

Förstatliga eller lägga ned?

Åsikterna går isär bland de ekonomer och politiker som Arbetaren har frågat om Saab är värt att rädda. Företaget är i en miljömässig återvändsgränd och branschen lider ändå av överkapacitet, menar vissa. Ännu köps det bilar och om staten går in kan produktionen ställas om, menar andra.

– Lägg ner Saab. Sverige ska inte producera stora, tunga och bensin-slukande bilar. Krisen i bilindustrin var väntad. Vi måste bejaka strukturomvandlingen nu när den kommer.

Det säger ekonomen och humanekologen Kenneth Hermele med ett långvarigt engagemang inom vänstern. Han menar att produktion, användning och samhällsplanering för bilismen är miljöfarlig och att en omställning från personbilar till kollektiva trafiklösningar därför är oundviklig. Men på grund av bilarnas starka symbolvärde tycks det enligt Hermele vara särskilt svårt att avveckla.

– Jag tror att det kan vara extra svårt att lägga ned den här typen av manliga, traditionella industri-

er. Vi tycker om bilden av riktiga män som står vid löpande band och bygger rejäla bilar med explosionsmotorer.

VÄNSTERPARTILEDAREN Lars Ohly menar tvärtom att bilindustrin har en framtid eftersom människor fortfarande använder bilar, och att staten nu måste gå in och rädda Saab.

– Om inte staten går in och gör något för Saab finns en risk att hela företaget går i konkurs. Det kan handla om 10 000 arbetslösa inklusive alla underleverantörer, säger Lars Ohly.

Den pågående ekonomiska krisen gör att det finns en överproduktion inom alla branscher, men det får inte förväxlas med strukturell överkapacitet, menar Lars Ohly. Det finns en industriell kompetens i företaget både bland ingenjörer och arbetare, kunskaper som riskerar att gå förlorade om inte staten tar över företaget i väntan på en ny ägare.

– Det skulle vara mycket kostsamt för Sverige på lång sikt. Man måste ge möjlighet för de delar av Saab som är bra och livskraftiga att

utvecklas och fortsätta, säger han.

ÄVEN LO:S chefsekonom Lena Westlund menar att regeringen måste vara aktiv. Den globala finanskrisen gör det nämligen svårt att i nuläget bedöma vad som är strukturomvandling och vad som är kreditåstramning.

– Staten måste ta ett totalt ansvar för industrin. Regeringen bör ha en dialog med företagen och se till så att löntagarna får stöd. De företag som är konkurrenskraftiga kan man göra tillfälliga insatser för under 2009, annars riskeras hela industrier att slås ut, säger hon.

Christian Berggren, professor i industriell organisation, menar dock att personbilsindustrin lider av en stor och strukturell överkapacitet och är därför starkt kritisk till de stödpaket som en del regeringar delar ut till bilföretag. Dessa satsningar innebär att man skjuter problemen på framtiden.

– Jag tycker att det är en rimlig hållning från regeringen att inte ta över Saab när GM inte har fått det att fungera. Saab har alltid varit ett svagt företag med låg produktionsvolym och ett begränsat

utbud. De företag Saab vill konkurrera med har tio gånger bättre kapacitet, säger han.

I stället för att stödja den industri som är sjuk ska staten satsa

”Det kan vara extra svårt att lägga ned den här typen av manliga, traditionella industrier.”

Kenneth Hermele, ekonom och humanekolog.

pengar på att främja ny teknik, anser Christian Berggren.

– Staten och det offentliga ska gå in och efterfråga ny teknik, till exempel göra beställningar på 1 000 nya miljöbilar. Saab kommer dock inte att kunna leverera dessa eftersom GM har avlovat företaget på allt miljökunskande.

Även Karin Svensson Smith, Miljöpartiets trafikpolitiska tales-

person, anser att Saab har varit dåliga på att ställa om sin till produktion till miljö- och bränslesnåla bilar.

– Saab har hamnat i en återvändsgränd. Omställningen till förnyelsebar energi och miljöteknik går inte att undvika. Det innebär att jobb försvinner, men också nya som kommer till. Tyvärr har vi i Sverige hittills inte gynnat miljövänliga framtidsbranscher och därmed fördröjt strukturomvandlingen, säger Karin Svensson Smith.

På sikt finns det ingen framtid alls för personbilsindustrin i Sverige, anser hon.

– Prognosen för kollektivtransportindustrin är dock mycket bättre och därmed värd att satsa på.

Men Lars Ohly anser att det inte går att använda strukturanpassning och miljöomställning som skäl att inte ge stöd till Saab i nuläget.

– Saab har haft en ägare som inte satsat på miljön, men det är knappast de anställdas fel. Man kan satsa på miljö och kunnande nu, säger han.

ÅSA CARLMAN

inrikes@arbetaren.se