



Sofie Jansson tillverkar växellådor i Södertälje. Men om Scania blir helägt av Volkswagen lär det inte bli fler ingenjörstjänster i Södertälje inte heller fler utvecklingsuppdrag hos svenska leverantörsföretag, enligt debattören. (Arkivbild)

”Kampen om Scania visar behovet av en industriminister”

Publicerad 19 mars 2014 06:46

[4 kommentarer](#)

DEBATT. Sverige behöver ett Industridepartement med egen minister som aktivt driver industripolitiska frågor. Eftersom vår svenska politik kört i diket är kunskap det enda motmedel vi har kvar för att rädda svensk industri, skriver Fredrik Sidahl, Fordonskomponentgruppen.

Den 21 februari aviserade Volkswagen att man vill köpa resterande 11 procent av de röststarka aktierna i Scania och med detta helt äga Scania. Våra svenska politiker reagerade inte när VW redan för några år sedan började knappa i sig ett av våra svenska industrilok, Scania. I dag när man aviserar att köpa resten, verkar allt vara för sent, igen.

Att företag köps upp och slås samman har sällan någon annan drivkraft än besparingar som kallas synergier och effektivisering. VWs finanschef Hans Dieter Pösch lär ha talat om en besparingseffekt på 750 miljoner euro. Innebörden är att färre ingenjörer utvecklar saker i större serier. Här talar man inte bara om synergier mellan MAN och Scania utan synergier i hela VW-konglomeratet.

Detta megapussel har säkerligen sina fördelar och förtecken för en förstärkt Europeisk fordonsindustri, men för Sverige – knappast några fördelar.

Summan av allt detta lär inte bli fler ingenjörstjänster i Södertälje inte heller fler utvecklingsuppdrag hos svenska leverantörsföretag, att tro något annat är rent blåögt.

Scania har vänt organiskt på egna meriter och framgångsrikt byggt sin verksamhet genom åren. Scaniaingenjörerna har återanvänt system inom givna gränssnitt, Modularisering, och på ett pragmatiskt sätt involverat leverantörsföretagen tidigt i sina utvecklingsserier.

År stat pumpar årligen in stora pengar till forskning och utveckling. Stödet till Fordonsstrategisk Forskning och Innovation, FFI, med 450 miljoner kronor årligen är bara ett exempel. Scania har sedan lång tid framgångsrikt jobbat med institut och högskolor och har därmed både förstärkt svensk konkurrenskraft och vidareutvecklat sin egen produkt. Resultatet blir tillväxt och jobb i Sverige.

S köp av resterande aktier skulle i det korta perspektivet inte innebära så mycket. MAN och Scania har i dag inte mycket mer gemensamt än bultar och brickor i standarddimensioner och på inköpsidan är det redan tuffare. Utdskapet till leverantörerna är ni måste vara globala och konkurrenskraftiga. I praktiken innebär det att alla leverantörer som finns inarbetade på den stora inköpslistan konkurrerar, många leverantörer i Tyskland är 5-10 gånger större än sina motsvarigheter i Sverige.

Å sikt blir lag mer bekymrad. VW leds från i huvudsak två tyska orter, Wolfsburg och München. Dit där makten sitter brukar också forskning och utveckling styras. Och hur kommer det att bli i framtiden med samarbeten mellan Scania och alla universitet och institut? Vad händer med alla olika projekt som föds hos Scania eller hos Scanias familj av leverantörer?

Så mycket som procent av komponenterna utvecklas utanför fordonstillverkaren, det vill säga hos leverantörer och ofta i riktigt tidiga faser tillsammans med akademi och institut.

Svenska leverantörsföretag har genom åren visat på stor framgång och vi är i dag ett land som är världsledande på många områden med massor av konkurrenskraftig teknik.

Men allt detta är en känslig maskin där våra stora tillverkningsföretag varit draglok. Vår del av industrin har redan förlorat Saab Automobil som på sin tid var mästare på att driva tekniken framåt vid sidan om storebror Volvo på Hisingen, ett exempel är Autoliv mitt emellan dessa två.

Med hela händelseförloppet på bordet, som dessutom upprepats gång på gång, är det lätt att avundsjukt snegla på Tyskland, ett land där industrin tillåts betyda något.

u, är det hög tid att skapa ett Industridepartement bestående av industrialister och som leds av en Industriminister. Eftersom vår svenska politik kört i diket får vi använda det motmedel som finns kvar, kunskap. Vi behöver helt enkelt öka våra insatser inom FoU-området och samtidigt engagera alla duktiga ingenjörer i Södertälje och med detta behålla och öka initiativet. Jag vet att det finns många goda idéer från Södertäljeingenjörerna, krångla bara inte till det nu.

Det är som min gamla mamma brukade säga, kunskap kan ingen ta ifrån oss.

Fredrik Sidahl, vd Fordonskomponentgruppen, FFA A

FAKTA FFA medlemmar i FKA

FFA, Fordonskomponentgruppen, är branschorganisationen för de Skandinaviska underleverantörerna till fordonsindustrin och har drygt 450 medlemsföretag. FFA är medlem av Iepa, den europeiska leverantörsorganisationen.

Du kan också vara intresserad av

[Vad är naturligt med talet e \(Ny Teknik\)](#)

[Sverige riskerar att snart vara nere på 60 stycken Jas 9 \(Ny Teknik\)](#)

[FMV: "Ingen ubåt från Thyssen Krupp" \(Ny Teknik\)](#)

[ina letar efter saknade planet \(Ny Teknik\)](#)

[AI:s kampanj kapad – av djurgårdare \(Dagens Media\)](#)

[rets sexist slår tillbaka – med ny bröstannons \(Dagens Media\)](#)

Tekniks dagliga nyhetsbrev Teckna nu, kostnadsfritt

E-postadress

eställ

