

LEDARE

Ledare: Exit Volvo och Saab



PUBLICERAD 2008-11-20

UTVALD LÄSNING I DIN MEJLBOX

Skaffa nyhetsbrev

DN:s chefredaktör Peter Wolodarski väljer ut veckans mest läsvärda artiklar.

Som personbilstillverkare befinner sig Volvo och Saab i ett ägarlöst tillstånd, och med dem en stor del av den svenska fordonsbranschen.

Tisdagens utskottsförhör i den amerikanska senaten gjorde detta fullständigt klart. De tre i Detroit - GM, Ford och Chrysler - är konkursmässiga. De står med mössan i hand för att slippa en kontrollerad konkurs (chapter 11, som det benämns här) eller rent av likvidation (chapter 7). De har nyligen fått löfte om 25 miljarder dollar från kongressen som bidrag till nya, energisnålare "framtidsvagnar". De begär nu ytterligare 25 miljarder dollar som "överbrygningslån".

Barack Obama och demokraterna i kongressen har redan sagt ja, för Obamas del med kommentaren att det inte får bli "a bridge to nowhere" utan "a bridge to somewhere". Med andra ord: man förväntar sig att den USA-ägda bilindustrin ska komma ut på andra sidan med stärkt konkurrenskraft.

Frågorna från de senatorer som stöder stödet var extremt nationalistiska. "Amerikanska bilar är bättre än allt som produceras utomlands", deklarerade Michigan-senatorn Debbie Stabenow. "Vi måste se till att skattepengar inte går utomlands", fastslog Montanasenatorn Jon Tester. "Vi bör inte göra om misstaget från stålindustrin, att låta även bilindustrin decimeras i stället för att ge den statligt stöd", hävdade senator Bob Casey från Pennsylvania.

Volvo, ägt av Ford, och Saab, ägt av GM, är fullständigt ute i dessa överväganden. Om kongressen anslår de begärda medlen i riskkapital, blir det med hårda krav på att all utveckling ska ske i USA. Företagsledningarna känner trycket. "Utländska" märken som Volvo och Saab isoleras. Efter att Ford har tagit ut vad som gick av likvida medel när Volvo gick med vinst gäller nu bara att Volvo och Saab är ute i kylan.

Republikanerna i senaten reser än så länge samfällt motstånd mot att ge GM, Ford och Chrysler en blank check på ytterligare 25 miljarder dollar. President Bush skulle därtill lägga in veto mot ett sådant beslut. Men om två månader tar Barack Obama över som president. Samtidigt tar den nya senaten vid, med kraftigt stärkt majoritet för demokraterna. Då, om inte förr, kommer pengarna.

Den amerikanska bilindustrin har drivit en effektiv pr-kampanj för sitt krav. Vid konkurs förloras tre miljoner jobb redan första året, annonserar man. Personliga inkomster skulle sjunka med 151 miljarder dollar. Det offentliga skulle på tre år tappa 156 miljarder dollar i förlorade skatter, arbetslöshetsersättning och åtaganden för sjukvård. 14 000 bilförsäljare landet runt skulle gå omkull. Inhemsk bilproduktion kan väntas falla till noll, eftersom även japanska och tyska bilproducenter i USA är beroende av samma nät av underleverantörer som de tre i Detroit.

Så lyder sången. Den möter dock misstro, framför allt för att många i kongressen redan tycker sig ha gått på en blåsing. Med pistolen mot tinningen röstade kongressen i september för 700 miljarder dollar i syfte att lösa ut dåliga lån från bankerna och därmed få i gång utlåningen. Nu förklarar finansminister Paulson att detta visat sig vara fel väg. Utlåningen står alltjämt nästan still. Ingen vet vad som ska hända.

Branscher och städer står på kö för att bli utlösta finansiellt av kongressen. "Vi betalar enskilda banker 25 miljarder dollar; varför då inte bilindustrin?" frågade senator Sherrod Brown från Ohio. "Vi behöver också pengar", skriker Philadelphia och andra städer i nöd. Skogsindustrin, tidningsbranschen, kreditkortsföretagen, detaljhandeln, byggföretagen - alla kan anföra goda skäl för "överbrygningslån".

Samtidigt får Barack Obama vid sitt tillträde ett budgetunderlag som troligen landar på minus 900 miljarder dollar för den första budget han har att lägga fram som president tre veckor senare. Smart nog har han redan sagt offentligt att åtgärder mot det långsiktiga underskottsproblemet får anstå tills samhällsekonomin har kommit på fötter.

Dominoeffekten av nya statsstöd oroar stora delar av kongressen. Den andra frågan som gnager, när det gäller bilindustrin, är om 25 ytterligare miljarder dollar verkligen hjälper. Det råder en överkapacitet på cirka 4 miljoner bilar per år. Och det finns en överkostnad i Detroit, med dryga pensions- och sjukvårdskostnader även till dem som slutat. Finns inte risken att "överbrygningslån" motverkar den omställning som ändå måste ske? Om en dramatisk omstrukturering är ofrånkomlig, varför inte göra den nu i stället för att skjuta på problemet ytterligare ett antal månader?

Svaret blir nog, efter några veckors process, att kongressen i nuvarande ekonomiska krisläge inte vågar ta chansen att se vad som händer om GM, Ford och Chrysler tillåts gå i konkurs. Demokraterna är alltför rädda att president Obama ska se recession övergå i depression.

För Sverige gäller det att se den hårda realiteten att Volvo och Saab i praktiken är ägarlösa. Ska något räddas för framtiden, kräver det raska inhemska initiativ.

TEXT

Hans Bergström