

# Låt bli att rädda Volvo och Saab

Dagens Nyheter 4 januari 2009

Två historiska flaggskepp inom svensk industri, Volvo Personvagnar och Saab Automobile, kämpar för att överleva. Deras framtid hänger i vågskålen sedan den avgående Bushadministrationen erbjudit moderbolagen Ford och GM tillfälliga stödkrediter. Socialdemokraternas partiledare Mona Sahlin menar att staten bör överväga att gå in som ägare i Saab och Volvo för att rädda kvar företagen i Sverige. I en debattartikel i Dagens Industri går rektorn för Handelshögskolan i Göteborg Rolf Wolff längre än Sahlin och föreslår, utan tvekan, att staten bör ta över Volvo Personvagnar. Enligt Wolff ”finns ingen ekonomisk forskning som belägger att staten per definition är en dålig ägare”.

**Men en opinionsundersökning från Sifo visar att 49 procent av svenska folket säger nej till att staten tillfälligt ska ta över Volvo Personvagnar och Saab Automobile för att rädda företagen. Bara 36 procent svarar ja. Här är svenska folket klart närmast expertisen. Tvärtemot vad rektor Rolf Wolff skriver finns nämligen en hel del forskningslitteratur som jämför statligt och privat ägande. En översikt av den forskningen som tankesmedjan Fores låtit göra visar att statlig inblandning i ägandet mycket sällan förbättrar företagets situation. Företag missgynnas i regel av statliga ägare.**

Det handlar inte om det självklara, att planekonomi fungerar sämre än marknadsekonomi, utan att även enstaka statligt ägda företag över lag utvecklas sämre än privatägda i konkurrensutsatta branscher. Enligt forskningen har statliga företag sämre lönsamhet och lägre produktivitet än privata, samtidigt som det inte finns några entydiga skillnader i sysselsättning och löner. Undantaget är situationer där företag har monopol, eller där det råder svag konkurrens, något som inte gäller bilindustrin.

Skillnaderna i lönsamhet och produktivitet har flera förklaringar. Men statliga äganden har det gemensamt att viktiga strategiska omstruktureringar försenas i stället för att påskyndas – vilket knappast är vad Volvo och Saab behöver just nu.

Tvärtemot vad man kanske föreställer sig är staten ofta en svag ägare. Ägande och kontroll är extremt separerade. På papperet äger skattebetalarna rätten till företagets kassaflöde, men i praktiken är kontrollen koncentrerad till den politiskt tillsatta företagsledningen, vars egna mål inte alltid överensstämmer med skattebetalarnas.

I statliga företag riskerar därför otydliga mål av att ge upphov till tolkningsfrågor, mätproblem och målkonflikter. Vad vore till exempel statens mål med att äga Volvo Personvagnar eller Saab Automobile: att undvika massavsked, att undvika konkurser för underleverantörer eller bara att nå lönsamhet så fort som möjligt? Om det endast är det sistnämnda som gäller, hur skiljer sig i så fall staten över huvud taget från en privat ägare och vad är då poängen med den statliga inblandningen?

Statligt ägda företag riskerar att hamna i en situation där huvudaktörerna drar åt olika håll. Och sådana dragkamper kan tillåtas pågå så länge de statliga företagens lönsamhet inte nämnvärt påverkar de ansvariga politikernas valframgångar.

Dessutom är moderna internationaliserade företag som Volvo och Saab beroende av samgåenden och uppköp. Statligt ägande kan här bli en hämsko om potentiella utländska ägare och samarbetspartner ser den politiska beslutsprocessen som alltför långsam och osäker. Att SAS har flera statliga ägare har inte underlättat ett eventuellt samgående med andra flygbolag. Och så länge ett statligt företag inte är till salu inkommer ingen information om hur effektiv staten är som ägare jämfört med andra potentiella intressenter.

Behoven av investeringar och kapitaltillförsel talar också emot statligt ägande. Exempelvis har den snabba teknologiska förändringen i telekombranschen krävt enorma investeringar i ny teknik. Dessa investeringar har skett i privata företag eftersom statliga företag i många fall inte kan uppbringa medel till så stora investeringsprogram. När det handlar om riktigt stora och osäkra investeringar är det inte heller rimligt att skattemedel används till ekonomisk spekulation som riskerar att gå ut över statens andra åtaganden om utfallet skulle bli sämre än väntat.

Statliga bolag tillåts sällan gå i konkurs (det är just därför röster nu höjs för staten som en räddare i nöden). När ett företag väl är statligt behöver företagsledningen inte vara lika rädd som sina privata kollegor för att missköta verksamheten – de har en ”mjuk budgetrestriktion”. Bilindustrins kris visar att även privata ägare i extrema lägen kalkylerar med möjligheten att skattebetalarna kommer till undsättning. Men problemet är sannolikt större med statligt ägande.

Trots detta tenderar statligt ägda företag att vara mindre riskbenägna än privata. Det kommer sig av att ledningen förväntar sig att staten efter en tid kommer att lägga beslag på överskottet från en lyckad produktionsomläggning. I ledningens ögon ger investeringar då låg avkastning, men till hög risk eftersom ett misslyckande alltid innebär att ens anställning kan vara i fara. Stora och riskfyllda investeringar kommer därför inte att vara lika vanliga som i privata företag där ledningen har mer att vinna om ansträngningarna faller väl ut.

Det hävdas av många i debatten att dagens situation är unik, på grund av den globala finanskrisen. Men det är ofta i just sådana ovanliga ekonomiska lägen som förstatliganden sker, med ekonomiska misslyckanden som följd.

Så var även fallet på 1970-talet då världen drabbades av de båda oljekriserna och många länder hade allvarliga inflationsproblem. Då sågs det som en övergångslösning att svenska staten gick in i varvsindustrin, som likt dagens bilindustri hade byggt in sig i ett för stort oljeberoende. När Svenska Varv bildades 1977 hade ett decennium av vikande lönsamhet förvärrats av snabbt minskande efterfrågan på oljetankrar, som de svenska varven hade specialiserat sig på. Statliga Svenska Varv drev, omstrukturerade och lade ner varv under en tioårsperiod med hjälp av subventioner. När det statliga stödet upphörde 1985 hade över 30 miljarder kronor betalats ut, motsvarande ungefär 60 miljarder kronor i dagens penningvärde. För den regering som vill stabilisera konjunkturen finns det mer attraktiva alternativ till hands.

**Vår analys handlar inte om att ifrågasätta att Volvo eller Saab är viktiga arbetsgivare i Västra Götaland eller att de är nav i nätverk av underleverantörer. Det handlar heller inte om någon idé av typen att endast de starkaste bör överleva krisen.**

**Det handlar om att staten, enligt både våra egna och andras erfarenheter, har små chanser att verkligen förbättra läget för fordonsbranschen om man går in i Volvo och Saab, samtidigt som man löper stor risk att långsiktigt försämra situationen. En privat aktör har bättre förutsättningar. Även om det kommer att kännas frustrerande för många under de kommande månaderna bör staten därför låta Volvo och Saab vara. Hur många bilar som ska tillverkas i Sverige bör vara en ekonomisk fråga. Inte en politisk.**

HENRIK JORDAHL

MARTIN ÅDAHL