

Fysisk ekonomi

Bilaga till Schillerinstitutets månatliga nyhetsbrev Monitor nov. 2005

Bilindustrins kapacitet måste skyddas

Senator Hillary Clinton vill att president Bush skall kalla till ett toppmöte om bilindustrins framtid i USA. I ett brev till Bush den 20 oktober skrev hon: ”Med tanke på att en miljon amerikaner för närvarande är anställda i bilindustrin, kan vi inte bara låta en kärnverksamhet i vår nationella ekonomiska infrastruktur vittra bort.”

Med hänvisning till att Delphi, en av världens största bildestillverkare, som avknoppades från GM i början av 1990-talet, nu har gått i konkurs, uppmanade hon presidenten att kalla samman ett nationellt toppmöte om bilindustrin, med representanter från kongressen, regeringen, delstaterna, städerna, bilindustrin och dess anställda. Hon betonade att krisen nu är så stor att det skulle få allvarliga konsekvenser om man inte gör något åt den.

LaRouche välkomnar Clintons initiativ

Redan i februari, när GM:s kris blev uppenbar, krävde den amerikanske ekonomen Lyndon LaRouche att bilindustrins produktionskapacitet måste räddas. Bilindustrin kan inte bara tillverka bilar. Inom bilindustrin finns en tekniskt högt utvecklad verktygsmaskinkapacitet och en produktiv arbetskraft som måste behållas intakt, om en återhämtning av den amerikanska ekonomin över huvud taget skall vara möjlig.

I april och maj skickade LaRouche skrivelser till senaten där han rekommenderade en ”strategisk konkurssanering”. Bilindustrin borde ställas om till tillverkning av kapitalvaror, särskilt för infrastruktur, som t.ex. höghastighetståg, magnetupphängda tåg, komponenter till kraftverk m.m. menade LaRouche. Ingenting gjordes från senatens sida då, men opinionen för ett ingripande byggdes upp genom att ett 20-tal delstatskongresser och städer ställde sig bakom LaRouches krav. Kravet fick entusiastisk uppslutning från både demokrater och republikaner.

LaRouche välkomnar därför Hillary Clintons utspel, som kommer i ett läge där de neokonservativas kontroll över Bush-administrationen är bruten och en ny politik skall formas. Hotet mot bilindustrin kan bli den fråga som styr den amerikanska ekonomiska politiken i en riktning liknande Franklin D. Roosevelts lösning på 1930-talets kris. LaRouche manar därför till en bred uppslutning bakom senator Clintons förslag.

Med en FDR-politik skulle USA kunna samarbeta med Europa, som man gjorde under återuppbyggnaden efter andra världskriget. LaRouche uppmanar därför alla européer att också stödja initiativet till ett toppmöte om bilindustrin. Senator Clintons förslag gäller inte enskilda krisföretag utan riktar in sig på hela bilindustrin som en strategisk resurs. Hon anger ingen lösning, men det gör däremot LaRouche: ett helhetsgrepp som går långt utöver stödåtgärder för nedläggningshotade fabriker.

Ställ bilindustrin under statens beskydd!

Under en internetkonferens den 12 oktober lade Lyndon LaRouche återigen fram politiken som kan rädda den viktiga verktygsmaskinkapacitet som finns i den amerikanska bilindustrin. En medarbetare i senatens grupp för tillverkningsindustrin bad LaRouche att närmare utveckla sin politik, och bemöta kritiken att den innebar ett slags ”förstatligande”. LaRouche svarade:

– I tidigare liknande situationer har vi ställt ett företag eller en grupp företag under statens beskydd, inte i tanken att förstatliga dem, utan att ombilda dem. Det är nog inte många som skulle ha någon större lust att lösa ut ledningen i General Motors eller Delphi, med tanke på vad ledningarna för dessa två företag har gjort.

LaRouche förklarade att senatorerna måste sätta sig i regeringens ställe, och tänka på bilindustrins framtid som en fråga om USA:s nationella strategiska intresse.

– Problemet i kongressen är att de inte begriper ekonomins ABC. Och det beror på att de är s.k. 40-talister. De tillhör 68-generationen. De har fått lära sig att tro på *tjänsteekonomins* mysterier. Gratis pigor till exempel. Eller att byta kön, och fruar, och män, och så vidare. Giftna sig med en sköldpadda, kanske. De är alltså lite förvirrade, de här människorna, i frågor som handlar om det gemensamma bästa. Och det kommer att kräva mycket arbete för att få dem att fatta det här problemet.

– Men vi behöver en *verktygsmaskinkapacitet*. Vi har enorma behov i det här landet av ett järnvägssystem, av ett magnetupphängt system, av förbättrade system på många områden. Vi behöver inte rädda GM:s eller Delphis kapacitet att tillverka just bilar. Men vi behöver rädda *kapaciteten* att tillverka den typ av produkt som den här kombinationen kan tillverka! Och att tillverka den i de delar av landet där folk har sina arbeten nu; det är nämligen den andra sidan av saken: att folk inte bara jobbar på en viss arbetsplats, utan de har familjer som är rotade i samhällen, sedan generationer tillbaka. Det är familjebaserade samhällen. Där finns alla möjliga komplex, affärer, andra industrier, alla möjliga saker som är inflettade i varandra.

LaRouche förklarade att de många ”mirakel” som den amerikanska verktygsmaskinindustrin stod för under andra världskriget, kan man åstadkomma nu också, om man bara utnyttjar det som den vetenskapsdrivna verktygsmaskinindustrin är så bra på: nämligen att ta fram en produkt, konstruera verktygen som behövs för att tillverka den, och sedan dela upp jobbet och anpassa det efter de anställdas kvalifikationer, så att produkten ifråga kan tillverkas av de många människor som är anställda i företaget.

– Man har en kader, en inre kärna, som består av ingenjörerna på utvecklingsavdelningen. De tar fram en prototyp

av en produkt. Runt dem finns en kader av verktygsmaskin-ingenjörer och andra, som är duktiga på att spalta upp jobbet i lämpliga bitar. Sedan tar man produkten och lägger ut den på en produktionslinje. Och ni skulle bli förvånade över hur fort – som vi lärde oss under andra världskriget – hur fort, från nästan ingenting, vi kan dra i gång en fullskalig produktion. Om man är beredd att acceptera en hel del miss-tag, en hel del spill, i initialskedet, kan man tillverka nästan vad som helst. Vi kan dra i gång den här ekonomin väldigt snabbt.

– Vad vi behöver är ett system för masstransporter. Helst ett magnetupphängt system, för med ett magnetupphängt system skulle folk kunna åka från en station på västkusten till en station på östkusten på ungefär samma tid som det tar med flyget – om man räknar in all tid som går åt till biljettkontroller och att ta sig till och från flygplatser och så vidare. Med den typen av system får man mycket effektiva förbindelser mellan städer. Man borde aldrig använda flyg på korta sträckor mellan urbana centra, eftersom det blir billigare och snabbare med magnetupphängning. Höghastighetståg är i många fall en kompromiss, men höghastighetståg av den förbättrade typ som används på en del håll i Europa till exempel – det skulle fungera. Och det kan vi göra.

– Vi kan tillverka fabriker och kraftverk. Nu tar det flera år, tre eller kanske fem år att bygga ett kraftverk. Med nya sätt att tillverka kraftverk – genom att man spaltar upp arbetet – kan man snabba på den tiden. Vi vet hur det ska göras. Vi behöver bara bestämma hur det skall passas ihop, som till exempel hela den här biten med att härda betong, och andra saker.

– Till detta behöver vi den ökade produktionen. Vi måste skifta om från en tjänsteekonomi till en producentekonomi, nu. Om vi inte behåller vår verktygsmaskinsektor intakt, *då kan vi inte göra det!* Vi blir ett u-land.

– Och jag tror att det finns de som vill slå sönder den här nationen. Vi talar alltså om att rädda nationen. Och om vi måste sätta den här sektorn under statligt beskydd, för att hålla i gång den, så att kapaciteten bevaras, och så att *dessa samhällen kan fortsätta fungera – skattebetalande samhällen*, det kanske går hem hos en del kongressmän! – då skall vi göra det. Detta är inget förstatligande! Det är bara dum propaganda från någon idiot till rådgivare i den här saken.

Amerikansk fackledare besökte tyska biltillverkare

Mark Sweazy, fackklubbsordförande för bilarbetarna vid Delphis fabrik i Columbus, Ohio, kom den 17 oktober till Tyskland för att under tio dagar resa runt i landet och träffa såväl fackliga kolleger som företagare och politiker. Han reste tillsammans med Bob Bowen, som leder LaRouche-rörelsen i den amerikanska Mellanvästern. Sweazy och Bowen, som tidigare genomfört en liknande rundresa i Mexico, spred optimism om möjligheten till ett nytt paradigmskifte, där mänsklig kreativitet blir viktigare för ekonomin än finansiella vinster.

En bayersk facklig ledare sa att han uppskattade Sweazys och Bowens industripolitiska visioner, något som annars saknas i fackföreningsrörelsen. Sweazy betonade under besöket att det är nödvändigt att intressera sig för näringslivs-politiska och strategiska frågor inom ramen för det fackliga arbetet.

I en intervju för tyska ”Radio Solidarität” förklarade Sweazy varför han valt att jobba ihop med LaRouche:

– Ibland måste man lyssna på vad andra har att säga. Två huvuden är alltid bättre än ett. Det är inte alltid som facket har rätt, och det är inte alltid som regeringen har rätt. Men när man lyssnar på utomstående som kommer, och de har en fungerande lösning på ett problem – vad finns det då för bättre svar?

– Så jag vände mig till LaRouche för att hitta lösningar, och han har lagt fram dem, och jag tycker det är dags att vi tar tag i dem och för dem vidare. För mig känns det mycket bättre att vara en del av lösningen på ett problem, än att bara sitta och titta på när saker händer och inte kunna påverka alls utan bara se hur allting rasar ihop runt omkring en.

Bob Bowen berättade i samma intervju att det mest slående med besöket i Mexico var att alla som de träffade var medvetna om vad som var problemet, men hade svårt att förstå att det fanns en lösning. Det var exakt likadant i Tyskland, sa han.

– Vi hade den lustiga situationen att först möta fackklubbsordföranden, bli visade runt på fabriken och därefter sätta oss ned med platschefen, han som skall föreställa vara fackklubbens motpart. De var totalt överens, båda parter, om vad problemet var. Totalt överens!

– De håller inte alltid med om lösningen. Men om den presenteras, och de börjar diskutera lösningen, så är jag helt övertygad om att vi kan lösa det.

Hela intervjun finns att höra på engelska, på www.bueso.de, klicka på Radio Solidarität. Mark Sweazy kan kontaktas genom sin fackklubb (UAW local 969) vid Delphi i Columbus, Ohio, eller genom Bob Bowen på LaRouchePAC-kontoret i Detroit, tel. 001-313-592 3945.

Appell från Europa

Det är viktigt för Europa och hela världen att den amerikanska bilindustrin och framför allt dess verktygsmaskinkapacitet räddas. På sista dagen av sin Tysklandsturné deltog Mark Sweazy i ett möte i Berlin arrangerat av Medborgarrättsrörelsen Solidaritet, BüSo. Där antogs, på Helga Zepp-LaRouches initiativ, en appell till den amerikanska senaten att ”inte tillåta att USA störtar ner från att vara en supermakt till att bli ett u-land”:

”Senaten måste deklarerat att den amerikanska bilindustrins verktygsmaskinkapacitet är en nationell säkerhetsfråga, se till att skydda den genom ett konkursförfarande och påbörja den av Lyndon LaRouche föreslagna omställningen till en uppbyggnad av den amerikanska infrastrukturen. Både räddningen av bilindustrins produktionsförmåga och återuppbyggnaden av de orkandrabbade delstaterna i södra USA, kräver ett omedelbart återupplivande av Franklin D. Roosevelts New Deal-politik.”

”En sådan New Deal-politik i USA skulle vara en signal till att sätta i gång en liknande politik i Europa för att återgå till en full sysselsättning även här.” Man pekade på att detta, tillsammans med ett nytt Bretton Woods-system, skulle ”bli grunden för ett nytt transatlantiskt samarbete”.

Appellen avslutades med orden:

”Vi borde skatta oss lyckliga att vi lever i en tid då mänsklighetens öde avgörs för flera generationer framåt. En sådan tid inträffar i bästa fall en gång i en människas liv. Låt oss se till att historiens dom länder oss till heder.”