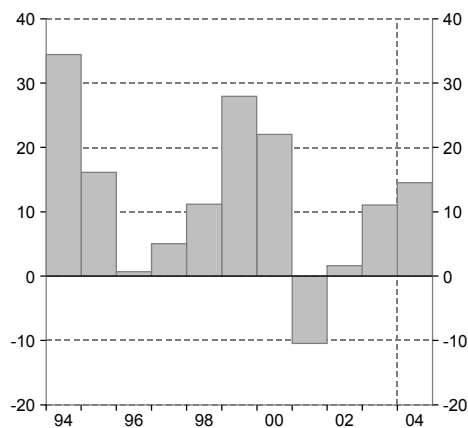
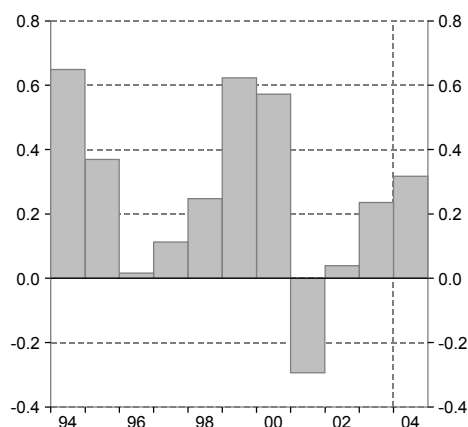


Diagram 83 Motorfordonsindustrins (SNI34) förädlingsvärde
Årlig procentuell förändring



Källor: Statistiska centralbyrån och Konjunkturinstitutet.

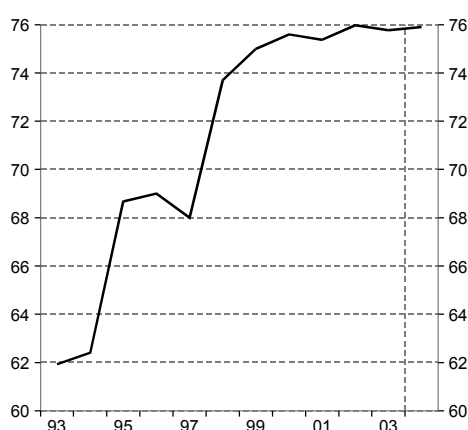
Diagram 84 Motorfordonsindustrins (SNI34) förädlingsvärde
Bidrag till BNP-utvecklingen, procentenheter



Anm. BNP till baspris.

Källor: Statistiska centralbyrån och Konjunkturinstitutet.

Diagram 85 Sysselsatta i motorfordonsindustrin
Tusental



Källor: Statistiska centralbyrån och Konjunkturinstitutet.

Motorfordonsindustrin och dess betydelse för svensk ekonomi

Lite historia

Starten för svensk bilindustri kan dateras till 1897 då Vagnsfabriksaktiebolaget i Södertelge (VABIS) byggde den första fabriksstillverkade personbilen. Några år senare, 1901, rullade även Maskin AB Scania's första bil ut genom fabriksportarna i Malmö. Ytterligare ett år senare tillverkade företagen sina första lastbilar. De båda företagen slogs sedan samman 1911 till AB Scania-Vabis då även den första bussen med plats för 12 passagerare byggdes. Arton år senare, 1929, tillverkade bolaget sin sista personbil för att därefter, under lång tid, koncentrera sig på produktion av enbart tyngre fordon tills SAAB kom in i bilden.

På 1920-talet grundades den andra grenen av svensk bilindustri när Assar Gabrielsson och Gustav Larsson den 25 juli 1924 träffades på restaurang Sturehof i Stockholm och beslöt att starta Volvo. Volvos första personbil lämnade sedan fabrikslokalerna på Hisingen skärtorsdagen 1927. Redan året efter exporterade man den första bilen till Danmark. Samma år byggdes även den första lastbilen och den första bussen.

Ett decennium senare, när andra världskrigets bröt ut, var drygt 1 procent av industriarbetarna verksamma inom bilindustrin. När kriget var slut hade denna andel minskat, men ökade därefter successivt och snabbt.

Det senaste decenniet

Från 1993 till 2003 ökade BNP med i genomsnitt 2,9 procent per år. Under samma period ökade förädlingsvärdet i motorfordonsindustrin¹² med i genomsnitt drygt 11 procent om året (se diagram 83) och 2003 svarade branschen för knappt 3 procent av näringslivets förädlingsvärde. Branschens direkta bidrag till BNP-utvecklingen var därmed i genomsnitt nära 0,3 procentenheter per år (se diagram 84). Variationerna mellan åren är dock stora. År 1994 bidrog motorfordonsindustrin med 0,65 procentenheter medan bidraget var negativt 2001.

Den starka produktionsutvecklingen har inneburit att även sysselsättningen ökat trots en kraftig produktivitetutveckling om i genomsnitt nära 9 procent om året. År 1993 arbetade nära 62 000 personer inom motorfordonsindustrin och därefter har sysselsättningen ökat till drygt 76 000 personer i år (se diagram 85), vilket utgör 2,6 procent av sysselsättningen i näringslivet.

Motorfordonsindustrin är starkt utlandsberoende och omkring 60 procent av produktionen exporteras. I föl upp gick

¹² SNI 34 enligt Standard för svensk näringsgrensindelning.

motorfordonsexporten till ca 125 miljarder kronor, vilket motsvarar ungefär 15 procent av den totala varuexporten (se diagram 86). Efterfrågan på motorfordon har varit fortsatt stark även i år. Nyregistreringarna av tunga fordon i Västeuropa t.o.m. september har ökat med nära 7 procent jämfört med samma period i fjol. Även personbilsinköpen har ökat i Västeuropa och samtidigt har både Volvo och SAAB vunnit marknadsandelar. Exporten av motorfordon ökar med drygt 10 procent även i år och branschens produktion med närmare 15 procent. En fortsatt stark produktivitetsutveckling innebär dock att sysselsättningen inom branschen är närmast oförändrad från i fjol.

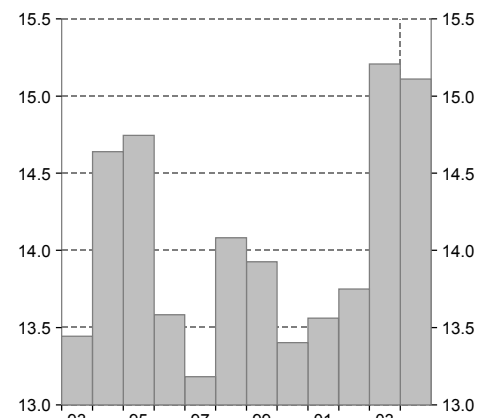
Hur många jobb skapar produktionen i motorfordonsindustrin – en skattning

Förutom de direkta effekterna på ekonomin till följd av produktionen inom motorfordonsindustrin tillkommer indirekta effekter genom insatsvaruproduktion utanför sektorn. Exempel på sådana insatsvaror är bilplåt, glasrutor, elsystem, däck, textilier och olika typer av tjänster.

Statistik från nationalräkenskaperna beskriver näringslivets produktionsstruktur för 2000¹³. Om denna produktionsstruktur antas gälla för de inhemskt producerade externa insatserna till motorfordonsindustrin¹⁴ kan förädlingsvärdet för den indirekta produktionen beräknas. Av en sådan beräkning framkommer att motorfordonsindustrins produktion genererar ytterligare inhemsk produktion motsvarande ca 40 procent av branschens förädlingsvärde. Därmed skulle summan av det direkta och indirekta bidraget från motorfordonsbranschen till BNP-tillväxten uppgå till ca 0,8 procentenheter 2000. För 2004 uppgår motsvarande bidrag till ca 0,4 procentenheter.

Ungefär 76 000 personer är sysselsatta i motorfordonsbranschen i år. En grov beräkning visar på en sysselsättning utanför branschen, till följd av dess produktion, som uppgår till närmare 35 000 personer. Totalt genererar därmed motorfordonsindustrin sysselsättning för ca 110 000 personer i år. För varje två jobb inom motorfordonsindustrin skapas ytterligare ett.

Diagram 86 Andelen motorfordon av total varuexport
Procent



Källor: Statistiska centralbyrån och Konjunkturinstitutet.

¹³ Av näringslivets totala bruttoproduktionsvärde utgjorde importerad insats drygt 15 procent. Den egna insatsen (producerad inom näringslivet) knappt 40 procent, medan branschens förädlingsvärde uppgick till 45 procent av bruttoproduktionsvärdet.

¹⁴ Ca 25 procent av bruttoproduktionsvärdet i SNI 34.