

AS PRESSKLIPP
Stockholm Nr 70 / 67
Tel. 03/11 10 67
11 10 45, 11 10 46

Bilprognos för 1975 och bilförsäljningen 1964-1967

Av diplomekonom Gustav Endrédi

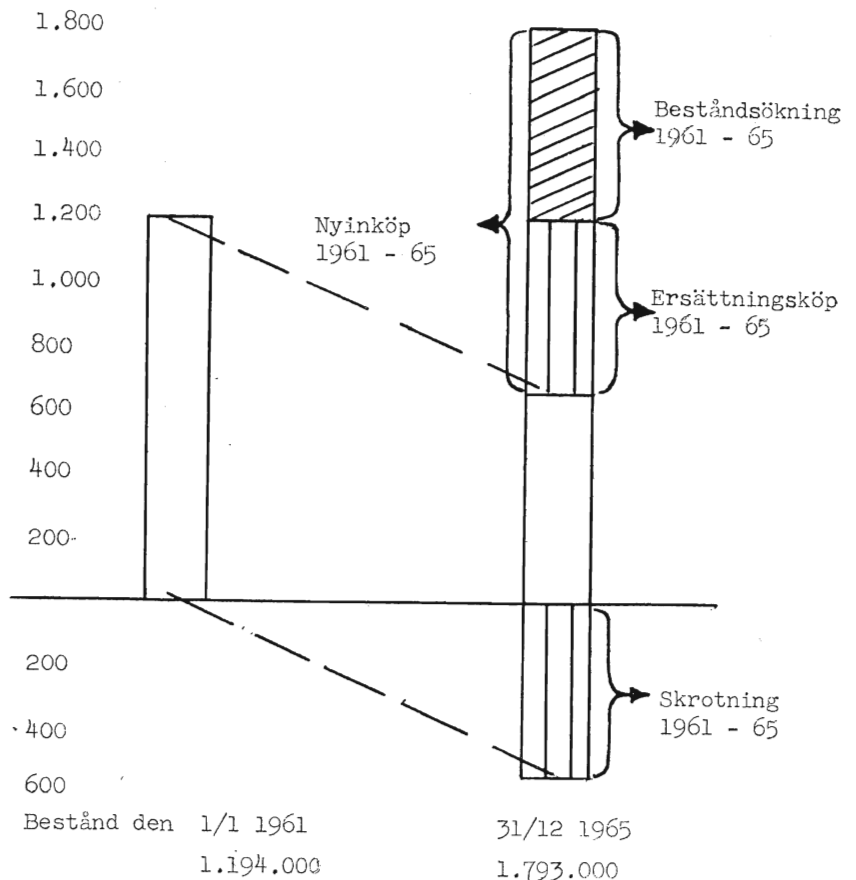
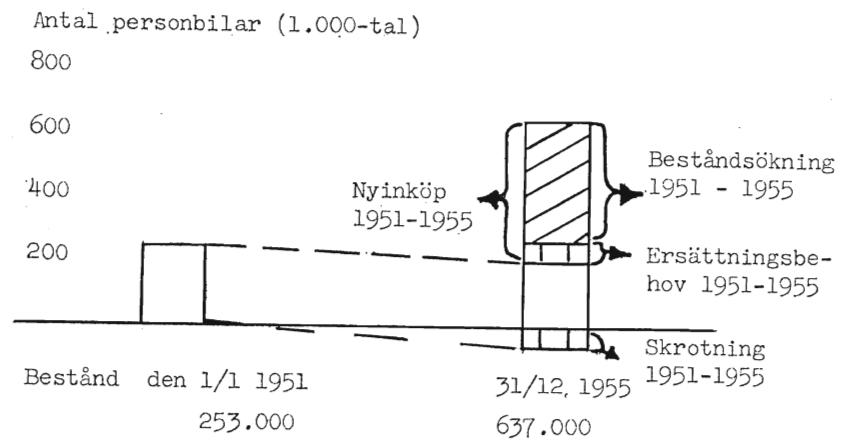


Det svenska bilbeståndet har under efterkrigstiden ökat mycket snabbt. Vid 1950-talets ingång fanns det 253 000 personbilar i Sverige och vid förra årsskiftet uppgick bilbeståndet till ungefär 1,9 miljoner bilar. Sverige har därmed blivit den fjärde bilnationen i världen.

Den antalsmässiga utvecklingen utgör emellertid endast en del av utvecklingsbilden, eftersom betydande kvalitetsförändringar har ägt rum i det svenska bilbeståndet under samma tid. Från att ha haft ett mycket gammalt bestånd i början av 1950-talet har vi i dag ett tämligen ungt bestånd. Vidare gäller det att i dagens bilbestånd ingår mellanklassens bilar med betydligt större andel än tidigare, då småbilarnas andel var större. Som följd av dessa och andra kvalitetsförändringar hos bilparken steg den genomsnittliga bilkvaliteten, mätt med marknadsvärdet per bil i fasta priser, med 30 procent under åren 1950 till 1956. Fram till 1963 har en kvalitetsförsämring skett med 10 procent och därefter har den genomsnittliga bilkvaliteten åter börjat stiga.

Den kvalitetsförbättring som det svenska bilbeståndet har genomgått passar väl in i den bild man har från andra varuområden. Efter en stark kvantitativ utveckling i ett tidigt skede följer ofta en period då konsumenternas kvalitetskrav börjar göra sig gällande, för att sedan helt dominera utvecklingsförloppet. Med hänsyn till kvalitetsfaktorernas betydelse under den hittillsvarande och även den fortsatta utvecklingen har det ansetts motiverat att, i en nyligen publicerad undersökning, mäta bilbeståndet, bilförsäljningen och förslitningen i fasta priser.¹⁾ Detta mått ger, förutom den antals-

Diagram 1. Bilbeståndets förändringar 1951-55 och 1961-65



¹⁾ G Endrédi: "Resekonsumtionen 1950-1975", Uppsala 1967.

MOTORBRANSCHEN

mässiga, även uttryck för den kvalitetsmässiga utvecklingen. Enligt den presenterade prognosen skulle bilbeståndet mätt i fasta priser öka med 92 procent under åren 1964—1975, medan bilinköpen skulle stiga med 76 procent och bilarnas förlitning med 89 procent. Dessa förändringar har sedan omräknats till antal, varvid man kommit fram till att bilbeståndet vid 1975 års slut skulle uppgå till 3 069 000 bilar, inköpen under samma år till 392 000 och skrotningarna till 260 000 bilar.

I prognosen förutses sålunda en icke obetydlig ökning för bilmärkna. Mot bakgrunden av försäljningsutvecklingen under senare tid kan vara intressant att se hur denna utveckling passar in i den långsiktiga utvecklingsbild som prognoserna bygger på.

Ersättningsköpens roll

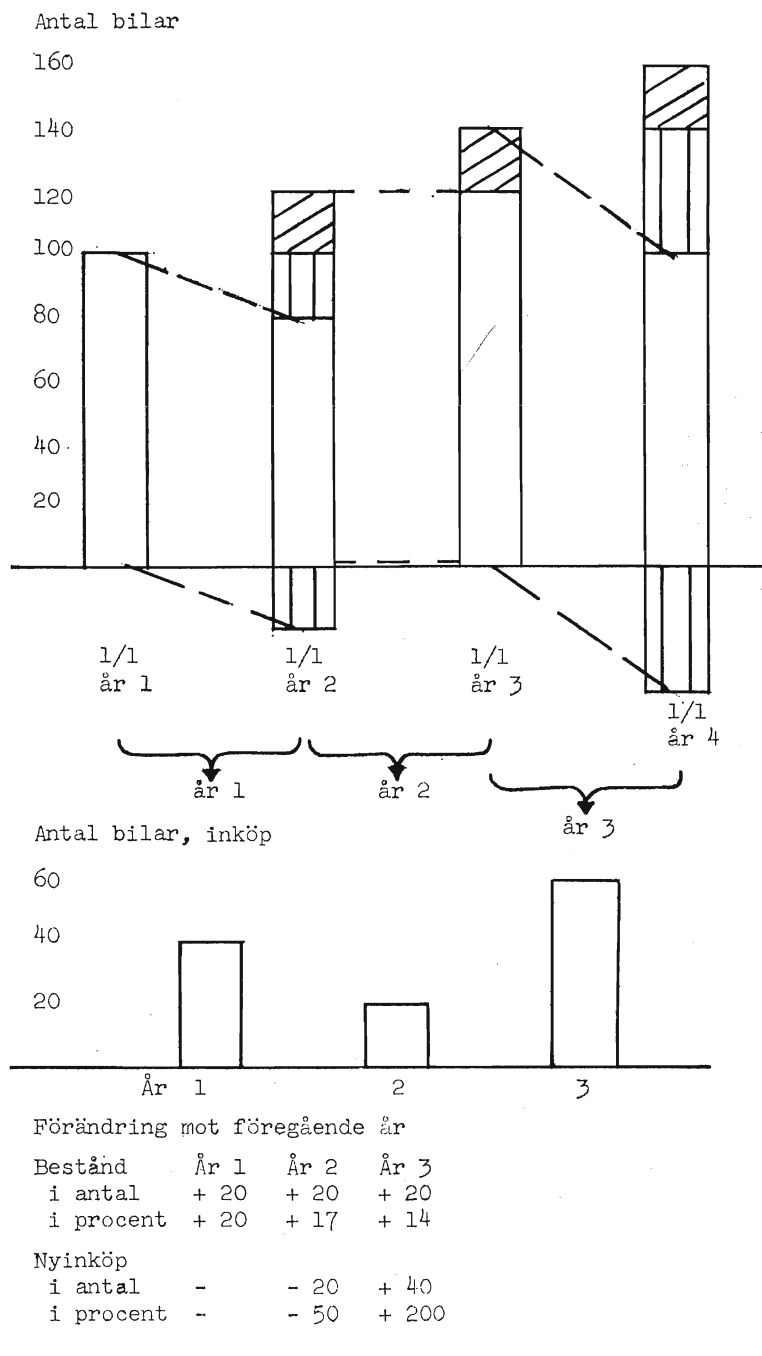
Under ett tidigt skede i en varaktig varas spridningsförlopp är beståndet av den varaktiga varan litet och ersättningsbehovet är lågt. Nyinköpen slår nästan helt igenom i en ökning av varans bestånd. Vi hade denna situation med bilarna i Sverige under början av 1950-talet. Under femårsperioden 1951—1955 köptes sammanlagt 446 000 nya bilar. Som framgår av diagram 1 slog en mycket stor del av detta nyinköp — 384 000 bilar — igenom i beståndsökning och endast 62 000 bilar, motsvarande 15 procent av nyinköpen, behövdes för att ersätta utslitna, skrotade bilar.

Fram till en femårsperiod, som mer 10 år senare, åren 1961—1965, har proportionerna mellan ersättningsköp och beståndsökning hunnit bli helt annorlunda. Nyinköpen uppgick totalt till 1 131 000 bilar och ersättningsköpens andel steg från tidigare 15 till 49 procent. Den andel av nyinköpen som har slagit igenom i beståndet har i motsvarande grad minskat.

Vi har således i Sverige ett stort ersättningsbehov av bilar i dag, vilket har betydelse för försäljningsutvecklingen. Om ersättningsbehovet utgör en stor del av köpefterfrågan kan nybilsförsäljningen från ett år till ett annat förändras påtagligt, beroende på hur stor del av ersättningsbehovet som täcks med inköp. Nedanstående exempel, som också återges i diagram 2, är avsett att illustrera samspelet mellan nyinköp, beståndsökning och ersättningsbehov.

Antag, att vid ett bilbestånd på

Diagram 2. Beståndsutveckling, nyinköp och ersättningsbehov. Ett principdiagram



100 bilar uppgår ersättningsbehovet till 20 bilar varje år. 20 bilar blir således skrotningssmagna årligen. Den årliga beståndsökningen antas också bli lika stor, 20 bilar, vilket gör att under ett "normalår" säljes sammanlagt 40 bilar. Vi förutsätter att detta sker under år 1. Följande år förutsättes att inga bilar skrotas, utan alla bilister behåller — genom ökade underhåll, reparationer — sina gamla bilar. Ersättningsköpet blir således noll och hela nyförsäljningen — 20 bilar — kommer att slå igenom i

beståndsökning. År 3 antar vi att samtliga gamla bilar, som skulle ha blivit ersatta år 2, skrotas och att även de för år 3 aktuella skrotningarna verkställs. Ersättningsbehovet under år 3 blir då 40 bilar och nyförsäljningen totalt 60, så att en beståndsökning på 20 bilar också kan äga rum.

Under år 1, 2 och 3 ökar beståndet således årligen med 20 bilar, men försäljningen blir mycket fluktuerande, nämligen respektive 40, 20 och 60 bilar.

Exemplet återger ett extremfall, då

MOTORBRANSCHEN

utrangeringen av *samliga* skrotningsmogna bilar uppskjutes från år 2 till år 3. Även om detta troligen inte sker i verkligheten ger exemplet ändå en illustration till hur nyförsäljningen fluktuerar när bilisterna av olika orsaker inte byter sina bilar i den takt som man kunde förvänta. Det är då att märka att bilisten ingalunda behöver avstå från bilens utnyttjande utan "klarar" ett dåligt konjunkturår genom att uppskjuta bilbytet. Det blir för bilisten en viss kvalitetsförsämring i hans bilkonsumtion, men bilantalet påverkas inte av det uppskjutna bilbytet.

I detta exempel har man bortsett från att man under tider då ersättningsköpen uppskjutes ofta har dåliga konjunkturen som inverkar även på beståndsökningens storlek. De totala nyinköpen under år 2 skulle av denna anledning vara mindre än 20 och den årliga fluktuationen i bilförsäljningen skulle ha blivit ännu större. För att kunna koncentrera sig på ersättningsköpens roll i nyinköpens utveckling har man i exemplet bortsett från denna effekt.

Ersättningsbehovet uppgår fn till ca hälften av nyinköpen i Sverige. Räkneexemplet ovan visar vilka konsekvenser en förskjutning av ersättningsköpen kan ha på nyinköpen. Frågan uppstår spontant, vilken roll ersättningsbehovet har spelat i utvecklingen i Sverige under senare år.

Faktisk utveckling och beräknad utveckling

I det följande kommer de faktiska värdena över bilbestånd, skrotning och nyinköp att jämföras med de

värden som har beräknats med utgångspunkt från det resultat som publicerats i ovan nämnda bok. Det förutsättes således att under åren 1964—1967 har utvecklingen styrts av samma samband som rådde under en 13-årsperiod som avslutas med år 1964.

Tabellen nedan säger att bilbeståndet under alla dessa år har legat under de beräknade värdena och att den faktiska beståndsutvecklingen har gått betydligt lugnare än vad de beräknade värdena anger. Nyförsäljningen under 1964 var ungefär så hög som väntat, men därefter blev det betydande avvikelser mellan faktiskt och beräknat köp. Beträffande skrotningarna kan konstateras att under de två första åren, för vilka definitiva uppgifter föreligger, har man skrotat betydligt fler bilar än beräknat.

De extremt höga utrangeringarna har sannolikt berott på den då införda obligatoriska bilbesiktningen, som antagligen haft sina största effekter på skrotningarna vid verksamhetens början. År 1964, då nyinköpen visar god överensstämmelse med det beräknade värdet, låg skrotningen 37 000 över och beståndsökningen 60 000 under de beräknade värdena. Nyförsäljningen var då, med hänsyn till extremt hög skrotning, otillräcklig för att åstadkomma den beräknade beståndsökningen.

År 1965 låg både skrotningstal och nyinköp över de beräknade värdena, men beståndsökningen låg fortfarande något under det som beräknats.

Under denna tvåårsperiod skrotades 77 000 fler bilar än vad man kunde förvänta på grund av tidigare utrangeringsmönster och bilparkens ål-

dersfördelning. Samtidigt kunde beståndet inte anpassas till den nivå som man kunde vänta sig på grundval av den långsiktiga utvecklingen. Det fanns ett gap på 117 000 bilar mellan faktiskt och beräknat bestånd vid 1965 års slut av vilket 73 000 har uppstått under dessa två år.

Tyvärr är de faktiska uppgifterna för 1966 ofullständiga. Vi vet att nybilsförsäljningen enligt Motorbranschens försäljningsstatistik uppgick till 208 000 och att denna siffra ligger 57 000 under den beräknade siffran. Med hänsyn till de extremt höga skrotningstalen 1964 och 1965 kan man emellertid säga, att de bilar som egentligen skulle ha skrotats först 1966 eller senare har blivit skrotade redan tidigare, varför ersättningsbehovet inte är så stort som det beräknade värdet förutsätter (132 000). Som en följd av ett lägre ersättningsbehov blev också nybilsbehovet lägre.

Hur mycket under den beräknade köpefterfrågan låg de faktiska köpen 1966? För att besvara frågan måste man först veta hur stort ersättningsbehovet och behovet för beståndsökning var.

Beträffande ersättningsbehovets storlek 1966 kan man ha olika antaganden om vilka års skrotningar som berörs av merskrotningen åren 1964 och 1965. Frågan är om merskrotningen på 77 000 bilar, som ägde rum under dessa två år, gällde endast de bilar som annars skulle ha skrotats 1966, eller om skrotningarna även från 1967 och 1968 blivit tidigarelagda. Det är inte möjligt att ge ett exakt svar, men rimligast förefaller vara att tidigareläggningen berör flera år och inte endast 1966.

Antag att ungefär hälften, i runt tal 40 000, av merskrotningen tidigare lades från 1966. Ersättningsbehovet kunde därför uppskattas till 92 000 mot ursprungligen 132 000 bilar. Det totala försäljningsunderskottet på 57 000 bilar år 1966 kan 40 000 hänföras till lägre ersättningsköp, och resten får betraktas som ett bortfall, förorsakat av tillfälliga, kortsiktiga fenomen.

Den andra komponenten i nybils- efterfrågan, den som ser till att beståndet rimmar med konsumenternas efterfrågan, påverkas naturligtvis också av inkomstutvecklingen. Eftersom inkomstökningen 1966 var mycket låg — per capita räknat endast 0,5 procent — är det naturligt att den beräknade beståndsökningen också är förhållandevis låg, 40 000 bilar. Som tidigare nämnts låg emellertid det

Personbilsbestånd, nyinköp och skrotning i Sverige åren 1964—1966.
Beräknade och faktiska värden. (1 000-tals bilar)

		1964	1965	1966	1967
Bilbestånd,	faktiskt	1 666	1 793	1 900 *)	
	beräknat	1 770	1 910	1 950	2 059
Beståndsökning,	faktisk	110	127	107 *)	
	beräknad	170	140	40	109
Köp av nya bilar,	faktiskt	244	286	208	
	beräknat	246	263	265	278
Skrotning,	faktisk	134	158	100 *)	
	beräknad	97	117	132	140

*) Inga officiella uppgifter föreligger för 1966 över beståndet och skrotningen. De angivna siffrorna ansluter sig till texten längre fram.

Anm: Fram t o m 1966 har de faktiska värdena för realinkomst, realpris och folkmängd använts vid framräkning av de beräknade värdena för bilbestånd och -inköp. För år 1967 har inkomstökningen per capita antagits uppgå till 2 procent, folkökningen till 1 procent och det reala bilpriset har antagits vara oförändrat.

MOTORBRANSCHEN

faktiska beståndet betydligt under den beräknade nivån, och vid 1966 års ingång förelåg ett uppdämt behov att justera beståndet uppåt. 1966 års bilförsäljning på 208 000 bilar lämnar, efter avdrag för 92 000 bilar i ersättningsköp, ett utrymme för beståndet att växa med 116 000 enheter. Därmed har det faktiska beståndet kommit närmare det beräknade.

Vid 1966 års slut skulle enligt denna kalkyl beståndet uppgå till 1 909 000 bilar. Trots låg försäljning fanns det — på grund av lågt ersättningsbehov — så stort utrymme för beståndsökning att det innebar en fortsättning på den hittillsvarande trenden. (Med hänsyn till osäkerheten i kalkylen har beståndet och skrotningen år 1966 angivits i grovt avrundad form i tabellen.)

Det mest väsentliga i det föregående är inte det siffermässiga resultatet utan sättet att resonera sig fram till detta. Den ena utgångspunkten för resonemanget utgör merskrotningen åren 1964 och 1965. Den andra är att beståndets nivå låg för lågt under dessa år. De beräknade värdena för nyinköpen har betraktats som normalvärden i ett långsiktigt utvecklingsförlopp, och avvikelserna mellan dessa och de faktiska värdena har man försökt förklara med ersättningsköpens tidigareläggning och med beståndets anpassning till en högre nivå.

Försäljning år 1967

Som tabellen visar beräknas bilbeståndet öka med 109 000 bilar under innevarande år — om man inte tar hänsyn till behovet för en uppjustering av beståndet. Skrotningarna, dvs ersättningsbehovet, har beräknats till 140 000 bilar. Denna siffra bör emellertid minskas eftersom man tidigare har antagit att merskrotningen har verkställts genom att skrotningarna från bl a 1967 har blivit tidigarelagda.

Om skrotningen av exempelvis 30 000 enheter har blivit tidigarelagd, så skulle det återstående ersättningsbehovet endast bli 110 000. År 1967 skulle de totala nyinköpen således bli $(109\ 000 + 110\ 000 =) 219\ 000$, mot 278 000 som är beräknat. Av skillnaden, i runt tal 60 000 bilar, kan enligt exemplet hälften hänföras till minskat ersättningsbehov. Den andra hälften står enligt detta resonemang oförklarad och kan hänföras till tillfälligt verkande, kortsiktiga fenomen.

Man måste ha klart för sig att för-

säljningsvärden på 210 à 220 tusen bilar per år är, i förhållande till beståndets storlek, mycket låga värden. Om denna försäljningsstorlek skulle bestå på lång sikt skulle inget utrymme finnas för beståndet att växa. Man kan nämligen räkna med 9—9,5 års livslängd på bilar, och vid ett bestånd på dryga 2 miljoner — vilket kan bli verklighet vid slutet av innevarande år — behövs det bara 220—230 000 nya bilar årligen för att detta bestånd skall kunna bibehållas. Fjölårsförsäljningen och den som man räknar med i år är således inte tillräckliga ens för att på lång sikt bibehålla bilbeståndet på oförändrad nivå.

Sammanfattning

1964, då försäljningen var lika hög som beräknad, kunde beståndet inte växa tillräckligt på grund av för högt ersättningsköp.

1965 var försäljningen högre än beräknat, men inte tillräckligt hög för att behovet för beståndsökningen kunde tillfredsställas helt vid då rådande höga ersättningsbehov.

Vid 1966 års ingång hade man således ett uppdämt behov för beståndsökning och ett förhållandevis litet ersättningsbehov, eftersom en del

av årets skrotningar verkställts tidigare. En stor del av det totala försäljningsunderskottet kan anses ha berott på lägre ersättningsbehov men en annan del av underskottet måste hänföras till faktorer som låg utanför den långsiktiga utvecklingens bestämningsgrunder.

Situationen vid 1967 års ingång liknar den år 1966. Trots att beståndet under 1966 säkerligen har kommit närmare den beräknade nivån kvarstår ett gap mellan faktiskt och beräknat bestånd. Även ersättningsbehovet torde vara lägre än beräknat, av liknande skäl som under 1966. Även om detta beaktas kommer ett underskott att finnas kvar i försäljningen, vilket liksom beträffande 1966 måste hänföras till faktorer som verkar på kort sikt.

Prognosmakarnas vanliga reservation, att prognoserna gäller under förutsättningen att ingen radikal ändring sker av de omständigheter vi lever i, har med hänsyn till det spända världspolitiska läget särskild aktualitet när detta skrives. Man får dock hoppas att denna påminnelse kommer att förefalla onödig, när man längre fram gör en återblick på utvecklingen under 1967.



= TRAFIK EFTER DEN 3 SEPTEMBER 1967

För säkerhets skull

MONTERA



- Nr 166 rak kort arm
- Nr 168 böjd lång arm
- Utbytbara glas

Desmo säljes av ledande grossister i branschen

DESMO

**BOOMERANG
SJÄLVJUSTERANDE
SKÄRMSPEGEL**

Granskade av Väg- o. Vatten utan erinran

Tillverkare:
DESMO LTD England

Fabriksrepresentant: ANGLO-SCAN-AGENTURER Sthlm K, Tel 08/54 42 00