

Redaktör: Marie Sundberg, debatt@di.se Telefon 08-573 650 98

Volvo Personvagnars industriella kompetens kan aldrig återskapas. I stället för att reaktivt hantera varslen bör svenska staten ta tillbaka Volvo PV till Sverige och säkerställa dess och Sveriges industriella framtid. Varför är det mer tabu än att staten äger ett energibolag eller ett finansbolag, skriver **Rolf Wolff**, rektor för Handelshögskolan i Göteborg.

Staten måste köpa Volvo för att rädda industribasen

Extraordinära tider kräver extraordinära lösningar. Kristid är också möjligheternas tid, tid för att tänka om och tänka i radikalt nya banor.

Med hela fordonsbranschen i kris och delar av bilindustrin i gunning agerar vi i Sverige som på 1980-talet.

Medan USA, det land som har varit den ideologiska maskinen för världen och som lagt grunden för nyliberalism, för skaltänkande och aktieägarvärde, går in och förstärker bolåneinstitut, banker och försäkringsbolag i syfte att rädda dessa – fortsätter vi i Sverige att avstå från att diskutera våra viktigaste näringars framtid.

Medan den tyska regeringen tar ansvar för biltillverkaren Opel och USA:s regering och delstatsregeringar snart tar över en del av ansvaret för landets stora biltillverkare – så diskuterar vi i Sverige kortsiktiga åtgärder för att hantera varslen.

Under tiden närmar sig en punkt utan återvändo för Sveriges biltillverkare. Vi bör alla ägna en stund åt att fundera över vad som händer i Sverige om både Volvo Personvagnar och



Rolf Wolff
rektor, Handels-
högskolan,
Göteborgs
universitet

”Volvo PV kan mycket väl överleva med 600 000 nöjda kunder.”

Saab Automobile upphör att existera. Vad händer med Sverige på kort, och framför allt, på lång sikt? Några kommer att säga, fatalistiskt, att en industriepok går i graven. Många kommer att göra efterhandsanalyser och vara efterkloda.

Ett faktum bör vi alla vara klara över här och nu: den industriella kompetens som försvinner kommer aldrig att kunna återskapas. Försvinner Volvo Personvagnar som kompetens- och industriell plattform, så kommer Sverige aldrig mer att finnas med i bilindustrin. All kunskap och kompetens går förlorad, alla därtill knutna framtida utvecklingsmöjligheter är borta. För alltid.

Med detta som utgångspunkt finns det för närvarande bara en väg att gå – att staten tar över ägandet i Volvo Personvagnar.

Varför inte? Kan staten äga energibolag kan den väl äga biltillverkare. Kan staten äga och säkra finansbolag, kan den väl göra detsamma med biltillverkare.

Det finns ingen ekonomisk forskning som belägger att staten per definition är en dålig ägare. I nyliberalisms spår har finansproffs tillsammans med glo-

bala managementkonsulter argumenterat för att allt statligt ägande är ineffektivt och av ondo.

Samma aktörer har tjänat enorma summor pengar på att sälja dessa ”lösningar” till regeringar världen över.

Som en följd därav blir regeringar, och därmed vi medborgare, av med våra kärninnehav, de långsiktigt viktiga tillgångar som dessutom mycket ofta ger långsiktigt bra avkastning.

Samma slags tänkare har också ensidigt förmedlat bilden av skalekonomin som en naturlag. Därför gäller stordriftsideologin i all industriell produktion, även inom bilindustrin.

Men vid sidan av plattformstänkandet finns också en marknadslogik i en global ekonomi, där företags framgång avgörs av nöjda kunder. Ett företag som Volvo Personvagnar kan mycket väl överleva med 600 000 nöjda kunder som fortsätter att köpa företagets produkter, givet att produkterna matchar de krav som kunder och samhälle ställer.

Kanske blir det äntligen tillåtet att ifrågasätta den amerikanska ekonomiska ideologin utan att bli anklagad för att vara bakåtsträvar. Asiatiska

ekonomier, som kommer att dominera världen om 20 – 30 år, tänker redan annorlunda. De ersätter kvartalskapitalism med långsiktighet, en kulturell dna som kommer att slå kortsiktighetens försvarare med häpnad.

När nu amerikanerna gör allt det som vi här hemma fortfarande tycker är ideologiskt felaktigt, då har det hänt igen: vi hamnar i bakvattnet, vi betalar amerikanernas nota för den finansiella krisen och ovanpå det förstör de vår industriella bas.

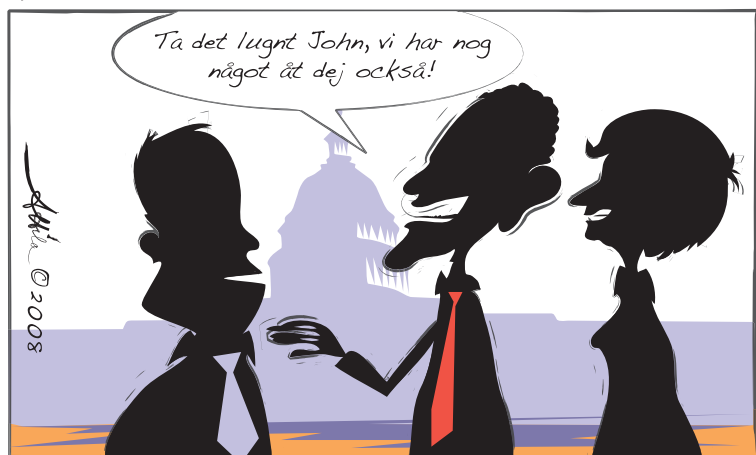
Rektorn för USA:s främsta handels-högskola, Duke University's Fuqua School of Business, menar att bara 25 procent av det de lär ut är relevant i dagens globala ekonomi. Utbildningen måste förändras.

Har vi i Sverige råd, politiskt och industriellt, att inte ta till oss detta? Naturligtvis inte. Det är dags att tänka nytt. I stället för att reaktivt hantera varslen bör svenska staten ta tillbaka Volvo Personvagnar till Sverige och säkerställa dess och Sveriges industriella framtid. Och vem vet hur framtiden kommer att se ut – vem trodde för 15 år sedan att lilla Porsche kunde ta över hela Volkswagenkoncernen?

ATTILAS BILDKOMMENTAR

Tecknare: Attila Toth, debatt@di.se

HILLARY BLIR UTRIKESMINISTER?



BREV

Skicka e-post till brev@di.se

Ramanslag skadar myndigheters kvalitet

Regeringen bestämmer myndigheternas intäkter genom den så kallade ramanslagsmodellen. Konstruktionen gör att myndigheternas verksamhet underfinansieras år för år.

Därför kräver Saco-S att modellen ses över. Det finns ett så kallat produktivitsavdrag som bygger på utvecklingen inom privat sektor. I den privata tjänstesektorn finns verksamheter som har en stark teknologisk utvecklingspotential.

Vissa delar av företagen flyttar sin verksamhet till länder med lägre löneläge. Något som kan synas ge produktivitsökning i de svenska företagens resultaträkning.

Hög kvalitet i statlig verksamhet är viktigt för ett välfungerande samhälle. Statliga myndigheter behöver kunna anställa och behålla högt kvalificerade medarbetare.

EDEL KARLSSON HÅAL
ordförande i Saco-S

Swedbank dikterar samarbetet

Lennart Haglund, ordförande i Färs & Frosta sparbank i Skåne, skriver om sparbankernas samröre med affärsbanken Swedbank (DI 19/11).

Artikeln tycks syfta till att dölja och bagatellisera den allvarliga problematik som merparten av de lokala sparbankerna hamnat i efter ett ensidigt utformat samarbetsavtal samt en ny räddningsaktion för Swedbank.

Färs & Frosta sparbank i Skåne ägs till 30 procent av Swedbank och är i praktiken inte längre en fristående lokal sparbank utan snarare en regional "Mini-Swedbank". Som ordförande i den banken anser Lennart Haglund att "alla sparbankerna är beroende av samarbetet med Swedbank eller någon annan internationell aktör".

Detta påstående bör inte stå oemot sagt eftersom det vilar på oriktig grund.

För det första är tre sparbanker i Skåne helt fria från samarbetet med Swedbank, sparbankerna Finn, Gripen och Syd. De har via sitt egenägda bolag Cerdo alla instrument de behöver för att agera fritt på bankmarknaden utan något beroende av Swedbank.

Färs och Frosta Sparbank har däremot på direkt uppmaning av Swedbank etablerat tre lokala bankkontor i Sparbankens Syds kärnområden i södra Skåne, vilket visar att den inte längre är vare sig en fri eller genuin sparbank.

För det andra är många lokala spar-



Ronny Svensson
fd forskare, KTH

”Syftet med dimridåerna är att ta bort fokus från Swedbanks dominans över sparbanksrörelsen.”

bankers samarbete med Swedbank dikterat av affärsbankens kommersiella intressen. Swedbank anser sig ha tolkningsföreträde när avtalen utformas, prövas och förnyas. Detta vittnar bland annat många styrelsemedlemmar i sparbankerna om i samtal jag haft efter min förra DI-artikel om sparbankerna (DI 10/10).

Ett exempel på denna maktordning är att samverkande sparbanker inte får lokalisera en sparbank i orter där Swedbank har lokalkontor. Vågran att nyligen förnya samarbetsavtalen med de 17 minsta sparbankerna visar tydligt att Swedbanks kommersiella intressen prioriteras på de små sparbankernas bekostnad.

Påståendet att "Swedbank har samma sparbankgrund som alla oss andra" liksom att de sparbanker som har haft problem "alltid har fått hjälp i sparbankssystemet" är verkligen en sanning med modifikation.

Swedbank har aldrig varit en sparbank trots att den av oförklarlig anledning äger sparbankssymbolen. Att landsortens lokala sparbanker har råddat affärsbanken två gånger ger inte Swedbank sparbanksstatus. Den har snarare utnyttjat lokala sparbankers problem till att delvis eller i praktiken helt ta över dem än underlättat deras existens som självständiga sparbanker.

Dimridåerna har vad jag kan förstå bara ett syfte – att ta bort fokus från Swedbanks ökande dominans över sparbanksrörelsen och dess fortsatta öden.