

DEN ekonomiska SIDAN

Skobekymmer

På sina håll har man enligt uppgift blivit lite bekymrad å nationalekonomernas vägnar. Vad ska dessa herrar egentligen syssla med, frågar man sej, »nu när konjunktursvängningarna försvunnit». Bortsett från att konjunkturvåxlingarna antagligen kommer att hålla svälten borta från mången nationalekonoms dörr under långa tider framåt, återstår naturligtvis åtskilliga uppgifter för den arbetsvillige ekonomen.

Han kan t.ex. försöka lista ut varför vissa svenska branscher trots den nuvarande högkonjunkturen inte befinner sej i bästa form. Ta t.ex. skoindustrin. Där är läget enligt samstämmiga uppgifter uselt. Varför? Gösta Ehrnberg har med en artikel i Lädertidningen väckt en diskussion som nu förts vidare i Affärsvärlden, där det sägs att skoindustrins *grundläggande problem ges i ett nötskal* av »följande märkliga jämförelsesiffror». Medan den totala industriproduktionen 1953 låg på en indexsiffra av 203 (1935 = 100) och textil- och sömnadsindustrin på 180, nådde skoindustrin endast upp till 111.

Detta sätt att resonera är lika vanligt som ointressant. Som exempel på skoindustrins problem är det tämligen innehållslöst. Det behöver i och för sej inte vara ett problem att produktionen i en bransch stigit mindre än genomsnittligt. I en industri som utvecklats långsammare än andra kan anställda, företagsledare och aktieägare mycket väl vara mätta och belåtna.

Däremot är det ett allvarligt problem om kapaciteten under tiden stigit i takt med den genomsnittliga i hela industrin, så att branschen skulle kunna tillfredsställa en betydligt större efterfrågan än den faktiskt existerande. Skaffar man fram uppgifter som visar att det skett, då har man det grundläggande problemet i ett nötskal: branschen är »överdimensionerad». Efterfrågans storlek är alltså det centrala problemet.

Det är inte lätt att yttra sej om hur stor efterfrågan



är, men enligt en del visserligen osäkra siffror konsumerade svenska folket 1951 1,6 par läderskor per individ mot 1,4 par 1937. Det förbryllande i sammanhanget är dels att konsumtionen stigit så lite och dels att den är så låg jämfört med andra länder. I början på femti-

talet konsumerades som sagt 1,6 par läderskor i Sverige mot 2,4 i England och 3,2 i USA. Vad är anledningen? Är de svenska skornas kvalitet högre? Halvsular vi mer? Går vi mindre?

Tydligt är i varje fall att skokonsumtionen ökat endast obetydligt, om den överhuvud taget ökat. I vissa kommentarer påstås det att industrins kapacitet ökat ganska kraftigt trots stagnationen i konsumtionen.

Om det har skett finns det nåå olika vägar att lösa

problemet. Man kan försöka skära ner kapaciteten radikalt eller också försöka öka efterfrågan. Sen har man väl också möjligheten att med statsmakternas hjälp skapa en motsvarighet till jordbrukskalkylen, en skokalkyl. Det ska bli intressant att se om nåå fastnar för det sista alternativet.

Kapitalistisk elefantiasis

Liberalen Adam Smith och socialisten Karl Marx var på sin tid riktigt pigga och välinformerade skribenter, väl värda att referera till om man ville försvara respektive



angripa det kapitalistiska systemet. Men i våra dar duger det inte att stödjå sej på dessa herrar, säjer den amerikanske juristen Adolf A. Berle i en mycket stimulerande om ån delvis alltför pratig bok. (*The 20th century capitalist revolution*, New York 1954, \$ 3.—. Det år samme Berle som tillsammans med Means skrev standardverket *The modern corporation and private*

property.) Det saknas noggranna studier av den moderna storföretagsamheten och dess sätt att arbeta, anser Berle. Det år anledningen till att förlegade tankegångar kan förekomma i vad som skulle kunna vara en trevlig och upplysande debatt.

Först nåå siffror: Det beråknas att 135 företag åger 45 procent av USA:s industriella tillgångar. Maktkoncentrationen illustreras vidare av den dominerande ställning som »the concentrates», d.v.s. de två-tre-fyra stora bolagen i en bransch, intar. Dessa »concentrates» leder mer ån hälften av hela amerikanska industrin. Utvecklingen i den amerikanska ekonomin blir enligt Berle till mycket stor del beroende på vad ett relativt litet antal bolagsbjåssar företar sej.

Det finns naturligtvis en del inskrånkningar i de stora företagens maktställning. Men vilka? Enligt en gammal liberal tanke skulle investerarna på kapitalmarknaden kunna påverka och kontrollera företagens handlande. Men dagens amerikanska bolag klarar sej till stor del utan kapitalmarknadens hjälp. Mellan 1946 och 1953 investerades drygt 150 miljarder dollar i industrin. Härav täcktes 100 genom självfinansiering, 25 av bankkrediter, 18 genom obligationsemissioner och 9 miljarder genom aktieemissioner. Bara i det sista fallet skulle det vara fråga om ett marknadsinflytande, tycker Berle. Han bortser då från att banker och försåkringsbolag genom att lämna kredit och köpa obligationer naturligtvis utövar en kontrollerande funktion; de engagerar sej inte i första bästa företag.

Men det viktigaste som hänt med storföretagen enligt Berle år att de blivit halvpolitiska institutioner. För att riktigt hamra in den tesen hos läsaren byter Berle ut hittills fullt användbara ord som kundkrets, leverantörer

etc. mot uttryck med politisk klang, t.ex. valmanskår. I sina mindre skojfriska ögonblick gör dock Berle en del intressanta påpekanden.

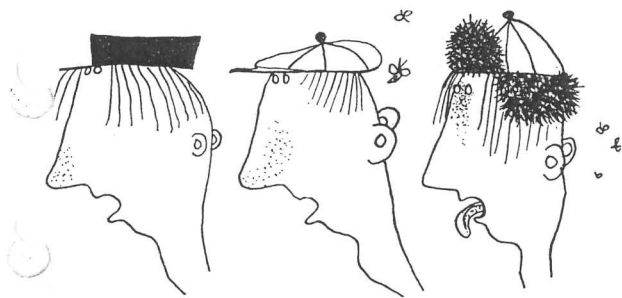
Han konstaterar bl.a. att storföretaget kan ha makt över produktion, sysselsättning och levnadsstandard i hela distrikt. Det ganska väl tilltagna sociala samvete som företagen utvecklat hindrar dem från att missbruka sin makt, t.ex. över anställningsvillkor, på ett stötande sätt. Men makten är så stor och en så viktig faktor i samhällsutvecklingen att dess gränser bör definieras klart. Inom dessa gränser måste makten utövas enligt bestämda regler. »Samvetet» är inte en tillräcklig ersättning för en fastställd laglig procedur.

Berle väntar sej att företagen själva ska ta ledningen och skapa ett regelsystem, lagliga procedurer, efter vilka diverse frågor ska handläggas. Och när företagen uppställer dylika lagar då har de börjat fylla en politisk funktion. Det är det som Berle kallar tjugonde århundradets kapitalistiska revolution. Det är den vi ska diskutera, manar han oss. Och om dessa saker vet de intet, Smith och Marx.

Som exempel på att denna »revolution» redan är på väg nämner han att jätteföretaget General Motors — 600 000 anställda — infört ett slags rättegångsprocedur för återförsäljare som fått sina kontrakt annullerade. Företaget har inrättat ett »administrative board of review» och för detta board kan återförsäljaren påpeka att han känner sej orättvist behandlad, och om han kan visa det vid en »hearing» återtas annulleringen.

Rysk forskaroffensiv

Vidgad högre utbildning och begåvningsreserv är inte ord som tilltalade Frans G. Bengtsson. I en glittrande essä för några år sen förklarade han att träskallarna är i ojämförlig majoritet i »befolkningens orörda bottenskikt» och att det är tämligen meningslöst att »de imbecilla» slår



Den ojämförliga majoriteten

sej på läs- och skrivkonst. En pessimistisk syn utvecklas också av nära svenska företagare som intervjuats av OEEC och då förklarat att de inte är särskilt imponerade av begåvningsreservens storlek. OEEC däremot förefaller ha upptäckt tydliga spår av begåvning på åtskilliga håll ute i bygderna i olika västerländska länder och anser följaktligen att man ganska galant skulle kunna producera betydligt mer folk med hög utbildning.

Och det behövs som bekant: bristen på välutbildade personer, forskare och andra, är akut i västerlandet och inte minst i Sverige. Samtidigt satsar man relativt lite pengar på forskning och högre undervisning; våra forskare hålls magra och tvingas ofta blanda bark i brödet.

Men det finns ett land som verkligen satt sprätt på sär-

skilt den högre tekniska utbildningen och forskningen: Sovjet. Enligt en undersökning, som New York Times utfört, utexaminerades 1950 50 000 högskoleingenjörer i USA mot 20 000 1954. Motsvarande ryska siffra har stigit från 28 000 till 54 000. Den ryska ökningen har skrämmt amerikanarna ordentligt. USA har omkring 500 000 ingenjörer mot 400 000 i Sovjet, men om den ryska expansion — som naturligtvis är inordnad under en detaljerad statlig plan — inte stannar av fruktar man att Sovjet ganska snart kommer att gå om USA. Sovjet har nu 175 tekniska skolor på universitetsplanet med 300 000 studenter eller dubbelt så många som i USA. Ryssarna går också med stor energi in för den lägre ingenjörsutbildningen. Vid ryska tekniska skolor av gymnasiekaraktär finns f.n. 1 600 000 elever mot 50 000 i USA!

Även Kina spottar ut ingenjörer i mängd, tydligen också enligt ett noggrant uppgjort program, som på ett eller annat sätt lär vara sammanlänkat med det ryska. Programmet tycks f.ö. omfatta också satellitstaterna.

Den ideologiska aspekten i ingenjörsutbildningen är inte bortglömd. En författare i sovjetencyklopedin utlåter sej som följer när han kommer in på denna utbildnings målsättningar: Avsikten är att »utbilda högt kvalificerade, politiskt tränade tekniker med omfattande allmänbildning och kulturell orientering, helhjärtade anhängare av fosterlandet och av Lenins och Stalins åsikter, fullt kapabla att utnyttja den avancerade naturvetenskapens och teknologins senaste landvinningar och att sammansmälta vetenskaplig teori med det praktiska arbetet att skapa ett kommunistiskt samhälle.»

Ur olika synvinklar

Köps det mycket bilar i Sverige? Personbilarna har åren 1950—1954 ökat med 300 000 till 500 000. Är denna expansion anmärkningsvärd? Det beror till stor del på hur man framställer saken. Konjunkturinstitutet säger i sin höstrapport att kostnaderna för inköp och underhåll av bilar är den post i konsumtionen som stigit mest under senare år och att »den samhällsekonomiska betydelsen av den ökade bilismen kan belysas av att utgifterna för samtliga personbilar (nyinköp + drift- och underhållskostnader) under 1954 beräknas uppgå till ca 2,2 miljarder kronor. Som jämförelse kan nämnas att nybyggnad och underhåll av bostäder under 1954 uppskattas till ett totalt värde av 2,8 miljarder.»

Det blir man imponerad av: lika mycket bilar som bostäder! Man bör emellertid hålla i minnet att här bl.a. alla företagsbilar räknats in i posten personbilar medan industri- och kontorsbyggnader inte ingår i byggnads-posten.

Läggs saken upp på annat sätt blir också perspektivet ett annat. Karl-Olov Samuelsson från Industriens Utredningsinstitut konstaterade i ett föredrag inför automobilhandlarna att konsumenterna 1953 inte la ner mer pengar på nyinköp av bilar än på skoinköp. Och hans chef, Jan Wallander, sa i ett föredrag i Gävle:

Folk säger ofta att den svenska bilismens expansion är anmärkningsvärd. Men är inte det anmärkningsvärda snarare att vi har så få bilar? Först nu har vi nämligen lika många bilar per hundra invånare som USA hade redan 1919.

DN 20. 1. 55, 30. 3. 55, 8. 5. 55.
Johan...
Product Engineering