

# Forskningsverksamheten vid Industriens Utredningsinstitut

AV POL. MAG. GÖRAN ÅHRJÖ

Industriens Utredningsinstitut har som bekant till sin viktigaste arbetsuppgift att bedriva vetenskaplig forskning rörande ekonomiska och sociala problem med särskild hänsyn till sådana frågor som kan vara av speciellt intresse för industrin. Den forskningsverksamhet som för närvarande pågår vid institutet kan sägas vara koncentrerad till tre huvudområden av det svenska samhället: det industriella framåtskridandet, den framtida marknaden och arbetsmarknadsproblem. Den följande översikten visar, vilka uppgifter som nu är under arbete.

## Det industriella framåtskridandet

En stor del av institutets forskningsprogram har sedan många år upptagits av undersökningar rörande det industriella framåtskridandet. För närvarande pågår och planeras närmare ett tiotal projekt.

En undersökning som föreligger klar i ett första utkast är utredningen om *industrins kapitalförsörjning*. Syftet har varit att närmare studera de problem som sammanhänger med industrins försörjning med kapital för investeringar i byggnader och maskiner under senare år. Vidare behandlas de mera speciella finansieringsproblem, som näringslivet och då särskilt industrin kan komma att möta i framtiden. Att här gå in på de resultat som utredaren, professor Erik Dahmén, kommit till skulle dock föra för långt.

I det närmaste färdig är också en handbok i *produktivitetmätning*. Den behandlar efter en inledande mera allmän del, som omfattar en analys av själva produktivetsbegreppet och den samhällsekonomiska aspekten på produktiviteten, pro-

blem och metoder vid produktivetsmätning inom ett företag. Vad man därvid sökt få är ett mått som mäter företagets tekniska effektivitet. Härigenom bör man nämligen också få en anvisning om var i produktionsprocessen produktivitetshöjande åtgärder bör sättas in. Arbetet med handboken står under ledning av fil. dr Erik Ruist.

*Skogen och skogsnäringens betydelse* för den svenska samhällsekonomi har varit ett problem, som tidigare vid flera tillfällen varit föremål för institutets forskningsintresse. För närvarande pågår en specialundersökning om skogsbrukets transporter. Denna, som utförs på uppdrag av den s. k. Skogsbrukets transportutredning, har som uppgift att söka beräkna den förväntade kostnadsutvecklingen för de hjälpmedel och produktiva resurser, som ingår i skogsbrukets transportverksamhet. Om möjligt skall också de framtida kostnaderna för olika transportalternativ jämföras.

Bland övriga forskningsprojekt rörande det industriella framåtskridandet kan nämnas undersökningen om *den offentliga sektorns expansion och input-output studien*. Syftet med den förra är att söka ge en statistisk redovisning för den expansion av den offentliga verksamheten som skett under de senaste decennierna samt att närmare se, var denna expansion varit särskilt framträdande. Input-output studien, som schematiskt består i att man delar upp samhället i olika sektorer och studerar relationerna mellan dessa olika sektorer (jfr sid. 229) sker i samarbete med Konjunkturinstitutet.

Jordbrukets Utredningsinstitut, Kommerskollegium och Stockholms högskola samt finansieras genom anslag från Fordstiftelsen. I anslutning härtill håller institutet på att utarbeta en speciell input-output tabell för den svenska verkstadsindustrin.

*Verkstadsindustrin* är för övrigt ett område, där ett flertal projekt nyligen påbörjats eller planeras. En undersökning om verkstadsindustrins struktur kan beräknas vara klar i slutet av innevarande år liksom den för Verkstadsföreningens räkning påbörjade undersökningen om lönsamheten av ökad skiftsgång inom verkstadsindustrin. Dessutom planeras en studie av investeringsbeteendet inom verkstadsindustrin.

#### **Den framtida marknaden**

Om den framtida marknaden har redan en undersökning slutförts och publicerats i år, nämligen »Den textila konsumtionen» (se sid 235). En annan, studie i bilismens ekonomi, är klar för publicering i början av hösten liksom en mindre undersökning om svensk oljehandel.

Ett starkt dynamiskt inslag i konsumtionsutvecklingen under senare tid har varit bilismens kraftiga expansion. Genom undersökningen *Studier i bilismens ekonomi* har institutet sökt klarlägga det förlopp som legat bakom denna expansion. En av de centrala frågor, som man därvid sökt ett svar på, har varit hur det kommer sig att folk blir bilägare.

Tendensen att skaffa sig bil, bilbenägenheten, har visat sig variera mycket starkt mellan olika samhällsgrupper. Särskilt gäller det härvid skillnaden mellan företagare och anställda. Om man eliminerar inverkan av olikheter i inkomstfördelning mellan dessa grupper, visar det sig att bilbenägenheten för företagare ligger i det närmaste tre gånger så högt som

för de anställda. Vidare har det visat sig, att bilbenägenheten är påtagligt större för gifta än för ogifta, liksom att män har väsentligt högre bilbenägenhet än kvinnor. Även i låga inkomstklasser är bilbenägenheten anmärkningsvärt hög. Sålunda hade 1954 ung. 30 procent av bilägarna en inkomst, som låg lägre än 8 000 kr, och omkring 10 procent hade mindre än 5 000 kr. Det finns sålunda åtskilliga som inte deklarerar mycket större inkomst än vad det kostar att ha bil. Men av olika skäl, såsom extrem sparsamhet, subventioner från föräldrar, underdeklaration och förmögenhetsförtäring, har de större medel till sitt förfogande. En inkomst av 7 000 à 8 000 kr (i 1954 års penningvärde) torde enl. undersökningen vara ett minimum för den som vill hålla sig med bil för privat bruk. Därvid krävs dock att bilägaren hårt håller nere årsutgifterna för bilen.

Ett annat centralt problem för undersökningen har varit frågan om hur bilinnehavet påverkar bilägarnas konsumtion i övrigt. Därvid har det visat sig, att skillnaden mellan bilägare och icke bilägare vid samma inkomst är anmärkningsvärt liten. På många punkter redovisar bilägarna, i motsats till vad man föreställer sig, en högre eller lika hög konsumtion som icke bilägare. Det är endast i två fall som en klar skillnad erhållits mellan grupperna. Det gäller utgifter för resor och för sprit. För båda dessa poster har bilägarna påtagligt lägre utgiftssiffror. När det gäller t. ex. bostad och utrustning med konsumtionskapitalvaror är bilägarnas standard däremot med all sannolikhet lika hög eller högre.

Undersökningen syftar också till att ge en bild av den framtida bilkonsumtionen. För den skull genomgås de olika teorier som fastställts rörande utvecklingen av bilkonsumtionen i Sverige och andra

länder. Därvid kommer utredaren, institutets chef fil. dr Jan Wallander, fram till en i viss mån annan syn på dessa problem än som tidigare har varit gängse. Samtidigt belyses också, hur olika typer av åtgärder kan tänkas påverka bilkonsumtionen i dess helhet, omsättningshastigheten på bilmarknaden, bilarnas livslängd etc. Denna analys utgör samtidigt grundvalen för de prognosalternativ som kommer att presenteras i undersökningens sista kapitel.

Under de senaste decennierna har Sverige i allt högre grad måst lita till import för att tillgodose bränslebehoven. Inte mindre än ungefär  $\frac{3}{4}$  av förbrukningen var i mitten av 1950-talet beroende av tillförsel från utlandet. Denna utveckling sammanhänger med den mycket starkt ökade betydelse som oljan fått. Medan knappt 10 procent av energiförbrukningen tillgodosågs av oljan i mitten av 1930-talet, svarade detta bränsle tjugo år senare för ungefär hälften av denna försörjning. Samtidigt har en strukturförändring i den svenska oljeimporten ägt rum. Östra halvklotets andel har nämligen stigit från ung. 15 procent 1939 till nära 70 procent 1956.

Detta framgår av den mindre skrift om *svensk oljehandel*, som institutet utfört på uppdrag av Svenska Petroleum Institutet. Här kommer närmare att belysas, hur de stora förändringar som skett i oljekonsumtionens storlek och sammansättning återverkat på oljedistributionens uppbyggnad och utveckling under senare tid. I princip skiljer sig oljans transport- och distributionskedja föga från den som används för andra världshandelsvaror. Den del av oljans transportväg, som börjar i någon av våra svenska hamnar och slutar i en bensinstation eller i en industris oljetank, är i längd vanligtvis inte så stor. Men ur kostnadssynpunkt spelar den en

betydande roll. Av det pris, minus skatt, som konsumenten genomsnittligt betalar för bensin eller eldningsolja, torde ung.  $\frac{1}{3}$  utgöra kostnader för distributionen från importhamnen. Medräknas transport från oljekällan till utskeppningshamn och oceantransporten kan nog cirka 50 procent av bensin- och oljepriset — något mer för bensin, något mindre för eldningsolja — beräknas vara transportkostnader. Man kan med andra ord säga, att frågan hur högt pris konsumenten slutligen får betala för oljeprodukterna till mycket stor del sammanhänger med hur rationellt och billigt oljetransporterna kan ordnas.

Slutligen kan påpekas om verksamheten på detta område, att man under ledning av docent Bentzel håller på att planera i vilka former ett uppföljande av den förra året publicerade undersökningen om *den privata konsumtionen* skall äga rum.

#### Arbetsmarknadsproblem

Institutets forskningsverksamhet om arbetsmarknadsproblem är för närvarande koncentrerad till två problem. Det ena är vilka *verknningar en avtalsmässig löneökning* får i några typer av företag. Denna undersökning föreligger till större delen i manuskript och beräknas bli färdig under hösten. Det andra problemet gäller att försöka ta reda på vad som ligger bakom arbetskraftens rörlighet.

I den förstnämnda undersökningen söker utredaren i detalj studera *sambanden mellan löneförändringar och förändringar i produktionsmetoder*, prissättning och produktionsinriktning. Undersökningen baserar sig på intervjuer och studier av statistiskt material under efterkrigstiden i sex företag av skilda typer. Utredaren kommer därvid fram till att verkligheten inte alltid stämmer med vad man teore-

tiskt skulle kunna vänta sig. I fråga om investeringarna förefaller det som om de företag, vilka är utsatta för snabba tekniska förändringar eller för en kraftig efterfrågeexpansion, är mer beroende av dessa än av löneökningarna. Utvecklingen av de nyssnämnda faktorerna är nämligen ofta så stora, att nya investeringar blir lönande oberoende av lönehöjningarna. För företag med mindre snabb teknisk utveckling eller efterfrågeutveckling kan lönehöjningar medföra antingen ökade investeringar eller pris- och produktionsanpassningar. Men lönsamheten minskar samtidigt.

Arbetskraftens rörlighet har varit ett samhällsekonomiskt problem under senare år, både i vad avser »hoppjerkeriet» och trögheten i flyttbarhet mellan olika orter för att anpassa till arbetsmarknadsläget. Man har diskuterat olika åtgärder för att öka rörligheten, men har därvid kommit underfund med att vi vet ganska litet hur arbetsmarknaden fungerar. Vad

är det som gör att folk egentligen flyttar från den ena sysselsättningen till den andra och hur äger yrkesbytena faktiskt rum? Speciellt saknar vi kunskap om de yrkesbyten som sker lokalt utan samband med geografisk flyttning, dvs. majoriteten av alla byten på arbetsmarknaden.

Genom en intensivundersökning av en lokal arbetsmarknad ämnar institutet studera alla de slag av arbetsbyten, som några årgångar män företagit sedan sitt utträde på arbetsmarknaden samt de faktorer som påverkat dessa flyttningar. Därvid kommer särskild uppmärksamhet att ägnas arbetstagarnas kunskap om arbetstillfällen och förmåner inom den studerade arbetsmarknaden. Som undersökningsområde har utvalts Norrköping. I samband med planerandet av undersökningen har ett försök gjorts att använda det s. k. befolkningsregistret, som utgör en miniatyr av den lokala befolkningen. Resultatet av denna provbearbetning kommer att publiceras under höstens lopp.

---