

# **Industripolitik för den svenska fordonsindustrin**

Rapport till Finanspolitiska rådet 2009/3

Rikard Forslid, Stockholms universitet

Karen Helene Ulltveit-Moe, Oslo universitet

# Den svenska fordonsindustrin - basfakta

- 4 stora: Volvo, Scania, Saab (GM), Volvo personvagnar (Ford), (63 000 anställda)
- Totalt omkring 400 företag
- 140 000 anställda (helårsverken, 2007)
- Förädlingsvärde 56 miljarder 2007 (SNI 34)
- Ungefär 2 procent av BNP (SNI 34)
- 14 procent av Sveriges export

# Fordonsindustrins lokalisering 2006

(inkluderar ej alla underleverantörer)

	anställda (2006)	andel
Göteborg	23 730	30,8 %
Stockholm	8 205	10,6 %
Trollhättan	7 251	9,4 %
Skövde	6 342	8,2 %
Blekinge	3 532	4,6 %
Västerås	3 240	4,2 %
Oskarshamn	2 615	3,4 %
Umeå	2 518	3,3 %

källa: Nutek

# Fordonspaketet december 2008

## (proposition 2008/09:95)

- Regeringen kommer att i aktiebolagsform bedriva forsknings- och utvecklingsverksamhet inom fordonsklustret. 3 miljarder kronor.
- Statliga garantier utfärdas för lån upp till 20 miljarder kronor från EIB (Europeiska investeringsbanken) för omställning till grön teknologi. Lånen kräver fullgoda säkerheter och löper på normala marknadsvillkor.
- Statliga undsättningslån (på upp till 5 miljarder kronor) till företag inom fordonsklustret som befinner sig i ekonomiska svårigheter. Löptiden är emellertid kort (6 månader), och fullgoda säkerheter krävs för dessa lån.

# Varför skall staten bedriva industripolitik?

- Marknadsmisslyckande

Exempel:

- Bristande konkurrens
- Externaliteter
  - Negativa: miljöfarliga utsläpp
  - Positiva: teknologiska spillovers (kluster)
- Asymmetrisk information: Finans och kreditkrisen

# Varför skall staten bedriva industripolitik?

- Svar: Vid marknadsmisslyckande

Exempel:

- Bristande konkurrens
- Externaliteter
  - Negativa: miljöfarliga utsläpp
  - Positiva: teknologiska spillovers (kluster)
- Asymmetrisk information: finans och kreditkrisen

Möjligt argument för  
stöd till fordonsindustrin



# Politik för finans- och kreditkrisen

- Korrigera marknadsmisslyckandet direkt!
- Problem: Trots omfattande insatser kvarstår relativt stora problem i kreditmarknaden.

# Varför just fordonsindustrin?

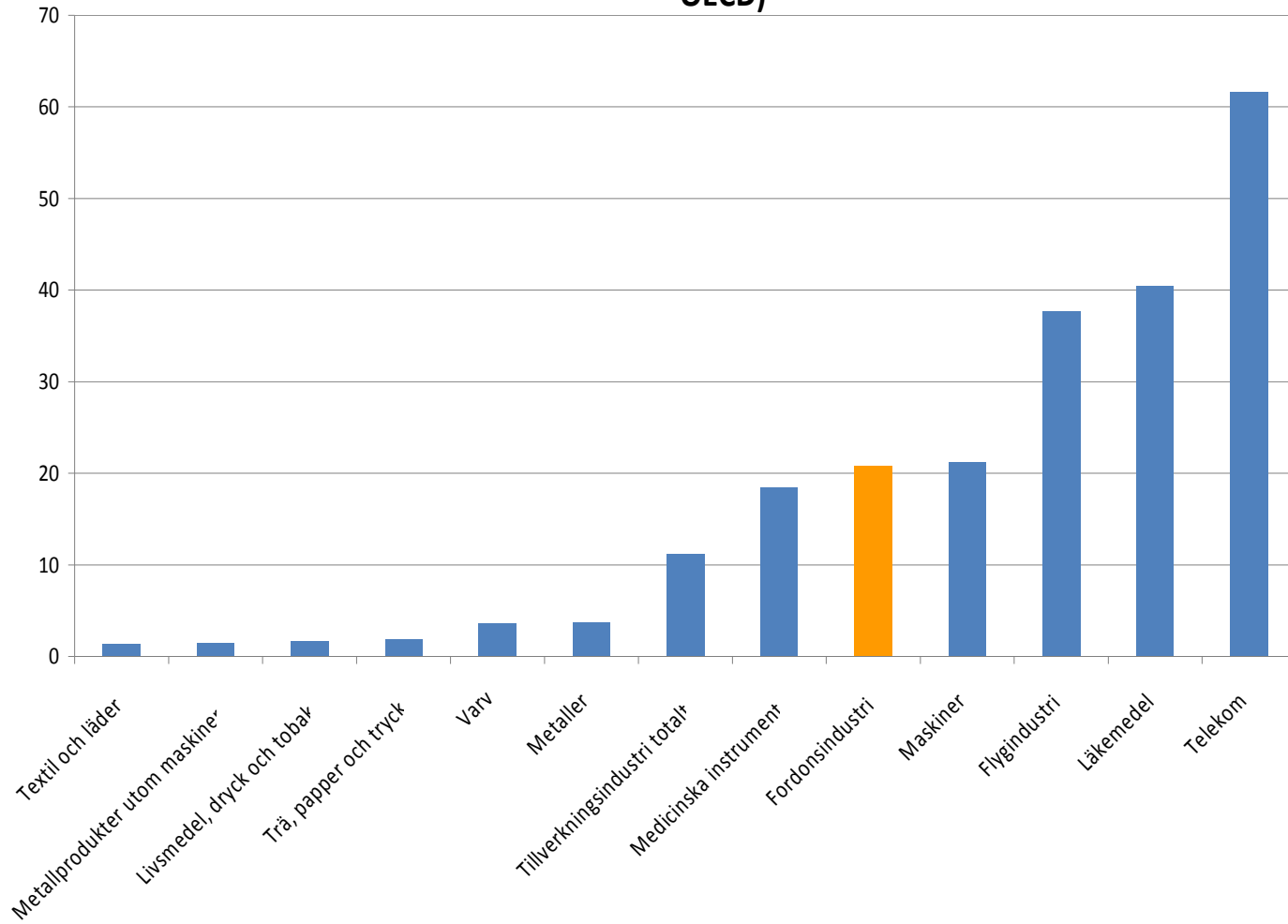
- 1) Stora investeringar – kredit beroende
- 2) Kunderna mycket kreditberoende
- 3) Mycket beroende av handel och därför av handelskrediter



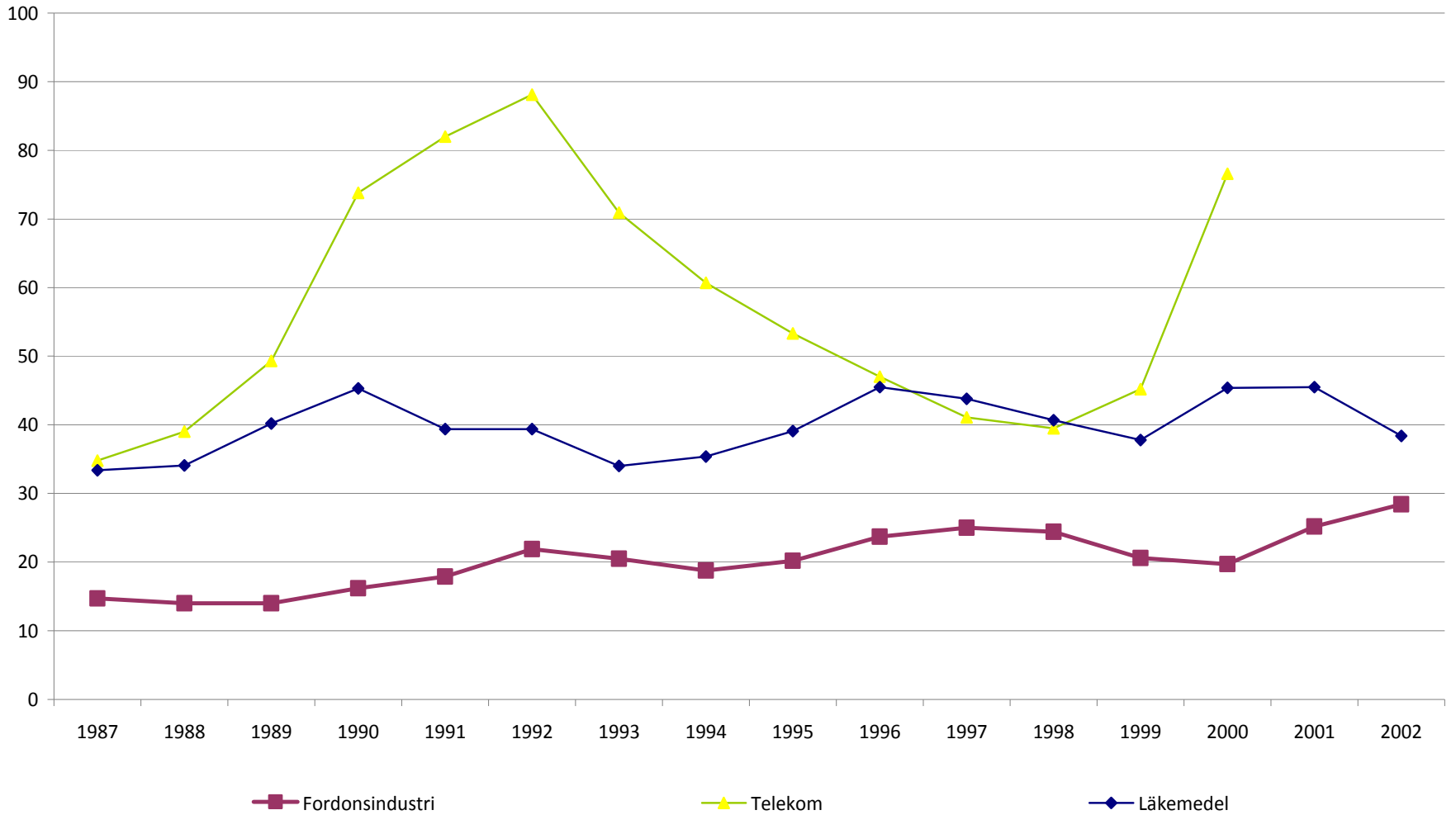
# Riskerar misstaget med varvsstödet att upprepas?

- Vad är bilindustrins framtid i Sverige?
- Hur ligger denna bransch i förhållande till Sveriges förväntade framtida komparativa fördelar?
- Nyckelfaktor: FoU-intensitet

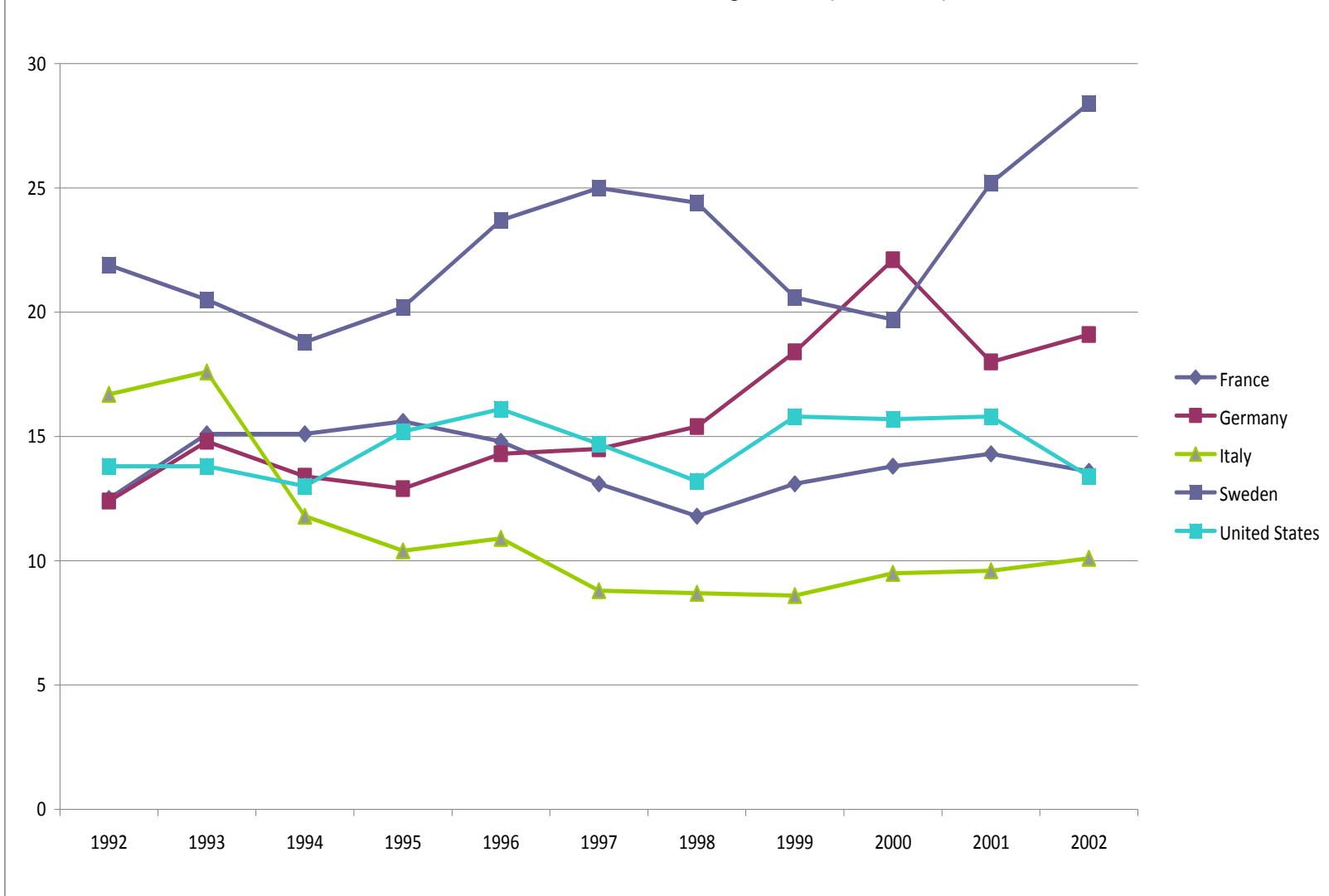
**Figur 1 Genomsnittlig FoU-intensitet i svenska industrisektorer 1990-2000 (Källa: OECD)**



Figur 2 Utveckling av FoU-intensiteten i några branscher (Källa: OECD)



FoU-intensitet i fordonsindustrin i några länder (Källa: OECD)



# Fordonsindustrins FoU-intensitet

- Sammanfattningsvis är svensk fordonsindustri relativt FoU-intensiv, har en snabbt ökande forskningsandel, samt ligger väl till i en internationell jämförelse.
- Står för 30 procent av den varuproducerande industrins FoU-årsverken (egenutförda) i Sverige.
- Högsta andelen offentligt finansierad FoU (12 procent, 2007).

# Industristöd inom EU

- EUs konkurrenslagstiftning riktas speciellt mot vertikal (branschspecifik) industripolitik.
- Nytt direktiv Europeiska Kommissionen, februari 2009:
  - Fordonsindustrin central för Europas välstånd
  - Direkta lån med rabatterad ränta den 17 december 2008 till den 31 december 2010 (används i t ex Frankrike)
  - Ökade skrotningspremier (används i t ex Tyskland)

# Slutsatser och förslag

- Utifrån branschens karakteristika finns inget som motsäger att fordonsindustrin skulle kunna ha en ljus framtid i Sverige.
- Det är emellertid naturligt att de svagaste företagen slås ut i en kraftig lågkonjunktur.

# Slutsatser och förslag

- Fortsatt och vid behov utvidgat stöd till handelskrediter t.ex. genom Svensk Exportkredit.
- Möjligt att mildra villkoren i det svenska fordonspaketet genom att utnyttja möjligheten till rabatterade lån till fordonsindustrin under perioden från den 17 december 2008 till den 31 december 2010.
- I de fall då rekonstruktion verkar vara ett samhällsekonomiskt riktigt alternativ till avveckling, är det klokt att låta verksamheten gå i konkurs innan staten griper in med olika åtgärder.
- Ur ett nationellt perspektiv spelar det roll vem som äger företagen, och om produkterna exporteras. T.ex. en subvention till en utlandsägd fordonstillverkare som exporterar nästan hela sin produktion tenderar att hamna till stor del hos utländska konsumenter och utländska ägare.



# Slutsatser och förslag

- Skrotningspremier ineffektiva i Sverige
- Förskottsbetalning av skatterabatten på förlustavdrag. Istället för att företagen sparar sina förlustavdrag för att kvitta mot framtida vinster skulle de kunna utnyttjas redan nu i lågkonjunkturen. Så länge företagen inte går i konkurs, har detta ingen effekt på staten intertemporala budget. (Har redan godkänts av EU-kommissionen i Norges fall.)