

KARL OLOV SAMUELSSON:

Vad skall vi köpa för miljarderna — bilar eller...?

Fil. kand. Karl Olov Samuelsson vid Industriens utredningsinstitut rycker på sina vetenskapliga axlar åt dem, som säger att svenska folket ruinerar sig på bilköp. Tar man det riktigt noga, så kunde vi fram till 1960 ha råd att köpa drygt 1,3 milj. bilar utöver de 640.000 vi redan nu har. Men det kan tänkas, menar han, att vi föredrar andra glädjemedlen

Förra årets facit i fråga om nyinregistrerade personbilar blev nära 128.000, vilket är den högsta siffra som noterats i vårt land. Åren 1954 och 1953 inregistrerades drygt 126.000 resp. 76.000 personbilar. Det försäkrades då att just de årens registrerings-siffror varit speciellt höga, och att siffran skulle avsevärt sjunka nästa år till följd av att eftersatta behov nu blivit fyllda. Men bilaccis och kreditrestriktioner till trots har spådomarna slagit fel. Räknar man med ett rimligt antal skrotningar av äldre bilar under året, kan vår personbilspark vid årsskiftet 1955—56 beräknas uppgå till ca 640.000 bilar.

Före kriget var den högsta siffran på inregistrerade personbilar 180.000 år 1939, vilken nivå vi efter kriget uppnådde först 1949.

Vi har nu i Sverige en personbil på 11 invånare, och med det relationstalet ligger vi högst i Europa. Amerikanarna har ett avsevärt försprång med en personbil på nästan var tredje invånare. Vi är nu på Amerikas nivå år 1921!

Jordens totala bilbestånd uppgår för närvarande till närmare 70 miljoner personbilar, varav Sverige alltså står för nästan 1 procent, medan drygt 70 procent finnes i USA.

Dubbelt mer att leva av

Söker man en förklaring till bilismens expansion i Sverige liksom i övriga länder, ligger det nära till hands att studera den ekonomiska utvecklingen och de återverkningar denna haft på den privata konsumtionen inom landet.

Den totala konsumtionen inom den privata sektorn har ökat från ca 6 miljarder kr. år 1930 till ca 28 miljarder kr. f.n. I pengar räknat har alltså värdet fyrdubblats under en tidsperiod på 25 år. Men våra 28 miljarder kr. i dag är endast värda ca 13 miljarder i 1930 års penningvärde. Vi kan då konstatera att vår privata konsumtion mer än fördubblats under de sista 25 åren, vilket betyder en årlig ökning på ca 3 procent, om man räknar ränta på ränta. Per capita blir stegringstakten något mindre beroende på att Sveriges invånarantal ökat med en rund miljon under samma tidsperiod. Den fördubblade konsumtionen från 1930 till 1955—56 får givetvis inte tolkas så att vi fördubblat vår konsumtion av alla varor och tjänster. Under årens lopp har vi använt olika typer av varor och tjänster för att tillfredsställa olika behov, tekniska uppfinningar har gjort en del varor obsoleta, andra har kommit

i deras ställe. Hela vårt sätt att leva har medfört en del förändringar i vår konsumtionsstruktur, även om dessa förskjutningar, som senare skall visas, varit mindre än man kanske kunde ha väntat sig, i varje fall när det gäller större grupper av varor och tjänster. En redogörelse för hur vi disponerade vår totala privata konsumtion vid 30-talets början och år 1955 kan belysa de förändringar som skett.

Husmödrar och jordbrukare delar kakan

Största andelen av vår konsumtionsbudget använder vi nu liksom för 25 år sedan på livsmedel. Dessas andel ligger nu liksom 1930 på ca 40 procent, vilket i kronor betyder att vi för närvarande äter och dricker upp ungefär 11 miljarder kr. per år. Utifrån ekonomisk teori kunde man ha väntat, att denna andel skulle ha sjunkit, när våra inkomster ökat. Att så inte skett kan bero på flera faktorer, t.ex. övergången från hemproducerade matvaror till sådana med högre förädlingsgrad. Husmodern av i dag ökar på detta sätt sin fritid. Prisutvecklingen på livsmedel contra övriga varor har också bidragit till att hålla livsmedelsandelen uppe. Omflyttningar landsbygd-tätorter kan ha bidragit till att öka livsmedelsutgifterna.

Våra utgifter för hyra, som omfattar förutom hyran även utgifter för bränsle och lyse, var i början på 30-talet drygt 20 procent, men de har under 25-årsperioden sjunkit tillbaka till ca 13 procent, alltså en nedgång till nära nog hälften. Det beror dels på hyrestoppet, dels på svårigheterna att få tag i någon bostad.

Konsumtionsutgifterna för beklädnad har hållit sig ungefär konstant omkring 15 procent per år från 30-talets början och framåt med undantag för åren närmast efter kriget, då ett eftersatt behov

gjorde sig gällande, som tillfälligt höjde utgiftsandelen för beklädnad ett par procent.

Bilen tar 6 procent av konsumtionsbudgeten

Mot dessa stora budgetposter: livsmedel 40 procent, hyror 13 procent samt beklädnad 15 procent, som här medtagits som jämförelse, står en utgiftspost för motorfordon som f.n. uppgår till närmare 6 procent av vår konsumtionsbudget mot drygt 1 procent i början av 30-talet. Av totalkonsumtionen 28 miljarder kr. går alltså ca 1,5 miljarder till inköp, drift och underhåll av motorfordon.

Posten för våra totala reseutgifter, dvs. utgifter för motorfordon, tåg, buss, båt, taxi, cyklar etc. har ökats från ca 6,5 procent år 1931 till ungefär 10 procent, dvs. reseposten har successivt ryckt till sig 3,5 procent av övrigt konsumtionsutrymme. Men motorfordonen hade under samma tidsperiod ökat med ca 4,5 procent, dvs. en stor del av bilismens expansion har inte föranlett ökade totala reseutgifter utan har finansierats genom en minskning av andra reseposter. Annorlunda uttryckt kan man säga, att vi år 1931 använde ca 1/5 av alla våra reseutgifter till motorfordon, medan samma post nu utgör mer än hälften av vår resekonsumtion.

Man kan fråga sig om den andel av vår konsumtion som vi nu lägger ned på motorfordon, alltså ca 6 procent, är en hög eller en låg siffra jämförd med andra länder och i förhållande till vår levnadsstandard i övrigt. I USA är motsvarande siffra f.n. ca 10 procent. Det kan förtjäna att nämnas, att man i USA år 1920 var uppe i vårt nuvarande procenttal, 6 procent. Observera att man just

år 1920 i USA hade lika många bilar per 1.000 invånare som vi i Sverige år 1954! I förhållande till USA är vår budgetandel till bilar alltså blygsam.

Billigare bostäder finansierar bilen

Vilka varugrupper är det då som släppt till utrymme för bilismen? Det är givetvis omöjligt att säga, hur den övriga konsumtionen skulle ha utvecklats om inte bilismen funnits. Från skilda delar av näringslivet har det emellertid gjorts gällande att bilismens frammarsch skulle ha åstadkommit en efterfrågeminskning för vissa industrier. I det sammanhanget kan inskjutas att medan vi under 1955 köpt ca 128.000 nya personbilar synes det privata sparandet enligt Konjunkturinstitutets uppgifter ha ökat i icke oväsentlig omfattning. Den procentuella nedgång som man kunnat iakttaga för vissa varugrupper behöver inte ha något samband med bilismens expansion. En förändrad konsumtionsinriktning kan ha skett av andra orsaker.¹⁾ Så t.ex. är det naturligt att ökade inkomster på lång sikt driver över konsumtionen mot varor och tjänster

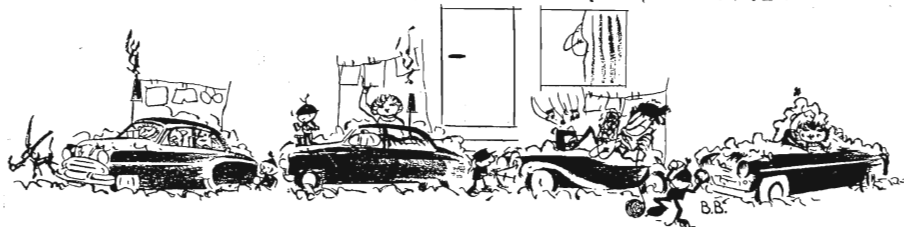
¹⁾ F.n. pågår inom Industriens Utredningsinstitut en undersökning som bl.a. behandlar konsumtionens inriktning i drygt 1.000 bilägar- resp. icke-bilägarhushåll.

som vid lägre inkomster inte kunnat ifrågakomma för konsumtion. Enbart den konstaterade nedgången i bostadsposten skulle emellertid mer än väl räcka till för att finansiera hela privatbilismens expansion.

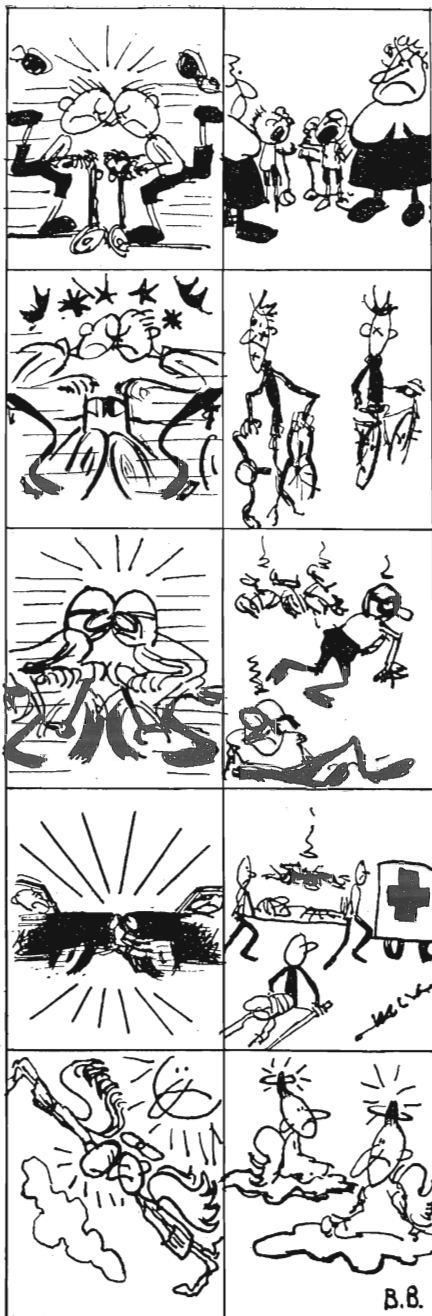
Vad har vi råd till år 1960?

Kan man nu skapa sig en föreställning om hur framtiden kommer att gestalta sig? Om den gångna 25-årsperiodens utveckling av vår reala konsumtion skulle fortsätta, så skulle vi t.ex. år 1965 kunna ha en privat konsumtion på ca 40 miljarder kr. mot nuvarande 28 miljarder. Vi skulle under en följd av år framåt tillföras ett årligt belopp på närmare 1 miljard kr. att användas till ökad konsumtion. Ett belopp av den storleksordningen kunde medge en kraftigt ökad privat bilkonsumtion utan att man behövde inskränka på någon av de övriga budgetposterna reallt sett. Gör man det tankeexperimentet, att vi använder alla våra ökade inkomster fram till 1960 enbart på privatbilismen men bibehåller en konstant konsumtion av övriga varor och tjänster medför detta, att vi 1960 har en bilpark på omkring 2 milj. bilar med ungefär samma bilantal per invånare som USA i dag. Men det är utan tvivel realistiskt. Ingenting säger, att konsumenten

BOSTADSFÖRMEDLINGEN



Sambandet mellan bostadsbrist och bilägande sätter sin prägel på bostadskön



terna vill anslå hela sin reallönestegring till bilismen, speciellt som många nya typer av varaktiga konsumtionsvaror blir aktuella under denna period, t.ex. televisionen. Dessutom har vi alla problemen med vägar, valutaförhållanden etc., som förhindrar en sådan utveckling. Exemplet är endast valt för att visa storleksordningen av de ökade resurser som kommer att stå oss till buds 1960. Skulle man göra ett mera rimligt antagande, t.ex. att våra procentuella konsumtionsutgifter för bilismen vore oförändrade under tiden fram till 1960, så möjliggör detta för oss att ha en personbilspark på ca 1 milj. bilar redan år 1960. Vi har då nått USA:s läge år 1924.

Det är tydligt, att om vi bara använder en liten del av den inkomstökning som normalt sett kan väntas inträffa under de närmaste åren, så kommer bilismen ändå att expandera kraftigt. Uttalanden i debatten »vi har inte råd att köpa så många bilar som vi gör; svenska folket ruinerar sig på bilköp» etc. är givetvis helt subjektiva värderingar beroende på att de som uttalar dem föredrar en annan inriktning av vår konsumtion.

*Bergen
er
pent
om
våren*

(Se vidare utsänd kongressinbjudan)