

BILEN kom, sågs och segrade ihjäl sig

Nittonhundratalet var bilens århundrade. Ingen annan produkt fångade så till den grad människors fantasier och vardag. Bilen erövrade världen i ett segertåg som får Alexander den Stores krigarbedrifter att blekna. I början av seklet fanns det tjugofemtusen bilar på gatorna. När första världskriget bröt ut 1914 rullade redan femhundra tusen fram på kullersten och trampad jord. När det andra världskriget slutade spydde femtio miljoner fyrhjulingar ut avgaser och smuts. Strax innan oljekrisen 1974 fanns det trehundra miljoner spridda över världen och i storstäderna stod de redan fast i långa köer. Men det stoppade inte monstrets framfart. År 2007 var de till sist niohundra miljoner och Moder Jords luftrör på väg att förstöras. Bilen har besegrat sig själv på exakt hundra år.

I dag står bilindustrin inför sin första världsomfattande strukturella kris. Strukturell, inte konjunkturell. De senare har drabbat branschen många gånger, med fallande försäljning och lägre vinster under ett par kvartal. Nu handlar det om en strukturell kris där hela branschens framtida inriktning står på spel. Personbilen kan inte längre lösa den moderna stadsmänniskans transportbehov.

Drömmen om den individuella friheten bakom ratten har för många blivit en två-tre timmar lång daglig mardröm i ringlande köer med snigelfart. Redan syns det problemet i skillnaden i biltäthet mellan storstäder och mindre orter och ren landsbygd. I **tabell 1** ser du hur många bilar det går per tusen innevånare i olika delar av världen. I de äldre industriländerna är det uppenbart att bilens erövring av marknaden nått ett maximum.

I Stockholm och Göteborg är biltätheten lägre än i mindre städer och på landsbygden. Samma mönster går igen i alla större europeiska städer. I de finare innerstadskvarteren är biltätheten lägre än i de vitt utspridda förorterna. Ett resultat i exempelvis Frankrike är att det nu är fler arbetare som äger en bil än de högre tjänstemännen.

När vi tittar på branschen tänker vi oss några få jättar som producerar miljontals fordon och som tillsammans kontrollerar marknaden. Det märkliga med bilindustrin, trots dess ålder, är att den är relativt utspridd och att ingen dominerar marknaden. Tillverkare av mobiltelefoni eller personliga datorer som är unga industrier är mer koncentrerade än bilindustrin, vilket kan tyckas märkligt. Men priset på bilar, till skillnad från elektronikprodukter, har alltid kunnat anpassas uppåt genom modellbyten, lockande finesser och spel på mångas behov av sociala statussymboler.

I **tabell 2** kan du se att de stora jättarna som GM, Toyota och resten av de för oss alla kända märkena tillsammans kontrollerar en relativt liten del av världsmarknaden.

Under den tioårsperiod som tabell 2 visar ser vi att de nio jättarnas andel av världspröduktionen bara ökat från 71,9 procent till 74 procent, det vill säga att industrin helt saknat en tendens till koncentration och större enheter under decenniet och Toyota, nu störst av alla, står bara för 13,2 procent av marknaden. De resterande 26 procenten av världspröduktionen är utspridd på ett mycket stort antal producenter. Det gäller speciellt på den kinesiska marknaden. Det finns inte mindre än ett hundratal kinesiska bilfabrikanter, nästan alla med mycket små volymer. Likt i bilens barndom i Europa, då varje land producerade märken som ingen ens längre minns, kommer nästan alla av dem att försvinna. Men i toppen av Kinas bilindustri finns tretton företag med årsvolymer på mellan 100 000 och 700 000. De flesta kommer att slås ut eller slås samman och ur processen kan ett par kinesiska jättar födas som om några år kan ta upp konkurrensen med de riktigt stora på världsmarknaden.

Världspressen har inte missat att den kinesiska marknaden de första tre månaderna i år seglat upp på första plats, med fler sålda bilar än i USA. Det beror naturligtvis mer på den djupa krisen i USA och Europa, med sjunkande försäljning på upp till femtio procent för vissa märken, än på en säljexplosion i Kina. Krisen drabbar också Kina, men försäljningen av bilar ökade ändå med fem procent mellan mars 2008 och mars 2009, dock att jämföra med 22 procent 2007.

En kombination av mättade marknader i väst och snabb ekonomisk expansion i Asien har på kort tid förflyttat bilproduktionens centra, från Europa och USA till Japan, Sydkorea, Kina och snart också Indien. Trots den enorma överproduktionen och det låga kapacitetsutnyttjandet i världen i sin helhet försöker ändå alla större bilproducenter att bygga nya fabriker i framför allt Kina. Det gäller att vara med och slåss om de få marknader som ännu växer snabbt. Själva storleken på Kinas befolkning borgar för miljontals potentiella kunder.

Tabell 1:

Land/år	USA	Tyskland	Frankrike	Sverige	Japan	Kina	Indien
2007	824	604	598	466	594	28	13
1985	708	450	446	380	375	3	3

Tabell 2: Produktion och andelar av världsmarknaden 1998 och 2007

		Toyota	GM	VW	Ford	Honda	PSA	Nissan	Fiat	Renault
Produktion i miljoner bilar.	1998	5,21	7,58	4,81	6,55	2,33	2,25	2,62	2,70	2,28
	2007	9,50	9,35	6,27	6,25	3,91	3,46	3,43	2,68	2,67
Marknadsandelar i procent.	1998	9,8	14,3	9,1	12,4	4,4	4,2	4,9	5,1	4,3
	2007	13,2	13,0	8,7	8,7	5,4	4,8	4,8	3,7	3,7

Tabell 3:

Region	Producerade bilar 2007 (i tusental)	Ökning sedan 1997 (%)	Andel av världsproduktion (%)
Världen	73 152	+37,7	100
Asien	29 631	+68,8	40,5
Japan	11 596	+5,7	15,8
Kina	8 882	+462,3	12,1
Västeuropa	16 921	+4,6	23,0
Tyskland	6 213	+23,7	8,4
Frankrike	3 016	+16,9	4,1
Alena*	15 454	-1,9	21,0
USA	10 781	-11,1	14,7
Latinamerika	3 515	+39,7	4,8
Ex-östeuropa	3 063	+175,0	4,2
Ex-USSR	1 254	+80,5	3,0

* Alena= USA, Kanada och Mexiko

“Det märkliga med bilindustrin, trots dess ålder, är att den är relativt utspridd och att ingen dominerar marknaden.”

I tabell 3 kan vi se hur bilproduktionen fördelas över världen.

Trenden är övertydlig. I Västeuropa koncentreras produktionen allt mer till Tyskland och Frankrike samtidigt som produktionen ökat med knappa 4,6 procent under tioårsperioden. I handelsblocket Alena (USA, Kanada och Mexiko) och framför allt i USA har antalet producerade bilar faktiskt minskat under perioden, vilket visar bakgrunden till att GM, Ford och Chrysler knappt håller sig flytande. Samtidigt har produktionen i Asien ökat med nästan sjuttio procent under decenniet och regionen står nu för fyrtio procent av hela världsproduktionen.

Finanskraschen och den pågående recessionen skakar om bilbranschen ordentligt.

– Det är när tidvattnet drar sig tillbaka som man ser vilka som badar nakna, sade den amerikanska finansgurun Warren Buffet om bankerna. Samma sak gäller för bilkoncernerna. Och där står de. GM, Ford, och Chrysler utan badbrallor

och lilla Volvo och Saab som inte kan annat än hoppas på en lycklig skilsmässa från de partners som de så villigt sålde sig till för snart tjugo år sedan. Det verkar nästan otänkbart att GM och Ford ska gå i konkurs och ändå är det en möjlighet som kanske blir verklighet redan innan sommaren, speciellt för GM. Fords ledning påstår att de har tillräckligt med pengar för att rida ut stormen i väntan på nya energisnåla modeller klara till 2011.

Men oavsett hur det går med enskilda tillverkare är det helt klart att inom tre-fyra år kommer flera av de välkända märkena att försvinna i sammanslagningar eller nedläggningar. Den internationella bilmärkenmarknaden klarar inte längre av att absorbera den enorma överproduktion som råder. Delar av industrin kommer helt enkelt att slaktas. Hur den processen ska gestalta sig och vilka som försvinner är det inte möjligt att säga än. Miljoner arbetares framtid står på spel. I USA sysselsätter branschen tillsammans med underleverantörerna och distributionskedjan 3,3 miljoner personer. I Europa är det inte mindre

än tio miljoner arbetare som direkt och indirekt får sin utkomst av bilbranschen.

Vid sidan av fabrikanternas problem med överproduktion växer ett nytt och alltmer skrämmande hot fram mot bilkapitalisternas intressen av allt större produktionsvolym. För en växande grupp av konsumenter fyller inte bilen längre rollen som statussymbol. För andra konsumenter möter den inte längre kraven på funktionalitet. För ännu andra innebär de stagnerande reallönerna att de allt dyrare bilarna hamnar utom räckhåll och ersätts med begagnade.

Bilen som symbol för frihet och framgång har fått sig en knäck. De miljöproblem som bilen orsakar väger allt tyngre i människornas syn på dess roll i samhället. Samtidigt har kostnaderna lett många till att minska bilåkandet. Det är en trend som uppmärksammats i flera europeiska länder. I Frankrike har exempelvis bilåkandet minskat sedan 2005. Knappt trettio procent av bilförsäljningen i Västeuropa är nya bilar och bilparkens medellivslängd har ökat från cirka fem år till åtta år. Kö-

paren av en ny bil är oftast en person strax över femtio år. Bland yngre generationer intar inte bilen längre samma plats i livet. Detta är trender som gäller i våra industrisamhällen där över åttio procent av hushållen har tillgång till bil. I Kina däremot rapporterar branschexperter att bland yngre framgångsrika män är bilen det första och största beviset på social status.

En bilfri framtid? Svaret är självfallet nej. Bilen som ett transportmedel för en eller några personer kommer alltid att behövas. Men bilen som smutsar ned atmosfären och sitter fast i köer har ingen framtid. Hela transportsystemet måste tänkas om. Dagens bensindrivna fyrhjulringar med plats för 4-5 personer används för det mesta av en ensam person och två tredjedelar av allt bilåkande är kortare än tre kilometer.

Nya och friska svar krävs för att dagens destruktiva personbilar ska bli en nyttig och viktig del i ett transportsystem som i första hand riktas in på människornas verkliga behov och naturens behov av skydd. Men det innebär inte att bilen som idé är död.

Så här skrev Göte Kildén på bloggen Kildén & Åsman: ”Inte ens en aldrig så väl utbyggd kollektivtrafik kan ersätta dagens bilism. Vårt land har många stora viddar och där rymmer många glesbygder. Mer än fyra miljoner människor bor utanför de större tätorterna. Det kommer att krävas personliga transportmöjligheter även med de mest kompletta och förstklassiga gemensamma transportsystem. Det finns också miljoner äldre och sjuka som kräver stöd i form av personliga transporter. Mängder med servicefunktioner kräver små eller mellanstora fordon.”

Efter den här genomgången av bilindustrins strukturella och konjunkturella kris kan vi bara utropa:

Kung Bil är död. Leve tronföljaren.