

Den aktive næringspolitikken

KOMMENTAR: Regjeringen har få, om noen, forutsetninger for å peke ut det de tror kan bli «den nye oljå».

Hilde Øvrebekk

Kommentator
hilde.ovrebekk@aftenbladet.no



«2020-tallets næringspolitikk er et aktivt samspill mellom det private og staten», sa næringsminister Jan Christian Vestre (Ap) under Kåkånomics i forrige uke.

Regjeringen la for to uker siden fram sin nye eierskapsmelding. I den heter det at det ikke lenger er et mål i seg selv å redusere statens eierskap. Det kan være aktuelt både å øke og redusere det statlige eierskapet i tråd med hva som vurderes å være av strategisk interesse for Norge.

Staten skal bruke hele den næringspolitiske verktøykassen, inkludert statlig eierskap, når dette er beste løsning, ifølge Vestre.

Dette kalles aktiv næringspolitikk, og det er ikke første gang denne verktøykassen tas i bruk. Det nye er at den brukes for å omstille det norske næringslivet i retning av et lavutslippssamfunn.

Utpeking og hydrogen

Tidligere i år var Vestre og statsminister Jonas Gahr Støre på Rosenberg i Stavanger for å lansere sitt grønne industriløft, en plan for klimavennlig industri.

Her pekte regjeringen ut syv satsingsområder: havvind, hydrogen, batterier, maritim industri, CO₂-håndtering og skog og bioøkonomi. Prosessindustrien, som for eksempel aluminiumsverk, skal i tillegg få hjelp til å få ned utslippene.

For at det skal bli lettere for private selskaper å investere i disse områdene, vil regjeringen ta noe av den økonomiske risikoen. Behovet for en slik risikoavlastning, altså statlige lån, garantier og

egenkapital, er på rundt 60 milliarder kroner fram til 2025.

En av ambisjonene i planen for grønere norsk industri er å utvikle en hel verdikjede for hydrogen. Ønsket fra regjeringen er samtidig å etablere produksjon, distribusjon og bruk. Problemet er bare at det i dag ikke finnes noe marked. Dette vil regjeringen derfor være med på å etablere.

En ekstern utredning skal finne ut hvordan staten kan bidra til å bygge denne verdikjeden. Her kan også statlig eierskap være en mulighet.

Vestre pekte blant annet på regjeringens «Norges-modell» for offentlige anskaffelser. Der har blant annet Statkraft foreslått at man kan stimulere hydrogenetterspørselen gjennom grønne, offentlige anskaffelser.

Å plukke vinnere

Spørsmålet er om det er statens oppgave å plukke vinnere. For selv om regjeringen ikke velger ut enkeltbedrifter eller teknologier, er staten på denne måten med på å peke i bestemte retninger.

At staten velger retningen og områdene der de er offentlige penger å hente, kan føre til det økonomene kaller «rent seeking». På norsk kan vi si tilkæringsvirksomhet.

Enkelt forklart er tilkæringsvirksomhet når en bedrift bruker ressurser på å kare til seg fordeler eller subsidier i stedet for å bruke ressursene på å produsere noe eller utvikle noe som vil gagne hele samfunnet.

Vi kjenner best til dette som lobbyvirksomhet. Og faren er at denne øker når det er staten som bestemmer hvilke områder det skal satses på.

Det kan fort ende med at de næringslivsaktørene med mest penger og de beste politiske kontaktene ender opp med de offentlige pengene. Det er bra for denne bedriften, men det er langt fra sikkert at dette er det beste for samfunnet som helhet.

Ett eksempel på dette er Aker-skandalen, der staten gikk inn som deleier i Aker Kværner i 2007.

Erfaringer

«Har vi ikke lært av erfaringene fra 1970-tallet?», spurte økonomiprofessor Karen

Helene Ulltveit-Moe fra scenen på Kåkånomics-konferansen torsdag.

Hun snakket da om det mange mener var en feilslått, aktiv næringspolitikk på 70-tallet. Statlige investeringer økte da med ti-gangen. Det er mange eksempler på at bedrifter fikk store subsidier som ikke førte til noe, og at industriprosjekter feilet. Dårlig styrt bedrifter ble holdt kunstig i live.

Arbeiderpartiets konklusjon etter denne perioden var at staten ikke burde blande seg inn på denne måten. Det var derfor Gro Harlem Brundtland, da hun ble statsminister, måtte finne nye løsninger. Denne næringspolitikken ble videreført da Jens Stoltenberg var statsminister.

«At Arbeiderpartiet i dag synes mer å ta til orde for en type politikk som skapte store problemer på 1970-tallet, snarere enn å omfavne den politikken som vokste frem rundt 1990, og som partiet selv sto i spissen for, er et paradoks», skrev Knut Sogner, professor i økonomisk historie ved Handelshøyskolen BI, i et innlegg i Dagens Næringsliv i mai i fjor.

Det er denne politikken som nå begynner å ta form.

Grønne klær, gammel politikk

Men er det slik at bare det kalles grønt, er det greit?

For hvis målet er å oppnå endring i selskapene gjennom det grønne skiftet, peker de fleste eksperter på at det som virker er å sette en prislapp på forurensning og utslipp. Ikke å peke ut bestemte sektorer og kaste penger etter dem.

Ikke all aktiv næringspolitikk er dårlig nytt. Opprettelsen av Statoil i 1972 er ett eksempel. Men da var det stort marked for olje og gass, med en enorm etterspørsel globalt. Det var relativt liten risiko for den norske stat å sørge for at vi fikk en del av den kaken.

Opprettelsen av Statoil kan derfor ikke sammenlignes med det vi står overfor nå. Ingen næring skiller seg ut som den nye oljen, – og staten har få, om noen, forutsetninger for å peke ut det de tror kan bli det.

Om når staten skal sørge for at det kommer et marked for hydrogen, når ingen andre før dem har klart det, er det kanskje ikke en risiko staten skal ta.

Fylla med!

DRØSET: Når er dieselprisen på vei opp, når er den på vei ned?

Kjære bensinstasjonsforeningen

I utgangspunktet er jeg jo glad for at bensinstasjoner finnes, og at bensinstasjoner også selger diesel. Siden jeg har nok med rekkeviddeangsten som følger med det å ha el-sykel, er det ganske vesentlig at jeg kan finne en av deres stasjoner når jeg trenger det. Og det gjør jeg jo.

En gang i fremtiden blir det kanskje bygd ut et ledningsnett med diesel og bensin til alle boliger, slik at vi kan fylle drivstoff hjemme. Inntil videre er det bare strømbilistene som har denne fordelene. Jaffall.

Det som gir meg litt for mye spenning i hverdagen, er prisopplegget til medlemmene deres. Hvis det i det hele tatt er et opplegg.

Her om dagen skulle jeg en kjøptur ut til boss-plassen, som vi kalte det før. Nå heter det gjenvinningsstasjonen, eller «gjenvinningsstasjonen» blant onde tunger.

Jeg nærmet meg tom tank. Men med et flere meter høyt lass på hengeren, minst, tenkte jeg at det var best å få av det først, og så fylle diesel etterpå.

På de første stasjonene så jeg at prisen lå på noe over 22 kroner,

Var Hinna-stasjonen for tidlig eller for sein?

som jo er en akseptabel pris i disse ulvetider.

Men så, da jeg kom til Hinna, lå prisen over 26 kroner literen. Hva skulle jeg nå tro?

Var Hinna-stasjonen for tidlig eller for sein? Burde jeg ha fylt allerede i Hillevåg? Ville alle stasjonene være på 26-tallet etter boss-plassen? Burde jeg snu i neste rundkjøring?

Jeg satset på at prisen var på vei ned, og at Hinna-stasjonen ikke hadde fulgt med i tiden.

Da jeg kom tilbake etter boss-plassen, hadde alle stasjonene satt opp prisen med fire kroner. Med småunger i baksetet kunne jeg ikke si akkurat hva jeg mente om det, noe som føltes veldig negativt.

Tidligere i høst fylte jeg for 20,09 kroner, noe som var årets kjøp, helt til dagen etter, da jeg måtte kjøre forbi en stasjon som solgte diesel for 19,79.

Jeg skal ikke kalle det psykisk terror. Eller jo.



Næringsminister Jan Christian Vestre var på Kåkånomics forrige uke for å snakke om regjeringens aktive næringspolitikk.

© HILDE ØVREBEKK

Problemet er bare at det i dag ikke er et marked for hydrogen. Dette vil regjeringen derfor være med på å etablere.

