

juli 2026

Per 31 juli, 2026

Fondöversikt

Förvaltare	John-Henrik von Dahn
Startdatum	2023-03-17
AUM	80,02 miljoner SEK
Typ	Aktiefond
Kategori	Kina
Antal Innehav	67
Jämförelseindex	MSCI China NR, SEK
Fast förv.avgift	A-klass - 1,3%
Prest.baserad avgift*	C-klass - 0,8%
	15%
	*HWM, återställs ej

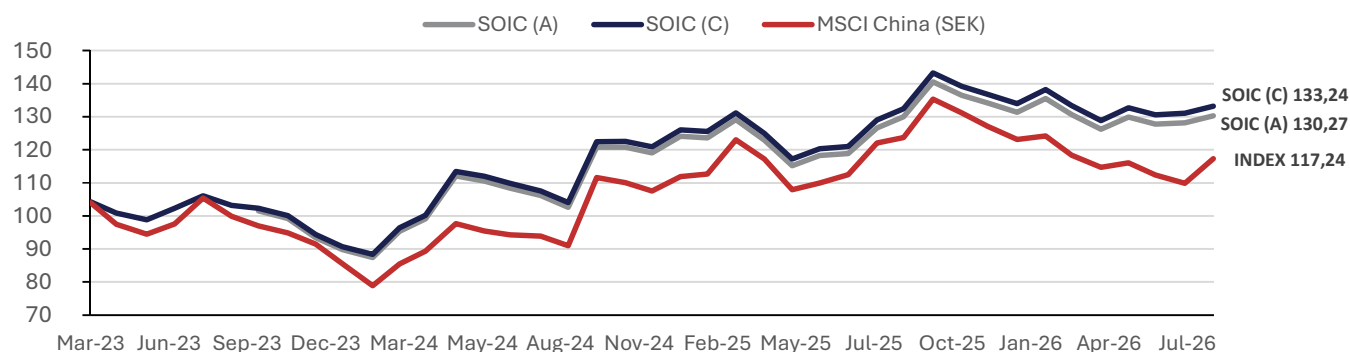
Fondens Mål & Placeringsinriktning

Fonden är en geografiskt inriktad fond som investerar i värdepapper utgivna av bolag i Kina, Hong Kong, eller Taiwan samt i bolag vars aktier är upptagna till handel på marknadsplats i annat OECD-land förutsatt att bolaget har en betydande verksamhet i Kina, Hongkong eller Taiwan alternativt att en betydande andel av bolagets tillgångar eller intäkter finns i eller härstammar ifrån dessa marknader.

Fonden är aktivt förvaltd och följer inte något index. Det innebär att förvaltaren fattar egna aktiva placeringsbeslut. Den aktiva investeringsstrategi fokuserar på bolagsval, där sektor- och tematisk analys är viktiga delar i strategin. Fonden har en långsiktig placeringshorisont och väljer de bolag som förvaltaren anser attraktivt värderade och väl positionerade för framtiden i relation till bolagets framtida bedömda intjäningspotential. Fonden har som målsättning att över en femårsperiod, överträffa sitt jämförelseindex.

Utveckling sedan start: mars 2023 - juli, 2026

*Startdatum för andelsklass A: 2023-09-28



Avkastning	i år	1 mån	3 mån	6 mån	1 år	Sedan start
Andelsklass C	-0,54%	1,68%	0,43%	-3,60%	3,33%	33,24%
Andelsklass A	-0,83%	1,65%	0,32%	-3,85%	2,89%	30,27%
MSCI China Index	-4,78%	6,81%	1,1%	-5,63%	-3,91%	17,24%

5 Största Innehav

ALIBABA	6,59%
TENCENT	5,83%
XIAOMI	4,56%
CATL	4,45%
ZHONGJIN GOLD	3,15%

5 Största Branscher

Sällanköp	27,07%
Finans	17,44%
IT	16,67%
Industri	12,59%
Material	10,30%

Kontaktuppgifter

 Fond: SOIC Dynamic China
 Hemsida: aifmgroup.com/soic-dynamic-china/

 Fondbolag: AIFM Capital AB
 Tel: 0480-36 36 66
 Email: info@aifm.se

 SOIC Asset Management AB
 Email: jh.von.dahn@soic.se

Disclaimer: Historisk avkastning är ingen garanti för framtida avkastning. De pengar som placeras i en fond kan både öka och minska i värde och det är inte säkert att du får tillbaka hela det insatta kapitalet. För gällande information om fonden, dess andelsklasser samt investerarens rättigheter, se informationsbroschyr, fondbestämmelser och övrig dokumentation på fondbolagets webbplats aifmgroup.com/soic-dynamic-china/

SOIC Dynamic China C ökade med **1,68 %** i juli, medan **SOIC Dynamic China A** ökade med **1,65 %**. Jämförelseindex **MSCI China Net Index (SEK)** ökade med **6,81 %**. Fastlandsbörserna Shanghai (SHCOMP) och Shenzhen (SZCOMP) minskade med **-6,4 %** respektive **-14,5 %**, medan Hongkongbörsen ökade med **13,1 %**. *Fastlandsbörserna och Hongkong är räknade i sina egna valutor.*

Juli gav en tydlig bild av hur **den globala elbilsmarknaden förändras**. Tesla har fortfarande världens **två mest sålda laddbara bilmodeller**, men **kinesiska tillverkare står för en betydligt större bredd** bland de modeller som säljer bäst. När tillväxten på **hemmamarknaden bromsar blir export och internationell expansion** samtidigt allt **viktigare**. Elbilsindustrin speglar därmed ett bredare skifte i den kinesiska ekonomin. **Kina har byggt ett konkurrenskraftigt industrisystem kring avancerad tillverkning, batterier och elektronik**. När denna styrka nu omsätts **globalt möter bolagen en mer komplicerad miljö** med tullar, krav på lokal produktion och hård press på lönsamheten.

Kina tar större plats i den globala bilindustrin

Under det första halvåret såldes de **20 mest populära laddbara bilmodellerna** i **sammanlagt omkring 2,82 miljoner exemplar**. **Tesla tog de två främsta platserna** med Model Y på cirka 577 000 bilar och Model 3 på cirka 234 000, tillsammans omkring 811 000. **Geely Xingyuan följde** med omkring 224 000 bilar, drygt 9 000 färre än andraplatsen.

Kinas styrka låg samtidigt i utbudets bredd: kinesiska tillverkare eller koncerner med kinesisk kontroll stod bakom 17 av de 20 modellerna. BYD stod ensamt för åtta modeller med en **sammanlagd försäljning på drygt 1,01 miljoner bilar**, medan Xiaomi hade två. Statistiken visar två olika strategier: att koncentrera stora volymer till ett fåtal modeller eller att täcka fler prisklasser, storlekar och drivlinor. Den senare strategin når fler kundgrupper, men kräver mer kapital och ökar risken för intern konkurrens.

Samtidigt fortsätter batterielbilen att stärka sin position. Den **globala försäljningen** av laddbara bilar **ökade med 4 %** under det **första halvåret**. **Batterielbilar ökade med 11 %, medan laddhybrider minskade med 11 %**. **Batterielbilar stod därmed för 71 % av den laddbara marknaden**. Kinas konkurrenskraft bygger dessutom på mer än bilmärkena. Landet har utvecklat ett helt industrisystem kring batterier, halvledare, kraftelektronik, mjukvara och automatiserad produktion.

På den **kinesiska hemmamarknaden minskade försäljningen av batterielbilar och laddhybrider med 3,9 % i juli** till omkring 951 000 bilar. **Trots nedgången ökade deras andel av personbilsmarknaden till 65,1 %**, eftersom försäljningen av traditionella bilar minskade betydligt snabbare. Elektrifieringen fortsätter alltså även när den totala efterfrågan är svag.

När hemmamarknaden bromsar söker tillverkarna i stället mer tillväxt utomlands. **Kinas bilexport ökade med 88,2 % i juli** till 923 000 fordon, medan **exporten av batterielbilar och laddhybrider ökade med 147,8 %**. Exporten hjälper tillverkarna att utnyttja sin produktionskapacitet, men gör samtidigt handelspolitik och lokal närvaro viktigare.

Skiftet syns redan i Europa. **En sammanställning av 16 europeiska marknader visar att kinesiska och kinesiskt ägda märken sålde över 180 000 batterielektriska bilar under det första halvåret, motsvarande omkring 15 % av segmentet i dessa länder**. Det placerade dem före japanska, sydkoreanska och amerikanska tillverkare, även om de europeiska märkena fortfarande har en tydlig ledning.

Skilnaderna mellan länderna är stora. Kinesiska märken stod för omkring 40 % av den batterielektriska försäljningen i Italien och 20 % i Storbritannien, men 10 % i Sverige och 8 % i Tyskland. BYD bygger en bred närvaro i flera större länder, medan Leapmotor är starkt koncentrerat till Italien och Omoda & Jaecoo till Storbritannien. **Kinesiska tillverkare har hittills haft lättast att vinna mark där priset väger tungt eller där de har hittat en tydlig lokal nisch**.

EU:s tilläggstullar på batterielbilar tillverkade i Kina gör direktimporten dyrare. **Tullarna ligger mellan 7,8 % och 35,3 % och tillkommer ovanpå den ordinarie importtullen på 10 %**. Ett svar är att flytta produktionen närmare kunderna. Geelys planerade joint venture med Ford vid fabriken i Valencia är ett konkret exempel på hur kinesisk teknik kan kombineras med europeisk produktion och distribution. Tullarna kan därmed förändra var bilarna tillverkas utan att nödvändigtvis stoppa spridningen av kinesisk teknik.

Den internationella expansionen löser däremot inte branschens lönsamhetsproblem. Återkommande prissänkningar på den kinesiska marknaden har pressat både biltillverkare och underleverantörer. **Av de 129 varumärken som sålde nya energifordon i Kina 2024 bedömer AlixPartners att endast 15 kommer att vara finansiellt bärkraftiga 2030, vilket pekar mot en omfattande konsolidering**. Vid sitt möte den 30 juli upprepade politbyrån att myndigheterna ska motverka så kallad "involution", där företag jagar marknadsandelar genom prispres och kapacitetsutbyggnad på bekostnad av lönsamheten. För bilindustrin kan det på sikt ge en sundare konkurrens mellan färre och starkare aktörer, men vägen dit innebär sannolikt större press på finansiellt svaga tillverkare och underleverantörer.

Länkar

Handla fonden:

[Avanza](#)

[SAVR](#)

[Handelsbanken](#)

[Nordnet](#)

Fonddata:

[Financial Times](#)

[Morningstar](#)

[Bloomberg](#)

Disclaimer: Historisk avkastning är ingen garanti för framtida avkastning. De pengar som placeras i en fond kan både öka och minska i värde och det är inte säkert att du får tillbaka hela det insatta kapitalet. För gällande information om fonden, dess andelsklasser samt investerarens rättigheter, se informationsbroschyr, fondbestämmelser och övrig dokumentation på fondbolagets webbplats aifmgroupp.com/soic-dynamic-china/