

NATIONALEKONOMISKA FÖRENINGENS

sammanträde den 12 december 1956

Ordförande: Direktör B e n g t P e t r i

Professor **Ingvar Svennilson** inledde aftonens diskussion över

Expansion utan inflation

I.

Bakgrunden till mitt inledningsanförande idag är det betänkande som igår överlämnades till finansministern av 1955 års långtidsutredning. Det är en svår sak att i ett kort anförande återge de synpunkter som framlagts i ett mera utförligt betänkande. Vissa nyanser måste alltid gå förlorade vid en sammanfattning. Jag måste därför för en komplettering hänvisa föreningens medlemmar till själva betänkandet, som kommer att finnas i bokhandeln om några dagar. Jag kommer emellertid även att framföra några synpunkter, särskilt på inflationsproblemet, som går utanför betänkandets ram. Dessa synpunkter skall jag markera genom att skjuta in ett "för min del". Detta innebär givetvis inte att dessa kompletterande synpunkter med nödvändighet avviker från dem, som hysas av övriga medlemmar i utredningen.

Den första fråga jag skulle vilja ta upp är, vilken *nytta* man kan ha av ett försök att sammanfatta de mera långsiktiga utvecklingstendenserna och utvecklingsmöjligheterna i en utredning av detta slag. Försök har gjorts att jämföra de båda föregående långtidsutredningarna av år 1947, respektive 1950, med den faktiska utveckling, som sedan kom till stånd. Det har visat sig att utvecklingen i vissa avseenden överensstämmer med den som skisserats i utredningarna, men i andra avseenden kan man peka på mycket betydande avvikelser. I vår nya utredning har vi nu från början sagt ifrån, att vi inte har ett sådant förtroende till våra möjligheter att överblicka framtiden, att vi trots det vara möjligt att ställa en prognos för de närmaste 5 à 10 åren, som vi tror kommer att förverkligas. Vi är tvärtom övertygade om att redan under det närmaste året händelser kommer att inträffa som ändrar framtidsperspektivet. Ett exempel på sådana händelser är Suez-konflikten, som seglat upp i själva slutskedet av vårt arbete och

till vilken vi inte hunnit ta hänsyn annat än i form av reservationer. Vi har därför också ansett att man minst en gång om året bör revidera utredningsresultaten, om man överhuvudtaget anser det vara av värde att söka göra sig en bild av den mera långsiktiga utvecklingen. Vi har med andra ord rekommenderat att man skall skapa förutsättningar för vad vi har kallat en "rullande framtidsbedömning".

En annan reflex av osäkerheten om den framtida utvecklingen är, att vi inte ansett det lämpligt att utforma vår bild av utvecklingsmöjligheterna i ett enda *alternativ*. Detta beror inte endast därpå att det råder ovisshet om sådana externa förutsättningar för utvecklingen som den *internationella konjunkturen* och den *tekniska utvecklingen*. Vad som kommer att hända beror därjämte på hur vi utformar vår *ekonomiska politik* och hur denna i sin tur inverkar på resursernas tillväxt och deras fördelning mellan olika områden. Som vår huvuduppgift har vi i själva verket sett att för regeringen, som beställt denna utredning, och för dem som i övrigt fattar ekonomiskt avgörande beslut, presentera olika alternativ, som kan läggas till grund för deras omedelbara handlande. Flera av våra storföretag har gått så långt, att de gjort upp planer för sin utveckling under flera år framåt i tiden. De måste utgå från vissa förutsättningar om den allmänna ekonomiska utvecklingen och speciellt om utvecklingen inom andra delar av näringslivet, av vilka de är särskilt starkt beroende. Vår förhoppning är att de därvid skall finna en viss vägledning i det material, som sammanställts i vår utredning. Denna bygger i själva verket i hög grad på de planer för investeringar, produktion m. m., som delgivits oss av företag, branschorganisationer och statliga myndigheter på olika specialområden. Redan under den tid då utredningen arbetat, har vi haft möjlighet att genom överläggningar förmedla kunskaper om utvecklingsplaner mellan olika delar av näringslivet. Som exempel kan jag nämna planerna att öka produktionen av fartygsplåt och planerna att öka produktionen vid våra varv. Vi har betraktat det som en av vår utrednings viktigaste uppgifter att ge näringslivet denna *service*. Men i sista hand måste vi ändå lämna det i ovisshet om vad som kommer att hända. Vi lever inte i en centralt dirigerad och planerad ekonomi. Statens möjligheter att påverka utvecklingen är i huvudsak indirekta, och beträffande dess ekonomiska politik har vi i varje fall inte kunnat ställa prognos. Vi har endast mera antydningssvis kunnat ange vilka medel som skulle kunna användas, om man vill påverka näringslivets utveckling i viss riktning.

Avgörande för denna politik blir i sista hand en *politiskt bestämd avvägning* av vad man anser vara mest angeläget att åstadkomma och

en bedömning av vilka medel man därvid vill tillgripa. De, som arbetat i utredningen, har väl var för sig haft en personlig uppfattning om dessa politiska frågor, men vi har velat betrakta vår utredning som en expertutredning, där vi sökt belysa de ekonomiska sammanhang som äro av betydelse, om man önskar uppnå olika mål.

Fördelen med en utredning av detta slag synes bl. a. vara, att man kan klargöra *vilka målsättningar som äro förenliga med varandra*. Så mycket är klart att våra resursers tillväxt är begränsad, och att man därför inte kan förverkliga alla aktuella planer på en gång. Det är endast vissa *kombinationer* av resultat på olika områden, som är möjliga att uppnå, och vi har angett ett antal sådana i vårt betänkande. Vilken kombination man sedan väljer, kan sägas vara beroende av vars och ens mänskliga och politiska *preferensskala*. Vi har exempelvis uppställt vissa alternativ för utvecklingen, som utgår ifrån att bostadsköer och skolköer är ett värre ont än bilköer. Det står givetvis var och en fritt att ha en annan värdering, men vill han om-sätta den i praktisk-ekonomisk politik, är han också skyldig att visa vilka *inskränkningar i försörjningen på ett område* han anser vara möjliga i syfte att *snabbare föra fram utvecklingen på ett annat*. På detta sätt hoppas vi att en utredning av detta slag skall kunna lägga grunden för en mera realistisk avvägning av den ekonomiska politiken, där hänsyn tas till begränsningen av våra samlade resurser.

II

Jag skall nu välja det framställningssättet att jag i korta drag anger de slutsatser till vilka vi kommit för att sedan gå tillbaka och diskutera de olika förutsättningar och antaganden om åtgärder, på vilka dessa slutsatser vilar.

Vår utredning tar närmast sikte på de kommande 5 åren, men vi har ansett det angeläget att ställa in dessa frågor i ett något längre perspektiv, 10 år eller mera. Den främsta anledningen därtill är att vi ansett oss våga räkna med att våra resurser på lång sikt successivt kommer att ökas. Om de ekonomiska förutsättningarna för den långsiktiga expansionen icke blir ogynnsamma, borde nationalprodukten sålunda kunna fördubblas inom loppet av 20 à 30 år. Detta innebär att vi på 60-talet och än mer på 70-talet borde få ett betydligt större utrymme än under de närmaste 5 åren för en ökning av såväl kapitalbildning som konsumtion. Vi har ansett det angeläget att framhäva detta långsiktiga framtidsperspektiv, därför att diskussionen om de närmaste 5 åren delvis måste gälla vad man önskar *förverkliga på kort sikt* respektive vad man anser kan *anstå till en något senare tidpunkt*.

Jag skall här inte närmare gå in på varför vi ansett, att man bör

kunna räkna med en sådan relativt gynnsam utveckling på längre sikt. När vi gett uttryck för denna uppfattning har vi främst stött oss på följande faktorer. För det första har vi vågat räkna med att vår potentiella export ligger så väl till i förhållande till tendenserna på världsmarknaden att vi bör kunna utveckla ett *lönande* byte med utlandet på en växande nivå. För det andra har vi räknat med att den tekniska utvecklingen i framtiden kommer att möjliggöra en successiv stegring av produktionens effektivitet. Vissa av de tekniska framsteg, som man nu mest talar om, exempelvis automation och atomkraft, kommer i själva verket sannolikt att först på något längre sikt ge ett större utbyte. För det tredje har vi utgått ifrån att nuvarande relativt höga sparkvot i det svenska samhället minst kommer att vidmakthållas, och detta kommer att leda till en relativt snabb utbyggnad av vår kapitalutrustning. Hela denna uppfattning om den långsiktiga utvecklingstakten vilar naturligtvis ytterst på antagandet att vi inte får ett tredje världskrig, att den allmänna utvecklingen av världsekonomin och världshandeln icke blir mindre gynnsam än den varit under de senaste åren och speciellt, i anknytning till Suez, att vi kan få frågan om vår bränsleimport ordnad på ett tillfredsställande sätt.

Men det ligger i den ekonomiska utvecklingens natur att *de närmaste åren* icke kan föra oss mer än ett begränsat steg uppåt i förhållande till våra nuvarande resurser. Utgångspunkten för våra överväganden har varit vissa antaganden om hur stort detta första steg kan bli. Vi har byggt dessa antaganden på studier av de senaste årens utveckling. Vi har bl. a. studerat vilket bidrag utvecklingen inom olika näringsgrenar och omflyttningen mellan dessa har givit till ökningen av vår nationalprodukt. Efter överläggningar med representanter för olika näringsgrenar och i anslutning till vad som nu är bekant om de tekniska och ekonomiska förutsättningarna för deras utveckling under de närmaste 5 åren, har vi uppställt två olika alternativ för nationalproduktens tillväxt fram till 1960, det högre med 20 proc., det lägre med 15 proc. Dessa båda gränser för utvecklingen överensstämmer relativt nära med dem som kunnat iakttagas under olika delar av den senast gångna 10-årsperioden. Dessa båda antaganden har gett oss två *alternativa ramar* för ökningen av utrymmet för kapitalbildning och konsumtion. I båda fallen har vi antagit att arbetstiden förblir oförändrad.

Detta kan synas vara en lovande utgångspunkt. En analys steg för steg har emellertid fört oss fram till den slutsatsen att *utrymmet för en ökning av den privata konsumtionen samtidigt kan bli snävt begränsat*, och denna slutsats leder fram till en diskussion av mycket svårlösta problem för den ekonomiska politiken.

Låt mig snabbt gå igenom dessa beräkningar rörande *förhållandet mellan grundläggande produktions-tendenser och möjlig konsumtions-ökning*:

1. Den förkortning av arbetstiden från 48 till 45 timmar per vecka som föreslagits, har vi antagit kommer att begränsa produktionsökningen med omkring 4 procentenheter. Nationalprodukten skulle därmed fram till 1960 endast stiga med drygt 10 à 15 proc.

2. Vår valuta-reserv motsvarade i slutet av år 1955 något mindre än 3 månaders import. Bytesbalansen har under de båda senaste åren givit ett betydande underskott. Utgår man från den relativt blygsamma målsättningen att valuta-reserven skall stiga i takt med importen, måste vi fram till slutet av den närmaste 5-årsperioden vända underskottet i bytesbalansen till ett relativt betydande överskott. Vi har beräknat att detta medför en avbränning på tillväxten av den mängd varor, som står till buds för den inhemska försörjningen, med omkring 800 miljoner kronor. Denna förskjutning neutraliseras dock i viss mån därav, att lagerökningen inom landet under utgångsåret 1955 var exceptionellt stor. — Om vidare de militära utgifterna antagas följa nationalproduktens tillväxt, skulle för ökning av civil konsumtion samt investeringar i fast kapital återstå ett ökat utrymme med drygt 4 à 6 miljarder kronor eller med omkring 10 à 15 proc.

3. Låter man investeringar och konsumtion växa i samma takt blir enligt vår bedömning utrymmet för investeringar alltför snävt begränsat. Vi har därför utgått från, att man bör eftersträva en något snabbare ökning av investeringarnas omfattning. Antar man exempelvis att konsumtionen får bära hela bördan av arbetstidsförkortningen, innebär detta att investeringarna i det närmaste kan ökas i takt med den grundläggande produktionsutvecklingen, d. v. s. enligt våra antaganden med närmare 15 à 20 procent. Den däremot svarande ökningen av konsumtionen blir då endast 9 à 13 procent.

4. Den offentliga konsumtionen har under senare år visat en relativt snabb stegring. Utredningen har räknat med att denna stegringstakt skall kunna något dämpas, men har ansett en ökning med omkring 20 procent vara sannolik. Vi har dock inte haft möjlighet att mera noggrant gå igenom olika poster i den offentliga konsumtionen. För min del tror jag att man här skulle kunna finna ytterligare besparingsmöjligheter. Utgår man från det angivna ökningstalet, stannar emellertid ökningen av den privata konsumtionen vid 6 respektive 12 procent.

5. Befolkningen växer med 2,5 procent fram till 1960. Ökningen av konsumtionen per capita stannar därmed vid 4 à 9 procent. Av denna ökning har redan mellan 1955—56 tagits i anspråk ungefär

2 procent. Återstår en stegring av den privata konsumtionen per capita under de närmaste 4 åren med 2 à 7 procent.

6. Slutligen kan man diskutera *fördelningen av denna konsumtionsökning mellan olika befolkningsgrupper*. Antalet personer i pensionsåldern stiger relativt snabbt under de närmaste åren. Samtidigt förbereds förslag till en betydande höjning av de individuella pensionsbeloppen. Enligt ett antagande som synes relativt nära ansluta sig till nu aktuella förslag skulle denna standardhöjning för folkpensionärerna helt ta i anspråk det återstående utrymmet för konsumtionsökning vid det lägre produktionsalternativet. Enligt det högre alternativet skulle den konsumtion, som finansieras med andra inkomster än folkpensioner, endast kunna stiga med omkring 5 procent under de återstående åren fram till 1960.

Denna bild av utvecklingen kan sammanfattas på följande sätt. Den konsument som finansierar sina utgifter ur andra källor än folkpension får under de närmaste åren ingen eller en starkt begränsad ökning av sin reala privata konsumtion. Han får i stället en hel del annat. Han får mera fritid, han får ett starkare försvar, skyddet mot valutakriser blir lika starkt som för närvarande, han har större utsikt att få en bostad om han inte har någon; han har större utsikt att få in sina barn i skolan; sjukhusväsendet blir utbyggt. Han kan se fram emot en högre standard på sin ålderdom. Men som vi framhållit i betänkan- det är det inte säkert att alla kommer att känna sig gynnade av utvecklingen. Bland annat har jag personligen ställt frågan, vad skall individen göra med sin ökade fritid, om han ej kan öka sina privata konsumtionsutgifter annat än i begränsad grad! I varje fall är det tydligt att samhällsekonomin kommer att ställas på ett mycket hårt prov om den angivna utvecklingen skall kunna genomföras utan inflation, som genom prisstegringar håller tillbaka ökningen av den reala konsumtionen.

III.

Nu kan naturligtvis alla de förutsättningar, som lett fram till denna för den privata konsumtionen och även för den ekonomiska politiken besvärande slutsats, underkastas en diskussion. Man kan bedöma förutsättningarna för produktionsutvecklingen på annat sätt, och man kan ha en annan uppfattning om fördelningen av våra resurser. Jag skall i det följande i korthet beröra några frågor som uppkommer i dessa sammanhang.

Först kan man fråga om inte produktionsutvecklingen skulle kunna påskyndas. I själva verket har vi inom utredningen bedömt saken så, att en produktionsökning med 20 procent utgör ett relativt optimistiskt

alternativ. Om det skall kunna förverkligas krävs att den ekonomiska politiken energiskt inriktas så, att våra resurser ökas så snabbt som möjligt och att de kommer till bästa möjliga användning.

Bland dessa förutsättningar har vi räknat, att vi får en ganska omfattande *invandring av utländsk arbetskraft*, svarande mot en nettoimmigration av 50.000 personer under en 5-årsperiod. Det är därvid särskilt angeläget att vi kan dra till oss *relativt högt kvalificerad* arbetskraft, som åtminstone delvis har fått sin utbildning bekostad i utlandet. Det är också angeläget, att denna kvalificerade arbetskraft, tekniker, läkare o. s. v., inte hindras från att sättas in på de punkter, där den kan göra den största nyttan.

En annan förutsättning för att det högre alternativet för produktionsutvecklingen skall kunna uppnås har vi ansett vara det antagande jag nyss angivit, att investeringarnas andel av nationalprodukten kan hållas uppe och om möjligt något ökas. Men lika viktigt är att investeringarna i betydande utsträckning sätts in på punkter, där de *redan på kort sikt kan väntas ge en stor avkastning*. I själva verket torde det vara ofrånkomligt, hur man än avväger betydelsen av olika behov, att investeringarna i stor utsträckning sätts in på områden, där de är av relativt *lång varaktighet*. Som exempel på detta kan nämnas skolor, bostäder och vattenkraftverk. Men när utredningen ställt upp *investeringsprogram*, som svarar mot de båda alternativen för produktionsutvecklingen, har dess tanke varit att det program, som svarar mot en snabbare produktionsutveckling, just skulle utvidgas på sådana områden inom varuproduktionen där man kan räkna med relativt hög avkastning redan på kort sikt. Därmed skulle man också ha större utsikter att också uppnå den större ökningen av nationalprodukten.

En *tredje* faktor vid vilken vi fäst största avseende är *rörligheten hos våra resurser*, i främsta rummet arbetskraft och kapital. Trots den fulla sysselsättningen har vi otvivelaktigt här i landet betydande *reserver av arbetskraft*, som skulle kunna utnyttjas vid en smidigare anpassning på arbetsmarknaden. En av anledningarna till att vi för vår del fört fram *bostadsbyggandet* i främsta linjen bland våra investeringsuppgifter är, att bostadsbristen i hög grad hindrar arbetskraftens lokala rörlighet. Speciellt vad gäller byggnadsarbetare, är det risk för att man kommer in i en olycklig cirkel. Bostäder byggs inte i tillräcklig utsträckning på de platser, där bostadsbristen är störst, och därför kan inte heller byggnadsarbetare flytta in till dessa orter för att bygga bostäder. Varven är exempel på en annan näringsgren, där det skulle vara lönande att snabbt öka produktionen, exempelvis genom ökat skiftarbete, men där detta hindras genom lokal brist på bostäder.

Vi har emellertid också räknat med att en politik, som stöder en

regional omfördelning av näringslivet skulle underlätta ett bättre utnyttjande av våra arbetskraftsresurser. Av särskild betydelse synes detta vara om man önskar öka *yrkesverksamheten bland de gifta kvinnorna*. Utredningen har sökt belysa de enorma skillnaderna mellan de gifta kvinnornas grad av yrkesverksamhet på olika orter. Dessa skillnader skulle sannolikt kunna, åtminstone något, utjämnas om företagens lokalisering i högre grad orienterades efter den lokala tillgången på arbetskraft. Lika viktigt synes emellertid vara, att man inom yrkesutbildningen och på annat sätt frigör sig från konventionella uppfattningar om fördelningen mellan manliga och kvinnliga yrken. Detta blir under de närmaste åren av särskild betydelse, eftersom vi får en snabb tillväxt av tillgången på yngre kvinnlig arbetskraft.

En förändring av vår ekonomi, som under de senaste 10—15 åren har betytt kanske mer än någon annan för den långsiktiga tillväxten av nationalprodukten har varit *rationaliseringen av jordbruket*, och den däremot svarande minskningen av jordbrukets arbetsstyrka samt övergången till arbete i olika stadsnäringar. Vid en jämförelse mellan olika näringsgrenar finner man att tillväxten av produktionen per sysselsatt varit snabbare inom jordbruket än inom någon annan näringsgren. Efter överläggningar med olika jordbruksexperter har vi vågat räkna med att denna utveckling kommer att fortsätta. Även skogsbruket står sannolikt inför en period av snabb mekanisering, och för hela gruppen jordbruk med binäringar har vi antagit en tillväxt av produktionen per sysselsatt under de närmaste fem åren med icke mindre än 4 procent per år. Det finns experter som menar, att utvecklingen kan komma att gå ännu snabbare, och här skulle man möjligen ha en reserv för en snabbare produktionsökning än vi vågat räkna med ens i vårt högsta alternativ. Man får dock komma ihåg, att den vinst samhället kan göra genom en snabb rationalisering av jordbruket och överflyttning till andra näringar i framtiden relativt sett blir mindre än den varit tidigare. Skillnaden i produktivitet mellan jordbruk och industri har minskats relativt kraftigt sedan tiden före kriget, och jordbruksbefolkningen har redan sjunkit så lågt, att en överflyttning till andra näringar, som svarar mot en viss rationaliseringstakt i jordbruket, blir av mindre relativ betydelse för arbetsmarknaden som helhet.

Vad gäller kapitalets rörlighet mellan olika användningar, litar man ju traditionellt främst till marknadens fria anpassning. En klassisk idealbild av kapitalmarknaden är den, att bland de mer eller mindre lönande aktuella investeringsprojekten kapitalräntan skär bort de mindre lönande. Oavsett i vad mån denna klassiska bild tidigare överensstämde med verkligheten eller inte, är det lätt att konstatera, att den idag gäller på ett mycket ofullständigt sätt. Dels omfattar de

offentliga investeringarna samt bostadsbyggandet tillsammans 60 procent av de löpande investeringarna, och på dessa områden bestäms utvecklingen på helt andra grunder. Dels har den kombination av byggnadsreglering, kvantitativa kreditrestriktioner samt hård företagsbeskattning, som nu tillämpas, i hög grad inskränkt kapitalets fria rörlighet mellan olika användningar. Marknadsräntan har i detta läge förlorat kontakten med kapitalets reala avkastning.

Det vore emellertid ekonomiskt motiverat att vid investeringar på ett område låta räntekostnaden representeras av *den högsta avkastningen som samma kapitalinsats skulle få på ett annat område av näringslivet*. En sådan *kalkylränta* skulle idag sannolikt ligga betydligt högre än den rådande marknadsräntan. Om en sådan högre kalkylränta tillämpades vid beräkningen av den årliga kapitalkostnaden, exempelvis för skolor och sjukhus, skulle man kanske tveka att ge verksamheten en så kapitalkrävande utformning, som vanligen sker. På sjukhusväsendets område skulle detta kanske exempelvis medföra att landstingen funne det ekonomiskt fördelaktigt att begränsa den ur kapitalsynpunkt dyrbara slutna vården i förhållande till den öppna sjukvården. Överhuvudtaget skulle man sannolikt ägna större omsorg åt att begränsa kapitalkostnaderna och därigenom frigöra kapital för andra användningar.

Den föreslagna förkortningen av veckoarbetstiden med 3 timmar bildar en av de största avdragsposterna i våra kalkyler. Den skulle, om den tillfördes den privata konsumtionen, representera en relativt betydande ökning. När jag sett resultatet av utredningens kalkyler har jag *för min del* frågat mig, om en så långt gående arbetstidsförkortning inom en 5-årsperiod verkligen motsvarar konsumenternas preferenser mellan fritid å ena sidan och en ökad konsumtion av varor och tjänster å den andra. Jag har frågat mig om det inte skulle ligga i inkomsttagarnas intresse att något fördröja förkortningen av arbetstiden, så att man exempelvis fram till 1960 nöjde sig med fria lördagar under ett par månader på sommaren. Men jag vet att denna uppfattning inte delas av arbetsmarknadens parter eller att man i varje fall har låst sig för en förkortning i snabbare takt. Jag skall därför inte ta upp denna fråga till närmare diskussion.

Det är emellertid uppenbart, att det är av största intresse för alla parter att arbetstidsförkortningens verkan på produktionen begränsas så mycket som möjligt. Långtidsutredningen har fört fram tanken att arbetsmarknadens parter i samband med arbetstidsförkortningen borde starta en kampanj som syftar till att genom ökad arbetsintensitet och genom organisatoriska åtgärder ute i företagen begränsa arbetstidsförkortningens verkan på produktionsresultatet. Om en sådan kampanj

lyckades skulle det öka sannolikheten för att man uppnår det högre av våra produktionsalternativ.

Jag skall här i huvudsak förbigå den diskussion utredningen fört om de militära utgifterna och om åtgärderna för att förhindra en försvagning av vår valutareserv. Jag kanske ändock med ett par ord skall beröra den med valutareserven sammanhängande frågan om kapitalimport från utlandet. Under en period, då utbyggnaden av skolväsendet, en förkortning av arbetstiden, en förstärkning av ålderspensionerna och stora investeringsbehov inkräktar på utrymmet för den privata konsumtionen, kunde det synas lockande att öka försörjningen med varor och tjänster genom upplåning i utlandet. En sådan utveckling skulle framstå som särskilt motiverad, om man, som utredningen gör, bedömer våra *långsiktiga* utvecklingsmöjligheter, och speciellt vår utrikeshandels förutsättningar, relativt optimistiskt. Utredningen har emellertid inte gett sig in på några sådana spekulationer. Den har avstått därifrån, *dels* därför att det är svårt att nu bedöma möjligheterna till en upplåning av den storleksordning som skulle behövas för att mera väsentligt lyfta vår varuförsörjning under en följd av år, *dels* därför att vi funnit det naturligt att i första hand analysera, hur långt vi kan komma på basis av våra egna resurser.

Däremot har vi pekat på behovet av en växande kapital*export* i syfte att stödja exporten, framförallt av verkstadsprodukter. En kapital*export* av denna mera begränsade omfattning har vi räknat med i huvudsak skulle kunna balanseras genom kapitalimport. Vi har sålunda ansett att kapitalrörelserna gentemot utlandet med fördel skulle kunna ökas, men i huvudsak balansera varandra på export- och importsidan. I de fall då utbyggnaden av exportindustrin eller av handelsflotta och flyg ger till resultat ett relativt snabbt inflöde av exportvalutor, har vi dock ansett det önskvärt, att därutöver en viss nettoimport av kapital kommer till stånd. Ett sådant påskyndande av exportindustrins kapitalinvesteringar har vi emellertid lagt utanför våra kalkyler.

IV.

Efter denna diskussion av möjligheterna att öka våra resurser, övergår jag så till det avvägningsproblem, som för utredningen varit det centrala, nämligen fördelningen av våra resurser mellan investeringar och konsumtion samt speciellt investeringarnas fördelning mellan olika områden. Ibland är man benägen att betrakta investeringar och löpande konsumtion som ett motsatspar, där investeringar innebär ett *avstående av konsumtion* i syfte att påskynda den ekonomiska utvecklingen och skapa större konsumtionsmöjligheter i framtiden. Detta är givetvis en viktig synpunkt på investeringsproblemet. Men samtidigt

är den ensidig. Ett för den alldeles dominerande delen av investeringarna typiskt förhållande är i själva verket att de möjliggör en ökning av konsumtionen *både* nu *och* i framtiden. Bostäder byggs exempelvis för en lång framtid men möjliggör också en omedelbar avveckling av bostadsbristen. Ett framträdande drag i vårt nuvarande ekonomiska läge är att utbyggnaden av vår kapitalutrustning på många områden icke hunnit anpassa sig efter tillväxten av den samlade konsumtionen och den däremot svarande konsumtionsinriktningen. På det offentliga området tar detta sig det uttrycket, att man höjt normerna för den sociala och kulturella standarden men icke haft möjlighet att bygga de skolor och sjukhus m. m. som krävs för att alla skulle kunna tillgodogöra sig denna standard. Det har med andra ord uppstått *eftersläpningar* i kapitalutrustningen i förhållande till konsumtionsutvecklingen. Utom skolor och sjukhus gäller detta även bostäderna. Gator och vägar har ej heller hunnit anpassas efter den växande bilismen. Även utvecklingen på andra områden kan sägas kännetecknas av en motsvarande eftersläpning. Inom kraftproduktionen har man exempelvis inte hunnit bygga ut en reserv att tillgripa vid torrår eller vid extraordinära anspråk på kraft. Underskottet i bytesbalansen kan betraktas som ett utslag av en motsvarande eftersläpning av exportindustrins kapacitet i förhållande till de växande importbehoven.

Det är framförallt detta förhållande som har lett utredningen fram till, att man under de närmaste åren kan få anledning att söka begränsa tillväxten av den löpande konsumtionen i förhållande till investeringarna. Många av de nämnda eftersläpningarna synes representera så stora sociala olägenheter, exempelvis i form av bostadsbrist och skolköer, att de snarast möjligt måste rättas till. En begränsning av konsumtionens tillväxt under de närmaste åren kan möjliggöra en snabbare inhämtning av dessa eftersläpningar, samtidigt som man därmed förhindrar att nya eftersläpningar uppstår.

Hur långt man därvid vill gå kan enligt vår uppfattning endast avgöras genom ett konkret studium av sambandet mellan investeringskostnader och konsumtion på olika områden. Utredningen har uppställt två alternativa investeringsprogram, av vilka det högre motsvarar det utrymme som skulle uppnås, om det gynnsammare alternativet för produktionsökningen förverkligades, d. v. s. 20 procent på en 5-årsperiod, och om investeringarna, alldeles oavsett arbetstidsförkortningen finge stiga i samma takt. Investeringarna skulle då under de närmaste 5 åren i genomsnitt komma att ligga *en miljard kronor* högre än år 1955, då de uppgick till 9 miljarder. Jag tror det bästa svaret på frågan, om man bör gå så långt i riktning mot en ökning av investeringarna på konsumtionens bekostnad, kommer att ges av diskussionen av

vårt betänkande och detta kanske redan i kväll. Jag tror att man kan motse, att alla de som ömmar för olika investeringsområden enstämmigt kommer att förklara att en sådan ökning långt ifrån kan tillfredsställa de mest trängande behoven. Av vårt betänkande framgår i varje fall att även ett sådant större investeringsprogram förutsätter mycket hårda beskrningar av de önskemål, som framlagts på olika områden.

När vi sökt exemplifiera, vad som skulle kunna rymmas inom ett sådant miljardprogram har vi tvingats till nedskärningar av investeringsönskemålen på alla områden. Ibland har vi kunnat motivera detta med att investeringarna redan i utgångsåret låg på en hög nivå. I andra fall, exempelvis skolorna, med att besparingar skulle kunna uppnås genom större enkelhet och en bättre planering. I andra fall, exempelvis sjukvården, med att man skulle kunna välja mindre kapitalkrävande former för verksamheten. I andra fall slutligen, exempelvis vägarna, därmed att en större ansvällning med mindre olägenhet än på andra områden skulle kunna anstå till efter 1960.

För industrins del erbjuder det mycket stora svårigheter att bedöma hur stora investeringar som behövs för att uppnå en viss ökning av dess kapacitet och effektivitet. Man kan inte räkna med att industrin uppgör fullständiga investeringsplaner för en så lång period som 5 år. Vissa uppgifter från några större industrier tyder emellertid på att man här måste räkna med mycket omfattande investeringsönskemål. Att dessa i stor utsträckning förverkligas synes nödvändigt bl. a. med hänsyn till behovet att genom en utbyggnad av exportindustrin balansera en växande import samt förbättra vår bytesbalans. Det är ett glädjande faktum att man inom flera viktiga exportindustrier nu har betydande utbyggnadsplaner. Massaindustrins produktion beräknas öka med 1 miljon ton, pappersproduktionen med $\frac{1}{2}$ miljon ton och malmproduktionen med 4 miljoner ton fram till 1960. Betydande kapacitetsökningar planeras även inom varvsindustrin och annan exporterande verkstadsindustri. Järnverken står även inför en ny utbyggnadsetapp, sedan den första efter kriget nu avslutats. På detta område beräknas produktionen öka med 700.000 ton eller med närmare 50 procent inom 5 år, vilket väntas medföra en minskning av importen med $\frac{1}{2}$ miljon ton.

Men lika viktigt synes vara att utrymme bereds för rationaliseringsinvesteringar som friställer arbetskraft. En arbetstidsförkortning med 3 timmar kommer, som jag tidigare berört, att tidsmässigt uppväga den ökning av landets arbetsstyrka som uppstår vid en invandring av 50.000 personer. Ett ökat antal arbetstimmar på ett produktionsområde måste därför uppvägas av en motsvarande *minskning* på andra; i annat fall uppstår en brist på balans på vår arbetsmarknad, som bl. a.

kan ta sig det uttrycket att nya anläggningar icke kunna fullt bemanas. Detta har i vårt miljardprogram motiverat en relativt betydande ökning av investeringarna inom industrin men även på andra områden.

V.

Därmed tror jag mig ha motiverat, varför utredningen har ansett sig framför allt böra inrikta sig på diskussion av alternativ som innebär att den privata konsumtionens tillväxt hålls tillbaka, vilket under ogynnsamma förhållanden kan innebära ett *utgiftsstopp* fram till 1960 för andra än folkpensionärer.

Utredningen har haft klart för sig att hela samhällsekonomin och den ekonomiska politiken därmed ställs inför mycket allvarliga problem och, inom ramen för vårt demokratiska system, mycket svårösta uppgifter. Det gäller här i främsta rummet frågan om penningvärdets stabilitet. Och eftersom varken utredningen eller jag själv på denna punkt har ett färdigt recept, hade det kanske varit motiverat att avsluta titeln på mitt föredrag med ett *frågetecken*.

Nu är det uppenbarligen så, att inflationsproblemet har vi med oss, alldeles oavsett hur snabbt våra resurser växer och hur vi fördelar dem. Utredningen har därför inte sett som sin uppgift att ta upp hela inflationsproblematiken. Den uppgiften har för övrigt anförtratts åt en annan utredning, vars resultat vi otåligt avvaktar. Men det är tydligt att en förskjutning från konsumtion till investeringar skapar vissa speciella problem, och det är dem jag nu skall försöka belysa. Jag kommer då mer än tidigare att gå utanför ramen för utredningens framställning.

För att förenkla diskussionen skall jag icke gå in på de problem, som uppstår om den offentliga konsumtionen stiger i relativt snabb takt och om de sociala transfereringarna framför allt till pensionärerna kraftigt ökas. Detta kommer i och för sig att resa stora statliga och kommunala beskattnings- och finansieringsproblem. Jag skall sålunda inskränka mig till frågan om *förskjutningar mellan den privat finansierade konsumtionen och investeringarna*; jag skall därvid utgå från det extrema antagandet att konsumtionen (som jag i det följande för korthets skull kallar den privat finansierade delen) därav, förblir oförändrad och att hela ökningen av försörjningsutrymmet tillfaller investeringarna. Detta får tydligen karaktären av en *teoretisk modell*, som har till ändamål att klargöra problemställningen.

Jag utgår vidare från att konsumtionen finansieras ur löner och andra löpande inkomster. För korthets skull skall jag endast tala om "lönerna" och bortser därmed från frågan om fördelningen av inkomsterna mellan löntagare och andra inkomstagare. Jag räknar sålunda

med att inkomsten fördelas mellan *privata inkomsttagare* (eller förkortat *löntagare*), *stat och kommun* (eller förkortat *staten*) och *företagen*.

Om nu konsumtionen skall hållas oförändrad, medan investeringarna stiger, måste tydligen *sparandet i samhället ökas*. Om ingen av de nämnda tre inkomsttagargrupperna är beredd att prestera detta genom sina sparbeslut, blir resultatet inflation och på detta sätt kommer sparandet till stånd i varje fall. Löntagarna får mindre för sina pengar, statens och företagens inkomster sväller. Jag bortser därvid från alternativen uttömning av lagren och en nedgång i valutareserven, vilka innebär att kapitalbildningen i vid bemärkelse minskas, och man sålunda ej uppnår den uppställda målsättningen beträffande investeringsverksamheten.

Vad vi i stället måste eftersträva är en *planmässig ökning av sparandet*. Och den stora frågan är nu: vem skall prestera detta sparande? Skall *löntagarna* göra det, skall *staten* göra det eller skall *företagen* göra det? Fördelningen av rollerna blir avgörande för förmögenhetsökningen på olika händer. Skall löntagarna bli rikare, staten bli rikare eller företagen bli rikare? Tillväxten av vår nationalförmögenhet på en femårsperiod genom ny kapitalbildning rör sig om något sådant som 30 miljarder kronor. Vem skall bli ägare till dessa 30 miljarder?

Min personliga uppfattning är att det vore hälsosamt om en betydande del av denna förmögenhetsökning tillföll löntagarna (i ordets vidaste bemärkelse) genom deras sparande. Man söker hindra att de ökar sin konsumtion, men nationalinkomsten stiger. Borde de då inte eftersträva att bli delaktiga i förmögenhetsökningen genom eget sparande? Konsumtionsstoppet skulle då kompenseras genom växande ekonomisk trygghet och oberoende för den enskilde.

Vad som händer blir i första hand beroende av utvecklingen av de *nominella lönerna*. De båda alternativ för produktionsutvecklingen, jag tidigare angivit, innebär att produktionen per yrkesutövare stiger med 2,2 respektive 3 procent per år. Jag skall här inte närmare gå in på möjligheten att i enskilda branscher förskjuta relationen mellan löner och företagsvinster. Detta är ett stort kapitel. Så mycket kan väl dock sägas, att om lönerna i genomsnitt stiger mera väsentligt utöver de angivna talen vid en arbetstidsförkortning gäller det härvid *timlö- nerna* — måste det uppstå *kostnadsinflation*. I samma mån kommer staten att befrias från uppgiften att genom höjd beskattning ta hand om köpkraftsöverskottet och därmed ta ansvaret för sparandet. Priserna kommer i varje fall att stiga, och konsumtionen kommer därmed att hållas tillbaka. Det hjälper inte ens med ett ökat frivilligt sparande från löntagarnas sida. Oberoende av vad vi gör åt sparandet fordras

därför en återhållsamhet i lönesättningen om utvecklingen skall förlöpa utan inflation.

Som andra ytterlighet skulle man kunna anta att löntagarna kunde förmås att hålla sina *nominella inkomster oförändrade*. Därmed skulle också konsumtionen stabiliseras. Men, eftersom produktiviteten stiger, skulle företagen då progressivt få en allt starkare vinstkonjunktur. Det blir då allt svårare att dämpa deras investeringar, och staten skulle tvingas skärpa företagsbeskattningen. Denna politik skulle bestämma sparandets fördelning mellan stat och företag. Det är i varje fall där förmögenhetsökningen skulle hamna. Vill man komma fram till en moderat företagsbeskattning ligger det sålunda i företagets intresse att lönerna inte står stilla utan stiger minst i takt med produktiviteten.

Som ett lyckligt medelalternativ skulle jag vilja beteckna att lönerna stiger *i anknytning till* produktiviteten. Det exakta sambandet skall jag här inte inlåta mig på. Huvudsaken är att det inte uppstår kostnadsinflation. Kvar står då likväl att konsumtionsutgifterna måste stabiliseras, vilket kan ske genom frivilligt sparande eller beskattning, som innebär att *staten övertar rollen att svara för sparandet*. (Problemställningen blir i själva verket densamma vid en större löneökning som leder till kostnadsinflation, eftersom staten har små möjligheter att skatta bort prisstegringarna. Vad den kan göra är i huvudsak att se till att det *reala* köpkraftstillskottet sparas.)

Om inkomstökningen inte motsvaras av sparande i någon form, och om investeringarna får utvecklas under antagande att konsumtionen stabiliseras, uppstår även i detta fall inflation — inte kostnadsinflation utan *köpkraftsinflation*.

Hur skall nu denna ökning av sparandet ur löntagarnas inkomster gå till? *Teoretiskt* är det givetvis alltid möjligt att åstadkomma det genom en skärpt beskattning. Staten övertar då sparandet och blir ägare till de växande kapitaltillgångarna. Men är detta också *politiskt* möjligt? Finns det inte också möjligheter öka det enskilda sparandet? Många förslag har här lagts fram. Inget av dem bör väl helt uteslutas. Vissa inriktar sig emellertid på en ökning av det *kortsiktiga målsparandet*, och då blir effekten över en längre följd av år diskutabel. Särskilt angeläget synes det vara att uppmuntra det *långsiktiga sparandet*. Enligt min uppfattning kan detta bl. a. ske genom att penning-spararen ges *garantier mot värd förstörelse genom inflation*. Man kan också diskutera *penningpolitikens* inverkan. Att en stram *kreditmarknad*, sådan vi haft de senaste åren, är ett betydelsefullt stöd för sparandet tror jag är otvivelaktigt. Men de största förhoppningarna måste man nog knyta till en omläggning av *beskattningens* utformning. Skattefria sparavdrag, varuskatter eller en direkt beskattning av konsum-

tionsutgifterna är möjligheter som berörts av långtidsutredningen och som, om de kan genomföras, borde gynna sparandet i förhållande till konsumtionen. En annan möjlighet som berörts av utredningen är att stimulera löntagarna (i vidaste bemärkelse) till *aktieteckning*. Därmed skulle den klyfta mellan företag och löntagare, som jag på ett orealistiskt sätt utgått från i min modell, ytterligare kunna överbryggas. Löntagarna skulle få del i det sparande och den förmögenhetsökning som sker inom företagen.

Jag är medveten om att jag måste stanna här, där den praktiskt inriktade diskussionen kan börja. Med vad jag sagt har jag endast sökt formulera en *problemställning*, som jag tror blir en av de centrala för den ekonomiska politiken under de närmaste åren, om man vill förverkliga en *balanserad expansion*.

Ordföranden: Jag ber att på de närvarandes vägnar få tacka Ingvar Svennilson för hans presentation av betänkandet och för de kommentarer som vi med sådan glädje har åhört. Hela raden av samhällsekonomiska problem har passerat revy, och jag är rädd för att vi endast hinner ta upp en blygsam del av dem till diskussion i kväll.

Till det tack, som jag riktar till Ingvar Svennilson, vill jag foga ett extra tack, som jag inte haft tillfälle att uttala förut, för den tid han varit denna förenings ordförande och tillhört dess styrelse. Ingvar Svennilson har varit ledamot av styrelsen från 1947 med ett avbrott 1950—51 och var föreningens ordförande 1954—55. Under den perioden invaldes ett större antal nya medlemmar än under någon tidigare motsvarande period. Vi vet att det bakom detta inte ligger någon slags inflatorisk företeelse utan ett medvetet arbete av Ingvar Svennilson att stärka föreningen och vidga intresset för dess verksamhet. Jag föreslår att vi tackar för detta genom att hylla föredragshållaren med en ny applåd.

Innan vi övergår till diskussionen vill jag framföra ännu ett tack, som jag riktar till professor Erik Lundberg. Han lämnar i dag föreningens styrelse efter en avsägelse, som vi djupt beklagar. Erik Lundberg har tillhört styrelsen under en lång tid — jag tror att den senaste perioden började 1944. Jag vet från det år, jag haft förtroendet att vara ordförande, att Erik Lundberg har lämnat de övriga styrelseledamöterna ett utomordentligt aktivt, verksamt och värdefullt stöd, och jag tror inte jag ber om för mycket om jag föreslår att vi ger också honom en applåd. Det är han värd.

Härefter yttrade:

Fil. dr **J. Wallander**: Herr ordförande! När man hört detta föredrag och dessutom har haft tillfälle att under dagen i all hast skumma igenom ett korrektur av det nya betänkandet, känner man såsom ordföranden redan har sagt stor tacksamhet mot dem som har åstadkommit detta imponerande verk. Betänkandet är liksom föredraget fyllt av en visionär fantasi och förmåga att ställa problem på ett fruktbart sätt, och det innehåller mängder av intressant material, som vi kommer att ha stor glädje av i den ekonomiska diskussionen.

När det förra långtidsprogrammet diskuterades i Nationalekonomiska föreningen för fem år sedan, sysslade diskussionen rätt mycket med de principer man skulle följa när man lade upp ett långtidsprogram. Det förefaller mig vara av ett visst intresse att även denna gång diskutera den uppläggning som har följts.

Såvitt jag förstår kan man lägga upp ett långtidsprogram på en mängd olika sätt, men det är särskilt två uppläggningar som ligger nära till hands. Den ena innebär att man på olika punkter försöker bilda sig en uppfattning om hur utvecklingen kommer att gå och på grundval härav och den uppfattning man har om hur den bör gå utformar man ett program. Man kan säga — dock med en viss förenkling — att det var den uppläggnings som dominerade det långtidsprogram som framlades för fem år sedan, och diskussionen förra gången kom i hög grad att kretsa kring frågan, om utredarna inte hade fördolt för läsarna att det de kom fram till inte var vetenskapliga sanningar utan mera uttryck för personliga värderingar hos dem själva.

Det program som nu har framlagts skiljer sig ifråga om uppläggning påtagligt från det föregående, i varje fall såsom jag har läst det. Skrivningen i officiella utredningar av detta slag är ju sådan att det finns möjlighet att anbringa en mängd olika läsarter, men detta är den läsart jag funnit naturlig.

Den uppläggning som valts i det nu framlagda programmet skulle jag vilja kalla matsedelsmetoden. Man har i stort sett sagt till svenska folket, att det år 1960 kan få äta en middag som kostar 56 miljarder i bästa fall och 54 miljarder i sämsta fall. Middagen består av förrätt, varmrätt och efterrätt, och inom varje grupp finns en mängd rätter att välja mellan. Inom denna matsedel kan man kombinera rätterna på en mängd olika sätt, och utredningens ideal är att lägga fram för svenska folket en mängd olika matsedlar att välja mellan.

Det är dock uppenbart att en sådan uppläggning leder till stora praktiska svårigheter, eftersom antalet kombinationsmöjligheter är oändligt stort. Därför har man, som professor Svennilson redogjort för, efter en relativt kortfattad diskussion bundit vissa poster och så att säga låtit vissa rätter ingå i samtliga alternativ; det gäller en ökning av valutareserven, lagerökningen, underhållet av vårt fasta kapital, den offentliga konsumtionen och de militära utgifterna. Dessa rätter kostar ca 14 miljarder, dvs. 25 procent av hela måltiden.

Vad det därefter blir fråga om är att variera de två återstående rätterna, investeringar och privat konsumtion. Även om det bara finns dessa alternativ att välja mellan, blir det ändå sex olika matsedlar om man skall följa utredningens uppläggning. Även en sådan begränsad alternativflora är naturligtvis besvärlig att handskas med, och det är naturligt att utredningen sökt begränsa den ytterligare. Den laborerar i fortsättningen egentligen bara med två alternativ, kallade A 2 och B 2, och den uppehåller sig till slut huvudsakligen vid bara det ena av dessa alternativ.

Inför denna uppläggning kan möjligen en sofistikerad person säga, att svenska folket i själva verket inte har fått några matsedlar att välja mellan, utan bara en enda, eftersom utredningen har endast utfört ett alternativ eller möjligen två i detalj. Det finns små möjligheter att variera rätterna på annat sätt eftersom det närmast förutsätter att man gör en ny långtidsutredning. För att man skall kunna göra en omräkning måste man nämligen ha kunskap om alla de överväganden som ligger bakom den aktuella prognosen och tillgång till allt material.

Nu tycker jag att den typen av invändningar i och för sig inte är så vägande, eftersom jag inte kan se att det i praktiken vore möjligt att göra på annat sätt. Av rent praktiska skäl är man tvungen att begränsa sig. Det är dessutom ett värdefullt inslag i utredningen att den så klart har försökt markera var de växelstationer finns där man har möjlighet att växla in tåget på ett annat spår. I och med att läsaren har klart för sig var dessa växelstationer ligger har han också vissa om än begränsade möjligheter att variera slutmålet för tågets färd.

Om man alltså finner att det är svårt att göra på något annat sätt och alltså får finna sig i att utredningen ger ett rätt begränsat val, tycker jag detta ytterligare understryker betydelsen av vad professor Svennilson kallade den rullande planeringen. Den tror jag är väsentlig. Avsikten är att man successivt skall föra in nya antaganden allt eftersom utvecklingen visat sig avvika från de olika alternativ man tänkt sig och eventuellt undan för undan bygga på prognosen ett år framåt i tiden.

Jag tror emellertid att det också är väsentligt att man inte bara lägger fram en utredning utan också ser till att statsmakterna verkligen tar ställning till programmet och dess olika alternativ. Man bör alltså inte göra som man gjorde förra gången, då statsmakterna i stort sett lade programmet till handlingarna och sade att det verkade intressant och värdefullt och att de möjligen i stora drag skulle försöka följa det.

För mig framstår det som ett allmänt renlighetskrav att statsmakterna på detta sätt skall ta ordentlig ståndpunkt till programmet. Det är oändligt svårt för de enskilda medborgarna att sätta sig in i konsekvenserna av de beslut som fattas i riksdagen undan för undan. Enda förutsättningen för att de skall kunna göra detta är att besluten sätts i relation till en bestämd målsättning, som är fastställd av statsmakterna. Det är en underton i hela betänkandet, att vi i realiteten inte har satt oss in i konsekvenserna av de beslut som fattas och att förutsättningarna att göra detta skulle ha varit större om vi haft ett långtidsprogram att hålla oss till.

Jag tror också att ett sådant ställningstagande är viktigt för att den "rullande planeringen" skall kunna få något verkligt värde. Den förutsätter enligt min mening att man vid de årliga revideringarna har något att jämföra med. Har man ingen bestämd målsättning, blir resultatet lätt att man säger att utvecklingen ena året följt alternativ A och nästa år alternativ B; under alla omständigheter kan det hävdas att utvecklingen blivit som man "tänkt sig". De vanliga medborgarna har ingen aning om huruvida utvecklingen inriktas mot de mål man från början tänkt sig.

Det skulle i och för sig vara frestande att gå in på frågan, om det finns några möjligheter att förverkliga ett program av den art som skisserats i utredningen. Man kan naturligtvis på grund av erfarenheterna av det förra programmet känna sig en smula pessimistisk. För fem år sedan konstaterades i denna församling, att det gällde att för de närmaste fem åren öka investeringarna, öka

bostadsbyggandet, stärka valutareserven, hålla nere bilexpansionen samt undgå inflation. Vi har haft en stor prisstegring under denna period, vi har inte kunnat öka valutareserven, bostadsbyggandet har inte ökat som tänkt, men bilismen har expanderat på ett sätt som få anade då. Under sådana förhållanden kan man undra, om det egentligen finns någon möjlighet att förverkliga den likartade målsättning som nu ställts upp.

Jag känner mig inte mogen att gå in på den frågan, men känner en viss saknad över att många av de synpunkter på den praktiska politiken som härvid är av betydelse, och som prof. Svennilson varit inne på i kväll inte finns med i själva programmet, men jag förstår att det har stött på svårigheter. Det är i och för sig ett egendomligt förhållande att vi har så lätt att enas om målen för politiken men så svårt att ens diskutera medlen; det hade varit naturligare om det förhållit sig tvärtom.

Jag skall till slut beröra en särskild post, nämligen konsumtionen, som intresserar mig speciellt eftersom vi inom Industrins Utredningsinstitut sysslar med en utredning på detta område. Vi hade kanske på den punkten önskat en mera ingående diskussion. Vi har gjort vissa långsiktiga prognoser, som i viss utsträckning har använts av utredningen, men man har med hänsyn till den dystra framtidsbild som målats upp ansett sig böra modifiera dessa prognoser. Det skulle varit värdefullt om man något mer gått in på hur en sådan modifiering kan komma att påverka de olika posterna.

Utredningen diskuterar i det sammanhanget utvecklingen av bilismen och säger att det inte förefaller otroligt att en utökning av bostadsbyggandet, som ger folk möjligheter att skaffa sig bättre bostäder, kan leda till en minskad takt i bilexpansionen. Det är svårt att uttala sig om huruvida detta så att säga räcker. Det kunde finnas ett skäl att tro att det förhåller sig så, om bilägarna vore ett urval av personer med små bostäder och skaffat sig bil därför att de inte haft någon möjlighet att få en större bostad. Om det vore på det sättet, skulle man vänta sig att bilägarna hade mindre bostäder än icke bilägare bland grupper som hade samma inkomst och levde under i övrigt likartade förhållanden. Vi har i våra undersökningar parat ihop bilägare med icke bilägare som har samma inkomst, samma yrkesställning, ålder och civilstånd och som bor på samma ort. Det visar sig nu — egendomligt nog — att i detta material bilägarna har något större bostäder än icke bilägare och lägger ned något mera pengar på bostäder än vad icke bilägare gör.

Man kan tolka ett sådant resultat på olika sätt, men det gör en i varje fall en smula tveksam till antagandet att en ökning av bostadsproduktionen leder till en minskning av bilismens expansion.

Undersökningen visar för övrigt att skillnaden är relativt liten för olika typer av konsumtion mellan bilägare och icke bilägare; det är bara på en post där det skiljer kraftigt: spritkonsumtionen är väsentligt lägre för bilägarna.

Detta för över till en annan post, som utredningen kanske borde ha diskuterat mera, nämligen spritkonsumtionen. Den är intressant ur många synpunkter även i ett rent ekonomiskt sammanhang. Spritkonsumtionen kan möjligen som nyss sagts vara ett alternativ till bilinnehav, det är vidare ett område där vi kan få en stark konsumtionsökning med mycket liten produktionsinsats. Posten är intressant också därför att spritkonsumtionen liksom vissa andra typer av konsumtion leder till investeringar, i vårdanstalter o. s. v. Till sist och framför allt är den intressant därför att den är så stor. Det beräknas att svenska

folket i år super upp för ungefär 1,5 miljarder — det är ungefär lika mycket som läggs ned på inköp, drift och underhåll av privata personbilar.

Det förefaller mig som om spritkonsumtionen varit värd att diskutera i detta sammanhang, eftersom den uppenbarligen i viss mån på samma sätt som bilismen har strategisk betydelse ur ekonomisk synvinkel.

Generaldirektör **K. G. Hjort**: Herr ordförande, mina damer och herrar! Den som haft förmånen att få läsa detta betänkande i korrektur blir glatt överraskad över att det är så lättläst och att det ger en så trevlig framställning av alla de svåra frågor som skall diskuteras. Betänkandet har motsetts med den allra största förväntan. I tider då utgifter för investering och konsumtion måste samordnas är det av vikt att man har en överblick över området, och det får man verkligen.

Utredningen måste känna det skönt att nu ha lämnat ifrån sig sitt betänkande, även om den, av undertonen i betänkandet att döma, helst skulle ha velat komma till ett mera uppmuntrande resultat. Det måste för såväl näringsliv som statliga institutioner vara av stort värde att få detta betänkande, och jag vill oförbehållsamt ge utredningen en blomma för vad den har åstadkommit.

När jag nu tar till orda vill jag belysa vissa förhållanden på vägväsendets område.

Utredningen har i sitt betänkande uttalat, att den på grund av ovissheten om framtiden inte har lagt fram någonting som har karaktären av ett definitivt program och vidare att det inte har kunnat bli fråga om en verkligt detaljerad budgetbehandling sådan som normalt företas i kommunala och statliga verk, enskilda företag och andra institutioner. En dylik kan ju endast göras inom ramen för det löpande arbetet inom olika offentliga och privata institutioner, sägs det, och av den anledningen har utredningen närmast gått fram till en diskussion om prioritetsgrunderna och en preliminär diskussion om möjligheterna till och konsekvenserna av en begränsning av programmet för olika områden. Detta uttalande gör att man varken kan eller vill gå in på någon detaljdiskussion, och jag skall försöka hålla mig till några större linjer.

Som grund för sitt bedömande av väg- och gatubehovet tar utredningen upp en antagen utveckling av bilbeståndet. Därvid uttalar utredningen å ena sidan, att en dämpning skattevägen av bilismens utveckling förefaller sannolik och kan bli nödvändig men å andra sidan att skäl talar för att bilismen trots allt har sådan genomslagskraft, att den icke i högre grad påverkas av tillväxten i det samlade konsumtionsutrymmet. Utredningen anser att den kvantitativa utvecklingen av antalet personbilar är den främsta anledningen till kravet på ökade väginvesteringar, varefter utredningen kommer till den slutsatsen, att om investeringarna på vägområdet inte kan höjas i tillräckligt snabb takt, kan det bli nödvändigt att höja beskattningen av bilismen för att begränsa dess tillväxt.

Hur lockande det än skulle vara för mig att gå in på den frågan skall jag inte göra det, eftersom jag inte behöver det för den argumentering jag vill lägga fram. Jag skall inskränka mig till att behandla frågan, huruvida vi har ett acceptabelt nät för den redan befintliga bilparken eller rent av för den bilpark som nyttjas året om. Jag vill alltså uppehålla mig vid vägnätet och nyttrafiken, även om jag tycker att ordet nyttrafik är ganska vilseledande när det gäller bilismen.

Den delegation för översiktlig vägplanering som nu arbetar inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har som bekant i våras för yttrande sänt ut en skiss till ett stamvägnät, som omfattar ungefär en sjundedel av det totala vägnätet. Samtidigt meddelades att delegationens arbete i fortsättningen skulle omfatta även ett bedömande av de övriga sex sjundedelarna av vägnätet, det s. k. sekundärvägnätet.

Vid pressbehandlingen av detta skissförslag har man tyvärr fäst alltför stor vikt vid att en ringa längd av det hela skulle utföras som fyrfiliga vägar eller motorvägar. Skulle man döma endast efter tidningsrubriker, skulle man måhända tro att vi var inne på planläggning av ett vägnät i lyxklass. Så är ingalunda förhållandet. Den som närmare tagit del av förslaget uppfattar att den ojämförligt största längden av det totala vägnätet — cirka 98 procent — alltså skulle vara tvåfiliga vägar och förbli det för överskådlig tid. Dessa tvåfiliga vägars ombyggnad är behövlig från trafiksäkerhetssynpunkt och av bärighetsskäl. Alldeles särskilt fäster jag avseende vid behovet av att kunna öka tillåtet axeltryck för ett bättre utnyttjande av den redan befintliga lastbils-parken samt att förbättra själva vägbanorna så att driftkostnaderna därigenom kan minskas. Utredningen uttalar om den saken, att enligt det ekonomiska resonemang som förts måste ökningen av väginvesteringarna fram till 1960 ske i relativt långsam takt, och först därefter, när andra svåra bristförhållanden blivit avhjälpna, bör möjligheter finnas att kraftigt öka takten i byggandet av vägar och gator. Ett sådant program, säger utredningen vidare, kan tvinga till större restriktivitet i fråga om rätt att parkera, i fråga om hastighet och i fråga om hjultryck än om ett större program omedelbart kunde påbörjas. Bilköer vid rusningstid kommer också att bli vanligare i de större samhällena och på semesterstråken än vid en snabbare utbyggnad. Utredningen har emellertid utgått från att bilköer under timmar med toppbelastning är ett mindre ont än bostadsköer och skolköer och att de senare i första hand måste avhjälpas.

Det sista uttrycket är ett slagord som fäster sig i minnet, och vi lär väl få höra det åtskilliga gånger under den närmaste tiden. Slagordet är emellertid farligt, och det kan föranleda beklagliga missförstånd. Frågeställningen är nämligen inte bilköer under toppbelastningstimmar contra bostadsköer, utan det gäller en avvägning av vad nyttotrafiken kräver. Vi syftar icke till en utbyggnad av vägar främst för den renodlade sommartrafiken — hur nyttig den än må vara — utan för nyttotrafik, och dessa utbyggnader fordras icke blott som utredningen anger för att vidga flaskhalsar i trafiken utan även och i högsta grad bland annat för att ge vägarna en mot trafiken svarande bärkraft.

I det hänseendet vill jag erinra om våra årligen återkommande svårigheter i samband med tjällossningen. Tjälskadorna ökar i längd år efter år, och vägarna vänder formligen ut och in på sig. Av vårt 90.000 km långa allmänna vägnät var år 1952 ungefär 12.000 km, d. v. s. 13 procent, försedda med sammanhängande tjälskador och år 1955 i runt tal 15.400 km, d. v. s. 17 procent. Det är en stegring, som vi fruktar skall gå vidare. Samtidigt var 3 procent av den sammanlagda vägsträckan avstängd för lastbilstrafik viss tid år 1952 och 7,5 procent år 1955. När tjälskadorna ökar i så hög grad står vi inför behovet av att i allt större utsträckning stänga av vägarna under tjällossningsperioden. Det är vetskapen om den ödesdigra inverkan härav på berörda orters ekonomiska liv som gjort att vi i det längsta sökt inskränka avstängningarna.

Jag skulle vilja dra en parallell. Om en företagsledare får rapport om att ett fabriktak tagit skada av för stark belastning, så att plåten knycklats ihop

och brustit och släpper in vatten och takstolen börjat bågna, skickar han dit sin byggnadsavdelning för att avhjälpa skadan; han nöjer sig inte med att skicka dit en målare med pensel och färgpyts. Man sätter in byggnadsåtgärder. Inom väg- och vatten har vi svårt att tänka oss att byggnadsåtgärderna icke skall få ökad omfattning före 1961.

Såsom jag inledningsvis nämnde syftar vi även till en snabbare övergång än hittills till belagda vägar. Detta krävs främst av att vi icke kan hålla de starkast trafikerade vägarna som grusvägar. Men det är önskvärt även därför att transportkostnaderna — inte minst bränslekostnader — minskar avsevärt på belagda vägar. Enligt verkställda undersökningar minskar bränsleförbrukningen minst 10 procent och i vissa fall 20 procent. Minskat gummislitage, ökad livslängd på bilarna m. m. gör att de totala driftkostnaderna minskar proportionsvis lika mycket som bränslekostnaden, i vissa fall till och med mera. Icke heller på detta område syftar vi emellertid till något lyxutförande. Av landets vägar är bara 10 procent belagda, och vårt mål för närvarande är att få 25—30 procent belagda. Resten kommer under tid som nu kan överskådas att alltjämt vara grusvägar.

Vad jag nu anfört gäller behoven för den trafik och den bilpark vi redan har. Som jag inledningsvis nämnde nöjer jag mig med detta som argument och talar i det här sammanhanget inte om vad den ökade trafiken för med sig.

Långtidsutredningen har sagt, att vi i första hand bör lämna plats för investeringar som snabbt gör nytta och som ger ett stort utbyte av det investerade kapitalet. Jag tror att vi på vägområdet har möjlighet att fylla båda dessa krav.

Hur ser nu planerna ut för investeringarna i vägar och gator enligt utredningens förslag? Väg- och gatuväsendet ingår i en sammansatt post vilken består av detta plus en del annat och som gick upp till i runt tal 600 milj. kr. år 1955. Man räknar för denna post med en årlig genomsnittlig ökning under femårsperioden med 40 milj. kr. — därefter skall det bli en snabbare ökning på 450 milj. kr. Jag vill inte göra någon jämförande framställning i fråga om hela nämnda post, 610 milj. kr., utan inskränker mig till en del därav, nämligen investeringarna i landsbygdens vägar, som har varit särskilt apostroferade i olika sammanhang. Vi har en långtidsplanering i våra flerårsplaner, som görs upp för fem år i taget och revideras vart tredje år. Omslutningen diskuterades redan vid behandlingen av den senaste bilskatteutredningen, då bilskatten avvägdes bland annat med hänsyn till behovet på vägsidan. Därvid uttalades i statsverkspropositionen att det kunde vara tveksamt, om väg- och vattenbyggnadsverket skulle få tillfälle att nyttja alla dessa pengar, men planläggningen hade vi rätt att ansluta till de stigande investeringar som bilskatterna förutsatte. Med stöd av detta har vi flerårsplanerna utarbetade för en total omslutning år 1955 av 320 milj. kr., och denna stiger till 450 milj. kr. det sista året i flerårsplanen, 1959. I realiteten ligger vi stilla åren 1955, 1956 och praktiskt taget även 1957 på en omslutning mellan 270 och 275 milj. kr., alltså betydligt lägre än man har räknat med i planerna. Detta gör att vi för närvarande har en stark eftersläpning i förhållande till de planer som upprättats med hjälp av de väggommunala institutionerna, länsstyrelserna m. fl.

Ökningen av anslagen för investering i vägar på landsbygden, som nu är i runt tal 270 milj. kr., skulle bli en del av den för 610-milj.-kr.-posten förutsatta ökningen med 40 milj. kr. Det innebär en ökning av anslaget för landsbygdens vägar med i medeltal 18 milj. kr. under femårsperioden eller en successiv årlig ökning med ungefär 9 milj. kr. Detta motsvarar 400.000 kr. för ett

medelstort län. Skulle det användas enbart för förstärkning av tjälsvaga vägar, ger det högst 4 km årligen ökad förstärkt väg. Den siffran kan man jämföra med de uppgifter jag nyss lämnade om tjälskadade vägar.

Att detta medför en nödsituation för trafiken är ställt utom allt tvivel.

Jag tror emellertid att det icke skulle vara alltför svårt att inom ramen för den framlagda knappa kalkylen jämka väsentligt till vägväsendets förmån. Utredningen har själv utgått från att det framlagda förslaget inte är en detaljerad budgetbehandling.

Följer emellertid regeringen utredningens förslag, så kommer vi att få praktiskt taget status quo fram till 1960 vad beträffar vägförbättring. Vad som sker därefter vet varken utredningen eller vi. Det är för landets utveckling till allvarlig skada om vägar och gator inte får tillräckliga resurser att bli det underlag som krävs för ökad ekonomi i fråga om vägtransporterna.

Det är förvånansvärt att den bristande utvecklingen på vägväsendets område inte väcker större opposition ute i landet. Man utgår kanske från att staten utan särskilda påtryckningar skall sköta den serviceuppgift som den åtagit sig och som den tar full betalning för. Jag tror emellertid att oppositionen kommer senast hösten 1957, då de nuvarande flerårsplanerna skall undergå en reguljär omarbetning. Skall de då pressas ned på det sätt som utredningen ger oss anledning att befara, måste det te sig beklämmande för kommunernas och näringslivets män att transportekonomiskt viktiga vägföretag — som de väntat sig utförda under 1950-talet — uppskjutas till 1960-talet.

Vi hoppas att regeringen vid förslaget överarbetning inom Kanslihuset gör den väsentliga jämkning uppåt som faktiskt är nödvändig.

Direktör S. Gerentz: Herr ordförande! Dr Wallander liknade detta betänkande vid en samling matsedlar. Det förefaller mig emellertid inte precis upplagt för någon angenäm huggsexa; snarare kommer väl många att propagera för ökad konsumtion just av deras favoriträtter. Jag skall dock inte upphålla mig vid den saken utan vill bara betona vikten av att svenska folket självt får avgöra, vilka rätter som skall konsumeras.

Jag skulle vilja upphålla mig vid två problem, varav det ena rör investeringarna. Det gäller nu liksom 1950 att öka investeringarna — de flesta är väl överens därom. Av fundamental betydelse vid den avvägning som skall ske mellan olika sektorer, med andra ord vid prioritetsbedömningen, är effektivitetsutvecklingen inom de olika sektorerna. Det är emellertid självklart att det kan finnas samband mellan en kapacitetsökning på ett håll och en effektivisering på ett annat. Utredningen har naturligtvis inte förbisett detta, men i vilken mån den vid prioriteringen beaktat dessa samband är en öppen fråga.

Ett klassiskt exempel på ett sådant intersektorsamband utgör transportväsendets inverkan på hela näringslivets effektivitet och produktivitet. Det är erfarenhetsmässigt klarlagt, att transportarbetets volym när det gäller godstransporter samvarierar med produktionsutvecklingen inom industrien. Det behöver naturligtvis inte betyda att investeringsbehovet i kommunikationsväsendet måste vara lika stort som inom näringslivet i övrigt för att det skall bli ett harmoniskt förhållande mellan produktionsutvecklingen och utvecklingen av transportvolymen. Men när man inte anfört dessa intersektorsamband som något av de huvudkriterier som fått vara förutsättningen för prioritetsbedömningen och när man dessutom enligt betänkandet i rätt hög grad skall koncentrera sig på investeringar som medför en betydande ökning av produktionstillskottet redan på

kort sikt, finns emellertid stor risk för spänningar mellan näringslivets efterfrågan på transporttjänster och utbudet på transportmarknaden. Här är således inte fråga om ett antingen—eller, antingen investeringar i kommunikationsmedel eller i näringslivet i övrigt, utan om ett både—och.

Jämför man förändringen från 1956 till 1960 enligt utredningens lägre utvecklingsalternativ med 1955 års faktiska nivå, kommer man till det resultatet att förändringen för varuproduktionen som helhet utgör ungefär 17 procent och för den egentliga industrien 13 procent, medan samfärdselinvesteringarna skulle öka med mindre än 7 procent. Dessutom bör beaktas, att vi i dag ingalunda har ett jämviktsläge, utan kapaciteten på transportmarknaden är otillräcklig, och inte minst besvärande är vagnsbristen inom statens järnvägar.

Det finns därför kanske anledning att fråga sig, om inte dessa intersektors samband bör beaktas i högre grad under den fortsatta debatten om långtidsprogrammet. Det finns säkert paralleller till detta exempel på flera andra områden.

Ett annat spørsmål som jag i korthet vill beröra gäller den ekonomiska politikens medel. Det är ett område som utredningen själv icke ansett sig böra gå närmare in på, eftersom den varit en expertkommitté som blott haft att redovisa ett material som anger förutsättningarna för den ekonomiska politiken men inte själv tar ställning till de politiska avvägningsfrågorna. Det är emellertid uppenbart att det är svårt att helt förbigå dessa avvägningsfrågor, och utredningen har ju inte heller förmått detta.

I betänkandet har bland annat anförts vissa skäl för en höjning av fordons- och drivmedelsbeskattningen. Huvudsakligen två motiv har redovisats, det ena att de nuvarande skatterna endast skulle täcka en del av kostnaderna för de investeringar som ökningen av antalet fordon kräver, och det andra att samhällets investeringar i t. ex. gator och vägar inte kan ökas i så snabb takt, att trafikapparaten kan ta upp den hastigt växande fordonsparken. Syftet skulle med andra ord vara att direkt begränsa tillväxten, vilket enligt utredningens eget påstående skulle vara till fördel också för bilägarna själva, eftersom trafikapparaten eljest skulle bli överbelastad.

Vad det första argumentet beträffar kan först nämnas, att fordonsägarna förra året i fordons- och drivmedelsskatter erlade 320 miljoner kronor mer än vad som enligt nu gällande principer utnyttjades för sådana ändamål för vilka trafiken har ett kostnadsansvar, som blivit beräknat och av riksdagen fastställt. Det är en princip som aldrig har bestridits, att varje trafikmedel skall bära sina kostnader. Innan några nya beräkningar gjorts som visar att dessa kostnader för en viss trafikgren är större än de för närvarande uppskattas till, är det dock svårt att övertyga om behovet av en ytterligare höjning av just fordons- och bilbeskattningen. Redan nu bidrar ju motorfordonstrafiken i väsentlig mån till samhällets investeringar på andra områden än trafikens. Vid den nya bedömning av kostnadsansvaret som antagligen kommer att göras i ett större trafikpolitiskt sammanhang inom 1953 års trafikutredning bör man också ta hänsyn till att alla investeringar i vägväsendet — såväl nyinvesteringar som reinvesteringar — ju betalas kontant. Det finns strängt taget ingen principiell anledning att betrakta investeringarna inom detta område på annat sätt än investeringarna i andra kommunikationsmedel. Man skulle sålunda med fog kunna överväga att tillämpa en lånefinansiering, vilket sker i många andra länder.

Det får vidare beaktas, att om man ställer upp några speciella hinder för ett visst trafikmedel, medför det felaktiga investeringar på andra håll. Det för-

orsakar med andra ord en snedvridning i uppbyggandet av vår transportapparat, vilket leder till fördyringar och hämmar konkurrenskraften. — Vid den slutliga avvägningen av dessa frågor tror jag det kommer att visa sig att den trafikpolitiska ekvationen är betydligt mer komplicerad än man kanske tror när man läser detta betänkande.

Det andra argumentet som långtidsutredningen i detta sammanhang anför får väl anses vara uttryck för en medveten önskan att styra konsumtionen i en viss riktning. Konsumenten skulle inte längre själv få bestämma, hur han skall använda sina inkomster, utan samhället skulle ingripa och dirigera konsumtionsutvecklingen. Det är i detta fall inte fråga om en allmänt konsumtionsbegränsande åtgärd av det slag som energiskt påyrkats från näringslivets håll på senare tid utan om en begränsning av ett visst konsumtionsområde. Möjligen kan det anföras skäl för sådana drastiska åtgärder när landet befinner sig i en krissituation, men att det fria konsumtionsvalet under mera normala förhållanden skall begränsas på ett ingripande sätt förefaller vara en nyhet för detta land.

Mycket av det som står i långtidsutredningens betänkande — särskilt huvudlinjerna — kommer säkert att tjäna till god upplysning och vägledning för både förvaltning och företag under de närmaste åren. När utredningen ger sig in på sådana här detaljavvägningar och behandlar de ekonomisk-politiska medlen, ställer man sig dock tveksam och undrar om här inte mindre är fråga om att ge information än om att skapa ett tillhygge som kan användas i den ekonomisk-politiska debatten när det passar.

Generaldirektör **R. Sterner**: Herr ordförande, mina damer och herrar! Dr Wallander ställde frågan, vad som kommer att hända med programmet. Kommer statsmakterna att binda sig för det och inrikta sin politik efter programmet? Det är en fråga som jag inte kan besvara. Jag fick emellertid förra gången det intrycket, att man avsåg att inte binda sig, men sedan följdes programmet rätt noga i alla fall. Ätminstone blev det så att många av målsättningarna i det förra programmet ganska hyggligt genomfördes, bättre i varje fall än dr Wallander ville låta framskynta.

Jag tror emellertid inte att vi har kommit så långt i planeringsstadiet att vi kan göra upp en allmän planritning av denna karaktär, sedan utföra den i detalj för olika departement och till sist anmoda riksräkenskapsverket att kontrollera att programmet blir riktigt genomfört. Det är kanske inte meningen, och vi hoppas väl att det heller aldrig skall bli precis så.

Det väsentliga värdet med detta program ligger enligt mitt förmenande i dess publicitetsverkan. Vi får lära oss att två gånger två är fyra, och det behöver vi sannerligen lära oss. Vi är ju så beskaffade, att vi när som helst med överväldigande majoritet skulle vilja anta den tesen, att två gånger två är fem, sex eller sju. Det tar sig uttryck på det sättet, att vi vill ha en stegring av den privata konsumtionen, dels för oss som arbetar och dels för de äldre, vidare en förbättring av barnfamiljernas ställning, flera bostäder, mer skolor och sjukhus, bättre vägar, fler bilar. Vi behöver då en Svennilson som talar om för oss att tillgångarna inte räcker för de stora ökningar, som skulle vara önskvärda på alla dessa och andra poster. Det påpekas i viss mån i nationalbudgeten, men vi behöver också sådana här beräkningar, gärna utförda efter rullande metodik med något längre perspektiv. Publiciteten kring beräkningarna

skall lära både statsmakterna, företagarna och oss enkla konsumenter att inte vänta oss för mycket.

När ett program av denna art framläggs, blir det givetvis en "free for all". Var och en kämpar för sina behov, och vi har redan hört en del av detta, ehuru det i denna förening har skett i mycket städade former. Det kommer att fortsätta på andra håll men då i andra former.

Själv skulle jag också vilja vara med i den debatten, inte för att plötsligt förneka min tes att vi måste hålla oss inom ramen för våra resurser utan därför att var och en vid prioritetsbedömningen måste se till att alla goda argument kommer fram.

För min del vill jag säga — kanske i någon motsättning till de sista talarna — att utredningen har bedömt bilismen vist i den mån den velat uttala något omdöme om bilismen. Bokens titel är dock Balanserad expansion, och man får väl säga om bilismens expansion, även om den måste vara stark under alla förhållanden, att den varit så explosionsartad, att den inte riktigt passar in i idealmodellen av en balanserad expansion. Detta sista uttryck betyder visserligen inte att alla delar skall utvecklas harmoniskt, men utvecklingen inom bilismen har nog gått litet för ryckigt. Detta har vållat många stora svårigheter, eftersom ju bilismen även drar med sig oerhörda investeringsbehov beträffande vägar och allt möjligt annat och som vi här delvis har hört talas om.

Jag tror att alla politiska partier har varit litet för rädda för att hämma bilismens utveckling. Vi har bland de lägsta bilskatterna i Europa, och vi har också den största biltätheten i Europa.

När proportionerna blir så vanställda som de blivit genom att vi inte hinner med andra saker, får vi under lång tid framåt felinvesteringar. Bilarna skall ju vara trafikmedel, men på Stockholms gator är de i första hand trafikhinder. Det är en annan sak på landsbygden. Där föreligger ju också det ytterligare behovet att bryta isoleringen. Om näringslivets behov behöver vi inte övertyga varandra.

Jag kommer därmed in på frågan, om bilismen bär sina samhällsekonomiska kostnader. Har det gjorts någon utredning som visar om så är fallet? Bär bilismen den oerhörda kostnad som ligger i den stadsombyggnad vi tvingas till, till stor del just på grund av bilismen? Bär bilismen de kostnader som trafikföretagen åsamkas därför att fordonen måste köras så långsamt på gatorna till följd av trafikhindren? Det är nog en hel rad sådana poster som inte finns med i alla kalkyler.

Däremot har jag större förståelse när professor Svennilson trycker så hårt på en del andra investeringsbehov, beträffande bostäder och skolor, och jag skulle speciellt vilja tala för en sak som jag haft anledning att se på i samband med ett kommittéarbete, nämligen sjukvården. Där skall jag ge mitt lilla bidrag till denna "free for all". Jag tror att dess behov har underskattats i denna utredning, även om försök har gjorts att förstå dem. Jag har också suttit med i investeringsberedningar som får skära ned investeringskvoten t. o. m. för sjukvården, men nu ser jag saken på ett annat sätt.

Vi har på detta område liksom på så många andra en oerhört kraftig efterfrågestegring, som jag skall illustrera med ett par siffror från ett enda område, nämligen den slutna kroppssjukvården. Antalet intagna per år i slutna kroppssjukvård ökade från 1920 till 1930 med över 40 procent, på 1930-talet med 50 procent och på 1940-talet med 56 procent. Antalet platser ökade i långsamare takt, och procenttalen för den ökningen var dessutom fallande.

Förklaringen är att platserna har blivit bättre utnyttjade, och denna förbättring var särskilt markant på 1940-talet, främst till följd av införandet av antibiotica och vissa andra nya behandlingsmetoder, som slog igenom på 1940-talet. Omkring 1950 inträffade en förändring i utvecklingen i det att intagningen av patienter i slutenvård på kroppssjukhus ökade i en takt som bara var ungefär fjärdedelen så hög som på 1940-talet, och platsantalet ökade ungefär lika mycket. Den sänkning i medelvårdtiden som tidigare ägt rum har helt stoppat på grund av att man tagit ut de fördelar som låg i de nya behandlingsmetoderna.

Det beror på en teknisk tillfällighet inom sjukvården att det trots att investeringsutrymmet under hela 1940-talet varit så begränsat inte har blivit mera skrik än det blivit, men nu är verkningarna av denna tillfällighet slut, och hädanefter får vi en ackumulering av behovet vilken kommer att väcka reaktion. Jag tror att byggnadsregleringen till sist måste ge vika för kraven på denna punkt.

Nu är ändå att märka att kroppssjukvården ju inte är det mest eftersatta området. Förhållandena inom den psykiatriska vården är ju en av de större skandalerna i folkhemmet, och det är alldeles tydligt att investeringar där och naturligtvis anskaffande av fler läkare o. s. v. kan innebära en oerhört värdefull produktiv insats. Risken för dem som nu föds och kommer att leva till 70-årsåldern att någon gång i livet hamna på sinnessjukhus är, under förutsättning att intagningsfrekvensen förblir densamma som nu, 8 procent, och därtill kommer de fall som behöver olika slag av lättare vård. Det är uppenbart att det skulle betyda ganska mycket för arbetslivet om vi kunde sätta in större resurser på sådana områden.

Professor Svennilson berörde denna fråga i sitt föredrag då han sade, att landstingen borde begränsa ökningen av den slutna vården genom att ställa större resurser inom den öppna vården till förfogande. Jag tror nog att landstingen i och för sig gärna skulle vilja göra detta. Anledningen till att det inte sker i större utsträckning är dels att detta är en förhandlingsfråga, där inte bara landstingen och vi konsumenter är involverade, utan även andra parter som det kan vara svårt att komma till rätta med, och dels att vi har ett orimligt lågt läkarantal i Sverige — det lägsta i alla utvecklade länder bortsett från Finland.

Jag skall inte orda mer om dessa saker utan vill bara understryka att här finns mycket stora investeringsbehov. Det innebär inte att jag förnekar nödvändigheten av att man totalt sett håller sig inom den ram som produktivitet-utvecklingen anger.

De som läser professor Svennilsons och hans kollegers framställning får lätt den föreställningen, att detta är en puritansk budget, och man kommer att säga att vi inte förblir så puritanska utan kommer att öka vår konsumtion, skaffa oss fler bilar o. s. v. Det är lätt att vara vis på det sättet, men är man det, har man kanske ändå förbisett själva sens moralen, som är att vi riskerar att behålla det elände vi har i form av brist på skolor, bostäder, sjukhus och andra sjukvårdsinrättningar samt bristande möjligheter till investeringar i näringslivet, om vi inte offerar mer för de viktiga behov, som här berörts.

Docent **E. Dahmén**: Jag kanske får anknyta till vad generaldirektör Sterner sade och försöka sätta in hans synpunkter i ett större sammanhang.

Utredningen har på ett förtjänstfullt sätt riktat strålkastarljuset på ett väsentligt problem i det svenska samhället i dag, nämligen problemet att begränsa den starka stegringen av konsumtionsefterfrågan. Tyvärr har väl strålkastarljuset, även om det varit rätt inriktat, bländats av till halvljus, och det är kanske ursäktligt, eftersom utredningen inte sett som sin uppgift att gå in på ekonomisk-politiska problem i större utsträckning. När utredningen ändå gör det i någon mån, vill jag emellertid ta upp en punkt i det sammanhanget, nämligen vad utredningen kallar sociala inkomsttransfereringar, alltså sådana saker som barnbidrag, sjukpenning, generella hyressubventioner och generella, icke behovsprövade folkpensioner.

Dessa transfereringar är såvitt jag förstår starkt konsumtionsstimulerande, mycket mer än folk i allmänhet har klart för sig. Jag menar, att det skulle ha behövts att strålkastarljuset i full utsträckning hade riktats på dessa transfereringar. De verkar konsumtionsstimulerande direkt genom utgifternas storlek. De icke behovsprövade socialutgifterna uppgår i dag till ca 2,5 miljarder kr., d. v. s. 25 procent av statens driftsbudget. Vidare begränsas sparandet åtminstone till någon del av de skatter, som tas in för finansiering av dessa utgifter.

Eftersom denna socialpolitik — som jag egentligen inte vill kalla socialpolitik — är starkt konsumtionsstimulerande, är den ekonomiskt-politiskt irrationell, om man bedömer frågan med hänsyn till det mål för politiken som vi alla är ense om och som utredningen starkt har markerat, nämligen expansion genom investeringar utan inflation.

Vad är det som gjort att man hittills trots detta har fortsatt den irrationella politiken? Naturligtvis är det politikernas kamp om rösterna. Emellertid måste man väl som ekonom ställa sig tveksam till huruvida det verkligen skall behöva vara på det sättet. Eftersom alla partier är med om dessa "politiska gåvor" till väljarna, kan väl inget särskilt parti tjäna så mycket på dem. Jag undrar därför om det inte finns förutsättningar för en överenskommelse om att man skall sluta upp att dela ut dem.

Om man kan med hänsyn till målet för den ekonomiska politiken konstatera detta helt objektivt, utan att engagera sig, kan man sedan engagera sig så mycket mera för en subjektiv värdering, som jag tror de flesta vill ansluta sig till, om de tänker igenom vad saken innebär. Man kan fråga sig, om det är rimligt att transferera en massa pengar till personer, som strängt taget inte lider någon nöd, i synnerhet när det innebär, att vi inte har råd att driva vad jag vill kalla en socialpolitik i egentlig mening, d. v. s. hjälpa där hjälp verkligen behövs. De områdena är sannerligen inte så få som folk kanske tror. Det finns fortfarande stora kategorier i detta land som lider verklig nöd. Generaldirektör Sterner antydde i någon mån detta, och det kunde säkert räknas upp många fler sådana områden.

Vi kan jämföra användningen av t. ex. barnbidragspengarna — man kan få en uppfattning om den saken om man går i stadens affärer så här före jul — med de förskräckande missförhållanden, som i varje fall de socialt arbetande kan se inom t. ex. alkoholistvården, kroppssjukvården, sinnessjukvården, åldersvården, fångvården o. s. v. Skulle inte en sådan jämförelse verkligen uppröra alla?

Nu är det ju inte bara upprörande, utan också dumt. Dessa politiska gåvor till folk, som egentligen inte behöver dem, är konsumtionsstimulerande och såsom generaldirektör Sterner snuddade vid skulle en verklig socialpolitik —

i motsats till vad jag skulle vilja kalla den asociala politiken — innebära en produktionsstimulans genom att återföra hundratusentals människor till en fullvärdig produktionsinsats. En sådan socialpolitik skulle vara mindre statsfinansiellt betungande än de politiska gåvorna är. Man kan tänka sig vad bara en ringa del av dessa 2,5 miljarder skulle kunna åstadkomma, om pengarna sattes in på de verkligt sjuka punkterna i samhällskroppen.

Min konklusion är denna: Låt oss gå in för en verklig socialpolitik, som är värdig en välfärdsstat! Vi bör göra det dels av ekonomiska skäl med sikte på det mål för politiken, som utredningen har satt upp och som alla är ense om, nämligen expansion utan inflation, dels också av humanitära skäl.

Professor **I. Svennilson**: Doktor Wallander ställde frågan, på vad sätt statsmakterna skall ta hänsyn till långtidsutredningens betänkande vid handhavandet av den ekonomiska politiken. Ja, vi har inte gjort oss några illusioner om att detta betänkande skall behandlas på något mera ceremoniöst sätt. Själva uppläggningsen, att vi inte lagt fram ett bestämt program utan gjort upp en matsedel, såsom dr Wallander sade, utesluter redan tanken att riksdagen skulle anta eller avvisa utredningens resultat. Vi har sett vår uppgift mera anspråkslöst och endast försökt ge en bakgrund för aktuella beslut. Dessutom tror vi inte att verkningarna av programmet skall bli så långlivade; vi räknar inte med att det skall bli utgångspunkt för någon fast plan för statsmakterna under en längre följd av år. Vi har den mera anspråkslösa förhoppningen, att det skall kunna påverka statsmakternas handlande i år och kanske nästa år.

Såsom jag förutspådde har flera talare här stått upp för att demonstrera att min uppfattning var riktig, att den ökning av investeringarna som vi har räknat med kommer att anses alltför liten. Någon av talarna antydde visserligen att investeringarna på hans område borde kunna ökas på andras bekostnad, men han talade inte om var pengarna skulle tas. Var vill t. ex. generaldirektör Hjort ta pengarna till en ökning av väginvesteringarna med ytterligare 100 miljoner om året? Skall vi ta dem från sjukhusinvesteringarna, som enligt programmet skall öka med 30 miljoner, och alltså låta dem skäras ned med 70 miljoner? Skall vi ta dem från industriens investeringar, som har beräknats öka med 300 miljoner, eller skall vi skära ned ökningen av investeringarna i kraftverken från 130 till 30 miljoner?

Ja, dessa frågor är svåra att besvara och de visar, att det inte är av oginhet eller brist på intresse för de enskilda områdena som vi i våra exempel har gjort nedskärningar, utan det beror helt enkelt på att allt inte får plats inom den ram vi har räknat med.

Vad speciellt gäller bilismen har vi framhållit att denna utgör ett av de stora samhällsproblemen, och det tror jag vi alla kan vara ense om. Vi tycks därvidlag befinna oss på en punkt i utvecklingen som ungefär motsvarar 1920-talet i Amerika, då bilismen bar upp den väldiga högkonjunkturen i det amerikanska näringslivet. Nu har vi så mycket att klara här i landet på andra områden, såsom byggandet av bostäder och skolor. Kunde vi koncentrera alla resurser på bilismen, skulle den kunna genomgå en lika snabb utveckling som i Amerika. Vi har beräknat att alla investeringar som har med bilismen att göra, bortsett från personbilarna, uppgår till 40 miljarder kronor under ett par årtionden enligt de planer som lagts fram från olika håll. Däri ingår investeringar i "nyttobilar", vägar, bilfabriker, service- och reparationsanläggningar, ombyggnad av tätorterna och inte minst anordnandet av parkeringsutrymmen, som är en oerhört dyrbar sak. Denna siffra anger bara storleks-

ordningen, men det säger sig självt att det är en kolossalt stor kropp som skall trängas in i vår ansträngda ekonomi, och jag tror vi kan vara ense om att det vore lyckligt om bilismens utveckling kunde dämpas något, åtminstone under de närmaste fem åren. Det vore lyckligt för hela samhället och givetvis även för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Det kan hända att vi får en dämpning på den punkten utan att göra så mycket direkt åt saken, om vi nämligen för en politik som håller konsumtionen tillbaka, och om vi bygger bostäder i större utsträckning än tidigare. Trots vad dr Wallander sade tror jag att här råder ett substitutionsförhållande. Jag är rädd för att hans jämförelse mellan bilägare och icke-bilägare i samma inkomstkikt är något missvisande, eftersom bilisterna kanske i större utsträckning finns bland de grupper av inkomstagare som kommer lindrigare undan vid sina inkomstdeklarationer. Felkällan är svår att bedöma, men den finns nog där. Jag tror att varje gallupundersökning skulle klargöra, att vi har att göra med två alternativ: unga människor köper bil därför att de inte kan få en bättre bostad — bland andra sekreteraren i vår långtidsutredning.

Frågan, hur långt vi bör sträcka oss med väginvesteringarna, har här kanske inte blivit rätt ställd. Jag vill erinra om att investeringarna på detta område uppgår till en halv miljard kronor om året, och att vi räknar med att kunna öka dem något ytterligare. Det betyder minst 2½ miljarder kronor till vägbyggnader under en femårsperiod, och det är ju inte så föraktligt; det bör kunna möjliggöra inte så obetydliga framsteg. Vidare har vi påpekat, att om man tills vidare måste hålla investeringarna nere, bör man inrikta sig på att vidga flaskhalsarna i trafiken i högre grad, än man för närvarande gör.

Detta är ett stort ämne, och jag skall inte förlänga debatten alltför mycket med att uppehålla mig vid det. Naturligtvis är väginvesteringarna produktiva. De ökar produktiviteten inom andra näringsgrenar, men det är inte alldeles givet att förhållandet mellan den produktivitetens ökning de skapar och den kostnad de drar är lika högt som för investeringar på andra håll. När man bygger nya vägar, möjliggör man för den tyngre trafiken att komma fram, d. v. s. den egentliga nyttotrafiken, men samtidigt och framför allt måste man vidga vägarnas kapacitet för den enorma ökningen av antalet personbilar. Det betyder att investeringskostnaden blir mycket stor i förhållande till den produktivitetens ökning som uppnås för näringslivet. Därtill kommer att denna investeringskostnad blir särskilt hög på grund av våra långa avstånd. — Jag vill alltså inte förneka att väginvesteringarna är produktiva, men jag vill påpeka att detta är ett område där man vinner framstegen endast med uppoffring av förhållandevis mycket stora belopp.

Beträffande sjukhusen skall jag inte tillägga mycket. Jag vet att generaldirektör Sterner delar vår uppfattning, att man bör förskjuta verksamheten mot den öppna vården. Han har själv berättat för mig om bristen på samordning ute i landet mellan sjukhus, som styrs av landstingen, och provinsialläkarna, som sorterar under staten. Innan det samordningsproblemet är löst finns det risk för stora felinvesteringar. Jag kan också nämna att jag hört en klok landstingsdirektör — från Örebro län — förklara att han var tacksam, att han vid ett tillfälle inte fick så omfattande byggnadstillstånd som han hade önskat. På detta sätt fick han nämligen tid att räkna ut inte bara investeringskostnaderna utan också driftkostnaderna, och det visade sig att dessa senare blev så höga, att landstinget inte hade råd att betala dem. Sådana erfarenheter har lett oss till att tro, att här finns utrymme för en betydande ekonomisering.

Till slut vill jag beröra docent Dahmén's patetiska anförande. Jag tror att vi i ett avseende i hög grad uppskattade vad han sade, och den synpunkt han därvidlag framförde har delvis legat bakom vissa av våra slutsatser. Han pekade på de förbisedda minoritetsgrupperna, som försummas av socialpolitiken. Vi har emellertid i stor utsträckning tagit hänsyn till sådana gruppers behov. Det gäller människor som inte har någon bostad, ungdomar som är begåvade men inte får plats i en skola, människor som behöver psykiatrisk behandling — alla dessa måste få sina behov tillgodosedda på ett bättre sätt. Vi får slutligen ta hänsyn till ytterligare en minoritetsgrupp, nämligen de som förlorar på inflationen. Jag tror att de flesta förmögenhetsägare och i varje fall de som har det största inflytandet vinner på inflationen, medan de småsparare som svarar för penningförmögenheterna förlorar på inflationen. Jag är anhängare av docent Dahmén's uppfattning, att vi bör slå vakt om minoritetsgruppernas intressen, även om jag väl inte helt kan dela hans syn på barnbidragen. Jag tyckte att han på den punkten förbisåg vissa socialpolitiska sammanhang.

Civilingenjör **O. Sundén**: Jag skulle som hastigast vilja beröra en tes i betänkandet, nämligen att vi nu bör koncentrera investeringarna till de områden, där produktionen kan tillväxa snabbt. Detta är naturligtvis riktigt i ett nödläge, men jag hyser såsom teknisk utvecklingsman inom industrien en viss skepsis mot en sådan politik. Den har i många företag drivits mycket långt i våra dagar, när det är svårt att få byggnadstillstånd och annat. Man har investerat i småposter där man trott att det varit vinster att hämta, och man har på det sättet plottrat bort det disponibla investeringskapitalet år efter år. Summan har kanske inte tett sig så dryg per år räknat, men efter fem eller tio år har man kunnat konstatera, att det hade varit bättre att man låtit bli dessa plotteri-investeringar och i stället använt pengarna till en större samlad insats, som givit en större produktionsökning än de många småinvesteringarna.

För att taga ett exempel från ett annat område: Om vi nu håller på för länge med att söka vidga flaskhalsarna på våra vägar, kanske vi lägger ner kapital på anläggningar, som vi snart tvingas överge, därför att vägsträckningarna till följd av den snabbt växande trafiken helt måste ändras. Jag skulle vilja fråga om långtidsutredningen har undersökt, huruvida inte de investeringar, som återstår till nästa femårsperiod 1960—65 blir ännu besvärligare om vi arbetar på detta sätt under den nu närmaste femårsperioden. Av vad jag läst i Svenska Dagbladet förefaller det som om betänkandet inte räknade med att de billiga investeringsfrukter, vi nu skall plocka under fem år, kommer att göra nästa femårsperiods investeringsavvägningar ännu svårare. Hur har man i utredningen sett på denna fråga?

Sedan skulle jag vilja något beröra den mycket intressanta frågan om den konstanta konsumtionen. Den är enligt min mening kanske ännu intressantare än professor Svennilson framställde den. Om vi använder den merproduktion, som vi får till ytterligare produktiva investeringar, erhåller vi en exponentiellt stigande utvecklingsfaktor i stället för en konstant faktor på 3—4 procent, som vi nu vanligen räknar med. Håller vi på i tio år på detta sätt, blir framstegstakten betydligt större än man i utredningen kanske har räknat med.

Det är emellertid en svårighet med ett sådant program, nämligen att industrien så att säga inte kan investera för att skapa fram konsumtionsvaror annat än för att fylla ut det gap som finns, eftersom ju konsumenterna måste vägra att öka sina köp av konsumtionsvaror. Industrien måste därför bygga ut

sin produktion av investeringsutrustning. Vi får på så sätt en produktion som liknar den ryska, där produktionens tillväxt koncentreras på den tunga industrien.

Fil. dr **J. Wallander**: Herr ordförande! Generaldirektör Sterner ryggade tillbaka inför den fruktansvärda planhushållningsiver som präglade mitt anförande, och jag hade en känsla av att även professor Svenilson uppfattade anförandet på samma sätt. Det försatte mig i en något ovan situation; det var inte min avsikt att det jag sade skulle uppfattas på detta sätt.

Vad jag avsåg att säga var någonting mycket enklare. Jag utgick från att regeringens politik inte förs enbart så att säga från dag till dag för att möta de svårigheter som dyker upp just för tillfället, utan att man har en målsättning på något längre sikt. Behovet av en sådan understryks ju av att de åtgärder som vidtas får verkningar på mycket lång sikt — det är inte bara fråga om arbetstidsförkortning och dylikt, utan även t. ex. om företagsbeskattningen. Denna målsättning plus den prognos som man gör över den ekonomiska utvecklingen kan sedan konkretiseras i ett visst utvecklingsalternativ för investeringar, konsumtion etc. För varje år får man sedan konstatera, vilka poster som har utvecklats på ett annat sätt än man tänkt sig och diskutera denna diskrepans mellan målsättning och faktisk utveckling för att avgöra, huruvida det finns anledning att antingen ändra målsättningen eller den politik som man fört.

Jag anser det vara ett renlighetskrav att det skall finnas möjligheter att föra en sådan diskussion. För närvarande är det svårt att göra det. Jag föreställer mig att det kan vara obehagligt för en regering att på detta sätt fixera målsättningen, eftersom det ger oppositionen en väsentlig fördel i jämförelse med det nuvarande tillståndet. Jag kan emellertid inte se att det innebär något slag av planhushållning att man fixerar konsekvenserna av sina åtgärder på detta sätt. Det förefaller mig också naturligt att söka göra en sådan fixering i anslutning till långtidsprogrammet.

Professor Svenilson antydde fint att bilägarna möjligen vore ett urval av falskdeklaranter. Det är en hypotes som vi inom institutet omfattat med stor förkärlek, eftersom den skulle förklara en mängd av de egendomliga resultat som utredningen har gett. Tyvärr har det visat sig svårt att hålla fast vid denna vackra tanke. Även om man har den grundhypotesen, att alla människor deklarerar falskt som har möjlighet att göra det, bör det finnas vissa grupper vilkas möjligheter är starkt begränsade — exempelvis löntagare som bor i städer och inte har några naturainkomster. Även om de har en mycket stark önskan att falskdeklarera, bör det vara svårt för dem att göra det, såvitt vi kunnat finna genom introspektion och på annat sätt. Det visar sig emellertid att man även inom denna grupp träffar på precis samma fenomen som i materialet i dess helhet; de bor också bättre än sina icke bilägande motsvarigheter. Detta gör att vi med sorg i hjärtat har börjat tvivla på hypotesen om falskdeklarationens betydelse.

Ordföranden: Det återstår för mig bara att tacka inledaren och de övriga som yttrat sig i diskussionen samt förklara sammanträdet avslutat.