

Barack Obama anmälde Kina till WTO för att ha snedvridit konkurrensen genom exportstöd till bilindustrin. Det var knappast en slump att anmälan kom i samband med ett valmöte i Ohio, där drygt tolv procent av jobben är knutna till bilindustrin.



BILD: SCANPIX

”Obama räddade bilindustrin”

INDUSTRI Den amerikanska bilindustrin var nära kollaps men räddades av staten. Nu pekar siffrorna åter uppåt, men det gäller att undvika att de nya jobben försvinner till Kina. Halverade löner är ett sätt.

Raye Stansbury, 39, har snart jobbat 17 år på General Motors i Lordstown, Ohio. Idag jobbar 4 500 personer på fabriken, en siffra som kunnat vara betydligt lägre. Kanske till och med noll.

– President Obama räddade oss. Räddningspaketet var en välsignelse, säger hon.

När bilindustrin krisade gick Lordstown-fabriken ner från treskift till enkelskift.

– Alla var livrädda för att förlora sina jobb. Vad skulle vi ha gjort då? frågar hon.

General Motors är den stora arbetsgivaren i regionen. Bilindustrins kris drabbade även många andra verksamheter.

– Utan GM hade det här varit en spökstad, säger Raye Stansbury som även är fackligt aktiv i United Auto Workers (UAW).

I mitten av september anmälde USA Kina till världshandelsorganisationen WTO. Den kinesiska statens exportstöd till bilindustrin bryter mot reglerna ansåg USA – subventionerna är olagliga då de ger de kinesiska tillverkarna en konkurrensfördel mot andra länder. Det var knappast en slump att anmälan kom i samband med ett valmöte i Ohio, en delstat som enligt Center for Automotive Research har drygt tolv procent av sina jobb knutna till bilindustrin.

– (De kinesiska) subventionerna skadar män och kvinnor som jobbar längs löpande bandet i Ohio, Michigan och i mellanvästern. Det är inte rätt, det bryter mot reglerna, och vi kommer inte att låta det fortsätta, sa Barack Obama.

Viktig delstat för valet

Ohio, som är en så kallad "swing state" där väljarna ofta byter parti från val till val, är en av de delstater som väntas få stor betydelse för valresultatet. I år har det sett bra ut för den sittande presi-



Raye Stansbury.

denten i opinionsundersökningarna, men förra veckan visade mätningar att försprånget till Mitt Romney krympt. Det kommer att bli kamp in på mållinjen och hanteringen av fordonsindustrin kan vara nyckeln.

WTO-utspelet i Ohio – som för övrigt möttes av en motanmälan från Peking några timmar senare – är inte Obamas första åtgärd till stöd för fordonsindustrin. Tidigare fanns till exempel en importskatt på kinesiska däck på 35 procent. Kina får spela skurkrollen men är samtidigt en viktig marknad för amerikanska biltillverkare. Den amerikanska inhemska bilförsäljningen sjunker men i Kina – som sedan 2009 är världens största fordonsmarknad – ökar den däremot snabbt. Tio procent av GM:s försäljning sker idag i Kina och företaget har 35 000 anställda i landet.

Vintern 2008-09 höll hela den amerikanska fordonsindustrin på att kollapsa. Dåvarande presidenten George W Bush gav ett första nödlån, sedan var det upp till hans efterträdare att

besluta om nästa steg. En av dem som då ansåg att man borde låta företagen klara sig själva var Mitt Romney. "Låt Detroit gå i konkurs" löd rubriken på en i dag ofta citerad debattartikel signerad Romney, för övrigt själv uppväxt i USA:s Motor City, Detroit. Barack Obama lät visserligen General Motors och Chrysler gå i konkurs – en kontrollerad sådan – men erbjöd samtidigt ett räddningspaket på 600 miljarder kronor. Lån som innebar att amerikanska staten och facket UAW:s pensionsfond blev storägare i de två företagen. Nu, drygt tre år senare, äger staten fortfarande 26 procent av GM, som idag är ett bolag med stigande försäljningssiffror.

Kina återkommande fråga

– Om vi hade gjort som du föreslog så skulle vi köpa bilar av Kina istället för att sälja bilar till Kina, attackerade Barack Obama sin motståndare under förra veckans utrikespolitiska debatt.

Kina är en återkommande fråga under valrörelsen. Hur ska USA behålla jobben på hemmaplan och inte tvingas se på när produktionen flyttar till låglöneländer utomlands? Kommer det bryta ut ett handelskrig mellan länderna? Är importtullar rätt väg att gå?

Konkurrensen från Kina, det fjärde största leverantörsländet av bildelar till USA, finns i bakhuvudet på Raye Stansbury, men det är inget som oroar henne särskilt mycket.

– Det är billigare att bygga utomlands men jag tror att kvaliteten påverkas. Om vi gör ett bra jobb här så motiverar vi GM att behålla produktionen i USA. Ett gott rykte är viktigt. Jag tror att GM kan göra en ordentlig comeback, säger hon. ►



I Detroit har 61 fabriker slagit igen sedan 1979. Biltillverkningen på Packard Plant (bilden) upphörde dock redan 1956.

BILDER: HELENA GUSTAVSSON

FAKTA

Hotet söderifrån – Mexiko

■ Kina lyfts fram som det största hotet mot den amerikanska bilindustrin. Men den mexikanska exporten av fordonsdelar till USA är tre gånger så stor som den kinesiska. Tyska Audi beslutade nyligen att bygga sin första nordamerikanska fabrik i just Mexiko.

**Bensinslukande omoderna monsterbilar?**

■ Amerikanska bilar är jättestora och slukar bensin och det kommer aldrig att förändras. Jo, kanske lite ändå. Ny lagstiftning ska till 2025 ha halverat bränsleförbrukningen för nya bilar och lastbilar jämfört med idag. Det innebär att genomsnittet ska ligga på 0,43 liter per mil. Enligt Vita huset ska reglerna både minska utsläppen av växthusgas, reducera kostnaderna för amerikanska konsumenter och minska beroendet av utländsk olja.

**Antalet jobb i den amerikanska bilindustrin**

1990	1,1 miljon
2000	1,3 miljon
2007	1 miljon
2009 (juni)	625 000
2012 (aug)	780 000



President Obamas räddningspaket för bilindustrin har sett till att bilar fortfarande produceras. Här en Chevrolet Cruze från 2012 i General Motors Lordstownfabrik.

BILD: GENERAL MOTORS



General Motors Nordamerikas ordförande Mark Reuss (t v) tillsammans med Ohios guvernör Ted Strickland.

BILD: GENERAL MOTORS

► Och är det någonstans de anställda faktiskt kan pusta ut lite så är det just på Lordstownfabriken. År 2014/2015 är det dags för nästa generation av storsäljaren Chevrolet Cruze att börja säljas och i augusti i år utlovade GM därför nyinvesteringar på nära 1,5 miljarder kronor i fabriken. Chevrolet Cruze började tillverkas på Lordstown 2010 och sedan dess har en halv miljon bilar lämnat fabriken. Utan det kontraktet är det långt ifrån säkert att Lordstown klarat den ekonomiska nedgången.

Detroit är den stad där man tydligast ser spåren efter bilindustrins kollaps. Hela staden befinner sig på randen till konkurs. Packard Plant, fabriken som en gång stod för 75 pro-

cent av världens totala biltillverkning, är idag bara ett betongskelett och en symbol för urbant förfall.

Nöjda med räddningspaketet

På UAW:s kontor i Detroit jobbar fackförbundets presschef Michele Martin. UAW är väldigt nöjda med Obamas räddningspaket. De räddade tusentals jobb, säger hon.

– Framtiden ser ljus ut, fortsätter hon, och påpekar att den amerikanska bilparken är gammal och många fordon kommer att behöva bytas ut inom en snar framtid.

Obamas räddningspaket erbjuds dock inte utan krav på motprestationer. ”I utbyte mot hjälp krävde vi ansvarstagande. Vi fick arbetare och

bilföretag att lösa sina meningsskiljaktigheter”, sa Barack Obama vid årets State of the Union-tal.

Ansvarstagande innebar bland annat lönestopp, bortförhandlad semesterersättning, försämrade villkor för många pensionerade arbetare och ingen strejkrätt. Det innebar även lönesänkning för nyanställda. Två anställda kan idag göra samma jobb men en av dem tjänar bara hälften av den andres lön. Lika lön för lika arbete har satts ur spel åtminstone till 2015, kanske längre. UAW gjorde ändå rätt som gick med på avtalet säger Michele Martin:

– Vi gjorde vad som behövdes för att rädda bilindustrin.

Helena Gustavsson