



**WILEY-
BLACKWELL**

The Scandinavian
Journal of Economics

Review: Norrländska transportproblem

Author(s): Folke Kristensson

Source: *Ekonomisk Tidskrift*, Årg. 46, n:r 3 (Sep., 1944), pp. 240-243

Published by: [Blackwell Publishing](#) on behalf of [The Scandinavian Journal of Economics](#)

Stable URL: <http://www.jstor.org/stable/3438284>

Accessed: 21/10/2011 07:20

Your use of the JSTOR archive indicates your acceptance of the Terms & Conditions of Use, available at
<http://www.jstor.org/page/info/about/policies/terms.jsp>

JSTOR is a not-for-profit service that helps scholars, researchers, and students discover, use, and build upon a wide range of content in a trusted digital archive. We use information technology and tools to increase productivity and facilitate new forms of scholarship. For more information about JSTOR, please contact support@jstor.org.



Blackwell Publishing and *The Scandinavian Journal of Economics* are collaborating with JSTOR to digitize, preserve and extend access to *Ekonomisk Tidskrift*.

<http://www.jstor.org>

talexport m. m.) ger ett totalt utbud på dollars av 10,3 miljarder. Vid bestämmandet av hur stor del av denna dollartillgång som kommer att användas för köp av amerikanska exportvaror antages samma andel gälla som i genomsnitt för mellankrigsperioden. Resultatet blir ett exportvärde för 1948 av 7 miljarder dollars. Omräknat till samma prisnivå är denna export mer än dubbelt så stor som 1937 års och nära 40% större än 1929 års. Beräkningen stannar emellertid inte vid detta resultat. Med ledning av mellankrigsperiodens trender lämnas t. o. m. en fördelning på varugrupper!

Författarna varna upprepade gånger mot att betrakta beräkningarnas resultat som en prognos. De understryka kalkylens mekaniska karaktär och räkna upp ett stort antal faktorer, som kunna komma att verka störande. Samtidigt framhålla de emellertid, att resultaten såsom mål för den ekonomiska politiken kunna betraktas som i hög grad realistiska. Affärsmän inom olika exportgrenar uppmanas att inom ramen för kalkylen införa sitt institutionella vetande och därigenom framräkna möjliga försäljningsresultat för olika områden. — Man må kritisera och även le åt framtidsberäkningar av denna typ. Det är i varje fall något äkta amerikanskt i det friska greppet på problemen — och den tanken är inte minst stimulerande att beräkningarna utföras inom ett statligt verk.

Erik Lundberg.

NORRLÄNSKA TRANSPORTPROBLEM

De norrländska hemmamarknadsindustriernas transportkostnader, utförd av Affärsekonomiska Forskningsinstitutet; Industriens Utredningsinstitutets skriftserie: Norrlandsutredningen, Stockholm 1944. 122 s.

Som ett led i de av Industriens Norrlandsutredning bedrivna undersökningarna av det norrländska näringslivet med sikte på dess möjligheter till expansion och, framför allt, stabilisering genom minskad konjunkturkänslighet har en undersökning utförts av storleken och betydelsen av de merkostnader, vilka vid försäljning till mellersta och södra Sverige drabba hemmamarknadsindustrierna i Norrland på grund av deras transportgeografiska läge. Undersökningen har planlagts av den vid Industriens Utredningsinstitutet pågående Norrlandsutredningen och Affärsekonomiska Forskningsinstitutet samt utförts av amanuensen vid Affärsekonomiska Forskningsinstitutet Bengt Söör.

Undersökningen avser främst att belysa skillnaden i transportkostnader mellan företag i Norrland och i andra delar av landet ävensom mellan företag i olika delar av Norrland vid försäljning till mellersta och södra Sverige. Skillnaderna i transportkostnader ha, där så varit möjligt, ställts i relation till de av fabrikena tillämpade försäljningspriserna.

Undersökningen har begränsats till branscher eller företag, som haft mera regelbunden och relativt betydande avsättning i Syd- och Mellansverige. Av praktiska skäl har den utförts i form av analyser av transportbetingelserna för ett antal olika varuslag, representerande flertalet viktigare industribranscher i Norrland.

En undersökning av hur skillnader i det transportgeografiska läget mellan företag i Norrland och i övriga Sverige vid försäljning till Syd-sverige påverka »konkurrensläget» för de norrländska industrierna, skulle, som påpekas i utredningen, innefatta en analys icke endast av de mertransportkostnader, som falla på den löpande produktionen på grund av längre transporter av råvaror eller färdigvaror för norrländsföretag. Hänsyn borde även tagas dels till den produktionskostnadshöjning, som är en följd av de högre transportkostnaderna till Norrland för byggnadsråvaror, maskiner etc. och dels till den höjning av produktionskostnaderna, som kan anses uppstå på grund av högre nominella löner i Norrland i den mån dessa bero på högre levnadskostnader, vilka äro en följd av de högre transportkostnaderna till Norrland för konsumtionsvaror. Dessa två sistnämnda »slag av» produktionskostnadsfördyringar ha icke behandlats i undersökningen. Den förra har icke ens ungefärligen kunnat mätas men torde icke vara särskilt betydande, medan den senare varit föremål för tidigare analys¹, vilken antyder att detta slag av produktionskostnadsfördyring kan spela en icke oväsentlig roll särskilt för övre Norrland.

Utredningen, som avser förhållandena 1938, har kommit till det resultatet, att för åtskilliga produkter mertransportkostnaden för norrländsföretagen varit betydande. Mertransportkostnadernas betydelse minskas givetvis allt eftersom varuvärdet per viktsenhet ökar vid stigande förädlingsgrad. Mertransportkostnaderna synas spela liten roll beträffande högvärdiga produkter såsom textilvaror, skodon, skidor, plywood och vissa maskiner. I vissa fall har det emellertid lyckats att avsätta stora kvantiteter även relativt lågvärdiga produkter söderut t. o. m. från övre Norrland. Det har dock därvid rört sig om specialtillverkningar.

Skillnaderna i transportkostnader mellan företag i olika delar av Norrland äro mycket stora särskilt vid försäljning till mellersta Sverige, medan de på grund av järnvägstaxans utformning äro förhållandevis mindre framträdande för transporter till södra Sverige — ehuru givetvis de absoluta kostnaderna vid transporter dit äro störst. Enligt utredningen synes man kunna draga den slutsatsen att en expansion inom den norrländska hemmamarknadsindustrien i första hand bör inriktas på ökad försäljning till mellersta Sverige.

Det förefaller vidare, enligt utredningen, sannolikt att nordgränsen för hittills bedrivna tillverkningar i stort sett redan nåtts vid 1938 års prisnivå. De under senare år påbörjade och alltmer intensifierade åtgärderna att öka den norrländska produktionen genom längre driven förädling av produkterna — framför allt inom träindustrien, såväl den »mekaniska» som »kemiska», men även inom verkstadsindustrien — påverkar emellertid varuvärdet per viktsenhet i stigande riktning. Härigenom förskjutes gränsen för en räntabel produktion för den svenska marknaden successivt mot norr samtidigt som överhuvud taget transportkostnadernas betydelse för den norrländska industrien minskar.

Därjämte må erinras att priskonkurrensens mindre betydelse för färdigvaror än för halvfabrikat och råvaror också bidrager att minska

¹ *Levnadskostnaderna i Norrland*, Industriens Utredningsinstitut, Norrlandsutredningen, Stockholm 1943.

nackdelen av höga transportkostnader. Samtidigt kommer emellertid i viss mån den olägenhet i försäljningsarbetet, som norrlandsföretagen måste vidkännas — alldeles oavsett transportkostnaderna — på grund av de stora avstånden till kunderna med åtföljande svårigheter att hålla kontakten med dessa att öka. Det är väl dock troligt att förbättrade kommunikationer åtminstone delvis kunna kompensera denna i många fall avsevärda och med stigande levnadsstandard växande svårighet, vars betydelse icke kan mätas men ändå ofta torde vara väsentlig.

På grund av det speciella syftet med utredningen har, såsom också framhållits i denna, uppmärksamheten inriktats särskilt på merfrakt-kostnadernas betydelse för de norrländska hemmamarknadsindustriernas konkurrensläge *vid försäljning på övriga Sverige*. Det har icke fallit inom utredningens ram att närmare behandla andra faktorer av betydelse. Även med denna reservation synes emellertid det vara fruktbart att betrakta de norrländska hemmamarknadsindustriernas konkurrensläge ur ytterligare en synvinkel. Åtskilliga av de norrländska hemmamarknadsindustrierna torde sälja större delen av sin tillverkning inom Norrland och ofta inom den »egna delen» av Norrland. För den del av försäljningen, som skett till övriga Sverige, uppstår givetvis en merkostnad för norrlandsföretagen jämfört med företag i övriga Sverige. För den del av försäljningen, som sker i Norrland, synes emellertid i stället en motsvarande fördel i konkurrenshänseende uppkomma för norrlandsföretagen. Konkurrerande försäljning av färdigvaror från övriga Sverige på Norrland måste ju vidkännas mertransportkostnader motsvarande dem, som norrlandsföretagen vidkännas vid försäljning till övriga delar av landet. I själva verket synas, om man begränsar sig till mertransportkostnadernas »direkta» verkningar, mertransportkostnaderna vara »till fördel» för norrlandsföretagen så länge som dessas försäljning på övriga Sverige icke uppnår hälften av den totala försäljningen — förutsatt att distributionssträckorna äro lika långa för företag i Norrland och i övriga Sverige för motsvarande varor. Resonemanget gäller givetvis endast transportkostnaderna för färdigvaror. Beträffande transportkostnaderna för råvaror synes i stor utsträckning någon större skillnad icke föreligga mellan företag i Norrland och i övriga Sverige. I vissa fall, exempelvis beträffande åtskilliga träindustrier, synas norrlandsföretagen i fråga om råvaror vara bättre belägna ur transportekonomisk synpunkt. I de fall, där avsevärda mertransportkostnader för råvaror uppstått, t. ex. beträffande textilvaror, skodon och verkstadsprodukter, spela vanligen mertransportkostnaderna överhuvud taget en förhållandevis liten roll beroende på dessa varors höga värde per viktsenhet. Transportkostnaderna för bränsle förefalla i allmänhet vara av samma storleksordning i större delen av Norrland och i övriga Sverige.

Här berörda inverkan av transportkostnaderna på de norrländska hemmamarknadsindustriernas konkurrensläge är av betydelse i huvudsak för redan existerande norrlandsindustrier, vilka ha en betydande del av sin försäljning på Norrland. Däremot skulle säkerligen mertransportkostnaderna bliva betungande för eventuella kraftigt expanderande eller nya, starkt specialiserade norrländska hemmamarknadsföretag, vilka inom vissa branscher kanske för att erhålla optimal teknisk effektivitet

måste bliva av sådan storlek, att största delen av tillverkingen måste finna avsättning i Sydsverige.

Utredningen giver många värdefulla hållpunkter för en bedömning av på vilka områden med hänsyn till transportkostnaderna gynnsamma förutsättningar finnas för en expansion eller anpassning av de norrländska hemmamarknadsindustrierna. Särskilt »nyttiga» förefalla de på ett synnerligen åskådligt sätt i diagramform utarbetade uppgifterna om transportkostnadernas absoluta och relativa storlek för ett stort antal varuslag vid tillverkning respektive försäljning i olika landsdelar.

Utredningen behandlar icke närmare inverkan på de norrländska industriernas utvecklingsmöjligheter av eventuella förändringar i järnvägs- eller sjöfrakter eller av eventuella omläggningar av transportvägarna. Av särskilt stort intresse skulle ha varit att erhålla en uppfattning om möjligheterna att vid en eventuell utbyggnad av vissa industrier i större utsträckning än för närvarande övergå från järnvägs- till sjötransporter, respektive — för de mindre industrierna — från styckegods- till vagnslastgodssändningar.

Av praktisk betydelse så snart »normala tider» inträda synes vara att genom lämpliga taxepolitiska åtgärder söka eliminera den i fredstid ganska betydande tomgången av järnvägsvagnar från olika delar av Norrland söderut. Kostnaderna för transport av vagnslastgods i tomvagnsriktningen utgöra ju endast en liten del av den genomsnittliga transportkostnaden. En differentiering av järnvägstaxan — eller, vilket kanske är lättare att genomföra, en förändring av villkoren för erhållande av s. k. fraktnedsättning (eller möjligen endast av nuvarande tillämpning av dessa) — med hänsyn till tomvagnsriktningen synes vara tekniskt möjlig och kunna medföra väsentliga fördelar såväl för de industrier i Norrland, vars läge ur transportekonomisk synpunkt är sämst, som för Statens järnvägar.

Folke Kristensson.
