

Vinna eller försvinna – ödet för Saab

En fallstudie om de svenska statliga förhandlingarna med
GM i Saab affären

Abstract

The small car manufacturer Saab has over the past 20 years been incorporated in the MNC GM. GM has until recent years been the biggest car company in the world. The crisis in the American economic system and worldwide, has changed the prerequisite for the complete industry. To avoid bankruptcy GM had to divorce Saab from the parent company. Looking at a pertinent buyer, the Swedish government was once again involved in the game, as were they five years ago.

The theories of Stopford and Strange account for the overriding model of explanation in a liberalistic perspective in this thesis, to why states no longer can dictate the rules, they can only bargain. This as a result of the new diplomacy, were states find themselves loosening power and forced to compete for world market shares with MNC as a result of the growing interdependency in the international political economy.

The purpose is to find out if the behavior of the Swedish government can be included as a bargaining in the rules of conduct of the new diplomacy. The results are conclusive. The premises for a Swedish government assumption of Saab lay the rules for the bargaining.

Nyckelord: state-firm bargaining, interdependens, attraktionskraft, Saab, FDI

Antal ord: 8 321

Innehållsförteckning

1	Inledning	1
1.1	Tidigare forskning	1
1.2	Syfte och problemformulering.....	2
1.3	Metod och material.....	3
1.4	Avgränsningar och definitioner.....	4
1.5	Disposition.....	4
2	Bakgrund	6
2.1	Utfall.....	6
2.2	Trollhättan-paketet.....	6
2.3	Resultatet av <i>state-firm bargaining</i>	7
3	Teori	8
3.1	Teoretisk grund.....	8
3.2	Statlig inblandning.....	8
3.2.1	Företags ökade globalisering och konkurrensen mellan stater.....	8
3.2.2	Staten som formare och tillsynsman av nationella konkurrensfördelar	9
3.3	Firm state bargaining.....	9
3.3.1	The new Diplomacy – försvagandet av staten.....	10
3.3.2	Dilemman för regeringar – statens dubbla roller.....	11
4	GM-Saab affären.....	13
4.1	Bakomliggande faktorer	13
4.1.1	Ekonomisk kris	13
4.1.2	Sjunkande försäljning	14
4.2	Slutet – början på något nytt.....	14
4.3	Krav på statligt stöd.....	15
4.4	Premisserna för ett beslutstagande	16
4.4.1	Staten som huvudman.....	16
4.4.2	Statliga subventioner till fordonsindustrin	18
4.5	Analyserande av förhandlingarna i GM-Saab affären.....	19
4.5.1	Nej till statligt ägande av Saab, ökad attraktionskraft för Sverige?	19
4.5.2	Klara riktlinjer	20

5	Avslutande diskussion.....	22
6	Referenser	23
	Appendix 1	26
	Appendix 2	27
	Appendix 3	28

1 Inledning

Under hösten 2008 meddelade General Motors (GM) att företaget led av stora förluster (Nordenskiöld i DN 2008) och flaggade för en försäljning av dotterbolaget SAAB Automobil AB (Olander i Svd 2008). SAAB Automobil AB (i fortsättning benämns detta företag endast som Saab) led av stora förluster sedan flera år tillbaks och med tanke på General Motors (GM) utsatta ekonomiska position tvingades företaget att städa upp i organisationen kring företaget. Ett avyttrande av Saab var del av en marknadsmässig strategi för moderföretagets fortsatta överlevnad (Nordenskiöld i DN 2008).

Annorlunda såg det ut för Saab under den tidigare delen av 2000-talet, då GM hade planer på utökad produktion i Trollhättan och en breddning av företagets modellprogram. 2004 förhandlade GM med svenska och tyska regeringar kring deras nya mellanklassmodell från Saab och var den skulle produceras. Förhandlingarna mellan GM och den svenska regeringen ledde till det så kallade Trollhättan-paketet¹ vilket rymde en rad åtgärder vilka skulle tala för Trollhättan som produktionsort.

Det stod då mellan produktionsorterna Trollhättan och tyska Rüsselsheim. Trots detta åtgärds paket föll lotten på den senare av de båda orterna. Fallet vittnar om att förhandlingar som vi är vana att följa mellan företag vid förvärv eller avyttringar nu röner nya vägar med nya deltagare, de tyska och svenska regeringarna specifikt. Engagemanget från regeringarna i frågan tyder på ett intresse om att inte bara behålla jobben i regionen, industrin eller nationen utan även ge förutsättningar för ytterligare utländska direktinvesteringar så kallade FDI.

Nu, fem år senare, är det annat ljud i skällan från den svenska regeringen, förhandlingar med ägaren GM är knapphändiga och Saab står utan direkt statligt stöd i kampen om företagets överlevnad. Intresset för framtida FDI kan ifrågasättas och därigenom Sveriges attraktionskraft som investeringsland för utländska potentiella investerare.

1.1 Tidigare forskning

En tidigare studie av förhandlingarna mellan GM och regeringarna i de båda länderna (Sverige och Tyskland) vid den förra Saab-affären, går att finna i Björn

¹ Trollhättan-paketet beskrivs mer ingående i avsnitt 2.2 Trollhättanpaketet

Holmberg och Johan Tejpar's uppsats från Lunds universitet *State-Firm Bargaining. A case study of the negotiations between Trollhättan, Rüsselsheim and General Motors*. I vilken 1900-talets strukturella förändringar, däribland avregleringar på världens finansiella marknader, anses ha försvagat stater's makt att kontrollera finansiella händelser i nationella termer. Författarna menar att teknologiska innovationer och dessa avregleringar har haft betydande påverkan och förändrat förutsättningarna för stater och multinationella företag (MNC:s) och därigenom ändrat deras strategier i strävan efter makt och tillgångar (Holmberg & Tejpar 2005:6).

Vidare menar författarna inte bara, att förhandlingarna i den förra Saab-affären är ett lämpligt exempel på hur regeringar tvingas förhandla med MNC:s för att tillförsäkra landet ekonomiska investeringar, utan även att affären visar på hur dessa affärsuppdrag kan generera FDI och därigenom öka landets ekonomiska tillgångar (Ibid.).

Uppsatsen lämnar utrymme för fortsatta studier genom anta att möjligheten att öka stater's attraktionskraft eventuellt går att finna i statliga investeringar som genererar ett mer investeringsvänligt klimat för företag och därigenom FDI. Detta skulle i sin tur leda till att möjliga investerare önskar fortsatt tillgång till statliga investeringar och sålunda öka sina band till stater och beroendet av desamma (Holmberg & Tejpar 2005:35).

1.2 Syfte och problemformulering

Med de förhandlingar som skedde mellan den dåvarande svenska regeringen och GM och det stöd som regeringen visade Saab, vid vad jag väljer att kalla den förra Saab-affären, som bakgrund önskar jag visa på hur förhandlingarna i den rådande Saab-affären kan analyseras genom en fallstudie.

Regeringens handhavande i affären har mött mycket kritik, framför allt i media och av oppositionen. I fokus har ett statligt övertagande av företag i fordonsindustrin i allmänhet och Saab i synnerhet stått. Debatten har utöver de uppenbara ekonomiska aspekterna av ett statligt ägande, även kretsat kring viljan eller möjligheterna att öka landets attraktionskraft för FDI genom ett statligt ägande. Ett statligt ekonomiskt initiativ för fordonsbranschen skulle kunna visa på ett engagemang och en tro på den svenska industrin vilket genererar en ökad attraktionskraft för utländska investerare.

Syftet är att genomföra en teorikonsumerande fallstudie för att se om John Stopford och Susan Stranges teori om *state-firm bargaining* kan appliceras på de rådande förhandlingarna, eller den upplevda bristen på desamma, mellan den svenska regeringen och GM för ett eventuellt svenskt statligt ägande av Saab.

De frågor jag önskar svara på är:

- Stopford och Stranges teori är en bra förklaringsfaktor till vad som skedde 2004, men kan den användas som analysmodell till vad som

skett i de upplevda strandade förhandlingarna mellan den sittande regeringen och GM i Saab-affären nu när läget är det omvända?

- Staten är inte villig att ekonomiskt gå in i Saab och därigenom påverka förhandlingarna kring affären och på sätt, på nytt sitta i förhandlingsposition för att tillförskansa landet FDI och öka landets attraktionskraft för företag. Varför?

1.3 Metod och material

Studien syftar till att ge läsaren en fördjupad kunskap i den uppmärksammade Saab-affären genom att placera teorin i centrum och därför lämpar sig en kvalitativ fallstudie av teorikonsumerande karaktär (Esaiasson et al. 2001:171, 97-98). Fallstudier kan anses vara lite svävande i sin beskrivning men Jacobsen beskriver fallstudien som undersökningen av *en undersökningsenhet* som kan avgränsas i både rum och tid, exempelvis en speciell situation, förslagsvis en beslutsprocess (Jacobsen 2002:96-97). Lundquist skriver angående de kvalitativa metoderna, att de oftast utformas som fallstudier och anspelar då på att man ser ingående på ett enda fall. Dock ifrågasätts möjligheten att generalisera från dessa fall, då lämpar sig kvantitativa metoder bättre (Lundquist 1993:105). Esaiasson et al. bemöter denna kritik genom att göra gällande att många undersökningar har begränsade ambitioner att uttala sig allmängiltigt och syftar då på teorikonsumerande studier som bedöms vara intressanta i sig själva då de utgör historiskt specifika fall (Esaiasson et al. 2001:171), förslagsvis Saab-affären.

I analysen används inte uteslutande en teori, utan flera teorier utgör min teoretiska grund för att skapa en analysmodell och bearbeta det empiriska materialet. I studien används främst sekundärmaterial i form av artiklar från svenska dagstidningar, svenska och utländska forskningsartiklar och till viss del tidigare forskning i ämnet (läs Holmberg & Tejpar), men även primärmaterial i form av rapporter, motioner och propositioner från Globaliserings rådet i Sverige, Finanspolitiska rådet, Riksgälden och Sveriges riksdag och regering.

Intervjuobjekt för studien har sökts men med tanke på affärens intensitet och hur mycket som varit dolt för allmänheten under förhandlingarna, har alla försök till kontakt i denna fråga avslagits, såväl från regeringen som från sakkunniga inom ämnet. Att stora delar av processen varit dold i media har lett till att jag sökt nämnda primärmaterial. Jag anser trots avslagen att reliabiliteten i mitt empiriska material är god då jag har tillgång till de offentliga dokument som utgör mitt primärmaterial och anser giltigheten i materialet som stor (Jacobsen 2002:189-190).

1.4 Avgränsningar och definitioner

Studien behandlar inte själva försäljningen av Saab, utan snarare de förhandlingar som skedde mellan GM och Sveriges regering från det att GM flaggade för en försäljning av Saab till det att det kom ett tillkännagivande om just ett sådant och vilka åtgärder som togs. Förhandlingar avser de samtal och de diskussioner som skett mellan berörda parter.

Jag ämnar inte heller behandla vare sig, den kraschade affären med Koenigsegg eller den i dagsläget så prekära, men klara affären med Spyker som ny ägare till Saab. Det finns inget utrymme för denna granskning inom studiens ramar.

Min huvudskaliga teori, hämtad från John Stopford och Susan Strange sträcker sig över ett brett perspektiv på hur *state-firm bargaining* kan ses som en förklaringsfaktor till hur stater tvingas förhandla med företag på mer än det plan jag har valt att begränsa den till. Att utfylligt förklara och analysera de olika delarna av teorin kan inte rymmas inom vare sig de tidsmässiga eller de utrymmesmässiga ramarna för denna studie.

Stat definieras här av enkelhetsskäl regering, då stat är diffust politiskt tyngt som en överhet då det i själva verket är regeringen som leder det faktiska arbetet med att styra staten.

1.5 Disposition

Uppsatsen är indelad i fem olika kapitel. Kapitel två ger läsaren en kort bakgrund om vad som hände vid den förra Saab-affären. Därefter i kapitel tre redogör jag för mitt teoretiska ramverk och presenterar valda delar av John H. Dunning's teori om statlig inblandning och företags ökade globalisering och vikten av statens inverkan och påverkan för att få marknader att fungera optimalt. Även statens vikt som formare och tillsynsman av nationella konkurrensfördelar inkluderas i denna del av Dunning.

Jag presenterar i kapitel tre även min huvudsakliga teoretiska fåra om *state-firm bargaining* så som den beskrivs av John M. Stopford och Susan Strange. Kapitlet innehåller även en modell av det som Stopford och Strange presenterar som *The new Diplomacy*, vilken beskriver försvagandet av staten i klassiska termer sett. Kapitel tre fortsätter med den viktiga dubbla rollen som staten tvingas balansera mellan.

I kapitel fyra behandlar jag GM-Saab affären och ger bakomliggande faktorer till varför Saab så småningom kom att friläggas från huvudbolaget GM. Kapitlet fortsätter med det jag kallar Slutet – början på något nytt om själva friläggandet av Saab. I kapitlet ges läsaren även en bild om de krav som fanns på regeringen om ett statligt stöd. Innan analysen tar vid i kapitel fyra beskrivs de premisser som låg till grund för ett beslutstagande om statligt ägande av Saab och vilka villkor som

grundade de statliga ekonomisk stöd som utarbetades. Analysen som följer ser om min valda huvudteori kan appliceras på förhandlingarna i GM-Saab affären.

I det femte och sista kapitlet förs en diskussion om förhandlingarna och utfallet av dem på GM-Saab affären.

2 Bakgrund

Här ämnar jag ge läsaren en kort bakgrund till vad som skedde 2004, i den förra Saab-affären, för att ge en ökad förståelse kring de förhandlingar som skedde mellan de inblandade parterna och vad de ledde till.

2.1 Utfall

I september 2004 meddelade GM att tillverkningen av deras mellanklassbil från Saab i Europa antingen skulle ske i Trollhättan i Sverige eller i Rüsselsheim i Tyskland. (Swärd i DN 2004) På så sätt hade förutsättningarna till ett förhandlande satts igång.

Förhandlingar mellan GM och den svenska regeringen respektive GM och tyska statsmän fördes. Förhandlingarna ledde till att tyska Rüsselsheim blev den fabrik som skulle tillverka bilen, men även Trollhättan fick tillverkningsuppdrag av GM vid detta tillfälle och fabriken landade ett avtal om tillverkningen av Cadillac BLS. Hoppet levde för den svenska biltillverkaren och fabriken i Trollhättan.

2.2 Trollhättan-paketet

Förhandlingar mellan GM och den dåvarande svenska regeringen ledde fram till det så kallade Trollhättan-paketet, vilket innehöll en rad olika åtaganden som den svenska regeringen skulle åtgärda, som i sin tur skulle leda till att produktionen av mellanklassbilen skulle ske i just Trollhättan.

Trollhättan-paketet lades fram som motion 2005/06:T551. I motionen framhålls det att det ligger i Sveriges nationella intresse att Västsverige och Trollhättan kan behålla sin roll och unika position som centrum för fordonsindustrin och att en förlust av fordonstillverkningen här skulle få stora negativa konsekvenser för sysselsättning och välfärd. Genom en satsning på forskning och utveckling, utbildning och infrastruktur ansågs förutsättningarna för regionen stärkas.

En central del i paketet var de utökade ambitionerna för infrastrukturen. Väg 44 och väg 45 skulle byggas ut och därigenom skulle Trollhättan få en motorväg till Uddevalla där E6:an sen skulle ansluta. Även en satsning på järnvägen skulle ske och den så kallade Norge-Vänern-banan skulle byggas ut för dubbelspår vilket skulle innebära dubbelspår hela vägen mellan Trollhättan och Göteborg (Motion

2005/06:T551). Detta skulle medföra att såväl anställda som gods skulle kunna nå Trollhättan på ett miljövänligt och säkert sätt. Vilket skulle medföra både motorväg och järnväg hela vägen till den så viktiga hamnen i Göteborg. (Ibid.) Detta var ett krav från GM.

Då tillverkningen tillföll Rüsselsheim istället, slopades inte paketet, men trots det visar Trollhättan-paketet på konkreta bevis på ett *state-firm bargaining*.

2.3 Resultatet av *state-firm bargaining*

Utgången av det hela visade på att aktioner hade tagits av den svenska regeringen för att hamna i en så bra förhandlingssituation som möjligt om vilken fabrik som skulle få tillverkningskontraktet. Trollhättan led av en svagare förhandlingsposition när förhandlingarna började än när de var över. Vikten av att behålla jobben i regionen var av stor betydelse för regeringen och kraven från GM visar på att regeringen inte hade något annat val än att förhandla med GM för att försöka övertala dem om att den svenska fabriken var mest lämpad för kontraktet. Det visar även att de var tillmötesgående och villiga att satsa, inte bara för sin egen, utan även för GM:s sak.

3 Teori

3.1 Teoretisk grund

Den teoretiska ansatsen för studien återfinns inom det liberalistiska perspektivet, där stater ses som spelare på den internationella arenan och därför finner sina motspelare inte bara inom politiken, utan även hos företag som befinner sig på den internationella spelplanen, MNC:s. Grundläggande är att det finns ett gemensamt intresse av att hålla marknaden öppen, en interdependens råder mellan de inblandade parterna.

John M. Stopford och Susan Strange har i sin bok *Rival States, Rival Firms – Competition for World Market Shares* utvecklat en teori, om vad dem väljer att kalla *state-firm bargaining*, där de anser att förhållandet mellan stater och MNC:s har utvecklats mot en ökad interdependens och att företagets förhandlingsmakt har ökat markant. Detta har lett till att stater inte längre enbart förhandlar med varandra, utan även tvingas förhandla med dessa internationella företag. Teorin utgör min huvudsakliga teoretiska färd och jag väljer att utveckla denna teori närmare nedan. Även John H Dunning's teorier om internationell produktion, hans tre grundläggande förklaringar till den samma och statens roll som formare och tillsynsman av nationella konkurrensfördelar i jakten på FDI förklaras nedan.

3.2 Statlig inblandning

Nedan väljer jag att presentera några av John H. Dunning's teorier om internationell produktion och vikten av statens roll i interaktionen mellan stater, strävan efter makt i ekonomiska termer och internationella affärer.

3.2.1 Företags ökade globalisering och konkurrensen mellan stater

För att öka förståelsen kring företagens FDI krävs att man ställer sig frågan varför företag har ett intresse i att investera och producera i andra länder. John H. Dunning ger tre grundläggande förklaringar till varför företag väljer att producera utanför sina nationella gränser; dels beror det på företags innehav, eller möjligheten att tillförskansa sig olika former av patentskyddade inkomstgenererande tillgångar, så som teknologi, organisatoriska egenskaper,

entreprenörskap, tillgång till marknader o.s.v. i jämförelse till hur dessa tillgångar kontrolleras av tilltänkta konkurrenter. Dels tillskrivs dessa investeringar i vilken utsträckning företagen anser det lönsamt att själva öka värdet på dessa tillgångar snarare än att sälja rätten att göra så till utländska firmor och dels i vilken utsträckning dessa eller liknande inkomstgenererande aktiviteter tillför något genom en utländsk, snarare än genom en nationell belägenhet (Dunning 1990:9).

Dunning diskuterar även företagens möjlighet att påverka den omgivning i vilken de verkar och menar att även om företagen kan influera tillgången och kvalitén på resurserna, marknadsstrukturer, efterfrågemönster eller regeringars handlingsätt tenderar handlingsmöjligheterna i det långa loppet styras snarare av exogena krafter än tvärt om (Dunning 1990:31). Vidare påstår han att det krävs att regeringar blir mer delaktiga i att forma ramverket för förutsättningarna för marknaden att fungera optimalt, men även attityden och förmågan för de deltagande, för att hela tiden upprätthålla kvalitén på de varor och tjänster som tillhandahålls (Ibid.). Dunning vill med detta säga att statens inverkan och påverkan är betydande, inte bara för marknader att fungera optimalt utan även för att orientera de samma i rätt riktning, då påverkan av det globala samhället och den ökade interdependensen kräver ett sorts ramverk eller övervakning för att fullt ut nyttja de resurser som utgör ett lands konkurrensfördelar.

3.2.2 Staten som formare och tillsynsman av nationella konkurrensfördelar

Dunnings liberalistiska synsätt präglar synen på vikten av statens inverkan och han ser gärna att den ökar. Han framhäver betydelsen av statens roll och anser att i en värld präglad av liberalisering, avregleringar och privatiseringar, där staten tenderar att snarare minska än öka sin inblandning i ekonomiska affärsuppställningar, har det aldrig tidigare varit viktigare med styrning från statens sida för att forma villkoren för den internationella handeln (Dunning 1990:31). Dunning väljer att kalla dessa, *country specific advantages* och menar att det är statens roll att vidmakthålla och framhålla nationella komparativa fördelar för företag i landet.

There is a continuous interaction between governments, competitiveness, and international business (Dunning 1990:36).

3.3 Firm state bargaining

John Stopford och Susan Stranges bok *Rival States, Rival Firms – Competition for World Market Shares*, presenterar den teori som utgör grunden för mitt teorival. Stopford och Strange utvecklar ett resonemang som förklarar hur det globala samhället med ökad integration mellan länder, regioner och företag internationellt sett, leder till en ökad interdependens där alla deltagare tvingas samarbeta och

förhandla med varandra för ökad makt och rikedom. Maktförhållanden mellan länder ses inte längre i reella geografiska eller militära aspekter utan snarare i förhandlingsbara politisk-ekonomiska termer för internationella investeringar. I samma takt som nationella gränser suddas ut mer och mer och marknaden öppnar upp sig globalt, efterfrågas investeringar i form av FDI av regeringar som tvingas ingå förhandlingar med företag för att tillförsäkna sig dessa.

3.3.1 The new Diplomacy – försvagandet av staten

Förhandlingar sker således inte längre enbart mellan regering och regering eller företag och företag som klassiskt varit, utan Stopford och Strange menar att denna ökade interdependens tvingar regeringar att förhandla även med företag. Stopford och Strange kallar fenomenet *The new Diplomacy*, ett diplomatiskt spel där regeringar tvingas att förhandla med företag för att tillförsäkna sig FDI och därigenom skapa rikedom, som utgör makten i det globala samhället.

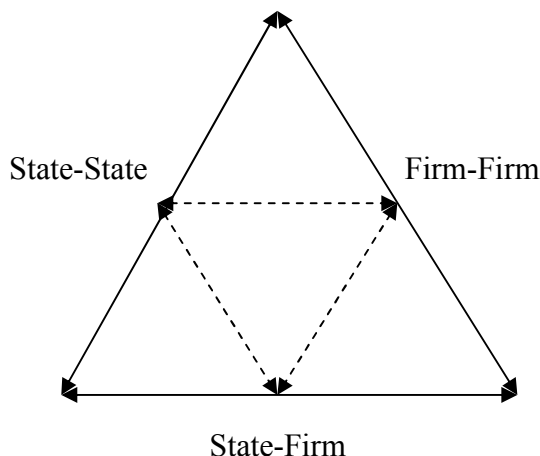
Countries now compete for scarce managerial resources more by providing a favourable investment 'climate' than simply relying on factor cost advantages (Stopford & Strange 1991:10).

I det diplomatiska spelet, *The new Diplomacy*, beskriver Stopford och Strange staten som försvagad och dess klassiska roll är utspelad, snarare återfinns en strävan att förvalta de tillgångar som utgör landets attraktionskraft och som anses vara efterfrågade vid FDI på ett optimalt sätt. Statens positiva makt att utnyttja nationella resurser är klart begränsad när den önskar att påverka var och hur internationell produktion ska ske. De inser att de inte längre kan rikta efterfrågan, de kan bara förhandla (Stopford & Strange 1991:14).

Koncentrationen av FDI begränsas allteftersom MNC:s söker de förmåligaste mottagarländerna vilka ska generera tillväxt och de fokuserar på länder med rikliga naturresurser, stora inhemska marknader, stor tillgång på kompetent men samtidigt relativt billig arbetskraft och regeringar med gynnsamma förutsättningar. Denna trend som Stopford och Strange skönjer, reflekterar det faktum att MNC:s tenderar att influeras av och influera förmågan för länder att öka sin tillväxt (Stopford & Strange 1991:18), det är därför jakten på FDI är av så stor betydelse.

Författarna presenterar en modell av denna nya diplomati för att förenkla förståelsen av ömsesidigt behov och hur den internationella politiska ekonomin har förändrats till att innehålla denna nya dimension kallad *State-Firm Bargaining*, se nedan för figur.

Fig. 1 *The new Diplomacy*



Källa: Stopford & Strange 1991:22

Modellen i figur 1 visar hur de olika sidorna av triangeln är beroende av varandra men samtidigt uppvisar den ett tredelat förhållande. Här återfinns en sida som representerar den konkurrens som förhållandet mellan företag uppvisar i strävan efter marknadsandelar. En annan representerar staters förhållande till varandra och den tredje sidan visar på att det finns ett förhållande mellan stater och företag som endast kan beskrivas som ett förhandlande.

De tre sidorna delar även ett beroende av varandra, vilket den inre streckade triangeln representerar, detta beroende leder till förhandlingar mellan de olika sidorna representerade i triangeln. Det är denna inre triangel som företräder *The new Diplomacy* och det är denna som präglar förhållandet mellan de tre sidorna.

Förändringar i den internationella politiska ekonomin skapar nya förutsättningar för den relativa betydelsen för de olika sidorna i triangeln. Exempelvis kan ökad globalisering ses leda till en värld som allt mer präglas av vad som kan liknas vid en stundande teknokrati än traditionella statliga maktförhållanden (Stopford & Strange 1991:22).

Change in the international political economy points one way: states are losing power to pursue independent policies and now must master the new game of triangular bargaining (Stopford & Strange 1991:29).

3.3.2 Dilemman för regeringar – statens dubbla roller

Då regeringar inser sina begränsningar i den internationella politiska ekonomin med hänsyn till denna nya diplomati och kommer till insikt om att de tvingas förhandla med företag, ställs dom inför vissa dilemman.

Statens dubbla roll att, dels stödja företag och bistå med finanser och, dels sköta den sociala välfärden och fördela resurserna är en svår balansgång. Var denna linje dras visar hur villig regeringen är att ta på sig en aktiv roll i att styra över landets resurser för att tillförsäkra landet större internationell konkurrenskraft, och i vilken form. Valet är inte bara en fråga om relativ

förhandlingsmakt internationellt sett, utan även en fråga om statens roll i ekonomin. Hur och var denna linje dras är en förklaringsvariabel för att förstå hur ett framtida investeringsklimat kan komma att se ut och följaktligen landets attraktionskraft för potentiella investerare (Stopford & Strange 1991:101).

Den ökade interdependensen i den internationella politiska ekonomin har skapat påtryckningar för den nationella politiska agendan. Visserligen har staten som aktör tappat makt till andra aktörer, närmare bestämt de multinationella företagen som agerar på den internationella spelplanen, men samtidigt har andra områden krävt statens engagemang nationellt och därigenom skapat ett nytt maktförhållande att ta del av. Rollen för staten att främja utbildning och FoU har växt och antar numer en viktig del i de förutsättningar som bestämmer i vilken utsträckning staten kan attrahera utländska företag (Stopford & Strange 1991:56).

4 GM-Saab affären

Nedan följer en undersökning av GM-Saab affären, där de bakomliggande faktorerna till varför Saab separerades från moderföretaget presenteras inledningsvis. Därefter följer det som kom att bli början till det nya Saab, GM:s besked om att frilägga bolaget. Statligt stöd krävdes från flera aktörer däribland Saab själva och oppositionen, en översyn om hur situationen såg ut och hur diskussionerna fördes presenteras i det efterkommande avsnittet. Under rubriken *Premisserna för ett beslutstagande*, förklaras de riktlinjer och målsättningar regeringen lagt upp inför de beslut som rörde affären. Avslutningsvis i detta kapitel analyserar jag huruvida min valda teori kan förklara handhavandet vid GM-Saab affärens inledande förhandlingar.

4.1 Bakomliggande faktorer

Vissa bakomliggande faktorer ledde fram till ett flaggande av en försäljning av Saab under 2008. Dels led GM av stora ekonomiska bekymmer, dels hade bilförsäljningen rasat under året. Finanskrisen hade sitt grepp om bilindustrin och effekterna var nu dubbla med både direkta effekter av tidigare dåligt skött ekonomi och en djupdykning av försäljningen av nyproducerade bilar på den amerikanska marknaden.

4.1.1 Ekonomisk kris

GM presenterade en kvartalsrapport under 2008 med en redovisad nettoförlust på 2.5 miljarder dollar för det tredje kvartalet. Under samma kvartal 2007 var nettoförlusten hela 42.5 miljarder dollar, skillnaden berodde mest på skattetekniska åtgärder (TT-Reuters i Svd 2008). General Motors anger i kvartalsrapporten att företaget måste få federal hjälp för att kunna undvika fullständig kollaps.

De likvida tillgångarna minskade under kvartalet med 6.9 miljarder dollar, vilket skulle leda till att företagets kassa skulle vara slut vid årsslutet. 11 miljarder dollar krävdes bara för att täcka utgifterna varje månad och då intäkterna inte kunde täcka denna siffra var lånebehovet ansevärt.

De tre stora biltillverkarna GM, Ford och Chrysler uppvaktade kongressens talman Nancy Pelosi med en lånebegäran på 50 miljarder dollar, där 25 miljarder var ansedda till en akut likviditetsförstärkning och 25 miljarder tingade till den

kostsamma sjukförsäkringsfonden som omfattade bolagens 780 000 tidigare anställda (Ollevik i Svd 2008a). Den dåvarande administrationen under president George W. Bush uppvisade inga tecken på att svara på denna begäran, motargumentet från bilindustrin var då att de 4.5 miljoner människor, i form av anställda och underleverantörer, skulle förlora sina jobb som en direkt konsekvens av den stundande konkursen för branschen (Ibid.).

4.1.2 Sjunkande försäljning

Efterfrågan på nya bilar under finanskrisens hade rasat med 30 procent i USA under oktober månad och branschen led av svikande försäljning under året som gått och förlorade mångmiljardbelopp varje månad (Washington TT-Reuters i Svd 2008). Krisen i den amerikanska bilbranschen var påtaglig och var direkt påverkad av den föreliggande finanskrisen. Saabs försäljningssiffror i USA under samma månad understeg 20 000-strecket med en total försäljning på ca 19 000 bilar medan utgifterna under augusti månad för märket uppgick till 22 miljoner dollar (Johnson & Pollack 2008). Som en jämförelse kan försäljningen ca tio år tidigare (1987) ses, då antalet sålda bilar var ca 28 000 (Chappell 1999) och även internationellt sett var det Saabs rekordår med 134 112 tillverkade bilar totalt sett (Cronqvist et al. i Sydsvenskan 2009), och då bestod Saabs modellprogram av färre antal modeller och dessutom var Saab representerade i färre segment på marknaden.

4.2 Slutet – början på något nytt

Johnson och Pollack såg det som näst intill omöjligt för GM att behålla Saab med tanke på situationen och signalerade för en försäljning, inte bara av Saab utan även av GM:s andra syskonbolag Saturn och Pontiac (Johnson & Pollack 2008). Saab särredovisas inte i GM:s bokslut, men att företaget led och lider av gigantiska förluster är ingen nyhet (Fröberg i Svd 2008a). Tidigt ansåg flera att GM borde lägga ner Saab och angav flera skäl till detta, en av Tysklands främsta bilexpert Ferdinand Dudenhöffer uttalade sig om saken: ”Saab går sedan länge med förlust. Försäljningen är på tok för låg. Och det saknas pengar för att ta fram nya modeller och satsa på marknadsföring och återförsäljare.” (Lundin i Svd 2008)

Matts Carlsson, bilanalytiker vid Göteborg Management Institute, ansåg dock situationen vara annorlunda och menade att försäljningen av Saab skulle kunna innebära en bra affär för en eventuell köpare. ”För första gången har Saab ett modellprogram framme som ser väldigt spännande ut.” Carlsson fortsatte: ”GM har investerat 25 miljarder i produktprogrammet som skall lanseras under 2009. Jag bedömer det som en ganska intressant affär för en ny ägare.” (TT i Svd 2008a)

Före årsslutet 2008 enas så den amerikanska senaten och GM om ett så kallat överbrygningslån på motsvarande 65 miljarder kronor för att rädda huvudbolaget

undan konkurs. Men dessa pengar fick inte användas till Saab, kommunikationschefen för GM:s finansiella frågor Julie Gibson uttryckte sig så här i frågan: ”Nej, vi kan inte använda pengarna till Saab. Det gjordes väldigt klart att de ska användas till att rädda jobben i USA.” (Fröberg i Svd 2008b) Samtidigt tvingades GM, för att ens kunna ta del av dessa pengar, inleda en ”global strategisk översyn” av det förlusttyngda Saab, som helägdes av huvudbolaget GM Corporation i Detroit (Ibid.).

Vad denna ”globala strategiska översyn” innebar var i huvudsak tre scenarier: hitta partners som var beredda att investera i en del av bolaget, sälja den svenska biltillverkaren eller avveckla Saab helt ur GM:s organisation. Saab var nu i realiteten ute till försäljning så länge GM kunde hitta någon köpare till företaget.

Så, natten till den 18 januari 2009, kom då beskedet som alla väntat så länge på. GM bestämmer sig för att frilägga Saab i ett eget bolag och separera det från huvudbolaget, det tillhör därmed inte längre GM:s framtida produktportfölj (Fröberg i Svd 2009). GM väljer att sälja eller lägga ner företaget men lovar att stödja Saab ekonomiskt fram till den 1 januari 2010 då företaget blir helt eget, men inleder samtidigt en rekonstruktion av bolaget för att kunna sälja Saab (Ibid.).

4.3 Krav på statligt stöd

Samtidigt som rykten om försäljning florerade, ställdes allt oftare och hårdare krav på att den svenska regeringen skulle ingripa i fordonsindustrins akuta kris. I USA träffade representanter för de tre stora biltillverkarna kongressen för att precisera sina krav på akut nödhjälp för att slippa konkurs. Saabs vd Jan-Åke Jonsson uttalade sig så här om den kris företaget och branschen befann sig i strax före årsslutet 2008 i samband med de amerikanska förhandlingarna: ”Oavsett utgången av de förhandlingarna måste den svenska regeringen agera och det har vi också framfört direkt till regeringen”. Han framför även en möjlighet till statligt stöd till bilindustrin genom att aktivt gå in i större utvecklingsprojekt (Ollevik i Svd 2008b).

Mona Sahlin uttalade sig vid samma tidpunkt i Ekots lördagsintervju så här på frågan om varför hon förespråkar ett, om än tillfälligt, statligt ägande: ”Tror vi då att Saab och Volvo är så pass moderna och kan överleva, och tillverka bra och miljömässigt schysta bilar, ja då handlar det om att se: bör staten vara med, gå in som ägare tillfälligt, i väntan på att den här krisen vänder.” Hon betonar dock att det skulle röra sig om ett tillfälligt ägande, en tillfällig lösning (Olsson i Svd 2008).

Statsminister Fredrik Reinfeldt trodde dock inte på idén om tillfälligt ägande och motiverade sitt svar med: ”Staten är ingen bra fordonsägare.”. Även finansminister Anders Borg var skeptisk: ”GM och Ford är industriella lösningar, det är starka och stora företag. Om de inte kan det här, då måste det naturligtvis leda till andra ägare, och det är något som vi kanske ska på olika sätt kunna bidra till eller förstärka en sådan process.” (Ibid.).

Krav på statligt stöd kom även från underleverantörsled. Svenåke Bergile, vd i Fordonskomponentgruppen (FKG), som är en branschorganisation för underleverantörer i fordonsindustrin, efterlyste någon form av överbryggande lån från staten, likt de som beviljats från den amerikanska administrationen till Ford och GM, för att säkra underleverantörernas överlevnad. Även Gert-Inge Andersson, kommunstyrelsens ordförande i Trollhättan och socialdemokratisk politiker ansåg att regeringen var tvingade att gå in med stödåtgärder och att besked om dessa förväntades komma inom några veckor. Gert-Inge fortsatte: ”Här krävs politisk samling. Fordonsindustrin är en nyckel till framgång både industriellt, ekonomiskt och för sysselsättningen. Men jag har ingen kritik till regeringen jag vet att det pågår positiva diskussioner.” (TT i Svd 2008b).

Problemet för Saab och Sveriges regering vid den här tidpunkten förklaras ganska väl av statssekreteraren vid näringsdepartementet Jöran Hägglund i en intervju till TT: ”[...] Saab är dels mycket mindre och de är djupare integrerade i GM koncernen, inte minst i Opel, än vad Volvo är i Ford. Det gör att Saab är mindre självständiga som fordonstillverkare. Därmed blir de mer utsatta för vad GM och Opel tar för strategiska beslut (TT i Svd 2008c). Med andra ord, GM står som ägare till Saab, den svenska regeringen kan bara vänta på vad GM väljer att göra med bolaget.

I samma intervju bekräftar Jöran Hägglund att de för samtal med kollegor i Tyskland om hur ett eventuellt stöd till Saab och Opel ska kunna samordnas. Han tillägger: ”Men nu funderar vi nog mer på vad GM kommer att offentliggöra för aktivt ställningstagande kring bilföretagen framöver [läs Saab och Opel författarens anm.]. Det är ju dem som äger. Vi kan ju inte överta ägarnas roll. Det är först och främst de som skall bestämma sig för vad de vill.” (TT i Svd 2008c).

Maud Olofsson uttalade sig den tredje december samma år, 2008, klart och tydligt: ”Jag vill också i dag vara noga med att jag inte ser det som statens uppgift att äga bilföretag.” (Carlén et al. Svd 2008).

Med alla dessa krav på regeringen att agera, hur såg egentligen premisserna ut då regeringen med Maud Olofsson i spetsen uttalade sig om att staten inte är en lämplig kandidat till att äga Saab? Regeringen gjorde tidigt upp en klar målsättning om hur stöd till fordonsindustrin skulle hanteras och hur man såg industripolitiken för den svenska fordonsindustrin. I nästa avsnitt ämnar jag presentera dessa beslut.

4.4 Premisserna för ett beslutstagande

4.4.1 Staten som huvudman

Regeringen lämnade en proposition, kallad 2008/09:95, till riksdagen den 11 december 2008, där man tittade på staten som huvudman för bolag med verksamhet avseende forskning och utveckling och annan verksamhet inom

fordonsklustret m.m. för att möta de meddelande som EG-kommissionen presenterat 26 november 2008 kallad ”En ekonomisk återhämtningsplan för Europa”, även kallad Barroso-planen. I meddelandet från kommissionen presenterades ett antal insatser och förslag för att möta klimatutmaningen och den kraftiga konjunkturavmattningen. Regeringen föreslog ett antal åtgärder som låg i linje med kommissionens förslag.

Regeringen föreslog att riksdagen bemyndigade regeringen att vidta de åtgärder som krävs för att i aktiebolagsform bedriva forsknings- och utvecklingsverksamhet och annan verksamhet inom fordonsklustret samt att för ändamålet ge kapitaltillskott till bolag med högst tre miljarder kronor. Vidare föreslog regeringen även att riksdagen bemyndigade regeringen att ”ställa ut statliga kreditgarantier till företag i fordonsklustret för upptaganden av lån i Europeiska investeringsbanken för omställning till grön teknologi m.m. på upp till 20 miljarder kronor mot fullgoda säkerheter och med marknadsavspeglande avgifter under normalt marknadsläge.” Regeringen föreslog även att den samma bemyndigas att i enlighet med kommissionens riktlinjer för statstöd, kunna ge undsättningslån på upp till fem miljarder mot fullgoda säkerheter, för företag inom fordonsklustret som befinner sig i ekonomiska svårigheter (Regeringens proposition 2008/09:95). Det främsta syftet med detta undsättningslån är enligt riktlinjerna i propositionen, att göra det möjligt att hålla ett ekonomiskt försvagat företag flytande den tid som krävs för att utarbeta en omstrukturerings- eller likvidationsplan (Ibid.).

Dessa åtgärder ställdes mot den bakgrund som presenterades i propositionen, där den internationella personbilsindustrin ansågs vara extra hårt utsatt och satt under en mycket snabb strukturomvandling. Anledningen till denna omvandling ansågs vara den kraftigt försämrade konjunkturen under den senare tiden och även marknadens efterfrågan på mer klimatanpassade fordon. Vidare säger propositionen att ”Globaliseringen innebär en ökad konkurrens om kvalificerad arbetskraft och om lokalisering av kunskapsintensiva verksamheter. Den svenska industrins förmåga att konkurrera på en internationell marknad kräver förmåga att utveckla och producera klimatanpassade produkter och tjänster med högt kunskapsinnehåll.” (Regeringens proposition 2008/09:95).

Utfallet av denna proposition blev att det statligt ägda bolaget för forskning och utveckling, Fouriertransform Aktiebolag tilldelades tre miljarder som propositionen föreslagit. Den viktigaste delen för verksamheten i detta bolag var att ta emot diverse olika förslag till investeringsprojekt. Angående de statliga kreditgarantierna för lån i Europeiska investeringsbanken (EIB), förutsätter de förhandlingar med berörda företag, EIB och EG-kommissionen. Sådana förhandlingar påbörjades i december 2008. Den 11 juni 2009 gav regeringen Riksgäldskontoret i uppdrag att för statens räkning påbörja förhandlingar med Saab, GM och EIB om villkor för kreditgarantier (Regeringens skrivelse 2008/09:221).

Den 22 januari 2009 beslutade om förordningen om lån till företag i fordonsindustrin och hur dessa undsättningslån skulle hanteras. Riksgäldkontoret ansvarar för att pröva dessa ansökningar. Villkoren för undsättningslånen anses vara mycket strikta och det anses vara svårt för de företag som ansöker om

undsättningslån att leva upp till de hårda krav som ställs. Vidare ställs krav på att detta undsättningslån skall återbetalas och lånegarantier kommer att upphöra inom sex månader efter det att den första utbetalningen till företaget genomförts.

I denna redovisning av de åtgärder som föreslogs i proposition 2008/09:95 tolkas även kommissionens meddelande från den 17 december 2008 om en tillfällig gemenskapsram för statliga stödåtgärder för att främja tillgången till finansiering i det dåvarande skeendet av den finansiella och ekonomiska krisen. Tolkningen lyder: ”Härigenom meddelar kommissionen utökade möjligheter för medlemsstaterna att, inom ramen EG-fördragets statsstödsregler, lämna stöd till företag i syfte att motverka effekterna av den finansiella krisen.” (Regeringens skrivelse 2008/09:221).

4.4.2 Statliga subventioner till fordonsindustrin

I en rapport till Finanspolitiska rådet, nämnd *Industripolitik för den svenska fordonsindustrin*, som syftar till att utvärdera statliga interventioner direkt riktade mot någon del av fordonsindustrin, behandlas den så kallade vertikala politiken, den riktade politiken mot fordonsindustrin, då den behandlar vissa branscher eller industrier och den inte utgör generella åtgärder som gynnar hela industrisektorn (Forslid & Ullveit-Moe 2009).

Interventionerna behandlar olika typer av subventioner, skatterabatter, rabatterade lån eller statliga garantier. I rapportens inledning tas frågan upp om varför industripolitik överhuvudtaget behövs. Syftet med industripolitiken är att bidra till att landets industrisektor fungerar optimalt i termer av produktivitet och tillväxt. Samtidigt påvisas det faktum att interventioner av detta slag kommer leda till snedvridningar och effektivitetsförluster på en perfekt fungerande marknad. En ekonomiskt sund industripolitik måste därför baseras på förekomsten av någon typ av marknadsmisslyckande (Ibid.). Hit måste den finansiella krisen räknas.

Rapporten tittar på fordonsindustrins framtida potential och hur väl industrin passar in i Sveriges komparativa fördelar genom att titta på industrins investeringar i forskning och utveckling. Det framgår då att fordonsindustrin är ungefär dubbelt så FoU-intensiv som tillverkningsindustrin i allmänhet, se appendix 1, och att intensiteten ökar relativt snabbt i denna sektor, se appendix 2. Rapporten visar även på att den svenska fordonsindustrin har ett mycket högt forskningsinnehåll i en internationell jämförelse, se appendix 3. Samtidigt har branschen den högsta andelen offentligt finansierad FoU av alla branscher (Forslid & Ullveit-Moe 2009).

Vad som är värt att nämna, vilket författarna tar upp, är att det vid subventionering av fordonsindustrin, ur ett nationellt perspektiv, spelar roll vem som äger företagen i denna bransch. En subvention till en utlandsägd fordonstillverkare gynnar i gengäld nästan uteslutande den utländska ägaren. Endast den del av avkastningen som går till löner hamnar i Sverige. Däremot kommer en subvention till en inhemsk ägare gynna det egna landet i mycket högre utsträckning (Ibid.).

4.5 Analyserande av förhandlingarna i GM-Saab affären

Med den förra Saab-affären i åtanke där det tidigt kom ett beslut från GM:s sida om att låta de båda tilltänkta produktionsländerna tvingas förhandla om var produktionen skulle ske och i vilket land de så vitala FDI pengarna skulle hamna. Där detta förhandlande konkret ledde fram till ett åtgärds paket och tydliga tecken på *state-firm bargaining*. Kan då GM-Saab affären uppvisa kriterier för att kunna behandlas med samma teori?

4.5.1 Nej till statligt ägande av Saab, ökad attraktionskraft för Sverige?

Redan under senhösten 2008 meddelade GM att företaget var intresserade av att avyttra Saab ur sin verksamhet på grund av de stora ekonomiska bekymmer företaget led av. Opinionen väcktes i Sverige att företaget återigen skulle bli svenskt, då det tillhört GM sedan företaget köpte 50 procent av bolaget 1989 (GM history 2009) och sedan år 2000 besatt ett innehav av 100 procent i Saab (GM-Europe history 2009). Köpare till företaget söktes och den svenska regeringen var återigen inblandade i affären då frågan om ett, om än kortsiktigt, statligt ägande skulle kunna rädda det konkurshotade företaget väcktes. Bakslaget kändes blytungt då den borgerliga regeringen med näringsminister Maud Olofsson gav kalla handen till ett statligt övertagande.

Maud Olofsson förklarar sitt uttalande så här: ”Jag tycker det är viktigt att vi som politiker är ansvarsfulla med skattebetalarnas pengar. [...] Man ska inte spekulera i andras pengar i en bransch som är ganska hårt utsatt.” (TT i Svd 2008c). Hon fortsätter: ”Risken är att vi hamnar i ett läge där vi får lägga ned väldigt mycket resurser som annars skulle ha gått till skola, omsorg, rättsväsendet och infrastruktur. Jag tror inte att det är det skattebetalarna tänkt sig när de betalar skatt till det gemensamma.” (Ibid.). I och med denna försiktighet och detta ställningstagande syns exempel på statens dubbla roll som Stopford och Strange pratar om. Huruvida den sen återspeglar hur det framtida investeringsklimatet kommer att se ut för Sverige och hur landets attraktionskraft för potentiella investerare påverkas av beslutet att inte köpa Saab, är nog dock mer komplext än så.

Attraktionskraften för Sverige som land, kan ökas genom att staten kan tillgodose industrin i allmänhet och fordonsindustrin i synnerhet med investeringar för att på så sätt visa i den internationella politiska ekonomin att Sverige som stat är beredd att satsa och tillgodose nödvändiga medel för att främja industriklimatet, detta då företag i större utsträckning söker denna kontinuerliga statliga investering när dem väljer att förlägga sin produktion till ett annat land.

Detta har regeringen klart och tydligt preciserat i den proposition som jag presenterade ovan. Där står det att regeringen är villiga att ställa ut statliga kreditgarantier till företag i fordonsklustret för upptaganden av lån i Europeiska investeringsbanken för omställning till grön teknologi m.m. på upp till 20 miljarder kronor mot fullgoda säkerheter. Dunning menar ju samtidigt även han att statens inverkan och påverkan är betydande för att få marknader att fungera optimalt, det vill säga så som de är ämnade att fungera, på bästa möjliga sätt. Men han menar också att det globala samhället och den ökade interdependensen kräver någon form av statlig översyn för att nyttja ett lands konkurrensfördelar. Om Saab och fordonsindustrin utgör Sveriges konkurrensfördelar så utgör förutsättningarna för dessa landets komparativa fördelar för företag i landet, de så kallade *country specific advantages*, och dessa dikteras i propositionen.

4.5.2 Klara riktlinjer

Maud Olofsson framhöll några klara riktlinjer när stödpaketet som föregicks av proposition 2008/09:95, presenterades. Regeringens åtgärder hade vägletts av några grundläggande principer:

- Jobben skall stanna och utvecklas i Sverige.
- Staten skall vara aktiv, men inte äga utan ta ansvar för skattebetalarnas pengar.
- Det skall vara ett långsiktigt perspektiv. Det skall även om 20 års tid finnas en fordonsindustri.
- Men även ett fokus på omvandling och förnyelse av fordonsindustrin och syftar på omställningen mot miljövänligare bilar

Dessa skall utgöra en handlingsplan och en handlingsberedskap på att rädda fordonsindustrin i Sverige (SVD-TT i Svd 2008). Krispaketet handlar inte om att staten skall äga bilföretag, utan om att skapa bättre förutsättningar för industrin.

Finansminister Anders Borg säger i samband med detta: ”Det handlar om att säkra jobb och produktion i Sverige.” Han fortsätter: ”Pengarna skall inte hamna i amerikanska händer.” (Ibid.).

Här markerar regeringen var man står i frågan och detta kan definitivt ses som en ingrediens i det diplomatiska spelet *The new diplomacy*. När den svenska regeringen bara kan förhandla och inte diktera villkoren för den internationella politiska ekonomin visar den var den befinner sig och hur den ställer sig till det faktum att GM som motpart söker en delfinansiär eller köpare till Saab och delvis vänder sig till den svenska regeringen. Ett hårt, men tydligt drag av den svenska regeringen.

Biltillverkare får det svårare och svårare att konkurrera och matcha konkurrenters satsningar i jakten på marknadsandelar. När Saab inte själva kunde stå för nödvändiga investeringar för utveckling och utvecklingskostnader för nya modeller tvingades företaget att stå till förfogande för andra tillverkare som hade råd med dessa kostnader och såg utvecklingsmöjligheter, detta ledde till att GM

övertog innehavet i Saab. Ibland överstiger utvecklingskostnaderna resurserna för även de största företagen, utvecklingen av en ny bilmodell kan kosta 30 kanske 40 miljarder kronor (Bergström 1999:6). Dessa investeringar kan kräva statlig inblandning i form av ekonomiskt stöd, direkt eller indirekt (Stopford & Strange 1991:72).

Regeringen visar här att de är beredda att ge ekonomiskt stöd till Saab, men samtidigt dikterar de villkoren för hur dessa investeringar skall kunna utnyttjas.

5 Avslutande diskussion

Kan då John Stopford och Susan Stranges teori om *state-firm bargaining* appliceras på de inledande rådande förhandlingarna eller vad som till en början ansågs vara bristen på desamma, mellan den svenska regeringen och GM för ett eventuellt svenskt statligt ägande av Saab?

Mitt svar är enkelt och kort, ja. Teorin utgör tillsammans med Dunning's teori en god förklaringsfaktor till vad som skedde. Förhandlingarna var annorlunda, med en annorlunda utväg men också med ett helt annorlunda utgångsläge än vad som var fallet 2004 i den förra Saab-affären. Läget var på något sätt det omvända. Även om det fortfarande rörde sig om samma bolag och GM inledningsvis satt i förarsätet, tog den svenska regeringen kontroll över situationen och förhandlade utifrån sina premisser med GM om villkoren för att stödja Saab. Saab fick inte ett statligt finansierat stöd baserat på ett företag i kris i behov av pengar, som fick GM att säga bolaget. Saab fick tillgång till statligt finansierat stöd från en regering som valde att satsa på ett långsiktigt konsoliderande av fordonsindustrin i Sverige. Detta gjorde man utan att äventyra landets attraktionskraft, skattebetalarnas pengar eller äventyrandet av potentiella framtida investerare.

Regeringens handhavande i affären har mött mycket kritik, framför allt i media och av oppositionen. I fokus har ett statligt övertagande av företag i fordonsindustrin i allmänhet och Saab i synnerhet stått. Debatten har utöver de uppenbara ekonomiska aspekterna av ett statligt ägande, även kretsat kring viljan eller möjligheterna att öka landets attraktionskraft för FDI genom ett statligt ägande. Ett statligt ekonomiskt initiativ för fordonsbranschen skulle kunna visa på ett engagemang och en tro på den svenska industrin vilket genererar en ökad attraktionskraft för utländska investerare. Det är just det senare som regeringen har lyckats med. Man har visat på en fortsatt tro på den svenska industrin och har på så sätt genererat en ökad attraktionskraft för utländska investerare för att kunna tillförskansa landet fortsatt FDI i framtiden. Samtidigt ha man rädda tusentals jobb i Sverige och en liten svensk biltillverkare som ingen någonsin har trott skall överleva, framtiden ser i dagsläget ganska ljus ut för en fortsatt överlevnad av företaget som vägar dö.

6 Referenser

Litteratur

Dunning, John H., Blomström, Magnus, Kogut, Bruce, 1990. *Globalization of Firms and the Competitiveness of Nations*. Lund: Lund University Press. Institute of Economic Research

Esaiasson, Peter, Gilljam, Mikael, Oscarsson, Henrik, Wängnerud, Lena, 2001. *Metodpraktikan – Konsten att studera samhälle, individ och marknad*. Andra upplagan. Stockholm: Norstedts Juridik AB

Holmberg, Björn, Tejpar, Johan, 2005. *State-Firm Bargaining – a case study of the negotiations between Trollhättan, Rüsselsheim and General Motors*. Lund: Kandidatuppsats vid statsvetenskapliga institutionen

Jacobsen, Dag I, 2002. *Vad, hur och varför: om metodval i företagsekonomi och andra samhällsvetenskapliga ämnen*. Lund: Studentlitteratur

Lundquist, Lennart, 1993. *Det vetenskapliga studiet av politik*. Lund: Studentlitteratur

Stopford, John M. och Strange, Susan, 1991. *Rival States, Rival Firms – Competition for World Market Shares*. Cambridge: Cambridge University Press

Strange, Susan, 2000. "States, Firms and Diplomacy", i Frieden, Jeffrey A. and Lake, David A. (red.) *International Political Economy – Perspectives on Global Power and Wealth*. London: Bedford/St. Martin's

Offentliga dokument

Forslid, Rikard och Ullveit-Moe, Karen H, 2009. *Industripolitik för den svenska fordonsindustrin – rapport till finanspolitiska rådet*. www.finaspolitiskaradet.se

Hakkala Nilsson, Katariina, Heyman, Fredrik, Sjöholm, Fredrik, 2008. *Arbetsmarknadseffekter av utländska direktinvesteringar – underlagsrapport nr 16 till globaliseringsrådet*. www.regeringen.se/globaliseringsradet

Motion 2005/06:T551 *Trollhättanpaketet*. www.riksdagen.se

Regeringens proposition 2008/09:95. *Staten som huvudman för bolag med verksamhet avseende forskning och utveckling och annan verksamhet inom fordonsklustret m.m.* www.regeringen.se

Regeringens skrivelse 2008/09:221. *Redovisning av de åtgärder som föreslogs i proposition 2008/09:95*. www.regeringen.se

Thor, Magnus och Persson, Helena, 2009. *Rapportering utifrån förordning (2009:19) om lån till företag i fordonsindustrin*. www.riksgalden.se

Artiklar

Chappell, Lindsay, 1999. *Manby's new job: Spread Saab's U.S. success worldwide*. Automotive News vol. 74 nummer 5838, s. 6

Cronqvist, Krister, Harlin, Jenny, Hellström, Björn, 2009. *Saabs berg-och-dalbana – Produktionssiffror sedan starten 1946*. Sydsvenskan torsdag 19 februari 2009, s. A6

Johnson, Bradley och Pollack, Judann, 2008. *GM's bailout business plan could cut Pontiac, Saturn and Saab*. Advertising Age vol. 79 nummer 44, s. 2-2

Internetartiklar

Bergström, Villy, 1999. *Goda förutsättningar för tillväxt*. www.riksbanken.se 26 januari 2010

Carlén, Tove, Ekström, Johanna, Hoppe, Karoline, 2008. *"Inte statens uppgift att äga bilföretag"*. www.svd.se/naringsliv 12 mars 2010

Cervenka, Andreas och Flood, Lina, 2009. *Klockan tickar för Saab*. www.svd.se 11 december 2009

Fröberg, Jonas, 2008a. *Varselvågen har inte nått Saab i Trollhättan*. www.svd.se/naringsliv 3 mars 2010

Fröberg, Jonas, 2008b. *GM får inte rädda Saab*. www.svd.se/naringsliv 12 mars 2010

Fröberg, Jonas, 2009. *"Bollen hos Maud"*. www.svd.se/naringsliv 12 mars 2010

Hernadi, Alexandra, 2009. *Jöran Hägglund: "För tidigt att säga att hoppet är ute"*. www.svd.se/naringsliv 25 november 2009

Lundin, Tomas, 2008. *Tysk bilexpert: GM bör lägga ner Saab*. www.svd.se/naringsliv 1 mars 2010

Olander, Karin, 2009. *Ovisshet i jakten på Saabköpare*. www.svd.se 2 December 2009

Ollevik, Nils-Olof, 2008a. *Bilkrisen rullar vidare*. www.svd.se/naringsliv 9 mars 2010

Ollevik, Nils-Olof, 2008b. *Saabs vd hoppas på regeringshjälp*. www.svd.se/naringsliv 12 mars 2010

Olsson, Lova, 2008. *Regeringen pressas om bilföretagen*. www.svd.se/naringsliv 12 mars 2010

Nordenskiöld, Tomas, 2008. *GM: "Vi ska försöka sälja Saab"*. www.dn.se 11 december 2009

Swärd, Lasse, 2004. *Saab chefen: Vi har goda chanser*. www.di.se 2 december 2009

SVD-TT, 2008. *28 miljarder i bilstöd*. www.svd.se/naringsliv 12 mars 2010

TT, 2008a. *GM vill göra sig av med Saab*. www.svd.se/naringsliv 12 mars 2010

TT, 2008b. *Underleverantörer kräver statlig hjälp*. www.svd.se/naringsliv 12 mars 2010

TT, 2008c. *GM-besked om Saab väntas i kväll*. www.svd.se/naringsliv 12 mars 2010

TT-Reuters, 2009. *Sahlin vill ha nationell samling*. www.svd.se 27 november 2009

TT-Reuters, 2008. *Storförlust för General Motors*. www.svd.se 9 mars 2010

Washington TT-Reuters, 2008. *Blödande biljättar vädjar om hjälp*. www.svd.se 9 mars 2010

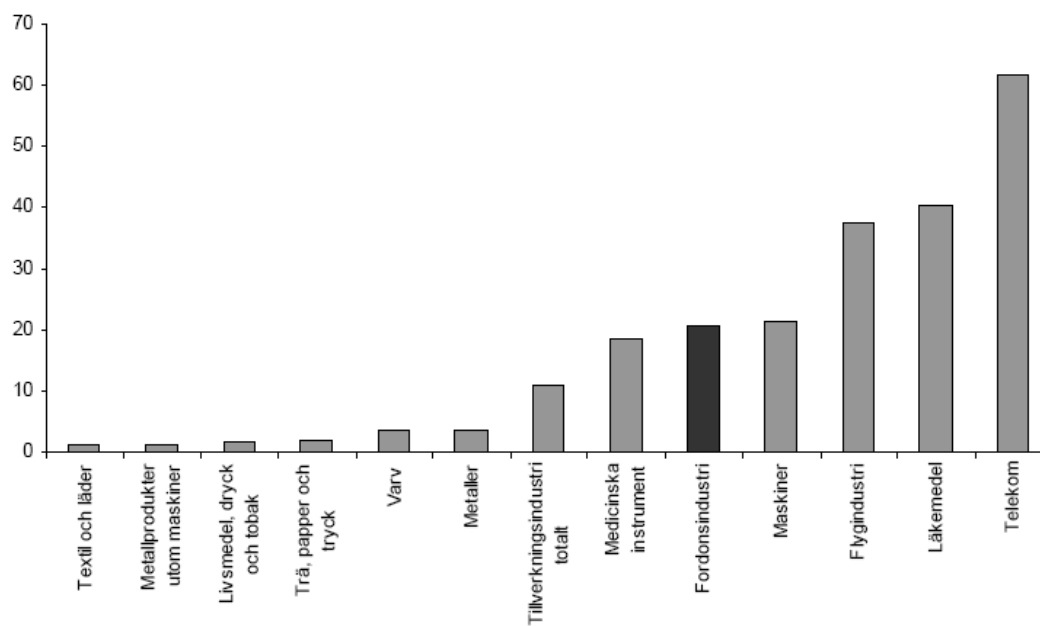
Internetkällor

GM History, 2009. www.gm.com/corporate

GM History Europe, 2009. www.gm.com/europe/corporate

Appendix 1

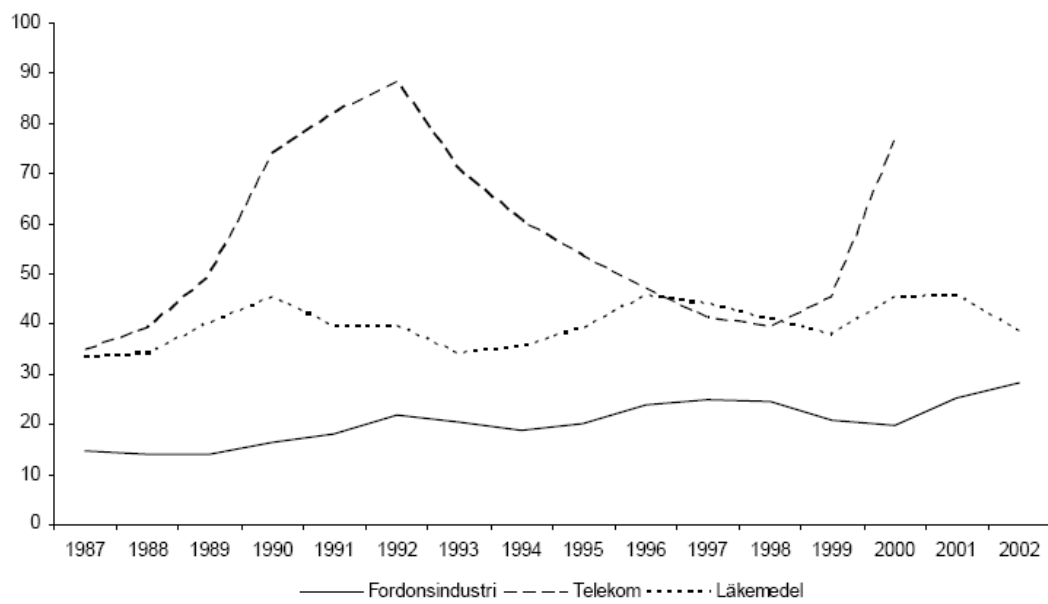
Genomsnittlig FoU-intensitet i svenska industrisektorer 1990-2000



Källa: OECD.

Appendix 2

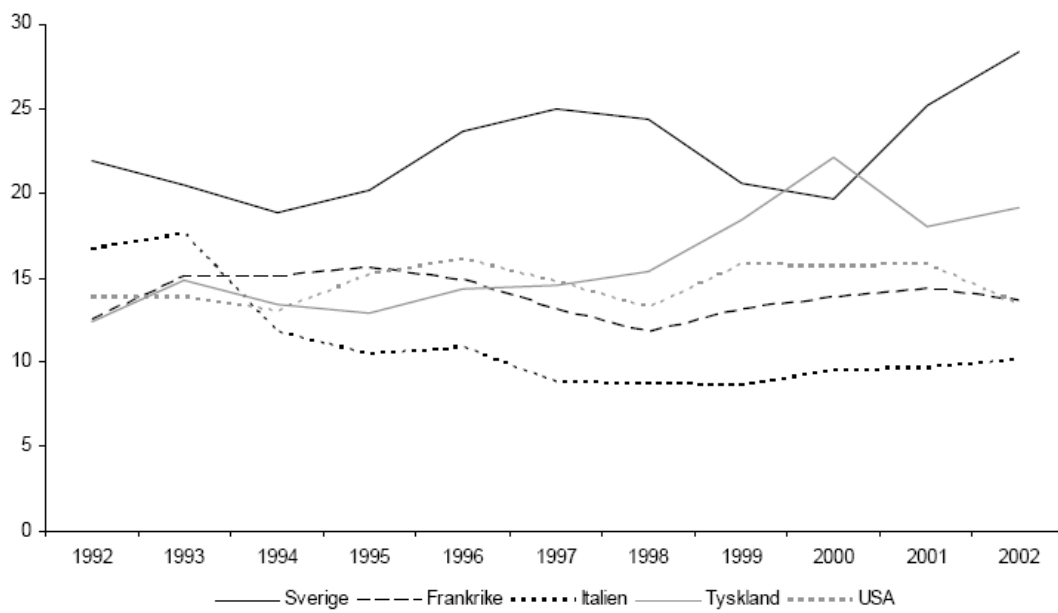
Utveckling av FoU-intensitet i utvalda branscher



Källa: OECD.

Appendix 3

FoU-intensitet i fordonsindustrin i utvalda länder



Källa: OECD.