



Stöd till inhemsk fordonsindustri i Sveriges **konkurrentländer**

Tillväxtanalys har med kort varsel sammanställt kortfattade beskrivningar av åtgärder som vidtagits för att stödja inhemsk fordonsindustri i sex för Sverige relevanta konkurrentländer. Syftet med rapporten är främst att bidra med kunskapsunderlag i de möten som sker med Sveriges regionala varselsamordnare.

Stöd till inhemsk fordonsindustri i Sveriges konkurrentländer

En snabb inventering av vad som sker i:
Europa, USA, Indien, Kina, Japan, Korea



Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser
Studentplan 3, 831 40 Östersund
Telefon 010 447 44 00
Telefax 010 447 44 01
E-post info@tillvaxtanalys.se
www.tillvaxtanalys.se
Dnr 2009/119
För ytterligare information kontakta Staffan Larsson
Telefon +46 10 447 44 00
E-post staffan.larsson@tillvaxtanalys.se

Förord

Tillväxtanalys avdelning för Innovation och globala mötesplatser har med kort varsel fått i uppdrag att sammanställa korta beskrivningar av åtgärder som vidtagits för att stödja inhemsk fordonsindustri i för Sverige relevanta konkurrentländer.

Formatet ”Svar direkt” är en första ansats från Tillväxtanalys att möta behovet av rapportering av aktuella frågor med kort framförhållning, vi hoppas att vi får möjlighet att utveckla formatet ytterligare under året.

Syftet med *Stöd till inhemsk fordonsindustri i Sveriges konkurrentländer*, är främst att bidra med kunskapsunderlag i de möten som sker med Sveriges regionala varselsamordnare.

Beskrivningarna från respektive land är gjorda av:

Europa:	Måns Lindberg, mans.lindberg@tillvaxtanalys.se
USA:	Eva Hunnius Ohlin, eva.ohlin@tillvaxtanalys.se Magnus Härviden, magnus.harviden@tillvaxtanalys.se
Indien:	Stefan Jonsson, stefan.jonsson@tillvaxtanalys.se
Kina:	Ulf Andreason, ulf.andreason@tillvaxtanalys.se
Japan:	Anders Karlsson, anders.karlsson@tillvaxtanalys.se Andreas Göthenberg, andreas.gothenberg@tillvaxtanalys.se
Korea:	Magnus Breidne, magnus.breidne@tillvaxtanalys.se Andreas Göthenberg, andreas.gothenberg@tillvaxtanalys.se

Stockholm, 2009-06-11

Staffan Larsson
Avdelningschef Innovation och globala mötesplatser

Innehåll

1	Stödåtgärder inom europeisk fordonsindustri.....	7
1.1	Kort bakgrund	7
1.2	Åtgärder på EU-nivå	7
1.3	Åtgärder i europeiska länder.....	7
1.3.1	Cypern	8
1.3.2	Frankrike.....	8
1.3.3	Grekland	9
1.3.4	Italien	9
1.3.5	Irland.....	9
1.3.6	Luxemburg.....	9
1.3.7	Nederländerna	9
1.3.8	Portugal	9
1.3.9	Rumänien	10
1.3.10	Spanien.....	10
1.3.11	Slovakien	11
1.3.12	Storbritannien.....	11
1.3.13	Tjeckien.....	11
1.3.14	Polen.....	11
1.3.15	Tyskland.....	11
1.3.16	Österrike	12
1.4	Källor	12
2	Stödåtgärder inom amerikansk fordonsindustri.....	13
2.1	Inledning och avgränsningar.....	13
2.2	Finansiellt stödpaket.....	13
2.3	Auto Task Force	14
2.3.1	General Motors	14
2.3.2	Chrysler	14
2.4	Director of Recovery for Auto Communities and Workers	15
2.5	The Energy Independence and Security Act of 2007 (EISA).....	15
2.6	Staten upphandlar amerikanska fordon.....	15
2.7	Förstärkning av köpkraften	15
2.8	Källor	17
3	Stödåtgärder inom japansk fordonsindustri	18
3.1	Bakgrund	18
3.2	Specifika åtgärder för fordonsindustrin	18
3.2.1	Statliga lån och lånegarantier	18
3.2.2	Skattelättnader för ökade inköp av nya bilar	18
3.2.3	Stimulansmedel för att öka andelen miljövänliga bilar (gäller mellan 10 april 2009 – 31 mars 2010)	19
3.3	Japans arbete med "next generation vehicles"	20
3.4	Källor:	21
4	Stödåtgärder inom indisk fordonsindustri	22
4.1	Stödåtgärder till fordonsindustrin	22
4.2	Framtidens fordonsmarknader är INTE svenska marknaden minus 25 år.....	23
4.3	Vad betyder detta för svenskt vidkommande?	23
5	Auto industry support package in South Korea.....	25
5.1	Background	25
5.2	Automotive industry	25
5.3	Auto industry support package	26
5.4	References	27

6	Stödåtgärder inom kinesisk fordonsindustri.....	28
6.1	Sammanfattning	28
6.2	Politik	29
6.2.1	Tidig "pelarindustri"	29
6.2.2	Teknologiöverföring	29
6.2.3	Handelsfrågor	30
6.2.4	Krispaket.....	30
6.2.5	Ett skifte mot "grönt"?.....	31
7	BILAGA 1 - Kinesisk fordonsindustri	33
7.1	Sammanfattning	33
7.2	Bakgrund	34
7.3	Fokus och syfte	34
7.4	Marknad.....	34
7.4.1	Framväxten av den kinesiska bilmarknaden	34
7.4.2	Privatägda fordon	35
7.4.3	Vilka bilar köper kineserna?	35
7.5	Produktion	36
7.5.1	Omfattning	36
7.5.2	Produktionsstruktur	37
7.5.3	Export-import	37
7.5.4	Joint ventures (JV)	39
7.6	Politik	41
7.6.1	Tidig "pelarindustri"	41
7.6.2	Teknologiöverföring	41
7.6.3	Handelsfrågor	42
7.6.4	Krispaket.....	42
7.6.5	Ett skifte mot "grönt"?.....	43
7.7	Slutresonemang	44
7.7.1	Kina som marknad	44
7.7.2	Kina som producent	44
7.7.3	Är Kina ett nytt Japan/Korea?	45
7.8	Några konsekvenser för svenskt vidkommande	46
7.8.1	Marknad	46
7.8.2	Tillverkning.....	47
7.9	Slutord	47

1 Stödåtgärder inom europeisk fordonsindustri

1.1 Kort bakgrund

Fordonsindustrin är av yttersta vikt för den europeiska ekonomin. Inkluderas underleverantörer står sektorn för i runda tal 12 miljoner jobb inom EU (6 procent av den sysselsatta populationen). Investeringarna i FoU uppgår till 20 miljarder € årligen¹ och det är den industri som bidrar mest till EU:s nettohandel med omvärlden.² EU är också världens största tillverkare av motorfordon med en global andel på 27 procent. Produktionsnivån har fram tills nu varit avsevärt högre än försäljningen inom unionen eftersom exporten till världsmarknaden varit större än importen. De nya medlemsstaterna och då särskilt Polen, Tjeckien och Slovakien har stått för hela nettoökningen av fordonstillverkningen inom unionen under senare år och toppen nåddes 2007 med 19,1 miljoner enheter. Den finansiella krisen har dock medfört att efterfrågan sjunkit drastiskt såväl inom EU som på viktiga exportmarknader såsom USA. Under 2008 föll produktionen med 1,2 miljoner fordon och ett mycket större fall förutses för 2009. På de traditionellt fem största fordonsmarknaderna föll försäljningen under januari 2009 med 33 procent i Italien, 31 procent i Storbritannien, 41,5 procent i Spanien, 14,2 procent i Tyskland och 7,9 procent i Frankrike.

1.2 Åtgärder på EU-nivå

EU-kommissionen grundinställning är att industrin bär huvudansvaret för att komma tillrätta med den problematiska situationen. Ändå fastslogs i EU-kommissionens återhämtningsplan³ från november 2008, vilken tar sin utgångspunkt i 2005 års förnyade Lissabonagenda, att läget inom fordonssektorn kräver kraftfulla insatser. Ett prioriterat mål är att branschen ska komma stärkt ur krisen för att kunna konkurrera globalt när affärsmiljön förbättrats. Fokus får inte vara enbart på att åtgärda orsakerna till branschens nuvarande svårigheter utan också på att det sker på ett sätt så att konkurrenskraften på sikt stärks. Förutsättningarna för detta ökar om fordonsindustrin klarar att kombinera tekniskt ledarskap med miljö- och säkerhetsprestanda av toppklass. I ett meddelande från februari 2009 läggs en räddningsstrategi fram som innehåller åtgärder för att bl.a. öka tillgången till finansiering, klargöra statsstödsregler i särskilda situationer, förbättra efterfrågan på nya fordon genom koordinerade nationella åtgärder och minska de sociala kostnaderna⁴. Ett nytt partnerskap med industri, fackliga organisationer och medlemsstater föreslås också inom ramen för den existerande CARS 21-processen, vilket är ett politiskt ramverk för bilindustrin som bygger på kontinuerlig dialog och samråd med de viktigaste berörda parterna.

1.3 Åtgärder i europeiska länder

Under de senaste månaderna har nationella räddningspaket och åtgärder presenterats i flera berörda medlemsstater. En vanlig stödåtgärd tycks vara att införa någon typ av skrotningspremie. Den tyska regeringen har exempelvis infört en generös sådan som incitament för att konsumenterna ska byta sina gamla bilar mot nya medan den franska regeringen, utöver

¹ Den europeiska fordonsindustrin är den största privata investeraren i FoU

² *Impacts of the Financial and Economic Crisis on the Automotive Industry*, IHS Global Insight april 2009

³ Meddelande "En ekonomisk återhämtningsplan för Europa, KOM(2008) 800

⁴ KOM (2009)104

en existerande skrotningspremie, erbjuder sex miljarder euro i lånegarantier för att skydda inhemsk industri. Nedan ges exempel på åtgärder i ett antal EU-länder. Om inte annat anges har åtgärderna antagits eller kommer med största sannolikhet att antas. Tidtabell för genomförandet beror bland annat på åtgärdens art:

1.3.1 Cypern

- Skrotningspremie på 675 € för bilar äldre än 15 år. Denna höjs till 1280 € om skrotningen kombineras med köp av ny bil som konsumerar högst 0,7 liter/mil och till 1700 € om bilen konsumerar högst 0,5 liter/mil.

1.3.2 Frankrike

Frankrike sjösatte ett räddningspaket för fordonssektorn den 9 februari 2009 som uppgår till ca nio miljarder €. I dessa ingår ett riktat lån på 6,5 miljarder € med sex procents ränta under fem år till Peugeot, Renault och Renault trucks syftande till att ge företagen möjlighet att finansiera strategiska projekt i Frankrike och stödja program för utveckling av miljöbilar. Den franska regeringen har i efterhand kritiserats för att ha villkorat lånen för att behålla produktionen inom Frankrike. Att så skulle vara fallet har dock ihärdigt dementerats av president Sarkozy:

- En refinansieringsmöjlighet på två miljarder € för finansieringsföretag inom sektorn (med åtta procents ränta) som möjliggör att erbjuda bilköpare kredit.
- Stöd till FoU på 400 miljoner € under en fyraårsperiod till stöd för utveckling av bränslesnåla fordon (särskilt el).
- Lånegaranti för SME:s (inte avgränsat till fordonssektorn) på sammanlagt fem miljarder € (max 15 miljoner € per företag). I överensstämmelse med EU:s konkurrensregler ska garantin täcka max 90 procent av lånet och endast ges till företag som inte befann sig i svårigheter före 1 juli 2008.
- 600 miljoner € för instiftande av en fond för modernisering av fordonssektorns leverantörskedja. Här kommer Renault, Peugeot och staten (genom sin investeringsfond) var och en att bidra med 200 miljoner €.
- En handlingsplan för slimmade produktionsmetoder med syfte att förbättra konkurrenskraften hos leverantörskedjan (15 miljoner € under två år).
- Etablerande av en uppförandekod mellan deltagarna inom leverantörskedjan och respektive branschorganisationer. Koden ska bl.a. täcka betalningsvillkor och finansiering av vidareutbildning och nya verktyg.
- Som följd av den minskade aktiviteten inom fordonssektorn sker en ökning av statens bidrag för att täcka kostnaden för tillfällig arbetslöshet till 1,5 € per timma för företag >250 anställda och 1,75 € för företag < 250 anställda under en tremånadersperiod vilken kan förlängas en gång. Deltagande företag måste åta sig att ha kvar de anställningar som berörs under åtminstone dubbla den tid som man erhållit subventionen.
- En ny och generösare skrotningspremie på 1000 € införs för köp av ny bil som släpper ut mindre än 160g CO₂/km förutsatt att bilen som skrotas är äldre än 10 år. Även i det fall där ett lätt kommersiellt fordon skrotas lämnas skrotningspremie med samma krav vad gäller fordonet som lämnas in men utan CO₂ krav på den nya bilen. Kostnaden för

reformen beräknas till 220 miljoner € och den gäller under perioden 4 december 2008 t.o.m. 31 december 2009.

1.3.3 Grekland

- Halvering av registreringsavgiften för nya personbilar, lätta kommersiella fordon, tunga kommersiella fordon och motorcyklar. Gäller under perioden 7 april t.o.m. 7 augusti 2009.

1.3.4 Italien

- Återinförande av skrotningspremie på 1500 € för personbilar i EURO klass 0,1,2 eller 3 och som var registrerade senast 31 december 2009 förutsatt att den nya bilen som köps samtidigt är av lägst EURO 4 klass och släpper ut max 130 g/km CO₂ (för diesel) och max 140 g/km CO₂ (för bensen, el, vätgas ...). Gäller fr.o.m. februari 2009 t.o.m. december 2009. För ett lätt kommersiellt fordon är skrotningspremien 2500 €
- En bonus på 1500 € för köp av ny bil som går på alternativa bränslen såsom el eller vätgas utan tvång på att samtidigt skrota äldre bil.

Incitamenten ovan gäller för nya bilar som beställs senast 31 december 2009 och registreras senast 31 mars 2010.

1.3.5 Irland

- Revidering av systemet för beräkning av väg- och registreringsavgift från ett tidigare baserat på motorstorlek till ett nytt baserat på CO₂ (gäller enbart personbilar).

1.3.6 Luxemburg

- Skrotningspremie på 1500 € för bilar minst 10 år gamla förutsatt att den nya bilen släpper ut max 150 g/km CO₂. Premien höjs till 1750 € om denna bara släpper ut 120 g/km CO₂. Gäller under perioden 22 januari 2009 t.o.m. 1 oktober 2010.

1.3.7 Nederländerna

- Skrotningspremie på 750 € för bil eller lätt kommersiellt fordon som går på bensen och registrerades före 1990 kombinerat med köp av personbil eller lätt kommersiellt fordon som registrerades senast 1 januari 2001. Premien stiger till 1000 € om fordonet som skrotas registrerades första gången mellan åren 1990 och 1996. Skrotningspremien är även 1000 € för personbil eller lätt kommersiellt fordon som går på diesel och som registrerades första gången innan år 2000 om det kombineras med köp av personbil eller lätt kommersiellt fordon fabriksutrustat med partikelfilter. Premien ökas i detta fall till 1750 € om vikten på det lätta kommersiella fordon som ska skrotas är mer än 1800 kg. Gäller under perioden maj t.o.m. juni 2009.

1.3.8 Portugal

- 70 miljoner € i statligt stöd för samfinansiering av utbildningsprogram för arbetare under perioder då fabriker är stängda under 2009.
- 200 miljoner € i mjuka lån – framför allt riktade mot underleverantörer.

- Skrotningspremie på 1000 € för bilar som är minst 10 år gamla och 1250 € för bilar äldre än 15 år förutsatt att den nya bilen släpper ut högst 140g/km CO₂. Gäller under 2009.
- 50 miljoner € för att anpassa sektorns industriella och teknologiska profil ifråga om t.ex. produktionsprocesser, nya utsläppsteknologier eller samarbetsstrategier inom och mellan fordonsindustrikluster.

1.3.9 Rumänien

- Nya bilar köpta mellan 15 december 2008 och 31 december 2009 undantas från miljöskyddsavgift under ett år.
- Skrotningspremie på 900 € för bilar som är minst 10 år gamla. Gäller under perioden 1 februari t.o.m. 31 december 2009.

1.3.10 Spanien

Spanien godkände i början av 2009 en strategi omfattande mer än fyra miljarder euro för att hjälpa fordonssektorn (El Plan Integral de Automoción). Det räknas som ett av de största riktade stödpaketet mot fordonsindustrin i Europa. Planens målsättningar överstämmer i allt väsentligt med dem i EU-kommissionens tidigare nämnda återhämtningsplan och består av en serie åtgärder på kort, medellång och lång sikt (varav vissa redan har införts):

- 800 miljoner € i direktstöd varav huvuddelen (680 miljoner) är avsatt för s.k. mjuka lån till fordonstillverkare och underleverantörer för investeringar i produktionsanläggningar. Resten anslås för investeringar i FoU och utbildningsinsatser.
- För att öka efterfrågan lanseras en särskild strategi (Plan VIVE) omfattande 1,2 miljarder € (700 miljoner € 2009 och resterande 500 miljoner € 2010). Det handlar om statliga lån för bilköpare där ingen ränta uppgår på de första 10 000 € under en femårsperiod förutsatt att den nya bilen har ett värde på max 30 000 € och CO₂ utsläpp på max 140g/km (160g/km för lätta kommersiella fordon) och att den gamla bilen (ska vara äldre än 10 år och ha gått minst 250 000 km) skrotas samtidigt. Tillämpbart även vid köp av begagnad bil (högst fem år gammal) förutsatt att bilen som skrotas är minst 15 år. Plan VIVE gäller under perioden fr.o.m. 1 december 2008 t.o.m. 31 juli 2010.
- 10 miljoner € i stöd till pilotprogram riktat mot elektriska fordon där 2000 elektriska fordon kommer att införas i stadsmiljöer under 2009 och 2010 liksom utplacering av 500 laddningsstationer (Proyecto Movele). Av den totala summan avsätts åtta miljoner € till införskaffande av fordon, 1,5 miljoner € för skapande av infrastruktur och 500 000 € för teknisk assistans, förvaltning och kommunikation. Målet på lång sikt är att det till 2014 ska finnas en miljon elfordon på Spaniens vägar.
- 40 miljoner € anslås till internationalisering av företag inom komponenttillverkning inklusive främjandekampanjer.
- För att sänka logistikkostnaderna för företag satsas 950 miljoner € för att förbättra väg, järnväg och sjötransporter.
- 420 miljoner € satsas på FoU inom motorfordonssektorn över en tvåårsperiod.
- 650 miljoner € satsas på finansieringsmöjligheter för SME:s verksamma inom fordonssektorn.

För närvarande diskuteras ytterligare åtgärder på området arbetskraft och sociala kostnader.

1.3.11 Slovakien

- Skrotningspremie på 1000 € för bilar minst 10 år gamla vid köp av ny bil till ett värde av max 25 000 €. Premien höjs till 1500 € om bilhandlaren erbjuder köparen en ytterligare rabatt på 500 € (Gäller under perioden fr.o.m. 9 mars t.o.m. 25 mars 2009). Fr.o.m. 6 april 2009 gäller en ny premie för skrotning av bilar äldre än tio år vid köp av ny bil värd max 25 000 €. Incitamentet för köparen är i detta fall 1000 €. Bilhandlaren ska utöver detta även bidra med 1000 € vilket totalt ger köparen premie på 2000 €. Gäller t.o.m. 31 december 2009 eller tills dess budgeten på 22,1 miljarder € tagit slut.

1.3.12 Storbritannien

Storbritannien stödpaket omfattar ca tre miljarder €. Det lanserades i början av 2009 med uttalat syfte att inte enbart hålla fordonsindustrin under armarna i svåra tider men att ändra inriktningen mot produktion av mer miljövänliga fordon:

- Reducerad moms på bilar från 17,5 procent till 15 procent under 13 månader med början i december 2008.
- 2,3 miljarder £ i lånegarantier (framför allt garantier och lån för att få tillgång till lån från den Europeiska investeringsbanken (EIB))
- 100 miljarder £ för vidareutbildning inom industrin inklusive fordonssektorn.
- Skrotningspremie på 2000 £ (1000 £ betalas av regeringen och 1000 £ av tillverkaren) för passagerarfordon eller lätta kommersiella fordon som registrerades senast 31 juli 1999. Gäller t.o.m. mars 2010 eller tills dess budgeten tagit slut.
- 250 miljarder £ för att uppmuntra köp av miljövänliga bilar.

1.3.13 Tjeckien

- En skrotningspremie är under diskussion.

1.3.14 Polen

- En skrotningspremie är under diskussion.
- Ett momsavdrag (22 procent) diskuteras för köp av ett nytt fordon i kombination med skrotning av ett gammalt fordon.

1.3.15 Tyskland

Som en del av ett bredare stimulanspaket för ekonomin på totalt 50 miljarder € (inkluderande investeringar, skattelättnader och företagsstöd) aviserades i januari 2009 ett riktat stöd till fordonsindustrin innefattande 1,5 miljarder € där skrotningspremien intar en framskjuten position för att stimulera efterfrågan. Denna summa har därefter mer än tredubbats. Som en direkt konsekvens av denna efterfrågestimulerande åtgärd har tyska biltillverkare på senare tid kunnat redovisa kraftigt stigande försäljningssiffror. Exempelvis sålde

Opel 38000 bilar i april 2009 och ökade därmed sin marknadsandel i Tyskland från 8,8 procent till 10 procent.⁵:

- Ett till två års undantag från fordonsskatt (beroende på Euro klass) för nya bilar köpta före 30 juni 2009.
- Ett nytt system för skrotningspremier där 2500 €garanteras köpare av en ny eller begagnad bil (max ett år gammal) som uppfyller minst EURO klass 4, förutsatt att den gamla bilen är minst nio år gammal. Schemat omfattar fem miljarder €och gäller till slutet av 2009 med möjlighet till förlängning.
- Stöd till FoU om alternativa drivsystem med 500 miljoner €under 2009 och 2010.
- 100 miljoner i lånegarantier (inte begränsat till fordonsindustrin).
- Reform av fordonsskatten för personbilar där denna från 1 juli 2009 delvis ska baseras på fordonets CO2 utsläpp. Ingen skatt ska betalas för bilar med utsläpp under 120g/km (ändras till 100 g/km år 2012 och 95g/km därefter).

1.3.16 Österrike

- Skrotningspremie på 1500 €ges för bilar som är äldre än 13 år vid köp av ny bil som ska uppfylla minst EURO 4 klass. Bilhandlaren måste betala hälften av skrotningspremien.

1.4 Källor

Muntliga källor:

- Ewelina Daniel, EU-kommissionens direktorat för näringslivsfrågor, Automotive Industry Unit F1
- Michael Klinkenberg, ACEA (European Automobile Manufacturers' Association)

Skriftliga källor:

- Informationsmateriel från medlemsstaternas EU-representationer
- Meddelande från EU-Kommissionen: KOM(2009) 104
- Impacts of the Financial and Economic Crisis on the Automotive Industry, IHS Global study 2009-05-06
- European Commission Press release: IP/09/318
- European Commission Press release: IP/09/83
- Slutsatser från konkurrenskraftsrådets möte 5-6 mars 2009, 7367/1/09
- Relancer le secteur automobile, www.premier-ministre.gouv.fr
- Plan integral de automoción, www.mityc.es/industria/es
- Timesonline, 2009-04-23

⁵ SvD 6 maj 2009

2 Stödåtgärder inom amerikansk fordonsindustri

2.1 Inledning och avgränsningar

USA är en federation med 50 delstater, var och en med ett stort mått av självstyre genom egna lagstiftande församlingar. I denna korta promemoria beskriver vi stödåtgärder på den nationella, dvs. den federala nivån. Det är också på denna nivå som de stora pengarna finns. Det förtjänar dock att påpekas att flera delstater där betydande bilindustri finns, som t.ex. Michigan, i tillägg till de federala programmen har egna initiativ för att stötta bilindustrin och de anställda. Det ligger dock utanför denna rapportens ramar att beskriva dessa delstatliga program.

Det är vida känt att ”The Big Three”/ ”Detroit 3”, dvs. Chrysler, Ford och General Motors som utgör den amerikanska bilindustrin, befinner sig i kris. Bilförsäljningen minskade under 2008 med 30 procent för Ford, 35 procent för Chrysler och 45 procent för GM. Förklaringarna till problemen är många; en är att inte i tid ha anpassat sin produktion till mer bränslesnåla och effektiva fordon. I nuläget har företagen också svårigheter att locka konsumenter p.g.a. att deras omstruktureringsprocess medför en rädsla för köp av deras fordon, samtidigt som den finansiella krisen gjort det svårare för konsumenter att få kapital till nya bilköp. Bilindustrin är likt Sverige regional och värst drabbade är Mellanvästern och delstaten Michigan med höga arbetslöshetssiffror. (Hammar/Lindahl/Johansson 2008).

2.2 Finansiellt stödpaket

”The Big Three” vittnade i höstas inför Kongressen och bad om federal assistans för att inte gå i konkurs. Kongressen var inte beredd att ge dem det stöd de behövde utan motkrav. President Bush beslutade dock i december att ge GM och Chrysler finansiellt stöd för att undvika konkurs vilket skulle ha resulterat i en kollapsande amerikansk bilindustri. Ford ansåg sig då inte behöva dessa lån. Lånen till de två andra företagen togs från det stödpaket på 700 miljarder dollar som beviljades av Kongressen i höstas (Troubled Assets Relief Program (TARP)). Lånen uppgick till 13,4 miljarder dollar varav 9,4 miljarder dollar till GM och 4 miljarder dollar till Chrysler. Bush-administrationen lånade också ut 6 miljarder dollar respektive 1,5 miljarder dollar från TARP till bilföretagens låneinstitut, General Motors Acceptance Corporation (GMAC) och Chrysler Financial. (Congressional Research Service 2009) President Bush gav företagen tre månader för att ta fram en realistisk överlevnadsplan, eller att förbereda sig för en ordnad konkursprocess enligt Chapter 11 i den amerikanska konkurslagstiftningen. En sådan konkursprocess ger företagen skydd gentemot långivare så att de kan arbeta vidare med en omstruktureringsprocess. Detta har tidigare använts framgångsrikt av flygindustrin. (Hammar 2008)

Avtalen mellan det amerikanska finansdepartementet och Chrysler/GM, ”Loan and Security Agreement of December 31, 2008 (LSA)”, innehöll kriterier som skulle ha uppnåtts den 31 mars 2009. Kriterierna bestod bl.a. av Approval of Labor Modifications (Compensation Reductions - löner måste gå ned till nivåer likt dess utländska motparter, the Severance Rationalization - skall elimineras och Work Rule Modifications - arbetsregler skall förändras så att de blir konkurrenskraftiga gentemot de utländska motparterna), VEBA Modifications (VEBA – Voluntary Employee Beneficiary Association trust, minst hälften av företagets bidrag till en facklig sjukvårdsfond skall betalas med aktier), och Commencement of a Debt Exchange (utestående skulder måste minskas till 2/3 med hjälp av utbyte av skuld mot ägandekapital). Chrysler och GM kom båda in med omstruktureringsplaner i februari i

år som i sin tur granskades av den Auto Task Force som President Obama tillsatte (se nedan). Efter tre månader hade varken Chrysler eller GM uppnått LSA:s krav.

2.3 Auto Task Force

President Obama tillsatte i februari en Auto Industry Task Force för att behandla de omstruktureringsplaner som Chrysler och GM lämnade in som del i överenskommelsen i LSA (se ovan). Gruppen som är på ministernivå består bl.a. av finansminister Geithner, chefen för National Economic Council (NEC) Summers, ministrarna på transport-, energi-, handels-, och arbetsdepartementet. Efter att ha granskat GM:s och Chryslers omstruktureringsplaner samt diskuterat finansiell och organisatorisk omstrukturering, löner och förmånsstruktur, och framsteg mot en ren och konkurrenskraftig bilflotta i framtiden (White House 20 februari 2009), gav de i slutet på mars sina rekommendationer. Varken GM eller Chrysler hade levererat trovärdiga planer för att uppnå livskraftighet (”viability”). Chrysler bedöms inte att kunna överleva på egen hand utan måste söka en partner (se nedan). GM behöver längre tid för en nödvändig större och mer aggressiv omstrukturering men ges större chanser att fortsätta som eget företag. (White House 30 mars 2009)

President Obama har uttalat att han stödjer en inhemsk fordonsindustri, men inte på skattebetalarnas bekostnad, utan företagen måste finna andra lösningar för att bli lönsamma. Båda företagen fick förlängd tid för att utarbeta nya långsiktiga strategier.

2.3.1 General Motors

Administrationen gav GM extra bidrag för att i 60 dagar kunna arbeta på sin omstrukturering. Administrationen sägs också ligga bakom GM:s CEO Rick Wagoners avgång. Detta arbete pågår i nära samarbete med regeringen. En ny plan är att vänta i slutet på maj. (White House 30 mars 2009).

2.3.2 Chrysler

Chrysler bedömdes inte vara ett livskraftigt företag på egen hand. Fiat kom fram som en potentiell partner, och gav löfte till administrationen att tillverkning av bränslesnåla och effektiva bilar och motorer skall ske i USA. Chrysler fick extra bidrag för 30 dagar för förhandlingar med Fiat. Administrationen gav löfte om att investera upp till 6 miljarder dollar i företaget, men ifall inget avtal slöts skulle det inte bli mer skattemedel till Chrysler.

Efter 30 dagars förhandlingar ingick Chrysler i samarbete med Fiat samtidigt som företaget ansökte om en ordnad konkurs enligt Chapter 11 (se ovan). Fiat har enligt avtalet lovat föra över ny teknologi värt flera miljarder dollar för att kunna producera miljövänliga bilar i USA. Administrationen förbinder sig att stötta detta partnerskap med ytterligare medel, omkring 10 miljarder dollar från den amerikanska och kanadensiska regeringen vilket skulle resultera i 8 procent ägarandel för USA och 2 procent ägarandel för Kanada (Lindahl 2009). Chrysler har omfattande verksamhet i Kanada. De nödlån som gavs till Chrysler vid årsskiftet måste betalas tillbaka innan Fiat kan bli majoritetsägare i företaget. Facket, United Auto Workers, har gått med på ytterligare neddragningar av löner och förmåner och avskrivning på 10 miljarder dollar för 55 procent av aktieposten i Chrysler (Lindahl 2009).

President Obama är inte intresserad av att äga och driva bilföretag, vilket han påpekat vid flera tillfällen, och han vill att Chrysler gå tillbaks till privat ägande så snart som möjligt (Lindahl 2009).

2.4 Director of Recovery for Auto Communities and Workers

President Obama har tillsatt en *Director of Recovery for Auto Communities and Workers* som skall stötta arbetare, samhällen och regioner som är beroende av fordonsindustrin. Via denne skall federala resurser nå ut till regioner och arbetare på ett snabbt, effektivt och jämlikt sätt med mindre byråkratiskt krångel. Berörda regioner skall vidare få hjälp med ekonomiskt utvecklingsarbete och flera nya initiativ har tagits. Ett exempel är *Trade Adjustment Assistance Program (TAA)* som ändrats till att också omfatta fordonsindustrin (White House 30 mars 2009).

2.5 The Energy Independence and Security Act of 2007 (EISA)

Denna lag ger regeringen möjligheten att bevilja lån med låg ränta på upp till 25 miljarder dollar till fordonsindustrin. Dessa medel får bara användas till omställning av produktion till mindre och energisnåla bilar. Pengarna finns tillgängliga idag. (Hammar/Lindahl/Johansson 2008). Ett försök gjordes i Kongressen att använda dessa lån till annat än kraven ovan, till sk. "bridge loans". Republikanerna i båda husen motsatte sig detta (Congressional Research Service 2009).

2.6 Staten upphandlar amerikanska fordon

President Obama meddelade den 9 april att man påskyndar federala inköp av 17 600 nya amerikanska bränsleeffektiva fordon tillverkade av den amerikanska bilindustrin. Medlen, 285 miljoner dollar, tas från American Recovery and Reinvestment Act (ARRA) och skall spenderas innan den 1 juni i år. (White House 9 april 2009)

2.7 Förstärkning av köpkraften

Obama-administrationen har också utarbetat flera sätt att minska oron hos potentiella köpare; bl.a. genom att staten ger garantier vid vissa nyköp och erbjuder skatteincitament. (White House 30 mars 2009)

- Konsumenter skall kunna känna sig trygga att deras garantier (warranties) gäller, även under svåra tider. Därför har administrationen skapat ett nytt program, *Innovative Warranty Commitment Program*, som ger ett federalt finansierat skydd av garantier vid bilköp från en inhemsk fordonstillverkare som deltar i programmet (både GM och Chrysler planerar att delta). Detta gäller under omstruktureringsfasen.
- Administrationen investerar fem miljarder dollar i programmet *Supplier Support Program* som syftar till att trygga underleverantörer för fortsatt leverans till bilindustrin, samt stötta dem vid behov av lån för att betala sina anställda och fortsätta sin verksamhet.
- För att möjliggöra fler köpare har man presenterat "*Term Asset-Backed Securities Loan Facility (TALF)*"; ett program som ska göra det lättare att finansiera billån. Administrationen vill också underlätta tillgången till finansiering för billåneinstitut. Detta arbete fortsätter.
- Som del i det stora stimulanspaketet införde man en *skattelättnad vid köp av ny bil*. Detta gäller vid köp av ny bil från 16 februari till slutet på 2009. Beroende på vilken inkomstskatt man betalar så kan delar av momsens (VAT) dras av.

- Obama har också sagt att man planerar att arbeta med Kongressen för att skapa en “*generous credit*” till konsumenter som väljer att göra sig av med sina mindre bränsleeffektiva bilar och köper nya och mer effektiva fordon (likt några europeiska länder).
- Small Business Administration kommer att utvidga gruppen av behöriga till att söka vissa lån vilket kommer bilindustrins underleverantörer och bilhandlare tillgodo. (SBA 1 maj 2009)

2.8 Källor

- *Congressional Research Service (2009)* US Motor Vehicle Industry: Federal Financial Assistance and Restructuring
- *Hammar (2008)* President Bush ger amerikanska bilindustrin en sista chans att bli livskraftig (“viable”) (telemeddelande), Svenska Ambassaden i Washington
- *Hammar/Lindahl/Johansson (2008)* Amerikansk bilindustri – mer än en industri (promemoria), Svenska Ambassaden i Washington
- *Lindahl (2009)* Chrysler ansöker om konkurs (email), Svenska Ambassaden i Washington
- *SBA (1 maj 2009)* SBA Expands Eligibility for 7(a) Loans To Spur Recovery Opportunities for Small Businesses http://www.sba.gov/idc/groups/public/documents/sba_homepage/news_release_09-25.pdf
- *Treasury Department (8 april 2009)* Treasury Department Statement on Auto Supplier Support Programs http://www.whitehouse.gov/the_press_office/Treasury-Department-Statement-on-Auto-Supplier-Support-Program/
- *White House (20 februari 2009)* http://www.whitehouse.gov/the_press_office/Geithner-Summers-Convene-Official-Designees-to-Presidential-Task-Force-on-the-Auto/
- *White House (30 mars 2009)* Obama Administration New Path to Viability for GM & Chrysler http://www.whitehouse.gov/assets/documents/Fact_Sheet_GM_Chrysler.pdf och <http://www.whitehouse.gov/blog/09/03/30/GM-and-Chrysler/>
- *White House (9 april 2009)* http://www.whitehouse.gov/the_press_office/President-Obama-Announces-Accelerated-Purchase-of-17600-New-American-Vehicles-for-Government-Fleet/
- *White House (30 april 2009)* http://www.whitehouse.gov/the_press_office/Remarks-by-the-President-on-the-Auto-Industry/

3 Stödåtgärder inom japansk fordonsindustri

3.1 Bakgrund

Den japanska fordonsindustrin, med Toyota som världens ledande fordonstillverkare och Honda, Nissan, Mitsubishi med flera bland världens ledande, har drabbats hårt av den finansiella krisen och dess påverkan på fordonsindustrin. Med januari 2008 som referensmånad så har försäljningen per månad räknat till mars 2009 gått ned med 25 procent och november 2008 försäljningssiffror var de lägsta för denna månad sedan 1969. Inte bara har ordervolymer dramatiskt sjunkit, den kraftigt stärkta japanska yenen har vidare pressat vinstmarginalerna. Toyota förväntas exempelvis för första gången sedan 1950 rapportera ett negativt rörelseresultat (operating loss) med 500 miljarder yen (ca 42 miljarder SEK) för budgetåret 2008 (april-april) och för 2009 förväntas förlusten ytterligare öka, se ref. 1. Vad som vidare bör noteras är att kring fordonsindustrin hör ett stort kluster av underleverantörer som även dessa drabbats hårt av fordonskrisen. För en utförlig sammanfattning av Japans nuvarande ekonomiska läge, se ref.. 2.

Genomgående i texten har en yenkurs på 12 yen = 1 SEK använts.

3.2 Specifika åtgärder för fordonsindustrin

För att komma ur den finansiella krisen har den japanska regeringen sedan augusti 2008 tills dagsläget presenterat fyra stimulanspaket till ett värde av 85 000 miljarder yen (7 080 miljarder SEK), varav ca 15 400 miljarder yen (1 280 miljarder SEK) kan räknas som "real spending", se vidare ref. 2. Tre fjärdedelar av de budgetmedel som har anslagits utgörs av statliga lån och kreditgarantier. En fjärdedel avses användas till ökade offentliga utgifter. För att angripa de akuta problemen inom fordonsindustrin, och industrin generellt, så har ett antal åtgärder introducerats. Vidare för att skapa förutsättningar för en mer långsiktig hållbar utveckling så har resurser frigjorts för att skapa en omställning mot en mer miljövänlig bilpark, se ref. 3 och ref. 4. En sammanfattning över relevanta åtgärder för fordonsindustrin är:

3.2.1 Statliga lån och lånegarantier

- Development Bank of Japan och Shoko Shukin Bank (en privatiserad tidigare statlig bank som arbetar med lån till SME:s) ger möjlighet till ökade lån för företag i finansiell kris.
- Development Bank of Japan kan köpa CP:s (Commercial Papers) = företagscertifikat
- Utökat säkerhetsnät och lånegarantier för små och medelstora företag (från 10 000 miljarder yen till 17 000 miljarder yen)
- Utökade möjlighet till lån och exportkrediter med 20 000 miljarder yen.

3.2.2 Skattelättnader för ökade inköp av nya bilar

"Normally, people purchasing new cars pay the automobile acquisition tax, which is equivalent to roughly 5 % of the car's price, and three years' worth of the weight tax. This means a person buying a 2 million yen [US\$21,700] car that weighs 1.3 tons has to pay a total of 146,700 yen [US\$1,600] in taxes."-NIKKEI WEEKLY, Feb. 6. 2009

- För nybilar slopas viktsskatten (automobile weight tax) vid den första bilbesiktningen (mellan 1 april 2009- 30 april 2012).
- För begagnade bilar slopas viktsskatten på bilar vid ett tillfälle de kommande två åren.
- Inköpsskatt:
 - För personbilar med utsläppsstandard ”*****” ges 75 procent reduktion om man uppnår 25 procent förbättring av 2010:s bränsleförbrukningsmål, och 50 procent reduktion om man uppnår kraven med 15 procent förbättring.
 - För tyngre fordon (lastbilar/bussar) som möter 2015:års emissionsstandard ges 75 procent reduktion om de uppfyller “post new long-term emission regulation” och 50 procent reduktion om de möter emission standard ”**”.

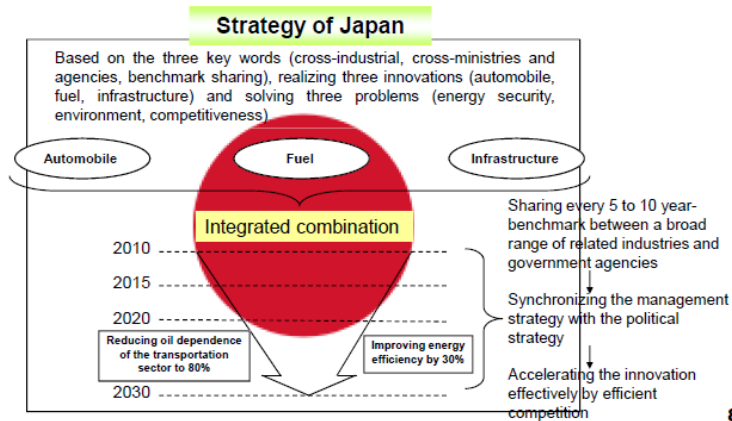
3.2.3 Stimulansmedel för att öka andelen miljövänliga bilar (gäller mellan 10 april 2009 – 31 mars 2010)

- Skrotningspremie för bilar som är mer än 13 år, vid nyinköp som möter 2010 års bränsleförbrukningsmål (15,1km/l), är 250 000 yen för personbilar och 125 000 yen för “Kei-vehicles” (minilastbilar).
- Skrotningspremie för lastbilar över 13 år, vid nyinköp som möter “long term emission standards”, är 400 000 yen för lättklass, 800 000 yen för mellanklass och 1800000 yen för tungklass.
- Inköpspremie vid köp av nybil som möter ”*****”-utsläppsstandard och 15 procent förbättring av 2010:s bränsleförbrukningsmål är 100 000 yen, respektive 50 000 yen för minilastbilar.
- Inköpspremie för lastbilar, vid nyinköp som möter “long term emission standards”, är 200 000 yen för lättklass, 400 000 yen för mellanklass och 900 000 yen för tungklass.

Kommentar: att man valt mer än 13 år gamla bilar för skrotpremien (och inte 9 år som i Tyskland) beror på att man från METI:s (näringsdepartementets) sida anser att miljöeffekten då blir bäst. Enligt uppgift, ref. 5, är budgeten för att öka andelen miljövänliga bilar 370 miljarder yen (ca 31 miljarder SEK) och man vill gärna se en ökad nybilsförsäljning med en miljon fordon. Ang. emissionsnivåerna så anses dessa vara ganska milda, och de flesta nytillverkade fordon kommer att möta dem (Källa: M. Mohri, automotive expert, ISA Tokyo).

3.3 Japans arbete med “next generation vehicles”

○The Next-Generation Vehicle and Fuel Initiative agreed in Ministry of Economy, Trade and Industry, the automotive industry, the oil industry in May 2007 is the environmental energy strategy on vehicles and fuels in Japan.



Generellt bör i sammanhanget nämnas att Japan satsar långsiktigt strategiskt på att utveckla “enabling technologies” och den infrastruktur som behövs för att långsiktigt skapa en hållbar utveckling inom transportsektorn. En viktig observation, se ref. 4 är att teknologisatsningarna inom klimatområdet stödjer starka japanska industriintressen. Inom teknik för miljövänliga fordon är Japan idag redan världsledande på hybridbilar (Toyota Prius och Honda Insight), plug-inhybridbilar (Toyota med flera) och elbilar (Mitsubishi med flera). Emedan utvecklingen av batteriteknik för i tiden näraliggande “commuter vehicles” och hybridbilar bedrivs av privata företag, så satsas statliga (och givetvis även privata medel) med sikte mot 2015 och framåt. År 2009 års budget för “development of next generation high-performance battery systems” är på 7,4 miljarder yen (ca 617 miljoner SEK). Bilden ovan, från ref. 6 illustrerar Japans strategi “*Next generation Vehicle and Fuel Initiative*” som antogs i maj 2007. Som ett ytterligare exempel på att detta även omfattar infrastruktur kan nämnas det initiativ kring “EV/ PHV Town Concept” som presenterades 31 mars 2009 för att stödja en vidare introduktion av elbilar, se ref. 7.

3.4 Källor:

- 1 ”Toyota Seen Skidding To Bigger-Than-Expected Y500bn FY08 Op Loss”, NIKKEI Weekly, May 8, 2009.
- 2 “Japans ekonomiska läge april 2009”, Magnus Holm, UD Tokyo, rapport, maj 2009.
- 3 “The views and policies on Japan’s automobile industry”, presentation 24e april 2009 av Akira Matsunaga, Director, Automobile division, Manufacturing Industries Bureau, Ministry of Economics, Trade and Industry, Japan.
- 4 ”Klimatrapport Japan maj 2009”, Frida Jansson, UD Tokyo, rapport, maj 2009.
- 5 Om stimulanspaketet och subventionerna vid nybilsköp
<http://www.bloomberg.com/apps/news?pid=20601209&sid=aS1juqpIRzEc>
- 6 Om “Next generation Vehicle and fuel initiative”
<http://www.iea.org/Textbase/work/2008/transport/Yamauchi.pdf>
- 7 METIs sida om “EV/pHV Town – Concept”
http://www.meti.go.jp/english/press/data/20090331_05.html

4 Stödåtgärder inom indisk fordonsindustri

Fordonsindustrin i Indien är en högprioriterad sektor som regeringen betraktar som en av framtidens tillväxtmotorer i den indiska ekonomin. Senast 2003 lanserades ett genomgripande policy och forskningsfrämjande åtgärds paket – CAR - för att stödja tillväxten inom fordonsindustrin. Fordonsindustrin domineras av privata aktörer men statens stöd och initiativ har alltid varit viktiga. Till exempel omgärdades den inhemska marknaden av höga tullar och restriktioner för utländskt ägande fram till tidiga 1990 talet. Idag är den indiska fordonsmarknaden relativt avreglerad och alla de stora fordonstillverkarna är närvarande, de flesta med inhemska produktion. Volvo lastbilar och bussar har, till exempel, sedan 1990 talet både produktion och utveckling i Indien. På personbilssidan har svensk industri visat mindre intresse, och Volvo PV lanserade sina första modeller under hösten 2008. Svenska industrikoncerner, Sandvik och SKF framförallt, har ledande positioner som underleverantörer till indisk fordonsindustri, vilket betyder att utvecklingen på den indiska fordonsmarknaden är av stor betydelse för svensk industri.

Till skillnad från större delen av världen har den indiska fordonsindustrin hittills (april till april 2007/2008 till 2008/2009) levt igenom finanskrisen med positiva tillväxtsiffror inom flera segment. Försäljningen av privatfordon registrerade en marginell ökning på cirka 1 procent (1,5 miljoner bilar sålda), medan kommersiella tappade cirka 20 procent av försäljningen från förra året. Den viktiga marknaden för tvåhjulningar ökade med nära 3 procent till 7,5 miljoner enheter. Dessa siffror måste förstås ställas mot de förväntningar på dubbelsiffriga ökningarna som fanns innan finanskrisen, och som man fortfarande anser vara den ”verkliga” tillväxttakten under den kommande tjugoårsperioden.

Till skillnad från många andra BRIC länder domineras inte indiska fordonsindustrin av utländska bilmärken – Maruti-Suzuki (jointventure), Tata Motors och Mahindra & Mahindra är alla marknadsledande inom olika segment. Även inom komponenttillverkning har flera indiska företag en stark position.

4.1 Stödåtgärder till fordonsindustrin

Indien har infört begränsade stödåtgärder riktade mot fordonsindustrin. Detta är i linje med Indiska regeringens övergripande återhållsamhet med stödpaketet under innevarande kris. I december, som en del av ett större stimulanspaket, minskade man den federala momsens (CENVAT) med 4 procent och punktskatten på fordon från 10 till 8 procent. I januari 2009 gick centralregeringen ut med ett stödpaket där man gav delstaternas kommuner möjlighet att ansöka om kapitalbistånd – 50 till 75 procent av anskaffningskostnaden - för att uppgradera de kommunala bussflottorna, under ett övergripande urbanutvecklingsprogram (JNURM). Totalt gavs utrymme att köpa 15 000 nya bussar. Under mars 2009 diskuterade centralregeringen en utvidgning av paketet med stödfinansiering för inköp av ytterligare 40 000 bussar. På grund av pågående regeringsval är det nya paketet lagt på is då indisk lagstiftning i stort sett omöjliggör stödpaketet under pågående val.

Det går inte att få exakta siffror på hur stort stimulanspaketet till just fordonsindustrin varit eftersom stimulansen skett genom fiskala åtgärder, som generella momssänkningar. Stödet för att uppgradera bussflottan var inte heller öronmärkta pengar, utan de kan istället ha använts för andra ändamål inom det större urbanutvecklingsprogrammet JNURM.

Det har inte funnits någon vidare offentlig debatt kring avsaknaden av direkt stöd till fordonsindustrin, vilket antagligen kan förklaras av att ingen större krismedvetenhet upplevts

då marknaden inom flera segment expanderar. Ingen av de indiska fordonsproducenterna har heller uppvisat överlevnadsproblem. Tata motors är det enda företaget som kan ha problem, men inte på grund av den inhemska marknaden utan snarare för att man under tidiga 2008 köpte både Land Rover och Jaguar som nu måste finansieras. Det är idag oklart hur läget verkligen ser ut för Tata, men tystnaden är inte ett bra tecken.

4.2 Framtidens fordonsmarknader är INTE svenska marknaden minus 25 år.

I början av 2009 gick Kina om USA som världens största bilmärnad. Detta var något tidigare än vad som förutspåts, där BRIC länderna totalt spåddes gå om den amerikanska marknaden under 2009. På lång sikt spår både konsultbolag (som ATKearny) och IMF att fordonsmarknaderna i BRIC länderna kommer att stå för den absolut högsta och största tillväxten under en kommande trettio års period. Inte bara är tillväxttakten högre än resten av världen, även de absoluta volymerna överstiger snart de i resten av världen. Enligt prognoser från IMF kommer det att finnas nära 3 miljarder bilar i världen 2050. Av dessa tros 800 miljoner bilar finnas i USA och de andra utvecklade ekonomierna, 600 miljoner bilar i Kina, 300 miljoner i Indien och en dryg miljard i resten av utvecklingsländerna. Det blir inversen på strukturen på dagens fordonsmarknad i termer av var försäljningen sker.

Detta kommer sannolikt att innebära mer än en ändring i geografien av försäljningen. Konsumtionsbeteendet på fordonsmarknaden i BRIC länderna har hittills visat betydande variation och klara tecken på att INTE vara ”utvecklade fordonsmarknader minus tjugo år”. Det finns flera anledningar till varför detta skulle vara fallet. För det första uppvisar vare sig Indien eller Kina tecken på en lika jämn inkomstfördelning som europeiska ekonomier, vilket skulle innebära att det även i långa loppet kommer att finnas en medelklass med begränsad per capita köpkraft men som i antal uppgår till flera hundra miljoner. För det andra pekar den långsiktiga trenden mot stark urbanisering mot ett allt mer begränsat fysiskt utrymme för individen (megatropolis). Indien och Kina kan inte bygga städer med liknande morfologi som USA eller Europa - man har helt enkelt inte utrymme för det. För det tredje är oljeimporten av starkt nationellt säkerhetsintresse för både Indien och Kina som redan idag får återverkningar på incitamentsstrukturen för fordonsmarknadernas tillväxt i länderna. Sammantaget pekar detta på att den stora massan fordonskonsumenter i BRIC länderna fortsatt kommer att efterfråga mindre, enklare och alltigenom snålare bilar än vad dagens utvecklade ekonomier producerar.

I fallet Indien står detta redan klart idag. Den absolut största marknaden tillfaller småbilar, och den nya Tata Nano som är både extremt liten och billig slog försäljningsrekord då över 200 000 bilar bokades (med handpenning) inom loppet av en månad från försäljningsstart. Och detta skedde under brinnande finanskrisen – i mars månad 2009.

4.3 Vad betyder detta för svenskt vidkommande?

Givet de framtidsutsikter som målas upp för den globala fordonsindustrin är det av största vikt att den svenska fordonsindustrin utvecklar den kompetens och närvaro som behövs för att kunna konkurrera på BRIC marknader. Detta innebär inte att Volvo och Saab ska börja sälja i BRIC länder (vilket redan görs) utan mer långtgående förändringar mot att utveckla ingenjör-, forsknings- och designkompetens för marknader som kännetecknas av efterfrågan på alltigenom snålare fordon. Stora bilföretag som Renault, Toyota och Suzuki har insett detta och har idag inte bara lokal tillverkning utan även fordonsutveckling och forskning på plats i flertalet BRIC länder. Indien håller på att utvecklas till ett globalt kompe-

tenscentrum för ”frugal engineering” – design och innovation för resurssnålhet. Sverige och svensk fordonsindustri har en hel del läxor att lära.

5 Auto industry support package in South Korea

5.1 Background

The Republic of Korea, Asia's 4th and the world's 13th largest economy is among the most vulnerable to the global financial crisis. Bank of Korea (BOK) declared on December 2, 2008 that annualized growth for the fourth quarter would be less than 3 percent. The 2009 outlook for the South Korean economy is bleak - weak exports, the major cause of the downturn, predicting a drop of 6.7 percent due to falling demand, the global credit crunch and general financial distress. The predicted decline in exports is despite a weakening currency. The won has fallen around 30 percent against the dollar, making it Asia's worst-performing major currency. Domestic consumption is also expected to be down in 2009, around 3 percent.

South Korea is heavily dependent on exports, especially to China and the US. Exports account for about 40 percent of gross domestic product. China is now South Korea's largest trade partner; much of what China imports from South Korea are re-exported to the global markets in the form of finished goods. South Korea's exports fell 18.3 percent in November 2008 compared to the same period 2007, with shipments to China tumbling by 28 percent. Official statistics showed computer and home appliance exports recorded the steepest fall in November, by 54.9 percent and 50.6 percent respectively from the same period last year - auto parts fell by 31 percent.

It should be remembered that just a little over 10 years ago South Korea had a major economic crisis - the 1997 crash saw the nation accept a 58 billion dollar International Monetary Fund bailout to avoid state bankruptcy.

However, South Korea's foreign reserves of about US\$240 billion — 12 times larger than in 1997 — could be used to ease banks' short-term funding needs. The corporate debt to equity ratio has fallen to around 100 percent compared with 420 percent in 1997 and some export sectors are already slowing down to those destinations. South Korea has since diversified its markets abroad.

5.2 Automotive industry

Both the domestic sales and exports for South Korea's auto companies are at record lows. Due to the contraction of automobile demand in and out of country hurt by global economic recession, production in March 2009 fell by 27.9 % over the same month of 2008 to 261,681 units. Year-to-date production tumbled 32.1 % from a year earlier to 686,221 units.

Despite makers' active sales promotion, domestic sales in March 2009 diminished by 15.4 percent to 95,444 units, on the ground of shrunk consumer sentiment alongside economic slowdown, insecure employment and retarded government policy of tax reduction for replacement of aged vehicles. Domestic orders in the three months continued to drop by 14.9 percent from 2008 at 257,221 units.

Exports in March 2009 plummeted by 34.3 % to 162,068 units, owing to market depression in U.S. and West Europe and sales decline in East Europe and Latin America. Year-to-date exports plunged 36.6 % year-on-year to 436,587 units.

South Korean automakers have generally been much more profitable than their US and Japanese counterparts, recording strong growth even in depressed markets such as the United States. Despite a global economic slowdown, Hyundai-Kia successfully managed to overtake Honda Motor in summer 2008 as the world's 5th largest automaker.

Less than a decade ago, the Hyundai-Kia Automotive Group was ranked 11th in the world in total sales volume. According to the latest publishing of the Automotive News 2008 Global Data Book, the automaker has impressively passed Honda to take 5th position. To climb six positions in just eight years isn't a simple accomplishment as it required stepping over such global automakers as Fiat, Chrysler, PSA/Peugeot, Nissan, and Honda. Last year, Hyundai-Kia sold 3,961,629 automobiles worldwide (Hyundai sold 467,000, and Kia 305,473 in the United States alone). While they still have a long way before they reach 4th position currently held by Ford (global sales of 5,964,000 in 2007), their move into other markets as witnessed by the luxurious 2009 Hyundai Genesis and the group's favorable June automotive sales (even in a depressed market) demonstrate the increasing strength of the Korean automaker.

Nonetheless, South Korean automakers were not immune to the present automotive crisis and in December 2008 Hyundai Motor Company had begun reducing production at plants in the U.S., China, Slovakia, India and Turkey because of sluggish demand. The company missed an earlier projection of 4.8 million units for 2008 and announced a freeze of wages for administrative workers and shortened factory operations as demand weakens amid a global financial crisis.

South Korea's fourth largest automaker, SsangYong Motor, owned by the Chinese automobile manufacturer SAIC (Shanghai Automotive Industry Corporation) is the worst effected company in this crisis as it manufactures mainly heavy petroleum consuming SUVs. The carmaker recorded its fourth straight quarterly losses by the end of 2008 with red ink of \$20.8 million in the third quarter. Also during the July to September period, sales dropped 63 percent to 3,835 vehicles. Its production lines have been idle since Dec. 17 as part of efforts to reduce its inventory. The automaker has halted production twice previously last year. SsangYong has just announced plans to lay off close to 40 percent of its workforce.

5.3 Auto industry support package

On April 12th, 2009, the South Korean government unveiled a program to help the troubled auto industry, offering big tax cuts to consumers who buy new cars after selling or scraping their old vehicles. The package, announced by the Ministry of Knowledge Economy, also calls for the government to provide more liquidity to auto financing firms and help support research and development (R&D) for more fuel efficient vehicles.

The program, set to be put into force on May 1 and remain in effect until the year's end, calls for up to 70 percent cuts in consumption, registration and acquisition taxes for those who buy new cars after selling or scraping their cars registered before Dec. 31, 1999. The tax benefits, which officials said would amount to up to 2.5 million won per car will only be available to those who own such old vehicles as of April 12. Of the 16.79 million vehicles registered in the country at the end of 2008, 5.48 million will be eligible for the benefit, it said.

The decision has been taken after a comprehensive review of market conditions and a need to help stabilize the industry that provides direct and indirect work for 1.6 million people,

according to Vice Knowledge Economy Minister Rim Che-min. Rim also said that promising signs emerge that South Korean automakers may be able to overcome the global recession through various self-help efforts, including enhanced cooperative relations between management and labor unions.

In a new cooperative move that was unthinkable until recently, car workers have agreed to allow several car models to be produced in a single assembly line and permit more flexible allocation of workers, industry officials said.

"Companies have also agreed to make new sales efforts to match and sometimes exceed the tax incentives that will be provided to old car owners," Rim said, without going into details. Rim also said the government is considering setting aside 15 billion won (US\$11.2 million) in special funds to subsidize new purchases of small and hybrid cars. Though it has to clear through parliament, around 1 million won may be given per car, according to Rim.

The government will also financially help auto financing firms by getting Korea Post and other state-run funds to purchase corporate bonds of these companies, the official said. Carmakers, in turn, are moving to help financially weak parts suppliers by offering them 150 billion won in loan guarantees, he said.

The expected loss in tax from the new policy can be covered with an expected increase in revenues from new car sales, said Baek Un-chan, head of the finance ministry's property and consumption tax bureau. "More cars on the streets translate into more auto taxes," he said. If just 5 percent of those old car owners eligible for the tax benefits opt to buy new cars, this translates into over a million more car vehicle sales this year, the official said.

Carmakers and parts suppliers hire 6.7 percent of the country's economically active population. It is the single largest export item, accounting for 11.6 percent of outbound shipments last year.

5.4 References

- Korea Automobile Manufacturers Association (KAMA), Monthly Report on Korean Automobile Industry (March 2009), April 2009.
- Korea Development Bank, S. Korea unveils auto industry support package, (Yonhap News), April 13, 2009.

6 Stödåtgärder inom kinesisk fordonsindustri

Tillväxtanalys kontor i Peking, har sedan en tid tillbaka tillsammans Markus Lundgren, vid Ambassaden i Peking, arbetat med en rapport som beskriver personbilar i Kina – marknad, produktion och politik. Nedanstående redogörelse av stödåtgärder inom kinesisk fordonsindustri är tagna från ovanstående rapport, som återfinns i sin helhet som bilaga i denna rapport.

6.1 Sammanfattning

- År 2008 passerade Kina USA vad gäller antalet tillverkade bilar och förväntas, enligt vissa bedömare, gå om Japan redan i år som världens största personbilsproducent. Under första kvartalet av 2009 passerade man för första gången USA vad gäller antalet sålda personbilar. År 2009 är således det år då Kina sannolikt blir både världens största personbilsproducent och -marknad.
- Kinas bilmarknad och –produktion har alltid omgärdats av omfattande politiskt intresse och inblandning. Regeringen pekade tidigt ut bilindustrin som en prioriterad ”pelarindustri” som skulle fungera som draglok för Kinas övergripande industrialisering.
- Efter att Kina gick med i WTO har landet tvingats att delvis avreglera bil- och fordonssektorn. Många icke-tariffära handelshinder, bl a krav på lokalt innehåll, samriskföretag och egna standarder, återstår dock fortfarande. Särskilt att man måste ingå samriskföretag uppfattas som problematisk av utländska biltillverkare då de därigenom avsäger sig kontroll till en konkurrent.
- Kina vill bli den största bilexportören i världen. Den sammanlagda kinesiska fordonsexporten överstiger redan idag volymmässigt importen. Samtidigt har importen ett högre värde än exporten. Värdet för varje enskilt exporterat fordon från Kina är betydligt lägre än för de fordon man köper in från andra länder. Det största problemet för kinesiska exportframgångar är bristande kvalitet.
- Kina har i dag ett stort antal små och finansiellt svaga biltillverkare. Kinas regeringen uppmanar därför landets biltillverkare att gå samman för att kunna möta konkurrensen från utländska producenter.
- I finanskrisens spår har stimulanspaket för tio ”nyckelindustrier” tagits fram. En av dessa omfattar fordonsindustrin. Förutom exportrabatter, bidrag till FoU, etc., planeras en genomgripande omstrukturering av industrin. Stora kinesiska biltillverkare får även rena subventioner.
- Kina hoppas inom tre år tillhöra världens ledande producenter av el- och hybridbilar. Siktet är att under perioden 2008 till 2011 gå från 2 000 tillverkade el- och hybridfordon till en halv miljon.

6.2 Politik

6.2.1 Tidig ”pelarindustri”

Kinas bilindustri har alltid omgärdats av omfattande politiskt intresse och inblandning. I början av 1990-talet pekade regeringen ut den som en ”pelarindustri” som skulle fungera som draglok för Kinas industrialisering. De spinoff-effekter bilindustrin har genom infrastruktursatsningar, underleverantörer, etc. angavs som orsak till att den kunde få stora effekter för hela det kinesiska samhällets utveckling. Tillsammans med byggindustrin pekades bilindustrin ut som de två viktigaste pelarindustrierna för landet – vilket har gett dem en särskilt gynnad position. Det innebär också, å andra sidan, att bilindustrin är föremål för särskild uppmärksamhet från den kinesiska centralmaktens sida.

6.2.2 Teknologioverföring

För att kunna genomgå den omvandling som krävs för att från årligen producera elva bilar, som var fallet 1963, till att i dagsläget producera flera miljoner har Kina på relativt kort tid varit tvunget att tillskansa sig teknologi för bilproduktion av masskaraktär. Vägen som stakades ut skulle gå genom utländska tillverkare. Tanken bakom de JV som skapats med utländska bolag är att de ska baseras på tesen ”marknad mot teknik”. Med VW och dess framgångar utländska bilproducenter lockas till Kina mot tillgång till en snabbt växande marknad. I gengäld skulle de bidra med teknologisk kunskap till de kinesiska företagen.

Som framgått har man också i hög grad lyckats förmå utländska biltillverkare att etablera tillverkning i Kina. Men i vilken utsträckning de kinesiska ambitionerna om avancerad teknologioverföring lyckats är svårare att avgöra. De utländska bilproducenterna är väl medvetna om riskerna för kopiering, vilket medför att de i de flesta fall försöker undvika direkt tekniköverföring till den kinesiska motparten. Bland annat har många biltillverkare producerat särskilda kinesiska teknologiplattformar utifrån äldre bilmodeller, för att på så sätt undvika kopiering av de senast utvecklade modellerna.

De modeller som kinesiska sidan uppenbarligen kopierat och startat egen tillverkning kring betraktas av utländska bedömare som lågkvalitativa, vilket främst avser att kopieringen inte når ”på djupet” av teknologin utan är enbart en kopiering av artefakterna i sig men utan att till fullo inse deras betydelse och funktioner. Vissa röster vill t.o.m. mena att en av de största riskerna inte är kopieringen i sig utan att den görs på så undermåligt sätt att det riskerar att påverka den utländska aktörens varumärke negativt.

Lagstiftningen kring JV har även lett till etablering av en hel del underleverantörer till bilindustrin, lockade av tillgång till den kinesiska bilindustrin och billig arbetskraft. Genom dessa har troligen betydande tekniköverföring ägt rum, även om det inte går att leda i bevis.

Kina bedriver också egen FoU. I princip förefaller det kinesiska FoU-systemet inom fordonsindustrin påminna om det svenska med statliga medel och ansökningsförfarande. Till detta kommer även regionala medel som öronmärkts för att stötta tillverkare inom regionen. Det förefaller dock som att endast statliga biltillverkare kan få del av statliga FoU-medel. I dagsläget är sannolikt FoU kring nya drivmedel det mest prioriterade området. Som vi återkommer till har det kinesiska stimulanspaketet för att motverka den globala finanskrisen även inslag med bäring på FoU-systemet inom bilindustrin.

6.2.3 Handelsfrågor

År 1994 brukar pekats ut som en vattendelare för kinesisk bilindustripolitik. Det året lade den kinesiska regeringen fram sitt första industripolitiska program för bilindustrin. För att skydda de inhemska tillverkarna, inklusive JV med utländska företag, fastslog man bl.a. höga importtullar på bilar; 180-220 procent, samt fortsatte att begränsa utländskt ägarskap i JV till maximalt 50 procent. Det var också nu som man först fastslog att 40 procent av bilens tillverkningsvärde måste utföras genom inhemska tillverkning.

Efter att Kina gick med i WTO år 2001 tvingades landet att avreglera handelspolitiken, så även inom bil- och fordonssektorn. Det innebär att de höga kinesiska importtullarna för hela bilar skulle reduceras till 25 procent senast halvårsskiftet 2006. Samtidigt skulle importkvoter för bilar årligen öka med 15 procent tills de helt togs bort 2005. Samma år skulle alltså alla importlicenser vara utfasade. EU förhandlade även fram att utländska företag skulle kunna äga en majoritet i de JV med relation till bilindustrin, från att tidigare maximalt kunnat inneha hälften. Idag direktimporteras endast drygt fyra procent av alla bilar, en andel som successivt minskat, trots de allt lägre tullarna.

Vad gäller importtullar för bildelar skulle de minska från 35 till 10 procent fram till halvårsskiftet 2006. I april 2005 implementerade Kina dock "Administrative Measures for the Import of Automobile Components fulfilling the Characteristics of a whole Vehicle". Dessa regler liknar de som antogs på nittio-talet och innebär att minst 40 procent av en bils komponenter måste vara tillverkade i Kina för att inte de importerade komponenterna ska omfattas av den högre tullsatsen för färdigmonterade bilar. Denna regel är inte WTO-förenlig och Kina fälldes i WTO:s skiljedomstol i mars 2008. Trots det fortsätter Kina att tillämpa förordningen.

Ofta accepterar inte heller kinesiska myndigheter att företaget själv väljer vilka 40 procent som ska produceras inom Kina. Bilproducenterna blir istället tillsagda vilka delar, nästan alltid tekniskt avancerade, de ska tillverka för att lokala leverantörer ska kunna lära sig tekniken. Detta har medfört att biltillverkare inte längre kan importera bildelar i den utsträckning de önskat för att sedan sätta samman bilen i Kina.

Ytterligare ett problem för utländska biltillverkare är den kinesiska standarden Compulsory Certification System (CCC). Denna standard är snarlik, ofta identisk, med 1958 UN/ECE Agreement som används i stora delar av världen, och innebär ett stort merarbete vad gäller både tid och kostnader p.g.a. att samtliga tester måste göras om i Kina och fabriker i Europa inspekteras av kinesiska inspektörer. Detta är ett tydligt exempel på ett icke-tariffärt handelshinder, en reglering som inte ökar säkerheten, men däremot kraftigt fördyrar och försvårar import av bilar. Denna standard skyddar visserligen den egna industrin nationellt, men riskerar samtidigt att minska Kinas egen konkurrenskraft internationellt.

6.2.4 Krispaket

I regeringens stimulanspaket på 4 000 miljarder CNY (ca 4 700 miljarder SEK), som lades fram i november 2008, ingick ett åtgärdsprogram för bilindustrin. Detta inkluderar exportrabatter, bidrag till FoU, halverad skatt till fem procent på köp av bilar med motorer mindre än 1,6 liter, etc. Skatten på köp av fordon med låga utsläpp kommer att sänkas ytterligare i år. Fem miljarder RMB kommer att användas för att subventionera bönders köp av små last- och personbilar, med 10 procents rabatt på bilar och 13 procents rabatt på motorcyklar. Tio miljarder RMB kommer att ges till FoU och "national champions". FoU-delen kommer att användas till främst forskning om alternativa drivmedel, men även till forskning om motorer, växellådor, styrsystem, bromssystem och bakaxlar.

I mitten av februari i år antog regeringen vidare en plan för bil- och fordonsmarknaden (Programme for reorganization and stimulation of automotive industry). Den gäller 2009-2011 och vägleds av fyra principer:⁶

- Ökad nationell konsumtion. Siktet för 2009 är 10 miljoner, vilket ska ökas med 10 procent årligen, fram till 2011.
- Fortsatt omstrukturering av industri; färre men större tillverkare. Man siktar på att varje större märke ska kunna tillverka minst 2 miljoner fordon per år.
- Högre innovativitet - här nämns särskilt nya drivmedel.
- Uppgradering av hela industrin, vilket i första hand verkar avse att förbättra eftermarknaden.

Några andra axplock från programmet är att öka andel nationellt tillverkade fordon, ökad nationell andel av FoU, bättre kunskap om reservdelar, ökad export (inga summor eller volymer nämns, utan verkar avse så mycket som möjligt) och en modern reparationsindustri.

6.2.5 Ett skifte mot "grönt"?

En fördel av att vara ett land som industrialiserats sent är att det kan implementera senare teknologigenerationer med en gång. En sådan trend kan också märkas inom miljöteknikområdet med bäring på fordon. För att vara utvecklingsland har exempelvis Kina redan en stor andel elbilar och el-mopederna på vägarna. Kina har dessutom antagit en plan som syftar till att inom tre år vara en av världens ledande producenter av hybrid- och elbilar (och bussar). Från att ha producerat strax över 2 100 hybrid- och elbilar (inklusive bussar) år 2008 är siktet inställt på att utöka till en halv miljon fordon år 2011 – dubbelt så många som i Nordamerika. Det skulle motsvara ca fem procent av den kinesiska bilproduktionen samma år. (Intresset för alternativa drivmedel förstärks av att Kina vill minska sitt beroende av utländsk oljeimport.)

Vid bilmässan i Shanghai 2009 visade flera kinesiska bilmärken (Chery, BYD, Great Wall, Dongfen och Chang'an) nya el- och hybridbilar. Viktigast är sannolikt BYD som, efter att före mer etablerade bilproducenter, ha lanserat en ny elbil som går längre per laddning, och kostar mindre än någon annan bil på marknaden. Flera av dessa tillverkare uppger också att "gröna" bilar är en viktig del av framtida exportstrategier, där ett fördelaktigt slutpris jämfört med västerländska tillverkare är en komponent.

Ett skifte mot grönare fordonspark gynnas också av att nästan alla bilresor i Kina är inom urbana områden; ännu så länge sker endast ett mindre antal bilresor över landet. Taxiföretag och lokala myndigheter i 13 större städer som köper el- eller hybridbilar får dessutom betydande bidrag, upp till 8 800 USD.

En nyss genomförd incitamentsreform innebär att konsumtionsskatten för bilar med motorer mindre än en liter sänkts från tre till en procent. Syftet med denna reform är att öka bränsleeffektiviteten och förbättra luftkvaliteten. Man har även belagt stora bilar med motorer över tre liter med högre konsumentskatt, tjugo procent istället för tio. Detta sker dock knappast med en renodlad önskan att förbättra klimatet, utan är även ett uttryck för en strävan att skydda kinesiska tillverkare som praktiskt taget har monopol på bilar med små mo-

⁶ Har översatts från kinesiska utifrån information hämtad från flera sidor på Xinhuas hemsida relaterade till programmet: xinhuane.com/auto.

torer medan så gott som alla bilar med stora motorer importeras. Importen av bilar med motorer större än 3 liter har fallit med 47 procent sedan den högre skatten infördes, vilket dock till viss del även kan tillskrivas den globala finanskrisen.

Det ska också nämnas att Kina även satsar stort på att bygga ut lokaltrafiken i landet. Det redan tidigare omfattande programmet för spårbunden kollektivtrafik såväl mellan städerna (tåg) som inom städerna (tunnelbana) fick ytterligare tillskott av medel i anslutning till det kinesiska stimulanspaketet nyligen. Vilka effekter detta kommer att få för den framtida kinesiska bilmarknaden är oklart, men man kan tänka sig en allmänt dämpad efterfrågeökning till följd av förbättrade kollektiva transporter.

Över lag har Kina för avsikt, inte minst inom transportsektorn, att hålla en betydligt högre miljöprofil än vad fallet varit hittills. Ovanstående ska därför ses som några exempel på vad man avser göra när det gäller reformer som har betydelse för personbilsutvecklingen. Ett ytterligare exempel är de infartstullar som många kinesiska städer redan har och som diskuteras i flera andra.

7 BILAGA 1 - Kinesisk fordonsindustri

Tillväxtanalys kontor i Peking, har sedan en tid tillbaka tillsammans Markus Lundgren, vid Ambassaden i Peking, arbetat med en rapport som beskriver personbilar i Kina – marknad, produktion och politik. Nedanstående beskrivning av åtgärder för att stödja den inhemska fordonsindustrin i Kina bygger på stora delar av ovanstående rapport.

7.1 Sammanfattning

- År 2008 passerade Kina USA vad gäller antalet tillverkade bilar och förväntas, enligt vissa bedömare, gå om Japan redan i år som världens största personbilsproducent. Under första kvartalet av 2009 passerade man för första gången USA vad gäller antalet sålda personbilar. År 2009 är således det år då Kina sannolikt blir både världens största personbilsproducent och -marknad.
- Kinas bilmarknad och –produktion har alltid omgärdats av omfattande politiskt intresse och inblandning. Regeringen pekade tidigt ut bilindustrin som en prioriterad ”pelarindustri” som skulle fungera som draglok för Kinas övergripande industrialisering.
- Efter att Kina gick med i WTO har landet tvingats att delvis avreglera bil- och fordonssektorn. Många icke-tariffära handelshinder, bl a krav på lokalt innehåll, samriskföretag och egna standarder, återstår dock fortfarande. Särskilt att man måste ingå samriskföretag uppfattas som problematisk av utländska biltillverkare då de därigenom avsäger sig kontroll till en konkurrent.
- Kina vill bli den största bilexportören i världen. Den sammanlagda kinesiska fordonsexporten överstiger redan idag volymmässigt importen. Samtidigt har importen ett högre värde än exporten. Värdet för varje enskilt exporterat fordon från Kina är betydligt lägre än för de fordon man köper in från andra länder. Det största problemet för kinesiska exportframgångar är bristande kvalitet.
- Kina har i dag ett stort antal små och finansiellt svaga biltillverkare. Kinas regeringen uppmanar därför landets biltillverkare att gå samman för att kunna möta konkurrensen från utländska producenter.
- I finanskrisens spår har stimulanspaket för tio ”nyckelindustrier” tagits fram. En av dessa omfattar fordonsindustrin. Förutom exportrabatter, bidrag till FoU, etc., planeras en genomgripande omstrukturering av industrin. Stora kinesiska biltillverkare får även rena subventioner.
- Kina hoppas inom tre år tillhöra världens ledande producenter av el- och hybridbilar. Siktet är att under perioden 2008 till 2011 gå från 2 000 tillverkade el- och hybridfordon till en halv miljon.

7.2 Bakgrund

För många etablerade producenter ses Kina som en viktig del av lösningen för en stagnerande tillväxt på mogna marknader i västvärlden där de traditionellt verkat.

Kina är inte bara en potentiell marknad. Det är även en konkurrent i vardande till etablerade biltillverkare. Med allt aggressivare exportsatsningar hoppas kinesiska biltillverkare att inom några år erövra marknadsandelar runt om i världen, inklusive marknader i Nordamerika och Europa. De självsäkra kinesiska företagsledarnas röster utgör samtidigt en kontrast till somliga utomstående bedömare som menar att den kinesiska kunskapsnivån, inte minst den tekniska, är allt för låg för att Kina ska kunna bli en konkurrent på västerländska och nordamerikanska marknader under överskådlig framtid.

7.3 Fokus och syfte

Nedan följer en beskrivning av tre delområden: marknad, produktion och politik. Tillsammans ska de förhoppningsvis ge en sammanhållen bild av utvecklingen kring personbilar i Kina och därmed skapa en förståelse för de stödåtgärder som beskrivs. De tre nämnda områdena utvecklas ofta parallellt i många delar av världen. I Kina är dessa ännu mer sammanflätade än i de flesta andra länder. Särskilt utmärkande är att den politiska sfären har stor betydelse för den nationella bilindustrins liksom -marknadens utveckling.

Andra fordon (lastbilar, bussar etc.) än personbilar är exkluderade i rapporten, helt enkelt för att kunna fokusera på *ett* sammanhållet tema: personbilar. Trots vissa likheter mellan, å ena sidan, fordonsindustrin och -marknaden samt, å andra sidan, personbilsindustrin och -marknaden är dessa ändå väsentligen två åtskilda sektorer med olika karaktäristika.

7.4 Marknad

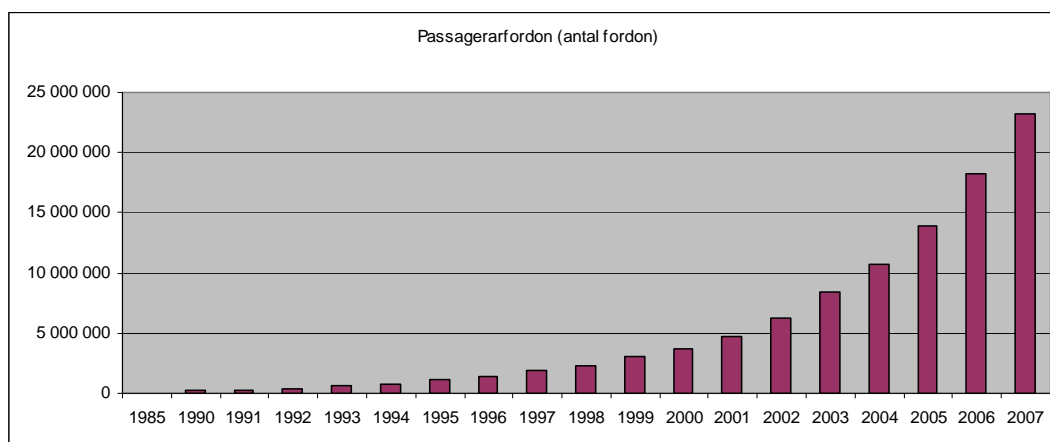
7.4.1 Framväxten av den kinesiska bilmarknaden

Det privata personbilsinnehavet växer snabbt i Kina. Som framgår av nedanstående diagram har under de senaste 25 åren ägandet av bil formligen exploderat. Under 1990-talet växte bilförsäljningen årligen med 27 procent vilket fördubblade antalet bilar på de kinesiska vägarna med ett intervall på två och ett halvt år.⁷ Under 2000-talet har tillväxten varit något lägre, men ändå fortsatt extremt hög; de sex senaste åren har uppvisat årlig tillväxt på över 20 procent. Några krisrelaterade månader under 2008 betyder i det avseendet endast ett hack på denna kurva.⁸ I januari och februari i år tog bilförsäljningen åter rejäl fart med hjälp av regeringens omfattande stimulansåtgärder – till vilket vi återkommer.

⁷ Kelly Sims Gallagher, *China Shifts Gears. Automakers, Oil, Pollution, and Development (2006)*.

⁸ KPMG, *Momentum: A new set of challenges for China's automotive industry (2009)*.

7.4.2 Privatägda fordon



Källa: China Statistical Yearbook 2008.

I ett globalt perspektiv passerade den kinesiska bilmärknaden år 2006 Japan i antalet sålda fordon, och blev då världens näst största marknad efter USA:s. Under 2008 ökade försäljningen av personbilar i Kina med 6,7 procent – en låg siffra sett under det senaste årtiondet. Trots det passerade Kina under årets första kvartal USA vad gäller total fordonsförsäljning, efter att ha passerat USA genom att sälja 2,68 miljoner bilar, 3,8 procent mer än fjärde kvartalet 2008 och nästan en halv miljon fler än i USA.⁹ Det finns heller inga tecken på en avstannad utveckling. Enligt beräkningar från GM kan den totala fordonsförsäljningen i Kina nå 10,7 miljoner under 2009, nästan en miljon fler än förväntningarna för den amerikanska marknaden.

Den enorma tillväxten av den kinesiska bilmärknaden till trots ska man minnas att äga en bil i Kina fortfarande är en lyx förbehållet en minoritet av befolkningen. År 2006 ägdes 24 privatbilar i Kina på 1 000 invånare, en siffra som dock förväntades stiga till 40 under 2010.¹⁰ Fram till 2020 förväntas den kinesiska fordonsparken sammanlagt nästan trefaldigas till över 130 miljoner fordon.¹¹

7.4.3 Vilka bilar köper kineserna?

Kina är geografiskt ett av jordens största länder och har världens största befolkning med skiktning såväl inkomstmässigt som etniskt och utifrån andra grunder. Landet kan inte ses som enhetligt när gäller tycke och smak. Skillnaderna är större än vad många utomstående betraktare inser. Kina kan därför heller inte betraktas som en sammanhållen homogen personbilmärknad. Det finns betydande skillnader i bilkonsumenters efterfrågan mellan olika delar i landet, inte minst mellan norr och söder, och mellan olika befolkningsgrupper. (En faktor som dock förefaller gemensam i hela landet är att de allra flesta bilköpen inte finansieras genom lån utan betalas kontant.)

Om man ändå skärskådar tillväxten på nationell nivå av privatägda bilfordon i detalj – se tabell nedan – framgår det att det är i segmentet mindre personbilar som tillväxten varit

⁹ <http://english.sina.com/business/p/2009/0407/232089.html>.

¹⁰ Enligt en rapport från China News, som återrapporterades i flera media, bl.a. China Daily, 2006-05-24.

¹¹ Enligt en rapport från China Investment Consulting, återrapporterad bl.a. i Global Times 2009-05-06.

starkast under senare år, med en ökning på en faktor tre från åren 2002 till 2007.¹² Dock finns det en del osäkerhet i den uppdelning av fordonsparken som gör att siffrorna får tas med en nypa salt.

Annars brukar det ofta påpekas att den kinesiska personbilsmarknaden präglats av större andel stora lyxbilar jämfört med andra länder – en avspeglning av både konsumtionsmönster och välståndsskillnader i den kinesiska befolkningen.¹³ (Under det första kvartalet av 2009 steg också lyxbilssegmentet kraftigt). Men i takt med att allt fler grupper i samhället kunnat ta del av välståndsökningen har privatbilism blivit möjlig för ett växande antal kineser. Dessa nya kinesiska privatbilskonsumenter har dock inte samma ekonomiska ramar som den första gruppen av kinesiska bilägare utan har tvingats söka sig till billigare modeller. Som vi kommer att återkomma till har Kina också nyligen av miljöskäl infört skatteregler som ytterligare har förstärkt incitamenten att köpa – motormässigt - mindre personbilar.

Nyregistrering av passagerarfordon

År	Stora	Mellan	Små	Minibilar
2002	97 200	145 062	1 491 479	560 908
2003	100 284	157 523	2 421 951	481 101
2004	96 462	138 357	2 841 668	255 810
2005	99 489	105 314	3 712 056	240 645
2006	95 428	82 758	4 382 206	118 275
2007	90 760	71 857	4 759 449	64 373

Det är också inom segmenten ”små” och ”medelstora” bilar som, enligt initierade bedömare, störst expansion förväntas i Kina under de närmaste åren. Större och mer lyxigare bilar förväntas ha en lägre efterfrågeökning i Kina, men ändå fortsatt god tillväxt.¹⁴

7.5 Produktion

7.5.1 Omfattning

Den kinesiska bilindustrin är fortfarande ung. År 1963 producerade Kina sammanlagt elva bilar inom landet. Tjugo år senare understeg tillverkningen fortfarande 10 000 personbilar per år. Så sent som år 1990 producerades bara strax över 40 000 bilar inom landet. 1990-talet blev dock det årtionde då den kinesiska bilindustrin vaknade till på allvar. År 2002 översteg man för första gången en miljon nyproducerade bilar under ett år. Två år senare hade man lyckats mer än fördubbla produktionen till 2,3 miljoner.¹⁵ År 2006 översteg produktionen fem miljoner bilar. År 2008 passerade man USA i bilproduktion och blev värld-

¹² ”China Statistical Yearbook 2008”. Dock är denna statistik grovhuggen och gruppen ”små” bilar omfattar ett relativt stort segment.

¹³ Se exempelvis denna intervju med företagsekonom vid Handelshögskolan i Göteborg: GP, 2008-12-08.

¹⁴ Enligt analyser av China Automotive Quarterly, Q4 2008.

¹⁵ Kelly Sims Gallagher, China Shifts Gears. Automakers, Oil, Pollution, and Development (2006).

dens näst största biltillverkare efter Japan. Dock antas man redan i år passera det sista konkurrentlandet och bli världens största biltillverkare.¹⁶

Det är lätt att bli imponerad av kinesiska produktionssiffror. Man ska dock ha i åtanke att den kinesiska bilproduktionen fortfarande är betydligt mindre än vad som tillverkas sammanlagt i Europa och USA.¹⁷ Produktionsgapet minskar dock i rask takt. Regeringen har också satt upp aggressiva, men ospecificerade, mål när det gäller framtiden för den kinesiska personbilsexporten.

7.5.2 Produktionsstruktur

Kina har i dag cirka 50 inhemska biltillverkare; de flesta av dessa är små och finansiellt svaga. Trots det räknas i dagsläget fler än tio som stora tillverkare i Kina, vilket innebär en produktion på mellan 200 000 och 500 000 bilar per år. Tillsammans sålde de tio största tillverkarna nästan fyra miljoner fordon, eller 58 procent av den totala inhemska marknaden, år 2008.

En bred omstrukturering av bilindustrin är dock påtalad som kan komma att leda till fyra statskontrollerade jätteproducenter. Regeringen vill att de fyra ledande biltillverkarna samlas i två eller tre stora grupper som producerar mer än två miljoner bilar varje år. FAW, Dongfeng, Shanghai Automotive Industry Corp. (SAIC) och Chang'an, har pekats ut som stora tillverkare som lär överleva omstruktureringen och uppmuntras att gå samman med eller köpa upp övriga tillverkare. Tillsammans står de fyra tillverkarna för ungefär 60 procent av all bilförsäljning i Kina. Därutöver vill man se ett tiotal bilproducenter med tillverkning på cirka en miljon bilar varje år.

Liknande ambitioner har dock misslyckats tidigare i Kina. I mitten av 1990-talet beslöt den kinesiska regeringen att sträva efter en konsolidering bland de kinesiska producenterna efter amerikansk modell med tre stora producenter. Till dessa skulle även adderas tre mindre kinesiska producenter ("San Da, San Xiao"). Som framgår av dagens struktur är man ännu långt från ett förverkligande av dessa planer.

Det tidigare misslyckandets orsaker är svåra att spekulera kring. Möjligen ändrades yttre förutsättningar på ett sätt som gjorde planen inaktuell. En annan bidragande orsak är dock säkerligen Kinas många regionala och lokala makthavare som värnar lokala intressen och arbetstillfällena. Även försök till konsolidering en bit in på 2000-talet misslyckades, denna gång sannolikt som ett resultat av Kinas inträde i WTO.

7.5.3 Export-import

År 1977 omfattade den kinesiska bilimporten 52 fordon, medan man 1980 importerade 19 570 fordon, en utveckling som dock snabbt bromsades genom en kraftig ökning av importtullarna. För att kunna undgå de höga importtullarna började utländska bilföretag ingå joint ventures (JV) med kinesiska bilmärken, vilket vi återkommer till. Det innebär att det är betydligt fler bilar som når den kinesiska marknaden genom denna samriskproduktion än som direktimporteras. Utländska bilproducenter, vanligen i JV med kinesiska företag, står för drygt 70 procent av alla bilar tillverkade i Kina. Kinesiskt ägda biltillverkare ökar dock successivt sin marknadsandel, vilket stöts av regeringens långsiktiga planer.

¹⁶ *EE Asia Times*, 2009-04-02.

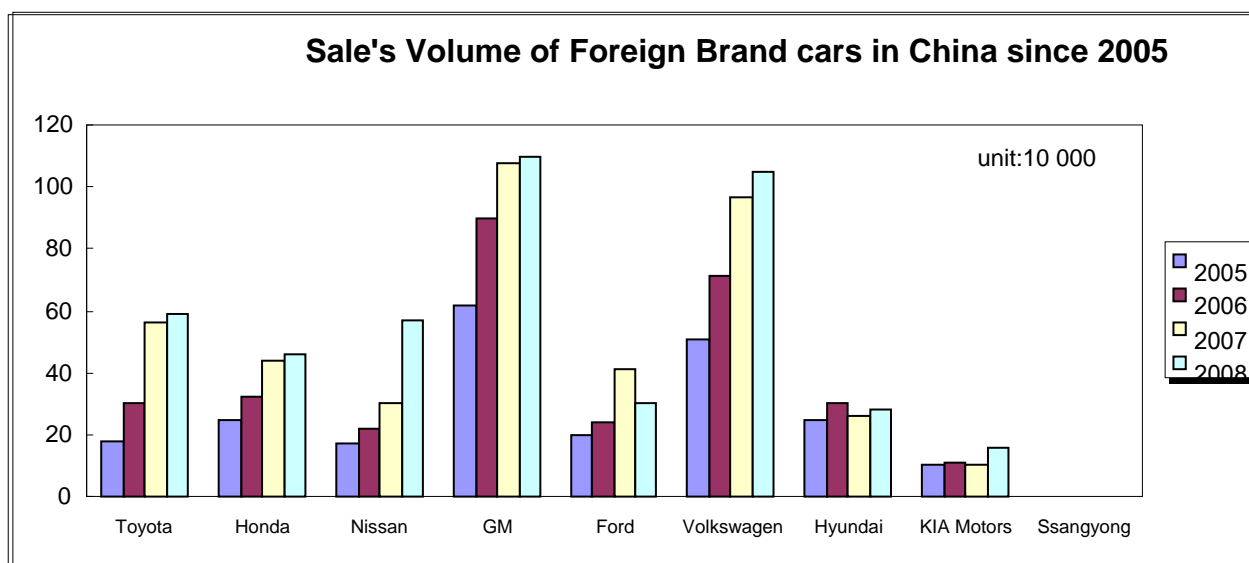
http://www.eetasia.com/ART_8800568569_499495_NT_0a8a4485.HTM

¹⁷ *I USA och Europa producerades sammanlagt 24,6 miljoner personbilar 2009.*

Av de utländska märkena är det Volkswagen och GM som lyckats bäst, vilket till stor del kan förklaras med att de har funnits i Kina längre än övriga aktörer. Toyota, Honda och Nissan har också haft en stark tillväxt under senare år. Också Ford har utvecklats, även om försäljningsvolymen 2008 minskade jämfört med året innan. Andelsmässigt har Ford ungefär en tredjedel av GM:s och VW:s volymer. Ingen av de utländska bilproducenterna med tillverkning i Kina har aviserat minskade investeringar i Kina, snarare ökade: exempelvis planerar GM att årligen investera en miljard USD i Kina – dock oklart under hur lång tid.¹⁸

Volvo, som producerar S-40 och S-80 på Fords fabrik i Chongqing, sålde 2008 ca 13 000 bilar, vilket motsvarar åtta procent av den globala försäljningen. Saab, som inte har någon tillverkning i Kina, sålde via Shanghai GM 1200 bilar 2007, främst i Shanghai.

En konkurrensnackdel för västerländska biltillverkare är att import av begagnade bilar är förbjuden. Detta innebär att bl a svenska bilmärken inte har en tillräckligt stor eftermarknad för att bygga upp ett servicenätverk, något som klart minskar värdet på bilen vid försäljning. Fram tills nyligen har det inte heller funnits någon fungerande andrahandsbilmärknad. Endast en tredjedel av alla sålda fordon är begagnade, jämfört med en majoritet i västvärlden. I och med finanskrisen har dock försäljningen av begagnade bilar både underlättats och ökat påtagligt.



Kinas fordonsexport har utvecklats iögonfallande snabbt. Den sammanlagda kinesiska fordonsexporten överstiger faktiskt redan volymmässigt importen (644 000 mot 410 000 år 2008). Samtidigt har importen ett betydligt högre värde än exporten (151 miljoner USD mot 89), vilket innebär att värdet för varje enskilt exporterat fordon från Kina är betydligt lägre än för de fordon man köper in från andra länder.¹⁹

De kinesiska biltillverkarna medger att deras produkter för tillfället inte har den kvalitet som krävs för att framgångsrikt kunna exportera till Europa och Nordamerika, inte minst har deras låga krockssäkerhet väckt uppmärksamhet. Däremot riktas den ökande kinesiska bilexporten främst till områden där kvalitetskrav kan stå tillbaka för billigare pris, så som

¹⁸ China Daily, 2009-03-16.

¹⁹ "China Statistical Yearbook 2008".

Latinamerika, Afrika, delar av Asien och Östeuropa. Exempelvis Chery, som är den största bilexportören i Kina, har satt upp fabriker i Ryssland, Ukraina, Iran, Egypten, Indonesien, Uruguay och Thailand och planerar samtidigt för ytterligare sju etableringar utanför Kina.

Inom en inte alltför avlägsen framtid kan situationen dock vara annorlunda i Europa och Nordamerika. I en större internationell undersökning svarade fyra av fem chefer inom bilindustrin (och dess underleverantörer) att de tror att den kinesiska bilindustrin kommer att växa, samtidigt som över hälften tror att nordamerikanska bilmärken kommer att förlora marknadsandelar. Inom tio år tror de tillfrågade cheferna att kinesiska biltillverkare även kommer att stå för en stor del av bilförsäljningen i USA. Förmodligen är det japanska, men i ännu högre grad koreanska bilar som initialt kommer att utsättas för hårdast konkurrens till följd av den kinesiska expansionen.²⁰

Detta kan sättas i relation till de ofta förekommande uttalandena om att kunskapsnivån i den kinesiska bilindustrin är allt för låg för att kinesiska personbilstillverkare ska kunna utgöra ett allvarligt hot mot avancerade västerländska tillverkare på västerländska marknader.²¹ Kinesiska försök att börja sälja på mer mogna marknader har hittills huvudsakligen misslyckats till följd av oförmåga att uppnå de kvalitetskrav som krävs för att få licenser. Särskilt uppmärksamhet har riktats mot bristande krocksäkerhet. Frågan är dock om inte den globala nedgången tvingar många västerländska bilköpare att överväga minskad kvalitetshänsyn till förmån för lägre pris, vilket skulle kunna gynna kinesiska bilproducenter, förutsatt att de erhåller nödvändiga licenser.²²

Kinesiska biltillverkare har dock ingen internationell erfarenhet eller expertis hur man leder en utländsk biltillverkare med säljkontor i dussintals länder och starka fackföreningar. Kina har heller inga tidigare goda erfarenheter av utländska bilmärkesuppköp. SAIC Motor Corp. förlorade stort på sin 500 miljoner USD-investering i sydkoreanska Ssangyong Motors, som begärde konkursskydd för ett par månader sedan.

Det finns röster i den kinesiska regeringen som varnar för att inhemska biltillverkare inte ännu är tillräckligt starka för att samarbeta med internationella tillverkare. NDRC – det mycket inflytelserika Nationella utvecklings- och reformkommissionen, ibland kallat ”lilla regeringen” och som måste godkänna alla uppköp av utländska företag – har sagt: ”it will be a very big challenge for Chinese companies to stabilize the operations of foreign auto makers and to maintain growth”. NDRC önskar hellre se att de kinesiska fordonstillverkarna köper upp varandra.²³

7.5.4 Joint ventures (JV)

När Kina började öppna sig för omvärlden i slutet av 1970-talet saknade man teknologisk kapacitet för att kunna bygga egna bilar. Därför vände man sig till utländska företag för att tillskansa sig avancerad teknisk kunskap på området, vilket ofta slutade med att kinesiska företag gick in i JV med den icke-kinesiska motparten. JV utvecklades så småningom till ett lagstiftat tvång för utländska tillverkare för att starta produktion i Kina.

²⁰ *Det menar en bilindustrianalytiker på KPMG som kommentar till studien.*
<http://www.kpmg.se/pages/106131.html>

²¹ *Intervju med utländska JV-representanter 2009-03-09.*

²² *Se China Daily, 2009-03-04 & 2009-03-14.*

²³ *Se även kommentar i China Daily, 2009-04-29, där Cherys ordförande, Yin Tongyao, säger på direkt fråga om uppköp av Volvo att man ”avser att bygga eget märke som är starkare än Volvo”.*

Först ut med att starta tillverkning i Kina var Volkswagen, som etablerade ett JV med Shanghai Automotive Industry Corporation (SAIC) – den största kinesiska tillverkaren – år 1984, av många menat som Kinas inträde i den moderna bilindustrin. Samarbetet har haft stora framgångar med den kinesiska versionen av Passat, som i Kina fick namnet Santana. I mitten av 1990-talet följde GM efter, som också skapade ett JV med SAIC. Ford, som också var med i kampen om att skapa ett JV med SAIC, slickade sina sår efter att budet slutligen gått till GM, väntade till början av 2000-talet innan man i stället ingick ett JV med Chang'an. Volvo började, som nämnts, några år senare tillverka S-40 i Fords samriskfabrik i Chongqing.

Volkswagens andel av den kinesiska personbilsmarknaden har, relativt sett, minskat från femtio till arton procent, men i absoluta tal har den ökat och man dominerar fortfarande marknaden i stort.

Det finns tolv stora JV inom den kinesiska personbilsmarknaden, bl a Shanghai VW, Shanghai GM, Dongfeng Nissan, Guangzhou Honda och Chang'an. Eftersom det endast finns ett fåtal stora bitillverkare har en del ingått partnerskap med flera utländska bilmärken, exempelvis SAIC med både VW och GM, och Dongfeng med Nissan, Peugeot-Citroën, Kia och Honda. I dag är nästan alla större globala bilmärken representerade i Kina med egen tillverkning eller sammansättning av sina modeller.

Att ingå ett JV är inte oproblemiskt. Genom att ingå ett JV ger, åtminstone delvis, båda parterna upp kontroll och därmed även möjlighet att fullt ut skydda sina rättigheter. Det är därför rimligt att utgå från att hade inte samriskföretagandet varit påtvingat hade sannolikt endast ett fåtal, om någon, utländsk tillverkare frivilligt ingått i sådant i Kina.

En frågeställning återkommer ständigt i diskussionerna om de kinesiska JV inom bilindustrin, nämligen vilken lojalitet den kinesiska motparten har till konstellationen. De flesta bedömare menar att motivationen för kineserna att ingå JV med utländska företag i grund och botten är önskan att snabbare ta sig fram till en avancerad *kinesisk* bilindustri. När den kinesiska sidan väl fått den kunskap de behöver för att kunna gå vidare på egen hand kommer de att visa liten välvilja mot gamla partners. Detta har också skett vid ett flertal tillfällen under senare år då den kinesiska partnern anklagats för att ha kopierat stora delar av den modell som det icke-kinesiska företaget påbörjat tillverkning av i Kina.²⁴

Ett uppmärksammat exempel på detta hämtat från fordonsindustrin, och med svensk anknytning, är Volvo Trucks samarbete med China National Heavy Truck Corporation (CNHTC). För att få till stånd ett samarbete på den kinesiska marknaden gjorde Volvo stora åtaganden om tekniköverföring, kapital och produktionskapacitet. Man misslyckades dock att få ned produktionskostnaden på lastbilarna, och dessutom gjorde ny reglering det illegalt att köra fullastade Volvo-lastbilar på kinesiska vägar, varpå Volvo drog sig ur JV-samarbetet. CNHTC tog dock, med hjälp av de verktyg Volvo skänkt, fram en egen variant av Volvolastbilen som precis uppfyllde kraven i den nya regleringen. Lastbilen, som fick namnet Ho Wo och marknadsfördes som "utvecklad, designad och tillverkad av Volvo" blev en bästsäljare. Från att ha varit en av Volvos största marknader minskade Asien från

²⁴ *Det argumenteras bland annat i en uppsats: Niklas Nordström, "Kinas bilindustri ur ett joint venture-perspektiv", Uppsats i Ekonomisk Historia vid Lunds universitet (2008). Samma fenomen har också nyligen uppmärksamrats i svensk media, se GP, 2009-03-15.*

17 600 sålda lastbilar 2005 till 7 500 år 2006, mycket till följd av att kinesiska lastbilar, däribland Ho Wo, konkurrerat ut Volvo genom att sälja billiga kopior.²⁵

7.6 Politik

7.6.1 Tidig "pelarindustri"

Kinas bilindustri har alltid omgärdats av omfattande politiskt intresse och inblandning. I början av 1990-talet pekade regeringen ut den som en "pelarindustri" som skulle fungera som draglok för Kinas industrialisering. De spinoff-effekter bilindustrin har genom infrastruktursatsningar, underleverantörer, etc. angavs som orsak till att den kunde få stora effekter för hela det kinesiska samhällets utveckling. Tillsammans med byggindustrin pekades bilindustrin ut som de två viktigaste pelarindustrierna för landet – vilket har gett dem en särskilt gynnad position. Det innebär också, å andra sidan, att bilindustrin är föremål för särskild uppmärksamhet från den kinesiska centralmaktens sida.

7.6.2 Teknologioverföring

För att kunna genomgå den omvandling som krävs för att från årligen producera elva bilar, som var fallet 1963, till att i dagsläget producera flera miljoner har Kina på relativt kort tid varit tvunget att tillskansa sig teknologi för bilproduktion av masskaraktär. Vägen som stakades ut skulle gå genom utländska tillverkare. Tanken bakom de JV som skapats med utländska bolag är att de ska baseras på tesen "marknad mot teknik". Med VW och dess framgångar utländska bilproducenter lockas till Kina mot tillgång till en snabbt växande marknad. I gengäld skulle de bidra med teknologisk kunskap till de kinesiska företagen.

Som framgått har man också i hög grad lyckats förmå utländska biltillverkare att etablera tillverkning i Kina. Men i vilken utsträckning de kinesiska ambitionerna om avancerad teknologioverföring lyckats är svårare att avgöra. De utländska bilproducenterna är väl medvetna om riskerna för kopiering, vilket medför att de i de flesta fall försöker undvika direkt tekniköverföring till den kinesiska motparten. Bland annat har många biltillverkare producerat särskilda kinesiska teknologiplattformar utifrån äldre bilmodeller, för att på så sätt undvika kopiering av de senast utvecklade modellerna.

De modeller som kinesiska sidan uppenbarligen kopierat och startat egen tillverkning kring betraktas av utländska bedömare som lågkvalitativa, vilket främst avser att kopieringen inte når "på djupet" av teknologin utan är enbart en kopiering av artefakterna i sig men utan att till fullo inse deras betydelse och funktioner. Vissa röster vill t.o.m. mena att en av de största riskerna inte är kopieringen i sig utan att den görs på så undermåligt sätt att det riskerar att påverka den utländska aktörens varumärke negativt.

Lagstiftningen kring JV har även lett till etablering av en hel del underleverantörer till bilindustrin, lockade av tillgång till den kinesiska bilindustrin och billig arbetskraft. Genom dessa har troligen betydande tekniköverföring ägt rum, även om det inte går att leda i bevis.

Kina bedriver också egen FoU. I princip förefaller det kinesiska FoU-systemet inom fordonsindustrin påminna om det svenska med statliga medel och ansökningsförfarande. Till detta kommer även regionala medel som örönmärks för att stötta tillverkare inom regionen. Det förefaller dock som att endast statliga biltillverkare kan få del av statliga FoU-

²⁵ Åsa Käfling, "The Chinese Volvo- Sino Foreign Joint Ventures and Perceived Performance", diss. Linköpings universitet (2009).

medel. I dagsläget är sannolikt FoU kring nya drivmedel det mest prioriterade området. Som vi återkommer till har det kinesiska stimulanspaketet för att motverka den globala finanskrisen även inlag med bäring på FoU-systemet inom bilindustrin.

7.6.3 Handelsfrågor

År 1994 brukar pekats ut som en vattendelare för kinesisk bilindustripolitik. Det året lade den kinesiska regeringen fram sitt första industripolitiska program för bilindustrin. För att skydda de inhemska tillverkarna, inklusive JV med utländska företag, fastslog man bl.a. höga importtullar på bilar; 180-220 procent, samt fortsatte att begränsa utländskt ägarskap i JV till maximalt 50 procent. Det var också nu som man först fastslog att 40 procent av bilens tillverkningsvärde måste utföras genom inhemsk tillverkning.

Efter att Kina gick med i WTO år 2001 tvingades landet att avreglera handelspolitiken, så även inom bil- och fordonssektorn. Det innebar att de höga kinesiska importtullarna för hela bilar skulle reduceras till 25 procent senast halvårsskiftet 2006. Samtidigt skulle importkvoter för bilar årligen öka med 15 procent tills de helt togs bort 2005. Samma år skulle alltså alla importlicenser vara utfasade. EU förhandlade även fram att utländska företag skulle kunna äga en majoritet i de JV med relation till bilindustrin, från att tidigare maximalt kunnat inneha hälften. Idag direktimporteras endast drygt fyra procent av alla bilar, en andel som successivt minskat, trots de allt lägre tullarna.

Vad gäller importtullar för bildelar skulle de minska från 35 till 10 procent fram till halvårsskiftet 2006. I april 2005 implementerade Kina dock "Administrative Measures for the Import of Automobile Components fulfilling the Characteristics of a whole Vehicle". Dessa regler liknar de som antogs på nittiotalet och innebär att minst 40 procent av en bils komponenter måste vara tillverkade i Kina för att inte de importerade komponenterna ska omfattas av den högre tullsatsen för färdigmonterade bilar. Denna regel är inte WTO-förenlig och Kina fälldes i WTO:s skiljedomstol i mars 2008. Trots det fortsätter Kina att tillämpa förordningen.

Ofta accepterar inte heller kinesiska myndigheter att företaget själv väljer vilka 40 procent som ska produceras inom Kina. Bilproducenterna blir istället tillsagda vilka delar, nästan alltid tekniskt avancerade, de ska tillverka för att lokala leverantörer ska kunna lära sig tekniken. Detta har medfört att biltillverkare inte längre kan importera bildelar i den utsträckning de önskat för att sedan sätta samman bilen i Kina.

Ytterligare ett problem för utländska biltillverkare är den kinesiska standarden Compulsory Certification System (CCC). Denna standard är snarlik, ofta identisk, med 1958 UN/ECE Agreement som används i stora delar av världen, och innebär ett stort merarbete vad gäller både tid och kostnader p.g.a. att samtliga tester måste göras om i Kina och fabriker i Europa inspekteras av kinesiska inspektörer. Detta är ett tydligt exempel på ett icke-tariffärt handelshinder, en reglering som inte ökar säkerheten, men däremot kraftigt fördyrar och försvårar import av bilar. Denna standard skyddar visserligen den egna industrin nationellt, men riskerar samtidigt att minska Kinas egen konkurrenskraft internationellt.

7.6.4 Krispaket

I regeringens stimulanspaket på 4 000 miljarder CNY (ca 4 700 miljarder SEK), som lades fram i november 2008, ingick ett åtgärdsprogram för bilindustrin. Detta inkluderar exportrabatter, bidrag till FoU, halverad skatt till fem procent på köp av bilar med motorer mindre än 1,6 liter, etc. Skatten på köp av fordon med låga utsläpp kommer att sänkas ytterligare i år. Fem miljarder RMB kommer att användas för att subventionera bönders köp av små

last- och personbilar, med 10 procents rabatt på bilar och 13 procents rabatt på motorcyklar. Tio miljarder RMB kommer att ges till FoU och "national champions". FoU-delen kommer att användas till främst forskning om alternativa drivmedel, men även till forskning om motorer, växellådor, styrsystem, bromssystem och bakaxlar.

I mitten av februari i år antog regeringen vidare en plan för bil- och fordonsmarknaden (Programme for reorganization and stimulation of automotive industry). Den gäller 2009-2011 och vägleds av fyra principer:²⁶

- Ökad nationell konsumtion. Siktet för 2009 är 10 miljoner, vilket ska ökas med 10 procent årligen, fram till 2011.
- Fortsatt omstrukturering av industri; färre men större tillverkare. Man siktar på att varje större märke ska kunna tillverka minst 2 miljoner fordon per år.
- Högre innovativitet - här nämns särskilt nya drivmedel.
- Uppgradering av hela industrin, vilket i första hand verkar avse att förbättra eftermarknaden.

Några andra axplock från programmet är att öka andel nationellt tillverkade fordon, ökad nationell andel av FoU, bättre kunskap om reservdelar, ökad export (inga summor eller volymer nämns, utan verkar avse så mycket som möjligt) och en modern reparationsindustri.

7.6.5 Ett skifte mot "grönt"?

En fördel av att vara ett land som industrialiserats sent är att det kan implementera senare teknologigenerationer med en gång. En sådan trend kan också märkas inom miljöteknikområdet med bäring på fordon. För att vara utvecklingsland har exempelvis Kina redan en stor andel elbilar och el-mopeder på vägarna. Kina har dessutom antagit en plan som syftar till att inom tre år vara en av världens ledande producenter av hybrid- och elbilar (och bussar). Från att ha producerat strax över 2 100 hybrid- och elbilar (inklusive bussar) år 2008 är siktet inställt på att utöka till en halv miljon fordon år 2011 – dubbelt så många som i Nordamerika. Det skulle motsvara ca fem procent av den kinesiska bilproduktionen samma år. (Intresset för alternativa drivmedel förstärks av att Kina vill minska sitt beroende av utländsk oljeimport.)

Vid bilmässan i Shanghai 2009 visade flera kinesiska bilmärken (Chery, BYD, Great Wall, Dongfen och Chang'an) nya el- och hybridbilar. Viktigast är sannolikt BYD som, efter att före mer etablerade bilproducenter, ha lanserat en ny elbil som går längre per laddning, och kostar mindre än någon annan bil på marknaden. Flera av dessa tillverkare uppger också att "gröna" bilar är en viktig del av framtida exportstrategier, där ett fördelaktigt slutpris jämfört med västerländska tillverkare är en komponent.

Ett skifte mot grönare fordonspark gynnas också av att nästan alla bilresor i Kina är inom urbana områden; ännu så länge sker endast ett mindre antal bilresor över landet. Taxiföretag och lokala myndigheter i 13 större städer som köper el- eller hybridbilar får dessutom betydande bidrag, upp till 8 800 USD.

En nyss genomförd incitamentsreform innebär att konsumtionskatten för bilar med motorer mindre än en liter sänkts från tre till en procent. Syftet med denna reform är att öka

²⁶ Har översatts från kinesiska utifrån information hämtad från flera sidor på Xinhuas hemsida relaterade till programmet: xinhuanet.com/auto.

bränsleeffektiviteten och förbättra luftkvaliteten. Man har även belagt stora bilar med motorer över tre liter med högre konsumentskatt, tjugo procent istället för tio. Detta sker dock knappast med en renodlad önskan att förbättra klimatet, utan är även ett uttryck för en strävan att skydda kinesiska tillverkare som praktiskt taget har monopol på bilar med små motorer medan så gott som alla bilar med stora motorer importeras. Importen av bilar med motorer större än 3 liter har fallit med 47 procent sedan den högre skatten infördes, vilket dock till viss del även kan tillskrivas den globala finanskrisen.

Det ska också nämnas att Kina även satsar stort på att bygga ut lokaltrafiken i landet. Det redan tidigare omfattande programmet för spårbunden kollektivtrafik såväl mellan städerna (tåg) som inom städerna (tunnelbana) fick ytterligare tillskott av medel i anslutning till det kinesiska stimulanspaketet nyligen. Vilka effekter detta kommer att få för den framtida kinesiska bilmarknaden är oklart, men man kan tänka sig en allmänt dämpad efterfrågeökning till följd av förbättrade kollektiva transporter.

Över lag har Kina för avsikt, inte minst inom transportsektorn, att hålla en betydligt högre miljöprofil än vad fallet varit hittills. Ovanstående ska därför ses som några exempel på vad man avser göra när det gäller reformer som har betydelse för personbilsutvecklingen. Ett ytterligare exempel är de infartstullar som många kinesiska städer redan har och som diskuteras i flera andra.

7.7 Slutresonemang

7.7.1 Kina som marknad

Kina är just nu världens största personbilsmarknad efter att i inledningen av år 2009 passerat USA. Gynnsamma subventioner har medfört att den kinesiska personbilsmarknaden för tillfället också är den enda större globala marknaden som växer. Man kan fastslå att med en fortsatt långsiktigt gynnsam ekonomisk utveckling – vilket allt pekar på – är marknadspotentialen för personbilar i Kina mycket stor, för att inte säga enorm.

Vad som är viktigt att inse är att med växande privatbilism i länder såsom t.ex. Kina, men också i andra så kallade BRIC-länder, kommer den globala bilmarknaden att förändras under de närmaste årtiondena; segmenten av billigare och mindre bilar kommer med största sannolikhet att andelsmässigt öka på bekostnad av större och kvalitativt ”bättre” bilar.

Samtidigt som tillväxten av mindre personbilar kommer att vara markant finns det inget som talar för att – i absoluta mått – de lyxigare klasserna skulle minska i absolut omfattning på den kinesiska marknaden. Tvärtom förväntas tillväxten även här vara gynnsam under överskådlig tid.

Kina kan vidare mycket väl vara det första verkliga genombrottslandet för alternativa drivmedel. Att den absoluta majoriteten av bilköpare i Kina är förstagångsköpare innebär att majoriteten av konsumenter saknar starka band till bensinmotorer. Transportstrukturen med många resor inom städerna och få utanför dessa gynnar också en övergång till andra drivmedel än bensin.

7.7.2 Kina som producent

I år förväntas Kina passera Japan och bli världens största bilproducent med en produktion på ungefär 10 miljoner.

Som framgått vid flera tillfällen i rapporten är den kinesiska bilproduktionen ett område som omgärdas av betydande intresse från centralregeringen. Den utsågs tidigt till en ”pe-larindustri” som skulle leda Kina mot ökad industrialisering.

Tre begrepp som kan sägas sammanfatta en kinesiska den politiska linjen för bilindustrin just nu är (utan prioritetsordning): kapacitetsuppbyggnad, konsolidering och strävan efter alternativa drivmedel.

7.7.3 Är Kina ett nytt Japan/Korea?

Det finns ett antal bedömare som menar att Kinas kunskapsnivå i dagsläget är för låg för att kunna bli en allvarlig konkurrent på den globala personbilsmarknaden under överskådlig framtid. Sedan Japans och Koreas genombrott på den internationella marknaden har teknologinnehållet i moderna bilar utvecklats så mycket att det är betydligt svårare i dag att komma ikapp detta teknologigap, vilket skulle försvåra för länder som Kina att komma ikapp.

Vi vill mena att sådana bedömningar underskattar kraften i den kinesiska utvecklingen – vilket kan visa sig vara ett ödesdigert misstag för många västerländska tillverkare. Kina är en diktatur, med en stor andel statlig tillverkningsföretag inom den gynnade bilindustrin och som också har tillskansat sig en position som ett av världens mäktigaste länder. Detta gör att man från centralt håll i Peking kan mer eller mindre diktera hur framtiden inom området ska se ut, och tillverkarna måste följa efter. Det är svårt att argumentera för att detta inte skulle få globala konsekvenser även på kort sikt.

Däremot så kommer det kinesiska exportgenombrottet att ske – eller får sägas ha redan skett – inom de lågkvalitativa segmenten och dessutom i länder där aspekter som säkerhet o.d. inte har lika hög prioritet för konsumenterna som på de marknader exempelvis svenska tillverkare verkar på. Men på sikt är de ofrånkomligt att framgångar även kommer att ske inom andra marknadssegment där man skulle vara direkta konkurrenter till västerländska biltillverkare på västerländska marknader. En viktig väg för kinesiska biltillverkare att få internationellt genomslag är genom el- och hybridbilar - områden där man nu genomför stora satsningar i Kina.

Det finns givetvis hinder, vid sidan av att kunskapsnivån i dagsläget är låg, som motverkar att den kinesiska bilindustrin får genombrott på kort sikt. Ett betydande dilemma i det kinesiska samhället i stort är att innovationsförmågan är låg. Det skapar svårigheter för kinesisk industri att vara på framkant i teknikutveckling. Ett annat dilemma är spretigheten när det gäller vilka marknadssegment man siktar på. I princip tillverkar kinesiska bilföretag i samtliga segment, i hela skalan. Detta särskiljer också Kina från Japan och Sydkorea. Detta kan även jämföras med indiska Tatas nanobil, som kommer att bli billigaste bilen alla kategorier.

Men frågan sammantaget är ändå inte om de kinesiska biltillverkarna kommer bli direkta konkurrenter till märken som SAAB och Volvo, utan när. Svaret kan mycket väl vara: tidigare än vi misstänkte.

7.8 Några konsekvenser för svenskt vidkommande

7.8.1 Marknad

Kina är redan en av de snabbaste växande bilmarknaderna – sannolikt den allra snabbaste – i världen. Det är också sedan januari 2009 den största. Inget pekar på att marknaden skulle minska i betydelsen under överskådlig tid.

Något som kan vara bra att hålla i minnet beträffande Kina är att saker tenderar att ta längre tid än förutspått. Kina är fortfarande en reglerad marknad och även om den hela tiden öppnas mer och mer för omvärlden så finns fortfarande handelshinder kvar. Den politiska strukturen visar heller inga ansatser till att vilja minska sitt intresse för den kinesiska bilmarknaden, snarare tvärtom. Att tro att den skulle inom överskådlig tid bli en normal marknad utifrån ett europeiskt perspektiv vore naivt.

Det är viktigt att inse att den kinesiska konsumentens önskemål till viss del skiljer sig från den västerländska. Ett exempel på detta är att man gärna har en lyxig bil – vilket gärna ska synas, men inte bryr sig så mycket om prestanda, eftersom vägarna i städerna lider av trafikstockning, och vägarna på landsbygden ofta är i dåligt skick. En annan trend som en biltillverkare bör ta hänsyn till är effekten av ett-barnspolitiken, dvs. att behovet av större bilar är mindre. Att satsa resurser på en grundlig marknadsundersökning för hitta det rätta segment i Kina skulle därför kunna visa sig vara mycket lönsamt. Dessutom kan man, med tanke på den jungfruliga bilmarknad Kina fortfarande är, förändra varumärkets profil för att anpassa sig till kinesiska konsumenters önskemål.

Det är också viktigt att komma ihåg att Kina inte är en enhetlig marknad. Till att börja med är Kina inte som EU eller USA, och norra Kina är inte detsamma som södra Kina.

Oavsett hur man hanterar dessa frågor är det av central vikt att vara långsiktig på den kinesiska marknaden och inse att den följer till stora delar andra förutsättningar jämfört med den europeiska och nordamerikanska. Det innebär även att långsiktiga personliga kontakter inåt det kinesiska systemet inte kan underskattas.

Som framgått är det i segmentet mindre personbilar som den kinesiska marknaden kommer att växa i första hand i framtiden. Det innebär dock inte att de segment som svensk bilindustri riktat in sig på kommer att minska i omfattning, utan tvärtom öka. Medan bilproducerande länder som Tyskland klarar sig bättre på den kinesiska marknaden jämfört med sin världsandel (18,9 procent jämfört med 14,8 procent) har Sverige stor potential eftersom man hittills klarat sig sämre (0,7 procent jämfört med 2,3 procent). Varför skulle exempelvis inte Volvo personvagnar kunna sälja lika många bilar inom en tioårsperiod i Kina som man i dagsläget gör i USA. Det skulle i sådana fall innebära en tiofaldig ökning jämfört med dagsläget.

Det finns möjligen en risk för biltillverkare av ”premium brands” att värderingarna på den kinesiska marknaden kommer att förskjutas. I Thailand har försäljningen av ”premium brands” minskat trots att välståndet stadigt har ökat. Detta tillskrivs en förändring i värderingar från ett behov av ”show-off” till en önskan att, exempelvis, ha tillgång till både en bra bil och en ny lägenhet.

7.8.2 Tillverkning

Det finns visserligen risker med tillverkning i Kina, främst genom svagt upprätthållande av IPR-rättigheter, lokal protektionism och egna standarder, men samtidigt finns många affärsmöjligheter för svenska företag i bilbranschen. Kinas inträde i WTO innebar en kraftig förbättring för utländska biltillverkare, främst genom lägre tullar. Regeringens stora satsning på bilindustrin är också möjligheter som bör tas tillvara på av svensk fordonsindustri. T ex har, på bara några få år, importen av bildelar fördubblats, enligt en rapport från Exportrådet.

Sannolikt är det ändå inte på teknologiområdet som kineserna har sina största kompetensbrister, särskilt inte när det gäller att kunna göra inbrytningar på västerländska marknader. Snarare saknar man förmåga att hantera mogna marknader, såsom bilmarknaden, i dessa länder.

En prioritet för svenska myndigheter för att underlätta för svensk bilindustri kommer främst att handla om att eliminera "local content"-kravet på biltillverkning, få Kina att erkänna 1958 UN/ECE Agreement-standarderna, ställa högre miljökrav, samt tillåta import av begagnade bilar.

7.9 Slutord

Den kinesiska personbilsmarknaden är redan i dagsläget enorm och kommer att växa kraftigt under kommande år. Samtidigt är det en marknad som omgärdas av fler restriktioner än vad som är normalfallet globalt. Så kommer det att förbli under överskådlig framtid. Kinesiska marknaden är inte heller så enhetlig som utomstående betraktare ibland tycks föreställa sig. Sammantaget kräver detta att satsningar på kinesiska personbilsmarknaden måste vara långsiktiga och oerhört genomtänkta. I princip kan utländska biltillverkare som vill vara aktörer på den kinesiska marknaden agera på fyra olika sätt:

- Inte ha tillverkning på plats, utan istället direktimportera bilar för den kinesiska marknaden. Detta är dock svårt då de höga kinesiska importtullarna gör att bilen får ett mycket ofördelaktigt prisläge för den kinesiske konsumenten.
- Tillverka samma bilar på plats i Kina som tillverkas i övriga världen, men tillsammans med kinesisk JV-partner. I så fall är risken överhängande för kinesisk kopiering av teknologiplattformar.
- I Kina enbart tillverka äldre, men anpassade och utvecklade teknologiska plattformar i samarbete med kinesisk JV. Kopiering blir då inte ett lika allvarligt problem. Det negativa är att man ser den kinesiske konsumenten som mindre medveten jämfört med europeiska och nordamerikanska kunder, vilket kan skapa långsiktiga imageproblem.
- Skapa helt nya bilmärken och modeller tillsammans med kinesisk JV-partner. Dessa skulle då anknyta till den utländska aktören och därigenom kunna ta del av företagets prestige. En hel del talar för att det är denna modell kinesiska regeringen kommer att sträva mot i framtiden. Ett dilemma är att för den utländska tillverkaren kan man inte presentera ett globalt sammanhållet varumärke.

Tillväxtanalys, myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser, är en gränsöverskridande organisation med 60 anställda. Huvudkontoret ligger i Östersund och vi har verksamhet i Stockholm, Bryssel, New Delhi, Peking, San Francisco, Tokyo och Washington.

Tillväxtanalys ansvarar för tillväxtpolitiska utvärderingar, analyser och internationellt kontaktskapande och därigenom medverkar vi till:

- stärkt svensk konkurrenskraft och skapande av förutsättningar för fler jobb i fler och växande företag
- utvecklingskraft i alla delar av landet med stärkt lokal och regional konkurrenskraft, hållbar tillväxt och hållbar regional utveckling

Utgångspunkten är att forma en politik där tillväxt och hållbar utveckling går hand i hand. Huvuduppdraget preciseras i instruktionen och i regleringsbrevet. Där framgår bland annat att myndigheten ska:

- arbeta med omvärldsbevakning och policyspaning och sprida kunskap om trender och tillväxtpolitik
- genomföra analyser och utvärderingar som bidrar till att riva tillväxthinder
- göra systemutvärderingar som underlättar prioritering och effektivisering av tillväxtpolitikens inriktning och utformning
- svara för produktion, utveckling och spridning av officiell statistik, fakta från databaser och tillgänglighetsanalyser
- tillhandahålla globala mötesplatser och främja internationellt kontaktskapande inom tillväxtpolitiken

Svar Direkt:

Rapporten "Stöd till inhemsk fordonsindustri i Sveriges konkurrentländer" ingår i serien Svar Direkt. Här redovisar Tillväxtanalys de uppdrag myndigheten får i dialog med våra uppdragsgivare och som ska redovisas med kort varsel.

Övriga serier:

Rapportserien – Tillväxtanalys huvudsakliga kanal för publikationer.

Statistikserien – löpande statistikproduktion.

Working paper/PM – metodresonemang, delrapporter och underlagsrapporter är exempel på publikationer i serien.