

ECIPE PRESENTATION »

## 7 myths about cars and free trade agreements

Hosuk Lee-Makiyama  
Co-Director, European Centre for International Political Economy (ECIPE)



**Myth #1**

作り話 #1

**Mythe #1**

**“Foreign imports are worsening the EU automobile crisis”**

外国からの輸入はEU自動車産業の危機を悪化させている

**Les importations étrangères aggravent la crise automobile**

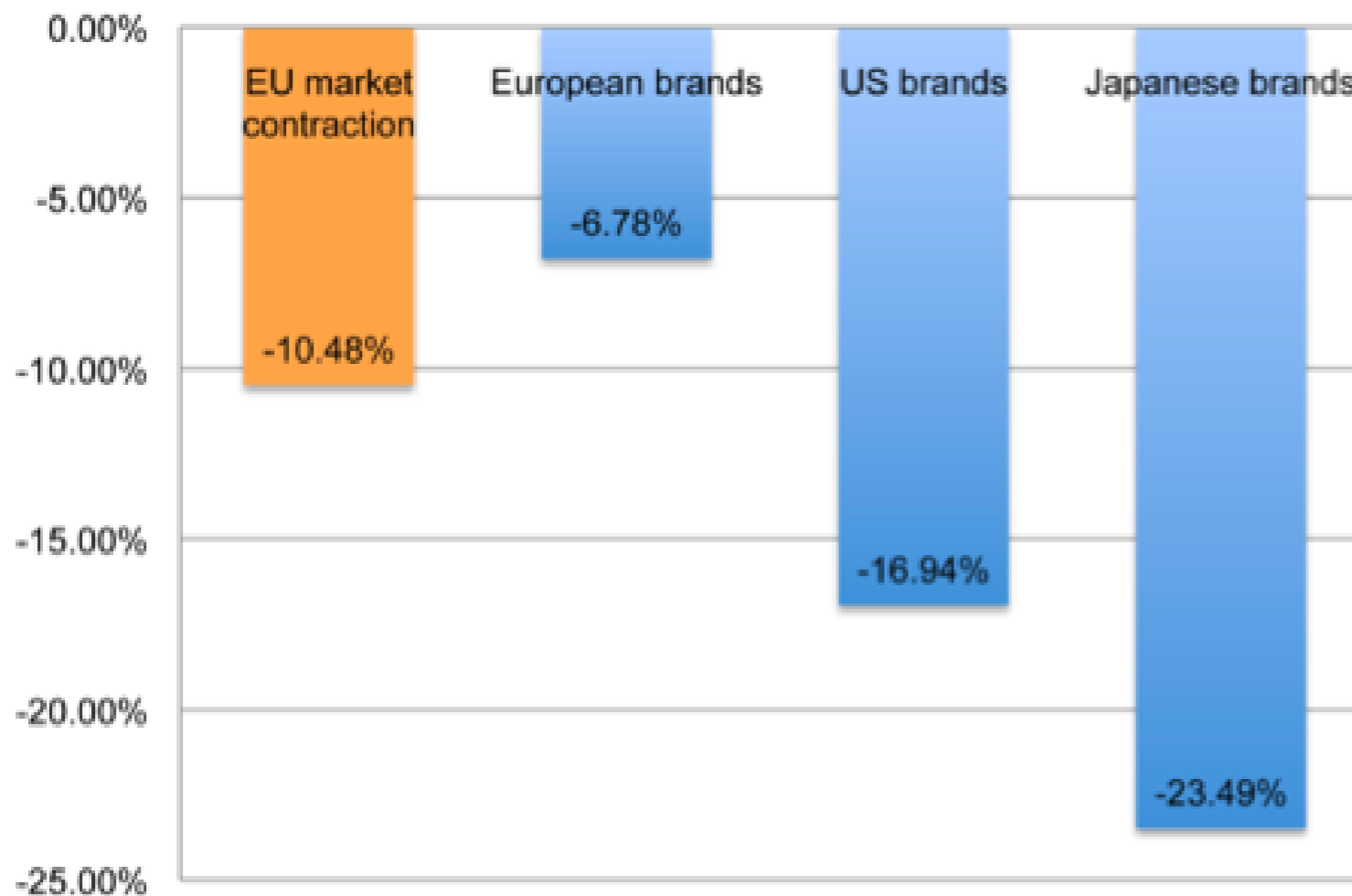
## 30% overcapacities due to saturated demand, volume production, low income elasticities

需要飽和、大量生産、低い所得弾力性による30%のオーバーキャパシティー

## 30% de surcapacité en raison d'une demande saturée, production de masse et faible élasticité-revenu

- EU brands increased market shares; foreign brands took the largest hit from the crisis  
EUのブランドが市場シェアを伸ばし、外国のブランドが危機から最大の打撃を受けた  
Les marques de l'UE ont augmenté leurs parts de marché; les marques étrangères ont été les plus touchées par la crise
- Imported volumes are too small and cannot fill-up overcapacities  
輸入量は少なく、オーバーキャパシティーを埋める事は出来ない  
Les volumes importés sont trop faibles et ne peuvent pas couvrir la surcapacité

**TABLE 7: BIGGEST DROPS IN EU CAR SALES (NEW CARS REGISTRATIONS, 2008/Q1~2011/Q1)**



Source: ACEA, 2011

**Myth #2**

**“The EU car industry does not benefit from free trade”**

作り話#2

EU自動車産業は自由貿易による恩恵を受けていない

**Mythe #2**

**L'industrie d'automobile de l'UE ne tire aucun bénéfice du libre-échange**

## 2~3% of total trade volumes – but still Europe’s largest trade surplus

全体に対して2%から3%の輸入量-しかし、欧州における最大の貿易黒字

2~3% du volume total des échanges - mais encore l'excédent commercial le plus important d'Europe

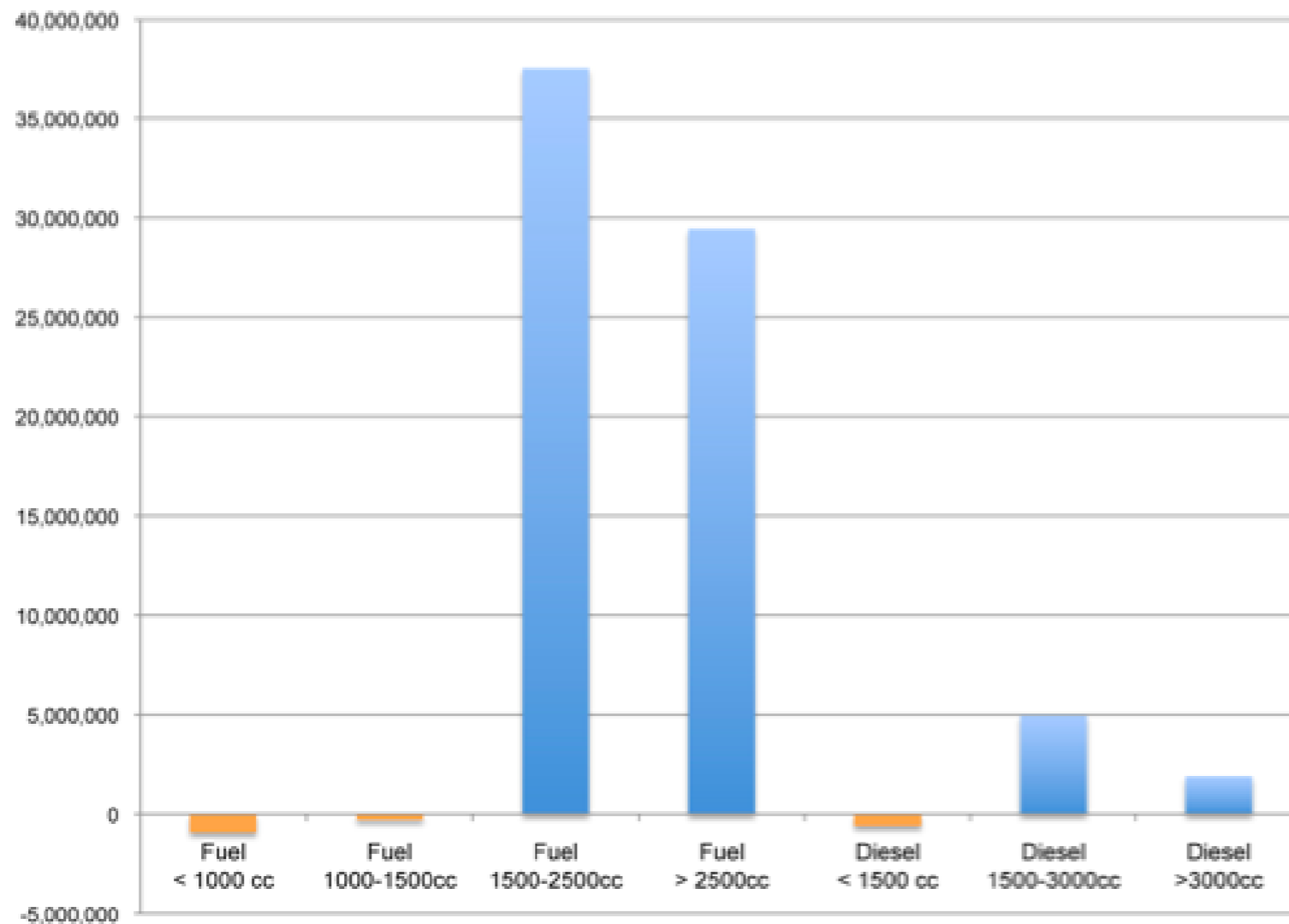
The EU exports 3.5 euro in cars for every euro it imports from abroad

- 車の輸出はEUの輸入分の3.5倍の利益をもたらしている、  
L'UE exporte € 3,5 en terme de voitures pour chaque euro qu'elle importe de l'étranger

Trade surplus thanks to unique expertise on high-end segments; small segments is in balance

- ハイエンド分野における独自の専門技術による貿易黒字; 他の小さい分野では均衡を保っている  
L'excédent commercial grâce à l'expertise unique sur les segments haut de gamme; les petits segments sont en équilibre

TABLE 11: EU TRADE BALANCE ON CARS (2011), IN THOUSANDS USD



Source: UN ComTrade, 2011

**Myth #3**

作り話#3

**Mythe #3**

**The car industry is too important for jobs and growth**

自動車産業は雇用と成長の面で重要すぎる

**L'industrie automobile est trop importante en termes d'emplois et de croissance**

## The largest trade surplus, yet our largest liability in trade negotiations

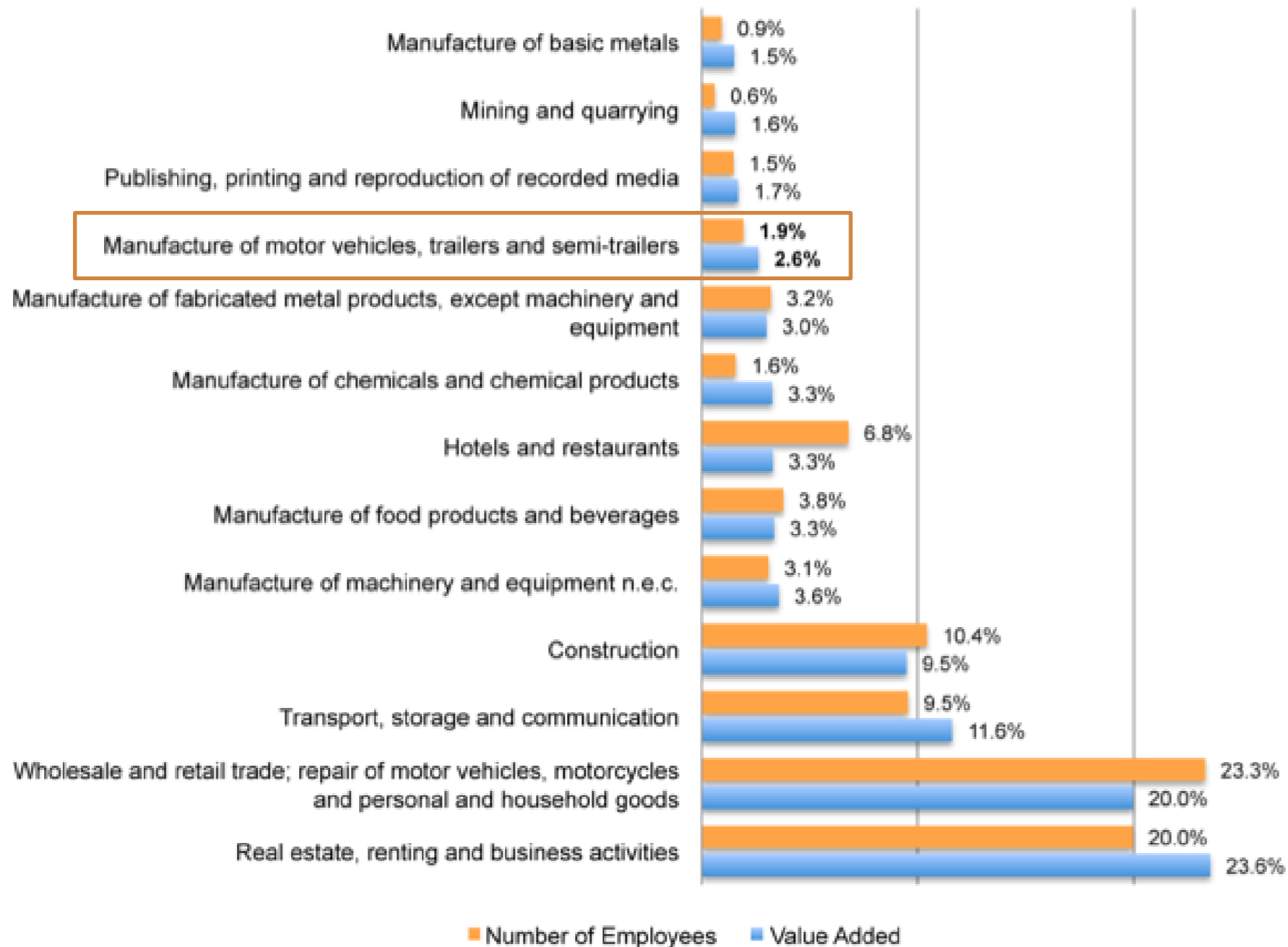
最大の貿易黒字、しかし貿易交渉において最大のネック

L'excédent commercial le plus important, pourtant notre plus grande dette dans les négociations des échanges commerciales

Value-added contributed by the vehicle industry in countries with overcapacities are less than 0.3%

- オーバーキャパシティーが起こっている国々における自動車産業が寄与した付加価値は0.3%未満である  
La valeur ajoutée fournie par l'industrie automobile dans les pays en surcapacités est inférieures à 0,3%

TABLE 9: EU EMPLOYMENT AND VALUE-ADDED IN INDUSTRY & SERVICES SECTORS (2008)



**Myth #4 Bailed-out car manufacturers can return to profitability**

作り話#4 救済された自動車メーカーの収益性を取り戻すことが出来る

**Mythe #4 Les constructeurs d'automobiles renfloués peuvent renouer avec la rentabilité**



## Rising salaries, but labour productivity falling behind

賃金が上がる一方、労働生産性は低下している

## Salaires en hausse, mais productivité du travail à la traîne

Higher value generated by workers in Brazil than in Europe

- ヨーロッパに対しブラジルの労働者の方が高い価値を生み出している  
Une plus forte valeur générée par les travailleurs au Brésil qu'en Europe

TABLE 4: PRE-CRISIS CHANGES IN WAGES, VALUE ADDED (2000-2007) AND LABOUR PRODUCTIVITY (INDEX CHANGE 2000-2008) IN THE CAR INDUSTRY

	Wages and Salary		Value added per employee		Labour Productivity Index
	2000	2007	2000	2007	2000 - 2008
France	28 621	55 461	71 918	<b>104 092</b>	<b>-6.3%</b>
Germany	26 580	43 707	53 094	133 822	35.7%
Italy	21 298	39 895	41 205	<b>99 747</b>	<b>-2.2%</b>
Spain	24 326	44 881	52 613	<b>106 628</b>	14.4%
UK	39 253	68 947	51 243	147 442	35.2%*
US	51 338	62 020	189 997	280 262	63.7%
Japan	66 423	60 558	241 975	290 149	32.1%*
Korea	26 963	54 867	142 385	250 952	47.6%
Brazil	16 042	25 653	53 577	<b>120 299</b>	-
China	2 798	6 059	28 671	47 542	-

\* Motor vehicle data unavailable, and transport equipment classification used

Source: UNIDO; OECD; own calculations

## Significantly lower efficiency on R&D

研究開発において著しく低い効率性

## Efficacité significativement plus faible de la R&D

- EU focus on longterm R&D with high risk (green technologies) with less resources available  
EUは少ない利用可能な資源で高リスクの長期的研究開発（グリーンテクノロジー）に焦点を当てている  
L'UE met l'accent sur la R&D à long terme, à haut risque (technologies vertes) avec moins de ressources disponibles
- Low Return on Investments from R&D. Profits needed in the short term  
低リターンの研究開発への投資、短期的収益が必要  
Faible rendement des investissements en R&D. Les profits nécessaires à court terme

**TABLE 5: R&D PERSONNEL AND SPENDING (2008) BY THE CAR INDUSTRY; NUMBER OF WIPO PATENTS REGISTERED (2003~2007) IN THE TRANSPORT VEHICLES CATEGORY**

	R&D personnel Full-time equivalent (2008)	Business R&D expenditure US\$ PPP (2008)	WIPO patents (2003-2007)
Germany	89,400	18,601	55,296
France	30,911	1,802	19,126
Italy	8,832	1,418	4,190
Spain	2,603	360	2,060
UK	10,982	1,664	5,788
US	83,100	16,034	46,991
Japan	87,626	19,658	<b>106,368</b>
Korea	23,053	4,381	30,307
China <sup>10</sup>	16,5475	6,764	9,119
Turkey	2,882	802	N/A

**Myth #5**

作り話#5

**Mythe #5**

**Market intervention, subsidies may solves the crisis**

市場介入や補助金は危機を解決することができる

**L'intervention sur le marché et les subventions peuvent résoudre la crise**

## Key factors are economies of scale, export focus; activist industrial policy is inefficient

重要なのは規模の経済そして輸出に焦点を絞ること、積極的な産業政策は非効率

## Les facteurs clés sont : économies d'échelle et concentration sur l'exportation; la politique industrielle volontariste est inefficace

Domestic focus leads to low margin production; but EU exporters are filing record profits

- 国内に焦点を当てると低利益率の生産へとつながる、しかしEUの輸出が過去最高収益をマークしている  
La concentration sur le marché interne conduit à une production à faible marge; mais les exportateurs de l'UE enregistrent un record en terme de profit

Repatriating production from modern plants to Western Europe worsens the problem

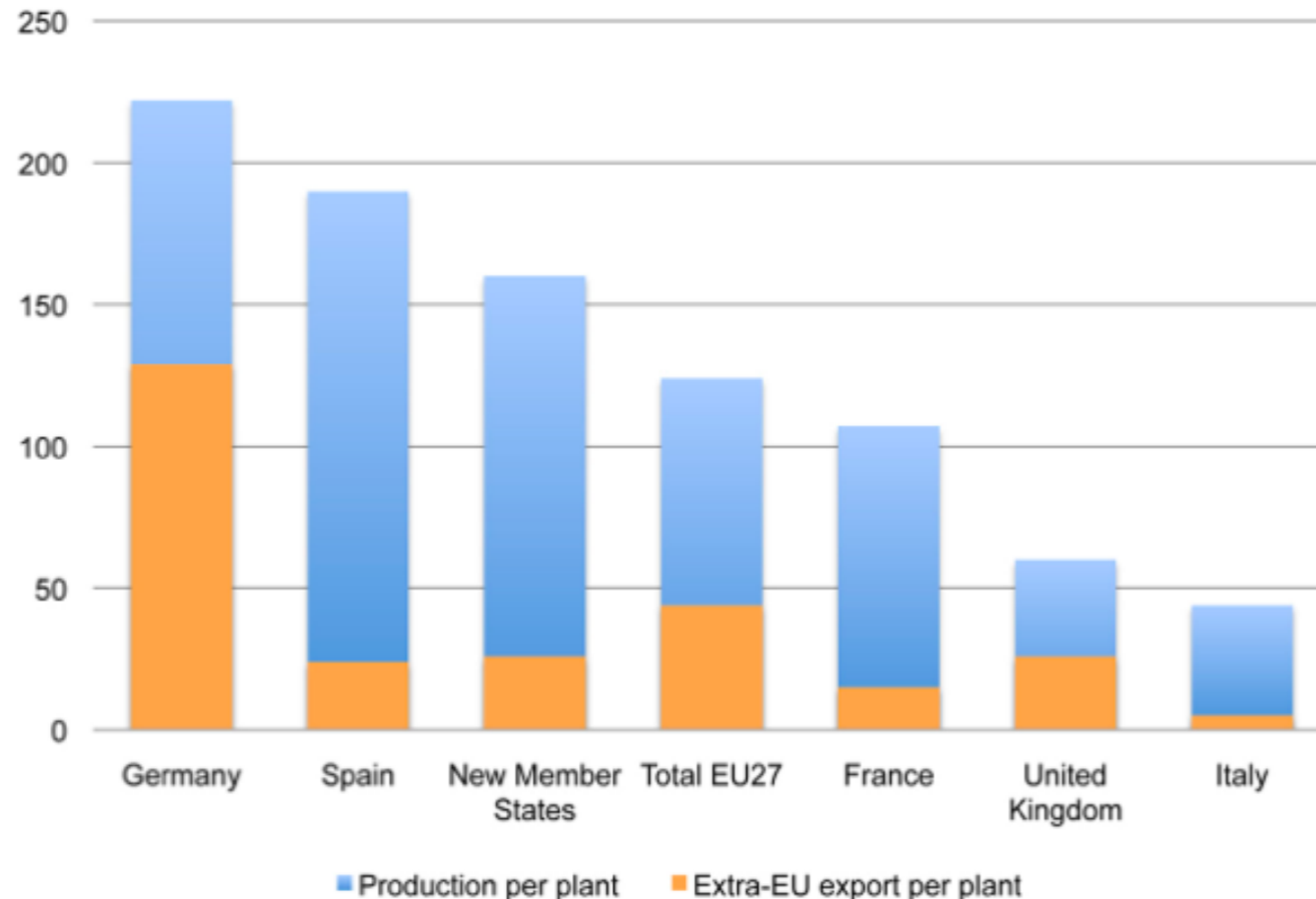
- 現在の生産拠点をまた西欧に戻す事は事態を悪化させる

La relocalisation de la production des usines modernes vers l'Europe occidentale aggrave le problème

Demand-side measures like scrapping schemes (4.5 million unit) led to eroding profits

- “Scrapping schemes” (450万台)のような需要側の方策は利益の浸食へとつながった  
Les mesures de renfort de la demande comme la prime à la casse (4,5 millions d'unités) ont conduit l'érosion des bénéfices

TABLE 3: PRODUCTION OF PASSENGER CARS PER ASSEMBLY PLANT; SHARE OF PRODUCTION EXPORTED OUTSIDE EU, 2010



**Myth #6**      **The Japanese market is closed for European car exports**

作り話#6      日本の市場は欧州の自動車輸出に対して閉鎖的である

**Mythe #6**      **Le marché japonais est fermé pour les exportations des automobiles européennes**

## The share of cars in EU exports to Japan are higher (factor 1.5) compared to other countries

EUは対日輸出における自動車の割合は他国に比べ1.5倍高い

La part de l'automobile dans les exportations de l'UE vers le Japon est plus importante (facteur 1,5) que d'autres pays

EU exports divided into too many brands to localise manufacturing to Japan

- EUの輸出は、日本に向けて製造をローカライズするためにも多くのブランドに分けられている  
Les exportations de l'UE sont dispersées en trop de marques pour localiser la fabrication au Japon

European small cars are sold with 90% mark up; higher total cost of ownership

- ヨーロッパの小型車は90%の値上げをして売られている:より高い総所有コストを要する  
Les petites voitures européennes sont vendues avec 90% de balisage, coût total de possession plus élevé

Identify right non-tariff barriers that will give market access

- 非関税障壁の正しい認識は市場へアクセスを実現させる  
Identifier correctement les barrières non tarifaires, pour faciliter l'accès au marché

**TABLE 10: TOTAL COST OF OWNERSHIP OF SELECTED EUROPEAN CARS IN JAPAN (IN YEN, 10 YEARS)**

	Volkswagen Polo 1.4 gasoline	Citroen C3 1.6 gasoline	Fiat 500 1.2 gasoline	Nissan Micra (MaChi) 1.2 gasoline
<b>Purchase costs</b>				
Purchase price at dealership, incl. 5% acquisition tax	2,100,000	2,000,000	1,900,000	1,400,000
Consumption tax	Up to 5%	Up to 5%	Up to 5%	Up to 5%
Mandatory inspection, every two years ("shaken")	1,195,000	1,315,000	1,230,000	905,000
Tonnage tax	125,000	125,000	100,000	100,000
Car tax Based on capacity	350,000	350,000	300,000	300,000
Compulsory liability insurance ("kyosei hoken")	300,000	300,000	250,000	250,000
Repair & servicing (after guarantee)	420,000	540,000	580,000	256,000
Voluntarily insurance ("jibaiseki hoken")	1,110,000	1,070,000	1,220,000	1,000,000
Gasoline	11 km / L	11 km / L	14 km / L	14 km / L
Parking	0-20,000	0-20,000	0-20,000	0-20,000
<b>Total cost of ownership (10 years)</b>	<b>4,600,000</b>	<b>4,585,000</b>	<b>4,480,000</b>	<b>3,455,000</b>

Source: manufacturers' own information; AIU; own calculations

**Myth #7**      **Free trade agreements spells the end of the EU car industry**

作り話 # 7      自由貿易協定はEUの自動車産業の終わりを告げている

**Mythe #7**      **Les accords de libre-échange signifient la fin de l'industrie automobile de l'UE**



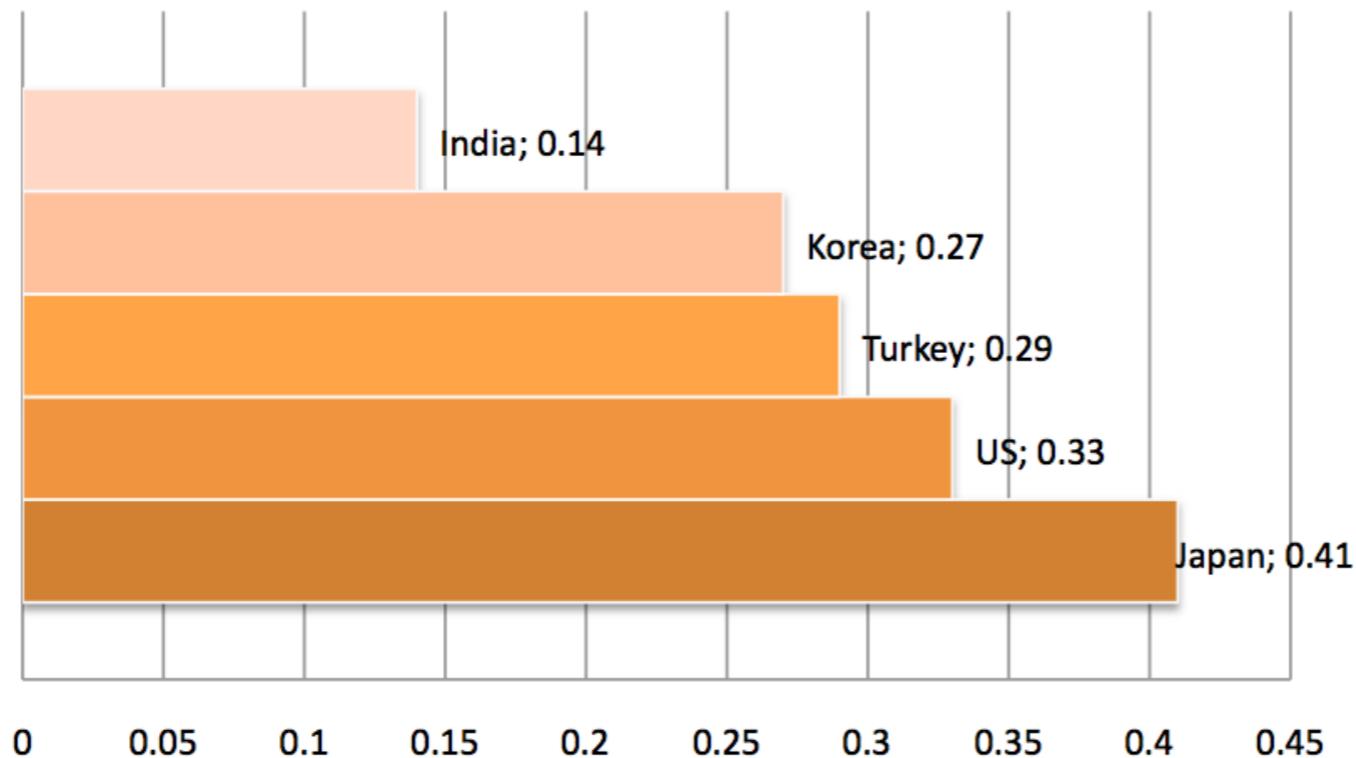
## Impact from tariff cuts irrelevant compared to transport costs, exchange rates

輸送コストと為替レートに比べ関税引き下げによる影響は関連性がない

## L'impact des réductions tarifaires non pertinentes par rapport aux coûts de transport et aux taux de change

- Very high correlation between increasing imports and increasing exports  
輸入増加と輸出増加の間に非常に高い相関関係  
Une très forte corrélation entre l'augmentation des importations et celle des exportations
- Volkswagen taking market shares, not foreign brands; Korean increases (66%) not due to the FTA  
外国ブランドではなくフォルクスワーゲンが市場シェアを得ている、韓国も増加(66%)FTAは無関係  
Volkswagen prend les parts de marché et non pas les marques étrangères, l'augmentation de la Corée (66%) ne vient pas de l'ALE
- High degree of localised production and local supply; write-off of existing capacities in the EU unlikely  
高度にローカライズされた生産・現地供給、EUに存在している生産能力の抹消はあり得ない  
Degré élevé de production localisée et d'approvisionnement local; la disparition des capacités existantes dans l'UE est peu probable

TABLE 14: CORRELATION BETWEEN EU EXPORT COMPETITIVENESS AND IMPORTS OF COMPONENTS (2011)



Source: Own calculations



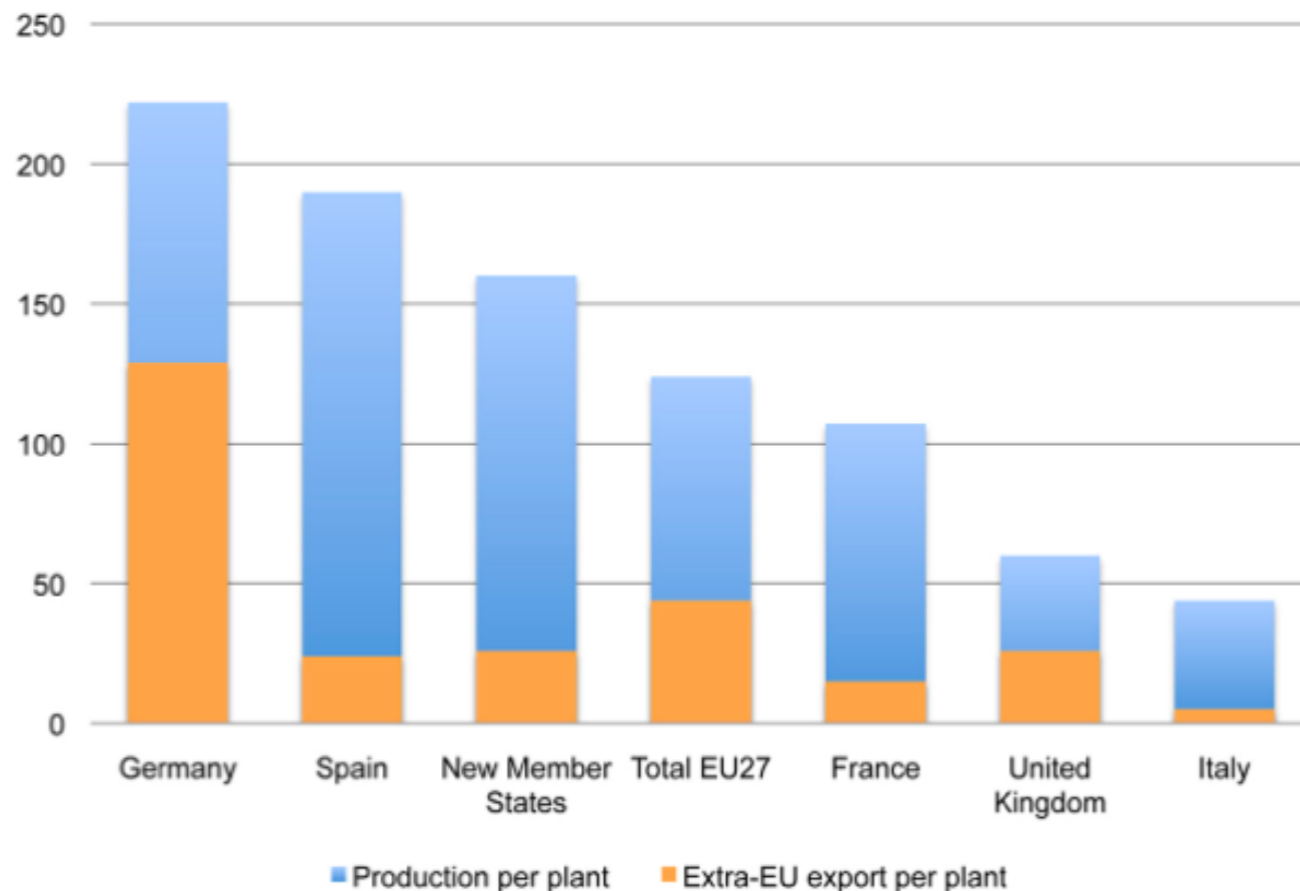
## Conclusion – FTAs means avoiding decline, saving what can be saved

おわりに-FTAは衰退を回避する為にあり、助けられるものを助ける。

## Conclusion – l’ALE évite le déclin et sauve ce qui peut être sauvé

- Systemic, not temporary problems; EU demand on cars are unlikely to bounce back  
システムの、一時的ではない問題、EUにおける自動車の需要が再び戻る可能性は低い  
Problèmes systémiques, non temporaires; la demande de voiture dans l’UE ne semble pas de rebondir
- Industry survival depends on exports, global mergers. Only FTAs with large economies can affect growth  
産業の生き残りは、輸出よってに左右される。唯一経済規模の大きい国とのFTAが成長を促す事が出来る  
La survie de l’industrie dépend des exportations et des fusions mondiales. Seuls les ALEs entres grandes nations peuvent créer de la croissance
- Rewarding inefficient production and limiting competition only erode EU ability to export  
非効率的な生産と競争制限を促進させる事はEUの輸出能力を浸食する  
Récompenser la production inefficace et limiter la concurrence érode la capacité de l’UE à exporter

TABLE 3: PRODUCTION OF PASSENGER CARS PER ASSEMBLY PLANT; SHARE OF PRODUCTION EXPORTED OUTSIDE EU, 2010



Source: ACEA, UN ComTrade, 2011