

JUS

Utvecklingstendenser inom lastbilstrafik

Av sekreterare Lars Kritz, Industriens Utredningsinstitut

Affärsekonomi
Stockholm

Nr 17-62

De utvecklingstendenser inom lastbilstrafiken, som sekreterare Kritz belyste i sitt föredrag den 15 oktober på Transporttekniska Föreningens höstkonferens i Ronneby, hänförde sig huvudsakligen till: lastbilsbeståndet — förskjutningarna vikt-klasser emellan; den totala transportvolymen — ökningstakten; fördelningen mellan yrkesmässig och icke yrkesmässig trafik — expansion och konkurrensförhållanden; fördelningen mellan lokaltrafik och fjärrtrafik — stark dominans för lokaltrafiken men snabbaste expansion för fjärrtrafiken. — Kommer lastbilstrafikens snabba expansion att fortsätta under 1960-talet? Det finns många obekanta i framtidskvationen, framhåller sekreterare Kritz: den framtida trafikpolitiken, konjunkturerna, förändringarna i näringslivets lokalisering. Dessa faktorer antyder också sambanden mellan å ena sidan lastbilstransporternas utveckling, å andra sidan produktionsutvecklingen, lokaliseringsutvecklingen och de institutionella förhållandena på trafikpolitikens område.

Vad man väntar att få höra i ett föredrag med följande rubrik är väl i alla fall följande. Lastbilstrafiken ökar; lastbilstransporterna har kommit till omfattning allt fler varuslag; lastbilarna har fått en växande andel av den totala gods-transportvolymen. Påtagliga tecken för att utvecklingen haft ett förlopp tycker vi oss få se när vi som privatbilister fär- as på vägarna, eller när vi som transportchefer tänker tillbaka på den utveckling som

skett inom det företag, där vi arbetar.

Går vi till statistiska uppslagsverk och publikationer för att få siffermässiga belägg för att vår intuitiva kunskap är riktig, möter dock detta svårigheter. Orsaken härtill är emellertid inte, att vi tagit fel beträffande utvecklingstendenserna utan i stället den, att i svensk statistik saknas nästan helt utförliga data om lastbilstransporterna. Jag vill därför redan från början ha

sagt att exakta siffror, som belyser utvecklingen, finns endast i begränsad omfattning. Vissa data finns i löpande statistik och med utgångspunkt från dessa och med stöd av material från undersökningar, som pågår inom Industriens Utredningsinstitut, skall jag försöka precisera och siffermässigt belysa något av det, som ligger bakom vår allmänna känsla av lastbilstrafikens som ett mycket expansivt inslag i transportväsendets utveckling.

Lastbilsbeståndets utveckling

Antalet lastbilar har sedan 1950 ökat relativt måttligt, endast med 48 procent fram till den 1 januari i år. De dramatiska förloppen finner vi inte i totalsiffrorna utan i stället i de skilda vikt-klassernas utveckling. Den allmänna tendensen har varit fler lätta och fler tunga fordon, medan mellanklasserna minskat såväl absolut som relativt. Utvecklingen åskådliggörs med fig. 1.

Antalet bilar i storleksgruppen under 2 ton har nära nog fördubblats sedan 1950. En exceptionellt stor ökning har de tunga fordonen över 5 ton haft. I 5-7 tonsklassen hade vi sex gånger så många fordon 1961 som 1950 och de mycket tunga fordonen, över 8 ton, är tretton gånger fler i dag än 1950.

Vi skall i fig. 1 lägga märke till, att av de 126.000 last- och skåpbilar, som finns i dag har 41.000, alltså nära 1/3, en maximilast på under 1 ton. En mycket stor del av vårt lastbilsbestånd består alltså av småbilar. Därnäst i betydelse kommer 5-6 tonsklassen med cirka 17.000 fordon. Ökningen i denna klass är i avtagande och kurvan för fordonen över 6 ton skjuter i stället brant i höjden. På kraftig tillbakagång är 3-4 tonsbilarna och li-

kaledes 4-5 tonsklassen. Den sistnämnda gruppen ökade dock under första åren av 1950-talet men har sedan minskat starkt.

De lätta last- och skåpvagnarna hör huvudsakligen hemma inom den icke yrkesmässiga trafiken. De är vad man något oegentligt brukar kalla "firmabilar". Fig. 2 anger åkarbilarnas procentuella andel i de olika vikt-klasserna. Vi ser av detta stapeldiagram att från 6 ton och uppåt har den yrkesmässiga trafiken nära 50 procent av beståndet. Av de lätta och medelstora fordonen är andelen däremot mycket låg.

Det är naturligtvis flera olika faktorer, som betingat den utveckling vi haft mot en växande andel tunga fordon. Hur har exempelvis prisutvecklingen på lastbilar varit? Utvecklingen av prisrelationerna mellan medelstora och tunga bilar har kanske betingat en övergång till större fordon? Fig. 3 återger prisutvecklingen för en lätt, resp. medeltung och tung lastbil av vanligt förekommande märke. Med hänsyn till konkurrensförhållanden på lastbilsmarknaden torde de redovisade prisserierna relativt väl avspegla prisutvecklingen på lastbilar i allmänhet.

Av diagrammet framgår att priserna har varit relativt orörliga under ganska långa perioder. För exempelvis typ L 51 var priset i november 1959 endast 0,6 procent högre än i mars 1954. Under mellantiden har förändringarna varit mycket måttliga. Vid modellbyten har vissa prishöjningar skett, men eftersom modellbyten som regel medfört höjd bärlast har priset per ton nyttolast inte höjts lika mycket som priset per bil.

Av de prisserier som redovisas i fig. 3 framgår, att det relativa priset på medelstora bilar i förhållande till tunga bilar inte förändrats nämnvärt sedan 1954. Följsamheten i prisutvecklingen mellan de tre redovisade typerna har varit stor. Den ökade försäljningen

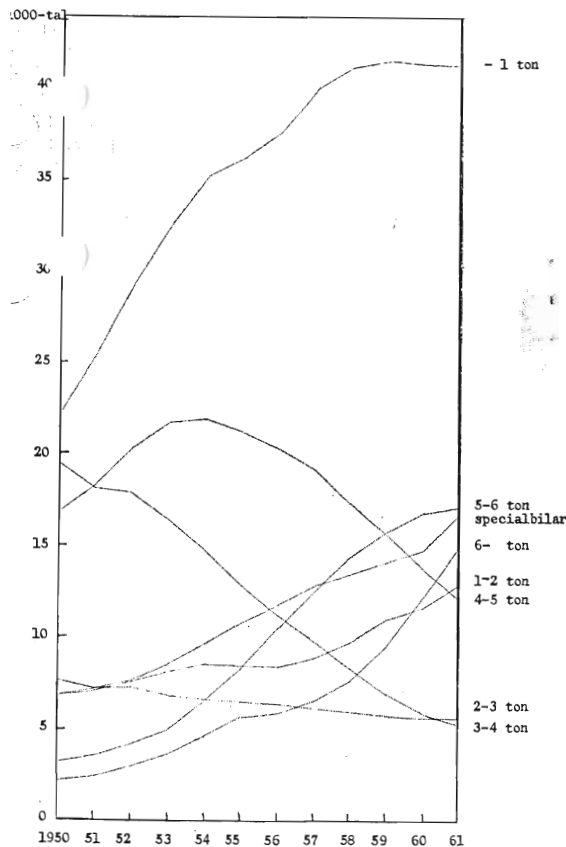


Fig. 1. Antal lastbilar i olika vikt-klasser åren 1950-61.

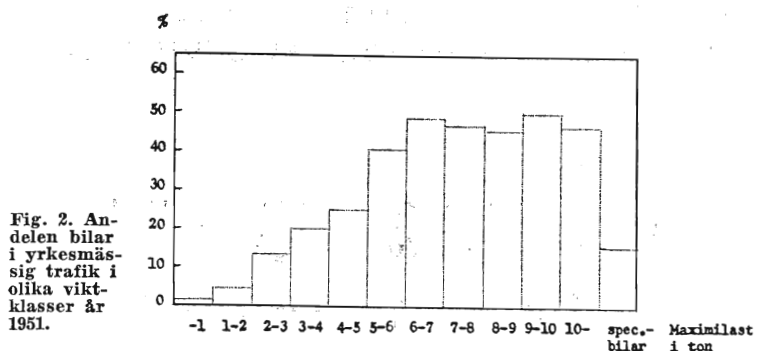


Fig. 2. Andelen bilar i yrkesmässig trafik i olika vikt-klasser år 1951.

1000-tal
kronor

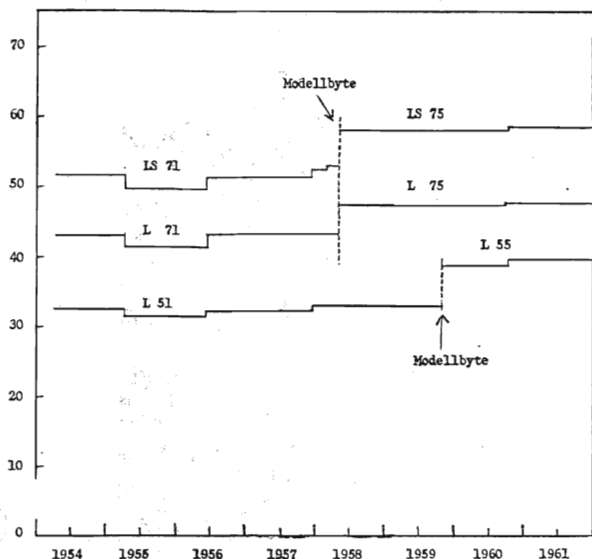


Fig. 3. Prisutvecklingen för vissa typer av lastbil åren 1954-61.

att ökningstakten sjunkit något under senare år, men vi har likväl klart hållit oss inom de värden Vägplanen angav för framtiden.

Fördelningen yrkesmässig — icke yrkesmässig trafik

I 1953 års trafikutrednings betänkande Svensk Trafikpolitik del I nämns bl. a. (sid. 69) att den icke yrkesmässiga lastbilstrafiken under efterkrigstiden genomgått en mycket kraftig expansion. Till en del, säger man, har denna sin orsak i den restriktiva tillståndsgivningen på den yrkesmässiga trafikens område. Detta påstående väcker frågan hur utvecklingen i verkligheten varit för de två typerna av trafikslag. Tabell 1 ger vissa data.

Som framgår av tabell 1 har den yrkesmässiga trafiken under 50-talet ökat sin andel av det totala transportarbetet, från cirka 40 procent till cirka 52 procent. Bilantalets utveckling visar emellertid en annan bild. Antalet firmabilar ökade med cirka 48 procent mellan 1950 och 1960 medan åkarbilarnas antal ökade med endast cirka 30 procent.

Det är möjligt att trafikutredningen i detta fall såg på bilantalets utveckling i de två grupperna, men som fig. 2 visar har vi ju helt olika storleksfördelning inom de två ägarekategorierna. De många småbilarna inom den icke yrkesmässiga trafiken väger mycket lätt då man mäter utvecklingen i antalet tonkm. Det är därför betydelsefullt vilken måttenhet man väljer då man skall åskådliggöra ett visst händelseförlopp. Till synes helt olika påståenden kan således båda vara riktiga.

Jag vill skjuta in ytterligare en sak som berör 1953 års trafikutredning. I dess tredje betänkande föreslås att för transporter, för vilka mindre restriktiv behovsprövning kommer att tillämpas, skall trafikstillstånd meddelas inom ramen för en ökningskvot om förslagsvis 15 procent av föregående års transportarbete. Därmed skulle en gradvis övergång ske mot slutmålet — en effektiv konkurrens. De senas-

te årens tillväxttakt vad gäller transportarbetet har sannolikt bildat utgångspunkten för förslaget. Hittills har ökningen varit cirka 12 procent (se tabell 1). Höjer man nu till cirka 15 procent, anser man att det skulle bli ökad konkurrens.

Men frågan om liberalisering och konkurrens har inte enbart med en mer eller mindre generös procentsats att göra. Vi kan tala om konkurrens i flera betydelser, dels konkurrensen bil — övriga transportmedel, dels konkurrensen inom lastbilssidan, mellan olika företag. En given förutsättning för konkurrens i förstnämnda fallet är ju att vi får ett utbud av transportkapacitet, dvs. en ökning av antalet bilar. Det nämnda förslaget kan kanske i det sammanhanget sägas ge ökad konkurrens. Däremot behöver det inte innebära effektivare konkurrens inom lastbilsmarknaden, för den bestäms av många andra faktorer. Det är inte säkert att fler åkerier i och för sig sporrar till konkurrens. På andra marknader har i stället blockbildningar visat sig ge största konkurrensen, exempelvis inom handeln. Det förefaller som om trafikutredningen på denna punkt inte tillräckligt klargjort hur man resonerat. De 15 procenten behöver inte innebära effektivare konkurrens. Och varför anknys ökningskvoten till transportarbetet och inte till antalet tillstånd?

Den icke yrkesmässiga trafiken

I vilka näringsgrenar och branscher hör de s. k. firmabilarna hemma? Av de cirka 100.000 bilarna i icke yrkesmässig trafik ägs huvudparten, eller cirka 40 procent, av industriföretag. Livsmedels- och dryckesvaruindustrin kommer i främsta rummet och den har cirka 11.000 fordon. Om vi slår ihop byggnads- och anläggningsverksamheten med jord- och stenindustrin kommer denna grupp upp i nästan lika många fordon eller drygt 9.000.

Huvudgruppen handel (däri ingår även oljeföretagen) har

(Forts. å sid. 1354.)

Tabell 1. Lastbilarnas transportarbete åren 1950 och 1960

Trafikslag	1950		1960		Årlig ökning i % 1950-60
	Miljarder tonkm	%	Miljarder tonkm	%	
Yrkesmässig trafik	1.060	40	3.560	52	12,9
Icke yrkesmässig trafik	1.600	60	3.260	48	7,4
All trafik	2.660	100	6.820	100	9,9

vägutnyttjandet och som sådant intressant att få uppgifter om. Ibland brukar transportprestationerna anges med samma statistiska måttenheter som man mäter produktionsresultat inom industrin i, och man talar exempelvis om befördrad godsmängd i ton eller m³. Tantalet tar emellertid inte med förflyttningsmomentet i bilden utan ger huvudsakligen ett mått på den s. k. terminalprestationen. Ett mått som däremot tar med både godsvikten och transportavståndet är antalet tonkm, och detta är också den vanligaste måttenheten för vad vi kallar transportarbetet.

I Vägplan för Sverige (SOU 1958:1-2) visade man bl. a. tonkm-talens utveckling i ett långsiktsperspektiv och kom för perioden 1930-55 fram till en ökningstakt för lastbilarnas transportarbete av cirka 10 procent per år. För åren 1950-55 angav man ökningstakten till inte mindre än cirka 13 procent per år. Och hur löd prognosen? Mot bakgrunden av de förväntade utvecklingstendenserna antog man en framtida årlig ökning av 7 å 10 procent för lastbilarnas totala transportarbete. Det har nu gått några år sedan Vägplanen gjordes och man frågar sig kanske hur dess prognos hittills har utfallit.

År 1950 uppgick lastbilarnas totala transportarbete till 2,7 miljarder tonkm. År 1960 nåddes siffran 6,8 miljarder tonkm. Detta motsvarar för hela 1950-talet en årlig ökningstakt på cirka 10 procent. Eftersom perioden 1950-55 låg på cirka 13 procents årlig ökning innebär utvecklingen

av tunga bilar syns alltså inte i första hand kunna förklaras av äldre prisrelationer.

Då priserna tycks vara mindre lämpliga som förklaringsgrund, måste andra faktorer ha inverkat, exempelvis driftskostnadernas utveckling. Löneposten svarar för en stor och växande andel av driftskostnaderna, och om denna slås ut på en större mängd transporterat gods påverkar detta självfallet nettointäkterna i gynnsam riktning.

Inte bara rent ekonomiska faktorer ligger emellertid bakom de strukturella förändringarna av lastbilsbeståndet. Den vägtekniska utvecklingen har naturligtvis även haft betydelse genom de höjningar av högsta tillåtna axel- och boggietycken, som skett. År 1953 var endast 2 procent av väglängden upplåten för fordon med 7-8 tons axeltryck. År 1961 var motsvarande andel 56 procent. Höjningarna av axel- och boggietrycken har självfallet gjort en grundförutsättning för insättandet av tyngre fordon i trafik.

Den totala transportvolymens utveckling

Lastbilars transportprestationer kan mätas på flera olika sätt. Olika måttenheter bör också användas, eftersom de säger så olika saker. Det mest lättåtkomliga måttet på transportprestationerna är oftast antalet fordonskilometer, dvs. det totala antalet kilometer som bilarna kör. Men bilarna går tomma ibland, och därför säger antalet fordonskilometer inte mycket om vilken omfattning godshandlingen och godstransporterna har. Det är dock ett relativt bra mått på

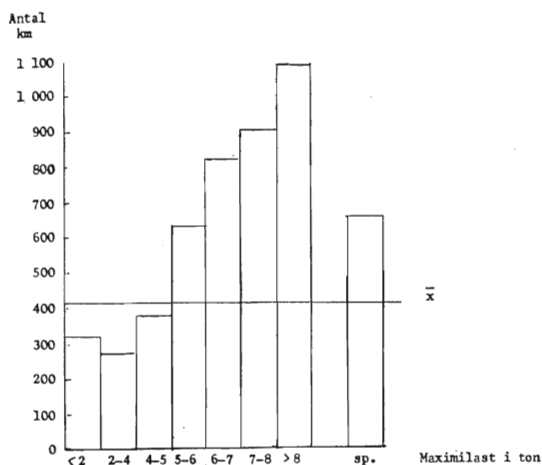


Fig. 4. Total körsträcka per bil och vecka i olika viktklasser år 1960.

nära 25 procent av antalet bilar inom den icke yrkesmässiga trafiken. Livsmedelshandeln utgör den största delbranschen inom både grossist- och detaljistledet. En viktig ägaregrupp är vidare statliga kommunal verksamhet, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och televerket är här de stora bilägarna och så de kommunala gatu- och byggnadskontoren. Totalt sett äger stat och kommuner över 10.000 last- och skåpbilar.

Beträffande utvecklingen av antalet bilar inom olika branscher har man endast osäkra siffror att gå efter. Dessa antyder dock att handeln, med undantag av oljeföretagen, har ökat sitt bilinnehav i förhållandevis låg takt under 50-talet. Springpojkar har således inte ersatts med bilar utan här har bl. a. konsumenterna fått rycka in. Det intressanta är dock, att när varor transporteras från grossist till detaljist kallas det nyttotrafik, liksom när detaljisten kör omkring varor med egen skåpbil. Men när konsumenten själv kör hem varor från affären i egen bil, betraktas inte detta som nyttotrafik. Man kan givetvis kalla saker och ting nyttotrafik, men det behöver inte betyda att den trafiken är nyttigare än annan trafik.

Inom Industriens Utredningsinstitut genomfördes hösten 1960 en stickprovsundersökning rörande den icke yrkesmässiga lastbilstrafiken. Cirka 1.500 fordon valdes slumpmässigt ur centrala bilregistret och för dessa bilar insamlades en mängd uppgifter beträffande deras användning. Jag har redan lämnat vissa resultat från denna undersökning och skall bara ta upp ytterligare en sak, som gäller sambandet mellan bil-

storlek och total körsträcka.

Fig. 4. visar total körsträcka per bil och vecka i olika viktklasser. Vi ser att antalet fordonskilometer ökar mycket kraftigt med stigande bilstorlek. Endast de minsta fordonen under 2 ton faller ur mönstret. De redovisade uppgifterna avser veckovärden. Motsvarande årssiffror anger, att s. k. firmabil i genomsnitt kör cirka 2.200 mil per år. Men spännvidden är, som fig. 4 antyder, stor mellan lägsta och högsta värden. Fordonen över 8 ton kör cirka 5.500 mil per år, medan småbilarna under 2 ton kör bara cirka 1.700 mil per år.

År 1950 var den genomsnittliga körlängden för en firmabil cirka 1.900 mil. År 1960 var den, som nyss nämndes, cirka 2.200 mil. Studerar man de olika viktklassernas utveckling skall man emellertid finna, att inom viktklasserna har inga större förändringar skett, och de går i varje fall inte entydigt mot längre körlängder. Att genomsnittstalen höjts sammanhänger således med antalsförskjutningarna mellan olika storleksklasser, som alltså resulterat i relativt sett fler tunga fordon. Vi kan här finna en parallell på den yrkesmässiga trafikens område. För åkarbilarna ökade den genomsnittliga årliga körsträckan från cirka 2.100 mil år 1950 till cirka 3.000 mil år 1960. Samtidigt steg medelbärigheten från 4,2 till 6,0 ton.

Fördelningen lokaltrafik — fjärrtrafik

En indelning av trafiken i lokaltrafik och fjärrtrafik kan sägas utgöra en "funktionell" indelning. Avgränsningen av dessa trafikslag brukar ske efter vissa värden på medeltransportlängden, och i allmänhet brukar man i vårt

	1950	1960
Antal bilar	4,4	5,9
Använd tid i timmar	5,2	7,6
Inkörd frakt, kronor	8,4	13,0
Total körsträcka, km.	11,0	13,4
Befordrad godsmängd, ton	2,7	4,7
Transportarbete, tonkm	25,0	30,3

Tabell 2. Fjärrtrafikens procentuella andel av den yrkesmässiga lastbilstrafiken åren 1950 och 1960

land låta gränsen gå vid 100 km. Trafik på längre avstånd än 100 km brukar benämnas fjärrtrafik.

Den helt dominerande delen av lastbilstransporterna är att betrakta som lokaltrafik. Nära 3/4 av lastbilarnas transportarbete i tonkm sker nämligen på avstånd under 10 mil och av godsmängden i ton går mer än 90 procent i lokaltrafik. Det kortdistanta transportarbetet är det helt dominerande inom lastbilstrafiken. Detta avspeglas också i medeltransportlängden, vars genomsnitt ligger på 29 km. Den har dock ökat betydligt sedan år 1950, då den var 16 km.

Fjärrtrafiken är emellertid den del av lastbilstrafiken som sedan 1950 expanderat snabbast. Transportarbetet inom den yrkesmässiga fjärrtrafiken har mer än fyrdubblats under perioden 1950-60. Fortfarande utgör emellertid fjärrtrafiken en mycket liten del av den totala trafiken. Tabell 2 ger vissa relationstal inom den yrkesmässiga delen.

Som framgår av tabell 2 går endast cirka 6 procent av antalet åkarbilar i regelbunden fjärrtrafik. Dessa handlar omkring 5 procent av godsmängden i ton. Men de svarar dock p.g.a. den höga medeltransportlängden, cirka 260 km, för ung. 30 procent av transportarbetet i tonkm.

Den helt dominerande delen, 85 à 90 procent, av den yrkesmässiga fjärrtrafiken sker via de s. k. transportförmedlingsföretagen, av vilka Bilspedition och ASG är de största. Tendensen under 50-talet har varit, att en allt större andel av transportererna organiserats via transportförmedlingsföretag.

Fjärrtrafiken berör en mängd orter runt om i landet. Även om trafiken till stor del strålar samman till eller utgår från vissa centra, har trafikens ursprung och destination totalt sett en mycket stor spridning över hela landet, med undantag av Norrland. Fjärrtrafiken berör alltså inte enbart Stockholm, Göteborg och Malmö, även om cirka 38 procent av fjärrtrafikgodset har antingen start- eller målpunkten i dessa orter. Trafikutbytet dessa storstäder emel-

lan utgör en mycket liten del av all fjärrtrafik.

Den yrkesmässiga fjärrtrafiken har emellertid inte hand om alla långväga transporter på landsväg. Även s. k. firmabilar går i fjärrtrafik. Tyvärr föreligger inte för dessa något detaljerat källmaterial. Några totalsiffror kan emellertid beräknas.

Fjärrtrafiken har något mindre relativ betydelse inom den icke yrkesmässiga lastbilstrafiken än inom åkartrafiken. Den omfattade år 1960 cirka 3,5 procent av godsmängden i ton och cirka 27 procent av antalet tonkm. Detta innebär i absoluta tal omkring 5 milj. ton gods och ung. 0,9 miljarder tonkm. Ja vill understryka att siffrorna är mycket osäkra.

Summerar vi yrkesmässig och icke yrkesmässig fjärrtrafik får vi för 1960 fram siffran 9 milj. ton av totalt cirka 240 milj. ton gods, som lastbilarna tillsammans transporterade. Transportarbetet uppgick enligt motsvarande beräkningar till cirka 2 miljarder tonkm av ett totalt transportarbete på ung. 6,8 miljarder tonkm.

Lastbilstrafikens utveckling under det senaste decenniet har utmärkts av en stark expansion. Kommer 1960-talet att innebära en fortsättning av den tidigare trenden? Det finns många obekanta i mittidsekvationen. Hur kommer den framtida trafikpolitiken att påverka utvecklingen? Kan vi räkna med fortsatta goda konjunkturen för näringslivet? Vad kommer förändringarna i näringslivets lokalisering att medföra?

Framtidsutsikterna skall inte här närmare analyseras. Jag ville bara med dessa frågor antyda de samband, som finns mellan å ena sidan lastbilstransporternas utveckling och å andra sidan produktionsutvecklingen och de institutionella förhållandena på trafikpolitikens område. Det är självfallet mycket svårt att siffermässigt belysa hur förväntade förändringar på en eller flera av dessa punkter påverkar lastbilstrafikens framtida utveckling.

(Copyright).