

Vad är det för fel på Uddevalla?

För en tid sedan sålde två Göteborgsfamiljer sina aktieinnehav i läkemedelsföretaget Pharmacia till Volvo. En orsak till försäljningen var rädslan för en uppreppning av "Sally Kistner-fallet", som innebar att dödsboet efter Sally Kistner fick gå i konkurs eftersom arvsskatten på ett stort aktieinnehav blev större än det aktuella marknadsvärdet på aktierna. Veckorna tidigare hade Volvo varit aktuellt i samband med att regeringen under stor triumf offentliggjorde att man lyckats övertala Volvo att mottaga ett lokaliseringssbidrag om 200 miljoner kronor och en framtida fri disposition över investeringsfonder om sammanlagt 12 miljarder. Volvos motprestation för denna vänlighet och särbehandling är att man skall bygga en fabrik för personbilstillverkning i Uddevalla med en kapacitet om 40 000 bilar per år. En sådan investering är nödvändig för Volvo, eftersom dollarkursens uppgång ökat den personbilsförsäljning som P-G Gyllenhammar, på grund av bristande tro på personbilsmarknaden för några år sedan ville avyttra till Norge, livligt påhejad av svenska politiker.

Försäljningen av det privata innehavet i Pharmacia till storföretaget Volvo och regeringens ynnest till Volvo, liksom Volvos iver att göra upp med regeringen, har fler gemensamma nämnare än Volvo.

En sådan gemensam nämnare är högskattesamhällets effekt på marknadsekonomin. Genom ett högt skattetryck undermineras systematiskt det enskilda ägandet. Normalhushållet har små förutsättningar att spara. Än mer hopplöst är det att genom inkomst av arbete bygga upp en egen förmögenhet. Ägandet över

företagen institutionaliseras därför allt mer. Genom så kallat korsvist ägande skapar sig företagsledare en makt som gör dem oberoende av aktieägarna, som allt oftare i sin tur är institutioner av olika slag. Ju mindre graden av personligt ägande är, desto mindre blir det personliga ansvaret över tillgångarna. Medan vinst och utdelning är viktiga för dem som valt att placera sina tillgångar i aktier är imperiebyggande och trygghet genom storhet lockande för den företagsledare som vunnit sig oberoende från sina ägare. Inget av dessa kriterier behöver nödvändigtvis stå i motsatsställning till varandra men tveklöst har det sin betydelse vilka av dem som tillåts styra.

Just i fallet Volvo behöver man inte gå långt tillbaka i tiden för att kunna konstatera detta. Volvos Norgeplaner stoppades av aktieägarna. Därmed stoppades den affär som troligtvis hade varit det största misstaget i svenskt näringslivs historia. Aktieägarna stoppade planerna i strid mot företagsledning, de större institutionella ägarna och politiker som fascinerats av affärens storhet. Storheten var nämligen viktigare för de senare kategorierna än lönsamheten.

Imperiebyggandet stoppades då. Idag har Volvo ett sådant ägande att knappast någon hade kunnat stoppa Volvo-chefen. Istället utverkar han politiska förmåner som ingen annan företagsledare kan räkna med.

En sådan utveckling är ett hot mot marknadsekonomin vitalitet. Marknadsekonomin är inte främst de stora företagens vän, snarare är den ett hot för dem. Istället är den nytänkandets vän, entreprenörens vän och den enskilde konsumentens vän. Marknadsekonomin

ger dem alla en chans som de inte har i en politiserad ekonomi, såvida de inte brukar äta lunch med industriministern. Marknadsekonomin gör dem alla starka eftersom de kan välja och inte är prisgivna till en enda kund, en enda kreditgivare och en enda leverantör. Marknadsekonomin skapar en möjlighet för små företag att bli stora. Men när högskattesamhället stryker det personliga ägandet undermineras den vitalitet som skapar de små företagen. Samtidigt tenderar kontrollen av de stora företagen att utövas på basis av deras storhet istället för på deras lönsamhet. Det gör de stora företagen mäktigare och de vanliga människorna svagare.

Det är något av en ödets ironi att Uddevallavarvet nu genom politiska beslut skall ersättas med en bilfabrik. I början på 70-talet offentliggjordes en statlig utredningsrapport om svensk industris framtida möjligheter. Den utpekade speciellt en bransch som särskilt intressant, en bransch där svenska företag hade goda marknadsandelar, högt teknologiskt kunnande och en allmänt ledande ställning. Den bransch som förtjusningen gällde var varvsbranschen.

I mitten på 70-talet var denna förtjusning inte lika tvärsäker. Istället diskuterade en motsvarande utredning en annan bransch. Med stor säkerhet pekade man på det omöjliga i att Sverige även i framtiden skulle kunna ha två konkurrerande företag inom denna bransch. Branschen ifråga var bilbranschen.

Medan tron på varvsindustrin ledde till enorma politiska insatser som frigjor-

de en stor del av vårt näringsliv från marknadens krav på förändringar ledde frånvaron av statlig entusiasm för bilindustrin till att denna tvingades leva på sina egna meriter och sin egen kompetens. Det är svårt att idag påstå att denna frånvaro av politiskt inflytande har varit till nackdel för Sverige.

Det är givetvis lätt att känna glädje med Uddevallaborna. Men det finns samtidigt anledning att minnas att grunden till Uddevallas problem är den övertro på varvsbranschen som präglade Sverige under 70-talet. Den övertron ledde politiker som trängdade att visa handlingskraft till att investera kanske mer än 60 miljarder i varvsindustrin. Det stödet har låst och förstelnat en stor del av vårt näringsliv, inte bara varven utan också den industri som kunde ha växt fram i dess ställe, bland annat i Uddevalla. Det kan vara värt att minnas när nu politiska värderingar, istället för marknadsmässiga, tillåts styra Volvos investeringar. Det finns inte mycket som talar för att Uddevalla tidigare har tjänat på en sådan politik.

Volvos olika affärer har fler gemensamma nämnare än Volvo. De har det gemensamt att de är ett uttryck för något som i grunden är skadligt för marknadsekonomin och för svenskt näringsliv. De visar att socialdemokratisk politik gynnar det sämsta inom marknadsekonomin, nämligen företagens vilja att nå egen makt. Så lätt kan socialdemokratin göra näringslivets företrädare till medhjälpare i kampen mot den fria ekonomin.