



VW Passat möter Volvo V70. Volkswagen petar ner Volvo från den svenska biltronen i augusti. FOTO: LARS PEHRSON

Kinesiskt tåg företag vill bygga i Sverige

Ett kinesiskt företag uppges vilja bygga höghastighetståg i Sverige. Kostnaden ska kunna bli 25 miljarder kronor lägre än väntat. Men oklarheten är stor. Eftersom det inte ens är bestämt hur banorna i Sverige ska gå är det svårt att säga något om priset.

Förberedelserna för att bygga banor för höghastighetståg i Sverige är i full gång. Men det är ett mycket dyrt projekt som beräknas gå på någonstans kring 150–170 miljarder kronor.

Därför väckte det viss uppståndelse när SVT i helgen kunde rapportera att kinesiska China Railway Construction, ett företag som byggt mycket av höghastighetsbanorna i Kina och även driver flera tågprojekt i andra länder, lämnat en offert på att bygga höghastighetsbanor i Sverige.

Enligt SVT:s uppgifter ska kineserna ha sagt att de kan halvera byggtiden och dessutom göra alltihop till en kostnad som ligger 25 miljarder kronor under vad Trafikverket beräknat.

En förklaring till att kostnaden kan pressas ned så mycket uppges vara att China Railway Construction vill bygga banan på broar, fem meter över marknivå, och använda sig av stora prefabricerade betongdelar. På det viset kan man spara in på dyra markarbeten.

Men frågetecknen kring förslaget är många. Trafikforskaren Oskar Fröidh vid KTH påpekar att det inte är rimligt att lägga fram någon offert på bygget av banorna eftersom det inte ens är klart var de ska gå.

Det är egentligen bara delarna mellan Stockholm och Linköping samt mellan Göteborg och Borås som är tillräckligt utredda. Däremot återstår mycket arbete med de övriga delarna av sträckorna Stockholm–Göteborg respektive Stockholm–Malmö.

Oskar Fröidh ifrågasätter också om det blir billigare att bygga hela banan på broar.

– All erfarenhet från Sverige talar för att det hos oss är billigare att bygga i markplan. Det beror på att vi ofta har stabil mark och låga markpriser. Där är det förstas annorlunda i Asien, säger Oskar Fröidh.

Däremot berömmar han kineserna för att tänka mer storskaligt och industriellt när de bygger höghastighetsbanor. Det gör att de kan bygga snabbare och där borde Sverige, enligt Oskar Fröidh, kunna ta efter.

TOMAS AUGUSTSSON
tomas.augustsson@svd.se

Risk för en bilbubbla

KÖPFEST I BILVÄRLDEN En stor sollyste på bilförsäljningen i augusti. Volkswagen Golf körde temporärt om Volvo V70. Köpfest är ordet. Men kanske borde vi bli oroliga för ett annat ord: Lånebubbla.



JONAS FRÖBERG
ANALYS

Börsras, Kinakris, svart höst – ord som tycks lika närvarande som lättflyktig gas när man läser de senaste bilsiffrorna. I augusti skakade svenska bilhandlare hand, bjöd på korv och delade ut ballonger till barnen så de måste blivit blåa i ansiktena: 26 877 bilar registrerades. Det är den starkaste augustimånaden någonsin. Ökningen blev 10,7 procent jämfört augusti förra året, som då dessutom hade ökat med 12,3 procent.

Vad betyder då detta?

Bilförsäljningen är en klassisk konjunkturindikator tillsammans med BNP-siffror, industriproduktionen och detaljhandels-siffror. Och det går bra för Sverige: BNP ökade det andra kvartalet med 3 procent och 1 procent jämfört med kvartalet före. Indu-

striproduktionen ökade med 1,2 procent och detaljhandeln ökade i juli, den senast mätta månaden, med 5,9 procent.

Men bilförsäljningen ökar betydligt mer. Den stora anledningen är de låga räntorna. Det är high five-läge för bilhandlarna och alla bilköpare som bytt in sina miljöfarliga rostiga häckar mot något nytt.

Men kanske är det exakt här som vi borde stanna upp: De svenska hushållens skuldsättning har ökat dramatiskt sedan 2008 och vi tillhör de mest skuldsatta folken i världen. Den stora boven är bostäder, men nya bilar kommer inte långt där efter i ett hushåll.

Bolånebubbla har det pratas friskt om, men aldrig bilbubbla. Men som bekant är en investering i en bil avancerad värdeförstöring där endast en bråkdel av värdet är kvar efter några år. Och skulle familjer snabbt tvingas sälja sin nya ögonsten om lånefesten kraschar kan det milt sagt bli tuffa lägen.

Men låt oss inte bli alltför svartsynta i septemberregnet. Ser vi på helårsbasis har det sålts ännu fler bilar tidigare. Branschorganisationen Bil Sweden prognostiserar 327 000 bilar för helåret, en siffra som reviderats upp

två gånger och med stor sannolikhet revideras upp än en gång nästa vecka (alla tycks alltså tagna på sängen av rekordförsäljningen). Men än är det en bit kvar till rekordåret 1988 då 343 963 bilar såldes. Allt ska jämföras med ett normalår, om man tittar på de senaste tio åren, då ungefär 270 000 bilar såljs.

Borrar vi ner oss i biltabellerna sticker en sak ut rejält: Volkswagen petar ner Volvo från den svenska biltronen i augusti – och det rejält. Totalt registrerades 4 674 Volkswagenbilar jämfört med 3 810 av märket Volvo i augusti. Och den mest sålda bilen blev inte som vanligt Volvo V70 utan Volkswagen Golf, som sålde i 2 095 exemplar – över 700 fler än Volvo V70. Trea med 892 bilar blev VW Passat.

Någon timme efter att siffrorna presenterades släppte Volkswagen triumfartat ett pressmeddelande som berättade att man

FAKTA

Nybilsregistreringar i augusti

Fabrikat	Antal	Förändring %
VW	4674	17,8
Volvo	3810	1,7
Audi	1879	7,7
BMW	1768	13,2
Kia	1661	21,5
Toyota	1401	-9,7
Skoda	1289	6,4
Mercedes	1171	17,2
Renault	1064	45,4
Ford	1003	8,1

även sett på helåret mellan januari och augusti sålt flest bilar till privatpersoner i Sverige.

Men verkligheten är som vanligt lite mer grå, ungefär som tisdagens regnmoln. Augusti är nämligen en speciell månad där Volkswagen oftast brukar gå om Volvo tillfälligt.

Volvos tyngs nämligen av två tunga sänken: Man har sommarstängt i sin produktion på Torslanda i juli, dessutom säljs betydligt färre tjänstebilar i semester-tunga augusti, vilket påverkar Volvo.

Sett för hela året fram till augusti ligger Volvo ännu ohotad etta med 41 422 bilar jämfört med Volkswagens 33 593.

Volvo har nu släppt sin nya XC90, och den har sålt bra i detta dyra segment. Men det handlar bara om 104 bilar i augusti och höjer vi blicken hotas Volvo ändå av Volkswagen – som hela tiden knaprar in.

Volvo har historiskt haft strax under 20 procent av marknaden medan Volkswagen har gått upp från runt 9 procent 2003 till runt 15 procent. Efter augusti månad har Volvo 18,9 procents marknadsandel och Volkswagen 15,3 procent. Volkswagen släpper hela tiden nya modeller och i höst kommer Passats storsäljare i den fyrhjulsdrivna kombi Alltrack. Då kan det bli tufft på riktigt för Volvo.

Jonas Fröberg är reporter och motorredaktör på SvD Näringsliv.
jonas.froberg@svd.se