

GODSTRANSPORTERNA

UNDER

EFTERKRIGSTIDEN

Av **Torsten Löfgren**

Den kraftiga expansionen inom näringslivets olika sektorer efter andra världskriget har i mycket hög grad påverkat godstransporternas utveckling. Om man mäter det utförda godstransportarbetet i antal tonkm ökade detta mellan 1950 och 1966 från 15 till ca 36 miljarder, vilket motsvarar en genomsnittlig årlig ökning på 5,5 procent. Detta framgår av en inom Industriens Utredningsinstitut publicerad bok med titeln "Godstransporternas utveckling i Sverige 1950—66 med utblick mot 1980" författad av fil lic Lars Kritz. Arbetet kan ses som en fortsättning på de transportstudier som institutet tidigare publicerat.

Det totala godstransportarbetet ökade med 5,5 procent per år mellan 1950 och 1966. Denna ökningstakt är betydligt högre än bruttonationalproduktens genomsnittliga årliga ökning under samma tidsperiod men endast obetydligt större än motsvarande tal för industriproduktionens tillväxttakt som uppgick till 5,1 procent per år. Sambandet mellan industriproduktionens och godstransportarbetets tillväxttakt kan förefalla, åtminstone på kort sikt, naturligt eftersom ökad varuproduktion kräver ökade transportprestationer. Detta resonemang gäller emellertid endast i viss utsträckning för transportarbetets tonkomponent. När det gäller km-komponentens utveckling är det helt andra och ofta mer svårbedömbara förhållanden som spelar in.

Man kommer här in på effekterna av urbaniserings- och lokaliseringförändringar. Koncentrations- och specialiseringstendenserna har ju varit påtagliga under efterkrigstiden.

Ett annat förhållande som kan påverka sambandet mellan industriproduktionens och transportarbetets tillväxttakt är förändringar i produktionsinriktning. Om produktionen i ökad utsträckning inriktas på exempelvis produkter med relativt lågt pris per viktenhet, kommer transportarbetet att stiga snabbare än produktionsvolymindex. Vidare kan förändringar i produktionstekniken medföra att insatsen av råvaror och bränsle ändras vid en given produktionsvolym. Det här ovan nämnda försvårar naturligtvis möjligheterna att prognostisera den framtida utvecklingen, men mer härom längre fram.

Fördelningen på transportmedel

Diagrammet på nästa uppslag visar det utförda transportarbetet på järnväg och lastbil samt i inrikes sjöfart och flottning 1950—1966.

Som framgår har transportarbetet i sjöfart och flottning hållit sig tämligen konstant under perioden. År 1966 utförde dessa två transportmedel ca 10 procent av det totala godstransportarbetet.

Järnvägarna har en svagt stigande trend sedan 1950. Däremot är den andelsmässiga tillbakagången påtaglig. 1950 var järnvägarnas andel av det totala transportarbetet 57 procent medan motsvarande tal för 1966 stannar vid 40 procent. Lapplandsmalmen har svarat för ungefär 20 procent av järnvägarnas totala godstransportarbete.

Lastbilarna visar den utan jämförelse kraftigaste ökningen. Transportarbetet var för dessa sex gånger större år 1966 i jämförelse med 1950. Mellan samma år ökade lastbilarnas andel av det totalt utförda transportarbetet från 20 till 50 procent. Den årliga tillväxttakten på

12 procent kan jämföras med järnvägarnas 3 procent. I detta sammanhang bör emellertid påpekas att kurvan för lastbilar grundar sig på noggranna uppskattningar endast för åren 1950, 1961 och 1966. För de mellanliggande åren har approximeringar gjorts med hjälp av data om förändringar av fordonsbeståndets totala lastkapacitet.

Lokaltrafik och fjärrtrafik

Av stort intresse är att se hur järnvägarnas och lastbilarnas transportarbete är fördelat på lokaltrafik och fjärrtrafik. Detta visas för åren 1950, 1961 och 1966 i nedanstående tabell. Med lokaltrafik avses transporter på avstånd av högst 100 km och med fjärrtrafik avstånd på över 100 km.

Trafikslag	Miljarder tonkm			Förändring 1950—66
	1950	1961	1966	
<i>Lokaltrafik</i>				
Lastbil	2,2	7,9	14,4	+ 12,2
Järnväg	0,5	0,4	0,3	— 0,2
	2,7	8,3	14,7	+ 12,0
<i>Fjärrtrafik</i>				
Lastbil	0,8	2,1	3,6	+ 2,8
Järnväg	6,4	8,2	10,6	+ 4,2
	7,2	10,3	14,2	+ 7,0
<i>All trafik</i>				
Lastbil	3,0	10,0	18,0	+ 15,0
Järnväg	6,9	8,6	10,9	+ 4,0
	9,9	18,6	28,9	+ 19,0

Som framgår dominerar lastbilarna fullständigt inom lokaltrafiken. Av tabellen kan också utläsas att nedgången i järnvägarnas lokaltrafik är helt obetydlig i jämförelse med ökningen på lastbilssidan. Överföring av trafik från järnväg till lastbil kan alltså inte förklara mer än en bråkdel av lastbilstransporternas kraftiga ökning. Som exempel på gods, för vilka järnvägs-transporter sällan är ett realistiskt alternativ till lastbilstransporter, kan nämnas byggnadsmate-

rial, grus, schaktmassor, skogsprodukter och olja.

Transportarbetet på järnväg i fjärrtrafik har i absoluta tal ökat något snabbare än för lastbil. Denna utveckling innebär emellertid att järnvägarnas andel av den totala fjärrtrafikmarknaden har minskat från 90 procent år 1950 till knappt 75 procent år 1966.

Att dessa två transportmedel arbetar på skilda marknader och delvis kompletterar varandra framgår även av att medeltransportlängden för järnvägsgodset år 1966 var 260 km och för lastbilsgodset 40 km. Motsvarande tal för år 1950 var 225 resp 17 km. Av ovanstående resonemang får man emellertid inte dra den slutsatsen att ingen konkurrens om transporter förekommer mellan järnväg och lastbil. Konkurrensen, som kan vara mycket hård, gäller huvudsakligen transporter av högvärdigt gods men även i någon mån massgods på korta avstånd.

I och med att vägarnas bärighet höjts har större och således mer ekonomiska fordonsenheter börjat användas. Långtradarna har idag en genomsnittlig lastförmåga på 25 ton. Detta kan jämföras med motsvarande tal för 1950 som var 8 ton. Utvecklingen har medfört att transportavstånden för lastbilarna kunnat ökas. Här bör också framhållas de rationaliseringar som skett av terminalarbetet, vilket fått till följd en höjd utnyttjandegrad av fordonsparken. Dessa och andra faktorer har fört med sig en för konsumenterna mycket gynnsam prisutveckling på landsvägst transporter. Således har

Lastbilstransporterna kommer att öka snabbast även i fortsättningen, antar fil lic Lars Kritz

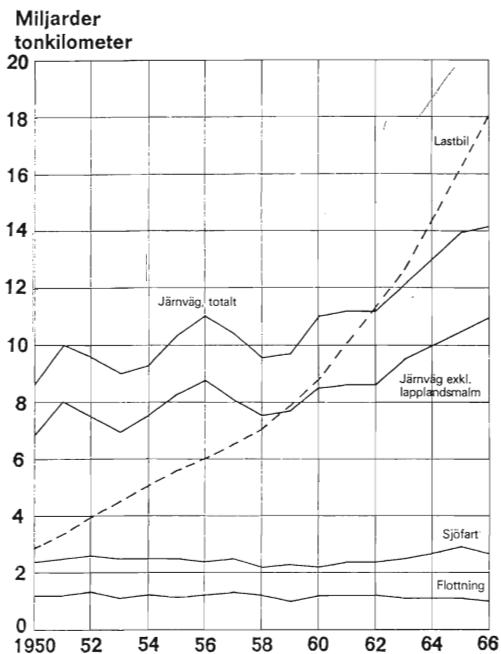


man beräknat att det genomsnittliga tonkm-priset för all yrkesmässig lastbilstrafik sjunkit med 22 procent mellan 1950 och 1966. I absoluta tal sjönk priset från 23 öre till 18 öre. Det genomsnittliga tonkm-priset för all godstrafik (exkl lapplandsmalm) på järnvägar steg från 6,6 öre till 9,6 öre, dvs med 45 procent. De här lämnade siffrorna får tas med vissa reservationer men troligtvis har den relativa prisutvecklingen medfört att alternativet med lastbilstransport ställt sig gynnsammare i ett allt större antal fall. Till detta kan läggas att järnvägarna sedan 50-talet höjt fraktsatserna avsevärt mer på korta avstånd än på långa.

Lastbilsbeståndet och fjärrtrafiken

Större delen av Kritz' studie behandlar den yrkesmässiga lastbilstrafikens omfattning och transportprestationer. De beräkningar som

Det inrikes godstransportarbetet på järnväg och lastbil samt i sjöfart och flottning 1950—66



gjorts avser i huvudsak åren 1950, 1961 och 1966. Det framgår bl a att åkarbilarna, som år 1966 utgjorde 24 procent av samtliga 133 000 lastbilar, svarade för 64 procent av det utförda transportarbetet. Siffrorna avspeglar den stora skillnaden mellan yrkesmässig och icke yrkesmässig trafik vad gäller exempelvis fordonsbeståndets struktur. I viktclasserna från 6 ton börjar också antalet lastbilar i yrkesmässig trafik att överväga. I övrigt framgår t ex att lastbilarnas andel av vårt totala bilbestånd minskat med 19 procent sedan 1950 och utgjorde endast 6 procent år 1966. Som kuriosum kan nämnas att den årliga ökningen av personbilsbeståndet under 60-talets första hälft varit lika stor som det totala lastbilsbeståndet.

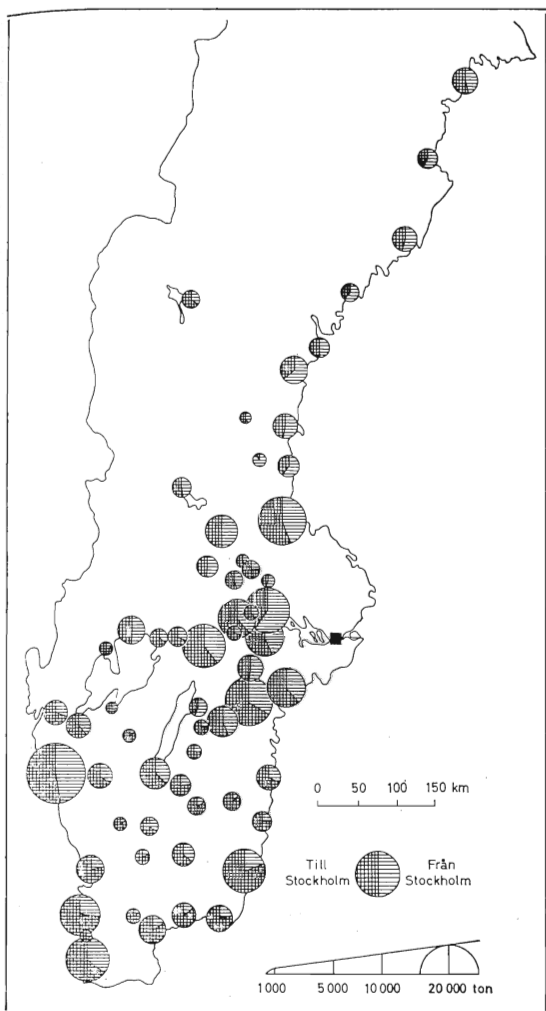
Under den senaste tiden har viss debatt förekommit om långtradartrafikens berättigande. Det kan därför vara på sin plats att något beröra denna del av åkeriernas verksamhet. Endast en mycket liten del av åkarbilarna, ca 2 300, är sysselsatta med fjärrtrafiktransporter. Det utförda transportarbetet uppgick till 2,3 miljarder tonkm år 1966. Av åkeriernas totala transportarbete svarade långtradarna samma år för 20 procent.

Den regionala fördelningen av godsmängden i fjärrtrafik kan illustreras på olika sätt. Här väljes att visa en karta över fjärrtrafiken med lastbil till och från Stockholm under mars—april 1965.

På kartan redovisas inte orter med en godsmängd under 1 000 ton. Som framgår är inte utbytet med de norrländska kuststäderna obetydligt om hänsyn tas till transportavstånden. Det största utbytet sker dock med orter inom en radie av ca 30 mil från Stockholm.

Den framtida utvecklingen

Inledningsvis pekades på några faktorer som försvårar prognossituationen. De resultat som Kritz kommer fram till angående den framtida



Fjärtrafiken med lastbil till och från Stockholm mars—april 1965

utvecklingen bör därför snarast uppfattas som räkneexempel. Metoden som används grundar sig på sambandet mellan industriproduktionens och transportarbetets tillväxttakter. Transportarbetets elasticitet med avseende på industriproduktionen uppgick för perioden 1950—66 till 1,1. Appliceras detta tal på 1965 års långtidsutrednings beräkning av industriproduktionens framtida tillväxttakt, nämligen 5,0 procent mellan 1965—70 och 5,4 procent mellan 1970—80, får man för år 1970 ett transportarbete på ca

44 miljarder tonkm och för 1980 ca 79 miljarder tonkm. Den procentuella årliga ökningen skulle därvid uppgå till 5,5 fram till 1970 och 6,0 mellan 1970 och 1980. Detta kan jämföras med utvecklingen hittills under efterkrigstiden som varit 5,5 procent per år.

Även mycket små förändringar i elasticitetstalet eller industriproduktionens tillväxttakt kommer dock att ge stora utslag för det totala transportarbetet. Om industriproduktionen ökar med en procentenhet lägre än vad långtidsutredningen räknar med och om transportarbetets elasticitet med avseende på industriproduktionen sättes till 1,0 istället för 1,1, får man till resultat ett transportarbete år 1970 på 42 miljarder tonkm och år 1980 på 65 miljarder tonkm. Motsvarande kalkyl men med ett elasticitetstal på 1,1 ger 43 resp 69 miljarder tonkm.

När det gäller fördelningen på transportmedel av det framtida transportarbetet tyder mycket på att lastbilstransportens tillväxttakt fortfarande kommer att, åtminstone på kort sikt, vara mycket hög men troligtvis något lägre än under 60-talets första hälft. För järnvägarnas del kan det vara realistiskt att räkna med ungefär samma tillväxttakt som hittills under efterkrigstiden. En mer preciserad kalkyl för fördelningen lastbil—järnväg skulle fordra antaganden om bl a den framtida produktivitets- och prisutvecklingen inom lastbils- och järnvägstrafiken.

Brist på statistik

Den officiella transportstatistiken är mycket knapphändig. Det gäller framförallt den icke yrkesmässiga trafiken men även den yrkesmässiga. Till följd härav har mycket tidsödande beräkningar och uppskattningar måst göras. Uppgifterna om lastbilstrafiken är därför osäkra. Indirekt pekar Kritz' studie på behovet av någon form av aktuell lastbilsundersökning samt nödvändigheten av en förbättrad statistik på detta område.