
Ö V E R S I K T E R

Bilägaren och bilen

En arbetsgrupp vid Industriens Utredningsinstitut sysslar sedan några år tillbaka med att studera den privata konsumtionens utvecklingstendenser. Syftet med undersökningen är att ge en översikt över hur konsumtionen av olika varor och tjänster utvecklats under senare år samt att göra en prognos över den framtida konsumtionsvaruefterfrågans inriktning.

I det sammanhanget har det varit naturligt att ägna speciell uppmärksamhet åt privatbilismens snabba expansion. Genom intervjuer med 1.235 bilägare våren 1955 insamlades ett omfattande material rörande privatbilarnas användning, bilköpens finansiering, bilkostnaderna etc. Samtidigt intervjuades cirka 1.100 icke-bilägare, som valts så att deras inkomst, ålder, kön etc. motsvarade bilägarnas. Syftet med denna »kontrollgrupp» är bland annat att undersöka hur bilinnehav påverkar konsumtionen av andra varor och tjänster. Samtidigt kan man genom en jämförelse mellan bilägarna och kontrollgruppen få en bild av de faktorer som betingat den svenska bilismens expansion.

De första resultaten från IUI:s bilundersökning har nu publicerats i skriften »Bilägaren och bilen — en undersökning rörande den privata bilismen». Skriften är grundad uteslutande på det material

»Bilägaren och bilen — en undersökning rörande den privata bilismen» utgiven av Industriens Utredningsinstitut, Stockholm 1956.

som framkommit vid intervjuerna med bilägarna.

Undersökningsmaterialet avser förhållandena under 1954. Den svenska personbilsparken omfattade vid årsskiftet 1954/55 cirka 536.000 bilar. Tack vare en bearbetning av bilregistren i samband med urvalet av intervjuobjekt har det, som synes av följande sammanställning, varit möjligt att fastställa hur dessa personbilar fördelar sig på olika ägarekategorier.

Personbilar ägda av stat och kommun	1 %
Personbilar ägda av privata företag	11 %
Personbilar använda i yrkesmässig trafik (droskbilar)	2 %
Övriga personbilar	86 %

IUI:s undersökning berör sålunda endast »Övriga personbilar», dvs. cirka 460.000. Omfattningen av det transportarbete som de privata personbilarna utför har ofta diskuterats i den allmänna debatten, men man har hittills varit tvungen att i hög grad stödja sig på lösliga antaganden. Enligt IUI:s undersökning kördes de privata personbilarna under 1954 i genomsnitt 1.316 mil. Som jämförelse kan nämnas att den årliga körsträckan i USA 1954 enligt en amerikansk undersökning uppgick till cirka 1.500 mil.

Det totala antalet körda mil i Sverige 1954 kan beräknas om medelantalet mil per bil multipliceras med medelantalet privatägda personbilar samma år (416.000). Man kommer då fram till en totalsiffra på 547 miljoner mil. En mycket stor del av dessa mil körs i arbetet. Enligt IUI:s undersökning äger nämligen

ungefär en tredjedel (34 procent) av privatbilarnas användning rum i bilägarens arbete. Körning till och från arbetet utgör 13 procent. Den återstående »fritidskörningen» uppgår således till 53 procent, varav en mindre del är semesterkörning.

Ett intressant problem är i vilken utsträckning bilinnehavet påverkar bilägarens sätt att tillbringa fritiden. Undersökningen kan här lämna en viss vägledning. Såvitt man kan se betyder bilinnehavet att stadsbor i ökad utsträckning ägnar sig åt friluftsliv och att folk på landsbygden får ökade möjligheter till besök vid sportevenemang etc. samt hos släkt och vänner.

Den totala omsättningen på personbilsmarknaden under 1954 uppgick enligt IUI:s beräkningar till cirka två miljarder kronor. Som framgår av tablån nedan har man då räknat med att uppskattningsvis 300.000 försäljningar av personbilar ägde rum. Tablån är vidare grundad på ett genomsnittspris av drygt 9.000 kr för en ny bil, köpt av privatperson, medan den begagnade bilen beräknats kosta cirka 4.700 kr. Bilar köpta av stat, företag etc. har antagits vara något dyrare.

Köpkategori	Antal köp 1 000-tal	Omsättn. milj. kr
Privata köpare, nya bilar	105	950
Privata köpare, beg. bilar	165	800
Företag, stat etc., nya bilar	22	220
Företag, stat etc., beg. bilar	10	50
Summa	300	2.000

Ungefär 37 procent av de bilar som anskaffades av privatpersoner under 1954 beräknas ha köpts på avbetalning, medan 63 procent av affärerna genomfördes utan anlitanande av säljarens krediter. Andelen avbetalningsköp förefaller ha varit lägre i storstäderna än på lands-

bygden och likaledes lägre bland de lägsta och högsta inkomsttagarna än i mellangruppen.

Det är också möjligt att med utgångspunkt från IUI:s undersökning göra en överslagsberäkning över den betydelse som avbetalningshandeln haft för kreditmarknaden under 1954. Enligt undersökningen uppgick avbetalningsandelen av köpesumman för privatpersoner till cirka 17 procent. Om vidare omsättningen av nya och begagnade bilar på denna marknad enligt tablån ovan uppskattas till cirka 1,7 miljarder skulle tydligen avbetalningshandelns »anspråk på kreditmarknaden» ha uppgått till uppskattningsvis 300 miljoner. Denna beräkning måste dock av flera olika skäl föras med kraftiga reservationer.

Ovan har sagts att ungefär 37 procent av privatbilarna köptes på avbetalning. Återstoden av affärerna skulle alltså ur bilhandelns synpunkt vara kontantaffärer. Ur bilköparens synvinkel kan det emellertid naturligtvis ofta förhålla sig så att han binder sig för amorteringar etc. på andra håll i samband med bilköpet, t. ex. genom att låna pengar i bank eller av privatpersoner.

Hur bilköpen finansierats ger följande sammanställning en föreställning om.

Det brukar ibland sägas att bilismens expansion till stor del möjliggjorts genom försäljning av olika realvärden som sommarstugor etc. Även detta problem belyses i IUI:s undersökning. I cirka 13 procent av samtliga bilaffärer i stickprovet förekom försäljning av tillgångar. Försäljning av annan bil dominerar här (55 procent av fallen). Värdepapper svarar för 8 procent, tomt/fastighet för 6 procent och sommarstuga för 4 procent. Det konstateras i boken att »föreställningar om att sommarstuga och villa skulle i någon nämnvärd omfattning ha sålts för att finansiera bilköp saknar stöd i vår undersökning».

Relativ fördelning på finansieringsformer av bilköp under 1954¹

	Nyblivna bilägare		Tidigare bilägare	
	ny bil	beg. bil	ny bil	beg. bil
Bytesvaluta	1	4	35	32
Växel (avbetalning)	18	16	16	19
Bidrag från delägare	4	8	2	2
Lån från arbetsgivare	4	(1)	2	2
Lån från bank eller försäkringsbolag	1	5	2	4
Lån från släkting	5	4	2	1
Försäljning av annat fordon, realvärden etc.	3	4	6	6
Försäljning av värdepapper	(0,1)	2	2	(0,2)
Uttag från bank eller kontanter	61	55	32	34
Övrig	3	1	1	(0,2)
Summa	100	100	100	100

¹ Siffror inom parentes är baserade på mindre än fem observationer.

Kunskaper om de förhållanden — bilköpens finansiering etc. — som här i korthet berörts blir väsentliga bland annat när man vill försöka bedöma personbilsparkens framtida utveckling. Enligt IUI:s i annat sammanhang publicerade prognoser kommer antalet personbilar i Sverige 1960 att uppgå till cirka 1,2 miljoner (vid en realinkomstökning

av cirka 3 procent per år) eller till knappt en miljon (vid en inkomstökning av 2,5 procent). Dessa överslagsberäkningar har utförts i avvaktan på resultaten från bilundersökningen och i senare publikationer kommer en förnyad bedömning av bilparkens framtida utveckling att göras.

Ake Ortmark

Utvecklingen av Västtysklands utrikeshandel

Med den betydelse Västtyskland numera har på flertalet exportmarknader har det givetvis väckt en viss uppmärksamhet icke minst bland konkurrentländerna att under 1955 den västtyska importen för första gången sedan 1949 ökade kraftigare än exporten i förhållande till närmast föregående år. Handelsbalansen förblev visserligen aktiv även under 1955 men överskottet sjönk till 1,2 mdr DM eller till ungefär hälften av vad det varit året innan. Mot slutet av förra året blev utvecklingen emellertid åter gynn-

sammare och tendensen har hållit i sig under innevarande år. Sålunda var exporten och importen under de fyra första månaderna i år 17 resp. 12 procent större än samma tid föregående år. Överskottet i handelsbalansen var för dessa fyra månader ca 800 milj. mot 380 milj. DM ett år tidigare.

Exporten

Den västtyska exporten har mellan 1950 och 1955 — mätt i 1950 års priser