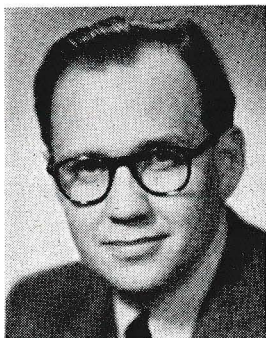


Docent Jan Wallander:



BILBRANSCHEN INFÖR 60-TALET

Försäljningen av personbilar under detta år har gått väsentligt bättre än vad man tidigare väntade sig. Detta har lett till att vi för närvarande har över en miljon personbilar och vid årets slut torde vara uppe i ett bestånd av ca 1 100 000. Enligt de prognoser som vi gjorde upp för några år sedan inom Industriens Utredningsinstitut skulle vi en bit in på 70-talet ha ett bestånd av 2½ miljoner personbilar. Den hittillsvarande utvecklingen tycks ligga snarare över än under vår prognoskurva.

Att vi fått en så gynnsam utveckling under det sista året kan sägas vara en smula överraskande med tanke på de depressionstendenser som samtidigt gjort sig gällande. Försäljningen sjönk visserligen under 1957 från 154 000 vagnar till 147 000, men nedgången tycks ha varit snabbt överstånden. Fortsätter försäljningen lika gynnsamt i år som den gjort hittills torde innan årets slut mer än 150 000 personbilar ha sålts. Denna utveckling sammanhänger givetvis med att depressionstendenserna i Sverige varit mycket milda och visat sig vara av relativt snabbt övergående karaktär. Kontrasten mot Förenta Staterna är här påfallande. Medan man där 1957 nådde en försäljning på ca 6 100 000 personbilar var man år 1958 nere i en försäljning på 4 800 000 vagnar, dvs ungefär samma siffra som man uppnådde redan år 1929.

Under hela efterkrigstiden har bilbranschen haft förmånen att leva i en oerhört snabbt expanderande marknad och om prognoserna håller skulle man ha att se fram emot en mycket stark expansion även under 60-talet. Mot slutet av 60-talet kan man vänta sig att de årliga försäljningarna av nya personbilar kommer att ligga upp emot 250 000 stycken per år samtidigt som hela beståndet har vuxit till ungefär 2 000 000. Det är alltså lysande framtidsutsikter. Men detta är naturligtvis inte detsamma som att man kommer att sakna problem.

Myndigheterna kommer säkerligen att se till att bilbranschens folk även i framtiden kommer att hållas i en viss spänning när det gäller skatter, kreditrestriktioner och annat. Konsumenterna kommer att ställa stigande krav på god service, goda kreditvillkor, låga priser osv, osv. Inte minst därför att man befinner sig i en så starkt expanderande och starkt förändrande marknad torde det vara viktigt för bilbranschens folk att försöka se in i

framtiden och i god tid planera för de omställningar som kommer att bli nödvändiga.

Vilka problem kommer man då att möta och vilka krav kommer att ställas?

Strukturförändringar inom branschen

Bilbranschen är ur statistisk synpunkt en mångfasetterad och svärfångad grupp. Den omfattar inte bara den så reguljära handeln med nya bilar utan det finns dessutom en mängd småföretag, som i första hand sysslar med att sälja begagnade bilar. Handeln med begagnade bilar blir samtidigt en allt viktigare gren av rörelsen för de reguljära bilhandlarna. I stor utsträckning drivs det också reparations- och serviceverksamhet i samband med bilhandel. I många fall är det handeln som är det väsentliga medan i andra reparationsrörelsen är det, som ger den största volymen. Till detta kommer sedan handeln med bilbatterier, reservdelar, tillbehör och däck, som i större eller mindre utsträckning kan vara kombinerad med vanlig bilhandel. På reparationsidan har vi inte bara "allmänpraktikanterna" utan dessutom specialisterna på målning, glasrutor osv, osv.

Någon klar föreställning om branschens struktur för närvarande i Sverige har man inte. Den senaste officiella statistiska undersökningen hänför sig till år 1951 och sedan dess har mycket hunnit hända.

Att göra några uttalanden om hur branschens struktur kan komma att ändra sig i framtiden är därför mycket svårt, eftersom vi inte riktigt vet var vi befinner oss i dag. Det är emellertid tydligt att om man vill försöka bilda sig en uppfattning om hur strukturen kan komma att ändra sig i Sverige så ligger det nära till hands att se efter, hur strukturen ser ut för närvarande i Förenta Staterna och hur den såg ut på den tid, då Förenta Staterna befann sig på samma nivå i fråga om biltätheten som Sverige gör i dag. Sådana jämförelser är emellertid svåra att göra, eftersom de siffror som man har att tillgå för de olika länderna ofta inte är jämförbara, i den mån man överhuvudtaget har några siffror. Vissa undersökningar som jag gjort av utvecklingen i Förenta Staterna kan emellertid möjligen ge en viss fingervisning om, i vilken riktning utvecklingen i Sverige kan komma att gå.

Förenta Staterna befann sig på samma nivå som Sverige i fråga om biltäthet år 1925. Vid det laget fanns det ungefär 50 000 reguljära bilhandlare i Amerika. Dessutom ca 85 000 fristående reparationsverkstäder. I dag — nästan 35 år senare — finns det något över 40 000 reguljära bilhandlare och ca 85 000 fristående reparationsverkstäder. Trots att alltså under denna period det totala bilbeståndet stigit från 20 miljoner till 66 miljoner skulle antalet företag inom bilbranschen inte alls ha ökat. Nu måste man givetvis använda siffror av det här slaget med stor försiktighet. De är uppenbarligen behäftade med en hel del brister som försvårar en jämförelse. Tendensen är emellertid alltför kraftig för att till någon väsentlig del kunna bero på statistiska redovisningsfel.

Tar man det amerikanska materialet och s a s proportionerar ner det till svensk nivå, kommer man till resultat som tyder på, att antalet bilhandels- och bilreparationsföretag i Sverige relativt sett torde vara ungefär lika stort som det var i Amerika på 20-talet. Går nu utvecklingen i Sverige likadant som i Förenta Staterna, skulle vi alltså vänta oss att, trots att den totala volymen av bilhandel och bilreparationer växer mycket starkt, skulle ändå inte antalet företag växa. Vad som skulle hända vore i stället att storleken på företagen växte och/eller att de lyckades hantera en större volym utan att växa i storlek. Gör man jämförelser med förhållandena i Förenta Staterna för närvarande tyder sålunda siffermaterialet på att t e x de amerikanska bilreparationsfirmorna kan hantera en större reparationsvolym per man och år än de svenska. Det är också tydligt att om vår levnadsstandard skall kunna stiga, måste produktiviteten undan för undan stiga. Detta innebär att undan för undan reparationsvolymen per montör stiger. De undersökningar som gjorts av förhållandena i Sverige tyder också på att utvecklingen går i denna riktning. Man har sålunda kommit till den slutsatsen, att antalet reparationsobjekt per montör i Sverige är ungefär 50 procent större för närvarande än vad det var före kriget. När det gäller bensinstationerna kan vi konstatera, att antalet faktiskt är mindre för närvarande än vad det var före kriget. Antalet försäljningsställen för bensin uppgick år 1938 till 12 000. För närvarande torde de utgöra ca 11 000. Det betyder att varje bensinstation betjänar ungefär fem gånger så många kunder i dag som de gjorde före kriget.

Vad som nu sagts innebär alltså att man inom branschen rimligen har att se fram mot stora omställningsproblem. Morgondagens bilhandel — och inte minst dess bilreparationsverkstäder — kommer rimligen att se mycket annorlunda ut än i dag och kravet på betydande investeringar i maskiner och byggnader kommer sannolikt att bli stort och samtidigt svårt att tillgodose på den knappa kapitalmarknad som vi har att räkna med.

Katten på rätten och rätten på repet

Att driva handel med bilar är som den gamla sagan om katten på rätten och rätten på repet. Man säljer en ny bil och för det får man en gammal i inbyte. Så säljer man inbytesbilen och för

det får man en ännu äldre inbytesbil osv osv ända ner till skrotstadiet. En bilhandlare kan alltså inte — vilket han kanske helst skulle vilja — koncentrera sig på försäljning av de nya bilarna utan för att kunna sälja nya bilar måste han också sälja gamla bilar. Inte sällan är det därvid så att förtjänsten på den ena affären äts upp av förlusten på den andra. Att det blir på detta sätt sammanhänger med att människor inte behåller sina bilar dessas livstid ut annat än i sällsynta undantagsfall. I Sverige torde medellivslängden på en bil för närvarande ligga någonstans mellan 11 och 12 år och denna bil torde under sin livstid normalt ha en fyra à fem ägare. Den första ägaren har enligt våra undersökningar bilen kvar i sin ägo i genomsnitt 3½ år. När vi kommit till det läget att de flesta hushåll har bil, är alltså samtidigt situationen den, att nästan alla människor som köper en ny bil har en gammal bil tidigare, som de vill byta in vid sitt bilköp. I Förenta Staterna är det så att 90 procent av dem som köper en ny bil byter in eller försäljer sin gamla i samband med köpet. I Sverige har vi ännu inte kommit så långt men vi är med raska steg på väg i den riktningen. Denna utveckling har ju rest en hel del problem för bilhandeln. Man har varit tvungen att försöka finna former för en reguljär handel med begagnade bilar och för att ge allmänheten förtroende för köp av begagnade bilar. Genom kontrollsystem och garantier har man också kommit ett stycke på väg i den riktningen. En hel del förefaller emellertid återstå att göra och det är alldeles tydligt att man måste ge den stora allmänheten möjlighet att köpa begagnade bilar under former, som för den ter sig betryggande. Gör man inte det kommer hela försäljningen av nya bilar att råka i en kris.

Det förhållandet att man i stigande utsträckning säljer de nya bilarna till folk som redan har bil reser emellertid även andra problem för bilhandeln. Det betyder att framgångsrik bilhandel inte är en samling engångsaffärer, utan det är att vart tredje eller vart fjärde år få sälja en ny bil till den kund som man en gång lyckades dra till sig. Bilägarna har ju nämligen som regel en mycket stor märkes-trohet. Amerikanska erfarenheter tyder på att när det gäller de större märkena är 70 à 75 procent av ägarna inställda på att köpa samma märke igen och enligt en undersökning av SIFO för någon tid sedan skulle förhållandena i Sverige vara likartade. Det finns alltså förutsättningar för att hålla kvar kunderna om man sköter dem väl. Sköter man dem mindre väl tvingas man däremot hela tiden ut i marknaden för att få tag på nya. Enligt en amerikansk undersökning från början på 50-talet visade det sig sålunda, att av de bilägare, som var nöjda med de reparationer och den service som deras bilhandlare hade utfört åt dem, tänkte 73 procent köpa en likadan bil igen, medan bland dem som var missnöjda med den service de fått endast 58 procent tänkte köpa samma märke igen.

Bilhandel och konjunkturvariationer

Ju mer vi kommer in i det läget att försäljningen av nya bilar väsentligen är en försäljning till folk, som redan har bil, desto mer kommer man att få

erfarenhet av ett annat speciellt drag, som utmärker bilförsäljning och som sammanhänger med bilens karaktär av ett varaktigt konsumtionsföremål.

Som nämndes ovan kommer bilhandelns kunder att normalt byta sin nya bil efter 3½ år. Om de nu råkar i det läget att de ser med tveksamhet på den ekonomiska framtiden — oroliga för inkomstminskningar eller för arbetslöshet — blir de benägna att vara försiktiga med sina utgifter. Det är då tydligt att det är ganska lätt för dem att skjuta på sitt planerade bilköp något kvartal. De har ju en bil som får antas fungera relativt tillfredsställande. De hade visserligen tänkt att byta till en ny modell, men det är naturligtvis inte någon större uppoffring att vänta ett litet tag med den saken. Om emellertid under ett år alla bilägare skjuter på sina bilköp i genomsnitt ett kvartal, betyder det att den totala försäljningen av nya bilar det året blir 25 procent mindre än den annars skulle ha blivit — i dagens läge en nedgång i försäljningen från 150 000 till något över 110 000 vagnar.

Detta drag hos bilförsäljningen — att den har en tendens att starkt variera från år till år — har man långvarig och sorglig erfarenhet av från Förenta Staterna. I Sverige har vi ännu så länge inte märkt så mycket av fenomenet, beroende dels på att vi befinner oss i själva introduktionsskedet, då nytillströmningen av bilägare är betydande, dels på att vi varit förskonade från större konjunktur nedgångar. Ju längre utvecklingen går, desto mer labilt blir emellertid läget och desto mer sannolikt är det att försäljningen kommer att få en tendens att kasta kraftigt från år till år. Den nedgång med ungefär 7 000 bilar, som vi fick från 1957 till 1958, kan sägas vara en liten förvarning om vad som kan komma att hända i framtiden. Inte minst den kraftiga säsongvariationen i bilförsäljningarna och de därmed följande kraven på en betydande lagerhållning inom bilhandeln gör att kastningar av det här slaget kan bli mycket besvärliga och tvinga till förlustbringande utförsäljningar. Det gäller att i god tid rusta sig för dylika eventualiteter.

Framtidens bilar och framtidens bilägare

En fråga, som naturligtvis ständigt är föremål för bilbranschens intresse, är hur framtidens bilar kommer att se ut. Blir de större, längre, kraftigare eller går vi kanske mot mindre bilar? För några år sedan var det många som föreställde sig att de verkliga småbilarna skulle bli framtidsmelodien och tankar i den riktningen har väl fått förnyad aktualitet genom den häpnadsväckande framgång som de europeiska bilarna har haft på den amerikanska bilmärknaden. På denna marknad är ju de medelstora europeiska bilarna typiska småbilar.

Personligen skulle jag tro att vi har anledning vänta oss en utveckling mot bilar av högre kvalitet; starkare, bättre utrustade och rymligare bilar. Detta beror helt enkelt på att den allmänna inkomsthöjningen kommer att leda till att bilägarna i gemen i framtiden kommer att ha större inkomster än vad de har i dag och då förefaller det naturligt att tänka sig att de också kommer att vilja köpa bilar av en högre kvalitet.

Om man ser på de förändringar, som bilfabrikanterna varje år företar på sina modeller, förefaller detta också vara vad som sker. Motorerna blir starkare, bagageutrymmet blir större, nya tillbehör kommer in som standard osv.

I Amerika har ungefär 12 procent av hushållen mer än en personbil. Utvecklingen mot flerbilshushåll har ägt rum i stor utsträckning just under 50-talet. I Sverige torde andelen ligga omkring 4 à 5 procent för närvarande. Erfarenheterna från Förenta Staterna tyder på, vilket också är naturligt, att det särskilt är i de högre inkomstklasserna som man finner mer än en bil. Detta talar för att det kommer att dröja ett tag innan företeelsen får större betydelse i Sverige.

En förutsättning för att flerbilsägande skall få någon större omfattning är att någon mer än hushållsfadern kan köra bil i familjen. Man kan inte vänta sig att flerbilsägandet skall expandera förrän det börjar bli vanligt att även husmodern och hemmavarande vuxna barn har skaffat sig körkort. En sådan utveckling är uppenbarligen på väg och ur bilhandelns synpunkt är det ett intresse att även de icke direkt aktiva bilisterna får tillfälle att utan onödigt stora kostnader och svårigheter skaffa sig körkort.

Framtidens marknader

Fram till år 1975 kan man beräkna att folkmängden i Sverige kommer att stiga med ungefär ½ miljon. Denna stegring kommer i stor utsträckning att falla på storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Malmö. Denna utveckling borde rimligen föranleda bilhandeln att i ökad utsträckning koncentrera sina ansträngningar och sin försäljnings- och distributionsapparat till dessa områden. Detta inte minst med tanke på att genomsnittsinkomsten för de personer, som bor inom dessa regioner, är högre än i landet i övrigt.

Det finns emellertid enligt min mening inte anledning tro, att det kommer att bli en motsvarande koncentrerings av bilantalet till storstadsregionerna. För närvarande faller ungefär 15 procent av personbilarna på Stor-Stockholmsområdet och jag skulle tro att ungefär samma andel återfinns där 1975. Detta sammanhänger med att det är sannolikt att biltätheten i framtiden blir påtagligt mindre i dessa områden än ute på landsbygden. Erfarenheterna från Amerika pekar i den riktningen och också erfarenheterna hittills i Sverige. Det är för övrigt naturligt att det skall vara på det sättet. Behovet och nyttan av en bil är otvivelaktigt större på landsbygden än i storstäderna med deras goda kollektiva kommunikationsmedel och samtidigt stora svårigheter för bilisterna att utnyttja sina bilar.

Bilkreditgivningen

I Amerika säljs ungefär 60 procent av alla bilar på avbetalning. I Sverige låg andelen i mitten av 50-talet på 40 procent. Det förefaller sannolikt att den för närvarande ligger något högre och i framtiden kommer att stiga. Det visar sig nämligen att personer, som redan har bil, är något mer benägna

att köpa på avbetalning än de som inte har det, och att de i stor utsträckning låter sin gamla bil utgöra hela eller en väsentlig del av kontantinsatsen.

Avbetalningskrediterna har diskuterats mycket i vårt land och det har funnits en stark och ännu kvardröjande känsla av att det är något osunt med denna typ av krediter. Det är egentligen endast på ett område, nämligen bostadsbyggandet, där samhället sedan länge med välvilja har sett avbetalningshandel. Inom detta område har man på olika sätt försökt minska kontantinsatsen och öka betalningens längd. Den som skaffar sig ett eget hem gör ju en typisk avbetalningsaffär. Motvilja mot avbetalningssystemet bottnar bland annat i att man föreställer sig att folk s a s lockas ut på dåligheter genom denna typ av kredit. Kanske föreställer man sig också att därigenom deras sparande blir mindre än annars. De undersökningar som gjorts bland annat inom IUI torde ha visat att det här rör sig om vanföreställningar. Det finns ingen anledning att tänka sig att avbetalningsköparna i stor utsträckning s a s tar sig vatten över huvudet. Det är tvärtom något utmärkande för denna typ av affärer att antalet fall, då man tvingas ta tillbaka försålda objekt, är mycket litet. Det rör sig om ett par procent av hela antalet affärer. Det är också mycket tveksamt om det totala sparandet skulle bli större, om vi inte tillät avbetalningskrediter.

Den moraliska aversionen mot denna typ av kreditgivning tycks hålla på att försvinna och det förefaller mig som allt skulle vara att vinna på, att se denna typ av kreditgivning som ett naturligt led i servicen till konsumenterna. Det är orimligt att begära att de på en gång skall betala för en vara, som de förbrukar under en lång följd av år.

Även om en mer förstående inställning alltmör breder ut sig, betyder det emellertid inte att diskussionen om avbetalningskrediterna kommer att upphöra. Den kommer att hållas levande därför, att dessa krediter numera spelar en så stor roll på kreditmarknaden, att de med nödvändighet kommer in i diskussionerna av den totala kreditpolitiken.

Från 1948 och fram till 1958 har affärsbankernas totala utestående krediter stigit med knappt 40 procent. Samtidigt steg deras krediter för inköp av personbilar ungefär nio gånger och rörde sig år 1958 om ca 200 milj kr. Fortsätter utvecklingen i samma riktning, som den tenderat hittills, skulle det betyda att de utestående krediterna för köp av personbilar år 1975 skulle röra sig om ca 500 miljoner. Det är alltså redan nu fråga om betydande belopp och i framtiden kommer förändringar av kreditgivningen på detta område att lämna påtagliga spår efter sig på kreditmarknaden. Detta kommer givetvis att kunna ge myndigheterna anledning till ingripanden i olika riktningar från allmänt penningpolitiska synpunkter. Vad det härvid blir fråga om blir emellertid inte, att alltid på olika sätt försöka begränsa kreditgivningen utan att i lägen med dålig sysselsättning försöka stimulera kreditgivningen för att därigenom stimulera sysselsättningen, medan man i inflationsbetonade lägen får ett motsatt intresse och då försöker pressa ner denna kreditgivning. Medan man kan säga att statsmakterna hit-

tills haft en benägenhet att betrakta bilismen som en irriterande företeelse, som har en tendens att sätta käppar i hjulen och försvåra genomförandet av ting, som man betraktar som mera allvarliga och väsentliga för svenska folket, kommer man förmodligen i framtiden att betrakta bilismen som en viktig och dominerande del av näringslivet. Dess expansion vill man i vissa lägen med all makt försöka främja, medan man i andra konjunkturlägen blir intresserad av att dämpa expansionen.

Avbetalningskrediterna är emellertid inte någonting som enbart kan ses ur samhällets synvinkel, utan de är naturligtvis också i hög grad något som gäller den enskilde konsumenten. För honom är det av vitalt intresse att han får sin kredit så billigt som möjligt.

Bland annat på grund av de relativt höga administrationskostnader, som gäller för denna typ av kreditgivning, kan den inte för närvarande sägas vara särskilt billig. Mången bilägare blir nog förvånad när han räknar efter och får klart för sig, hur pass dyra pengar han egentligen lånar. Det finns därför ur hans och branschens synpunkt ett starkt intresse av att försöka rationalisera denna kreditgivning och därmed förbilliga den. Det har ju också på senare tid tagits initiativ i den riktningen och det förefaller mig som här skulle finnas en del att göra, så att man verkligen tjänar konsumenterna på bästa möjliga sätt.

Skrotkyrkogårdarna

Det är ett allmänt problem i vårt samhälle liksom i andra samhällen med en hög levnadsstandard att vi skräpar ner så förfärligt omkring oss. Vi höjer vår standard genom att införa vattentoiletter och förpestar sedan effektivt våra sjöar och vattendrag. I framtiden kommer vi också att skräpa ner genom att vi kan väntas ställa ut våra uttjänta bilar i naturen.

För närvarande torde det skrotas ca 50 000 bilar om året i Sverige. Att skrotningen är så liten sammanhänger med att vårt bilbestånd är ungt. En mycket stor del har ju tillkommit under de sista fem åren. I framtiden kommer "förgubbningen" att bli betydande och som en följd därav kommer också bilskrotingarna att starkt öka. I slutet på 60-talet kommer kanske skrotningarna att i det närmaste vara tre gånger så stora per år som för närvarande. Vi kommer antagligen att finna att skrotfirmorna är relativt ointresserade av att ta hand om alla dessa bilar och att därför folk kommer att göra så, som de ibland gör redan nu, att de kör ut och ställer sina bilar i skogsbackar, utmed bivägar osv.

Det kan visserligen inte sägas vara en skyldighet för bilbranschen att ta hand om dessa skrotbilar, men det är å andra sidan tydligt att denna nedskräpning kommer att väcka en stark reaktion och i den mån man inom branschen är angelägen om, att förhindra att en sådan reaktion mot bilismen uppkommer, bör man nog redan nu sätta sig ner och fundera över, hur man på ett vettigt sätt skall kunna ta hand om alla dessa bilvrak.

