

Winfried Wolf

Den ekonomiska världskrisen och den globala bilindustrins kris

Översättning: *Göran Samuelsson*

Winfried Wolf är tysk politiker och statsvetare. Han har under en period företrätt PDS i förbundsdagen, men bröt med partiet 2004. Både som politiker och forskare har han specialiserat sig på kommunikations- och transportfrågor. Wolf har kritiserat bilsamhället och kraftfullt argumenterat för kollektiva trafiklösningar. Han är idag redaktör för tidskriften *Lunapark*, "tidskrift för kritik av den globala ekonomin".

I denna artikel diskuterar han bildindustrins roll för den ekonomiska krisen. Han menar att den är central samtidigt som han skarpt kritiserar industrins och politikernas ovilja att genomföra radikala transportpolitiska förändringar i folkflertalets intresse.

Historiskt sett har kapitalismen genomgått kriser, som var och en varade åtminstone fem år, ibland ett årtionde. Så var det kring åren 1857, 1873 och 1929. Dessa kriser karaktäriserades i huvudsak av hur de kombinerade en finanskris, en allmän cyklisk kris och en kris i respektive periods mest strategiska bransch. Kring åren 1873 och 1929 gällde detta t ex järnvägsföretag och de finansinstitut de var förbundna med.

Efter andra världskriget verkade börs- och bankkrascher liksom branschkriser till höra det förflutna. Till och med en vanlig internationell industriell konjunkturcykel var fram till slutet av sextiotalet något som man endast kunde studera i böcker i ekonomisk historia.

1974–1975 uppstod den första internationella efterkrigsrecession. Sedan dess ser vi åter globala konjunktur- och kriscykler – med ytterligare allmänna kriser 1980–1982, 1990–1992, 2000–2001 och nu från 2008 och framåt. År 1987 uppstod det för första gången på ett halvt århundrade en världsomspännande börskrasch. En sådan händelse upprepades 1997–1998 (Asien- och Rysslandskrisen) och 2000–2001 (sammanbrottet för de "nya marknaderna"). Sedan sommaren 2007 avtecknar sig en världsomspännande finanskris som en kombinerad fastighets-, bank och börskrasch. I början av 2009 befinner sig de dominerande imperialistiska centra, Nordamerika, Europa och Japan också enligt borgerliga definitioner i en recession. Redan denna geografiska och strukturella prägel gör den aktuella ekonomiska utvecklingen till en "århundrades kris, som också den f d chefen för USA:s riksbank FED, Alan Greenspan, uttrycker det.

Frågan är: Finns det i denna situation någon kris i strategiska branscher som är jämförbar med den ovan nämnda krisen inom järnvägssektorn. Åtminstone sedan hösten 2008 lyder svaret ja: Det är krisen för den världsomspännande bilindustrin, den bransch som ända in i nittiotalet präglade industrin i de tre imperialistiska centra, och länder som Kina, Indien eller Brasilien och som även idag är den mest tongivande och dynamiska branschen. För den världsomspännande bilindustrin började hösten 2008 en djup kris, som år 2009 kommer att leda till en katastrofal nedgång med tvåsiffriga procenttal. Krisen för denna ledande moderna kapitalistiska industrigren kommer att kraftigt förstärka de övriga negativa tendenserna i den globala krisen – i den reella ekonomin, men också inom finanssektorn.

Bilindustricykler – världsekonomicykler

I alla kriser sedan mitten av sjuttiotalet var den internationella bilindustrin ett förebud och samtidigt den formade faktorn i kriserna. Vid kriserna 1974–1975, 1980–1982, 1990–1993

och 2001–2002 förebådade branschkrisen inom bilproduktionen den allmänna recessionen. I regel var krisen i industrisektorn påtagligt värre än den allmänna recessionen.

Tabell 1 nedan beskriver den dynamiska tillväxten inom fordonsproduktionen sedan 1960 och sambandet mellan den regelbundet återkommande krisen inom fordonsproduktionen och den allmänt återkommande världsomspännande cykliska krisen.

Tabellen visar den enorma ökningen av produktionen inom branschen: Inom tidsrymden 1960–2007 mer än fyrfaldigades antalet producerade bilar – från 16,5 till 73,2 miljoner; det första årtiondet låg denna ökning på 13 miljoner enheter, de två därpå följande årtiondena var och en med tio miljoner enheter. Den största absoluta ökningen följde den sista perioden, som avslutades 2007, när produktionen ökades med 15 miljoner fordon inom en sjuårsperiod. Den massiva ökningen har stor betydelse eftersom denna bransch-konjunkturcykel på totalt åtta år och som inträffade endast sex år efter slutet på den förra branschkrisen, var påfallande kort.

Tabell 1: Den internationella bilproduktionen 1960-2008, kriserna inom den internationella bilindustrin och de allmänna recessionerna.

År	Global produktion i milj. bilar	Ökning av produktionen inom den nämnda perioden i milj.	Nedskärning av bilproduktionen vid respektive kris i procent	Bransch- krisens varaktighet	Allmänna krisens var- aktighet USA/Tyskland
1960	16,5				
1970	29,4	1970/60 13 milj.	+ 80 %		
<i>Bilkras 1:</i> 73-75			- 4,5 milj.	- 12 96	2 år 1,5 år -1,5/-1,9 %
1980	39,4				
<i>Bilkras 2:</i> 79-82			- 5 milj.	- 12 96	2,5-3 år 2 år -2,5/-1,0
1990	48,2	1980/91 10 milj.	+ 26 %		
<i>Bilkras 3:</i> 91-94			- 2,5 milj.	- 7 96	3-4 år 1 år -0,6/-1,7 %
2000	58,4	1990-00 10 milj.	+ 21,2 %		
<i>Bilkras 4:</i> 00/01			- 2 milj.	- 3,5 96	1,5 år 1 år 0,0/0,2
2007	73,2	2000-07 15 milj.	+ 25,3 %		
2008 *	71,0				
<i>Bilkras 5:</i> 08 - .**			- 10 till 20 milj.	-15 till - 27 96	2- 3 år Minst 2 år - 7/-5 % **

* preliminär beräkning

** prognos

Källor: VDA – Verband der Automobilindustrie e.V., Frankfurt am M. 1990-2007; OICA – Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles, Paris, 2008

I jämförelse med de nedgångar som sedan följde, eller ägde rum parallellt, var nedgången proportionellt sett betydligt större för bilbranschen. Detta gäller också i jämförelse med den industriella produktionen, som inte visas i tabellen. Krisen varade också vanligen längre inom den internationella bilindustrin än den vanliga recessionen.

Om och om igen hänvisas vid kriser inom bilindustrin till dess betydelse för den allmänna

sysselsättningen. Slagord som ”Var sjunde arbetsplats är beroende av bil industrin” är välbekanta. Detta påstående reduceras avsevärt i betydelse när man studerar den långsiktiga trenden: Inom perioden 1970 till 2007 höll sig antalet anställda i det stora hela konstant (inte redovisat i tabellen). I mitten på sjuttioalet och under år 1980 räknade branschen globalt – i direkt fordonsproduktion och i underleverantörs-ledet – nio till tio miljoner anställda. För närvarande ligger enligt Organisationen för biltillverkarna (OICA, Organisation Internationale des Constructeurs d’Automobiles) antalet sysselsatta internationellt på åtta och en halv miljoner. Det finns alltså en mycket kraftig skillnad i utveckling mellan produktion (=fyrdubbling) och den i stort sett konstanta sysselsättningsnivån; mätt i omsättningens utveckling syns denna skillnad ännu tydligare. Detta är ett uttryck för produktivkraftens enorma höjning och för den starkt stigande organiska sammansättningen av branschkapitalet.

I regioner med relativt höga lönekostnader gör sig automatiserad produktion av personbilar alltmer gällande. Under kapitalistiska förhållanden har detta kraftigt negativa följder; det leder till massiv ”friställning” av arbetskraft, i arbetslöshet för hundratusentals. Här ser man också indirekt vilken möjlighet en massiv allmän minskning av den nödvändiga arbetstiden skulle kunna erbjuda under andra – under socialistiska – samhällsförhållanden, i synnerhet om den allmänt reducerade samhälleligt nödvändiga arbetstiden skulle resultera i en annan materiell produkt, och inte i en så stor fordonsbransch.

Senaste branschcykeln – senaste branschkrisen

Också under recessionen 2000–2001 gick den internationella fordonsproduktionen ned kraftigt. I den därpå följande konjunkturuppgången och i den senaste konjunkturcykeln 2001–2007 utvecklades den tydliga produktionsuppgång som ovan nämnts. 2007 byggdes globalt mer än 73 miljoner bilar – drygt 25 procent fler än 2000. Betraktar man endast personbilstillverkningen låg tillväxten ännu högre (28,7, alltså knappt 30 procent inom perioden 2000–2007). I Europa steg produktionen av bilar inom nämnda period ”bara” med 3,9 procent. I Tyskland steg den däremot med nio procent (se tabell 3, nästa sida).

Hos de sistnämnda siffrorna märker man redan att det inom denna period uppstod obalanser som är unika i bilindustrins hundraåriga historia. Tabell 2 på nästa sida visar detta.

I USA hade vi inom det åttaåriga intervallet 1999 till 2007 – trots den globala boomen – en massiv nedgång i produktionen (på drygt 17 procent). I detta sammanhang måste man än en gång erinra sig att det här rör sig om nedgången inom den *totala* bilproduktionen i Förenta Staterna, alltså inbegripet produktionen i japanska koncerner, den sydkoreanska Hyundai-koncernen och de västeuropeiska koncernerna i USA. Den totala bilproduktionen i USA föll med en knapp femtedel – under en konjunkturuppgång! Först mot denna bakgrund blir betydelsen av den dramatiska nedgången år 2008 begriplig – det rör sig om en *extra* nedgång inom ramen för en allmän nedgång.

I Japan kunde produktionen mellan år 2000, från den egentliga höjdpunkten inom bilproduktionen under den föregående konjunkturcykeln, och 2007, den sista höjdpunkten, ökas med 14,3 procent. Japan gick därmed förbi USA som landet med den största bilproduktionen. Beträffande koncernmakt och de enskilda tillverkarnas faktiska internationella bilproduktion ligger Japan redan sedan länge långt före USA.

I Europa blev tillväxten inom denna period (2000–2007) högst beskedliga 3,9 procent. Denna ökning fanns delvis i Tyskland men framför allt i de mellan- och östeuropeiska staterna, där det under perioden 2000 till 2007 skedde en fördubbling av bilproduktionen. I de övriga västeuropeiska länderna var biltillverkningen på tillbakagång. De avgjort största produktionsökningarna ägde rum i Kina (med avsevärt mer än en tredubbling av biltillverkningen), i Indien (med nästan en fördubbling) och i övriga Asien (med ett plus på 41,5 procent).

Tabell 2: Global personbils- och bilproduktion och biltillverkning i vissa utvalda regioner 1999-2007 och under den förra branschkrisen 1999-2001.

År	Total produktion		USA****	Europa* därav Europa MÖE**	Japan	Kina	Indien	Övriga Asien***	
	tusental bilar	tusental personbilar	tusental bilar	tusental bilar	tusental bilar	tusental bilar	tusental bilar	tusental bilar	
2007	73 153	53 049	10 780	19 724	3 035	11 596	8 862	2 306	6 332
2005	66 482	46 862	11 946	18 812	1 973	10 799	5 708	1 634	4 495
2001	56 305	39 826	11 425	17 227	1 330	9 777	2 334	1 330	4 313
2000	58 374	41 216	12 800	18 977	1 490	10 141	2 069	801	4 475
1999	56 259	39 759	13 025	18 831	1 433	9 896	1 829	818	3 862
ökning, 2007-2000	25,3 %	28,7 %	- 17,2 %	3,9 %	104 %	14,3 %	328 %	187 %	41,5 %

Källa: OICA – Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles, Paris, 2008.

* Europa utom Ryssland och utan Turkiet. ** MÖE= Mellan- och östeuropeiska länder.

*** Indonesien, Malaysia, Sydkorea, Taiwan och Thailand. **** Gällande USA har för den periodiska tillväxten (sista raden) valts perioden 2007 i stället för 1999, eftersom 1999 var den sista höjdpunkten för USA.

Tabell 3: Bilproduktionen i Europa 1999-2007, i tusental bilar

	Europa	Tysk- land**	Frankr	Italien	Spanien	Storbrit. **	Tjeckien + Slovakien	Ungern	Polen**	Rumä- nien**	Slove- nien**
2007	19 724	6 213	3 015	1 284	2 890	1 750	1 137	292	784	241	581*
2001	18 919	5 692	3 628	1 579	2 850	1 685	647	144	348	69	125*
2000	18 977	5 526	3 348	1 734	3 033	1 814	638	137	505	78	123
1999	18 831	5 687	3 180	1 701	2 853	1 974	494	128	574	106	131*
Andel '99	100 %	30,2 %	16,9 %	9,0 %	15,1 %	10,5 %	2,6 %	0,7 %	3,0 %	0,6 %	0,7 %
Andel '07	100 %	31,5 %	15,3 %	6,5 %	14,6 %	8,9 %	5,8 %	1,5 %	4,0 %	1,2 %	2,9 %
Förändr '00-'07	3,9 %	9,2 %	-9,5 %	-25,5 %	-4,7 %	-11,4 %	78,2 %	113 %	36,6 %	127 %	343 %

* Slovenien med Serbien, varvid mer än 95 procent är Sloveniens del. Till exempel tillverkades 1997 i Slovenien 198 000 bilar, i Serbien 10 000.

** För Tyskland, Storbritannien, Polen, Rumänien och Slovenien har tiden 2007 i förhållande till 1999 (i stället för 2000) valts, då 1999 var den sista höjdpunkten i den tyska konjunkturen för bilbranschen.

Historiskt sett är nedgången för USA:s bilindustris andel av den globala branschen kolossal. 1937 fanns 80 procent av världens bilproduktion i själva USA. Också 1950 låg andelen på en jämförbar nivå. Fram till 1961 hade USA:s andel sjunkit till 53 procent. 1970 var den 29 procent.

Fram till dess var USA:s bilproduktion nästan uteslutande en produktion utförd av USA-koncernerna. Trots att japanska och tyska bilindustrier och det sydkoreanska företaget Hyundai i slutet av 1970-talet började med tillverkning i själva USA, fortsatte nedgången av

biltillverkningen där. 1999 var det knappt en fjärdedel (23,2 procent) och 2007 endast en dryg sjundedel (14,7 procent) av världens biltillverkning som skedde i USA.

Bilproduktion i Europa

Europas andel av världens biltillverkning, som steg fram till 1980-talet, har under mellantiden gått tillbaka (1999: 33,5 procent; 2007: 29,9 procent) – trots den enorma produktionsökningen i Mellan- och Östeuropa. Till och med Japan, som fram till slutet av 1980-talet hyllades som den stora uppkomlingen i denna betydande industribransch, tappade under denna tid något av sin andel (från 17,6 procent till 15,9 procent). Samtidigt sköt de övriga asiatiska ländernas andel spikrakt uppåt, tydligast Kinas (från 3,3 procent år 1999 till 12,1 procent år 2007). Visserligen får detta faktum ses i relation till att en betydande del av biltillverkningen i Kina och i övriga Asien domineras av de europeiska, japanska och US-amerikanska koncernerna. Härtill kommer att biltillverkningen i Kina är starkt splittrad och fördelad på många tillverkare. Samtidigt dominerade produktion av arbetsfordon den kinesiska biltillverkningen fram till år 2005, medan personbiltillverkningen var sekundär. Så kommer det sig att Kina inte heller idag kan uppvisa en enda bilkoncern, som tillhör de (tretton eller ens tjugo) världsledande bilkoncernerna.

Inom Europa skedde påtagliga strukturella förändringar. De gäller framför allt uppsvinget för Mellan- och Östeuropa, som dokumenterades i allmänna drag ovan, i tabell 2. I tabell 3 finner vi förklaringen till denna förändring. Samtidigt med den uppstod i Västeuropa en besvärande skillnad: Medan biltillverkningen i Tyskland fortsatte att öka, gick den tillbaka i andra stora västeuropeiska bilproduktionsländer – i Frankrike, i Italien, i Storbritannien och i Spanien.

Som redan beskrivits steg tillverkningen av bilar i hela Europa under perioden 2000 till 2007 än en gång med knappt fyra procent. Krisen år 2000 medförde faktiskt att produktionsnivån för år 1999 och 2001 blev i stort sett identisk. Men utvecklingen under dessa krisår utföll onekligen mycket olika. I de klassiska västeuropeiska länderna med biltillverkning, såsom i Italien, Spanien och Storbritannien, skedde en markant produktionsnedgång; i Mellan- och Östeuropa var det ”bara” i Polen, Rumänien och Slovenien som det blev ett totalt sammanbrott. I Tyskland gick biltillverkningen tillbaka något. Inom hela perioden kunde sedan Tyskland, som enda västeuropeiska land med traditionellt stor biltillverkning, ännu en gång öka produktionen markant. Därigenom steg Tysklands andel av den samlade europeiska bilproduktionen (ej infört i tabellen) ännu en gång något, så att idag, med 31,5 procent, nästan en tredjedel av biltillverkningen i Europa sker i Tyskland. Då handlar det om andelen av de i respektive länder eller regioner tillverkade biltyperna. Som bekant tillverkas framför allt rymliga och huvudsakligen dyra personbilar i Tyskland. Tittar man på omsättningen som är avgörande för bilindustrins specifika roll så blir den tyska dominansen än mer betydande. Av den sammanlagda omsättningen inom den europeiska bilindustrin hänförs nästan 40 procent till Tyskland.

I klassiska tillverkningsländer som Italien, Frankrike och Storbritannien var produktionen inom branschens senaste konjunkturcykel, 1999 till 2007, till och med i absoluta tal på nedgång: I Frankrike med nästan tio procent, i Storbritannien med 11,4 procent. I Italien utvecklades ett regelrätt sammanbrott; 2007 låg produktionen en fjärdedel under den som rådde 2000 (-25,5 procent).

Spanien är i många avseenden ett lärorikt exempel. Landet förfogar å ena sidan över en traditionsrik personbiltillverkning (Seat). Samtidigt spelade Spanien – tillsammans med Portugal – under 1970- och 1980-talet den roll inom bilbranschen som idag intas av mellan- och östeuropeiska länder. Där fanns låg lönenivå, höga statliga subventioner för att bygga nya fabriker samt produktionsanläggningar som uppfördes med hjälp av modern teknologi. Vid sidan av Volkswagen med dotterfirman Seat investerade framför allt GM/Opel och Ford –

senare också Mitsubishi och Toyota – i stor stil på den iberiska halvön. Dock har dessa placeringsfördelar över tid blivit relativt mindre. Volkswagens dotterfirma Seat är rent av hotat till sin existens. Under perioden 2000 till 2007 föll den sammanlagda bilproduktionen i Spanien med nästan fem procent (-4,7 %). År 2008 var nedgången större. I Portugal, som inte finns infört i tabellen, blev det redan under perioden 2000 till 2007 en drastisk nedgång med mer än 30 procent från 252 000 bilar 1999, till 176 000 producerade bilar år 2007. Med undantag för Tyskland fick samtliga europeiska länder med bilindustritradition (Frankrike, Italien, Storbritannien och Spanien) vidkännas en betydligt minskad andel av den europeiska biltillverkningen.

I de mellan- och östeuropeiska länderna byggdes under 1990-talet en modern bilindustri. Därvid kunde man delvis – till exempel i Polen och Tjeckien – knyta an till en längre tradition. Totalt drygt fördubblades tillverkningen (+104 procent; se tabell 2). Den lägsta ökningen inträffade i Polen, med ”bara” knappt 40 procent (tabell 3). Det torde för det första hänga samman med att de dittills dominerande strukturerna inom biltillverkningen inte kunde brytas upp så enkelt. För det andra torde här de redan högre lönerna, och förväntningarna om att de polska lönerna skulle komma att öka avsevärt, ha spelat en roll. Framför allt i Tjeckien, i Slovakien, i Ungern och Rumänien utvecklade sig biltillverkningen nästan explosionsartat, produktionen mer än fördubblades inom den beskrivna åttaårsperioden. I Slovenien fyrfaldigades den till och med.

Den generella ökningen av producerade bilar i mellan- och Östeuropa kan utöver den låga lönenivån också förklaras av omfattande skattesubventioner. Härtill kommer andra specifika faktorer. Ökningen av den rumänska biltillverkningen från 106 000 till 241 000 enheter under perioden 1999 till 2007 beror på Renaults nya engagemang; den franska bilkoncernen utvecklade en idé med lågprisbilen Logan hos sin rumänska dotterfirma Dacia, en bil som närmast var avsedd för den östeuropeiska marknaden, för Ryssland men som vid det här laget har haft avsevärda framgångar också i Västeuropa. I Tjeckien och Slovakien byggdes en delvis tätt förbunden modern bilproduktion upp, varför det också kan vara rimligt att lägga samman produktionstalen för de båda länderna.¹

Orsaker till den senaste boomen, omstruktureringen och den nya krisen

Orsakerna till den senaste tillväxten och för de dokumenterade, genomgripande omstruktureringar som genomförts inom bilindustrin, i hela världen och inom Europa, låter sig sammanfattas i sex punkter:

Världsomfattande koncentration av olja, bil- och flygtillverkning. Tar man de 100 största koncernerna i världen – ur listan med de globalt största 500² – hamnar mellan 50 och 60 procent av deras omsättning inom sektorerna oljeutvinning, oljeindustri, bilindustri och flygplanstillverkning. De moderna sätten att förflytta sig på motsvaras tydligt av hur världskapitalet byggs upp kring materiell produktion. Denna materiella fixering hos de största företagen har tilltagit de senaste tjugo åren – absurt nog parallellt med upptäckten att oljereserverna är ändliga. Denna specifika – extremt miljö- och klimatskadliga – produktionsstruktur skapar ett enormt objektivet tryck på politiken i allmänhet och på trafik, miljö- och klimatpolitik i synnerhet.³

¹ 2008 omsattes i den tjeckiska bilbranschen tolv miljarder euro, i den slovakiska 8,7 miljarder euro; det sistnämnda motsvarade 72 procent av nivån för grannlandet. I tillverkningsstatistiken nämns för Tjeckien under samma år 939 000 färdigställda bilar, för Slovakien endast 571 000, vilket motsvarar 61 procent. Skillnaden berör framför allt att det i den slovakiska republiken uppstod en stark produktion av motorer, som dock huvudsakligen fungerade som leverantörer till fabriker i andra länder.

² Globalt 500, Fortune, USA, 2008-12-03.

³ Omfattande jämförelser därtill: Winfried Wolf, *Fusionsfieber*, eller: *Das große Fressen*, Köln 2000 (PapyRossa). Även i W. Wolf, *Verkehr. Umwelt. Klima ...*, a.a. sid. 251ff.

Begränsade traditionella personbilsmarknader. I Nordamerika, Japan och Västeuropa stiger visserligen försäljningen av personbilar allt mer liksom biltätheten (USA: 750 personbilar per 1000 invånare; Västeuropa 550 personbilar/1000 invånare). I USA finns städer med fler bilar än innevånare (barn och äldre inräknade). I Västeuropa finns det åtminstone så många personbilar att alla invånare skulle kunna sätta sig i framsätet och upplåta baksätet åt nya invandrare. Trots denna delvis groteska ökning av personbiltätheten hamnar tillväxttakten för inhemsk försäljning tydligt efter produktionstillväxten bl a på grund av miljöavgifter och gränser för kreditökningen. Som en följd av detta växer de traditionella bilkoncernernas exportkvot. Samtidigt gynnas de traditionella bilkoncernernas av att nya produktionsanläggningar på nya marknader uppförs. Av punkterna ett och två blir resultatet ett ofantligt tryck att ständigt öka denna rörelse- och transportmodell.

Spridandet av de destruktiva rörelse- och transportmönstren. I Asien och i Mellan- och Östeuropa (liksom i Ryssland) kopieras sedan femton till tjugo år tillbaka den västliga modellen med ”påtvungad rörlighet” och inflation i transporter. Genom väldiga strukturstörningar – genom att förstöra närheten till regionalt näringsliv, decentraliserad boendestruktur, o.s.v. – tvingas man använda personbilar och långa lastbilstransporter – en process, som i Nordamerika tog fart under 1920- till 1950-talet och i Västeuropa under 1960- till 1980- talen. Denna grundläggande utveckling får ”rätten till rörlighet” som sin ideologiska överbyggnad. Även om man utelämnar temat miljö/klimat, så borde redan den faktiska blodspillan vara alarmerande: I Kina dödas redan årligen mer än 100 000 i trafiken; i Indien 85 000. Det är i första hand denna destruktiva utveckling, som i dessa regioner skapar nya marknader för personbilar.

Regionala makteliter och de traditionella bilkoncernerna driver på denna utveckling: I de nämnda regionerna drivs denna bilfrämjande politik fram av den härskande eliten. Man får emellertid inte bortse ifrån att bilproduktionen i Mellan- och Östeuropa till 100 procent, i Ryssland till 75 procent, i Kina till 50 procent och i Indien till 40 procent kontrolleras av de nordamerikanska, europeiska och japanska bilkoncernerna (inom vissa delar kompletterat av Hyundai, Sydkorea). Denna mesallians av nationella eliter med traditionella, övervägande västliga, bilindustrier är motorn i denna utveckling.

Lokaliseringfördelat: Den låga lönenivån och ofta mycket långtgående skattefördelar respektive låga miljökrav gynnar de internationella bilkoncernernas kapitalplacering i de nämnda regionerna. Med sådana produktionsorter – ofta ordnade som *joint ventures* – kringgår man de ofta existerande protektionistiska åtgärderna mot import av personbilar. Samtidigt utnyttjar man de exportfrämjande stimulanser som finns här: en mycket stor del av den spanska och mellan- och östeuropeiska biltillverkningen går på export.

Managementmissar: Nedgången i USA:s bilindustri skylls ofta på ”management-fel”: Man skulle ha byggt för många bensin-slukande stora personbilsmodeller – *SUV, Sport & Utility Vehicles* – och missat utvecklingen mot energisparande personbilar. Naturligtvis spelar dessa fel en viss roll. Men sammanbrottet för bilindustrin i USA omfattar *alla* koncerner som producerar i USA, alltså utöver GM, Ford och Chrysler också Toyota, Nissan, Honda, Hyundai, BMW och Daimler. Även Toyota har de senaste åren där satsat på klassiska SUV:er efter amerikanskt tycke och smak. Chrysler kontrollerades under åren 1999 till 2006 av Daimler-koncernen; många år i rad hette Chrysler-chefen Zetsche (chefen för tyska Daimler AG; ö.a.). Ändå tillverkades just hos Chrysler framför allt de bensinslukande SUV:arna. Avkastningen var helt enkelt fram till 2006 som högst inom detta segment. Så hade bilkoncernerna i USA redan i mitten av 1990-talet lyckats få SUV:er registrerade som lastbilar och därmed gynnades de starkt vad gäller beskattning. För övrigt är inte heller de tyska bilarna någon övertygande ingenjörsprestation. De har under de senaste 25 åren blivit 50 procent tyngre, samtidigt som andelen resande har minskat från 1,6 till 1,2 personer per personbil. Knappast någon annanstans hittar man ett sådant krasst och improduktivt förhål-

lande: 1,2 ton dödvikt måste användas för att transportera en mänsklig last på 85 till 90 kilogram.

Branschkriser som exempel på den allmänna krisen

Mycket talar således för att den aktuella krisen i bilindustrin är karakteristisk för hela den aktuella globala krisen. Detta kan konkretiseras på tre nivåer.

För det första när det gäller krisens djup: Den aktuella globala krisen kommer möjligen inte att bli så allvarlig som branschkrisen inom bilproduktionen. Dock skulle nedgången inom industrin som helhet kunna falla med tvåsiffriga procenttal inom en tidsperiod på två år eller längre. Detta skulle i så fall kunna leda till en ökning av arbetslösheten med 30 till 50 procent. Mycket talar därför att vi för närvarande inte har att göra med den vanliga ”nästa kris”, utan med en särskilt svår kris, om inte rentav global ekonomisk kris.⁴

Även utan sammanbrottet i försäljningen av personbilar, som sedan sommaren 2008 drabbat USA och sedan hösten samma år Japan och Västeuropa, måste bara ökningen av biltillverkningen i Japan, Europa och framför allt i Asien under hela den gångna konjunkturcykeln, ses som ett indicium för en *särskilt stor krispotential*. Detta gäller i synnerhet när man tar i beaktande att just inom detta område av masskonsumtion spelar de ökade krediterna vid inköp en viktig roll. I vilket fall som helst definieras den aktuella finanskrisen också som kreditkris i allmänhet och som kris inom konsumentkrediter i synnerhet.

Redan under det andra kvartalet 2008 inträffade några inledande ras inom den globala fordonstillverkningen. Under den andra hälften av 2008 antog de dramatiska dimensioner, i synnerhet i USA. Även om USA-koncerner träffas särskilt hårt, så handlar det likväl ingalunda om något som ensamt eller ens primärt skulle kunna hänföras till managementmissar eller liknande. Också de japanska och de europeiska bilkoncernerna var tvungna att se nedgångar på tvåsiffriga procentnivåer på USA-marknaden. Nedgångar av sådana mått har fram till nu endast inträffat under de nämnda historiska kriserna för järnvägarna och under krisen 1929 i den Nordamerika redan då starka bilbranschen.

Inte fullt så stora, men ändå drastiska sammanbrott förekom även i Västeuropa. I Spanien – där den allmänna krisen redan präglas av en ”sammanflätning” med krisen inom fastighetssektorn, inom finansbranschen och inom den producerande branschen – står krisen inom bilindustrin i centrum: Försäljningen av bilar minskade på den inhemska marknaden redan 2008 med mer än 25 procent. I Storbritannien, ett land utan någon egen brittisk bilindustri – men där det genom bilproducenterna Toyota, GM/Vauxhall, Ford och de indiskägda (Tata) företagen Jaguar och Landrover, ändå 2007 producerades mer än 1,7 miljoner bilar och lastbilar per år – låg nedgången i november 2008 på mer än 50 procent jämfört med året innan (för Landrover och Jaguar till och med 64 procent under). Nedgången för hela året torde ha legat på 30 procent.

Hos den tyska bilindustrin gick i november 2008 den inhemska ordernivån ned med 28 procent. Personbilsregistreringen låg i november 18 procent under föregående års nivå. Krisen träffar sedan länge också sektorn lyxbilar: Porsche meddelade för månaderna september till november 2008 en nedgång av försäljningen på runt en femtedel. Sammanlagt torde försäljningen under år 2008 på grund av det ännu goda första halvåret, bara ha ett minus på två till tre procent. Här kan man förvänta sig avgörande sammanbrott under år 2009, där det kommer att handla om ”det sämsta resultatet av nyregistreringar sedan den tyska återföreningen” – som Volker Lange, chef för Branschorganisationen för Internationella Fordonstillverkare

⁴ Jämför Winfried Wolf, *Lunapark21 – Zeitschrift zur Kritik der globalen Ökonomie*, Heft 4 (Winter 2008/2009), sid. 37ff.

(VDIK), sade i december 2008.⁵

Också i viktiga *tröskelländer* som under föregående branschkras delvis fick rollen att jämna ut krisen i Nordamerika, Japan och Europa, kommer det under 2009 att bli en kris inom bilindustrin och en kraftig nedgång i försäljningen av personbilar och nyttofordon. Så fick *Indien* redan under november 2008 vidkännas en stor nedgång av marknaden för personbilar en tillbakagång på knappt 20 procent och för lastbilsförsäljningen ett fall på 50 procent. En liknande stor nedgång rapporteras för Ryssland under månaderna november och december 2008. I Brasilien kom vändningen särskilt abrupt: Under de första tio månaderna, till oktober 2008, ökade personbilsförsäljningen med 35 procent i förhållande till de första tio månaderna året innan. Under november och december 2008 inträffade ett stort fall på mer än 25 procent i förhållande till de sista två månaderna 2007. Det nominella plus som fanns på grund av den kraftiga försäljningsökningen under de första tre kvartalen, kommer under år 2009 att avlösas av ett drastiskt minus i storleksordningen tvåsiffriga procenttal. Allt som allt kan man utgå från att den internationella försäljningen under åren 2009 och 2010 kommer att vara 20 procent lägre än under den senaste boomen 2007.

För det andra när det gäller statens roll som "sista instans": Det är inte på något vis "bara" finansinstitut som under den aktuella krisen söker statligt skydd. Vad gäller dem hör vi ju ofta också skenbart giltiga förklaringsmönster för deras kapitulation: Inom finansbranschen regleras det alldeles för litet; där skulle knappast förnuftiga människor haft något att säga till om. För övrigt rör det sig om en konstgjord, från den reala produktionen starkt avgränsad sektor. Men nej, också bilindustrin, den ledande moderna branschen inom "realproduktionen", förkroppsligandet av frihet, individualism, marknadstroende, fri konkurrens och ingenjöranda, kan i den aktuella krisen endast överleva, när den använder kollektivet staten, med andra ord skattebetalaren, för att med hundratals miljarder dollar, euro och yen rädda den från konkurs. Bilindustrin är, det kan upprepas, i USA sedan början av 1900-talet och sedan mitten på 1900-talet i "resten av den kapitalistiska världen" den viktigaste industrin.⁶

Dock, just inom denna industrigren visar den aktuella krisen detta: Bara staten kan rädda substansen i denna bransch. Det är så – som hävdades inledningsvis – i USA. Det är så i Sverige: SAAB (=GM) och Volvo (=Ford) är till försäljning; den svenska staten beslutade sig i december 2008 för omfattande hjälpaktioner. En sammanslagning av de båda svenska företagen och den autonoma svenska lastbilstillverkaren till en svensk enhets-biltillverkare är en möjlighet. Det är så i Spanien, där regeringen i slutet av 2008 lade fram ett hjälpprogram för den nödlidande bilbranschen (som så gott som fullständigt befinner sig under tysk och fransk kontroll) på närmare 800 miljoner euro. Det är så i Frankrike, där det under president Sárkozy redan i november 2008 beslutades ett omfattande branschriktat stödprogram. Det är så i Italien, där Fiatchefen Sergio Marchionne den 8 december 2008 ropade efter statligt stöd och en "strategisk partner". Och det är så i Tyskland, där förbundslandet Hessen i slutet av 2008 beslutade om de första hjälpprogrammen för GM:s dotterfirma Opel och där förbundsregeringen varslade om omfattande stödåtgärder för hela branschen under 2009. EU-kommissionen flaggade från sin sida för hjälpåtgärder för hela EU-området (respektive understöd för nationella hjälpprogram för biltillverkningen) och reducerade tidigare beslutade

⁵ *Süddeutsche Zeitung* 2003-08-25.

⁶ För det första räknas bilindustrin räknat efter omsättning till de tre viktigaste industrigrenarna (tillsammans med petroleum på plats ett och elektro-, elektronik- och datorindustrin på plats tre). Därefter är bilindustrin i de klassiska tre imperialistiska centrumen, Nordamerika, Japan och Europa, ledande och i de viktigaste uppåt-gående kapitalistländerna Kina den mest dynamiska industrigrenen. För det tredje det tillkommer petroleum-bil-flyg-produktionskomplexet den beskrivna avgörande rollen i "världskapitalets" struktur (se ovan och anmärkning 5). För det fjärde slutligen har bilindustrin och dess viktigaste produkt, personbilen, mycket med kapitalismens överbyggnad att göra. "The American way of life", idag snarare "the modern way of life" står för den individuella bilburna friheten som ersättning(-sdrog), att (delvis) konkret kompensera för frånvaron av fria beslut över ekonomin i helhet och politiken.

miljöålägganden (CO₂-minskning) för den europeiska bilindustrin.

För det tredje beträffande bredden av faktorer, som har förorsakat krisen: Det finns knappt någon bransch, som beträffande efterfrågan har ett så brett register som bilindustrin. Bilindustrin inriktar sig i västvärlden väsentligen på tre olika typer av efterfrågan: Med små och mellanklassbilar på efterfrågan från de (övervägande löneberoende) köpstarka massorna (i den Marx-ska analysen på "v" som står för löner, på det så kallade "variabla kapitalet"). Denna typ av efterfrågan utgör i Tyskland (och Västeuropa) drygt 60 procent, maximalt två tredjedelar av branschens omsättning. Med lyxbilarna riktar sig bilbranschen sedan för det andra på efterfrågan från de rika och förmögna (och därmed på en del av mervärdet, "m", som visar sig som inkomst för kapitalägare och förmögna). Denna motsvarar i Tyskland (med sin höga andel lyxbilar) gott och väl tio procent av branschens omsättning; i Nordamerika och i övriga Västeuropa torde det vara mellan åtta och tio procent av branschens omsättning. I tröskelländerna – till exempel i Kina – ligger denna andel betydligt högre. Slutligen inriktar sig bilindustrin med sina nyttofordon (transportbilar och lastbilar) på efterfrågan från företag (och därmed på "k", en del av det konstanta kapitalet – till reproduktion av verksamhetens konstanta (fasta) kapital, och på den del av mervärdet, som blir kvar i företaget och investeras inom ramen för utvidgad ackumulering – som expansion).

Under den nuvarande krisen rasar faktiskt försäljningen inom *alla tre segmenten*. Krisen kan alltså inte ses som begränsad till ett område – och bara ungefär ses som vanlig "underkonsumtion". Den skiljer sig därmed också tydligt från den tidigare branschkrisen under åren 2000 till 2002. Då rasade personbilsförsäljningen endast kortvarigt (försäljningen av lyxbilar berördes över huvud taget inte alls). Branschkrisen berodde i betydande grad av nedgången i efterfrågan på nyttofordon. Utökningen av kreditfinansierade bilköp och – i Tyskland och Storbritannien – ökningen av tjänste- och firmabilar under de senaste femton åren och i synnerhet under den senaste branschcykeln, reducerade till att börja med kristendenserna inom personbilssektorn.

I början av 2009 befinner vi oss redan mitt i en allmän konjunkturkris. Vinstfallet och tillbakagången i den reella företagssektorn kommer att leda till tydlig minskning av produktionen av nyttofordon. Så meddelar till exempel den tyska lastbilstillverkaren MAN i början av december en minskning av antal order med 39 procent under tredje kvartalet 2008 i förhållande till föregående år. Chefen för den ledande lastbilstillverkaren Volvo, Leif Johansson, rapporterar vid samma tidpunkt, att ingången av uppdrag för stora lastbilar är "nära noll".

Den allmänna finanskrisen och förlusten av inkomst från vinster och förmögenhet träffar också segmentet lyxbilar. Redan under år 2007 inträffade på USA-marknaden en nedgång på sex procent inom detta område, medan samtidigt försäljningen av små personbilar kunde öka något. Därmed kunde avsättningen av lyxbilar i USA hålla sig på i huvudsak oförändrad nivå, och på så sätt kunnat bromsa den allmänna tillbakagången inom personbilstillverkningen – i motsats till den allmänna försäljningen av bilar under hela föregående konjunkturcykeln inom branschen. Den djupa krisen i USA kommer nu att allvarligt slå mot lyxsektorerna inom GM, Ford och Chrysler, tillverkningen i USA av Daimler och BMW och exporten av Porsche, BMW, Daimler och Audi till Nordamerika.

Inte minst kommer den nya branschkrisen att leda till en massiv nedgång av försäljningen till de stora grupperna konsumenter. Den världsomspännande krisen medför en kraftig nedgång av köpkraften på grund ökad arbetslösheten och reallönesänkningar. Den – berättigade – oron för krisen leder till att i många hushåll ökar sparkvoten och inköpen av ny bil får stå tillbaka. Ett ytterligare element är kreditkrisen. På samma sätt som ökningen av krediter för bilköp mildrade kristendenserna sedan 2001 och hettade upp den senaste försäljningsboomen för personbilar, kommer nu krisen för bilfinansieringsföretagen och den höga skuldbördan hos de

privata hushållen att leda till att pendeln slår tillbaka och skärpa krisen.

Man kan belägga sammanbrottet för massefterfrågan i kristider, och motsättningen mellan en inom kapitalismens nästan obegränsade ökning av produktionen och en lagbundet begränsad massefterfrågan, med imponerande citat från Karl Marx. Minst lika övertygande blir det när toppchefer inom bilindustrin säger samma sak: ”Vi har framgångsrikt drivit på produktionen, Nu står inför problemet hur de varor vi producerar ska kunna konsumeras... Vi är nödgade att göra produktionsmaskineriet långsammare. Vi törs inte utveckla dess latenta möjligheter. Våra exportframgångar har varit stora, men förutsättningarna i världen sätter gränserna för dessa framsteg.” Orden är John J. Rascobs, mångårig vicechef för General Motors och tongivande ledare för kemikoncernen DuPont, en gång stor aktieägare hos GM. Rascob formulerade dem året 1930, alltså mitt i kapitalismens dåtida historiska kris.⁷

Alternativ

Reaktionerna på branschkrisen hos nationella regeringar och överstatliga institutioner som EU-kommissionen, är felaktiga och får allvarliga konsekvenser. Åtgärder som skrotningspremier, det temporära uppehållet i bilbeskattningen och det direkta finansiella stödet till bilkoncernerna utan motprestationer syftar till att göda bilindustrin så som den är. Därmed blir den existerande mobilitetsmodellen, dvs den gällande modellen för fysisk rörlighet, stärkt och förlängd. Dessutom, utan hänsynstagande till miljö- och klimataspekterna kommer denna politik endast att mildra krisen kortsiktigt, för att senare bryta ut igen med större skärpa. Samtidigt berövar den länderna värdefulla finansiella resurser som verkligen skulle behövas för det nödvändiga skiftet av trafiksystem.

En alternativ mobilitets- och transportpolitik skulle kunna och måste – tillsammans med en alternativ energipolitik – stå i centrum för ett krisprogram, som också tillfredsställer kraven på en ansvarsfull miljö- och klimatpolitik. Ett sådant program skulle behöva ställa sådana investeringar och åtgärder i centrum som gynnar decentralisering och närhet och på så vis gynnar icke-motoriserade transportmedel (att gå till fots och åka cykel) och offentliga transportmedel (tåg, spårvagn, pendeltåg, delvis bussar).⁸ De två standardargument som framförs mot detta – att det rör sig om miljoner arbetsplatser, respektive att det inte skulle gå att vinna majoritet för sådana åtgärder – är inte övertygande. Globalt finns alltså i bilbranschen, enligt officiella uppgifter, bara åtta miljoner arbetsplatser (OICA). I Mellan- och Östeuropa och i Kina är vida fler människor anställda inom järnvägstrafiken och i järnvägs-teknik än i bilindustrin; utvidningen av bilmotoriseringen förstör just dessa miljöpolitiskt gynnsamma arbetsplatser. I Tyskland är sedan ett halvt århundrade omkring 800 000 anställda i bilbranschen (för närvarande bara 7700 000, i slutet av 2009 nog bara 730 000) och detta trots att branschen under denna tid har flerfaldigat sin produktion. Orsaken är klar: Inom fordonsproduktionen används den modernaste tekniken för masstillverkning. För övrigt arbetar betydligt fler tyskar inom verkstadsindustrin eller den inhemska turistnäringen än i bilindustrin; i den tyska cykelbranschen (tillverkning, reparation och handel) är fler människor anställda än hos GM/Opel. En alternativ trafikpolitik kan, när den är övertygande utarbetad, få stöd av en majoritet. Det finns redan belegg för detta. Mer än 75 procent av den tyska befolkningen vill ha en järnväg i offentlig ägo. Kraven på allmän hastighetsbegränsning understöds av en majoritet.

Bilindustrilobbyn förhindrar sedan 75 år ett genomförande av majoritetens vilja i dessa frågor.

⁷ Citerat av Eugen Varga, ”Wirtschaft und Wirtschaftspolitik im vierten Quartal 1929”, som först publicerades i *Internationale Pressekorrespondenz* am 3.2.1930, här efter. Eugen Varga, *die Krise des Kapitalismus und ihre politischen Folgen*, Frankfurt/M. 1969 (Europäische Verlagsanstalt – EVA), sid.92f.

⁸ En sådan alternativ trafik- och transportpolitik kan här endast skisseras. Jämför här med ”Sieben Tugenden einer alternativen Verkehrspolitik” in W. Wolf, *Verkehr. Umwelt. Klima - Die Globalisierung des Tempowahns*, Wien 2007, sid.372– 395.

Den förhindrar framför allt en trafik- och transportpolitik, som lever upp till målen för hållbarhet och klimatskydd.

Version för Lunapark-skrivelse inför årsskiftet 2008/2009 (31/12 2008)
(opublicerad)

Omfattande publiceringar och böcker av författaren över temat bilindustri:

Winfried Wolf, Die Krise der internationalen Automobilindustrie, in: Winfried Wolf / Michel Capron, *Spätkapitalismus in den achtziger Jahren*, Frankfurt/M. 1982 (ISP-Verlag)

W. Wolf, *Kein Gas, kein Spaß – Die neue Krise der Automobilindustrie*, Frankfurt/M. 1984 (ISP-Verlag)

W. Wolf, *Auto-Krieg – Konzerne rüsten für die Zukunft*, Hamburg 1986 (Konkret Literatur)

W. Wolf, *Eisenbahn und Autowahn*, Hamburg 1985, 1986 und 1992 (Rasch und Röhring)

W. Wolf, *Sackgasse Autogesellschaft*, Frankfurt/M. und Köln 1988, 1990 und 1993 (ISP-Verlag)

W. Wolf, *Autokrise und der Streik bei Opel Bochum 2004/2005* (Berlin, Eigenverlag, 2005)

W. Wolf, *Verkehr. Umwelt. Klima – Die Globalisierung des Tempowahns*, Wien 2007 (Promedia), 2. erweiterte Auflage Sommer 2009.