Innhold:

NORGE I VERDENSØKONOMIEN

OM TRANSPORTPROSJEKTER

FOLKETRYGDEN FEILPRIORITERING I SOSIALPOLITIKKEN

EN NORSK/SVENSK ØKONOMISK UNION

PRODUKTIVITETSPROBLEMER I NORSK INDUSTRI

BOKANMELDELSE

SOSIALØKONOMEN

9 - NOVEMBER 1966 - ÅRGANG 20

5

UNIVERSITETSLEKTORATER

(Engasjementer)

er ledige ved Universitetet i Oslo, Den Sosialøkonomiske seksjon —
4 i sosialøkonomi og 1 i statistikk.
Se forøvrig Norsk Lysingsblad nr. 250 for 27/10-66 eller oppslag i Universitetets administrasjonsbygning. Søknad sendes innen 18. november 1966 til Universitetsdirektøren, Blindern, Oslo 3.

Sosialøkonomer

søkes til interessante arbeidsoppgaver i samband med opplegg, bearbeiding og analyse av statistikk. Det mest moderne EDB-utstyr nyttes i arbeidet.

Gode arbeidsforhold i et inspirerende miljø.

Lønn som konsulent I, konsulent II, førstesekretær eller sekretær etter kvalifikasjoner. Begynnerlønnen for nevnte stillinger er henholdsvis kr. 38 430, kr. 32 160, kr. 27 850 og kr. 24 140 pr. år. For sekretærer med exam.oecon.-eksamen er begynnerlønnen kr. 22 940 pr. år.

Pensjonsordning med 6 prosent pensjonsinnskudd.

De som blir tilsatt må levere tilfredsstillende helseattest.

Nærmere opplysninger fås ved henvendelse til direktør Petter Jakob Bjerve, tlf. 41 38 20, linje 10.

Skriftlig søknad med bekreftede avskrifter av eksamensvitnemål og attester sendes snarest mulig og senest 21. desember d. å. til

STATISTISK SENTRALBYRÅ
Dronningensgt. 16, OSLO-Dep.

9 | 66

NOVEMBER

SOSIALØKONOMEN

Ansvarlig redaktør:

Bjørnulf Sandberg

Redaksjonsmedlemmer:

Dag Bjørnland
Harald Fure
Åge R. Sørsveen

Redaksjonsutvalg:

Underdirektør Paal Bog
Byråsjef Erik Botheim
Konsulent Johan Frøland
Amanuensis Kåre Gisvoll
Kontorsjef Eskild Jensen
'and. oecon. Kristen Knudsen
Vit.ass. Tore Lindholt
Konsulent Per Polden
Cand. oecon. Jon Rikvold
'and. oecon. Bjørn Tryggeset

INNHOLD

'er Kleppe:
'orge i verdensøkonomien — 1980-årenes problemstilling 3

'ag Bjørnland:
)m transportprosjekter økonomiske vurderingskriterier og prioritering 10

'jørn Tryggeset:
'olketrygden — Feilprioritering i sosialpolitikken 16

'hor Støre:
'n norsk/svensk økonomisk union 18

vein Dahlen:
roduktivitetsproblemer i norsk industri 21

okanmeldelse 27

OSIALØKONOMEN

Utgitt av
Sosialøkonomisk Samfunn.

'tkommer med 10 nummer r. år og sendes gratis til foreningens medlemmer.

Adresse: Frederiksgt. 3, Oslo 1

Abonnementspris kr. 30,—
r. år. Enkeltnummer kr. 3,—

Forskning og utvikling

Vi bringer i dette nummer to artikler som i sitt utgangspunkt kan synes noe forskjellig, en artikkel om produktivitetsproblemer i norsk industri og en artikkel om Norge i verdensøkonomien — 1980-årenes problemstilling.

På tross av de forskjellige utgangspunkter blir det likevel de samme problemer artiklene konsentrerer seg om: Forskning og utvikling, lederspørsmål — av den ene forfatter også kalt «lederrevolusjonen» — og stordriftens fordeler.

Uten her å gjøre noe forsøk på å trekke fram det ene som noe viktigere enn de andre felt, vil vi si at dette med forskning og utvikling gir grunnlag for mange refleksjoner i forbindelse med den industrielle utvikling vi står overfor. Vi kan vel si at den muligheten vi har for å delta i konkurransen nettopp ligger på «knowhow» feltet.

Når de fleste snakker om forskning og utvikling er det umiddelbart bevilgninger — penger — en har i tankene. Den offentlige debatt innbyr jo gjennom diskusjonen av tippemidlenes fordeling også riktig godt til å feste dette inntrykket. Men foruten dette med hvor mye penger som står til disposisjon, er det vel også mange andre spørsmål vi står overfor. Vi tenker her på spørsmål som koordinering av forskningsinnsatsen, og kommunikasjonen mellom de enkelte forskere uansett om de arbeider i offentlig eller privat regi.

Den organisasjonsform som her er kommet fram, bærer preg av mye tilfeldigheter. Industriforbundet engasjerer seg fortiden sterkt i spørsmålet om ikke mer av forskningsinnsatsen bør skje i industriens egen regi. Uten at vi tar stilling til hvor sterke argumenter er for dette synet, vil vi vel da risikere at den enkelte forsker blir sittende innenfor sitt eget felt og kanskje gjøre sin hovedinnsats på felter som allerede er løst i parallelle organisasjoner. Noen patentløsning på dette spørsmål skal vi ikke forsøke oss på, men vi har inntrykk av at dette feltet ligger å venter på et initiativ fra organisasjonene eller fra det offentlige.

La oss også trekke dette med kommunikasjon noe videre. Når det gjelder forskning og utvikling står vi vel nettopp overfor et felt hvor Norge blir en for liten enhet. Det aktuelle alternativ her er vel nordisk samarbeid. La oss derfor hilse med glede det initiativ som iår er blitt realisert gjennom koordineringen av nordisk transportøkonomisk forskning. Industriens samarbeid vil naturlig ta andre former, men vi bør vel se å komme igang så snart som mulig.

Det nye System/360 Modell 20

Modell 20 er et hullkortorientert datasystem som vil gjøre overgangen til EDB enklere, tryggere og mer økonomisk enn noen gang tidligere.

Lett overgang

Hullkortarkivene i Deres data-avdeling kan opprettholdes, likeledes rapportenes utseende. Manuelle systemer kan lett tillempes Modell 20.

Enkel programmering og betjening

Enkle og lettlærte programmeringshjelpemidler stilles til disposisjon. Enhver som kjenner hullkortteknikk kan uten vanskeligheter gå over på Modell 20.
Personell uten erfaring fra maskinell databehandling trenes hurtig på IBM-skolen. Denne er en del av IBM's service.

Mindre plass

Kravene til kontorplass er meget beskjedne. Modell 20 er et kompakt system som erstatter tabulator, kollator, oversetter, reproducer og kalkulator.
De trenger ikke koblingsbord og plass for slike.

Enklere og hurtigere

Flere hullkortregistre behandles i ett kortgjennomløp med høye hastigheter. *En helt ny enhet* leser to registre med 500 kort pr. minutt, huller og oversetter kort, og sender dem ut i én av 5 lommer — alt i én operasjon.
En ekstra kortleser arbeider med hastighet opp til 1 000 kort pr. minutt.

Datakommunikasjon

Modell 20 tar også hensyn til ønsket om direkte forbindelse til og fra andre IBM datasystemer ved spesialutstyr for tilkobling til det offentlige telekommunikasjonsnett.
Avstander er ikke noen begrensning.

Ledelsens verktøy

Systemet vil gi ledelsen mer avanserte og økonomiske rutiner og løsninger, resultater raskere ut, bedre oversikt — og større muligheter for hurtige avgjørelser.

TA KONTAKT med nærmeste IBM-kontor hvor De vil finne en erfaren konsulent som kan diskutere Deres problemer og klarlegge de fordeler IBM System/360 Modell 20 vil gi Dem.

INTERNATIONAL BUSINESS MACHINES A.S Haakon VII's gate 2, Oslo - Tlf. 41 77 45

Avdelingskontorer: Bergen 18 155 • Trondheim 28 056 • Stavanger 27 514 • Porsgrunn 52 703 • Sarpsborg 52 311

IBM SYSTEM/360 MODELL 20

NORGE I VERDENSØKONOMIEN — 1980-ÅRENES PROBLEMSTILLING [1]

AV

CAND. OCEON. DIREKTØR PER KLEPPE

Når man skal se så langt fram som til 1980-årenes og 1990-årenes problemstillinger blir holdepunktene for vurderingen av utviklingen av Norges stilling i verdensøkonmien så usikre at det som sies i det følgende nødvendigvis vil ha karakteren av temmelig løse spekulasjoner. Andre alternativer enn de som jeg kommer til å nevne er derfor mulige. Det er imidlertid viktig at de forutsetninger som legges til grunn blir klart presiserte, ellers vil diskusjonen bli for vag og upresis.

Norge er i høy grad avhengig av den internasjonale arbeidsdeling, noe som gjenspeiler at det er et lite, men samtidig økonomisk høyt utviklet land. Vel 40 prosent av Norges bruttonasjonalprodukt eksporteres og en tilsvarende mengde varer og tjenester importeres. Denne *faktiske* avhengigheten av utlandet finner man igjen på en rekke områder. Nær knyttet til shipping og varehandel er vår tradisjonelle og omfattende kapitalimport. Videre kan nevnes vår store import av teknologi og forskningsresultater, og av «know how» i det hele tatt.

Ved siden av denne faktiske avhengigheten av verden omkring oss har vi også en *formell* avhengighet gjennom våre internasjonale avtaler. På det rent økonomiske område er det vel EFTA-avtalen som i dag spiller den største rollen for Norge. Gjennom den vil Norge fra 1. januar 1967 være en del av et frihandelsområde der de fleste industrivarer vil kunne selges på et marked med nesten 100 mill. mennesker uten hinder av toll, kvoter o. l.

Ut fra det langsiktige perspektivet om her legges til grunn vil jeg forutsette at Norge som et neste skritt blir med i en videre økonomisk ordning i Europa. Hvilken form denne vil få kan det ikke sies noe sikkert om, men ut fra en økonomisk synsvinkel er det vel tilstrekkelig å anta at det vil dreie seg om en omfattende økonomisk integrasjon, uten hindringer for handelen, og sannsynligvis stort sett etter de linjer som er trukket opp i Roma-traktaten. Tidspunktet når vi blir med i et slikt større europeisk område er ut fra en langsiktig synsvinkel ikke så viktig. Vi kan for vårt formål si at det vil inntreffe ca. 1970.

Man kunne selvfølgelig også tenke seg en videre integrasjon, med ikke vest-europeiske land, i løpet av det tidsrom som vi betrakter. Det er vel ikke usannsynlig at vi etter hvert vil få former for en slik ytterligere økonomisk integrasjon som vil omfatte de resterende vestlige industrialiserte land. Det vil likeledes være interessant for vår analyse å gjøre antagelser om hvorledes de økonomiske relasjoner til kommunistlandene vil være ved slutten av perioden.

Et spesielt problem utgjør forholdet til ut-

[1]) Foredrag i Sosialistiske Økonomers Forening 8. mars 1966.

viklingslandene som må antas å bli brennende i hele denne perioden. Med den sannsynlige vekst i produksjonen og befolkningen kan man ikke anta at veksten i produksjonen pr. innbygger i utviklingslandene vil holde tritt med den økonomiske utvikling i de industrialiserte land om disse får den samme økonomiske vekst som de har hatt de senere år. En liberalisering av handelen med utviklingslandene må i første omgang antas å bli forholdsvis ensidig slik at det åpnes for mer og mer import fra utviklingslandene til de industrialiserte land, mens utviklingslandene på sin side vanskelig kan foreta en lignende liberalisering.

Innenfor et område som gradvis blir mer og mer økonomisk integrert må man regne med at både formelt og faktisk vil de nasjonale myndigheter få et stadig mindre herredømme over de beslutninger som påvirker den økonomiske utviklingen, altså over den økonomiske politikken i videste forstand. Men det er vel også rimelig å anta at selv ved slutten av perioden vil de nasjonale myndigheter fremdeles ha en betydelig innflytelse på mange viktige økonomiske forhold (f. eks. distrikts- og skattepolitikken). På den annen side så vil man etter hvert få nye virkemidler på det internasjonale plan som man kan påvirke og gjøre bruk av gjennom de internasjonale organer som blir skapt og utviklet f. eks. innenfor det Europeiske Økonomiske Fellesskap.

En realistisk forutsetning synes også å være at næringslivet i det vesentlige fortsetter å være privat eiet og drevet, og at statens rolle i hovedsaken begrenser seg til de oppgaver som den har i dag. Ved en ytterligere liberalisering av handel, kapitalbevegelser, etableringsrett osv. vil den nasjonale kontroll av private bedrifter minske. Typisk for utviklingen er det fenomen som kalles «international companies» som vesentlig er av amerikansk opprinnelse, men som opererer der hvor man kan oppnå den høyeste fortjeneste og som i betydelig utstrekning har vært unndratt statens kontroll. Problemet med den nødvendige kontroll av det private næringsliv er et spørsmål som må tas opp til løsning i fellesskap av de europeiske land og kanskje også i en videre sammenheng.

For så å gå tilbake til de generelle økonomiske forutsetninger for analysen. Det økonomiske vekstmål for OECD-landene er for 1960-årene fastsatt til 50 prosent og de tall som foreligger for utviklingen i den første halvdel av denne perioden tyder på at målsettingen vil bli nådd. Om man regner med en liknende vekstrate i en lengre periode, f. eks. 20 år, vil det innebære en vekst på 125 prosent i forhold til basisåret. Man må selvfølgelig anta at veksten vil være forskjellig i de forskjellige sektorer. Jordbruk og fiske må antas å gå relativt tilbake. En økt levestandard innebærer normalt et relativt mindre matforbruk, men bruken av bestemte typer mat f. eks. ferdiglaget mat av forskjellig slag, kan tenkes å øke sterkt. Industrien vil antageligvis beholde noenlunde samme relative andel av produksjnen, mens dens sysselsetting må antas å gå relativt tilbake på grunn av den omfattende automasjon som antagelig vil finne sted i perioden. Derimot vil de forskjellige typer av tjenester, særlig offentlige tjenester, øke i omfang, både som andel av bruttonasjonalproduktet og av sysselsettingen.

Den teknologiske utvikling vil sikkert gå enda raskere enn hittil. I de senere år har de fleste land satset langt mer på forskning og produktutvikling enn tidligere og resultatet av denne «forskningsrevolusjonen» har foreløpig bare delvis vist seg. Av områder hvor man må regne med at den teknologiske utvikling vil føre til store endringer må man først nevne selve produksjonsteknikken innenfor mestedelen av industrien, men antakelig også innenfor store deler av de tjenesteytende næringer. Man må regne med at stadig flere prosesser vil bli planlagt og gjennomført etter databehandlingsstyrte programmer. Kapitalen pr. sysselsatt vil derfor også øke sterkt og dermed vil også verkstedsindustriens relative betydning måtte antas å øke betydelig. I tillegg til den etterspørsel som kommer fra industrilandene selv må man regne med at utviklingslandene vil konsentrere bruken av sin knappe valuta om import av maskiner og utstyr.

Den teknologiske utvikling må også antas å føre til en stadig større substitusjon av råvarer, noe som særlig vil bli til skade for utviklingslandene. Jeg har allerede nevnt at industrilandenes etterspørsel etter matvarer må antas å ville vokse langsommere enn deres samlede etterspørsel. Hvis varer som gummi, forskjellige metaller osv. i høyere grad blir erstattet av syntetiske varer vil U-landenes tradisjonelle eksportbasis bli svekket.

Et annet felt hvor den teknologiske utvikling etter hvert må antas å ville føre til betydelige endringer, er på energistoffenes område. Det er vel rimelig å anta at atomkraften i 1980 er blitt mere økonomisk enn vannkraft også i Norge. Dette vil føre til en vesentlig endring i Norges økonomi, særlig når det gjelder valget av de områder som man vil satse på for videre ekspansjon. Den relative fordel landet har hatt på grunn av den billige vannkraften vil antakelig etter hvert minske, for kanskje til slutt helt å forsvinne.

Endelig må man anta at den omfattende produktutvikling vil føre til at stadig flere nye varer blir lansert slik at det varespektrum man får om 20 år vil se helt annerledes ut enn det man har i dag. Allerede nå er vi inne i en relativt rask utvikling når det gjelder antallet av nye produkter som lanseres hvert år og denne utvikling må vel antas å ville bli akselle-

rert. I det økonomiske «kappløp» landene imellom synes det å være viktig å kunne satse på vekstindustrier slik at man kan få del i den raske utvikling som kan ventes på områder hvor en ny etterspørsel oppstår og i den større fortjeneste som normalt følger med lanseringen av nye produkter.

Nært knyttet til den rent teknologiske utvikling er det man kan kalle en «bedriftsledelsesrevolusjon». Denne består i at både planlegging, produksjon og salg blir basert på analyser i langt større utstrekning enn tidligere og at man i dette arbeidet tar i bruk tekniske hjelpemidler, særlig elektronisk databehandling. Man skulle anta at det er på dette område at enkelte større konserner allerede nå har sitt største forsprang. Innførelse av elektronisk databehandling for planlegging, produksjon og salg vil også kunne endre fordelene ved stordrift i enkelte bransjer og kanskje danne grunnlag for forskjellige former av bedriftssamarbeid.

Arbeidskraften vil på enkelte felter bli en begrensende faktor for den økonomiske utvikling i Europa. Enkelte bransjer kan tenkes å bli liggende etter i den tekniske utvikling og derfor bli relativt arbeidsintensive. Disse områdene burde kunne danne grunnlag for en ny internasjonal arbeidsdeling ved at slike produksjonstyper ble overlatt til utviklingslandene som da kunne produsere en større del av de varer det her er tale om. Det gjelder f. eks. store deler av tekstilindustrien. En del av kapitaleksporten til utviklingslandene kunne rimeligvis ta form av overflytning av maskineri og «know hov» fra de industrialiserte land til utviklingslandene i slike bransjer som er for arbeidsintensive til å kunne drives lønnsomt med den stadig stigende lønn og levestandard i de industrialiserte land.

Endelig er det vel en ikke urimelig antagelse at vi vil få en raskere økning av den samlede verdenshandel enn av produksjonen, videre at denne handelen i særlig grad vil finne sted mellom industrilandene og at handelen med kommunistlandene og med utviklingslandene vil fortsette med noenlunde samme relative andeler som nå. Handelen mellom industrilandene vil i særlig grad bestå av høyt foredlede varer mens eksporten til utviklingslandene i særlig grad vil antas å ville bestå av maskiner og investeringsvarer og i visse år også av mat. Innførselen fra utviklingslandene vil på den annen side delvis bestå av de tradisjonelle råvarer og tropiske matvarer, men i stigende grad også av industrivarer, spesielt fra produksjonsområder som forblir mere arbeidsintensive enn gjennomsnittet.

Hvordan skal så Norge tilpasse seg til denne internasjonale utviklingen ut fra den målsetting som det er rimelig å sette opp for landets økonomiske vekst og ut fra de virkemidler som vi må anta å ha til rådighet i framtiden?

Som nevnt må vi regne med etter hvert å få mindre rådighet over vår økonomiske politikk. En slutning som vel er rimelig å trekke er vel at vi snarest mulig bør innrette vår politikk etter det medlemsskap av et videre økonomisk fellesskap som vi sannsynligvis vil få om ikke så lenge. Det er uten tvil områder der det offentlige gjennom sin politikk kunne bidra til en større konkurransedyktighet innom næringslivet. Det er vel grunn til å sette denne politikken i verk snarest mulig mens man ennå har rett til å foreta disposisjoner som det senere kanskje blir vanskelig å få gjennomført.

Dette er det kortsiktige perspektivet. Det mere langsiktige er å forsøke å få en innflytelse over den internasjonale politikk som nødvendigvis må føres innenfor rammen av det videre økonomiske fellesskap. Det kan godt være at en analyse av de langsiktige muligheter på dette området burde føre til en omprøving av den norske holdning til såkalte overnasjonale organer. Det kan meget godt være at en ganske høy grad av overnasjonalitet vil være til større fordel for de små land enn for de store innenfor fellesskapet.

Det er ingenting som i og for seg skulle tilsi at utviklingen innenfor et stadig mer integrert europeisk marked skulle føre til en ensidig økonomisk konsentrasjon i Sentral-Europa. Transportomkostningene er av relativt mindre betydning for de fleste varer. Ikke minst gjelder det de høyt foredlede varene som i særlig grad ventes å ville øke i relativ betydning. Dessuten vil en økonomisk ekspansjon som den som er forutsatt i denne analysen sannsynligvis føre til knapphet på arbeidskraft, særlig etter hvert som jordbruk og lignende næringer har avgitt det meste av sin arbeidskraft. Etter hvert — kanskje ganske snart vil det bli økonomisk å utvikle industrien også i ytterområdene i Europa og ta i bruk den arbeidskraft som der er til rådighet. I det hele tatt kan man vel anta at frykten for at et felles arbeidsmarked skulle føre til store vandringer innenfor Europa ikke støttes av den erfaring man hittil har hatt. Bortsett fra den italienske overskuddsarbeidskraft som minskes etter hvert som Italias egen økonomi utvikles, er det i første rekke land utenfor EEC som har bidratt til innvandringen av arbeidskraft til Fellesmarkedslandene. Det er lite sannsynlig at man på lengre sikt vil få store vandringer mellom de europeiske land. Den rimeligste løsning vil i mange tilfeller være å flytte virksomheten til arbeidskraften og ikke omvendt.

En stadig høyere grad av kompleksitet i produksjonsprosessene og videreforedling av varene vil sette stadig stigende kvalitetskrav til arbeidskraften. Et lite land som Norge med en relativ høy levestandard vil vel finne det

rimelig å satse på virksomhet som setter slike krav til arbeidskraften og det skulle derfor ikke være noen fare at en stadig større del av ungdommen tar videregående utdannelse. Ut fra mine forutsetninger kan jeg ikke se at der skulle være noen fare for generell overproduksjon av folk med videregående utdannelse.

På lengre sikt må man regne med at en stadig større del av nasjonalinntekten og også av bedriftenes kostnader vil bestå av utgifter til forskning. Forskningen vil bli en stadig viktigere produksjonsfaktor. For at bedriftene skal kunne treffe de riktige valg av produksjonsalternativer er det rimelig at en større del av forskningen etter hvert kommer til å finne sted i bedriftene eller i bransjenes egne forskningsinstitusjoner. Bare da kan man få foretatt et økonomisk basert valg av forskningsprosjekter med det økonomiske ansvar der det bør ligge, hos bedriftene. Det er selvfølgelig ikke bare den rent tekniske forskning som er viktig i denne sammenheng. Også utviklingen av en rekke andre forskningsområder er av vital betydning for å få en gunstig utvikling av vår økonomi og av vårt samfunn i det hele tatt. Særlig gjelder dette områder som økonomi, psykologi og sosiologi der vi i dag ennå står lang svakere enn på de fleste tekniske områder.

Et lite land som Norge kan selvsagt hverken nå eller i fremtiden ta sikte på en egen produksjon av forskningsresultater som dekker alle felter. En viktig del av forskningsberedskapen blir derfor å utvikle et effektivt apparat for import av forskningsresultater. Et spesielt aspekt av dette er den «know how» som importeres i form av utenlandske direkte investeringer. I alminnelighet må man vel si at slike investeringer er fordelaktige på alle de felter der Norge ikke har utviklet noen forskning og produktutvikling, slik at den nye produksjon innebærer et direkte tilskudd til den tekniske viten i landet. De generelle problemer som knytter seg til utenlandske investeringer vil for eksempel måtte løses ved avtaler om kontroll av «international companies», skatteavtaler o. l., altså som ledd i det internasjonale økonomiske samarbeid som Norge vil være med på å utvikle.

Som nevnt synes det å bli et karakteristisk trekk ved den teknologiske utvikling som vi står foran at en utstrakt substitusjon vil finne sted, altså at eksisterende varer erstattes med nye som ofte produseres på en helt annen basis. Vi kjenner allerede eksempler slik som bomullens og ullens delvise erstatning av nye kunststoffer, erstatningen av naturgummi, at plastprodukter har erstattet trevarer (ikke minst på emballasjeområdet merker man allerede en sterk tendens til å erstatte treforedlingsprodukter med plast, aluminium i stedet for kopper, osv. Alt dette gjør at begrepet naturressurser blir forholdsvis fleksibelt sett over en lengre tidsperiode. Det som i dag kan være en verdifull naturtilgang kan om 20—30 år være nesten verdiløst, og omvendt. Utviklingen synes å gå i retning av at kunststoffer spiller en stadig større rolle på bekostning av egentlige naturressurser. Ved at man får denne tidsbegrensede verdi av naturressursene er det grunn til å se på om ikke avskrivningsperioden for de naturressursbaserte virksomheter ikke bør gjøres kortere. Et særlig problem i denne forbindelsen gjelder utbyggingen av vår vannkraft. Vi kan ennå i adskillige år fortsette med denne utbyggingen, men som nevnt vil atomkraften på et eller annet tidspunkt bli mere økonomisk enn vannkraften. Det skulle vel lede til at den avskrivningstid man regner med ved nye vannkraftanlegg bør bli kortere.

På mange felter f. eks. når det gjelder å bruke effektivt de muligheter forskningen byr på, vil Norge stå overfor et spesielt problem ved at bedriftsstrukturen er ugunstig ut fra de krav som moderne produksjonsformer stiller på mange områder. Generelt kan en si at vi har for mange små bedrifter og for mange familiebedrifter. Det er selvsagt ikke slik at små bedrifter alltid er eller vil være uøkonomiske. På mange områder, særlig i servicevirksomhet og i bransjer som er særlig innstilt på markedsnærhet bør små bedrifter kunne hevde seg godt også i fremtiden. En utstrakt bruk av underleveranser til større bedrifter vil kunne skape et fortsatt ekspansjonsgrunnlag for mange mindre og middelstore bedrifter. For den typiske fjernmarkedsorienterte industrivirksomhet, og dette gjelder vel også engroshandel og større detaljvirksomheter, vil det bli nødvendig med en nyorientering for å sikre sterkere bedriftsenheter. Gjennom skattepolitikken og på annen måte bør man oppmuntre til en gunstigere bedriftsstørrelse, om nødvendig i form av bedriftssammenslutninger og ulike former for bedriftssamarbeid. Gjennom undervisning, forskning, støtte til fellestiltak og gjennom den veiledningsvirksomhet som bør bygges ut når det gjelder «bedriftsledelse» bør en søke å bidra til å overvinne det handicap som vårt land uten tvil har på dette området.

Jeg skal ikke i denne sammenheng gå noe særlig inn på forholdet innen de enkelte næringer. Jeg vil om det innskrenke meg til å si at det er rimelig i vår analyse å anta at jordbruksbefolkningen vil fortsette å minske og altså fortsatt være den viktigste arbeidskraftreserve for andre næringer. Vi vil etter hvert komme opp i betydelige problemer på grunn av aldersstrukturen i jordbruksbefolkningen, men det er tross alt mer et sosialt enn et økonomisk problem. Norge er allerede i dag en betydelig nettoimportør av jordbruksvarer. Dette

vil vel antagelig bli aksentuert i årene framover, både på grunn av endrede forbruksvarer i sammenheng med den stigende levestandard og fordi en del av den nåværende jordbruksproduksjon etter hvert vil bli for ulønnsom til å drive med den gjennomsnittsinntekt som man vil kreve for sysselsatte i vårt næringsliv.

For fisket står vi overfor et spørsmål som egentlig mer angår industrien enn fiskeriene direkte, nemlig om vi kan bli det viktigste fiskeindustriland i Vest-Europa i løpet av den 20-års perioden som kommer. Hvis man gjennom den økonomiske integrasjon i Europa kan sikre seg en felles fiskeripolitikk som gir våre egne fiskere tilfredsstillende muligheter samtidig som det åpner for fri landing av fisk i norske havner skulle det være mulig å få en meget sterk ekspansjon i fiskeforedling, noe som ikke minst ville være velkomment ut fra distriktspolitiske hensyn. Det er et moment i denne forbindelsen som jeg gjerne vil understreke, nemlig at det her gjelder å skynde seg mens man ennå er herre i eget hus. En felles fiskeripolitikk innenfor et integrert Vest-Europa vil også innebære rett til fri etablering av fiskeforedlingsbedrifter. Hvis vi innen de nærmeste år kan bygge opp en norsk fiskeindustri som kan utvikles til å bli konkurransedyktig og kapitalsterk nok til å ta opp konkurransen med de store matvarekonserner i Europa når man får det felles marked, vil man både sikre seg at større hensyn blir tatt til norske interesser og at en større del av inntekten blir i landet.

Endelig er det grunn til å peke på at en del av ekspansjonen på fiskeriområdet bør skje i form av eksport av fiskebåter og -utstyr og av «knowhow», særlig kanskje til utviklingslandene der det fremdeles finnes store uutnyttede muligheter for fiskeriene. Allerede nå er jo denne eksporten betydelig.

Man har hittil gjerne skjelnet mellom den tradisjonelle eksportindustri, i første rekke knyttet til foredling av tømmer, metaller, fett og fiskevarer, og en tradisjonell hjemmemarkedsindustri som har vært mer markedsorientert enn råvare- eller energiorientert. Problemet for våre tradisjonelle eksportnæringer er at selv om man kan vente en fortsatt vekst i deres produksjon og eksport kan de vanskelig tenkes å følge fullt med i den ekspansjonstakt som analysen forutsetter på lengre sikt. Selv om treforedlingsindustrien etter hvert i stadig større utstrekning vil ekspandere i retning av høyere foredlede og mere kjemisk betonte varer så setter selve råstoffgrunnlaget en grense for hvor raskt industrien på dette område kan ekspandere. Norges metallproduksjon er basert på billig vannkraft og det er ikke sikkert at fordelen med billig energi vil vare ved. Når atomkraften blir mer økonomisk enn vannkraften så vil ikke en beliggenhet i Norge uten videre innebære en økonomisk fordel. På det tidspunkt vil kanskje den «knowhow» som norsk industri måtte ha opparbeidet seg på metallurgiens område være en viktig faktor når det gjelder ekspansjonsmulighetene på metallforedlingens område, og i en slik situasjon vil norsk herredømme over bedriftene være vesentlig mere betydningsfullt enn det kan synes i dag. Den eneste tradisjonelle eksportindustri som synes å kunne ekspandere særlig raskt er som sagt fiskeforedlingen.

Det som karakteriserer de tradisjonelle hjemmemarkedsindustriene er en forholdsvis assortert produksjon med sikte på et lite marked, at bedriftsenhetene stort sett har vært små og at produksjonsseriene stort sett har vært for korte til å gi en virkelig økonomisk drift. Allerede i dag skjer det en omlegging med sikte på det 30 ganger større EFTA-marked. Hvis man videre tenker seg et integrert Vest-Europa får man et «hjemmemarked» som er nesten 100 ganger større enn det nåværende norske om man bare tar hensyn til befolkningstallet. I en situasjon der man ikke lenger har noen spesielle naturressursfordeler og hvor beskyttelsen av det tradisjonelle hjemmemarkedet etter hvert faller bort må industrien velge de produksjonsformer der de største fortjenestemuligheter foreligger, hva enten det skyldes en teknisk betinget konkurransedyktighet, en patentrett, en spesiell design, god salgsledelse eller hva det nå kan være. Det er i det hele tatt vanskelig på forhånd å angi de typer av industri der Norge skulle ha spesielle fordeler. Det eneste man vel kan slå fast er at industrier der transportomkostningene spiller en relativ stor rolle vil være vanskelig å plassere for langt fra det økonomiske sentrum av Europa og at Norge der vel vil ha et handicap. Det er vel grunn til å anta at det vil bli den menneskelige faktor i videste forstand som blir det avgjørende, hva enten det gjelder produktutforming, produksjonsplanlegging, salgsarbeid, osv. og, om man går lengre tilbake, den alminnelige undervisningsmessige bakgrunn for arbeidskraften, forskningens standard, organisering av produktutviklingen, o. l. Det er i produksjonen av høyt foredlede varer, ofte av en spesiell karakter eller design, at Norge på samme måte som de andre nordiske land burde ha sine største ekspansjonsmuligheter. Statens funksjon i denne utviklingen vil ved siden av tiltak som tar sikte på å bidra til en mer gunstig bedriftsstørrelse o.l. være å dyktiggjøre vår arbeidskraft og utvikle vår undervisning, forskning, kommunikasjoner og annen «infrastruktur».

Det er et spesielt problem som man vel bør ofre en del oppmerksomhet, nemlig den gjennomsnittlig svake finansielle stilling som kjennetegner vårt næringsliv og også vår industri. Dette har delvis sammenheng med at våre bedrifter har vært for ensidig teknisk

orientert og ofte har lagt for liten vekt på rent økonomiske forhold. Det gir seg for eksempel uttrykk i at siviløkonomer er en svakt representert gruppe i våre industribedrifter. Den relativt svake finansielle stilling og gjennomsnittlig lille egenkapital henger også sammen med det svakt utviklede norske kapitalmarked og den mangel på interesse for aksjer som har vært typisk for norsk bankvesen. I et integrert Europa vil vi stå overfor en fare for oppkjøp fra utenlandske bedrifters side eller hard konkurranse fra storkonserner som vil kunne knekke norske småbedrifter som er for finansielt svake til å klare et slikt press. Spesielt vil denne faren kunne bli merkbar om den økonomiske «boom» som vi har hatt hittil i 60-årene blir avløst av en økonomisk stagnasjon. Stort sett har våre industribedrifter for liten likviditet til uten hjelp fra bankenes side å kunne møte et tilbakeslag, og de vil ved en slik stagnasjon være mer sårbare enn de ellers ville være.

Når det gjelder varehandelen må man forutse en sterk vekst i omsetning pr. ansatt i forbindelse med at selvbetjeningsmetoder, varehuskjeder, etc. sprer seg og at også engroshandelen tar i bruk en rekke nye tekniske hjelpemidler. Dette er en utvikling som allerede har startet, men som i andre land som for eksempel Sverige er kommet lengre enn i Norge. Utviklingen innebærer at antall sysselsatte i varehandel antagelig ikke vil stige særlig sterkt i de kommende år. Jeg vil i denne forbindelsen nevne som et problem muligheten for utenlandsk infiltrasjon i varehandelen, særlig i form av varehuskjeder. De store utenlandske varehuskonsernene har ofte en nær forbindelse med bestemte industriinteresser og hvis slike varehus skulle overta en betydelig del av den norske omsetningen må man regne med at det kan skade norske produsentinteresser. Dette gjelder særlig engelske og kontinentale varehuskjeder, mens de svenske varehus som har vist interesse for det norske marked, hittil har vært interessert i samtidig å oppta forbindelse med norske produsenter.

Når det gjelder skipsfartens utvikling vil jeg sette et spørsmålstegn ved muligheten for på lengre sikt å opprettholde samme raske vekst i den norske tonnasjen og beholde den samme relative stilling internasjonalt sett som man har greidd i de senere år. De proteksjonistiske tendensene i verden er sterke når det gjelder skipsfart og selv om man bør ta sikte på fortsatt vekst i norsk skipsfart er det vel tvilsomt at veksten i slike tjenesteytelser på lengre sikt kan bli like rask som for totalproduksjonen som helhet.

Utenrikshandelens retning og sammensetning må ventes å undergå en del endringer i det tidsrom som vi betrakter. Den økonomiske integrasjon i Europa skulle tilsi at en større del av vår utenrikshandel vil finne sted innen dette området. Selv om befolkningsutviklingen vil være meget sterkere i områder utenfor Europa er det liten grunn til å tro at handelen med utviklingslandene vil øke sin relative andel av vår samlede import eller eksport. Handelen med kommuniststatene må forutsettes å ville øke etter hvert som disse landenes økonomi blir ytterligere liberalisert, men så lenge ikke noen videregående liberalisering av vestlig type — for ikke å tale om en økonomisk integrering med Vesten — finner sted, er det vel ikke grunn til å regne med en sterkere vekst enn det som trenges til å opprettholde denne handelens andel av vår utenrikshandel. Det er vel også grunn til å anta at handelen med Nord-Amerika blir en usikker faktor sett på lengre sikt. Den sterke økonomiske vekst i Nord-Amerika som har funnet sted i de senere år kan vel ikke tenkes å fortsette med samme styrke på lang sikt. På den annen side bør man vel som et alternativ regne med muligheten av at amerikanerne etter hvert åpner sin økonomi og kanskje også mer aktivt tar del i det økonomiske samarbeidet mellom de industrialiserte land. Hvorvidt dette vil finne sted og om det vil finne sted i samme omfang som det vest-europeiske økonomiske samarbeid er imidlertid et åpent spørsmål, og det er åpenbart vanskelig å bygge en analyse av vår utenrikshandels utvikling på en slik forutsetning.

Det er en tidsfaktor som man bør være klar over i den utvikling som ligger foran oss, nemlig at mens det har vært relativt lett å ekspandere norsk eksport til Norden vil det ikke bli like lett når det gjelder resten av Europa. På grunn av den sterkere konkurranse i dette området og på grunn av at forholdene i det hele tatt er mere forskjellige fra våre egne må man anta at det vil bli en mer tidskrevende prosess å utvikle norsk eksport av ikke-tradisjonelle varer til ikke-nordiske europeiske land.

Sammensetningen av eksporten vil, som allerede nevnt, etter hvert måtte forutsettes å endre seg i retning av mer forarbeidede varer og varer som mer ensidig bygger på menneskelig dyktighet. Som et generelt trekk må man vente en høyere grad av spesialisering i vår industri og dermed i vår utenrikshandel slik at en større del av våre behov blir dekket ved import, mens vi på tilsvarende måte får en økt eksport av mer spesialiserte varer.

Et spesielt problem for Norge gjelder muligheten for kapitalimport. Det er vel rimelig å regne med at Norge vil kunne fortsette å være nettoimportør av kapital, men det er vel også rimelig å forutsette at kapitalimporten på lengre sikt neppe vil kunne bli av samme omfang som i de senere år. En noe svakere vekst i våre skipsfartsinvesteringer skulle også bidra til at behovet for en slik kapitalimport etter hvert blir noe mindre. Det samme vil også en

relativt mindre satsing på vannkraftutbygging måtte føre til.

Avslutningsvis vil jeg gjøre noen betraktninger om hvilke krav den utvikling som jeg har sitert foran, bør kreve av tiltak fra statens side.

For det første bør man snarest vurdere hva 1980-årenes problemstilling vil gå ut på og hva den må føre til for vår politikk, slik at man får et langsiktig siktepunkt. Det er selvsagt mange forhold som på kort sikt vil kreve en fleksibel politikk som kanskje synes å avvike fra det som et slikt langsiktig synspunkt skulle kreve, men uten en langsiktig målsetting tror jeg det er vanskelig i det hele tatt å få linje og mening i den kortsiktige politikken.

Vår politikk bør videre ta sikte på at vårt næringsliv snarest blir vant til og trenet opp til en hårdere konkurranse. Dette er en utvikling vi er midt oppe i, men det er all grunn til å forsere den slik at norsk næringsliv er beredt når vårt medlemsskap i et større europeisk fellesskap blir en realitet.

Gjennom skattelovgivning og på annen måte bør en gå videre på den veien man allerede har slått inn på med sikte på å oppmuntre til fusjoner o. l. for å oppnå en gunstigere bedriftsstruktur. Samarbeidstiltak basert på statlig oppmuntring og hjelp er også et område som bør kunne utvikles videre.

Bedriftenes evne til å øke sin egenfinansiering og bli finansielt styrket overfor utenlandsk konkurranse bør fremmes både gjennom kredittpolitikken og gjennom skattelovbestemmelser. Blant annet bør man vel overveie å skjelne klarere mellom selskaps- og personbeskatningen og gjøre det lettere å finansiere bedriftene ved aksjetegning. Det skulle etter min oppfatning ikke være noen nødvendighet å blande inn rent fordelingsmessige synspunkter når det gjelder tiltak for å styrke bedriftenes produksjonsevne og konkurransedyktighet. Den fordelingspolitiske målsetting bør effektivt kunne ivaretas ved andre midler.

Som et generelt prinsipp synes jeg at man ikke bør kaste bort ressurser under forsøk på å holde liv i dødsdømte foretak, men heller ved overflytningsbidrag o. l. hjelpe til snarest mulig å få arbeidskraften over i mer produktiv sysselsetting.

Også i distriktspolitikken bør man ha som et hovedsiktepunkt å legge forholdene til rette for utvikling av konkurransedyktige enheter samtidig som man også tar i betraktning de samfunnsøkonomiske kostnader ved utbygging av industri og lignende på nye steder. Det er den løsning som både ut fra privatøkonomiske og samfunnsøkonomiske synspunkter er den mest rentable som bør etterstrebes. I denne sammenheng tror jeg det er riktig å peke på at det i særlig grad er eksisterende bedrifter som bør oppmuntres til å flytte ut til distriktene. På samme måte vil også utenlandske bedrifter ofte ha bedre forutsetninger for å bidra til en lønnsom industrialisering, enn små lokale bedrifter uten industriell erfaring.

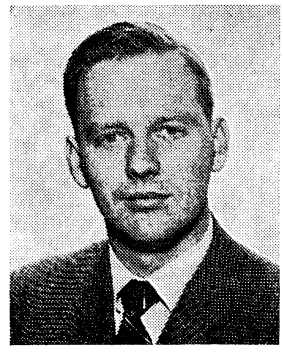
I Norge vil man ha det jeg vil kalle en «naturlig» frykt for at vi skal bli knust av store internasjonale konserner og miste herredømme over vår egen utvikling. På den annen side vil kanskje mange være redde for å følge de tankeganger som jeg har skissert ovenfor av frykt for at det vil føre til en nasjonal kapitalisme og en utvikling i strid med den utjamningspolitikk som har karakterisert Norge såvel som de øvrige nordiske land. Personlig tror jeg likevel at en rimelig likevekt mellom de store internasjonale konserner og en gruppe sterke nasjonalt eide bedrifter er den beste måten å vareta landets interesser på som helhet. Jeg tror at ved å styrke våre nasjonale bedrifter vil man i større grad kunne bevare muligheten for å influere utviklingen i vårt næringsliv og derved — i stor utstrekning — vårt samfunnsliv. Den nye internasjonale kapitalismen blir et problem ikke bare for vårt land, og jeg tror at en stadig økende kontroll med slike konserner vil bli et ledd i det internasjonale samarbeidet. Norge bør gjennom dette internasjonale samarbeidet kunne fremme de interesser som vi på dette området har felles med de fleste andre land.

For å konkludere: Vi har en kort overgangstid foran oss hvor vi fremdeles har muligheter for i betydelig grad å influere vårt næringslivs konkurranseevne. Det er all grunn til å handle raskt med sikte på å utnytte denne korte overgangstid best mulig slik at vårt næringsliv med større styrke kan møte den hardere konkurranse som vi må regne med vil komme. På kort sikt er det mange skjær i sjøen. Vi vet ikke hvorledes integrasjonstanken vil bli virkeliggjort og hvilket tidsskjema som vil bli fulgt. For å nevne det mest kortsiktige problem på handelspolitikkens område: Vi vet ennå ikke utfallet av den såkalte Kennedy-runden i GATT. Vi kan meget lett komme opp i den situasjon ved begynnelsen av neste år at Kennedy-runden har slått feil og at man fremdeles ikke kan se noen løsning av den økonomiske splittelsen i Europa. I en slik situasjon mener jeg at det nordiske samarbeid har en spesiell rolle å spille. De nordiske land er alle så små at de antagelig bare ved samarbeid kan gjøre seg handelspolitisk gjeldende. I en vanskelig overgangstid kan det nordiske økonomiske samarbeid være det sterkeste kort vi har for hånden. Jeg tror ikke at det nordiske samarbeid er hovedløsningen på lang sikt, men det kan få en betydelig rolle å spille i overgangstiden og det er også mulig at man i den mere langsiktige integrasjon innen Vest-Europa kan være tjent med et betydelig samarbeid mellom de nordiske land innenfor den større enhet.

OM TRANSPORTPROSJEKTER, ØKONOMISKE VURDERINGSKRITERIER OG PRIORITERING

AV

CAND. OECON. DAG BJØRNLAND



Innledning.

De synspunkter som fremstilles i det følde er ikke nye eller revolusjonerende, selv om enkelte av dem kan være noe provokatoriske. Foranledningen var en artikkel trykt i «Finance and Development», ett kvartalstidsskrift som utgis av The International Monetary Fund og The International Bank for Reconstruction and Development[1]). Noen sitater fra denne artikkel vil bli gjengitt, men forøvrig er det valgt en slik fremstillingsform at synspunktene står for egen regning.

Artikkelens erfaringsmateriale er i stor utstrekning hentet fra utviklingslandene, men problemene som Adler behandler er generelle og har full aktualitet i dagens hjemlige situasjon. Hos oss arbeides det med en samlet plan for veginvesteringer i de neste par decennier (Norsk Vegplan), mens oppnevningen av utvalg og komitéer som Ferjetakstutvalg, Flyplassutvalg, Bilavgiftsutvalg og Jernbanetransportkomité vitner om at det meste av samferdselen er under vurdering.

Når en privat bedrift overveier hvor mye den vil investere i et prosjekt, har den som regel kvantitative mål (naturligvis mer eller mindre usikre) for hvor lønnsom investeringen kan tenkes å bli. Det kan godt hende at bedriften og offentlige myndigheter vil komme til ulike konklusjoner om lønnsomheten, fordi det er vidt forskjellige oppfatninger om hva slags lønnsomhet man tar sikte på å måle. For mye av transportvirksomheten er det grunn til å tro at dette snarere vil være regel enn unntagelse.

Om økonomenes ansvar og utilfredsstillende statistikk.

Før vi tar opp lønnsomhetsberegninger til behandling, er det grunn til å stille spørsmål om hvem det er som stort sett har arbeidet med transportøkonomiske problemstillinger. Adlers påstand synes å ha god aktualitet også i Norge.

> *«Until a few years ago, transport evaluation was virtually the exclusive domain of engineers. Economists were not interested — even though in this field close cooperation between economists and engineers is vitally important. As a result, the evaluation of transport projects is handicapped by the frequent failure to apply economic criteria.»*

Skal man kunne foreta transportøkonomiske utredninger tilfredsstillende, trengs naturligvis en stor mengde data fra snittellinger på ferdselsårer, opplysninger om transporters varesammensetning, opprinnelse og bestemmelse, hvilke kostnader kjøring forvolder på transportmidler og på ulike typer av ferdselsårer osv. I

---

[1]) Economist Hans A. Adler: «Evaluating Transport Projects». Vol III, no 1, March 1966. «The World Bank Group» er sterkt engasjert i transportprosjekter i mange land, både i utviklingsland og i økonomisk utviklede land.

utviklingslandene foreligger svært lite av slike opplysninger. Her hjemme blir vi etter hvert bedre stilt, men det er en god del sannhet om hjemlige forhold i Adlers påstand:

«..... *As a result, new investment and maintance expenditures have usually been undertaken without detailed study. And the absence of statistics is only a segment of a vicious circle; because until resently economists have not focused on the right questions, there has been little incentive to collect the right statistics.*»

Kritikken rammer statistikkbrukerne, men i dagens norske situasjon har den vel først og fremst adresse til de institusjoner som forestår innsamlingen av primærstatistikk.

Om transportbehov og målsettinger

Det kan være nyttig på det nåværende trinn i fremstillingen å si litt om begrepet transportbehov. Vi kan fastslå at transportbehovet i stor utstrekning er avledet av andre behov. For å se dette kan vi tenke oss all lokalisering av produksjons- og omsetningsvirksomhet samt bosetting gitt og uforanderlig. I et økonomisk utviklet land vil den vidtdrevne spesialisering og urbanisering resultere i en meget stor etterspørsel etter transporttjenester som i prinsippet kan måles for de forskjellige transportmidler. Og denne etterspørsel etter transporttjenester vil avhenge av varestrømmers retning og fordeling på vareslag, arbeids- og bosettingsmønster m.v. Selv det vi vanligvis oppfatter som private utgifter til reiser og transport er i stor utstrekning arbeids-, forretnings-, skole- og shoppingreiser m.v. «Reiser for reisenes egen skyld» er bare en forsvinnende liten del av det private forbruk til reiser og transport. På den annen side har vi naturligvis en sammenheng mellom lokalisering og transportkostnader, siden disse legger bånd på lokaliseringsmulighetene for økonomisk virksomhet.

I et slik økonomisk utviklet samfunn burde det være mulig å fatte beslutninger om investeringer i transportprosjekter i stor utstrekning ut fra økonomiske kriterier. Det kan vanskelig tenkes å være forenlig med noen fornuftig økonomisk politikk å opprettholde alle former for transportvirksomhet uansett etterspørselens omfang eller bare fordi det er lite pietetsfullt å nedlegge gamle transportårer og -former.

Situasjonen er imidlertid ikke så enkel, og i store deler av vårt eget land er det aktuelle problem ikke å velge mellom transporttjenester fra et differensiert transportnett, men å skaffe transportbrukere og transportutøvere i alle fall én hensiktsmessig transportåre. Det hevdes ganske ofte at bare utkantstrøk får god transportforbindelse med omverdenen, vil den økonomiske utvikling så å si komme av seg selv. I beste fall er dette en sannhet med store modifikasjoner. I de aller fleste tilfelle vil anleggelse av transportårer i slike områder ikke kunne begrunnes ut fra økonomiske kriterier. Rene velferdsvurderinger eller politiske kompromisser ut fra stridende velferdshensyn blir utslagsgivende for realisering av disse transportprosjekter.

Summerer vi opp ønskemål for transportprosjekter som blir fremmet av bilorganisasjoner, transportselskaper, kommuner, fylkeskommuner og statlige organer, finner vi sannsynligvis fort ut at vi har disponert for meget av landets investeringsvolum. Det er således et klart behov for en samlet prioritering av transportprosjekter. For at denne prioriteringsmekanisme skal kunne sies å være rasjonell, kreves det klarhet i målsettinger som i dagens situasjon er svært dunkle. Denne beskrivelse synes karakteristisk når det gjelder vurderinger av investeringer i transportprosjekter mot investeringer i annen virksomhet. Noe bedre synes ikke situasjonen når det gjelder konkrete standpunkter til spørsmål om hvilke transportformer det er hensiktsmessig å satse på. Vi har derimot kommet et stykke på vei i oppstilling av prioriteringskriterier for prosjekter innen samme transportform (f eks på vegsiden). Noe av målsettingsproblematikken er forøvrig behandlet i tidsskriftet Samferdsel 3/66 og 4/66.

Som en oppsummering kan vi fastslå at vi er langt fra en tilfredsstillende innsikt i målsettinger, tilgjengelig statistikk er ofte meget mangelfull for mange analytiske formål, og det er betydelig mangel på økonomer engasjert i transportutredning.

Om den økonomiske vurdering av transportprosjekter.

Vi vil i det følgende behandle litt utførlig de økonomiske størrelser som kan tenkes å inngå i vårt lønnsomhetsmål for et investeringsprosjekt for en nærmere avgrenset reisestrekning (reiserelasjon). Vi vil hovedsakelig betrakte vegprosjekter, og for å gjøre diskusjonen konkret, kan vi føre den i tilknytning til tre ulike typer prosjekter:

1 Dette prosjekt er hovedsakelig knyttet til etableringen av et industriforetagende. Et eksempel kan være utbedring av veg i tilknytning til f. eks. den planlagte motorfabrikk i Førde.

2 Dette prosjekt kan f eks være den planlagte broforbindelse over Oslofjorden ved Drøbak.

3 Dette prosjekt er hovedsakelig sosialt motivert for å gi isolerte strøk én hensiktsmessig kommunikasjonsåre.

Det kan være nyttig å innføre begrepet produktfunksjon i diskusjonen. Produktfunksjonen uttrykker den tekniske sammenheng mellom produsert mengde av en vare eller tjeneste og innsatsen av produksjonsfaktorer. Kjenner vi mengden av innsatte produksjonsfaktorer, tenker vi oss produksjonsvolumet entydig fastlagt. I prinsippet har vi fullt kjennskap til prisene på produksjonsfaktorene, selv om vi i praksis ofte ikke har dette kjennskap eller ikke greier å oppdele kostnadssummen i en pris- og en mengdekomponent. Det kan være problematisk å finne en passende definisjon av hva vi mener med produserte mengder av transporttjenester i forbindelse med f. eks. veginvesteringer, men uten at vi vil gå noe dypere inn i disse problemer kan vi jo anta at produksjonsvolumet er tilfredsstillende målt ved f eks vognkm i løpet av en nærmere avgrenset tidsperiode. Vi må sannsynligvis finne en fellesnevner for behandling av biler som er vesentlig forskjellig med hensyn til størrelse og vekt, men disse problemer faller utenfor interessen for denne artikkel.

Det er altså produksjonsfaktorer forbundet med transportytelser (vognkm) som er gjenstand for vurderinger i det følgende. Karakteristisk for transportprosjekter er imidlertid gjerne at de har store indirekte virkninger. I tillegg til hovedproduktet, kan vi få negativt vurderte biprodukter som støy, forurensninger og trafikkulykker eller positive bivirkninger som f eks stimulert økonomisk aktivitet generelt, bedret trafikksituasjon i andre geografiske områder (f eks lettet trafikksituasjon i Oslo ved en eventuell broforbindelse over Drøbaksundet). Disse indirekte virkninger vil vi gjerne også ha med i beregningene.

Det er viktig å være klar over at de priser vi ønsker å benytte bør reflektere reelle kostnader. Transportvirksomhet er imidlertid i høy grad preget av indirekte skattlegging og subidiering. Om f eks bensinavgifter ikke har noen tilknytning til de kostnader som transportutøverne påfører eiere av transportanlegg, kan det vanskelig hevdes at kjøperpriser som reflekterer bensinavgifter kan danne et hensiktsmessig grunnlag for prisfastsettelse på innsatsfaktorer. Vi må følgelig korrigere kjøperpriser for indirekte skatter og subidier. På den annen side synes vi tvunget til å benytte pengeverdier som det eneste hensiktsmessige omregningsgrunnlag når vi vil frem til uttrykk for et prosjekts lønnsomhet og denne lønnsomhet skal sammenlignes med lønnsomhet i andre prosjekter, f. eks. jernbaneprosjekter eller for den saks skyld prosjekter i en hvilken som helst annen virksomhet.

Tjenesteytingen fra vegkapitalen er stort sett ikke underlagt noen markedsmekanisme. Vi har følgelig ikke noe direkte uttrykk for hva denne tjenesteyting markedsmessig er verdt. Derfor går vi omveien om kostnadsbesparelser for å finne uttrykk for lønnsomhet. Dessuten benytter vi som nevnt et kostnadsbegrep som er meget mer omfattende enn det man vanligvis benytter i private lønnsomhetskalkyler.

Vi vil i det følgende se på noen av disse besparelseskategorier[1]). Kategoriene kan stilles opp i en liten liste.

1 Drifts- og kostnadsbesparelser for eiere og brukere av det nye trafikkanlegg.
2 Ulykkesbesparelser.
3 Tidsbesparelser både for passasjerer og gods.
4 Økt komfort.
5 Økonomisk vekst.
6 Minsket støy og luftforurensning.

Vi vil i det følgende se litt nærmere på disse kategorier.

Drifts- og kostnadsbesparelser.

Om vi fortsatt knytter betraktningene til produktfunksjonen, kan vi kanskje først bringe på det rene hvilket trafikkvolum (vognkm) vi skal analysere i relasjon til hvilke driftskostnader over anleggets levetid. Trafikken på det nye anlegg kan prinsipielt deles i tre kategorier:

a Normal trafikk.
b Avledet trafikk.
c Generert trafikk.

Den relative betydning av hver enkelt kategori avhenger naturligvis av om vi utbedrer et bestående anlegg eller bygger helt nye ferdselsårer. I prinsippet må vi kjenne til det fremtidige transportvolum fordelt på de tre typer.

Normal trafikk er den trafikk vi i alle tilfelle ville ha fått på vegen selv uten forbedringer. Denne trafikk får reduserte driftskostnader. Driftskostnadene omfatter det økonomisk vurderte forbruk av drivstoffer, smørestoffer, gummi, vedlikehold på transportmidler, sjåførlønninger m v vurdert til faktorkost. Besparelsen er differansen mellom de kostnader vi ville ha fått om vi ikke foretok investeringer og de vi får på det nye anlegg.

For den avledede trafikk er det relevante sammenligningsgrunnlag marginalkostnader ved trafikk på det nye anlegg sammenlignet med marginalkostnader i de transportanlegg trafikken avledes fra. Derved er vi nødt til i stor utstrekning å ha kunnskap om marginalkostnader. I mange resonnementer som gjennomføres over produktfunksjoner i samferdelssektoren, forutsettes pari-passu produksjonslover. I så fall reduseres problemet til å skjønne over de respektive faste tall for marginalkostnader

[1]) Den engelske betegnelse for disse besparelser er «benefits».

som bare varierer mellom transportanleggene. Om vi generelt har en regulær ultrapassum produksjonslov og kanskje befinner oss i det stigende området for marginalkostnadene, blir beregningsproblemene vesentlig større og mer kompliserte. Hvis den avlede trafikk er marginal, blir fremdeles ikke tilregningsproblenene så store som i de tilfeller hvor vi faktisk må skjønne over store deler av kostnadsfunksjoners forløp for å kunne lage noenlunde presise utsagn om besparelser. Om den avledede trafikk kommer fra jernbane, kan det vel i visse tilfelle godt tenkes at vi faktisk står overfor en negativt vurdert besparelse. Disse meget interessante problemer faller imidlertid utenfor vår interesse i denne artikkel.

Den genererte trafikk oppstår som følge av et transportprosjekts lokaliseringseffekt, og det skal naturligvis ikke regnes noen besparelse for denne trafikk i tilknytning til den diskusjon vi nå fører.

Eiere av trafikkanlegg (i praksis offentlige myndigheter) kan få lavere vedlikeholdskostnader ved mange former for vegutbedringer. Investeringer som foretas med henblikk på å øke vegers bæreevne, kan redusere behovet for fremtidige fornyelser. Disse besparelser bør vi naturligvis ta hensyn til.

I dag byr det ikke på uoverstigelige beregningsproblemer å finne uttrykk for alle de besparelser vi har nevnt, selv om de praktiske metoder ikke alltid er like avanserte.

Ulykkesbesparelser.

Hvis vi kunne være sikre på at et transportprosjekt virkelig reduserte trafikkulykkene, ville vi vel sannsynligvis sette mye inn på å finne kvantitative økonomiske uttrykk for den reduserte ulykkesrisiko. Uheldigvis fører ikke transportprosjekter alltid til færre ulykker, hverken totalt eller pr vognkm. Årsaksforholdene kan naturligvis være meget kompliserte, og noen beregning over ulykkeskostnader blir derfor vanligvis ikke foretatt i tilknytning til investeringsprosjekter.

Tidsbesparelser.

Tidsbesparelser for trafikanter og gods kan være meget store for enkelte vegprosjekter. For gods synes det klart at en reduksjon i distribusjonstid er en økonomisk fordel som til syvende og sist vil bli fordelt mellom produsenter og konsumenter. Beregninger over disse besparelser kan ta utgangspunkt i pris på kapital uttrykt ved én eller annen rentesats. For trafikanter er svaret ikke så opplagt. Argumentasjonen for å innarbeide trafikantenes tidsbesparelser i vårt lønnsomhetsmål, innebærer jo at det skulle være fordelaktig med en så kort reisetid som mulig. Om dette er riktig eller galt, vil være avhengig av den enkelte trafikants oppfattelser. For å bruke en sammenligning kan vi si at om det ble oppfunnet en prosess som produserte alle de kalorier og vitaminer m. v. vi trengte i kostholdet gjennom hele livet i tablettform, ville vi få så stor tidsbesparelse for konsumentene at de nødvendige investeringer sikkert burde foretas. Om noen ville etterspørre tablettene er en annen sak.

Vi kan benytte ennå en sammenligning. De velkjente køer foran vinmonopolutsalgene irriterer de fleste av oss. Hvis vi i en investeringsanalyse inkalkulerte tidsbesparelser, er det vel stor grunn til å anta at vinmonopolutsalgene ville ha vært vesentlig større enn de er i dag.

Det gis altså ikke noe generelt svar på spørsmålet om det er riktig å ta med trafikantenes tidsbesparelser. For arbeidsreiser o l, synes det naturlig, og de lønnsomhetsberegningene som inkorporerer tidsbesparelser, tar stort sett bare med arbeidsreisene.

Om vi således har bestemt oss for hvilke reiser vi vil ta med, gjenstår likevel å finne fornuftige økonomiske mål for tidsbesparelsene. Gjennomsnittlig timelønnssats for industriarbeidere eller noe av timelønnen har vært slike kompromissmål. For å få tilfredsstillende avklaring om tidsbesparelsenes vurdering, bør det gjennomføres omfattende intervjuundersøkelser av trafikantene for at vi skal få kunnskap om deres egen vurdering av kjøretiden og dens økonomiske betydning.

Økt komfort.

Økt komfort er naturligvis en kvalitetsegenskap ved tjenestene fra et transportprosjekt. Sannsynligvis vil trafikanter på eldre anlegg også oppnå økt komfort ved at trafikkforholdene bedres generelt. Det er imidlertid meget vanskelig å tenke seg hvordan denne fordel skal måles i penger, og det er få eller ingen prosjekter som inkalkulerer noen økonomisk vurdering av den antatte økte komfort. Den sterke vekst i trafikken fjerner vel også relativt raskt enhver følelse av økt trafikkglede.

Økonomisk vekst.

I den utstrekning det klart kan påvises produksjonsmessige lokaliseringseffekter av et transportprosjekt, synes det rimelig å ta med disse i prosjektets lønnsomhetskalkyler. Adler nevner imidlertid en del forutsetninger som bør være oppfylt før man kan si at et transportprosjekt har stimulert den økonomiske utvikling.

« . . . First, it must be clear that the economic development would not have taken place in any event, even without the transport im-

provement. A second condition is that the resources used in the new development would otherwise have remained unused or would have been used less productively. Finally, it is essential that the economic activity stimulated does not replace activity that otherwise would have taken place.»

I dagens situasjon er del vel grunn til å tro at få transportprosjekter i utkantstrøk vil tilfredsstille disse forutsetninger. Om bedriftenes motivasjon for å flytte ut fra de store befolkningskonsentrasjoner er de lave lønninger i utkantstrøkene, er det vel meget tvilsomt om et transportprosjekt har stimulert den økonomiske aktivitet under de forutsetninger vi har stilt opp.

Som regel er ikke investering i et transportanlegg den eneste investering som må foretas for å oppnå økt produksjon. I så fall må de økonomiske fordeler fordeles på alle prosjektene, og det er naturligvis ikke noe teoretisk riktig svar på dette fordelingsproblem. Den fornuftigste fremgangsmåte er vel derfor å vurdere den økonomiske lønnsomhet samlet for alle investeringer. Slike totalvurderinger ser man imidlertid meget sjelden. Det er foretatt få beregninger for å finne frem til mål for transportprosjekters innvirkning på den nasjonale økonomi.

Mindre støy og luftforurensninger.

Den sterke vekst i biltrafikken gjør det rimelig å regne med at mange vegprosjekter slett ikke har noen slik positiv effekt. Den planlagte bro ved Drøbak kan sikkert antas å redusere støy og luftforurensninger i Oslo vesentlig. Om forholdene i broens nabolag blir litt forverret, har ikke så stor betydning.

Beregningsmessige vanskeligheter er sannsynligvis den viktigste årsak til at få transportprosjekter hittil har tatt hensyn til denne side ved trafikkforholdene. På den annen side er det innlysende at om f eks den skinnegående trafikk gir betydelig mindre støy og luftforurensninger enn vegtrafikk, burde prosjekter for den skinnegående transport inkalkulere denne fordel. Det er foretatt altfor få undersøkelser over disse fordeler til at man kan slå seg til ro med situasjonen i dag. Erfaringene fra land som ligger vesentlig foran oss i bilisme, burde mane til ettertanke.

Om investeringskostnadene.

Disse kostnader er vesentlig lettere å beregne enn besparelsene. Noen vanskeligheter kan naturligvis oppstå ved at alle økonomiske størrelser i prinsippet skal måles til faktorkost i et fast prissett. Vi vil imidlertid ikke gå dypere inn i disse problemer.

Oppsummering.

De økonomisk vurderte fordeler som har blitt omtalt hittil, er til slutt stilt opp i en liten tabell for oversiktens skyld (se neste side). Karakteristikken gjør ikke krav på å være fullt dekkende, men må oppfattes som antydning.

Vanligvis inngår bare drifts- og vedlikeholdsbesparelsene i lønnsomhetsbegrepet, men det synes å være en økende tendens til at i alle fall tidsbesparelser inkalkuleres. Uansett hvor omfattende vi gjør lønnsomhetsbegrepet, er det vel overveiende sannsynlig at transportprosjekter i tilknytning til de store bykonsentrasjoner vil komme øverst på prioriteringslisten om økonomiske vurderingskriterier var enerådende. I den grad man kan gå ut fra at investeringer i transportanlegg i det hele tatt har vært gjenstand for bevisst prioriteringsoverveielse, kommer man sannsynligvis til den slutning at andre vurderingskriterier må ha vært dominerende. Et gjennomgående trekk i internasjonal og hjemlig diskusjon om disse problemer er nettopp den forholdsvis store enighet om at veganlegg i og omkring tettsteder er for lavt prioritert.

For å knytte forbindelsen til det privatøkonomiske lønnsomhetsmål, kan vi anta at broforbindelsen over Oslofjorden skal finansieres ved bompenger. For å forenkle, kan vi anta at prisen settes lik de ekstra drifts- og vedlikeholdskostnadene et kjøretøy har ved å kjøre gjennom Oslo når det skal fra den ene siden av fjorden til den andre. Det innhold som tidligere er lagt i begrepet «drifts og vedlikeholdsbesparelser», omfatter prinsipielt også forhold på andre deler av trafikknettet, som f. eks. redusert behov for vedlikehold i Oslo, men vi kan for enkelthets skyld anta at det ikke vil være noen begrepsmessig forskjell.

Vi ser at det samfunnsøkonomiske lønnsomhetsmål er langt mer omfattende, og at vi i dette tilfelle sannsynligvis vil få høyere lønnsomhet i en kalkyle med kostnader og fordeler (besparelser) enn i en kalkyle med kostnader og inntekter. Det skulle således være nærliggende å tro at om broforbindelsen lar seg forsvare privatøkonomisk, så burde den naturligvis bli realisert siden den samfunnsøkonomiske lønnsomhet er vesentlig høyere. Det er imidlertid karakteristisk for den rådende prioriteringsmekanisme at dette prosjekt sannsynligvis ikke ville komme til utførelse av det offentlige i noen overskuelig fremtid. En annen konklusjon vi kan trekke av eksemplet, er de beregningsmessige vanskeligheter vi står overfor om vi vil sammenligne fordeler (besparelser) i den betydning vi har skissert i artikkelen og inntekter i privatøkonomisk forstand.

En mulig utvei av dette reelle dilemma kan kanskje være at selve samferdselens investe-

ringsnivå bør fastlegges ut fra makroøkonomiske vurderinger av de samlede behov for investeringer i primærnæringer, i sekundærnæringer og i tertiærnæringer som f eks helsevesen, skolevesen, transport m v. Deretter kan investeringer i transportanlegg fordeles etter en prioriteringsmekanisme som benytter det samme lønnsomhetsmål for alle transportformer og -prosjekter.

Prioriteringsrekkefølgen vil fremkomme som et resultat av rentabilitetskalkyler. For transportinvesteringer har vel de hyppigst anvendte kalkylemetoder vært:

1 Beregning av intern rente.
2 Beregning av nåverdi til fast rentefot.
3 Beregning av såkalt tilbakebetalingsperiode.
4 Beregning av gjennomsnittlig avkastning.

En inngående vurdering av de enkelte metoder vil være gjenstand for en særskilt artikkel, og vi lar disse interessante problemer ligge. Vi kan nøye oss med å fastslå at når vi har funnet frem til den best mulige kalkylemetode, kan vi i prinsippet stille alle transportprosjekter opp i en prioriteringsrekkefølge. Først da har vi full oversikt over når denne rekkefølge brytes opp, enten på grunn av rene rettferdsbetraktninger eller politiske kompromisser.

Er investeringsnivået for transportvirksomhet i dag fastlagt ut fra velfunderte makroøkonomiske totalbetraktninger, og har ansvarlige organer oversikt over en prioriteringsrekkefølge av den type som er skissert? Svaret blir sannsynligvis nei.

Vegprosjekter / Besparelser (fordeler)	Drifts- og vedlikeholdsbesparelser	Ulykkesbesparelser	Tidsbesparelser	Øktkomfort	Økonomisk vekst	Minsket støy og luftforurensning
1 Vegprosjekt som direkte antas å fremme økonomisk vekst	+	0	+	+	+	0
2 Broforbindelse over Oslofjorden	+	+	+	+	?	+
3 Vegprosjekt for å gi et kommunikasjonsfattig distrikt én hensiktsmessig ferdselsåre	?	0	?	+	?	0

Tegnforklaring: 0 Ingen antatt fordel
? Usikkert om størrelsen på fordelen er positiv
\+ Antatt positiv størrelse på fordelen

TØI

SOSIALØKONOM

Yngre sosialøkonomer søkes til sentrale arbeidsoppgaver i norsk samferdsel, særlig etterspørselsanalyser, pristeori, kommunikasjonsplanlegging og teknisk/økonomiske analyser av terminaler og driftsmidler.

Arbeidet krever betydelige teoretiske kunnskaper, utpregede analytiske evner, tiltakslyst og fantasi.

Vi byr på organisert videreutdannelse, rike studiemuligheter i inn- og utland, stimulerende samarbeid med nær 40 unge akademikere fra ulike faggrupper, og god kontakt med ledende fagfolk innenfor trafikksektoren. Lønn etter kvalifikasjoner. Arbeidssted Oslo eller Trondheim.

Nærmere opplysninger ved forskningsleder Hiorth, c.o. Slettemark eller c.o. Bjørnland.

Transportøkonomisk Institutt

Norges Teknisk-Naturvitenskapelige Forskningsråd,
Stasjonsveien 4 — Oslo 3 — Tlf.: 60 82 80

Cand. oecon. Bjørn Tryggeset:

Folketrygden — Feilprioritering i sosialpolitikken?

Vi står nå umiddelbart foran realiseringen av folketrygdreformen. Fra 1. januar 1967 vil store grupper i vårt samfunn gjennom denne reform få en betraktelig bedring av sine inntektsforhold og levestandard. Og dette er bare det første skritt på veien i retning av en radikal omfordeling av inntektene mellom den yrkesaktive del av befolkningen og de trygdede.

Folketrygdreformen er i den offentlige debatt blitt karakterisert som «vårt største sosiale løft» og «det største sosialpolitiske tiltak i vår tid». Jeg skal ikke bestride at folketrygden representerer et «stort løft», men jeg vil tillate meg å stille et spørsmålstegn ved den sterke betoning av det sosiale aspekt ved folketrygden.

Nå er sosialpolitikk et tøyelig begrep. Med en tilstrekkelig vid definisjon kan en trekke inn under begrepet både inntektspolitikken, subsidiepolitikken, skattepolitikken og en rekke andre felter av den økonomiske politikk som blant annet har til formål å rette opp skjevheter i menneskenes levevilkår. Slik sett er folketrygdreformen utvilsomt et klart sosialpolitisk tiltak.

Men vi kan se det på en annen måte, med utgangspunkt i et sitat fra Stortingsmelding nr. 75 for 1964—65, Om folkepensjon:

> «*Gjennom vårt trygdesystem er det skapt en minstestandard for alle ved alderdom, uførhet, arbeidsløshet, sykdom og tap av forsørger. Samfunnets medvirkning i å oppfylle menneskenes ønske om trygghet bør imidlertid ikke være begrenset til å sikre en minstestandard.*
>
> *Ved folkepensjon tar en sikte på å sikre trygghet for den standard den enkelte har bygd opp i sitt yrkesaktive liv.*»

I lys av dette sitat kan en stille opp følgende mål for sosialpolitikken: *Først* må vi sikre alle medlemmer i samfunnet en minstestandard som gir trygghet for en menneskeverdig tilværelse. Når dette er gjort, kan — og bør — man gå videre, og i den utstrekning den økonomiske bæreevne i samfunnet er til stede, sørge for at ingen av en eller annen grunn — alder, uførhet, sykdom m. v. — skal risikere å få den levestandard han har opparbeidet seg drastisk redusert.

En slik målsetting er jeg — og vel de fleste andre — fullt ut enig i. Men vi kan også lese noe mer ut av sitatet, nemlig at vi nå angivelig skal ha fullført første trinn av den sosialpolitiske målsetting, og at tiden er inne til å starte på annet trinn, representert ved folketrygden. Og denne påstanden er jeg ikke enig i.

Jeg vil tillate meg å påstå — av grunner jeg senere skal komme tilbake til — at vi ikke har fullført første trinn, sikring av en minstestandard for alle. Og hvis denne påstand er riktig, representerer folketrygden i den nåværende situasjon et brudd på den sosialpolitiske målsetting. Da starter vi ved nyttår gjennomføringen av en reform som tar sikte på å dekke velferdsbehov som i forhold til det stadium vi har nådd ikke er primære ifølge målsettingen. Og i så fall bør vi være meget forsiktig med å betone for sterkt det sosiale aspekt ved folketrygden, særlig hvis det også er slik at vi på grunn av de store utgifter til folketrygden ikke har «råd» til å sette tilstrekkelig fortgang i gjennomføringene av reformer som tar sikte på å oppfylle de primære velferdsbehov. Jeg er nemlig redd for at det nettopp er dette som vil skje.

Før jeg går videre skal jeg få klarlegge hvorfor jeg mener at det ennå er ting ugjort før vi kan si at vi har bygget ut en tilfredsstillende minstestandard for alle mennesker i samfunnet. Jeg går ut fra at de fleste til en viss grad er kjent med den debatt som har vært ført og føres om vår handicapomsorg, med forfatteren og filmmannen Arne Skouen som den fremste eksponent for dem som angriper dette felt av vår sosialpolitikk. Uten her å foreta noen nærmere vurdering av ankepunktene, vil jeg tillate meg å støtte hovedkonklusjonen, nemlig at dette felt av vår sosialpolitikk er sørgelig underutviklet. Og de tiltak som etterlyses på dette felt må etter min oppfatning ubetinget kunne karakteriseres som helt primære oppgaver i sosialpolitikken, oppgaver som må få sin løsning før vi kan si at første trinn er nådd. Og før dette er gjort, synes det for meg helt klart at tiden ikke er inne til å starte på annet trinn, representert ved folketrygden, i hvert fall ikke i det tempo som er forutsatt.

For å unngå misforståelser finner jeg det nødvendig å presisere at problemet ikke i første rekke gjelder den økonomiske støtte til den enkelte. Gjennom folketrygden eller på annen måte vil i prinsippet alle som ikke kan skaffe seg et rimelig økonomisk utkomme ved eget arbeid, som følge av alderdom, sykdom, skade eller lyte, få den direkte støtte som er nødvendig for å opprettholde en viss minstestandard. For så vidt kan en si at alle, også de grupper som her står i forgrunnen er sikret mot økonomisk nød.

Etter min mening er imidlertid dette ikke nok til at vi kan si at det primære mål for sosialpolitikken er oppfylt. Vi kan ikke si oss tilfreds med å ha sikret de handicappede mot økonomisk nød. Vi må

også bruke de midler som er nødvendige for at disse gruppene, enten det gjelder barn eller voksne, gis muligheter for å kunne overvinne eller kompensere sitt handicap så langt det er økonomisk mulig, gi dem anledning til å utvikle de evner de måtte ha på linje med andre, og gi dem anledning til å bli nyttige samfunnsborgere i den utstrekning evnene rekker for dette. Bare på den måten kan de opparbeide den selvtillit og den selvrespekt som alle mennesker har krav på. For å muliggjøre dette, må vi sørge for at det blir satt en ganske annen fart i utbyggingen av de nødvendige hjelpetiltak, vi må bygge behandlings- og utdanningsinstitusjoner som kan hjelpe dem ut i samfunnet i den utstrekning dette er mulig, og vi må sørge for å utdanne personell som er kvalifisert til å betjene disse institusjoner.

Etter min mening finnes det ingen plausibel unnskyldning for ikke raskt å gjennomføre en radikal bedring av disse forhold. Vi kan i hvert fall ikke skylde på manglende midler. Når det først i stortingsmeldingen om folkepensjon og senere i proposisjonen om folketrygdloven sies at vi nå er kommet så langt i utviklingen av samfunnets økonomiske bæreevne at vi evner å ta det løft som folketrygdreformen innebærer, med en rask og radikal bedring av inntektsforholdene for den meget store del av vår befolkning som denne vil omfatte, kan det ikke sies at vi ikke har råd til å foreta den utbygging av handicapomsorgen som nå etterlyses.

Vi har råd til å foreta en øking av grunnbeløpene i alders- og uføretrygden m. v. med 20 pst. på ett år, som sammen med visse forbedringer på andre områder av folketrygdkomplekset vil medføre en øking i ytelsene på omkring 650 mill. kroner fra 1966 til 1967, fra 2 105 mill. kroner til 2 757 mill. kroner, og vi har råd til å bygge opp fonds som under visse forutsetninger vil komme opp i 2,4 milliarder kroner allerede i 1970, og hele 15 milliarder i 1977, etter 10 år.

Sett på bakgrunn av utgiftsbeløp og fondsopplegg av en slik størrelsesorden må det virke umiddelbart underlig at man ikke har sett seg råd til å bringe en ganske annen fortgang i utbyggingen av handicapomsorgen. Jeg er kjent med at det arbeides med tiltak på dette felt, men etter min mening i et alt for lite tempo. Og som nevnt tidligere er jeg redd for at tempoet fortsatt vil bli for lavt, og da med henvisning til manglende midler. Og den viktigste grunn til mangelen på tilstrekkelige midler må vi vel nettopp søke i den sterke utbygging av folketrygden.

Hvis dette er riktig må det være meg tillatt å si følgende: Dersom man, med henvisning til knapphet på midler, fortsatt unnlater å bringe en radikal fortgang i utbyggingen av dette felt av vår sosialomsorg, er det ikke lenger nok å sette spørsmålstegn ved den sosialpolitiske prioritering. Da må det være fullt berettiget til å si at prioriteringen er gal.

Det er på dette tidspunkt uten tvil urealistisk å foreslå en utsettelse av folketrygdreformen til fordel for handicapomsorgen. Det er sikkert også urealistisk å foreslå et noe mindre utbyggingstempo i folketrygden på kort sikt for å frigjøre midler til andre formål selv om dette kunne sies være det riktige. Arbeidet med folketrygden er kommet så langt, og tiden er så knapp at det nok ikke nå lar seg gjøre å få en omlegging. Det er også knyttet såvidt mye politisk prestisje til folketrygdens gjennomføring, og skapt så mye forventning blant de grupper som vil nyte godt av reformen at det ganske sikkert ville være politisk umulig å foreta endringer.

Dersom det gjennom den aksjon som nå pågår for å rette på forholdene skapes en tilstrekkelig sterk opinion for å få noe gjort, vil det kanskje med tiden tvinge seg igjennom en omvurdering. Jeg skal ikke her gi meg ut på å vurdere hva som bør gjøres og hvordan og når det bør gjøres. Jeg tillater meg å overlate til andre, for eksempel de som står bak aksjonen «Rettferd for de handicappede», å foreta vurderingen av hva som er et rimelig nivå for innsatsen i handicapomsorgen, og jeg overlater — ikke uten en viss skadefryd — til politikerne å finne ut hvordan en skal skaffe dekning for innsatsen dersom opinionen blir sterk nok til å presse gjennom en endring av den sosialpolitiske prioritering.

Jeg skal imidlertid få invitere leserne med på et lite tankeeksperiment som kanskje kan kaste litt lys over dimensjonene i dette sakskomplekset. La oss tenke oss at vi lot grunnpensjonene i folketrygden øke noe mindre enn forutsatt fra 1966 til 1967. Hvis vi lot grunnpensjonen for en enslig, det såkalte grunnbeløpet som de aller fleste ytelsesformer er knyttet til, øke fra kr. 4 500 til kr. 5 200, i stedenfor kr. 5 400, ville det likevel bli en øking i ytelsene på over 15 pst. Også denne øking ville innebære en betydelig standardheving av de trygdedets inntektsvilkår i forhold til de personlige inntektstakere for øvrig.

Økingen i folketrygdenes ytelser vil som nevnt utgjøre ca. 650 mill. kroner fra 1966 til 1967. Ikke alt dette skriver seg fra den generelle øking i grunnbeløpene, men en reduksjon i stigningstakten i disse med 2/9 ville såvidt jeg kan se i hvert fall frigjøre et beløp på mellom 100 og 150 mill. kroner. Disse midler kunne så settes inn i arbeidet for å bedre levevilkårene for de handicappede.

Som sagt tror jeg ikke at en slik tanke vil være praktisk gjennomførlig. Jeg vet heller ikke om et slikt beløp i tillegg til det som ellers settes inn er større eller mindre enn det som trengs for å gi rimelige vilkår for de grupper det ville tilfalle. Det er mulig vi kunne greie oss med et atskillig mindre «innhugg» i folketrygdens standardheving.

Men — praktisk mulig eller ikke — jeg er ikke i tvil om at et slikt tiltak ville være riktig sosialpolitikk, så meget mer som det likevel ville være plass for en bedring i inntektene til de «folketrygdede» med 15 pst. fra 1966 til 1967. Og dette tiltaket ville vel å merke bare gripe vesentlig inn i utviklingen av folketrygden for ett enkelt år. I 1968 kunne man om ønskelig justere folketrygdytelsen opp til — eller nesten opp til — det nivå de ellers var

tenkt å få. Jeg forutsetter at man ikke lot det bli et engangsløft, men går ut fra at det beløp man årlig ville trenge for å følge opp, ikke ville bli av en slik størrelsesorden at det ville gi vesentlige utslag i folketrygdytelsene.

Som sagt håper jeg at det etter hvert blir skapt en så sterk opinion på dette området at en nyprioritering i sosialpolitikken tvinger seg igjennom. I grunnen er det vel forbausende, og et dårlig vitnesbyrd om vår sosiale samvittighet, at det ikke allerede er skapt en kraftig opinion for en forsering av handicapomsorgen. I lys av det materiale som har vært lagt fram i den offentlige debatt, og den sterke poengtering av en våken sosial samvittighet hos våre ledende politikere som tilsynelatende ble gitt i folketrygddebatten og i den etterfølgende stortingsvalgkamp, skulle en i hvert fall ha lov til å vente at det ble reist en sterk opinion innen våre politiske partier. Jeg minnes blant annet mannjevningen om sosialpolitikken i valgkampen, og daværende sosialminister Gjærevolls brev til et par hundre tusen «eldre venner».

Jeg vil i det lengste vegre meg for å tro at mangelen på politisk innsats på dette felt — og da mener jeg innsats som gir seg utslag i bevilgninger og ikke fine talemåter til festbruk — skyldes at de grupper det her er tale om utgjør en meget liten, og politisk lite slagkraftig gruppe i vårt samfunn, i motsetning til statsråd Gjærevolls eldre venner. Hvis ikke noe gjøres, og gjøres snart, vil imidlertid en slik forklaring forekomme meg mer nærliggende enn jeg ønsker å tro.

Vi sosialøkonomer utgjør foreløpig en liten gruppe i vårt samfunn, uten særlig politisk slagkraft ut fra vår tallmessige styrke. I vår midte teller vi likevel en del personer med ganske stor politisk innflytelse, statsråder, statssekretærer og stortingsmenn. La dette være en appell til oss alle, også til politikerne — selv om jeg kanskje har tråkket dem litt på tærne i det som ovenfor er skrevet — om å gjøre en innsats for å skape en opinion til fordel for de handicappede, selv om dette skulle innebære litt lavere pensjon når vi en gang kommer i den alder at dette blir aktuelt.

Cand. oecon. ass. dirk. Thor Støre:

En norsk/svensk økonomisk union

Igjen har de Gaulle talt på en pressekonferanse. «Intet vesentlig nytt» sier fagkommentarene. «Spørsmålet om å utvide EEC er ikke aktuell politikk for tiden. De interesserte EFTA-land kan trygt la dette spørsmål hvile, og vil kanskje til og med gjøre klokt i det». Ja, så lite oppløftende lyder referatene.

«Men», sier våre «optimister» «den aktuelle franske politikk, og dermed i vesentlig grad også EEC-politikken, er knyttet til de Gaulles person.» Med en ny fransk statssjef mener de at alle problemer skulle være borte nærmest ved et trylleslag og at veien til Brüssel skulle ligge åpen.

At også dette er et høyst lettvint standpunkt å bygge sin fremtid på, burde være klart. I løpet av de år de Gaulle har hatt makten, har Frankrike utviklet seg fra «å være Europas syke mann» til nesten å bli en supermakt, som til og med har sine egne atombombe-prøver i Sahara og i Stillehavet. Enhver historisk erfaring viser at en slik utvikling ikke vil gå upåvirket hen, hverken over de fremtidige politikere eller over opinionen i vedkommende land. «I 1966 er Frankrike mer gaullistisk enn noensinde», ble nylig fastslått av den alt annet enn gaullistisk innstilte sjefredaktør av Parisavisen L'Express, Jean-Jacques Servan Schreiber. «Hverken i 1940, 1945, 1958, 1962 eller 1965 har general de Gaulle dominert Frankrike slik han gjør i dag». Og hva mere er, «noen år til og gaullismen vil fremstå som fullt ut egnet til å overleve sin grunnlegger, noe man tidligere hadde vanskelig for å forestille seg», mener denne franske kjenner av Frankrike og fransk politikk. Dette viser også i hvor stor grad mange av våre politikere bygger sine markedsvurderinger på rene illusjoner.

Hva er så målet for den franske Europa-politikk? Det vet vi intet sikkert om. Men *noe* vet vi. Bl. a. ser de Gaulle og flertallet av franskmennene langt mer *europeisk* på tingene enn andre. Politisk- og Markedspolitisk — er Europa for de Gaulle ikke bare Vest-Europa. Også de øst-europeiske «satelitter» er med i hans drøm om et «fedrelandenes Europa». I virkeligheten er denne drøm intet mindre enn en drøm om en moderne form for imperialisme under fransk førerskap.

I pressekonferansen kom dette på nytt frem. Den kjente anti-amerikanske holdning kom også tydelig frem. Frankrike ønsker å bære EEC videre frem gjennom et politisk samarbeide, men bare på denne betingelse: Det må være basert på en *europeisk* politikk.

I Norden har enkelte politikere prøvd å gå i spissen med forslag om et separat dansk/norsk /svensk fremstøt over for EEC. Hensikten skulle visstnok være å tvinge Storbritannia til en mer positiv holdning overfor Fellesskapet.

For det første er dette i dag i høyeste grad en urealistisk politikk, noe de Gaulles pressekonferanse på nytt ga et bevis på. Videre må vi virkelig kunne spørre om det skulle være til våre lands fordel i dag å bøye oss inn under en fransk politisk overhøyhet. For Sverige vil

det være et brudd med tradisjonell nøytralitetspolitikk. Og for Danmark og Norge ville det være et brudd med NATO-politikken og den Atlanterhavslinje som siden 1949 har dominert landenes utenrikspolitikk.

Hva er så Storbritannias standpunkt? Det er blant annet et krav om at landet — som eventuelt fremtidig medlem av EEC — skal kunne videreføre sin egen utenrikspolitikk, som tradisjonelt har vært pro-amerikansk. Det burde nå være klart for alle at de sterke og etterhvert unisone britiske bekjennelser til «Det europeiske Fellesskap», slik dette kommer frem f. eks. i Europarådet og Den vest-europeiske union, ikke har den tilsiktede virkning på den franske president, så lenge britene også understreker at hensikten med et eventuelt britisk EEC-medlemsskap er å spille en *lederrolle* på det europeiske kontinent og å skaffe landet en solid basis for sin verdensomspennende politikk *i nært samarbeide med USA*.

Enhver som har en snev av vilje til å se realitetene i øynene, må jo innse at det er omtrent like vanskelig å forene det britiske og franske standpunkt i disse spørsmål som å forene ild og vann. Det kan heller ikke være i de nordiske lands interesse å tvinge Storbritannia til i realiteten å bryte med den utenrikspolitikk som er ført i Vesten etter krigen, bl. a. gjennom NATO-politikken. I Norge opplever vi i dag det selvmotsigende at «ytterste høyre» i norsk politikk (som i virkeligheten er i opposisjon til samarbeidsregjeringen) både er de sterkeste USA-beundrere i Vietnam- og NATO-spørsmål, samtidig som de er mest høylydt i kravet om en tilnærming til EEC.

De økonomiske fordeler ved tilslutning til EEC er uomtvistelige, men de kan kjøpes for dyrt, nemlig *om* de politiske betingelser er for harde.

En europeisk markedsordning kan vi ikke regne med som en realistisk løsning så lenge Frankrikes nåværende kurs opprettholdes, og denne politikk er ikke alene knyttet til de Gaulles person. De nordiske lands politikere gjør sine land en bjørnetjeneste hvis de fortsatt overser disse vesentlige trekk i bildet. Vi bør nå for alvor se den mulighet i øynene at den splittelse vi har mellom EFTA og EEC kan bli en permanent splittelse iallfall i vår generasjon. Vi må ha mot til å innrømme at også en slik eventualitet *kan* bli resultatet.

Hva skal vi så gjøre i EFTA i den ventetid som oppstår. I Norden har vi lenge arbeidet for utbygning av EFTA til nye samarbeidsområder enn de den nåværende traktat omfatter. Dette forslag er imidlertid omtrent like urealistisk som drømmen om en snarlig ordning med EEC. La oss prøve å se litt realistisk på EFTA.

Det overlegent største land innen EFTA, Storbritannia, må først og fremst ta hensyn til sin egen stormaktsposisjon, til sine tidligere kolonier, til restene av sitt imperium og sitt preferanseområde. Landet har relativt sett ikke den samme fordel og interesse av EFTA som de mindre nordiske stater. Østerrike står i en særstilling på grunn av assosieringsforhandlingene med EEC. Sveits har hele tiden vært en minimumsfaktor som ikke ønsker å gå videre i EFTA-samarbeidet utover den nåværende traktat. Portugal er på sin side et utviklingsland som vil ha sine spesifikke problemer i lang tid fremover. Verre er det imidlertid at landet har et politisk system som harmonerer dårlig med de øvrige EFTA-lands. Det bør derfor være gjenstand for berettiget tvil om man i det hele tatt skal trekke dette land inn i et så intimt samarbeide med trekk av overnasjonalitet slik f. eks. EEC's økonomiske fellesskap innebærer. Det samme gjelder selvsagt et land som Jugoslavia, som i den senere tid har vist en del interesser for EFTA. Heller ikke et slikt land bør komme med i et så intimt samarbeide uten at landet sørger for å gi folket et demokratisk styresett.

Tilbake blir derfor bare de nordiske land som utgjør en såpass homogen blokk, geografisk og politisk, at de kan gå videre i et gjensidig samarbeide av så intim karakter som det en økonomisk union vil forutsette. Det er også viktig at de nordiske land allerede gjennom mange år — og lenge før EEC og EFTA så dagens lys — har hatt et gjensidig forpliktende samarbeide på en rekke felter hvor EEC-landene i dag strever for å skape en harmonisering.

Men hvordan er det så i Norden? Har vi ikke alt for mer enn 10 år siden vraket den nordiske tollunion, og da er det vel for sent å ta opp ideen nå? Dette syn tror jeg ikke er riktig. Norsk motstand hindret riktignok i sin tid at planen om et nordisk fellesmarked ble realisert. Vårt næringsliv feilvurderte imidlertid situasjonen dengang fullstendig. Sterke pressgrupper drev sitt spill med alle midler, slik at et stort og fornuftig mindretall i vårt næringsliv, som så positivt på planen, ikke våget å tre frem før det var for sent. Vår daværende Arbeiderpartiregjering maktet heller ikke bare 50 år etter 1905, å forberede en så vanskelig sak skikkelig, hverken i næringslivet eller i opinionen ellers. Regjeringen *hadde* rent flertall i Stortinget, men våget ikke å bruke dette flertall når det kom til stykket.

Fremdeles er det politikere i Norge som plages av sitt svenskekompleks. De lever ennå i konsulatstridens problematikk. Det gir seg de underligste utslag. Mange i Norge er villige til å overlate en del av vår suverenitet til f. eks. tyskere og franskmenn i et utvidet EEC, men få kan tenke seg at en svenske skulle kunne gjøre det samme i Norden og derved opptre på fellesnordisk vegne og også vareta norske interesser. Norske politikere er villig til å overlate en vesentlig del av suvereniteten de facto

til et internasjonalt administrasjonsapparat med ca. 3 000 personer i Brüssel. Men de har ennå ikke kunnet tenke seg muligheten av at f. eks. 20 «overnasjonale» personer i Norden skal drive det nordiske samarbeide på en så effektiv måte som det i dag er nødvendig i internasjonalt samarbeide.

Likevel ser vi i Norge store fremskritt, i næringslivet og omsider også blant politikerne. Norge innehar i dag ikke lenger jumboplassen i det nordiske samarbeidet. Den plassen synes Danmark mer og mer å aspirere til.

Norsk industri har vunnet mer på det svenske marked enn på noe annet EFTA-lands marked etter at tollnedbygningen ble påbegynt. Dette gjør seg særlig gjeldende for ferdigvareindustriens vedkommende. I tillegg kommer så det forhold at svensk og norsk industri blir stadig sterkere integrert p. g. a. avtaler om delleveranser og underleverandørsystemer osv. Norsk og svensk industri er på mange måter komplementære og utfyller hverandre. De passer utmerket til hverandre i et felles marked.

Disse forhold får selvsagt i økende grad betydning for våre to folk. Like lite som f. eks. Tyskland og Frankrike i sine nåværende vurderinger kan se bort fra den økonomiske situasjon, som er skapt p. g. a. EEC-samarbeidet, like lite kan *vi* i Norden uten videre bidra til å spolere fordelene vi gjensidig har fått på våre markeder.

Det sterkt Høyrepregete organ «Morgenbladet» overrasket alle for en tid siden med et spesialnummer om norsk-svensk samarbeide. Spesielt gledelige var uttalelser fra fremtredende norske industrifolk i artikler i spesialnummeret. Adm. direktør *Jan Didriksen* i Norges Industriforbund gikk nærmest åpenlyst inn for en norsk/svensk tollunion. Han understreket ønskeligheten av å skape et *hjemmemarked* på den skandinaviske halvøy, og han definerte dette hjemmemarked som bl. a. basert på en «enhetlig næringslovgivning, skatte- og avgiftsregler, samordnet finans- og kredittvesen, felles arbeidsmarked, fri etableringsrett og enhetlig industri- og handelspolitikk». Hans «hjemmemarked» inneholder altså vesentlige elementer av den økonomiske union, slik vi ser det i EEC. Og en «enhetlig handelspolitikk» *må* iallfall som et minstekrav inneholde felles ytre tollsatser, altså en tollunion.

Disse nye toner er diamentralt motsatte av norsk industris gjennomgangsmelodi for mindre enn 10 år siden. Handelsminister *Kåre Willoch* har i de siste dager også vist en ny tendens. Dette har sikkert sammenheng med den endrede oppfatning som er kommet frem i norsk industri. Willochs suverene evne til å uttrykke seg konsist kom frem når han nylig ettertrykkelig slo danske politikere «over fingrene» i spørsmålet om en felles skandinavisk Canossa-gang til Brüssel. Verd å merke seg er også hans klare understrekning av behovet for en felles svensk/norsk holdning i disse spørsmål. Videre har den norske handelsminister sterkere enn de fleste poengtert nødvendigheten av at de nordiske land finner frem til en felles holdning overfor EEC i Kennedy-runden.

I det nevnt spesialnummer av «Morgenbladet» hadde direktør *Wilhelm Paues* i Sveriges Industriförbund mange sannhetsord å si om ønskeligheten av å samordne Norden bedre enn hittil. Han konkluderte med å spørre: «Vore det nu omöjligt att tänka sig, att det i Norden skulle framträda åtminstone en, och helst en i varje land, som hade en ledande politisk ställning och som vågade att ta initiativ i desse frågor.»

Det er å håpe at den norske handelsminister ser hvilket ansvar — og hvilke muligheter — den foreliggende markedssituasjon medfører for ham. Vi har i hele etterkrigstiden i Norge manglet en politiker som har evnet å trenge til bunns i problematikken på dette område, og å ta et dristig initiativ som han våger å stå — eller falle — på.

En nøktern vurdering av situasjonen sier at en løsning på forholdet til EEC er fullstendig «i det blå». En utvidelse av EFTA-samarbeidet er også virkelighetsfjernt. I denne situasjon burde vi i Sverige og Norge finne frem til enighet om en fremtidsrettet samarbeidsavtale. Denne avtale burde ha en tollunion som kjerne. For det første bør vi utnytte Kennedy-rundens muligheter for tilnærming av de ytre tollsatser og så senere gjennomføre med *kort overgangstid* en fullstendig tollunion, med felles ytre handelspolitikk, først og fremst mot EEC, u-landene og østblokken. Videre bør en felles økonomisk union utbygges og i størst mulig grad tilpasses de ordninger EEC har vedtatt på de forskjellige felter.

Dersom vi i våre to land nå kunne oppvise den nødvendige politiske vilje i denne retning, er jeg overbevist om at dette ganske hurtig ville få våre danske venner over på en fornuftig linje i markedsspørsmålet. Et felles nordisk marked burde selvsagt også innebære landbruksordninger som ville gi det danske jordbruk rimelig preferensefordeler også på det norske marked. I denne sektor har vi imidlertid i dag dessverre langt mindre politisk vilje i Norge enn i industrisektoren.

At også Finland og Island ville være interessert i å delta i et fellesmarked som antydet *innen rammen av EFTA,* er hevet over enhver tvil. Hensynet til Finland burde for øvrig veie tungt til fordel for et slikt svensk/norsk initiativ. En finsk deltagelse i en nordisk økonomisk union i dag, ville bedre enn noe annet garantere Finlands deltagelse i en fremtidig europeisk markedsløsning med EEC, på linje med de øvrige nordiske lands. Dette hensyn burde bety langt mer enn det tilsynelatende gjør i dag i de 3 øvrige nordiske EFTA-land.

PRODUKTIVITETSPROBLEMER I NORSK INDUSTRI

AV SIVILØKONOM
ADM. DIREKTØR SVEIN DALEN

Innledning.

Vi lever i et samfunn særpreget av *forandringer*. Forandringene gjør seg gjeldende på alle områder. Vi merker dem i verdensmålestokk, innenfor den enkelte nasjon, i den enkelte bedrift eller institusjon, i forandring av produktene, — og kanskje ikke minst når det gjelder vår personlige tilværelse.

Forandringer på de forskjellige områder vil alltid være forbundet med hverandre på en eller annen måte. Større skiftninger på det internasjonale område vil influere på vår egen økonomiske vekst her i landet. Den økonomiske utviklingen vil på sin side influere på det politiske område, — og selv være sterkt influert av utviklingen innenfor forskning og teknologi. Det vi kan være sikre på er at utviklingen vil skape forhold som vi ikke kjenner i dag.

Forskning og utvikling.

Det forandringens samfunn jeg har antydet foran, vil hente mye — kanskje det meste — av drivkreftene fra forskning og utvikling De vitenskapelige framskritt og deres overføring til teknologien vil øke med en hastighet som vi ikke har opplevet før. Dette er ikke en påstand alene fra min side. Det er en konklusjon fra meget fagkyndige observatører. Flere faktorer leder til en slik konklusjon. For det første er bredden i forskning og utviklingsarbeid større enn noen gang før, hvilket også inkluderer flere nye områder for menneskelig erkjennelse. For det annet stilles det større midler til rådighet for forskning og utvikling, — såvel innen industrien selv, — som fra det offentliges side.

Forskningsinnsatsen i USA er fordoblet i løpet av 5 år. I Norge fikk vi i 1964 en forskningsutredning fra NTNF som forutsetter en fordobling av vår forskningsinnsats i løpet av en 4-årsperiode.

Et avsnitt fra den nevnte forskningsutredning er av betydelig interesse for vårt tema:

> *«En stadig større del av befolkningen tildeles spesialoppgaver som tar sikte på ved systematisk innsats dels å frembringe nye kunnskaper, dels å skape nye produkter eller finne bedre måter å gjøre vante ting på. Utbyggingen av disse miljøer representerer en ny form for investering, ikke i realkapital, men i talent og evne. Den vesentlige del av virksomheten i disse miljøer er slik organisert at den kan styres mot arbeid med de problemer som til enhver tid ansees av høyeste prioritet innen de forskjellige grener av samfunnslivet. Gjennom utdannelse og forskning skapes muligheter, — vekstresultatene oppnås imidlertid først ved en økonomisk utnyttelse av mulighetene gjennom en organisert videreføring til næringslivet. De mest fruktbare problemstillinger og mest verdifulle resultater oppnås således når det etableres et intimt samarbeid mellom forskningsinstituttene, statsmyndighetene og næringslivet. Ved et slikt*

[1]) Foredrag på Oslofjordens skipsbyggerkonferanse 9. sept. 1966.

samarbeid kommer forskningen som en dynamisk faktor inn i samfunnsutviklingen og bidrar til at hele det produktive liv blir sterkt fremtidsrettet og innstilt på nyskapning. Et høyt forskningspotensial regnes således i dag blant de viktigste nasjonale aktiva.

Spesiell interesse har i den senere tid knyttet seg til forskning og undervisning som faktorer for den økonomiske vekst. Den økonomiske vekst har vært en viktig faktor i de nasjonale målsettinger i de senere år. Mange faktorer har bidratt til denne vekst. Ny kapital, økt arbeidsstokk, nye råstoffressurser, nedbryting av internasjonale barrierer, utvikling av den økonomiske politikk etc. spiller inn. I de senere år er det blitt alminnelig erkjent at forskning og utdannelse spiller en stadig økende rolle for den økonomiske vekst.»

Grunnvilkår for økning av produktiviteten.

En rekke forutsetninger må tilrettelegges for at produktiviteten skal kunne økes. Den første betingelse er at de som berøres av problemene i tilknytning til økt produktivitet, erkjenner at de er tilstede, setter seg inn i dem og er villige til å prøve og mestre dem. Grunnproblemet er klart: Produktivitetsøkning er nødvendig for å sikre en større produksjon, og dermed *grunnlaget for mere til fordeling.*

Hvem er det som berøres av denne problemstilling? Det er først og fremst *ledelsen i bedriftene* som har det som sin fornemste oppgave å frambringe det best mulige produksjonsresultat. Med ledelsen menes her enhver som har en slik funksjon i bedriften at hun eller han får arbeid utført gjennom andre. Men dernest berøres selvsagt *hver eneste ansatt* av problemet, fordi det normalt vil stå om bedriftens eksistens dersom denne målsetting på lenger sikt utelates. *Kundene, leverandørene, det offentlige, samfunnet berøres av* problemet. Stort sett erkjenner de opinionsdannende kretser i norsk industri denne problemstilling. Såvel blant bedriftsledere som blant de fagorganiserte har de meningsdannende krefter forlengst akseptert nødvendigheten av økt produktivitet. Også i den offentlige debatt vil jeg stort sett si at dette er tilfelle.

Kort oppsummert: Disse innledende refleksjoner framhever betydningen av det forandringens samfunn vi lever i. Jeg har framhevet den rolle som forsknings- og utviklingsarbeid spiller for økonomisk vekst. Endelig har jeg understreket som et vilkår for økt produktivitet at grunnproblemet forstås og aksepteres, — først og fremst av de opinionsdannende kretser. En sak for seg er at arbeidet med å spre informasjon om disse forhold aldri kan bli omfattende nok.

Det er på den her beskrevne bakgrunn vi må drøfte de produktivitetsproblemer norsk industri står overfor.

Produktivitetsproblemer i norsk industri.

De problemer som tas opp i det følgende, nevnes ikke i en rekkefølge som gir uttrykk for deres betydning. Rekkefølgen i omtalen er for så vidt tilfeldig. Den relative vekt man skal legge på problemene vil også skifte fra bransje til bransje. Innen en del industriområder kan utviklingen være kommet langt, f. eks med hensyn til strukturutviklingen, mens andre forhold stiller seg hindrende i veien for øket produktivitet.

Uttynning av naturgrunnlaget.

Det er visstnok ingeniør Helmer Dahl som har utmyntet ordet «høstningsbruk» om norsk økonomi. Uttrykket er meget dekkende for vår bruksmåte i utpregede ekstraktive næringer, som jordbruk, skogbruk, fiske og fangst. Formuleringen har imidlertid også et innhold når vi tenker på deler av norsk industri som bergverk, treforedling og elektrometallurgisk og elektrokjemisk industri. For mange av disse industribransjer gjelder at de representerer en begrenset bearbeidelsesverdi.

Nært sammenhengende med dette er den relative tilbakegang av vannkraftens betydning. Vi ser slutten på den tid da man lønnsomt kan utbygge våre vannfall i konkurranse med atomkraften.

Treforedlingsindustrien er kanskje det grelleste eksempel på de problemer vi står overfor. Vi har allerede i dag en betydelig tømmerimport for å dekke råvarebehovet i treforedlingsindustrien. Hva verre er, er det forhold at vi eksporterer betydelige kvanta av lite bearbeidede produkter fra denne industri. Vi har hatt lite eller intet av integrasjon på produktsiden. Noen av disse problemer henger nøye sammen med de problemer vi skal behandle senere. Det må imidlertid være berettiget å si at denne næringen har vært lite dyktig til å finne fram til nye veier på foredlingssiden og når det gjelder markedsføringen av sine produkter.

Det er flere muligheter for å angripe dette problem. Et hovedsyn må vel imidlertid være at vi søker å utvikle en høyere foredlingsgrad i store deler av vår industri enn tilfelle har vært hittil.

Dette gjelder ganske særlig i et par av våre tradisjonelle industribransjer som treforedling og når det gjelder malmer og metaller.

Vi har i Norge inntil ganske nylig opprettholdt et kunstig skille mellom eksportindustri og hjemmeindustri. Med den betydelige omlegging som finner sted på markedene, er dette skille i ferd med å forsvinne. Man kan i

denne forbindelse gjøre den interessante observasjon at den tradisjonelle hjemmeindustri på mange måter har vært raskere til å tilpasse seg enn de gamle eksportnæringer. Således har f. eks. møbelindustrien, tekstilindustrien og deler av verkstedsindustrien økt sin eksport meget betydelig. Man skal merke seg at det her overalt er tale om varer med forholdsvis høy bearbeidelsesverdi.

På tross av et forholdsvis høyt lønnsnivå og på tross av en uheldig bedriftsstruktur i mange tilfelle, har norske varer med fordel kunnet konkurrere ute. Et godt eksempel har man i den del av skipsindustrien som leverer utstyr av forskjellig art til verfter og andre avtakere utenlands. Som eksempler vil jeg nevne BMV's produksjon av hjelpemotorer, Hydrauliks produksjon av dekksmaskiner, ja, til og med levering av skipsmaling m. v. fra et par av våre store fabrikker i denne bransje.

En videre utvikling av denne linje innen industrier med høy foredlingsgrad utpeker seg selv nokså naturlig som et svar på problemene knyttet til svikt i naturgrunnlaget.

Vi snakker gjerne om utvikling av intelligensindustrier i denne forbindelse, f. eks. innenfor områder som elektronikk, automasjon, kjemisk og petrokjemisk industri osv.

Aktuelle og interessante eksempler på denne utvikling har man f. eks. i det forsknings- og utviklingsarbeid som S.I. har drevet. Instituttets arbeid med medisinsk apparatur ledet til utvikling av flere nye instrumenter som har dannet grunnlaget for etablering av A/S Nycotron. Selskapet hadde allerede i sitt første driftsår — 1964 — en millioneksport. Som et annet eksempel på en bedrift som er basert på utviklingsarbeid ved S.I. har vi Aker Electronics A/S. Dette er et typisk eksempel på en intelligensindustri med høy foredlingsgrad. Et tredje eksempel er utviklingen av styringsenheter for skjærebrennere og andre verktøymaskiner. Merking av plater på Stord fra Blindern.

Overgang fra lavproduktive til høyproduktive næringer.

Det kan påvises store differanser i produktivitet mellom bedriftene i samme bransje. Dette forhold skal jeg komme tilbake til mot slutten av artikkelen. Produktiviteten er imidlertid også forskjellig bransjene i mellom og mellom de forskjellige næringer. Hvis vi alene holder oss til arbeidskraftens produktivitet, kan vi slå fast at jordbruk og skogbruk, fiske og fangst, bygg og anlegg og samferdsel (med unntak av sjø-transport) har en relativ lavere faktorinntekt enn den prosentvise sysselsetting. (Overgang fra en næring til en annen kan i seg selv være en betydelig vekstfaktor). Til tross for den hurtige strukturrasjonalisering i jord- og skogbruk har eksempelvis disse næringer nesten dobbelt så stor andel i sysselsetting som i nasjonalprodukt. Omvendt har industrien en relativt større andel i nasjonalproduktet enn i sysselsettingen. Forskyvningen mellom disse næringer gir en overflytningsgevinst. Overgangen fra primærnæringer til andre næringer kan således sies å ha økt samfunnets produktivitet.

Den betraktning som her er gjort gjeldende næringene i mellom, gjelder også mellom de enkelte industribransjer. Hvis vi tar med bygg- og anleggssektoren som en industribransje, ser man et klart eksempel på at arbeidskraftens produktivitet forholdsvis er betydelig lavere enn i industrien samlet. Det foreligger endel materiale til nærmere vurdering av forholdet innen de forskjellige industribransjer, men det vil føre for langt å gå nærmere inn på dette her.

La meg for sammenhengens skyld også nevne at vi må ta med i regnestykket den produktivitet som påvises av de andre produksjonsfaktorer. Nettopp når det gjelder bygg- og anleggsvirksomhet, kan man f. eks. peke på at det er skjedd en investering i kapitalutstyr som åpenbart resulterer i dårligere kapasitetsutnyttelse og lav produktivitet på kapitalfaktoren. I mange enkeltbransjer og -bedrifter innen industrien vil man kunne etterspore lignende forhold.

Stillet overfor de problemer som knytter seg til ønsket om overgang fra lavproduktive til høyproduktive bransjer, vil løsninger i første rekke ha sammenheng med *større mobilitet.*

Her er vi med en gang inne på sentrale spørsmål for det enkelte menneske. En større mobilitet behøver ikke nødvendigvis innebære en flytning av mennesker fra sted til sted. Det vil imidlertid alltid innebære en flytning av mennesker fra en næring til en annen, fra en bransje til en annen, eller fra en bedrift til en annen.

Det knytter seg endel spesielle forhold til den side av samfunnets aktivitet og bedriftenes virksomhet som angår den menneskelige faktor. Vi står her overfor problemer som i forhold til de tekniske og økonomiske sider, er under utvikling. Det er et forhold som gjelder universelt og ikke er noe særpreget for Norge, og det gjelder såvel forskningssiden som spørsmål om praktisk anvendelse. De siste år har representert en betydelig forandring i synet på disse spørsmål, båret fram både av den sosiale utvikling og av de perspektiver norsk forskning gir, og de praktiske muligheter som innsats på dette felt åpner. Det er et nytt og stort område, og vi er fattige på institusjoner og fagfolk som kan aktiviseres i denne utvikling. Det er imidlertid helt på det rene at arbeidskraft-myndighetene på dette felt må finne fram til nye og bedre løsninger. Likeså må organisasjonene i arbeids- og næringslivet ofre langt større oppmerksomhet enn hittil på disse problemer.

Greåker-miseren er et godt eksempel på de mobilitetsproblemer som oppstår når en større bedrift faller ut av bildet, fordi dens produktivitet sakker akterut i forhold til bransjen. Samfunnet må skaffe seg instrumenter som kan tas i bruk i en slik situasjon, ikke for å «redde» bedriften, men for å kunne tilrettelegge omstillingen på en måte som er aksepterbar for de berørte mennesker og på en måte som hindrer spill av verdifull arbeidskraft i en situasjon da vi har bruk for alle hender.

Strukturproblemer i industrien.

Den teknologiske utvikling leder konsekvent til fordeler for de større bedrifter — for stordrift. Det er således helt klart at bare de store bedrifter kan engasjere seg med tyngde på det område jeg har beskrevet som forskning og utvikling. I USA dekkes forskningsinnsatsen i den private industri for 86 % vedkommende av bedrifter med 5 000 ansatte eller flere. I UK dekkes 83 % av bedrifter med 2 000 ansatte eller flere.

Bare de store konserner kan arbeide på så store markeder at de kan risikere betydelige prisfall for å kunne videreutvikle sin markedsføring. Dette betyr ikke i og for seg at mindre eller mellomstore bedrifter er ute av dansen. Hva som teller er egentlig det mulige marked — mer enn firmaets størrelse, hvis det først kan spesialisere sin produksjon. Begrensningene vil mer ligge i bedriftens finansielle muligheter. Den kan vanskelig selv skape kapital til investering i den skala som er nødvendig, og hvis bedriften må låne, står de regelmessig svakere enn storbedriftene.

Soussjef Hernes i N.P.I., forteller fra en studiereise til USA, et par år tilbake, at han hadde en samtale med toppsjefen i et av de større amerikanske konserner. Vedkommende spurte om befolkningen i Norge og fikk vite at det dreiet seg om ca. 3,7 millioner. «Hvor mange arbeider det så i industrien?», ville han vite. Jo, det var ca. 350 000. «For all del», sa han, «da kunne dere jo klare dere med ett firma».

Jeg vil i denne forbindelse trekke fram at bare 3 % av våre industribedrifter har mer enn 100 ansatte, og over 70 % av bedriftene har færre enn 10 ansatte.

Antall sysselsatte i bedrifter med mer enn 100 ansatte, utgjorde ca. 41 % av de ca. 350 000 som arbeidet i industrien. I forhold til andre land i Europa er dette en lav prosent-andel. Til sammenlikning kan nevnes at i

Italia er 49 % av de sysselsatte i bedrifter med mer enn 100 ansatte.
Belgia er 53 % av de sysselsatte i bedrifter med mer enn 100 ansatte.
Sverige er 59 % av de sysselsatte i bedrifter med mer enn 100 ansatte.
V.Tyskland 72 % av de sysselsatte i bedrifter med mer enn 100 ansatte.
England er 75 % av de sysselsatte i bedrifter med mer enn 100 ansatte.

Vi er altså dårligere stillet enn land vi skal konkurrere med i en tid med rivende teknologisk utvikling, hvor stordriftens fordeler er åpenbare.

Ut fra vurderinger av de teknisk-økonomiske faktorer, som bestemmer lønnsomheten i en industribedrift, kan man ubetinget komme til at de større bedrifter har betydelige fordeler fremfor de små. Spesialisering, store serier, effektiv markedsføring, bedre kvalifiserte folk i alle viktige funksjoner osv., er stikkord i denne forbindelse. Det er (av NPI's stab) foretatt beregninger over inntekts- og kostnadssturktur som funksjon av bedriftsstørrelsen.

Det fremgår klart at bearbeidelsesverdien pr. ansatt desidert er større i de større bedrifter. Det blir med andre ord mer til lønninger i de store bedriftene.

Forholdene skifter noe fra bransje til bransje. Som vi alle vet, kan en finne gode småbedrifter og dårlige storbedrifter i lønnsomhetshenseende. Behovet for strukturrasjonalisering i industrien er imidlertid helt klar. Tendensen i de senere år har da også vært at de store bedrifter sterkt har medvirket til former for fusjon, samarbeid, underleveranseordninger m. v. Det som er skjedd innen norsk skipsindustri (Aker/BMV, Moss/Kværner) er gode eksempler på strukturrasjonalisering med åpenbare produktivitetsforbedringer til følge.

Det er særlig to trekk ved denne utviklingen som bør understrekes. For det første har utviklingen nådd lengst i de bransjer som er relativt ensartede, og hvor fordelene ved stordrift synes åpenbare. For det annet at det er de større bedriftene som fører an i denne utviklingen. En undersøkelse for noen år siden viste således at ca. 55 % av bedrifter med over 500 ansatte var engasjert i en eller annen form for bedriftssamarbeid. For bedrifter med fra 200 til 500 ansatte var den tilsvarende prosentsats 35 % — og falt deretter raskt med fallende bedriftsstørrelse.

Behov for videre strukturrasjonalisering f. eks. i treforedlingsindustrien, trevare- og møbelindustrien, sagbruk og høvlerier, bakeriene, (tekstil, trikotasje, konfeksjon og skotøy) ?, grafisk industri, for å nevne noen.

Jeg skal ikke ta opp til bredere drøfting problemene om store og små bedrifter, men bare avslutte med følgende viktige utviklingstrekk:

De store konserner kan i dag med de tekniske hjelpemidler som står til disposisjon når det gjelder styringsmidler, gjennomføre en geografisk «dekonsentrasjon». Viktigere avgjørelser fattes sentralt, mens produksjonsenhetene og deres ledelse spres lokalt (Akergruppen).

Ledelsen i bedriftene.

I den dynamiske tid vi lever i, blir kravene til lederskap i industrien (og forøvrig i en rekke andre sammenhenger) større enn noen gang. Det er uigjenkallelig slutt med den tid at de store virksomheter får ledere som et resultat *alene* av arv, eierinteresse eller familieforhold. Det kreves i dag noe mere enn det, nemlig talent, god hjerne og trening som kvalifiserer for lederskap. Vi kan vel ennå møte unntakene, men de blir færre og færre.

Det foreligger få data som kan illustrere behovet for ledere på noe høyere plan, men jeg kan nevne at f. eks. Italia har anslått behovet i 1975 til 1¼ million, mens man 1962/63 hadde noe over 400 000.

Hva kan grunnen være til at behovet for ledelse øker så uforholdsmessig sterkt? Først og fremst nevnes de økte krav til ledelsen som følge av nye tekniske metoder, ny holdning til menneskelige forhold og nye organisasjonsmønstre i bedriftene. For det annet innebærer veksten i økonomien i seg selv en betydelig økning av lederskiktet. Fra Belgia nevnes som eksempel at 27 % økning i produksjonen innen bergverk, metallurgisk og elektrisk industri ble fulgt av en 34 % økning i lederskiktene.

Endelig nevnes at med den økonomiske vekst følger omstilling av yrkesbefolkningen mellom den primære, den sekundære og den tertiære sektor av økonomien, — med vekten på den siste. Det betydningsfulle i denne forskyvningen i retning av den tertiære sektor må ikke undervurderes. Således er det i Italia beregnet at denne del av yrkesbefolkningen, som i 1951 beskjeftiget 28 %, vil i 1975 beskjeftige 39 %. I land som er høyere utviklet, vil forholdet godt kunne stige til 50 % eller høyere. Betydningen av dette kan bare bli fullt forstått når man tar i betraktning at antallet ledere i forhold til det totalt antall ansatte er i den primære sektor ca. 1 %, i den sekundære 4 % og i den tertiære 6—10 %. (Platt-rapporten grunn også for en vurdering av forholdene i OECD-1963).

Stort sett kan disse betraktninger legges til Norge. Jeg mener at lederskapet representerer et av de mest grunnleggende produktivitetsproblemer i norsk industri. Å løse dette problem er ikke lett, men vi må i alle fall kunne gi flere positive bidrag til løsninger enn det som hittil har vært tilfelle.

Det første skritt må åpenbart være å iverksette en systematisk lederopplæring. (Råd for lederopplæring). Dernest må nye former for bedriftsledelse og bedriftsorganisasjon etterhvert tas i bruk. Bidraget kan her ventes også fra forskningen, f. eks. de forsøk som Thorsruds samarbeidsprosjekt representerer. De ansatte bør i sin arbeidssammenheng engasjeres sterkere. Dette kan gjøres etter to eller tre veier:

Autonome grupper
Ny jobbutforming
Ny bedriftsorganisasjon

Når det gjelder det siste punkt, er vi helt over i den stadig aktuelle debatt om økonomisk demokrati, bedriftsforsamling osv., og det får vi la ligge ved dette høve.

Produktutvikling og markedsføring.

Som sentralt produktivitetsproblem i norsk industri vil jeg til slutt nevne produktutvikling og markedsføring. De to er nøye knyttet sammen, og det er naturlig å behandle dem under ett. Man har så lett for å forbinde spørsmålet om økt produktivitet bare med produksjonssiden. Markedsføringen av varene er minst like viktig, og her møter vi en rekke sentrale spørsmål for bedriftenes fremtid, som produktenes levetid, produkutvikling, omlegging av forbruksvaner, større markedsdannelser m. v. Jeg skal ikke forsøke å gi noen inngående behandling av disse spørsmål, men jeg vil gjerne knytte etpar kommentarer til varenes levetid, og produksjonsutvikling.

I USA har man foretatt analyser av vekst og fall i produksjonen av en rekke varer. Således er analysert vekstkurvene for produkter innen gruppen husholdningsartikler i løpet av de siste 50 år. For 10 produkter markedsført før 1920 viste det seg at det tok 20 år før omsetningen kom på topp, — og så igjen begynte å falle. For 10 produkter markedsført 1920—1939 tok det bare 10 år før toppen var nådd og nedgangen tok til. For 10 produkter markedsført 1939—1959 tok det bare 5 år før omslaget inntraff. (Kasse-fotoapparat, radio, TV).

Den beskrevne utvikling er en daglig alvorlig utfordring til norsk industri. Den bedrift som ikke tar vare på sine produkters utvikling, er dømt til å mislykkes.

Det gis ingen enkeltløsning på dette problemet. Dets løsning må knyttes nært til forskning og utvikling som jeg var inne på i det foregående.

Andre problemer.

For fullstendighets skyld vil jeg presisere at det finnes flere produktivitetsproblemer enn de jeg foran har trukket fram. De 5 foregående anser jeg imidlertid som de mest sentrale. Rent antydningsvis vil jeg avslutte denne gjennomgåelse med å liste opp ytterligere noen, uten særlige kommentarer:

1. *Forholdet mellom næringene. Industriens situasjon overfor subsidierte næringer som jordbruk og fiske.*
2. *Industriens forhold til service-næringene.*
3. *Institusjonelle hindringer knyttet til organisasjoner, lovgivning m. v.*
4. *Internasjonaliseringen, integrasjon over landegrensene.*

5. *Bedriftsinterne, bedriftsøkonomiske og tekniske problemer.*

Produktivitet og konkurranseevne.

Den daværende amerikanske handelsminister tok i et foredrag for et par år siden opp endel av de tilsvarende problemer som vi har foran oss i dag. Under gjennomgåelsen av de virkemidler en rår over for videre vekst og bedre fordeling, sa han bl. a.:

> «Av de forskjellige løsninger på våre problemer, er det ingen som er viktigere enn den vi diskuterer på dagens konferanse. Vårt grunnproblem er å øke velstanden, og den raskeste og sikreste vei til det er å øke produktiviteten gjennom moderne teknologi pluss moderne ledelsesteknikker (slik som bedre organisasjon, bedre håndtering, bedre markedsføring, bedre kontrollmetoder).»

Og han tilføyet:

> «Dette inkluderer til og med modernisering av selve ledelsesbegrepet. Jeg vil gjerne understreke at det å modernisere innbefatter ikke bare søken etter nye idéer og nye prosesser, men mest presserende også overvinnelse av hindringer i bruk av idéer og prosesser som allerede er tilgjengelige.»

Handelsminister Hodges la fram tallmateriale som viser at produktiviteten i de mest effektive bedrifter kan være 2 til 4 ganger høyere enn *gjennomsnittet* i vedkommende industri, — for ikke da å tale om de minst effektive. Her gjengis noen av tallene som viser *bearbeidelsesverdi* i enkelte industrigrener, omregnet pr. sysselsatt i bedrifter med høy, gjennomsnittlig eller lav produktivitet. Tallene var fra 1958 års bedriftstelling.

Industri	Bearbeidelsesverdi pr. sysselsatt i $		
	Høy produktivitet	Middels produktivitet	Lav produktivitet
Sagbruk og høvleri . . .	27.300	5.610	4.500
Stålindustri*)	30.470	11.860	5.640
Støperier	17.440	7.260	5.220
Metallstøperier	13.960	7.700	6.330
Bilindustri	31.200	11.960	6.690

Taleren konkluderte med å peke på at forholdene lå til rette for en produktivitetsforbedring på inntil 10 % om året, mens USA faktisk bare har hatt ca. 2 % produktivitetsøkning pr. år som gjennomsnitt for de siste desennier. Samtidig pekte han på at mange forretningsfolk mener at USA ikke kan konkurrere på eksportmarkedet p. g. a. de høye amerikanske lønninger. Men faktum er, sa han, at bedrifter med den høyeste produktivitet kan konkurrere på ethvert marked i verden. Disse bedrifters lønnskost er enormt forskjellige fra dem som ligger i bunnen av produktivitetsskalaen.

I forbindelse med vårt intervju med statsråd Helge Seip i nr. 8/66, har vi fra cand. oecon. A. Kvalheim OECD mottatt følgende:

Paris, den 27. oktober 1966.

Herr redaktør.

I *Sosialøkonomen* nr. 8/66 blir det hevda at O.E.C.D. har rådd Norge til å vise eit visst atterhald med boligbygginga for ikkje å bringe økonomien ut av balanse. Statsråd Helge Seip kommenterar i eit intervju og finn det merkelig at O.E.C.D. kjem med ei slik fråsegn. Det kan han kanskje ha rett i, men så var det heller ikkje det organisasjonen sa i siste årsrapporten som vel er den *Sosialøkonomen* bygger på.

O.E.C.D. påpeika her faren for press i bygge- og anleggsektoren sett under eitt. Det heiter såleis i første avsnittet av rapport-konklusjonen:

«Although the economy is expanding very fast, the movement of prices and the foreign balance do not as yet point to any unduly excessive pressure of demand. The labour market is, however, very tight and demand prospects suggest that the situation may get worse rather than better in the months ahead. It is desirable that economic policy should be directed towards preventing a too strong increase in demand. There may in particular be need to ensure that the relatively good general balance in the economy achieved in the last couple of years is not being endangered by an excessive increase in demand in the building and construction sector.»

Med helsing

Alfred Kvalheim.

PROF. ROBERT TRIFFIN:

Gull og penger

204 sider, pris kr. 30,—.
Studieselskapet
Samfunn og Næringsliv.

Anmeldt av
cand. oecon.
kontorsjef Arne Lie.

«En professor kan aldri utmerke seg bedre i sitt arbeide enn ved å oppmuntre en flink elev, for de virkelige oppdagere blant dem er som kometer blant stjernene». Med dette sitat fra Carl von Linné ønsket høyesterettsadvokat J. B. Hjort professor Triffin velkommen til en konferanse om valutaspørsmål holdt på Elingaard 25.—26. oktober 1965 med en rekke fremtredende personer fra næringslivet og det akademiske miljø i Norge. Det var jo blitt sagt så meget og så meget forvirrende om vårt valutasystems utilstrekkelighet i senere tid — selv de Gaulle hadde kastet seg inn i debatten om dette trivielle spørsmål — at det kunne være interessant å få en klargjøring av hva det hele går ut på.

Professor Triffin har særlige forutsetninger for å gi lys til våre jordiske kometer som beveger seg i denne bane av vår tankeverden. Hans opprinnelige nasjonale tilknytning var Belgia, han var en av hovedforhandlerne for den amerikanske regjering under opprettelsen av Den europeiske betalingsunion under OEEC's pionertid, han var knyttet til president Kennedy's stab av økonomiske rådgivere, han har nære og personlige kontakter med fagfolk og politikere innenfor Fellesmarkeds-kommisjonen, IMF, OECD, politiske partier, bankvesen og universitetsmiljø. Han er professor ved Yale University.

Det er ikke nye tanker Triffin her fremfører. De vil være kjent fra hans forskjellige skrifter 10 år bakover i tiden, blant annet fra «Europe and The Money Muddle» fra 1957[1]). Tankene vil allikevel stadig være oppsiktsvekkende, fordi Triffin skaper klarhet og enkelthet der ekspertene gjerne vil fordunkle og grave seg ned i tekniske finesser, og fordi Triffin er så uforskammet fritt-tenkende og holdningsløs overfor nasjonenes egeninteresser, både overfor de for Norge tradisjonelt vennligsinnede og de tradisjonelt mer dubiøse nasjoner.

Det er to hovedting Triffin forsøker å overbevise sine medmennesker om:

For det første mener han at de nasjonale pengepolitiske myndigheter bør gjøre opp global ulikevekt i betalingene landene imellom over et *særskilt regnskap* som holdes atskilt fra de enkelte nasjoners eget pengevesen. USA's og UK's sentralbanker skal ikke kunne føre opp som «gjeld til andre nasjoner» i sine bøker de underskudd som de to land har hatt i betalingene med den øvrige verden. Så lenge landene ønsker å opptre som særskilte økonomiske enheter med ulik økonomisk politikk, tjener det ikke deres felles interesser at en eller flere nasjoners mynt skal være alminnelig akseptert av de øvrige som oppgjørsmiddel i tilfeldige eller ubegrensede mengder. Den nasjonale penge har sin misjon i de trakter den hører hjemme. Avregninger av betalingsulikevekt mellom nasjonene skal skje i dertil egnede bøker som føres i fellesskap.

For det andre forsøker Triffin å overbevise oss om at behovet for å ekspandere eller trekke sammen kredittgivningen mellom de nasjonale sentralbanker, til enhver tid må vurderes ut fra den foreliggende økonomiske situasjon i verden som helhet og innenfor de nasjoner som verden består av. Internasjonal kredittgivning må være et resultat av en menneskelig vurdering av hva der er «behov» for og hva man «tilsikter». Denne vurdering må skje i en åpen diskusjon mellom de myndigheter som er involvert. Man må ha en valutapolitikk.

Når Triffin fremfører disse tanker, tar han ikke dermed parti for de Gaulle's og Debré's påstander om at USA finansierer sin utviklingshjelp og sine private investeringer i utlandet delvis ved å øke sin kortsiktige og ikke-oppgjørbare dollargjeld til den øvrige verden, for ikke å tale om finansieringen av Vietnam-krigen, som koster USA 1 milliard dollar i året i valutautlegg. Triffin ønsker bare å påvise det faktum at den internasjonale kredittgivning (likviditetsskapning) sentralbankene imellom for det alt vesentlige har tatt formen av en kortsiktig gjeldsøking for USA, at de land som har akkumulert disse dollartilgodehavender ikke er villige til å la denne finansieringsform fortsette, at de, sannsynligvis i økende utstrekning, krever gull for sine dollar og at en panikkartet avvikling av dollar- og pundreserver vil få meget uheldige følger for verdensøkonomien.

Han mener også å kunne konstatere at skapningen av internasjonal likviditet for en vesentlig del er skjedd som følge av ikke-økonomiske overveielser. Den har vært tilfeldig og har neppe svart til hva landene har kommet frem til som «rasjonell

---

[1]) Studieselskapet kunne spart oss for å kalle denne boken «Europa og pengemodellen».

politikk», hvis systemet hadde gitt dem praktiske muligheter for å drøfte en slik politikk. Triffin mener ikke dermed å anklage USA for å føre en slett valutapolitikk i forhold til internasjonale behov. Han mener bare å si at det mellom nasjonene er uenighet om hva mellomfolkelig politikk skal gå ut på, at man bør få etablert en forhandlingsmetode for å få politikken fastlagt, at det er mer realistisk å følge en avgjørelsesprosess som bygger på 10—15 av de største land enn på ett eller to land og at de nasjonale suverenitetsspørsmål blir håndtert på en mer balansert måte når regjeringene for de direkte og mest berørte land drøfter dem enn når regjeringene ikke drøfter dem i det hele tatt.

Det som gjør Triffin særlig interessant, er at han har så pass politisk innsikt at han kan skille ut de valutaordninger som fortoner seg mest sannsynlige som fremtidige «løsninger». Derfor burde konferansens deltakere forsøkt å få mer ut av Triffins uttalelse om at vi vil få en *regionalisering* av det penge- og valutapolitiske samarbeide. «Et integrert atlantisk samfunn er ikke noe for i dag eller for i morgen. Jeg vil der foretrekke president John Kenndy's idé, som var et atlantisk partnerskap mellom et integrert europeisk samfunn og et integrert USA-samfunn». For Triffin går bevegelsen henimot et universelt samfunn gjennom et samarbeide mellom regionale «blokker». «Det universelle og regionale samarbeide er ikke alternative, de er komplementære». Vi vet at Triffin vet mer om dette enn det han uttalte. Han har nære kontakter med aktørene i dette spillet, regjeringene i USA og på Kontinentet og Kommisjonen i Brussel. I hvilken grad er det meningsforskjell mellom Frankrike og De 5 og hva vil De 6 komme frem til? Vil ikke disse spørsmålene fortone seg fundamentalt annerledes enn i dag, når mesteparten av Vest-Europa går i gang med en integrering av sitt pengevesen? Har den britiske regjering begynt å tenke på denne siden av integrasjonsspørsmålene?

Verken Triffin eller Studieselskapet gir noe svar på disse spørsmål, men de peker på visse interessemotsetninger som vil virke inn på svarene.

Jeg tror professor Triffin oppriktig mente hva han sa i sin sluttreplikk at den intellektuelle tone under konferansen hadde tiltalt ham og at diskusjonen hadde blitt holdt på et usedvanlig høyt nivå. Man finner dog gjerne blant nordmenn enkelte eiendommeligheter i diskusjoner av internasjonale økonomiske spørsmål:

(i) Det skal meget sterke argumenter til å overbevise nordmenn om at noe nytt er bedre enn det bestående. Skepsis er en meget nyttig menneskelig kvalitet for dem som forsøker å tenke, men norske økonomer er ikke bare prinsipielt skeptiske, de er ytterst konservative, uansett partifarge. Kan dette forklare vår sterke motstand mot opprettelsen av Den européiske betalingsunion, mot endringene i reglene for dens virksomhet og mot oppløsningen av unionen?

(ii) Nær beslektet med ovenstående kvalitet er norske økonomers sterke krav om å få vite den nøyaktige sammenheng mellom «tiltak» og «resultater», selv i de tilfelle at «tiltakene» har karakteren av en mer grunnleggende endring av det økonomiske system, og derfor skaper helt nye forutsetninger enn dem man tidligere kunne bygge på under vurderingen av økonomiske sammenhenger.

(iii) Som følge av (i) og (ii) vil man konsekvent favorisere nasjonale særtrekk ved den økonomiske politikk, selv i de tilfelle politikken skal operere i internasjonale fohold. Man møter derfor aldri spørsmålet om hvorfor politikken nødvendigvis må være nasjonal, når man kan finne frem til en som er hensiktsmessig.

I «Gull og Penger» er de internasjonale valutaspørsmål brakt ned til det begripelige, og derfor til de økonomiske forhold og politiske interessemotsetninger som svarer til virkeligheten. Dessuten er boken skrevet i et språk som man bare sjelden har gleden av å lese i dagens presse og litteratur.

Kan du ikke lese hva du selv skriver? Kjøp en skrivemaskin hos oss!

UNIVERSITETS BOKHANDELEN

Oslo • Bergen • Ås

„KONSULENT II

Med forbehold om Stortingets samtykke når det gjelder opprettelsen, blir det i Vegdirektoratets administrasjonsavdeling ledig et engasjement som konsulent II for søker med gode regnskapsmessige kvalifikasjoner og med kjennskap til elektronisk databehandling. Vedkommende skal delta i et arbeidsprosjekt som går ut på en gjennomgåelse av vegvesenets regnskapsordning med sikte på å komme fram til bruk av avanserte tekniske hjelpemidler. Det er ønskelig med snarlig tiltredelse.

Lønn etter l.kl. 19, f.t. kr. 32.160 pr. år, stigende med alderstillegg til kr. 38.430 etter 6 år. Lovfestet pensjonsordning med 6 % innskott. Tilfredsstillende helseattest må kunne fremlegges. Fri annenhver lørdag.

Søknad bilagt rettkjente attestavskrifter og vitnemål — sendes Vegdirektoratets personal- og administrasjonskontor, Boks 8109, Oslo-Dep., innen 25. november.»

„KONSULENT II

Ved Vegdirektoratets økonomiseksjon blir det ledig stilling som konsulent II for søker med sosialøkonomisk embetseksamen. Arbeidsområdet er økonomiske analyser i forbindelse med vegutbyggingen.

Lønn etter l.kl. 19, f.t. kr. 32.160 pr. år stigende med alderstillegg til kr. 38.430 etter 6 år. Lovfestet pensjonsordning med 6 % innskott. Tilfredsstillende helseattest må kunne fremlegges. Fri annenhver lørdag.

Søknad bilagt rettkjente attestavskrifter og vitnemål, sendes Vegdirektoratets personal- og administrasjonskontor, Boks 8109, Oslo-Dept., innen 25. november.»

Penger i lommeboken sitter „løst"

De og Deres arbeidsgiver bør kjenne fordelene ved en

LØNNS-KONTO

Det er så altfor lett å ta et par tiere opp av lommeboken og betale ut i hytt og vær. Men, – dersom man har en lønnskonto og må skrive ut en sjekk på beløpet, vil man uvilkårlig tenke seg om litt bedre. Kort sagt, hver utbetaling blir vurdert på en annen måte enn tidligere.

Erfaringene viser at det ikke er så rent lite som blir «hengende igjen» på kontoen når lønningsperioden er slutt.

Snakk med noen som har lønnskonto. Ta saken opp med Deres arbeidsgiver eller kom innom oss for nærmere orientering.

LØNN OVER BANKKONTO LØNNER SEG FORDI:

De får renter – bedre oversikt – det blir lettere å spare. Banken kan – om De ønsker – over kontoen betale Deres faste utgifter til husleie, lys, poliser etc.

Vår mann er alltid «på Deres side av skranken»

Den norske Creditbank
Din norske Creditbank

SOSIALØKONOM

Storbrandgruppen søker en sosialøkonom med interesse for kontorrasjonalisering og organisasjonsarbeid. Vedkommende vil få et meget variert arbeidsfelt innen alle områder av bedriften. Vi arbeider med en vidtgående integrert databehandling.

Lønn efter avtale.

Skriftlig eller personlig henvendelse til Personalsjefen som også kan kontaktes for nærmere opplysninger.

Storebrand

Haakon VII's gate 10, Oslo 1 — Tlf. 42 18 70

Utgiverpoststed: Bergen

Reklametrykk A.S - Bergen