

Tyskland satsar 150 miljarder euro i elbilskampen

affärs
världen

SVERIGES LEDANDE EKONOMIMAGASIN SEDAN 1901



NY KRÖNIKÖR

Alice Teodorescu Måwe

**”Tiden har sprungit
ifrån Annie Lööf”**



Fakten på Tesla

Den tyska bilindustrin investerar
150 miljarder euro för att
köra om Tesla i racet om den
internationella elbilsmarknaden.

**Exklusiv intervju
med Daimlers VD Ola Källenius
och reportage, s 12-22**

ANALYS Trelleborg | Axfood | Carasent | Clas Ohlson



KRÖNIKA | Peter Benson
*”Rutgers upplägg visar att
D-aktier är tickande bomber”*



KRÖNIKA | Staffan Salén
*”För Jeff Bezos och Amazon
är alla dagar ”Dag ett”*



NUMMER 23 • 2021 • 125 KR

Tyskland satsar 150 miljarder euro i elbilskampen

Den tyska bilindustrin investerar 150 miljarder euro för att köra om Tesla i racet om den internationella elbilsmarknaden. Kommer Elon Musk att hamna i baksätet när Volkswagen, Mercedes-Benz och BMW trycker på gasen?

TEXT: ARVID JURJAKS

På en äng utanför Berlin pågår en polisutryckning. Någon har satt eld på sex högspänningskablar som dragits längs med marken för att försörja ett enormt fabriksbygge i närheten med ström. En handfull polisbilar har sladdat iväg bort mot skogsbrynet och parkerat huller om buller i det regnvåta gräset.

Det luktar bränd kabelisolering och politiskt motiverad skadegörelse. Senare tar också en grupp vänsteraktivister på sig dådet. Ett par hundra meter därifrån står en man vid sidan av vägen och styr en drönare över byggarbetsplatsen. Lastbilar anländer och kör därifrån i täta intervaller. Något strömavbrott tycks bygget inte lida av. Medierna är likväl på plats när polisen säkrar spår bland de sotiga ledningarna. En helt vanlig dag vid det som ska bli Teslas första fabrik i Europa.

Ur bakluckan på en Model S från 2014, en av de första Teslorna i Tyskland, plockar Martin Wrobel, 61, och hans kompis Ralf Waitschies, 54, fram Elon Musk. Som pappfigur. I mitten av maj landade chefen för världens ledande elbilstillverkare för en oanmäld blixervisit i huvudsta-

den. Mellan mötena med politiker och byggleddare hann han också med att träffa sina fans.

”Jag skrev till honom att vi var en grupp Tesla boys utanför fabriken som gärna ville träffa honom. Och då kom han ut”, säger Ralf Waitschies, som har direktkontakt med den excentriske entreprenören över e-mejl.

”Jag skrev till honom att vi var en grupp Tesla boys utanför fabriken som gärna ville träffa honom. Och då kom han ut.”

Framför journalisternas tv-kameror signerade en road Elon Musk Martin Wrobels pappfigur och svarade på några av pressens frågor.

”Senare på natten skrev han så här: ”Thanks so much for your support over many years. Elon”, läser Ralf Waitschies från ett mejl i sin telefon.

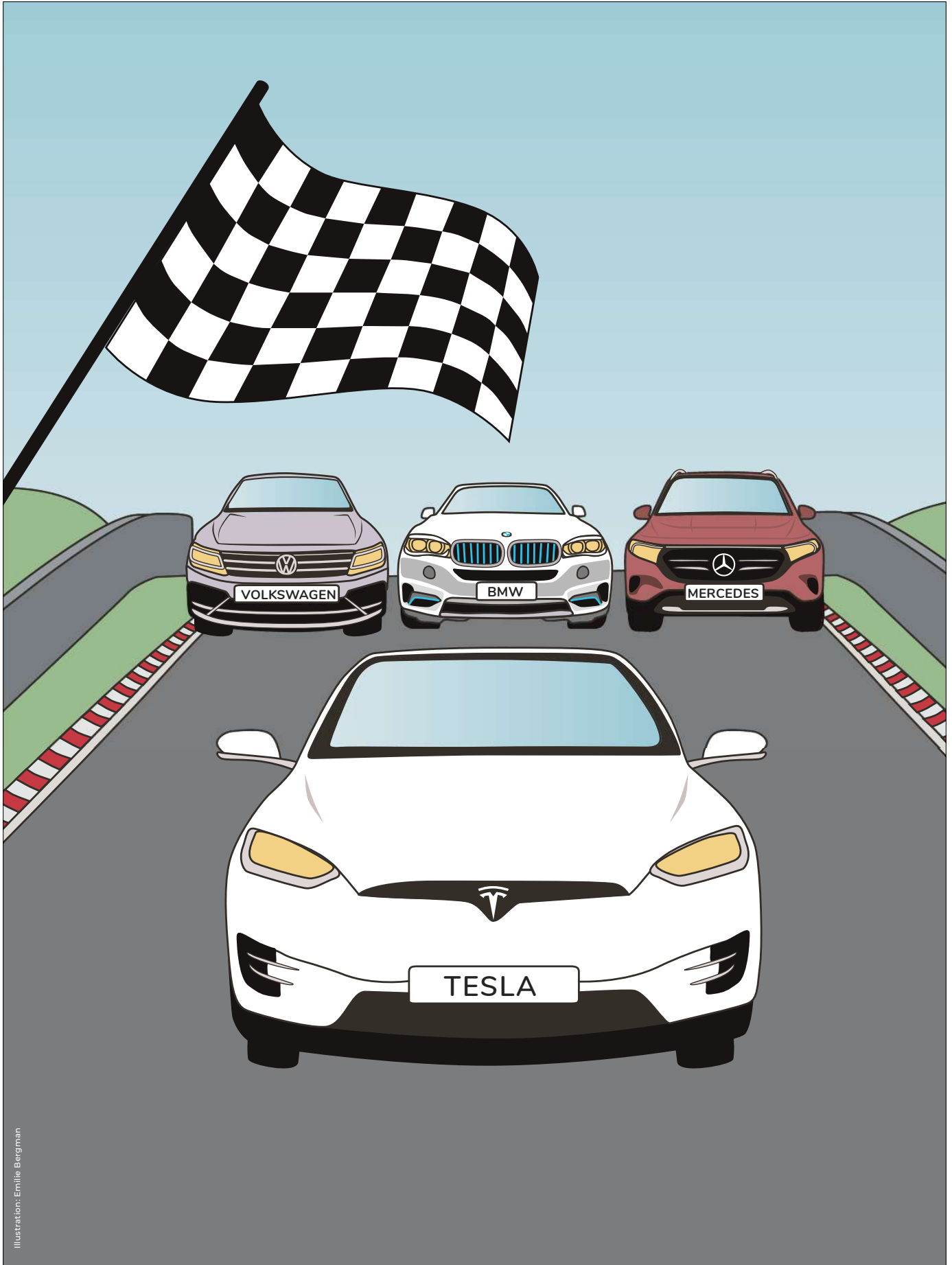
Länge har fältet legat öppet för elbilspionjären från USA. Försprånget har ibland beskrivits som ointagligt.

Fram till nu. Det senaste året har alla de stora tyska bilmärkena presenterat nya steg för att elektrifiera sin flotta: Daimler med Mercedes-Benz i Stuttgart, BMW i München, samt Volkswagen i Wolfsburg, världens största bilföretag innan de blev omkörda av japanska Toyota förra året.

INVESTERAR 150 MILJARDER EURO

2020 var Tyskland det tredje viktigaste produktionslandet för elbilar, efter Kina och USA, enligt en analys från det branschnära forskningsinstitutet FKA, som därutöver förutspår att Tyskland kommer att ta över andraplatsen inom två år. Enligt VDA, de tyska fordonstillverkarnas eget förbund, kommer deras medlemmar investera 150 miljarder euro, cirka 1,51 biljoner kronor, i omställningen till elektromobilitet fram till 2025.

Samtidigt dras Elon Musk med förseningar. Med hjälp av världens största batterifabrik ska anläggningen i Berlin så småningom kunna producera 500 000 bilar om året. Egentligen skulle produktionen varit igång i juni. Nu har starten skjutits upp till slutet av 2021. Den tyska byråkratin och dess miljölagar har satt käppar i hjulet. Faktum är att Tesla fortfarande »



REPORTAGE | Elbilsmarknaden

de saknar det slutgiltiga tillståndet för bygget. Går inte det igenom måste tomten återställas i ursprungligt skick. 100 miljoner euro, motsvarande drygt 1 miljard kronor, har den tyska delstaten Brandenburg begärt som säkerhet, enligt tidningen Der Tagespiegel i Berlin.

Och även om Teslas börsvärde fortfarande överstiger värdet för de tyska tillverkarna tillsammans är analytiker och experter överens om att tyskarna håller på att knappa in på försprånget, åtminstone räknat i försäljning av både helelektrifierade bilar och laddhybrider.

"VW GÅR OM TESLA 2021"

"VW och BMW låg båda på topp 5 över de mest sålda elbilarna under 2020. Vi kan förvänta oss att VW kommer att gå om Tesla under 2021", skriver Ellen Enkel, professor inom innovation och mobilitet vid Duisburg-Essens universitet i ett mejl till Affärsvärlden.

Enligt Ellen Enkel har det som många dömt ut som senfärdighet bland de tyska jättarna, visat sig mynna ut i en framgångsrik strategi,

en strategi som gjort det möjligt att rida något längre på efterfrågan av bilar med förbränningsmotor, som fortfarande ligger bakom 80 till 90% av tillverkarnas resultat.

"Den tyska bilindustrin kör nu för att komma ikapp. Coronapandemin har visserligen lett stora nedgångar i omsättningen på den tyska och internationella marknaden. Men de tyska köppremierna för både rena batterifordon såväl som laddhybrider har ändå lett till en oväntat stor andel elbilar bland nybilsregistreringarna under 2020 och 2021", skriver Ellen Enkel.

Framför allt är det Volkswagen som imponerar på experterna. Sedan koncernen möblerat om i ledningen efter dieselskandalen 2015 – rätttegången mot den dåvarande VD:n Martin Winterkorn är planerad till hösten – har den nye koncernchefen, Herbert Diess, presenterat både en helt ny arkitektur för samtliga elbilsmodeller och en plan för sex cellfabriker i Europa till 2030. Den första byggs i Skellefteå av svenska Northvolt, som Volkswagen är delägare i.



Foto: Christophe Gateau

Teslas VD Elon Musk.

"Utan dieselskandalen hade VW fortfarande letts av Winterkorn och varit helt och fullt på väg in i en förlopad framtid med sina dieselmotorer. Det var väldigt viktigt att Winterkorn försvann. Annars hade VW blivit bilindustrins Nokia, säger Ferdinand Dudenhöffer, grundare av forskningscentret Center Automotive Research i Duisburg och en av de mest framträdande kännarna av den tyska bilindustrin.

TESLAS MARKNADSANDEL 15%

Försäljning av elbilar (rena elbilar och plug in-hybrider) globalt under 2020, enligt EV-volymer.

Tesla	499.535
Volkswagen	220.220
BYD	179.211
SGMW	170.825
BMW	163.521
Mercedes	145.865
Renault	124.451
Volvo	112.993
Audi	108.367

Totalt i världen såldes det under 2020 3,2 miljoner elbilar (rena elbilar och plug in-hybrider), enligt EV-volymer. Marknaden för elbilar ökade därmed med 43% samtidigt som bilförsäljningen totalt sett minskade med 20% under 2020.

Europa stod för merparten av tillväxten för elbilar med en uppgång på hela 137%, samtidigt som marknader som Kina och USA hade högst måttlig tillväxt, 12 respektive 4%. Europa gick därmed om Kina som största marknad. I Europa såldes 1,39 miljoner elbilar mot Kinas 1,34. USA är en betydligt mindre marknad med 328 000 sålda elbilar 2020.

Tesla (se diagram) är störst på elbilar med en global marknadsandel på cirka 15%. Volkswagen är tvåa med knappt 7%.

Elbilarnas andel av total bilförsäljning ökade till drygt 4% under 2020 från 2,9% 2019. Deloitte räknar med att den andelen ökar till 32% 2030, med drygt 30 miljoner sålda elbilar, varav 80% är rena elbilar och 20% plug in-hybrider. I Kina väntas då varannan såld bil vara elbil, i Europa 42% och i USA 27%.



Foto: David Neman

Tesla-supporten Martin Wrobel vid Teslas planerade bilfabrik utanför Berlin.

SYSSELSÄTTER 800 000

Nokias öde efter smartphonerevolutionen på 00-talet, då den finska mobiltillverkaren tappade sin marknadsledande position till bland annat Apple, är en av de vanligaste liknelserna för att förklara vad som håller på att hända inom bilindustrin just nu. Den som inte ställer om kommer att få svårt att komma ikapp. Men i ett land där en betydande industri byggs kring förgasare, vevaxlar och cylindrar – sådant som det inte finns ett spår av i elfordon – är det inte bara sentimentala värden som står på spel, utan också ekonomiska.

”Bilindustrin i Tyskland sysselsätter omedelbart cirka 800 000 människor och bidrar därmed till en större del av landets BNP än i andra europeiska länder. Därför är det viktigt att vi gör omställningen på rätt sätt. Enligt en studie som vi har presenterat hotas nu över 100 000 arbets-

platser på grund av den här situationen. Vi måste ha en intelligent politik för att säkra de här arbetsplatserna också i framtiden, säger Kurt-Christian Scheel, chef för politik- och samhällsfrågor på biltillverkarnas förbund, VDA.

Enligt Ferdinand Dudenhöffer är det här en farligt försiktig inställning.

”Omställningen hade behövt göras ännu tidigare. Att man nu har börjat köra med högtryck är bra. Vad vi ser nu är en industri som formerar sig på nytt. Cellbatterifabriker byggs på flera håll i Tyskland med CATL i Erfurt, Farasis i Bitterfeld, Svolt i Saarland och VW och Northvolt i Salzgitter. Ju snabbare omställningen sker, desto kraftigare blir det schvung som just nu byggs upp inom industrin, säger han och fortsätter med exempel på kemiföretag och det ökade behovet av mjukvarukompetens.”

”I de gamla systemen kommer under-

leverantörer att få problem. En del av dem kommer inte att klara det. Men det kan man ändå inte ändra på. Ju längre man håller fast vid de gamla systemen, desto svårare blir omställningen”.

SLAGET STÅR PÅ MJUKVARUSIDAN

Även analytikerna på den schweiziska banken UBS ser en fara för dem som inte ställer om i tid. I en rapport från mars i år korade de Volkswagens nya elbilskoncept som den just nu trovärdigaste utmanaren till Tesla. Banken konstaterar att branschen just har lagt in en överväxel i omställningen. I det som de menar är det mest troliga scenariot målar analytikerna upp en framtid där dedikerade elbilstillverkare som Tesla kommer att behålla ledningen, medan traditionella tillverkare kommer att ha fortsatt svårt att hämta in. Här står slaget framför allt på mjukvarusidan, menar UBS, i takt med att även traditionella biltill- »

REPORTAGE | Elbilsmarknaden

verkare lyckas kapa kostnader på den hittills krävande batteriutvecklingen. En post som idag gör att Tesla fortfarande kan arbeta med högre marginaler, menar banken.

Ett annat scenario är att traditionella tillverkare som varit tidiga i omställningen, som Volkswagen, kan minska Teslas försprång eller till och med gå om, skriver UBS.

”BMW har varit för långsamma, Mercedes-Benz försöker komma ikapp, men VW är de som har arbetat mest energiskt på detta, säger Ferdinand Dudenhöffer om Volkswagens nya plattformskoncept, den skateboardliknande monteringsplatta på vilken även koncernens andra bolag Audi, Skoda, Seat och Cupra ska bygga sina kommande elbilar på.”



Med Herbert Diess som VD kan Volkswagen redan i år gå om Tesla som största elbilstillverkare.

TESLA RISKERAR ÖVERKAPACITET

Elon Musk då?

”Stressad, säger Ferdinand Dudenhöffer. Tesla har ett för ansträngt tillväxtprogram med sina fabriker och kommer inte ifatt med försäljningen. Företaget har redan nu en överkapacitet på 200 000 fordon. Samtidigt bygger han nya fabriker i Berlin och Texas. Vid något tillfälle kommer han att få problem att skaffa kunder.”

Och här pekar Ferdinand Dudenhöffer på Teslas största utmaning just nu.

”Tesla-kunden är en väldigt specifik kund. Det är en liten grupp teknik-fans som vill flyga med Elon Musk

till mars. Men det är kanske bara 5% av världens alla bilägare. Om han verkligen vill bygga sina 10 eller 20 miljoner bilar per år, då behöver han VW Passat- eller Toyota Camry-ägaren. För dem är andra saker, som prisvärdhet och livslängd viktiga, sådant som hos Elon Musk kommer i andra hand, efter innovation, innovation, innovation, säger Ferdinand Dudenhöffer.

Är fansen till och med ett hinder för att Tesla ska kunna ta det steget? En analys som Martin Wrobel och Ralf Waitschies bara skrattar åt.

”Hur ska någon kunna komma

ikapp Tesla? De arbetar i Elon-time. För de andra återstår bara smulorna, säger Martin Wrobel om Elon Musks energiska tempo.

Både han och Ralf Waitschies är bilentusiaster sedan långt tillbaka och har ägt flera gamla pärlor från de tyska traditionsmärkena. Hållit igång motorer och stått och vaxat. Men sedan de började köra Tesla har allt förändrats. Nu ska Martin Wrobel sälja sin sista Mercedes.

”Det är en cabriolet, modell A124. Den stinker, den låter för mycket. Jag vill inte längre, säger han. ●

TESLAS BÖRSVÄRDE DUBBELT SÅ STORT SOM VOLKSWAGEN, DAIMLER OCH BMW TILLSAMMANS

Tesla

Nuvarande elbilsförsäljning: 180 338 fordon första kvartalet 2021. Ca 500 000 under 2020.

Omsättning: 86 miljarder kr första kvartalet 2021. 262 miljarder kronor 2020.

Resultat: 3,6 miljarder kr första kvartalet 2021. 6 miljarder kronor 2020.

Börsvärde: 4 970 miljarder kr.

VOLKSWAGEN

Nuvarande elbilsförsäljning: 133 282 bilar första kvartalet 2021, varav 59 948 helelektrifierade.

Målsättning: 3 miljoner helelektrifierade bilar 2025 inom hela Volkswagengruppen.

Omsättning: 631 miljarder kr första kvartalet 2021. 2 256 miljarder kr 2020.

Resultat: 35 miljarder kr första kvartalet 2021. 89 miljarder kr 2020.

Börsvärde: 1 148 miljarder kr.

DAIMLER/MERCEDES-BENZ:

Nuvarande elbilsförsäljning: Cirka 59 000 hybrider och helelektrifierade bilar, varav 16 000 helelektrifierade

under första kvartalet 2021. Cirka 150 000 hybrider och helelektrifierade bilar under 2020.

Målsättning: Hälften av produktionen ska utgöras av elbilar 2030. Klimatneutral fordonsproduktion senast 2039.

Omsättning: 415 miljarder kr första kvartalet 2021. 1 562 miljarder kr 2020.

Resultat: 44 miljarder kr första kvartalet 2021. 40 miljarder kr under 2020.

Börsvärde: 900 miljarder euro.

BMW

Nuvarande elbilsproduktion: Cirka 70 000 bilar under första kvartalet 2021.

Målsättning: 2025 ska minst en fjärdedel av alla sålda bilar vara elbilar.

Omsättning: Cirka 270 miljarder kr under första kvartalet 2021. Cirka 1 000 miljarder kronor under 2020.

Resultat: Cirka 38 miljarder kr första kvartalet 2021. Cirka 53 miljarder kronor 2020.

Börsvärde: 566 miljarder kr.