

Några utvecklingstendenser inom svensk verkstadsindustri

AV GÖRAN ALBINSSON

Verkstadsindustrin är Sveriges största industribransch. Den sysselsätter cirka 340 tusen personer. Exportvärdet för verkstadsprodukter överstiger 4 miljarder kronor per år, vilket innebär att mer än 35 procent av Sveriges export utgöres av verkstadsprodukter. — Det torde väl inte behövas fler "bevis" som underlag för ett påstående, att verkstadsindustrin har en utomordentligt stor samhällsekonomisk betydelse.

Verkstadsindustrin kan spaltas upp i en hel rad underbranscher. En vanlig operationell indelning utgår från fem grupper (jmf omstående uppställning) vilka sedan i sin tur kan ytterligare uppdelas. Dessa grupper kan enklast avgränsas med hänvisning till för grupperna typisk produktion.

Intressanta utvecklingstendenser

Under dess framväxt till landets största industribransch har verkstadsindustrins struktur i väsentliga avse-

enden förändrats. Många av de förlopp som kan konstateras är emellertid inte på något sätt unika för verkstadsindustrin utan har sin motsvarighet på andra områden.

Inom praktiskt taget alla industribranscher har sålunda sedan 1930-talets mitt andelen tjänstemän av de sysselsatta ökat. Verkstadsindustrin har alltid haft en i förhållande till de flesta andra industribranscher hög tjänstemannatäthet. Det finns emellertid inget som tyder på att andelen tjänstemän inom verkstadsindustrin skulle ha ökat fortare än genomsnittet för övrig industri.

En annan välkänd — och allmän — utvecklingstendens är att insatsen av maskiner och annat realkapital har ökat snabbare än antalet sysselsatta. Detta förhållande kan också uttryckas som att produktionsfaktorn arbete ersatts med produktionsfaktorn kapital. En väsentlig drivkraft bakom denna process torde ha varit, att priset på arbetskraft sedan länge ökat i förhållande till priset på realkapital.

Ett tredje allmänt förlopp, som dock

Göran Albinsson är fil. kand. och sekreterare vid I.U.I.

Några utvecklingstendenser inom svensk verkstadsindustri

1. Verkstadsindustrins fem grupper

Grupper	Några typiska varor
Manufakturering	Kokkärl av plåt, bleckemballage, bult, skruv, spik, sågar, yxor, patronhylsor, smycken, stanniolfolier, blixtlås, dörrstängare, anoder, kopparcisterner, fotogenkök, hästskor, kättingar, metallduk
Maskinindustri	Förbränningsmotorer, tröskverk, svarvar, separatorer, vävstolar, skrivmaskiner, kanoner, ur, kameror, barometrar, pumpar, kullager, ångmaskiner
Varvsindustri	Fartyg, pråmar, flytdockor, roddbåtar, kanoter
Övrig transportmedelsindustri	Bilar, motorcyklar, flygplan, lokomotiv, järnvägsvagnar, semaforer, barnvagnar
Elektroteknisk industri	Elmotorer, transformatorer, glödlampor, radio- och TV-materiel, elugnar, elpisar, dammsugare, elmätare, elledningskablar

torde vara särskilt utpräglat inom verkstadsindustrin, är en förändring av storleksstrukturen. Tabell 2 visar hur verkstadsindustrins *anläggningar* var fördelade på storleksgrupper med hänsyn till arbetarantalet åren 1920 och 1958. Det är alltså fråga om de lokala enheterna och inte de juridiska eller ekonomisk-organisatoriska.

Tendensen är klar. De medelstora anläggningarna (101—500 arbetare) var tidigare av större betydelse för verkstadsindustrin. Såväl de små (11—100 arbetare) som de stora anlägg-

ningarna har kommit att svara för en växande del av arbetarantalet. De stora anläggningarna har större tjänstemannatäthet, kapitalintensivare produktion etc än de medelstora och små anläggningarna. Hade statistiken tillåtit oss att mäta storleksfördelningen med några andra mått än arbetarantalet, skulle vi fått en än mer markerad tendens till ökad betydelse för de stora anläggningarna.

Delvis är den förändrade storleksstrukturen en följd av att olika delgrupper haft en skiljaktig utveckling. Inom varvsindustrin dominerar de

2. Procentuell fördelning på storleksgrupper

Arbetsställets storlek	1920		1958	
	Arbetsställen	Arbetare	Arbetsställen	Arbetare
11—100 arb.	80	26	86	29
101—500 „	17	41	11	26
501—w „	3	33	3	45
Totalt	100	100	100	100

stora anläggningarna och inom övrig transportmedelsindustri spelar de små anläggningarna en stor roll. De medelstora anläggningarna är särskilt betydelsefulla inom manufaktureringen. Sedan 1920-talet har varvsindustrin och övrig transportmedelsindustri kommit att sysselsätta en växande andel av verkstadsarbetarna. Manufaktureringens andel har däremot gått tillbaka. Denna omvandling har som sagt bidragit att förändra storleksstrukturen.

Att de små anläggningarna hävdat sin ställning så väl torde i mycket bero på uppkomsten av en mängd reparationsverkstäder. Dessa betjänar lokala marknader, vilket leder till små anläggningar. Det är inte otänkbart att underleverantörsystemets spridning kan ha spelat en viss roll. Särskilt under efterkrigstiden har det blivit allt vanligare att verkstäder specialiserat sig på att leverera halvfabrikat till andra verkstäder. Många av dessa underleverantörer är ganska små, men eftersom deras sortiment är hårt begränsade kan de ändå åstadkomma en effektiv produktion. — De stora anläggningarnas växande och de medelstora anläggningarnas sjunkande relativa betydelse är som framhållits en generell tendens. Utvecklingen mot stordrift är på intet sätt typisk för enbart verkstadsindustrin. Det finns därför ingen anledning att här närmare behandla detta fenomen.

Branschmedvetandet

De allmänna utvecklingstendenser som hittills behandlats kan i stor ut-

sträckning beläggas med siffror. Det finns därutöver tendenser, vilkas existens vi anar, ehuru det är svårt att mäta dem. Stundom vet vi inte ens i vilken riktning de går. — Som exempel kan anföras ett förhållande som vore intressant att få klarlagt.

Svensk verkstadsindustri förknippas gärna med ett galleri kända uppfinnare och konstruktörer, såsom Gustaf Dalén, L M Ericsson och Gustaf de Laval. Dessa och andra berömda män verkade i allmänhet under decennierna närmast före och efter sekelskiftet. Under senare decennier har knappast någon verkstadsman vunnit berömmelse hos den stora allmänheten. — Skall vi tolka detta förhållande som att verkstadsindustrin av idag saknar nyskapande tekniker? Eller är det så att uppfinnarverksamheten ändrat karaktär och blivit mer anonym? Kan det ha någon betydelse att gårdagens uppfinnare ofta blev företagsledare, medan dagens uppfinnare är en anställd tekniker? — Att svara på frågor av denna art är ej lätt utan intensiva studier av det tekniska nyskapandets omfattning och villkor.

Låt oss ta upp en annan kvalitativ utvecklingstendens till granskning. Det är fråga om något så svårgripbart som hur det förhållit sig med branschmedvetandet inom verkstadsindustrin.

Branschbegreppet är inte en abstrakt konstruktion utan en realitet. Personer som verkar inom samma bransch ställs inför likartade problem, vilket utgör groningsgrunden för intressegemenskap. Vad är det då som konstituerar en branschgemenskap? Det

finns många drivkrafter vilkas betydelse varierar från fall till fall. De vanligaste är råmaterial, slutprodukt eller funktion, teknik samt kollektivavtal.

Dessa faktorer hänger intimt samman och deras inbördes betydelse är i konkreta fall svår att bedöma. Företag som bearbetar samma råmaterial kanske känner sig som en grupp gentemot råvaruleverantörerna. Särskilt när det gäller internationella stapelvaror har de anledning hävda en gemensam syn i fråga om tullar och andra handelshinder. Starka prisfluktuationer och andra konjunkturella fenomen skapar likartade problem för såväl arbetsgivare som anställda. Ofta är råmaterialet starkt knutet till vissa slutprodukter, t ex skodon av läder, vilket medför likartade avsättningsproblem. Men råmaterialet bestämmer också i stor utsträckning tekniken. Tillverkningen av läderskodon respektive gummiskodon kräver helt olika teknik. Den yrkeskunskap, som förvärvats i en skofabrik, kan ofta inte nyttiggöras i en gummifabrik. Likartad utbildning betyder mycket för uppkomsten av intressegemenskap, vilket återspeglas i striden inom fackföreningsrörelsen om yrkesförbundsprincipen contra industriförbundsprincipen.

De faktorer, som påverkar branschtänkandet inom industrin verkar stundom i olika riktning. För att fortsätta med skoexemplet så kan skodon ses som en klart avgränsad konsumtionsgrupp, vilket borde alstra samhörighet mellan skofabrikationens intressenter. Men samtidigt verkar som nämnts andra krafter till

att skapa branschgemenskap ytterst byggd på råmaterial och teknik.

Inledningsvis antydde att begreppet verkstadsindustri inte är helt entydigt. I stort sett kan vi dock konstatera förekomsten av en gemensam grunduppfattning om vad som skall förstås med verkstadsindustri. Åsiktsdivergenserna gäller en rad gränfall. — Inom verkstadsindustrin finns bland såväl företagsledare som bland tjänstemän och arbetare en påtaglig branschsamhörighet. Vilka faktorer är det som bestämmer denna?

Branschmedvetandet inom verkstadsindustrin har i mycket ringa grad någon grund i *efterfrågeförhållandena*. Verkstadsindustrins varusortiment är utomordentligt heterogent. Det är helt olika faktorer som bestämmer efterfrågan på spik, kanoner, motorcyklar och TV-apparater. Många branscher som t ex sko-branschen kännetecknas som nämnts av att deras varor står i någon grad av substitutionsförhållande till varandra. Detta gäller knappast verkstadsindustrin. (Jag har då aldrig hört någon säga, att han tar tåget i stället för hissen.)

Kan vi hävda att verkstadsindustrins bransch känsla beror på att företagen inom denna industri bearbetar *samma utgångsmaterial* dvs. järn och andra metaller? Ja, i vid bemärkelse är det nog så. Många verkstadsarbetare — *och de blir allt fler* — sysslar dock med annat än metallbearbetning. Typexemplet är väl ett fartygsbygge. Över huvud taget är det ju en tendens att metallerna på allt fler användningsområden håller på att ersättas av andra material så-

som t ex plaster. Säger vi att verkstadsindustrins bransch känsla beror på att företagen använder samma teknik blir även det — eftersom material och teknik hänger intimt samman — en regel med en växande mängd undantag. Tekniken differentieras alltmer. Den tekniska bakgrund som en gjuteriingenjör och en svagströmstekniker har gemensam är en smal bas för branschgemenskap.

Jag tror att verkstadsindustribegreppet i mycket kan förklaras med hänvisning till historiska förhållanden. I dag har vi svårt att begripa varför ett företag som gör hästskor skall sägas tillhöra samma bransch som ett företag vilket bygger lokomotiv. Ända in på 1900-talet satte de enskilda verkstäderna en ära i att tillverka "allt vad till branschen hör." — "Så finner man verkstäder, som i sina annonser erbjuda sig göra allt från ångbåtar och broar hela skalan igenom till bakelsejärn och spottlådor," lyder ett bekant yttrande från 1800-talets senare decennier. Sedan dess har produktionen alltmer specialiserats, men detta har inneburit ett allt tätare nät av kommersiella förbindelser *mellan verkstäderna*. Verkstadsindustrins största kund är nämligen verkstadsindustrin själv. Underleverantörssystemet har bidragit till att skapa känslan av att företagen tillhör samma bransch.

Redan före första världskriget hade grunden lagts till det nuvarande organisationsväsendet inom verkstadsindustrin. Och har det en gång bildats organisationer bidrar dessa till att vidmakthålla och utveckla branschtänkandet. Speciellt torde

kollektivavtalen mellan å ena sidan fackförbunden och å andra sidan Sveriges Verkstadsförening spela stor roll. Men även en branschorganisation som Sveriges Mekanförbund är såväl ett uttryck för som en stimulator till branschsamhörighet.

Av allt att döma kommer begreppet verkstadsindustri att bli allt svårare att definiera utifrån sådant som råmaterial och teknik. Den tid är kanske inte avlägsen då någon kommer på att göra följande operationella avgränsning av verkstadsindustrin: till verkstadsindustrin räknas de företag som är eller kan bli medlemmar i Sveriges Mekanförbund.

Stagnation?

Nästa utvecklingstendens skulle kunna sammanfattas i den alarmerande frågan: håller den svenska verkstadsindustrin på att stagnera? Det spekulativa är här förklätt i förledande sifferdräkt. — Under efterkrigstiden har verkstadsindustrins produktion reallt sett vuxit med i genomsnitt drygt 3 procent per år. Under mellankrigstiden (1920—39) var den genomsnittliga årliga tillväxttakten nära 8 procent! Vid jämförelse med de flesta andra länder framstår den svenska expansionen under mellankrigstiden som ganska unik. Visserligen hade t ex USA en med Sverige jämförbar tillväxt under 1920-talet, liksom Tyskland hade det under 1930-talet. Men varken dessa stater eller Storbritannien och Frankrike hade en stark uppgång i verkstadsproduktionen under både 1920- och 1930-talet.

Under efterkrigstiden har däremot den svenska verkstadsproduktionen internationellt sett haft en låg tillväxttakt. Och detta gäller även om ett förkrigsår sättes som bas. Som exempel återges här OEEC:s produktionsindex för "metal products".

3. OEEC:s produktionsindex för "metal products"

	1938	1959
Österrike	100	366
Nederländerna	100	315
Frankrike	100	274
Italien	100	269
Västtyskland	100	264
Samtliga OEEC-stater	100	256
Norge	100	255
Danmark	100	243
Storbritannien	100	242
Belgien	100	211
Sverige	100	198

Internationella statistiska jämförelser är alltid vanskliga och då särskilt ifråga om så komplicerade sammanhang som verkstadsproduktionens förändringar. Men hur vi än vänder och vrider så är skillnaderna mellan Sverige och de flesta övriga länder så stora, att de ej kan bortförklaras med statistisk advokatyri. Det finns beräkningar som ger andra värden än de här återgivna. Tendensen är dock densamma med Sverige i kön. Till bilden hör, att det inte bara är den svenska verkstadsproduktionen som internationellt släpat efter. Den allmänna produktionsutvecklingen i Sverige har varit mindre expansiv under efterkrigstiden än i de flesta andra industriländer. Verkstadsindustriens relativt långsamma produk-

tionstillväxt är alltså en del av ett allmänt skeende.

Låt oss dröja ett ögonblick vid frågan om det meningsfyllda i att jämföra produktionsutvecklingen i olika länder. — Man får stundom intrycket, att det pågår en jättelik produktionsolympiad i världen. När ett lands produktionskurvor pekar brantare, uppåt än andra länders, så är man belåten i det landet. Men när tillväxten mattas, blir man bekymrad. Och även på detta fält tillhör som sagt de svenska tätplaceringarna en svunnen tid. Bakgrunden till känslolengagemangen i produktionsolympiaden är lika oklar som när det gäller idrottsliga olympiatävlingar. Det är en blandning av skilda motiv. Ett politiskt systems företräden "bevisas" i våra dagar med en effektiv produktionsapparat. Det är i största allmänhet farligt att halka efter i den "internationella konkurrensen" etc.

Det finns normer för vilka prestationer en fullgod svarv, bil eller generator bör kunna utföra. Något motsvarande saknas än så länge för ett samhälles ekonomiska verksamhet. Det finns inga objektiva kriterier på huruvida den svenska verkstadsindustriens produktionsutveckling under senare tid varit "tillfredsställande" eller hur vi skall uttrycka saken. Detta förhållande leder till ett "jämförelsetänkande". Vi jämför verkstadsindustriens produktionsstillväxt under efterkrigstiden med verkstadsindustriens produktionsstillväxt under mellankrigstiden; med andra industrigrenars produktionsutveckling under efterkrigstiden; med andra länders

verkstadsindustri under olika perioder; etc. etc.

Nåväl, när vi nu gör dessa jämförelser finner vi som sagt, att den svenska verkstadsindustrins produktion under senare tid tycks ha vuxit långsamt. *Det finns emellertid inget skäl att detta förhållande i och för sig skall ge anledning till några bekymmer.* Den svenska verkstadsindustrins produktion under en viss period bestäms av en rad faktorer av vilka många är unika. Med hänsyn härtill är det uppenbart att jämförelser av den typ som tidigare exemplifierats är tämligen intetsägande. Därmed vill jag inte ha sagt att vi bör sluta upp med att göra sådana jämförelser. I den mån de initierar en saklig diskussion har de en uppgift att fylla.

Om det vore så att den svenska verkstadsindustrin under goda konjunkturen inte kunde sälja sina produkter, därför att de inte kunde hävda sig pris- och kvalitetsmässigt. Om företagen för att kunna hålla driften igång måste notera låga vinster eller t o m förluster. Ja, då hade vi symptom på missförhållanden. Men efterkrigstiden har för verkstadsindustrins del präglats av fullt kapacitetsutnyttjande och tillfredsställande räntabilitet.

I en så heterogen bransch är naturligtvis undantagen från regeln många. Helhetsintrycket är dock att efterfrågeförhållandena varit gynnsamma. Ett mycket expansivt inslag har de varaktiga konsumtionsvarorna, med bilarna i spetsen utgjort. Vi får dock komma ihåg att det är fråga om en komplicerad omvandlingsprocess. Verkstadsindustrins frammarsch har

betingats av sådana företeelser, som att metaller ersatt trä (fartygsbyggnad), av jordbrukets och hushållens mekanisering, etc.

Under 1930-talet ökade Sveriges självförsörjningsgrad ifråga om verkstadsprodukter. Under efterkrigstiden har importens relativa andel ökat när det gäller Sveriges försörjning med verkstadsprodukter. Ett indicium på att utbudsförhållanden spelat stor roll är det faktum att den svenska verkstadsindustrin i fråga om tillgången på arbetskraft har stått inför en helt annan situation under efterkrigstiden än under mellankrigstiden. I den fulla sysselsättningens samhälle har dragkampen om såväl arbetskraften som kapitalet varit hård. Sveriges verkstadsindustri har inte, som t ex Västtysklands, haft stora flykting-skaror att rekrytera folk från. Den svenska verkstadsindustrins produktionstillväxt har under efterkrigstiden hämmats på grund av bristande tillgång på produktionsfaktorer — och då särskilt produktionsfaktorn ”kvalificerat arbete”. För att återgå till Västtyskland, så har där under 1950-talet antalet sysselsatta inom verkstadsindustrin nästan fördubblats. I Sverige har under samma tid antalet sysselsatta inom verkstadsindustrin ökat med 20 procent. Sverige har nu nått det stadium då jordbruket är en sinande arbetskraftsreservoar för industrin och en expanderande service-sektor konkurrerar starkt om de produktiva resurserna. I länder som särskilt Frankrike, Italien och Österrike är jordbruket inte särskilt rationaliserat. Dessa länders verkstadsindustri har under efterkrigstiden i viss mån

befunnit sig i samma situation som den svenska under mellankrigstiden. Mekaniseringen inom andra näringar har dels stimulerat efterfrågan på verkstadsprodukter, dels frigjort produktiva resurser som ställts till verkstadsindustrins förfogande.

Produktionen kan öka dels genom insats av mer arbete, dels genom ökad avkastning per arbetad tidsenhet. Under efterkrigstiden har verkstadsindustrin som nämnts haft svårt att i fullsysselsättningsamhället rekrytera folk. Samtidigt har arbetstiden blivit allt kortare. Huvudparten av

den produktionsökning som skett kan hänföras till en växande avkastning per arbetad tidsenhet. Detta har möjliggjorts genom insats av kapital, teknik och organisation.

Våra kunskaper är mycket bristfälliga när det gäller faktorinsatser contra resultat för såväl Sveriges som andra länders verkstadsindustri, vilket är beklagligt. Det existerar ingen form av produktivitetsstatistik. Därför vet vi inte hur Sverige ligger till i produktivitetsolympiaden, vilken är en betydligt meningsfullare tävling än produktivitetsolympiaden.