvet. Det pågår även en utredning om vilken mark på bl.a. Muskö som Försvarsmakten inte längre behöver. Dessa utredningar beräknas vara klara i maj 2002.

Ett resultat av Försvarsmaktens utredningsarbete kan bli att nya möjligheter öppnar sig för att sälja Muskövarvet. En stor del av de beställningar som Försvarsmakten enligt rustningsplanen avser att rikta till sitt "eget varv" bör nämligen kunna tas med som beställningsgaranti till en extern köpare. Om dessutom sådan mark som Försvarsmakten inte längre behöver kan ingå, bedömer vi att det går att sälja Muskövarvet till civil industri och att utveckla verksamheten på Muskö så att nya arbetstillfällen skapas. Vi föreslår därför att Försvarsmakten ges i uppdrag att pröva möjligheterna att utifrån nya förutsättningar sälja Muskövarvet till civil industri.

1 Utredningsuppdraget

1.1 Tidigare utredningar och statsmaktsbeslut

Muskövarvet har varit föremål för ett stort antal utredningar, bl.a.

- 1995, Terneryd, som i SOU 1995:6 föreslog att Muskövarvet borde behållas i Försvarmaktens (FM:s) regi, men att Rindövarvet borde överlätas till ett privat bolag.
- 1998, Bengtsson, som föreslog en fortsatt jämn fördelning av fartygsunderhållet mellan Muskövarvet och Kockums AB.
- 1999, Högkvarteret (Lars Rydén). Som resultat av den utredningen föreslog FM i en skrivelse till regeringen den 4 oktober 1999 att det marina fartygsunderhållet borde koncentreras till Muskövarvet.

Regeringen godtog inte FM:s förslag att det marina fartygsunderhållet skulle koncentreras till Muskövarvet. I regeringens proposition om det framtida försvaret (prop. 1999:30) angavs bl.a. följande:

Den framtida militära organisationen kommer från ungefär år 2004 att innehålla betydligt färre fartyg än i dag. Det innebär också att det totala underhållsbehovet liksom behovet av torrsättningsresurser för mer kvalificerat underhåll minskar. I dag bedrivs underhåll både vid Muskö örlogsvarv och Kockums AB i Karlskrona. För att få en rationell verksamhet framöver krävs dock att det marina fartygsunderhållet koncentreras. En viktig resurs i sammanhanget är kompetens för produktion av nya fartyg och fartygstyper. Denna produktionsresurs finns i dag vid Kockums AB i Karlskrona. Regeringen anser att det är av vikt att produktion och underhåll så långt möjligt hålls samman för att på bästa sätt utveckla dessa kompetenser. Inriktningen bör därför vara att ansvaret för att genomföra det framtida marina fartygsunderhållet läggs på civil varvsindustri. Vissa frågeställningar bör dock klaras ut. Den viktigaste frågan är hur nödvändiga resurser för underhåll kan säkerställas i anslutning till de framtida fartygsförbandens baseringar. Regeringen har därför denna dag gett Försvarmakten i uppdrag att i

samverkan med Försvarets materielverk redovisa under vilka förutsättningar och till vilka kostnader civil varvsindustri kan svara för genomförandet av det marina fartygsunderhållet i anslutning till de i denna proposition föreslagna marina fartygsbaserna. Vidare skall redovisas hur de verksamheter som i dag bedrivs inom och i anslutning till Musköanläggningen, t.ex. verkstads- och vapenfunktionerna samt reservdelsförråd och sjöbevakningscentral påverkas om ansvaret för genomförandet av det marina fartygsunderhållet läggs på civil varvsindustri och om Ostkustens marinkommando läggs ned i enlighet med regeringens förslag i denna proposition. Regeringen återkommer vid behov till riksdagen i dessa frågor.

FM fick i december 1999 i uppdrag av regeringen att i samverkan med Försvarets materielverk (FMV) utreda hur de verksamheter som bedrivs i Musköanläggningen påverkas om ansvaret för det marina fartygsunderhållet läggs på civil industri och hur detta skulle påverka underhållskostnaderna. Uppdraget redovisades i en skrivelse till regeringen den 9 februari 2000. I skrivelsen angavs att FM inte hade någon principiell invändning till att fartygsunderhållet genomförs av civil leverantör, men att det är tveksamt att koncentrera underhållet till ett företag som ges monopolställning.

I FM:s utredning om det marina fartygsunderhållet angavs att den totala volymen kvalificerat fartygsunderhåll i medeltal under perioden år 2000–2010 utgör 350 000 produktionstimmar per år. Av denna volym utgör 210 000 timmar per år halvtidsmoderniseringar (HTM) och generalöversyner (GÖ), medan de resterande 140 000 timmarna utgörs av årsöversyner (ÅÖ), avhjälpande underhåll (AU) och motorunderhåll (MTU). Det påpekas att det exakta teknikinnehållet i dessa HTM under perioden 2005–2010 är svårt att bedöma och att volymuppskattningen är beräknad utifrån FM:s materielplan 1999-11-15 för respektive fartygstyp. Volymen okvalificerat underhåll beräknas till 85 000 timmar per år.

FM:s bedömning av omfattningen av det framtida fartygsunderhållet var baserat på en utredning som FMV gjort och som redovisats i rapporten Underhållsvolymer inom marinen 2000–2010 (FMV log 14610:104/00). I denna rapport redovisas i tabeller beräknad underhåll fartyg för fartyg. I tabellerna och i diagram redovisas även hur underhållet under perioden kommer att utveckla sig med uppdelning på typ av underhåll (HTM, GÖ, ÅÖ, AU och MTU). FMV redovisade i diagrammen dels ett maximalalternativ, dels ett minimalalternativ. Enligt maximalalternativet, som innehåller en större volym HTM under senare delen av perioden och årligt underhåll av två ubåtar i malpåse, blir medelvärdet 385 000 timmar

per år. Enligt minimalalternativet blir medelvärdet 328 000 timmar per år under perioden 2000–2010.

FMV fick i maj 2000 i uppdrag av regeringen att dels utreda i vilken omfattning fartygsunderhåll inkl. HTM bör utföras av Kockums AB för att väsentlig kompetens skall kunna behållas och vidareutvecklas vid företaget, dels hur ett affärsmässigt genomförande av FM:s fartygsunderhåll bör genomföras. Det förstnämnda deluppdraget redovisades i en rapport den 28 juni (FMV GD H 14610:3811/10). Det andra uppdraget redovisades den 28 september 2000 (FMV GD 1460:1865/00). I den senare rapporten föreslog FMV att allt underhåll (inklusive HTM) av ubåtar skulle hållas samman och att första HTM i en serie av korvetter och minjaktfartyg skulle läggas på Kockums AB genom riktad upphandling. AU inom Marinbas Osts övningsområde och allt MTU skulle riktas till Muskövarvet. Allt övrigt underhåll föreslog FMV borde upphandlas i konkurrens.

Inte heller FMV:s förslag godtogs av regeringen. I propositionen om det framtida fartygsunderhållet (prop. 2000/01:53) december 2000 angav regeringen följande:

Försvarets materielverk har i en rapport den 28 september 2000 analyserat på vilka grunder Försvaretsmaterielverkens fartygsunderhåll bör upphandlas. Myndigheten menar att det mer omfattande underhållet av ubåtar bör genomföras sammanhållet på grund av den komplexa ubåttstekniken och med hänsyn till ubåtssäkerhetsfrågor. Detta skulle enligt myndighetens bedömning säkerställa specifika kompetenser för genomförande av ubåtunderhåll. Därutöver anser Försvarets materielverk att en stor del av halvtidmoderniseringarna och underhållet av mindre fartyg bör upphandlas i konkurrens.

Försvarets materielverk lyfter även upp frågan att staten, för att säkerställa en kompetensprofil hos Kockums, bör teckna ett kompetensavtal med HDW/Kockums för att möjliggöra en genomlysning och anpassning av kompetensområden till aktuellt behov mellan Försvarets materielverk och företaget.

Offentlig upphandling skall enligt huvudregeln ske i konkurrens.

Regeringen kan dock besluta om undantag från bestämmelserna i lagen (1992:1528) om offentlig upphandling om det är nödvändigt med hänsyn till försvars- och säkerhetspolitiska intressen, t.ex. genom riktad upphandling. Regeringen anser att delar av upphandlingen av fartygsunderhåll har sådan effekt på de sjöoperativa förbandens behov av långsiktig materielförsörjning att riktad upphandling bör övervägas.

I propositionen behandlades även de ekonomiska förutsättningarna för verksamheten vid Muskö örlogsvarv. Det konstaterades att om riksdagen skulle godkänna den föreslagna inriktningen för upp-

handlingen av det marina fartygsunderhållet, dvs. att vissa beställningar av underhållsarbeten skulle riktas till Kockums AB, skulle inte fartygsunderhållet kunna koncentreras till Muskö örlogsvarv. Muskövarvet skulle då inte kunna få en sådan beläggning grundat enbart på det marina fartygsunderhållet att verksamheten även på sikt kan drivas rationellt.

I propositionen konstaterades vidare att berganläggningen där Muskö örlogsvarv ingår är byggd i olika block, som i fredstid bara delvis fungerar oberoende av varandra på grund av luft-, el- och vattenförsörjningen. De delar som Försvarmakten inte använder kan därför inte avskiljas. Försvarmakten kan därför inte heller säga upp upplåtelseavtalet med Fortifikationsverket avseende de utnyttjade delarna. Försvarmakten kommer därför att ha kostnader för ränta och amortering även för de delar myndigheten inte utnyttjar. I propositionen aviserades därför att regeringen avsåg att pröva vilka ytterligare verksamheter som kan förläggas till Musköanläggningen för att få en långsiktigt rationell verksamhet.

1.2 Musköutredningen

Bakgrund

I direktiven till Musköutredningen (dir. FÖ 01:02) konstateras att reduceringen av antalet ytstridsfartyg och ubåtar innebär ett ökat behov av att minska den tid som fartygen tas ur förbandsproduktion för bl.a. underhållsåtgärder. Därmed har tillgången till varvsresurser i närheten till fartygens baseringar, och då särskilt möjligheten till torrsättning av flera fartyg samtidigt, stor betydelse för Försvarmaktens förmåga att bedriva sjöoperativ verksamhet i enlighet med statsmakternas beslut. Det är vidare även i fortsättningen viktigt att Sverige har tillgång till kompetens avseende nyproduktion av stridsfartyg samt kompetens avseende specifika svenska förhållanden för uppträdande i omgivande farvatten. Det är regeringens fortsatta inriktning att ansvaret för att genomföra det framtida marina fartygsunderhållet skall läggas på civil varvsindustri för att dessa kompetenser fortsatt skall kunna vidareutvecklas. Då Muskö örlogsvarv inte kan få en rationell verksamhet grundad enbart på det marina fartygsunderhållet avser regeringen även pröva vilka ytterligare verksamheter som kan förläggas till Musköanläggningen för att få en långsiktigt rationell verksamhet.

Mot denna bakgrund föreslog regeringen i propositionen att inriktningen av Försvarsmaktens fartygsunderhåll skall vara att verksamheten vid Muskö örlogsvarv överförs till i första hand civil industri och, om detta inte är möjligt, i andra hand till annan verksamhetsform. Vidare föreslog regeringen att inriktningen skall vara att Försvarsmaktens upphandling av marint fartygsunderhåll så långt möjligt skall ske på affärsmässiga grunder. Hänsyn skall därvid tas till behovet av att nyproduktionskompetens hos civil varvsindustri kan bibehållas och utvecklas samt av en rationell förbandsproduktion. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag (prop. 2000/01:53, bet. 2000/01:FöU3, rskr. 2000/01:180).

Fortifikationsverket har på regeringens uppdrag gjort en ny ekonomisk värdering av Musköanläggningen (Fi 2001/1513).

Uppdraget

Utredaren skall ta fram underlag för och genomföra förhandling avseende överlåtelse av den verksamhet som avser fartygsunderhåll vid Muskö örlogsvarv till civil industri. I arbetet skall särskilt personalfrågorna beaktas, däribland reglerna i 6 b § lagen (1982:80) om anställningsskydd och att ett kommande avtal bör innehålla en reglering av ansvaret för den pensionsrätt som upparbetats i verksamheten. Ett sådant avtal bör slutas under förbehåll om regeringens godkännande.

En utgångspunkt för uppdraget är att allt fartygsunderhåll överförs till civil industri, för fortsatt verksamhet i Musköanläggningen, samt att överlåtelsen grundas på för staten affärsmässiga villkor. Överlåtelse kan ske till en eller flera intressenter beroende på civil industris möjligheter och erbjudanden.

Utredaren skall i detta sammanhang beakta de principer som följer av EG-fördragets artikel 87, dvs. reglerna om statligt stöd till näringslivet.

Om det inte går att finna en affärsmässig lösning skall utredaren pröva vilka andra verksamhetsformer som är lämpliga.

1.3 Genomförandet av utredningen

I en första utredningsfas gjordes en genomgång av tidigare utredningar och beslut angående Muskövarvet samt intervjuer med dem

som varit involverade i dessa utredningar. Vidare gjordes en översiktlig kartläggning av hittillsvarande verksamhet vid varvet och av varvets ekonomi.

En information om försäljningen av Muskövarvet sändes via Svenska Varvsföreningen ut till medlemsföretagen. Kontakt togs även med marinen i våra nordiska grannländer och de underhållsvarv som marinen i dessa länder utnyttjar informerades om försäljningen av Muskövarvet. Besök gjordes på Karlskronavarv, GV Varv AB, Rindö Marin AB och Dockstavarv AB. Telefonintervjuer gjordes även med övriga svenska varv som bedömdes kunna vara intresserade av att överta Muskövarvet.

Av intervjuerna framkom att det för närvarande råder en varvskris i världen och att många varv har dålig lönsamhet. Intresset av att i ett sådant läge köpa Muskövarvet var därför litet. Möjligheten för underhåll av civila fartyg vid Muskövarvet är begränsad, eftersom dockornas utformning gör att endast de mindre kustfartygen och skärgårdsfartyg kan tas in. Tre svenska företag var dock intresserade av att gå vidare i diskussionerna om ett köp av Muskövarvet.

En studieresa gjordes till Storbritannien där regeringen privatiserat Royal Navys underhållsvarv i Rosyth och Devonport. Vid denna privatisering gav regeringen de båda varven 10-åriga beställningsgarantier (Allocated Programme). Dessa garantier trappades successivt av så att det på sikt skulle råda full konkurrens mellan varven.

2 Muskövarvet

2.1 Beskrivning av anläggningen

På Muskö finns en försvarsanläggning som omfattar Muskö örlogsvarv samt Marinbas Ost med ledningscentral och basbataljon, FM LOG Underhållsgrupp Stockholm och Fortifikationsverkets driftgrupp. Varvets andel av anläggningen innefattar bland annat torr-dockor, slip, verkstadslokaler, ytbehandlingsanläggning, förråd och kontor. Härutöver förfogar Försvarsmakten över bl.a. kajanläggningar, arbetslokaler, lokaler för värnpliktiga, personalmatsalar, kök och utrymmen för krigssjukhus.

Huvuddelen av Musköanläggningen ligger insprängd i Djupskäraberget, som har en yta som är ungefär lika stor som Gamla Stan i Stockholm. Anläggningen är uppdelad i fem block och den är av försvarstekniska skäl konstruerad så att verksamheten skall kunna drivas vidare även om ett av blocken i ett krigsläge skulle skadas. De olika delarna av anläggningen står i förbindelse med varandra genom ett system av tunnlar. Lokalytan inne i berget uppgår till ca 52 000 kvadratmeter. De insprängda delarna består av följande block:

Block 1 utgörs av verkstäder, lager och kontor. Verkstäderna och lagerdelarna finns i fem tunnlar. En av tunnlarerna är i tre plan och en i två plan. Mellan tunnlarerna finns personalutrymmen och kontor. Verkstadsdelarna har flera traverser samt arbetsstationer med tekniska försörjningssystem såsom el, vatten svetsgas, tryckluft m.m. med ett avstånd på 15–20 meter. Vissa delar som används som televerkstad har högre, mer kontorslik standard. Därutöver finns kontor och omklädningsrum i en separat tunnel. Kontoren är cellrumstyp med en relativt enkel standard. Den lokalarea som varvet disponerar uppgår till ca 22 800 kvadratmeter. I block 1 finns även ledningscentral m.m. som Marinbasen disponerar. Denna kommer vid en avyttring av varvet att avskiljas från de övriga delarna.

Block 2 utgörs av docka 3. Denna är 120 meter lång 11 meter bred och 15 meter hög och den medger ett djupgående på 5,5 meter. Denna docka som främst är avsedd för ubåtar är delbar på längden och möjliggör således torrsättning av två fartyg samtidigt. Den har två traverser med en kapacitet om 5 ton. Dessutom finns det en speciell periskoptravers. Dockan är försedd med en miljöport, vilket ger mycket gott inomhusklimat. Arbetsstationer med tekniska försörjningssystem finns längs väggarna. Parallellt med dockan finns verkstadsutrymmen samt en förrådstunnel. Lokalarean uppgår till ca 4 500 kvadratmeter.

Block 3 innehåller docka 1 och 2. Dessa är 150 meter långa, 15 meter breda och 24 meter höga. De medger ett djupgående på 7,5 respektive 6,5 meter. I docka 1 finns två traverser med två lyftar (5 respektive 30 ton). I docka 2 finns det också två traverser med en kapacitet om 10 ton. Båda dockorna har miljöportar. Arbetsstationer med teknisk försörjning finns längst väggarna. Dockorna töms med en s.k. mammutpump, som har en mycket hög kapacitet. Mellan dockorna finns omklädningsrum samt i anslutning till docka 1 två lagerutrymmen. Lokalarean uppgår till ca 14 500 kvadratmeter.

Block 4 används för underhåll och lagring av robotar, torpeder och minor. Vapenhanteringen omfattas inte av uppdraget.

Block 5 är den s.k. Risdalsslipen. Här kan totalt sex fartyg om 400 ton torrsättas. Därutöver kan ett antal fartyg förtöjas längs den invändiga kajen. Miljöport saknas i Risdalsslipen. Arbetsstationer med tekniska försörjningssystem finns längs väggarna och det finns även två traverser med en kapacitet om 5 ton. Lokalarean uppgår till 6 000 kvadratmeter.

Utanför berget disponerar varvet i dag vissa kajer samt försörjnings-, kontors och serviceanläggningar. Områdets kajanläggning omfattar 950 meter kaj/pir med vatten- och elförsörjningssystem. Vid en av kajerna finns ett 30 x 15 meter stort lyftbord med en kapacitet om 50 ton. I anslutning till lyftbordet utnyttjas delar av den s.k. Ekipagebyggnaden. I den ena delen av Ekipagebyggnaden finns en hög port med travers med vilken man kan ta in fartyg som lyfts upp med lyftbordet. I den andra delen av byggnaden, där takhöjden är lägre, finns en verkstadslokal. Vidare finns en modern blåstringsbyggand, förrådsbyggnader, godsmottagning och utrymme för laddning av de elektriska truckarna. För närvarande disponerar varvet en lokalarea på totalt ca 3 100 kvadratmeter.

Alla fem blocken har ett elnät (6000 volt) med heltäckande reservkraftsanläggning. Belysning, pumpar, fläktar, portblockering m.m. styrs från en central driftcentral. Ett eget ytvattenverk, en djupborrad reservvattentäkt och ett avloppsreningsverk finns som försörjer hela Musköanläggningen. Bergets huvudsakliga kylsystem baseras på ett primärsystem med havsvatten och värmeväxlare. Detta kompletteras med en konventionell kylanläggning. Uppvärmningen sker i huvudsak från två värmepumpscentraler kompletterade med elpannor och en oljeeldad panna, som dock bara behövs utnyttjas vid mycket kallt väder.

Ventilationssystemet är omfattande och har mycket hög kapacitet i dockorna så att man kan klara av provkörningar och även bränder. I systemet ingår luftvärmepumpar för att ta tillvara energin från luften. Tilluften kommer främst via transportvägarna varför transporter på dess normalt inte sker med förbränningsmotorer utan med el-truckar.

2.2 Organisation och resurser

I december år 2001 fanns det 279 personer anställda vid Muskövarvet, varav sex är yrkesofficerare. För att klara produktionsåtagandena under 2002 har en personalram på totalt 296 personer fastställts. I ramen ingår även personal för vapenunderhåll (ca 40 personer).

Verksamheten vid Muskövarvet är i dag till nästan helt inriktad på underhåll och service av marina fartyg. Verksamheten omfattar ca 300 000 debiteringsbara timmar, varav ca 60 000 avser vapenunderhåll och förrådshantering. Intäkterna (inklusive vapenunderhåll) uppgick år 2001 till ca 220 Mkr.

Chefen för Muskövarvet har ett samlat arbetsgivar- och verksamhetsansvar för de båda produktionsområdena – Varvsverkstaden och Vapenverkstaden. För respektive produktionsområde finns en resultatansvarig chef. Mer detaljerad redovisning lämnas nedan endast för Varvsverkstaden.

Till sitt förfogande har varvschefen en stab bestående av ca 20 personer. Dessa har kompetens inom områdena Personal, Ekonomi och Kvalitet. Varvet kan därför uppträda som ett "fristående" företag, dvs. utan stöd från Försvarmakten i övrigt.

Varvsverkstaden består av nedanstående elva avdelningar. Inom parentes angivna värdet avser ungefärligt antal befattningar inom respektive avdelning.

ProdLedn (12)

Avdelning är verkstadschefens resurs för produktions- och projektledning och den fungerar som varvets kundmottagning. Här finns projektledare med resultatansvar. Projektledarna är varvets representant mot kund och med stöd av produktionssamordnare ombord på fartygen leder de beställd produktion.

Teknikdetalj (4)

Avdelningen är varvets resurs för teknisk beredning på ingenjörsnivå. Inom avdelningen skall finnas sådan grundkapacitet inom konstruktion, beräkning och regelverk att varvet har egen förmåga att ta fullt ansvar för offererad produktion.

Plåtavdelning (20)

Vid avdelningen finns fartygsplåtslagare med nödvändiga behörigheter inom plåtslageri och svetsning omfattande tunn till grovplåt i samtliga förekommande material.

Mekanikavdelning (20)

Vid avdelningen finns fartygsmekaniker för arbeten med maskin- och framdrivningssystem. Särskilda kunskaper finns också inom hydraulik med hydraulverkstad med renrumsstandard för ubåts- och flygmateriel.

Röravdelning (25)

Vid avdelningen finns rörreparatörer/installatörer med nödvändiga behörigheter. Särskilda kunskaper finns för arbeten i specialmaterial (koppar, nickel, järn, rostfritt och titan). Inom röravdelningen

finns också en dykmaterielverkstad för arbeten med andningsapparat/flaskor samt maskiner för maskinbearbetning inom svarv, fräs och borrar.

Ytbehandling/miljö/dockor (15)

Vid avdelningen finns några egna certifierade personer inom ytbehandlingsområdet. Merparten av dessa arbeten läggs ut på underleverantör. Vid avdelningen finns dockmästare med personal för torrsättningar, ställningsbygge m.m. samt personal för miljölagerhantering.

Motoravdelning (15)

Avdelningen är central motorverkstad för samtliga MTU-dieselmotorer i marinen. Här finns motortekniker/repatorer med specialutbildning (certifierade vid MTU) samt bearbetningsmaskiner för motorblock, cylindertoppar, cylinderfoder och ventilstyrning. Här finns även utrustning för sprickprovning, kontroll av insprutningsventiler, provtryckning och koordinatmätning. Vidare finns ett motorprovrum med en nyrenoverad bromsbänk för effekter upp till 4000 kw och en modern datainsamlingsenhet.

Elavdelning (30)

Vid avdelningen finns fartygselektriker, som är indelade i två huvuddelar, nämligen installationer och kraftelektronik. Här utförs installationer och underhåll av i första hand fartygssystem men även landsystem. Här finns utrustning för provning av elmotorer/generatorer. Vid avdelningen finns kvalificerade resurser för elektroniska styr- och reglersystem på kretskorts nivå.

Teleavdelning (35)

Teleavdelningen kan grovt indelas i följande teknikområden: sensor/optik/finmekanik, strids-/eldledning, samband och IT. Inom respektive område kan verksamheten i flera fall indelas ytterligare ner på anläggningsnivå. Verksamheten vid avdelningen präglas av

högt specialiserade tekniker med kunskap om system och apparat som täcker samtliga fartygstyper.

Materielavdelning (25)

Avdelningen bemannar och driver lager för reservdelshantering för såväl varvets behov som förbanden i området. Den lagerhållna materielen ägs av Försvarmakten (RESMAT). Vid lagret finns ca 60 000 artikelnummer och den årliga omsättningen av materiel är hög. Materielavdelningen ansvarar även för godsmottagning, transporter och lyft samt för verktygsförråd och utrustning av gemensamt slag.

Båtavdelning (10)

Avdelningen har en verkstad belägen utanför berganläggningen, den s.k. Ekipagehallen. Produktionen omfattar i huvudsak arbeten med båtar upp till 50 ton, som torrsätts på lyftbord i anslutning till verkstaden. Många av medarbetarna har ett spektra av kunskap inom olika teknikområden. Resurser finns även för snickeri och komposit med lokaler och utrustning anpassade för dessa verksamheter.

Inom Varvsverkstaden bedrivs huvuddelen av verksamheten i projektform med en sammanhållen projektledning. De olika avdelningarnas kunskap och resurser används för att genomföra allt ifrån anbudsberäkning till genomförande och leverans. En ökande andel av beställningarna sker till fast pris.

2.3 Vid varvet finns både spetskompetens och bredd

Verksamheten vid Muskövarvet är främst relaterad till den högteknologiska delen av fartygsunderhållet. Personalen har därför en kompetensprofil som till stor del är inriktad på el-, tele och vapentechnik. Ca 70 procent av personalen är starkt specialiserad för underhåll av marinens fartyg.

Mer traditionella varvsarbeten såsom ytbehandling, svets, plåtslageri och maskinmekanik utgör endast ca 30 procent av personalstyrkan. Denna typ av arbeten dominerar bland de inhyrda tjänsterna. På grund av att marinens övningsverksamhet till största

delen utförs under sommarhalvåret har varvet en mycket hög beläggningsvolym under vinterhalvåret. Ca 10 procent av arbetena utförs under kvartal 1 och 4 av inhyrda konsulter och underentreprenörer.

Att underhålla och i vissa fall modifiera marina fartygssystem ställer särskilda krav på resurser. Många system skapades på 1960- och 1970-talet, men kommer att leva vidare in i 2000-talet. Samtidigt har tillkommit och tillkommer nya typer av fartyg, t.ex. ubåtar med sterlingmotorer och korvetter (Visbyklassen) som är byggda för att inte uppfångas av radar. Nya konstruktioner och nya vapensystem ställer krav på spetskompetens.

Inom varvet finns en blandning av olika kompetenser. De nedan förtecknade teknikområdena är de som varvet hittills funnit nödvändiga för att ha i egen regi för att svara upp mot marinens krav på kunskap och tillgänglighet.

| | | |
|------------------------|----------------|--------------------------|
| Elledningssystem | Gyro | Dieselmotorer |
| (Strids)ledningssystem | Logg | Rörsystem |
| Radiokommunikation | GPS | Pumpar |
| Telekommunikation | Kompasser | Mekanik |
| Optik | Sjökortssystem | Framdrivning |
| Fibertransmission | Stål | Elmotorer/generatorer |
| Undervattenssamband | Aluminium | Hög-/stark-/svagspänning |
| Radar | Kompositer | Styrsystem |
| Sonar (hydrofon) | Snickeri | Miljölager |
| Laser/IR | Ytbehandling | Dykmateriel |

Muskövarvet har en mycket pålitlig och stabil personal. Flertalet har varit anställda vid varvet under många år. En kraftig förnygring är dock genomförd med anledning av pensionsförmåner som anställda i Försvarmakten kunnat ta del av under 1999 och framåt och som ett 30 medarbetare valde att utnyttja. I de fall nyrekrytering gjorts har de avsett el- och teleteknik och andra teknikområden som enligt varvets strategiska planering måste ingå i varvets kärnkompetens.

2.4 Muskövarvet har hög säkerhet

Huvuddelen av marinens enheter kommer att finnas nära Muskö. Då det gäller underhållet av marinens fartyg och båtar har Muskö

således ett bra geografiskt läge. Närheten till Stockholm utgör också en fördel då det gäller att nå nya kunder. Det tar bara ca 1 timme med bil eller med buss och tåg till Stockholm centrum. Sett ur ett sjöperspektiv ligger hela havs- och hamnområdet från Söderhamn via Åland och Åbo på finska fastlandet, baltiska kusten, Gotland, Öland till Kalmar inom en radie på 200 distansminuter. I ett sådant perspektiv öppnas en stor marknad, kanske inte för att i alla lägen ta fartygen till Muskö, utan för att erbjuda varvets framtida tjänster på plats ombord.

Musköanläggningen konstruerades och byggdes för ett annat hot än vad som är aktuellt i dag. Atomvapenhotet som var dimensionerande då är i dag mer avlägset. Något som dock ökar är intresset för att skydda både verksamhet och utrustning för andra risker och hot. Terrorattackerna i USA har aktualiserat vikten av skydd och vikten av att ha en väl fungerande räddningsorganisation. Musköanläggningen har i dag ett eget brandförsvar med rökdykare i ständig beredskap.

Den personalen som arbetar på varvet har personkontrollerats i olika klasser liksom de underleverantörer som i dag anlitas. De IT-system som används, både de helt interna och de försvarsmakts-gemensamma, uppfyller högt ställda krav på säkerhet och tillgänglighet.

Genom att den befintliga infrastrukturen utnyttjas och bevakningen av varvet ingår i bevakningen av Marinbas Ost blir kostnaderna för säkerhetsskyddet låga.

2.5 Goda utvecklingsmöjligheter

Verksamheten vid Muskövarvet är i dag till nästan helt inriktad på underhåll och service av marina fartyg. Verksamheten omfattar ca 300 000 debiteringsbara timmar. Snittpriset för utförda arbeten (inklusive inhyrd personal) låg år 2001 på 503 kr/tim där spridningen kan exemplifieras med 425 kr/tim för ytbehandlingsarbete och 600 kr/tim för teletekniker.

Med nuvarande dockor och verkstäder är det möjligt att öka kapaciteten till minst 400 000 produktionstimmar per år. Inloppen till dockorna i berget är dock en begränsande faktor vad gäller civila fartyg. Den låga höjden och bredden gör att endast mindre fartyg kan tas in, men det normala skärgårdstonnaget bör kunna torrsättas i de befintliga anläggningarna. Det finns även möjlighet att utveckla

verksamheten genom att utnyttja hamnområdet utanför berget effektivare. Dessutom finns det en marknad utöver de "torrsättningsberoende" arbetena.

Muskövarvet är i dag kvalitetscertifierat mot ISO 9001 och kommer under året att bli klart för miljöcertifiering enligt ISO 14001. Kvalitets- och miljöcertifiering ingår tillsammans med ekonomiskt styrning och säkring av IT-system i Försvarens verksamhetsledningssystem, som Muskövarvet utgör en del av. Verksamheten vid varvet bedrivs i dag på ett sådant sätt att färg och miljöfarligt avfall inte sköljs ut i havet. Försvarens håller för närvarande på att analysera bottensedimentet utanför dockorna och beräkna vilken miljöskuld som Försvarens har till följd de utsläpp som gjorts förr i tiden.

Muskövarvet som är intäcks- och uppdragsfinansierat drivs i dag som vilket civilt företag som helst. Varvet skall genom försäljning av sina produkter bära de fasta och rörliga kostnaderna. Muskövarvet jämförs i dag dels med andra varv och då främst med Kockums AB, dels med andra verkstäder inom Försvarens. Kompetensmässigt finns goda förutsättningar att bredda Muskövarvets verksamhet. En frigörelse från det statliga regelsystemet och möjlighet att konkurrera på både den militära och civila marknaden kommer att öppna nya möjligheter.

3 Erfarenheter från försäljningen av Rindövarvet

Rindövarvet i Waxholms kommun ingick tidigare i Muskövarvet. I maj 1999 uppdrog regeringen åt FM att, i samråd med Fortifikationsverket, för statens räkning förhandla och underteckna avtal om försäljning av Muskövarvets verksamhetsdel på Rindö. Rindövarvets verksamhet var främst inriktad på kustartilleriets båtar, men varvet hade kapacitet för såväl andra statliga som civila kunder. Varvet hade en beläggning på ca 26 000 timmar per år (inkl. bilverkstad och televerkstad).

Försäljningen av Rindövarvet genomfördes av Fortifikationsverket. Verket utarbetade ett anbudsunderlag och inbjöd genom annonsering till anbudsgivning avseende Rindövarvet. I anbudsunderlaget angavs att försäljningsobjektet bestod av varvsrörelsen samt mark och byggnader. På kartor redovisades vilka byggnader samt mark och vattenområde som ingick. I anbudsunderlaget ingick även en förteckning över inventarier och personal.

Sju anbud inkom. Vid bedömningen av anbud togs förutom anbudsbeloppet även hänsyn till anbudsgivarens förmåga att utveckla varvets framtida verksamhet. Enligt denna bedömningsgrund vann Dockstavarv AB anbudstävlingen. Försäljningssumman blev 5,5 Mkr.

I köpet ingick ineliggande order, men köpeavtalet innehöll inga garantier om framtida beställningar.

Vi har besökt Rindövarvet och intervjuat företagets styrelseordförande/ägare och VD för Rindö Marine AB. Erfarenheterna av försäljningen är goda. Rindövarvet har ökat sin omsättning och fått flera civila kunder. År 2001 utgjorde marinens beställningar endast 46 procent av varvets intäkter. Ett ramavtal med amfibieregementet har upprättats.

Enligt intervjuer med beställarföreträdare på amfibieregementet har privatiseringen av Rindövarvet inte inneburit någon försämring

för marinen. Kvaliteten på varets arbeten är god och leveranserna sker i avtalad tid.

Även för de anställda har privatiseringen inneburit fördelar. Genom att omsättningen ökat har vissa nyanställningar kunnat göras. Ett nytt kollektivavtal har förhandlats fram, som bl.a. innebär en vecka kortare semester än i det statliga avtalet. Detta har dock kompenseras genom ökad lön.

Dockstavarv AB avser att bygga en ny inomhushall för reparationsarbeten. Denna investering har dock ännu inte kunnat påbörjas, därför att företaget i januari 2002 inte fått lagfart på fastigheten. Att lagfartsfrågan dragit ut på tiden beror på att Fortifikationsverket inte i ett tillräckligt tidigt skede hade involverat kommunen i försäljningsprocessen.

Sammanfattningsvis förefaller det som om alla parter vunnit på privatiseringen av Rindövarvet. Detta varv gick att sälja utan beställningsgarantier. En skillnad mellan Muskövarvet och Rindövarvet var dock att Dockstavarv AB bedömde att även i en konkurrenssituation så skulle huvuddelen av amfibieregementets båtunderhåll gå till Rindövarvet. Den fastighet som Rindövarvet ingår i bedömdes också ha ett betydande marknadsvärde även om varvsverksamheten skulle avvecklas.

4 Erfarenheter av privatisering av örlogsvarv i Storbritannien

År 1987 genomfördes en grundläggande förändring av de två återstående marina varven tillhörande Royal Navy. Privatiseringsprocessen genomfördes i två steg. I det första steget behöll Royal Navy ägandet av varven i Rosyth och Devonport, men driften lades ut på två företag, nämligen engelska Babcock och Devonport Management Ltd (DML). Förfarandet kallades Government Owner Contractor Operated. För att säkerställa att de båda varven i inledningsskedet fick likvärdiga förutsättningar och möjlighet att långsiktigt överleva fick Babcock och DML en garanti om framtida beställningar i ett s.k. "Allocated Programme". Programmet utformades på så sätt att varven första året till 100 procent fick riktade beställningar. Under tioårsperioden minskade dock dessa beställningar och efter 10 år var det meningen att alla underhållsarbeten skulle upphandlas i konkurrens.

Under perioden 1987–97 gjordes en kraftig personalnedskärning vid de båda varven och antalet anställda mer än halverades. Under denna period genomfördes dock inga större strukturförändringar i verksamheten och varvens kunder var alltjämt i huvudsak Royal Navy.

År 1994 beslöt den brittiska regeringen att privatisera varven i Rosyth och Devonport. Samtidigt beslöts att underhållet av de atomdrivna ubåtarna skulle centraliseras till Devonport. Skälet till denna centralisering var att uppgraderingen av underhållet av de atomdrivna ubåtarna krävde en investering på ca 530 miljoner pund. Med en så stor investeringskostnad bedömdes det inte möjligt att ha underhållet av de atomdrivna ubåtarna på två platser.

Privatiseringsprocessen inleddes med en annonsering i nationella tidningar. Flera anbud kom in, men med hänsyn tagen till de anbudsgivande företagens möjligheter att driva verksamheten vidare och klara marinens krav, bedömdes att endast de företag som redan drev varven på entreprenad skulle kunna komma ifråga.

Förhandlingar påbörjades därför med Babcock om försäljning av varvet i Rosyth och med DML om försäljning av varvet i Devonport. DML ägs i dag av Hilliburton.

Förhandlingarna med Babcock och DML tog lång tid. Det största problemet var vem som skulle ta det ekonomiska ansvaret för övertalig personal och utformningen av ett nytt "Allocated Programme". Till följd av att ubåtsunderhållet centraliserades till Devonport var det nödvändigt att till varvet i Rosyth föra över vissa beställningar på underhåll av ytfartyg, som enligt det gamla programmet skulle ha gått till Devonport. Utan ett "Allocated Programme" ansåg man att det inte skulle ha varit möjligt att genomföra försäljningen.

År 1997 kunde avtal slutas mellan det brittiska försvarsdepartementet och Babcock respektive DML om försäljning av de marina örloggsvarven i Rosyth och Devonport. Riktade beställningar kommer enligt försäljningsavtalet att upphöra år 2006 i Rosyth och vad gäller ytfartyg år 2002 i Devonport. Det innebär att man från och med år 2007 kommer att ha full konkurrens vad gäller underhållet av marinens ytfartyg. Genom en ökad konkurrens beräknar brittiska försvarsdepartementet att kostnaderna för underhållet kommer att minska med ca 20 procent.

Försäljningen av de brittiska örloggsvarven har granskats av den brittiska riksrevisionen; National Audit Office (NAO). I rapporten Sales of the Royal Dockyards (NAO, juni 1998) konstaterade revisorerna att privatiseringen under en tioårsperiod hade inneburit en besparing på mellan 65 och 178 miljoner pund. Detta var en något lägre besparing än departementet räknat med, men på längre sikt bedömde NAO att ytterligare besparingar skulle kunna göras.

EU-kommissionen informerades om försäljningen av varvet i Rosyth enligt EG-fördragets artikel 87, dvs. reglerna om statligt stöd till näringslivet. Kommissionens slutsats var att försäljningsproceduren hade varit transparent och att det anbud som man hade fått från Babcock hade utvärderats och jämförts med vad kostnaderna skulle bli vid fortsatt statligt ägande av varvet. Försäljningspriset för varvet bedömdes som rimligt och skulle inte ge Babcock några favörer jämfört med konkurrenterna. Kommissionen hade därför inga invändningar mot försäljningen.

Privatiseringen har lett till att man vid de båda varven har fått civila beställningar som till stor del kunnat kompensera för bortfallet av det marina underhållet. Vidare har andelen indirekta kostnader kraftigt kunnat sänkas genom rationaliseringar.

Då det gällde att finna civila beställningar satt man i början upp kvantitativ mål på antal arbetstimmar som skulle tillföras varven. Detta ledde till att varven i vissa fall åtog sig arbeten, som man inte hade kompetens och resurser för att bedriva effektivt. En hel del av de civila beställningarna ledde till förluster. Under senare år har varven fokuserat sig på att finna nya produkter där man kan utnyttja varvens produktionskapacitet mer effektivt. Exempel på sådana arbeten är underhåll av höghastighetståg och konstruktion av livräddningsfartyg.

Både Babcock och DML ansåg att förvärven av örlogsvarven hade varit en företagsekonomiskt riktig investering. Även företrädarna för den beställande myndigheten – Warship Support Agency – var nöjd med de priser och den kvalitet som man fått på underhållsarbetena. Också personalorganisationerna ansåg att privatiseringen hade inneburit stora fördelar för deras medlemmar genom att man kunnat rädda jobb och genom att man fått in en ny dynamisk företagskultur vid varven.

Samarbetet mellan marinbaserna fungerar bra. Både Babcock och DML har nu anlåtats för att pröva möjligheterna att ta över olika stödfunktioner vid inom marinbaserna.

5 Våra kontakter med företagen

Vi har fört diskussioner med fyra företag som varit intresserade av att ta över hela varvsverksamheten på Muskö. Dessutom har vi fört diskussioner med ett par företag som har varit intresserade av att ta över MTU-underhållet.

Ett av de potentiella företagen är ett relativt litet men expansivt svenskt varvsföretag. Ett annat företag är ett storföretag inom underhållbranschen. Detta företag har i dag inga verksamheter inom varvsnäringen, men företaget ser möjligheter och synergieffekter av att bredda sitt verksamhetsområde. Den tredje intressenten är JCE Gruppen AB (se nedan). Det fjärde företaget är Kockums/HDW.

Genomgående för de tre förstnämnda företagen har varit att de vill ha en beställningsgaranti. Framför allt har man ansett det vara viktigt att få en del av underhållet av ubåtar förlagt till Muskö-varvet. Företagen har allmänt presenterat olika typer av civila verksamheter, som de skulle vilja undersöka förutsättningarna för att flytta till Muskö. Till stor del rör det sig om verksamheter som inte är lämpliga att lokalisera inne i berget varför viss mark utanför berganläggningen skulle behöva användas.

Ett utvecklingsalternativ

JCE Gruppen har redovisat ett skriftligt förslag och har en konkret affärsplan för att utveckla varvsverksamheten. JCE Gruppen bildades 1971 och ägs av kapten J. Christer Ericsson och hans familj. Gruppen är verksam inom en rad branscher, bl.a. offshore, skog, bygg och IT. Tidigare var JCE även verksam inom hotellbranschen, men hotellkedjan Good Morning Hotels såldes 1999. JCE har företag i bl.a. Sverige, Norge, Brasilien, Chile, Finland, Ryssland och Skottland. Huvudkontoret ligger i Lerum utanför Göteborg.

JCE önskar förvärva hela Muskövarvet med tillhörande verkstäder (exkl. vapenhanteringen) samt byggnader, anläggningar och kajer utanför berganläggningen. JCE:s avsikt är att komplettera den nuvarande marina verksamheten med nya verksamheter. I affärsupplägget ingår att omvandla Muskövarvet, som har en krympande marin verksamhet, till ett expansivt industriellt centrum. JCE räknar med att under en 10-årsperiod kunna öka antalet anställda på Muskövarvet och de nya företagen vid Musköanläggningen från ca 300 till ca 1 000. För att kunna genomföra sin affärsplan önskar JCE få vissa beställningsgarantier och att få möjlighet att förvärva ett större markområde på Muskö, än vad som omfattas av den nuvarande varvsverksamheten. Huvuddelen av statens mark på Muskö har FM i dag ingen användning för.

Vi konstaterar att det inom JCE Gruppens finns sådan affärskompetens som skulle behövas för att utveckla nya civila verksamheter vid Muskövarvet, så att varvets spetskompetens tas tillvara och kompletterande verksamheter tillskapas. JCE Gruppen har under sin drygt 20-åriga historia visat att man inom flera områden har uppnått goda resultat och på kort tid flerdubblat antalet anställda.

Ett avvecklingsalternativ

Det fjärde företaget som vi för diskussioner med är Kockums/HDW. Kockums AB erbjöd sig i februari 2000 på förfrågan från FM att överta varvsverksamheten samt att i samarbete med vapenindustrin även överta vapenunderhållet på Muskö. Kockums förslag har redovisats i rapporten *Regeringsuppdrag angående det marina fartygsunderhållet* (HKV 14610:62403). Enligt Kockums förslag skulle härvid allt tyngre fartygsunderhåll utföras vid Karlskronavarvet. På Muskö skulle endast avhjälpande underhåll, årliga översyner och MTU-underhåll genomföras. Totalt beräknade Kockums att ca 70 personer skulle sysselsättas på Muskö.

Enligt Kockums förslag skulle man endast behöva utnyttja docka 1 och 3, provrummet för MTU-motorer, kaj och lyftbord samt tre byggnader inom hamnområdet. Block 4 och 5 skulle därmed kunna avvecklas.

En nackdel med Kockums förslag var att allt kvalificerat fartygsunderhåll fortsättningsvis kommer att upphandlas av en leverantör i monopolställning. En annan nackdel var att en stor del av Muskö-

anläggningen inte skulle komma att utnyttjas, men att FM har skulle ha kvar hyreskostnader för de delar som inte Kockums avsåg att utnyttja.

Utredningen har besökt Kockums i Karlskrona i november 2001. Företagsledningen har vid samtal framhållit att det marina underhållet minskar kraftigt från år 2004. Företaget har även pekat på att regering och riksdag i sina beslut betonat kopplingen mellan tyngre underhåll (GÖ + HTM) och bevarad kompetens för nyproduktion i landet. Mot bl.a. den bakgrunden har Kockums/HDW lagt sitt förslag, som innebär att FM:

- Överför huvudmannaskapet för fartygsunderhåll till Kockums AB. Därmed uppnås en nära koppling till kvalificerade resurser inom teknikområdet och ansvaret för att bibehålla produktionskompetens samlas i en organisation. Kockums är då beredd att driva viss verksamhet vid Muskö, främst dagligt och avhjälpande underhåll.
- Ger Kockums i uppdrag att utveckla ett totalt underhållskoncept. Detta ger ökade möjligheter att hålla en effektiv kostnad över ett projekts hela livscykel.

Kockum/HDW:s förslag är i princip det samma som Kockums AB presenterade i februari 2000. Företagets uppfattning är att med den minskning av volymen marint underhåll, som vi står inför är det oundvikligt att underhållet fördyras. Kockum/HDW:s förslag syftar till att minska dessa kostnadsfördyringar.

6 Vår analys och bedömning

6.1 Behövs Muskövarvet?

I tidigare utredningar har FM angivit att man anser att det bör finnas varvsresurser i anslutning till fartygens basering. I en skrivelse till Forsvarsdepartementet 2002-02-06 med svar på frågor ställda av Musköutredningen anger FM följande:

Tillgången till varvsresurser i närheten av fartygens hembaserings, och då särskilt möjligheten till torrsättning av flera fartyg samtidigt för att kunna bedriva sjöoperativ verksamhet i enlighet med statsmakternas beslut, gör att marina varvsresurser i någon form bör finnas kvar. Vidare medför en minskande numerär av fartyg att behovet ökar på tillgänglighet hos de kvarvarande fartygen. Att då ha tillgång till kvalificerade varvsresurser i anslutning till baseringar är därför nödvändig för att kunna minimera omloppstider för underhåll och reparationer.

Med hänsyn till FM:s bedömning och att det i direktiven för Musköutredningen anges att en utgångspunkt för vårt uppdrag är att *allt* fartygsunderhåll skall överföras till civil industri för fortsatt verksamhet i Musköanläggningen anser vi att Muskövarvet måste finnas kvar. Det förslag som Kockums lämnat anser vi inte är godtagbart, eftersom förslaget innebär att endast enklare former av underhållsarbeten kommer att bedrivas vid Muskövarvet och att antalet anställda vid anläggningen kraftigt kommer att minska.

FMV ansåg i en rapport till regeringen den 28 september 2000 (FMV GD 1460:3811/10) att med en total volym av fem ubåtar så kan det av kompetensskäl kopplat till ubåtssäkerhet vara nödvändigt att hålla samman ubåtsunderhållet. I regeringens proposition om det framtida fartygsunderhållet (prop. 2000/01:53) tog regeringen inte uttryckligen ställning i frågan om sammanhållet ubåtsunderhåll.

Ubåtsunderhållet är kompetensmässigt och ekonomiskt av stor betydelse för Muskövarvet. FM:s uppfattning är att ubåtsunder-

hållet under vissa förutsättningar kan bedrivas på två platser. I ovan nämnda skrivelse den 6 februari 2002 angav FM följande:

Av taktisk/operativ samt övningstekniska skäl finns det behov av att kunna genomföra ubåtsunderhåll (och även underhåll för andra fartyg) i anslutning till ubåtarnas och fartygens basering. Avseende ubåtar så har de sedan 70-talet tillverkats i sektioner på olika platser (Malmö och Karlskrona). Ubåtsunderhållet kan genomföras på olika platser. Delat ubåtsunderhåll förutsätter dock att resurser, kompetens och dokumentation finns på den plats där man avser genomföra underhållet, detta för att kunna upprätthålla ubåtssäkerheten. Kostnads- och effektivitetsskäl bör vägas in i val av metod.

Musköanläggningen där Muskövarvet är inrymt har byggts som en försvarsanläggning. Frågan om Musköanläggningen alltså behövs som en försvarsanläggning har prövats av FM och redovisats i rapporten STRA H 14000:80133; daterad 2002-02-05. I den del av rapporten som inte är hemlig anges att anläggningen alltså behövs. I rapporten anges vidare att om man säkerställer Försvarsmaktens tillgång till erforderliga resurser, är inte ägarfrågan avgörande. Dagens gällande restriktioner anser FM kan omprövas.

Vi har inte något underlag för att ur försvarspolitisk synpunkt ifrågasätta FM:s bedömning att Muskövarvet alltså behövs. Oavsett de försvarspolitiska motiven för att ha två örlogsvarv anser vi att det ur statsfinansiell synpunkt är en fördel att ha två konkurrerande varv. De brittiska erfarenheterna av privatiseringen av de marina varven, visar att man genom en effektiv konkurrens kan minska kostnaderna för underhållet med upp till 20 procent. Möjligheten att genom insynsavtal utöva en effektiv prispress på ett monopolföretag bedömer vi vara mer begränsad. En överlåtelse av Muskövarvet till Kockums anser vi därför inte vara en för staten affärsmässig lösning.

6.2 Verksamheter som Försvarsmakten kan flytta till Muskö

Hyreskostnaden för den del av Musköanläggningen som är inrymd i berget uppgår för år 2002 till 34,0 Mkr. Hyreskostnaden för byggnader, kajer m.m. som ligger ovan jord innanför staketet på Muskö uppgår till 20,6 mkr. Totalt uppgår således hyreskostnaden för Musköanläggningen till 54,6 mkr. Eftersom verksamheten bedrivs inne i berget behövs det enligt 43 § räddningstjänstlagen finnas en räddningsstyrka i beredskap. Kostnaden för brandförsva-

ret uppgår till ca 10 mkr. Härtill kommer kostnader för bevakning mm som uppgår till ca 5 Mkr.

Eftersom Musköanläggningen har relativt höga fasta kostnader är det önskvärt att tillföra ytterligare verksamheter till anläggningen. I regleringsbrevet för Försvarsmakten anges att man i samband med budgetunderlaget för år 2003 skall redovisa ett förslag till vilka verksamheter som kan förläggas till Musköanläggningen för att få en långsiktig rationell verksamhet. Arbetet skall bedrivas i samarbete med Musköutredningen.

I redovisningen av uppdraget (2002-02-11) anger FM följande:

1. Verksamhet för underhåll av insatsledningssystem bör prövas att flyttas till Muskö, om detta kan ske med bibehållen långsiktig rationalitet inom FM LOG.
2. Förrädsställning av amfibiestridskrafternas båtmaterial bör prövas att flyttas till Muskö.
3. Annan materiel som ej används frekvent bör prövas att flyttas till Muskö för förrådshållning.

Härutöver har Försvarsmakten inte funnit några andra verksamheter som skulle kunna bidra till en långsiktig rationell verksamhet vid Musköanläggningen.

De verksamheter som FM föreslår att man bör pröva att flyttas till Musköanläggningen har liten omfattning och kan bara tillföra anläggningen enstaka nya arbetstillfällen. Den höga standarden på lokalerna i Musköanläggningen och den höga hyreskostnaden gör att anläggningen inte i första hand lämpar sig som förråd. För att reellt kunna påverka ekonomin krävs att mer personalintensiva militära verksamheter tillförs anläggningen. Vi anser att FM även borde ha prövat möjligheterna att flytta verksamheter på Berga till Muskö.

Då det gäller civila verksamheter har vi från våra kontakter med företagen dragit slutsatsen att det finns möjligheter etablera nya verksamheter i anslutning till Muskövarvet. Muskö ligger dock relativt ocentralt i Stockholmsregionen och sett som ett vanligt industriområde har Muskö inga större fördelar. Det är därför i första hand verksamheter som har kopplingar till marinens verksamhet på Muskö som kan komma ifråga. Att det finns kvar en omfattande marin verksamhet på Muskö är därför en förutsättning för etablering av civila verksamheter i anslutning till Muskövarvet.

6.3 Fortifikationsverkets utredning och behov av riktade beställningar till Muskö

Fortifikationsverket har på regeringens uppdrag genomfört en ekonomisk värdering av Musköanläggningen. I genomförandet av uppdraget anlätade Fortifikationsverket två konsultfirmor, som oberoende av varandra genomförde en värdering av Muskövarvet. I rapporten *Ekonomisk värdering av Muskövarvet* (2001-03-30) konstaterade Fortifikationsverket att Muskövarvet för närvarande saknar marknadsvärde. Fortifikationsverkets bedömning av Muskövarvets marknadsvärde utgick från varvets årsredovisning för år 2000 och en produktionsvolym på ca 300 000 timmar.

Sedan Fortifikationsverkets utredning gjordes och direktiven till Musköutredningen formulerades våren 2001 har förutsättningarna att sälja Muskövarvet försämrats. Konjunkturen har svängt. En djup och sannolikt långvarig internationell varvskris har uppstått. Volymen av det framtida marina underhållet bedöms ytterligare komma minska.

De intressenter med vilka vi diskuterat en försäljning av Muskövarvet har utgått från att man under en 5–10 års period skulle få en beställningsgaranti. Från utredningens sida har vi intagit en restriktiv hållning till sådana garantier. Syftet med privatiseringen av Muskövarvet har vi uppfattat vara att åstadkomma konkurrens mellan Karlskronavarvet och Muskövarvet. Riktade beställningar innebär att konkurrensen begränsas.

De brittiska erfarenheterna är dock att det är omöjligt att privatisera ett örlogsvarv utan vissa beställningsgarantier. Situationen i Sverige liknar den brittiska såtillvida att vi har två örlogsvarv som vi vill bibehålla, trots att det marina fartygsunderhållet minskar. De brittiska örlogsvarven var dock större än de svenska och både varvet i Rosyth och i Devonport hade resurser för att genomföra alla typer av underhåll på marinens fartyg.

Kockums AB har resurser för att genomföra såväl ny- och ombyggnation som underhåll av fartyg. Kockums har dels ett s.k. huvudavtal, som innehåller allmänna regler om hur kontrakt med FMV skall utformas, dels långsiktiga avtal om beställningar på stridsfartyg innefattande korvetter i Visbyklassen och ombyggnation av ubåtar i Västergötaklassen. Det ursprungliga avtalet mellan FMV och Kockums om köpet av sex Visbykorvetter har omförhandlats. Resultatet blev att betydande förändring av kontraktet gjordes i oktober 2001 (FMV/Analys H 03 400:4131/01). Enligt

ett pressmeddelande innebär ändringen av avtalet att Kockums bara behöver leverera fem korvetter för den överenskomna kontraktssumman. Detta innebär för Karlskronavarvet en besparing på ca 400 Mkr. Samtidigt gör Kockums AB/HDW vissa nya åtaganden innebärande bl.a. att företaget efter överenskommelser med FMV skall genomföra olika studier och FoU-projekt.

Muskövarvet är i dag ett renodlat underhållsvarv. Varvet har inte resurser för att genomföra några mer omfattande halvtidsmoderniseringar. Muskövarvet har i dag inte heller resurser för arbeten med kompositmateriel. Inom flera områden har Muskövarvet bara en person som har kompetens att utföra vissa arbeten. Detta och att Muskövarvet har höga fasta kostnader, gör att varvet i utgångsläget har sämre konkurrensförutsättningar än Karlskronavarvet.

Vid privatiseringen av de brittiska örlogsvarven i Devonport och Rosyth gjordes en noggrann ekonomisk analys av företagets kostnader och intäkter samt av behovet av beställningsgarantier. Resultatet visade att det är stora risker förknippade med att omstrukturera verksamheterna och att få in mer civil produktion. Det var därför nödvändigt med en relativt omfattande garanti på beställningar av marint underhåll och att man hade en balans mellan de båda örlogsvarven i de beställningsgarantier som gavs.

De tekniska och marknadsmässiga förutsättningarna för att ställa om till civil produktion och för att utveckla verksamheten vid Muskövarvet, så att man inom alla typer av marint fartygsunderhåll kan konkurrera med Kockums AB, är inte så goda. Vår slutsats är att Muskövarvet för att bli konkurrenskraftigt under en övergångsperiod kommer att behöva få vissa riktade marina beställningar.

6.4 Förslag till fördelning av fartygsunderhållet under åren 2002–2006

Enligt vår uppfattning bör på sikt allt marint fartygsunderhållet upphandlas i konkurrens. Under en övergångsperiod på omkring fem år anser vi dock att vissa beställningar bör riktas till de nuvarande två örlogsvarven – Karlskronavarvet och Muskövarvet – så att de får tid att ställa om sig till nya förutsättningar. En tänkbar fördelning av fartygsunderhållet (Allocated Programme) för femårsperioden 2002–2006 skulle t.ex. kunna utformas enligt följande:

1. Halvtidsmoderniseringar (HTM)

Karlskronavarvet ges monopol på alla halvtidmoderniseringar (HTM) av de kvalificerade fartyg som konstruerats och byggts av Kockums. Undantaget från huvudregeln om öppen anbudskonkurrens motiveras av att halvtidmoderniseringarna har ett nära samband med nyproduktionen av fartyg. Karlskronavarvet är det enda varv i Sverige som för närvarande har kapacitet att utveckla och producera ytstridsfartyg, ubåtar, minstridsfartyg och andra kvalificerade marina fartyg. I propositionen om inriktningen av det framtida försvaret (prop. 1999:30) ansåg regeringen att det är av vikt att produktion och underhåll så långt möjligt håll samman för att utveckla Kockums kompetenser. I propositionen om det framtida fartygsunderhållet (2000/01:34) ansåg regeringen vidare att delar av upphandlingen av fartygsunderhållet har sådana effekter på de sjöoperativa förbandens behov av långsiktig materielförsörjning att riktad upphandling bör övervägas. Riksdagen har godkänt vad regeringen framfört i de båda nämnda propositionerna.

FMV har gjort en beräkning över underhållsvolymer inom Marinen 2000–2010 (FMV Log 1461:704/00). Enligt FMV:s prognos kommer volymen HTM-projekt under åren 2002–2006 uppgå till 831 000 produktionstimmar. Beräkningen av volymen är dock osäker, eftersom det exakta teknikinhållet i de halvtidsmoderniseringar som planeras att genomföras under den senare delen av perioden i dag inte är känt.

2. Sexårsöversyn av ubåtarna i Gotlandsklassen

Den sexårsöversyn, s.k. generalöversyner (GÖ), som ubåtarna Gotland, Uppland och Halland skall genomgå under perioden 2002–2006, föreslås läggas på Muskövarvet. Övriga GÖ anser vi bör upphandlas i konkurrens mellan Kockums och Muskövarvet.

De tre ubåtarna i Gotlandsklassen är alla stationerade vid Marinbas Ost. Hittills har de årliga översynerna av dessa tre ubåtar gjorts vid Muskövarvet. Vad gäller såväl sexårsöversyner och årsöversyner av ubåtar har Muskövarvets arbeten prismässigt och kvalitetsmässigt varit minst lika bra som de som utförts av Kockums. Ubåtsdockan på Muskö har nyligen byggts om för en kostnad av ca 75 Mkr. Taket i bergrummet där ubåtsunderhållet görs har höjts, så att ubåtsperiskop nu kan lyftas ut med en travers. Vidare har en

särskild verkstad byggts i direkt anslutning till ubåtsdockan. Muskövarvet har genom ombyggnaden fått en minst lika rationell organisation som Kockums vad gäller allt underhållsarbete på ubåtar, som inte innebär en nykonstruktion och omfattande om- och tillbyggnation. Det är svårt att finna någon alternativ användning av ubåtsdockan.

Sexårsöversynerna av de tre ubåtarna i Gotlandsklassen beräknas motsvara en produktionsvolym på ca *200 000 timmar under åren 2002–2006*.

3. Årsöversyner och avhjälpande underhåll av kvalificerade fartyg

Årsöversyner (ÅÖ) och avhjälpande underhåll (AU) har hittills med några få undantag utförts vid det varv som legat närmast den marinbas som fartyget tillhör. Vid Marinbas Syd har man således gått till Kockums och vid Marinbas Ost har man gått till Muskövarvet. Marinens motiv för nuvarande ordning har varit att man genom att välja det närmaste varvet får korta gångtider och lägre resekostnader för den personal, som måste följa med ubåtarna och utföra visst underhåll som led i utbildningen. Vidare har marinen hävdat att det är angeläget att ha varvsresurser i nära anslutning till övningsområdena, så att man vid haverier på fartygen snabbt kan genomföra reparationer och så att därmed dyrbar utbildningstid inte går förlorad. Även om det i sig finns fog för dessa argument måste den kostandsbesparing som närhet till ett varv ger, vägas mot att bristen på konkurrens kan leda till ineffektiviteter i planering och genomförandet av underhållsarbetena. Vi anser att det är angeläget att ett ökat inslag av konkurrens bör införas inom denna del av marinens fartygsunderhåll.

Vi föreslår att av den totala volymen årsöversyner och avhjälpande underhåll bör huvuddelen, liksom hittills genom riktad upphandling läggas vid det varv som finns vid den marinbas som fartyget tillhör. En viss del av arbetena – förslagsvis 20 % – bör dock upphandlas i konkurrens mellan Karlskronavarvet och Muskövarvet. Upphandlingen bör ske affärsmässigt, men lagen om offentlig upphandling behöver inte följas fullt ut. Av försvars- och säkerhetspolitiska skäl och med tanke på att den totala volymen marina underhållsarbeten beräknas minska något under perioden 2002–

2006, bör endast Kockums AB och Muskövarvet komma i fråga då det gäller att delta i anbudstävlan om kvalificerat fartygsunderhåll.

Om man tillämpar den föreslagna ättioprocentsregeln skulle det innebära att Kockums AB under perioden 2002–2006 kommer att få totalt 252 000 produktionstimmar i form av riktade beställningar av årsöversyner och avhjälpande underhåll. Muskövarvet skulle få 437 000 produktionstimmar.

4. Okvalificerat fartygsunderhåll

Allt kvalificerat fartygsunderhåll föreslås ske i anbudskonkurrens med tillämpning om lagen om offentlig upphandling. Även utländska varv bör kunna få lämna anbud. Vid prövningen av inkomna anbud bör inte enbart lägsta pris beaktas utan hänsyn bör även ta tillkvaliteten och de extrakostnader som uppkommer till följd av längre gångtider. Det okvalificerade underhållet har av Försvarsmakten beräknats uppgå till 86 000 timmar (Analys av utredningsuppdrag "Behov av Marin materielunderhåll på lång siktgrundvärden"; FHS/MTI, Lars Rydén, 1999-06-06).

Marinen har en stor mängd fartyg och båtar av olika typ. Successivt sker en avveckling av äldre fartyg och de moderna fartyg, t.ex. amfibieregementets stridsbåtar, kräver i allmänhet mindre underhåll. Värdet 86 000 timmar kan därför vara en överskattning.

6.5 Konsekvenserna av vårt förslag till fördelning av fartygsunderhållet

Förslaget skulle innebära att Kockums AB under perioden 2002–2006 skulle få en produktionsvolym motsvarande totalt 1 003 000 produktionstimmar i form av riktad upphandling (831 000 timmar HTM och 252 000 ÅÖ + AU). Muskövarvet skulle få en motsvarande garanterad produktionsvolym på totalt 637 000 timmar (200 000 timmar GÖ på Gotlandsbåtarna och 437 000 ÅÖ + AU). I genomsnitt får således *Kockums* ca 200 000 timmar och *Muskö* ca 130 000 timmar per år, utan att behöva konkurrera om uppdragen. Härutöver tillkommer en volym på ca 160 000 timmar om året för GÖ och 37 000 timmar om året för ÅÖ och AU, som de två örlogsvarven får tävla om inbördes. Vidare tillkommer ca 86 000 timmar om året för okvalificerat underhåll som Karlskrona-

varvet och Muskövarvet får tävla om med andra varv. Dessutom tillkommer 23 000 timmar MTU-underhåll om året, som i princip bör kunna vara öppet för konkurrens, men där sannolikt arbetena liksom hittills har varit fallet kommer att gå till Muskövarvet.

Kockums AB har som mål att klara en produktionsvolym inkl. nybyggnation på 700 000 produktionstimmar per år för att långsiktigt få en lönsamhet. För närvarande ligger man över den långsiktigt förväntade nivån. För slutet av perioden 2002–2006, då produktionen av korvetterna till den svenska marinen minskar, har Kockums dock för närvarande inte tillräckligt med ineliggande order för att klara den uppställda kapacitetsnivån 700 000 timmar.

Muskövarvet har i olika tidigare utförda utredningar bedömts behöva en produktionsvolym om ca 300 000 timmar debiterbar tid per år för att vara lönsamt. 300 000 timmar är också ungefär den produktionsvolym som man kommit upp till under de senaste åren inklusive vapenunderhållet, som har uppgått till ca 40 000 timmar om året.

I konkurrensen med Kockums och civila varv har Muskövarvet vissa nackdelar. Till följd av varvet utgör en försvarsanläggning har man hög hyra och andra fasta kostnader som följer av att varvet ligger insprängt i berget och inte går att flytta till en fastighet med lägre hyra. Man har även höga driftkostnader på grund av långa förflyttningsavstånd mellan de olika delarna av anläggningen. Att Muskövarvet ligger insprängt i berget innebär att man också tvingas göra omlastning av inkommande gods och materiel till elektriskt drivna fordon. Eftersom varvets dockor och underjordiska verkstäder är sammanbundet med långa tunnlar krävs enligt 43 § räddningstjänstlagen en särskild industribrandkår med en insatsstyrka om fem man i ständig beredskap. Kostnaderna för räddningstjänsten uppgår till 10 Mkr per år, kostnader som varvet måste bidra till att täcka. Att dockorna är smala och låga gör det också svårt att hitta kunder på den civila marknaden. Fartyg inom handelsflottan är vanligen för breda och höga för att kunna gå in i bergstunnlorna till dockorna. Att Marinbas Osts fartyg ligger på Berga, 40 minuters bilfärd från Muskövarvet, och inte som i Karlskrona är integrerat med Kockums AB, gör situationen inte lättare att hitta nya kunder och att finna verksamheter som kan komplettera den marina produktionen.

6.6 Vår bedömning av möjligheterna att sälja varvet om inga beställningsgarantier ges

Den beställningsgaranti för Muskövarvet som föreslagits under punkt 2 ovan innehåller ingen subvention till en ny ägare. Priset för den första sexårsöversynen av ubåtarna i Gotlandsserien kommer att bestämmas innan den nye ägaren tillträtt. Priset för sexårsöversyn på de följande två ubåtarna bör relateras till den självkostnad som Försvarsmakten får för översynen av ubåten Gotland. Intressenterna har dock varit angelägna om att få sexårsöversynerna på ubåtarna i Gotlandsserien för att härigenom få en bas för den marina verksamheten och möjligheter att utnyttja den spetskompetens som finns inom Muskövarvet inom andra verksamhetsområden.

Med vårt förslag till "Allocated Programme" bedömer vi att både Karlskronavarvet och Muskövarvet har möjlighet att bedriva en lönsam verksamhet, förutsatt att man kan komplettera nuvarande marina arbeten med civil produktion. Efter år 2006 skulle man då kunna få tillstånd en effektiv konkurrens vad gäller alla typer av marint fartygsunderhåll.

I regeringens proposition om det framtida fartygsunderhållet (2000/01:53) angavs att delar av upphandlingen av fartygsunderhåll har sådan effekt på de sjöoperativa förbandens behov av långsiktig materielförsörjning att riktad upphandling bör övervägas. Vid överläggningar med företrädare för Försvarsdepartementet har framkommit att med sådan riktad upphandling avses beställningsgarantier till Karlskronavarvet och att det i ett avtal om försäljning av Muskövarvet inte får ingå någon beställningsgaranti på underhållet av ubåtarna.

Ubåtsunderhållet är av stor vikt för Muskövarvets ekonomi och för möjligheterna att utveckla nya verksamheter. De företag som har varit intresserade att förvärva Muskövarvet har utgått från att Muskövarvet skulle komma att få marina beställningar under en tid av 5–10 år och att beställningsgarantien skulle innefatta sexårsöversyner på de ubåtar som tillhör Marinbas Ost.

Om Muskövarvet inte får sexårsöversynerna på de tre ubåtarna i Gotlandsklasen, finns det under de närmaste fem åren inte några andra underhållsarbeten av motsvarande omfattning som skulle kunna riktas till Muskövarvet. De tre företag – förutom Kockums AB – som vi bedömt har förutsättningar att bedriva fortsatt marint fartygsunderhåll vid Muskövarvet och utveckla verksamheten,

ställer mer omfattande krav på beställningsgarantier än vi har uppfattat att vi har mandat att lämna. Vi har därför bedömt att det inte är meningsfullt att inleda förhandlingar med något av dessa företag.

Av den totala hyreskostnaden för Musköanläggningen på 54,6 Mkr under 2002 betalar Muskövarvet 24,4 Mkr. Av den totala hyreskostnaden utgör 17,8 Mkr kapitalkostnader (avskrivningar plus ränta). För Muskövarvet uppgår kapitalkostnaden till ca 8 Mkr. En nedskrivning av kapitalet och därmed sänkning av hyreskostnaden, skulle således inte i någon högre grad påverka varvets lönsamhet. Eftersom en sådan nedskrivning enligt EU:s regelverk torde betraktas som ett otillåtet statligt stöd, anser vi att en nedskrivning av Muskövarvets kapital inte är en framkomlig väg för att möjliggöra en försäljning av Muskövarvet.

Genom tillsättandet av Musköutredningen har det offentliggjorts att Muskövarvet är öppet för försäljning. I genomförandet av vårt utredningsuppdrag har vi inte gjort en liknade offentlig annonsering, som gjordes vid försäljningen av Rindövarvet och där inga beställningsgarantier gavs. Vi har i stället valt att som ett första steg i försäljningsprocessen kontakta olika potentiella köpare och sonderat vilka krav de har för att överta och utveckla verksamheten vid Muskövarvet. Vår bedömning är att det utan beställningsgarantier eller en garanti i form av markförvärv inte går att sälja Muskövarvet, så att man på sikt få tillstånd en effektiv konkurrens mellan Muskövarvet och Kockums AB.

7 Annan verksamhetsform för Muskövarvet?

7.1 Ett statligt ägt bolag är en tänkbar verksamhetsform

Muskövarvet utgör i dag en del av Försvarmakten. Organisatoriskt är varvet inordnat i FM-LOG/Teknikdivisionen. Varvet bedrivs således i myndighetsform och enligt det regelverk som gäller för statliga myndigheter. Om Muskövarvet inte kan säljas till civil industri, är ett statligt ägt aktiebolag en tänkbar alternativ verksamhetsform.

En fördel med aktiebolagsformen är att man får en klar åtskillnad mellan beställare och utförare. Om Muskövarvet omvandlas till ett statligt bolag innebär det att det blir lättare att i framtiden sälja varvet genom att man då endast behöver överlåta aktier i bolaget. Ett statligt ägt bolag har även möjlighet att sälja tjänster till företag och myndigheter utanför Försvarmakten.

Frågan om att ombilda Muskövarvet till ett statligt ägt aktiebolag behandlades i 1995 års Musköutredning. I betänkandet *Muskövarvets framtid – en studie av marinens varvsfunktioner* (SOU 1995:6) konstaterade utredningen att Muskövarvet inte lämpar sig för drift utanför försvarets ägo på grund av att verksamheten bedrivs inne i den komplexa Musköanläggningen och i nära samarbete med olika försvarsfunktioner. Utredningen bedömde att det inte är möjligt för ett aktiebolag att operera på ett marknadsmässigt och företagsmässigt sätt med de stora begränsningar som skulle gälla.

Vi delar inte 1995 års Musköutrednings uppfattning att Muskövarvet inte kan bedrivas i bolagsform. Vapenverkstaden och Marintaktiska kommandot kan avgränsas och särskilt tillträdeskontroll för dessa delar av anläggningen ordnas. Vi ser inga principiella hinder mot att omvandla Muskövarvet till ett aktiebolag, utan det är mer en pratisk och teknisk fråga vilken form som är lämpligast.

7.2 Områden som måste regleras vid en bolagsbildning

Mellan Muskövarvet och övriga delar av försvarsmakten finns det i dag vissa överenskommelser. Genom att varvet i dag tillhör samma juridiska person som FM har det dock inte varit nödvändigt att i avtal exakt reglera relationen mellan varvet och FM. Vid en bolagsring måste man dock klara ut bl.a. följande områden:

A Väsentliga avtal för verksamheten

De samarbetsöverenskommelse som finns mellan Muskövarvet och Marinbas Ost om beställning av underhållsarbeten och om MTU-underhåll måste föras över till bolaget. Nuvarande överenskommelse måste formaliseras i avtal. Pågående produktion där överenskommelse träffats mellan Muskövarvet och kund bör definieras så att risker/garantier kan fördelas mellan FM och det nya bolaget. Dessutom finns det ett antal överenskommelser med Marinbas Ost om stöd och service. Vid en bodelning måste följande områden regleras i avtal med det nya bolaget.

| <i>Område</i> | <i>Omfattning i stort</i> | <i>Kostnad 2002</i> | <i>Fortsatt behov</i> |
|-------------------|---|-------------------------|-----------------------|
| Bevakning | Bevakning, tillträdesbe- gränsning och ron- deringar (dygnet runt, 24 h) | 2 500 kkr. | Ja |
| Brand/räddning | Brand-/räddningsstyrka med kort insatstid inkl. rökdykare. 24 h. § 43 anläggning | 10 000 kkr. | Ja |
| Friskvård/idrott | Tillgång till sporthall, träningslokaler, terräng- spår | 200 kkr. | Ja |
| Företagshälsovård | Normal företagshälso- vård inkl. sjukgymnast för anställd personal. Tillgång till läkartid på Muskö | 1 283 kkr. | Ja |

| | | | |
|-----------------|---|---------------|-------------------------------|
| IT-nät | Tillgång till anslutning mot yttervärlden via marinbasens/FM:s IT-nät | Ej definierad | Ja |
| Fordonstjänster | Tillhandahållande av 1 pick-up, 1 minibuss. Inkl. service och underhåll | 109 kkr. | Nej. Nyttjas av Vapenverkstan |
| TELIA tjänster | Nuvarande antal anknýtningar inkl. kostnader för abonnemang/samtalsavg. | 275 kkr. | Ja |

Följande i dag ej formellt avtalade förhållanden bör ingå i en komplettering:

| <i>Område</i> | <i>Omfattning i stort</i> |
|---|---|
| Nyttjande/förfoganderätt av kaj-anläggning (del av) | Säkerställa att varvet kan prioritera behovet av att kunna lägga civil kunds fartyg vid kaj |
| Nyttjande/förfoganderätt av uppställningsytor ute | Avgränsad yta för uppställning av materiel, objekt i produktion etc. på planen ovan kaj (G-plan) |
| Tillfartsvägar, parkering | Genom "servitut" säkra fri passage till/från varvets områden/lokaler. Säkra P-platser i tillräcklig omfattning för varvets personal och besökare. |
| Säkerhetstjänst | Stöd vid SUA- och registerkontroller. Övrig und-/säkerhetstjänst |
| Sambandstjänst | Telefonväxel utanför ordinarie arbetstid genom sambandscentralens försorg |

Med FM LOG Service/Försörjning finns i dag stöдавtal med nedanstående innehåll. Dessa avtal bör överföras till bolaget.

| <i>Område</i> | <i>Omfattning i stort</i> | <i>Kostnad ca 2002</i> | <i>Fortsatt behov</i> |
|----------------------|---|------------------------|--|
| Upphandling | Ett halvt personår "inköpare". Upphandlingar enligt LOU, avrops-/ramavtalstecknande, leverantörskontroller. | 563 kkr. | Pga. risk för jäv kan kund och lev. ej dela på detta |
| Telefonväxeltjänster | Normala växeltjänster, hänvisningar, telefonkatalog, drift/uh | 346 kkr. | Ja |
| Arkivtjänst | Stöd i fråga om att bedriva arkivtjänst, gallring etc. enligt lagar/förordningar | 84 kkr. | Beroende av företagsform |
| Personal adm. | Del av försvarsjurist (15 %) för stöd vid tolkningar, regelstöd etc. | 60 kkr. | Ja |
| Militärrestaurang | Tillgång till måltider, marketenteri, kiosk, gästmatsal | Mot avgift prislista | Ja |
| Bud/Reprocentral | Kopiering/tryckeri-/reprotjänster, hämta/lämna post i varvets postrum | Mot avgift prislista | Ja |
| Transportcentral | Uthyrning av fordon, transporter, beställning av externa transporter | Mot avgift prislista | Ja |
| Linjebustrafik | Nyttjande av SL linjetrafik Nynäshamn, Ösmo/Sorunda samt abonnerade busslinjer Stockholm för resor till/från arbete | Ej definierade | Ja |

B Inventarier

En aktuell inventarieförteckning har tagits fram. Av denna framgår anskaffningsvärde och bokfört värde för alla inventarier med anskaffningsvärde över 10 000 kr. Övrigt lösöre kan schablonberäknas. Det bokförda värdet av inventarierna uppgår till 18,3 Mkr. Marknadsvärdet för inventarierna vid en överföring till bolaget (ej utskrotning) torde inte avsevärt skilja sig från det bokfört värdet, men vid en försäljning måste en närmare analys av marknadsvärdet göras.

C Uthyrning av fastigheten

Fortifikationsverket har under hösten 2001 tagit fram uppgifter om kostnaderna för de olika delarna av Musköanläggningen med uppdelning på:

- kapitalkostnad
- administrationskostnad
- kostnader för drift och löpande underhåll
- kostnad för planerat underhåll
- kostnad för el, vatten m.m. (s.k. media).

Härigenom har det blivit möjligt att göra en mer korrekt fördelning av hyreskostnaderna mellan Muskövarvet och Marinbas Ost. Kostnaderna för media (vatten, ek m.m.) fördelas dock alljämt enligt en schablonberäkning. Vid en bolagisering måste mätare för att beräkna varvets respektive marinbasens förbrukning av el, vatten m.m. installeras. Nuvarande hyresavtalet mellan Fortifikationsverket och Muskövarvet kan därefter föras över till bolaget.

D Tillstånd

Tillståndspliktig verksamhet/tillstånd finns enligt följande:

| <i>Ämne</i> | <i>Tillståndsgivare</i> | <i>Beteckning</i> | <i>Giltighet</i> |
|---|------------------------------|---|------------------|
| Tryckprovning med gas | Arbetsmiljöverket | 01/724401-20831 | 2002-12-30 |
| Hantering av asbest | Arbetsmiljöverket | AIST 2002/308 | 2003-01-31 |
| Tillstånd att hantera explosiva varor | Säkerhetsinspektionen | Dnr: 512/533/00 | 2003-12-31 |
| Godkänd föreståndare för hantering av explosiva varor inom vapenverkstäderna | Statens räddningsverk | Dnr: 59/497/01 | ---- |
| Tillstånd att hantera brandfarliga varor (BVKF), innefattar även hantering av väteperoxid | Säkerhetsinspektionen | Dnr: 612/69/01 | 2010-12-31 |
| Svetsprovutrustning: Muller Makrota NK L | Statens strålskydds-institut | Tillståndsnr: CT-3358 | |
| Kalibreringsstrålkälla för Ubåt typ Gtd, Cs-137 7,5 MBq | Statens strålskydds-institut | Tillståndsnr: Ct 8018/4. Tillståndet innehas av HKV men källan förvaras vid elverkstaden MVM | ---- |

Det pågår en analys för att utröna om fler områden kräver tillstånd, men sannolikt är ovanstående förteckning ganska komplett.

E Tvister och garantier

Det finns inga pågående eller förväntade tvister. En ettårig garanti har lämnats på utförda arbeten. Garanti/reklamationskostnader 1996–2001 framgår av nedanstående tabell nedan.

| År | Kostnad (kk.) |
|------|---------------|
| 1996 | 550 |
| 1997 | 563 |
| 1998 | 593 |
| 1999 | 587 |
| 2000 | 1499 |
| 2001 | 345 |

F Försäkringar

Muskövarvet har i likhet med de flesta andra statliga myndigheter inga försäkringar. Vid en omvandling av varvet till ett aktiebolag, måste därför bolaget teckna försäkringar.

G Personal

En förteckning över den personal som är anställd vid varvet har tagits fram. Av förteckningen framgår även vilka personer som har s.k. 58+ förmån. Enligt statsmakternas beslut skall vid bolagisering av en myndighet pensionsskulden normalt föras över till bolaget. Då det gällt konkurrensutsatta verksamheter har dock i flera fall, bl.a. vid bolagiseringen av SJ, avsteg från denna regel gjorts.

Följande arbetstagarorganisationer finns representerade: SEKO, SACO, Försvarsförbundet och Officersförbundet. Avtal och anställningsvillkor enligt de statliga avtal har tecknats på central och lokal nivå. (Se Statskalendern sid. 27–29).

H Övrigt

Driften av Deltalagret med kostnadsfördelning måste klarläggas.

Kostnaderna för de åtgärder som behandlas i rapporten om "Berganläggningens försvarsbetydelse" (STRA H 14000:80133) måste beräknas.

En utredning har gjorts om förekomsten av organiska föreningar och tungmetaller i och utanför dockorna. En analys av luften i anläggningen skall genomföras under våren 2002. Underlag kommer därmed finnas för att beräkna FM:s s.k. miljöskuld.

Det torde finnas ytterligare typer av stöd och tillgång till infrastruktur som behövs för att bedriva fortsatt verksamhet. Detta bör regleras i en generalklausul som medger att "varvsverksamheten ska fortsätta som förut" i fall att något förhållande inte detaljreglerats. Grundöverenskommelser bör gälla två år.

7.3 Kapitalbildning

Ett vanligt sätt att bolagisera en verksamhet är att man genom emission tillskjuter verksamhetens tillgångar minskat med skulderna, s.k. apportemission. Enligt balansräkningen uppgick tillgångarnas sammanlagda värde den 31 december 2001 till 37,8 Mkr och skulderna till 37,2 Mkr. Det egna kapitalet uppgick således till endast 0,6 Mkr. Eftersom Muskövarvets omsättning uppgår till ca 220 Mkr om året är det nödvändigt att vid en bolagisering tillföra kapital genom en nyemission. Bolagsbildningen förutsätter ett riksdagsbeslut.

Hur mycket kapital som behöver tillföras bestäms utifrån bolagets affärsplan. I affärsplanen måste också ingå en budget och en ekonomisk plan för bl.a. investeringar. När denna finns kan kapitalbehovet fastställas utifrån krav på soliditet. En ram följer normalt också från ägardirektivet. Det måste finnas tillräckligt med kapital så att bolaget kan genomföra sin affärsplan och så att åtaganden gentemot kunder och andra intressenter kan fullföljas.

En viktig faktor för bedömning av kapitalbehovet är vilka beställningsgarantier som bolaget kan få av FM. Ju lägre andel riktade beställningar som bolaget får och ju mer som måste upphandlas i konkurrens, desto större blir kapitalbehovet. Varvet behöver ha tillräckligt med kapital för att överleva om man t.ex. inte får vissa order som man lämnat anbud på.

Syftet med en bolagisering är att Muskövarvet även skall äta sig arbeten på den civila markanden. Bolaget behöver då kapital för att bygga upp kompetens för marknadsföring, kalkylering m.m. samt investeringar i ny utrustning. Vi har studerat årsredovisningarna för Muskövarvet och Muskövarvets hittillsvarande beläggningen under året samt kapitalbehovet i de privatiserade brittiska varven. Vår be-

dömning är att Muskövarvet, utöver apportegendomen, skulle behöva tillföras ett kapital på i storleksordningen 100 Mkr.

7.4 Vår slutsats

Det är möjligt att bolagisera Muskövarvet, men det förutsätter en hel del administrativt arbete. Om Muskövarvet omvandlas till ett aktiebolag kommer en rent affärsmässig relation gälla mellan Försvarmakten och bolaget. Arbetena skall enligt huvudregeln upphandlas i konkurrens.

I föregående kapitel har konstaterats att vissa upphandlingar av fartygsunderhåll kommer att riktas till Karlskronavarvet för att trygga en långsiktig materielförsörjning. Eftersom det inte i dag går att få preciserat vilka underhållsarbeten som Muskövarvet kommer att ha möjlighet att konkurrera om, är det svårt att utarbeta en affärsplan. Vi bedömer att det är stor risk för att aktiebolaget kommer att gå med förlust. Muskövarvet drivet i form av ett statligt bolag torde nämligen ha sämre möjligheter än ett privat bolag att utveckla nya marknader och verksamheter som kan ge en långsiktig lönsamhet. Inom ett privat företag finns redan upparbetade kontakter med civila kunder och marknadsföringskompetens.

Om verksamheten vid Muskövarvet går med förlust utöver vad som ryms inom det fria egna kapitalet erfordras ett kapitaltillskott för att undvika likvidationsplikt. Planeringen av kapitalbasen är därför viktig inte minst med tanke på den långa tid som det inom statsförvaltningen tar för att besluta om ett kapitaltillskott.

Om inte sådana beställningsgarantier m.m. ges, så att det går sälja Muskövarvet till ett privat företag, anser vi att det inte är meningsfullt att omvandla Muskövarvet till ett statligt bolag. Vi anser att i sådana fall bör varvet bör drivas vidare som en resultat-enhet inom Försvarmakten. Detta innebär att liksom hittills kommer de marina kvalificerade underhållsarbetena normalt inte upphandlas i anbuds konkurrens, utan en viss mängd arbeten kommer att fördelas till Karlskronavarvet för att trygga en långsiktig materielförsörjning och resten kommer att gå till FM:s " eget " varv – Muskövarvet.

För närvarande utför Muskövarvet i princip bara arbeten åt FM. Vi anser att varvet mot bakgrund av att volymen marina beställningar förväntas minska bör försöka att få civila beställningar. Framför allt då det gäller fartygsunderhåll åt andra statliga myndig-

heter såsom t.ex. Kustbevakningen, Sjöfartsverket och Vägverket, borde Muskövarvet kunna konkurrera om uppdrag. De civila myndigheterna måste enligt reglerna i lagen om offentlig upphandling (LOU) upphandla alla sina arbeten i konkurrens.

Enligt avgiftsförordningen krävs det ett beslut av regeringen för att Muskövarvet, som en del FM, skall få utföra och ta betalt för tjänster åt andra myndigheter eller åt företag. Vi anser att Muskövarvet bör undersöka inom vilka områden som varvet har bäst förutsättningar att kunna tävla om civil produktion och därefter hos regeringen begära tillstånd att bedrivas ådan avgiftsfinansierad verksamhet. Först när den externa verksamheten bedöms få någon större omfattning anser vi att frågan om att omvandla Muskövarvet till ett statligt ägt bolag bör aktualiseras. För att möjliggöra för Muskövarvet att konkurrera med privat ägda varv, bör Muskövarvet ges stor frihet att anställa personal och att agera affärsmässigt.

Som en enhet inom Försvarmakten omfattas Muskövarvet av det statliga regelsystemet. För att kunna konkurrera med privata företag är det dock viktigt att den självständighet som Muskövarvets hittills haft bibehålls och att varvet ges stor frihet att anställa personal och att agera affärsmässigt. Liksom i dag är fallet bör varvet vara en sammanhållen enhet med kompetens inom alla för företaget relevanta kompetenser.

Kommittédirektiv

Uppdrag om överlåtelse av verksamheten vid Muskö örlogsvarv till civil industri m.m.

Dir. 2001:58

Beslut vid regeringssammanträde den 24 juni 2001.

Sammanfattning av uppdraget

En särskild utredare skall pröva möjligheterna att överlåta verksamheten vid Muskö örlogsvarv till civil industri. Om en sådan överlåtelse inte är möjlig skall utredaren pröva vilka andra verksamhetsformer som är lämpliga.

Bakgrund

Regeringen framhåller i proposition 2000/01:53 bl.a. följande.

Reduceringen av antalet ytstridsfartyg och ubåtar innebär ett ökat behov av att minska den tid som fartygen tas ur förbandsproduktion för bl.a. underhållsätgärder. Därmed har tillgången till varvsresurser i närheten till fartygens baseringar, och då särskilt möjligheten till torrsättning av flera fartyg samtidigt, stor betydelse för Försvarmaktens förmåga att bedriva sjöoperativ verksamhet i enlighet med statsmakternas beslut. Det är vidare även i fortsättningen viktigt att Sverige har tillgång till kompetens avseende nyproduktion av stridsfartyg samt kompetens avseende specifika svenska förhållanden för uppträdande i omgivande farvatten. Det är regeringens fortsatta inriktning att ansvaret för att genomföra det framtida marina fartygsunderhållet skall läggas på civil varvsindustri för att dessa kompetenser fortsatt skall kunna vidareutvecklas. Då

Muskö örlogsvarv inte kan få en rationell verksamhet grundad enbart på det marina fartygsunderhållet avser regeringen även pröva vilka ytterligare verksamheter som kan förläggas till Musköanläggningen för att få en långsiktigt rationell verksamhet.

Mot denna bakgrund föreslog regeringen i propositionen att inriktningen av Försvarmaktens fartygsunderhåll skall vara att verksamheten vid Muskö örlogsvarv överförs till i första hand civil industri och, om detta inte är möjligt, i andra hand till annan verksamhetsform. Vidare föreslog regeringen att inriktningen skall vara att Försvarmaktens upphandling av marint fartygsunderhåll så långt möjligt skall ske på affärsmässiga grunder. Hänsyn skall därvid tas till behovet av att nyproduktionskompetens hos civil varvsindustri kan bibehållas och utvecklas samt av en rationell förbandsproduktion. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag (prop. 2000/01:53, bet. 2000/O1:FöU3, rskr. 2000/01:180).

Fortifikationsverket har på regeringens uppdrag gjort en ny ekonomisk värdering av Musköanläggningen (Fi2001/1513).

Uppdraget

Utredaren skall ta fram underlag för och genomföra förhandling avseende överlåtelse av den verksamhet som avser fartygsunderhåll vid Muskö örlogsvarv till civil industri. I arbetet skall särskilt personalfrågorna beaktas, däribland reglerna i 6 b § lagen (1982:80) om anställningsskydd och att ett kommande avtal bör innehålla en reglering av ansvaret för den pensionsrätt som upparbetats i verksamheten. Ett sådant avtal bör slutas under förbehåll om regeringens godkännande.

En utgångspunkt för uppdraget är att allt fartygsunderhåll överförs till civil industri, för fortsatt verksamhet i Musköanläggningen, samt att överlåtelsen grundas på för staten affärsmässiga villkor. Överlåtelse kan ske till en eller flera intressenter beroende på civil industris möjligheter och erbjudanden.

Utredaren skall i detta sammanhang beakta de principer som följer av EG-fördragets artikel 87, dvs. reglerna om statligt stöd till näringslivet.

Om det inte går att finna en affärsmässig lösning skall utredaren pröva vilka andra verksamhetsformer som är lämpliga.

Arbetets bedrivande

Det står utredaren fritt att, om utredaren finner det lämplig och möjligt, lämna förslag till annan verksamhet som kan bedrivas i Musköanläggningen.

Utredningsarbetet skall bedrivas i samverkan med Försvarsmakten, Försvarets materielverk och Fortifikationsverket.

Utredaren skall hålla berörda centrala arbetstagarorganisationer informerade om sitt arbete och ge dem tillfälle att framföra synpunkter.

Redovisning av uppdraget

Utredaren skall fortlöpande redovisa arbetsresultaten. Om förhandlingarna leder till att avtal om överlåtelse kan ingås, skall sådant avtalsutkast redovisas till regeringen senast åtta veckor innan avtalet är tänkt att undertecknas. Inriktningen är att avtal skall kunna tecknas senast den 1 juli 2002.

Utredaren skall fortlöpande redovisa resultaten av sitt arbete och senast den 2 maj 2002 skall skriftlig slutredovisning lämnas till regeringen.

(Försvarsdepartementet)