

Nr 234.

Av herr Nilsson, Alexander, *angående behovet av billiga och ändamålsenligt arvägda fraktsatser för jordbruksprodukter.*

Ett rationellt ordnande av vårt jordbruks avsättningsförhållanden torde böra räknas till de viktigaste åtgärderna för vårt näringslivs uppehållande och förkovran. Jordbrukarnas strävanden — delvis med stöd från det allmänna — att sätta sin jord i bästa möjliga kultur, att över huvud uppbringa produktionsmedlen till största möjliga effektivitet och samtidigt ekonomisera driften, måste med nödvändighet i viss utsträckning bliva resultatlösa, om avsättningsförhållandena icke äro på ett tillfredsställande sätt ordnade. Det är icke vår avsikt att här beröra denna fråga i hela dess vidd utan endast en del av densamma, nämligen fraktförhållandena, vilka dock äro av synnerligen stor betydelse och dessutom utgöra en sida av problemet, som jordbrukarna icke själva kunna komma till rätta med, vare sig de uppträda var för sig eller organisatoriskt sammanslutna. Vi syfta härvid på järnvägstransporterna.

I statsverkspropositionen meddelas, att ny taxa för transporter å statens järnvägar är att vänta, vilken skulle komma att träda i kraft under nästkommande budgetår. Vid sådant förhållande anse vi oss icke böra underlåta att framföra några för jordbruket viktiga synpunkter på denna fråga.

Till järnvägsrådets yttrande i taxefrågan den 11 november 1927 har en av rådets ledamöter friherre R. Hermelin fogat några synpunkter av stort intresse rörande jordbrukets ställning i frakthänseende. Vi återgiva här några huvudpunkter i detta särskilda yttrande.

»Jordbrukets stora och för landet utomordentligt viktiga livsmedelsproduktion, däri inbegripet jämväl dess binäringars, fördelar sig på en massa ekonomiska enheter vitt spridda landet runt och med i regel för dessa ej sinsemellan sammanfallande avsättnings- eller befraktningsförhållanden. Detta medför, att jordbruket sällan eller så gott som aldrig kan liksom industrien framträda i koncentrerad form och därmed förskaffa sig möjlighet att vid befraktning av sina alster utnyttja särskilda fraktnedsättningar, som eljest skulle kunnat stå till buds, eller i övrigt komma i åtnjutande av de billigare s. k. massgodsförsändningarna. Att dessa sakförhållanden jämväl återverka till men för konsumentintresset torde i detta sammanhang även böra framhållas.

I statens järnvägsolitik torde därför en särskild uppmärksamhet böra ägnas åt åtgärder, som för jordbruket kunna underlätta och befrämja dess transporter av jordbruksalster.

Emellertid torde vid bedömande av transportkostnadernas (frakternas) in-

verkan för stimulerande av jordbrukets produktion, eller med andra ord om jordbruket för sin vara kan tåla en högre eller lägre frakt, hänsyn böra tagas till det försäljningspris producenten, d. v. s. jordbrukets utövare, erhåller för sin vara och icke såsom av taxeförslaget synes framgå till det pris varan kan betinga i den öppna detaljhandeln. Vid normerande av detta senare pris torde nämligen tillkomma en mängd för själva jordbrukets produktion ovidkommande faktorer, som rättvisligen icke kunna tjäna till utgångspunkt vid beräkning av de transportkostnader, som kunna av jordbruket bäras.

Men icke blott i syfte att tillfredsställa landets eget livsmedelsbehov spela järnvägsfrakterna en avgörande roll för att befrämja jordbrukets produktion, utan även, och detta kanske i än högre grad, för underlättande av transporter till sjöfartshamnar, särskilt å längre avstånd, av den från jordbruket kommande nationalekonomiskt sett väl så viktiga exporten till utlandet.»

Förslaget till godstaxa är byggt på en serie minimitariffer, oberoende av godsslag, vartill komma särskilda tillägg. Minimitarifferna äro avsedda att motsvara de rörliga kostnaderna, d. v. s. de direkta kostnaderna för nyttillkommen trafik. De fasta kostnaderna utdebiteras såsom tillägg till minimitarifferna och avpassas efter varje godsslags förmåga att bära frakt.

Denna indelning är måhända i stort sett ändamålsenlig och nödvändig men torde medföra en tendens att skärpa frakterna för jordbruksprodukter mer än som kan anses skäligen med hänsyn till jordbrukets ekonomi. Vid beräkandet av tilläggsavgifterna tages ju endast hänsyn till det pris varan betingar i öppna marknaden, ej till det försäljningspris producenten erhåller. På grund av jordbruksprodukternas ömtålighet samt de kända missförhållanden i avsättningshänseende vårt jordbruk lider av torde skillnaden mellan det pris producenten erhåller och priset i öppna marknaden vara betydligt större för jordbruksprodukter än för de flesta andra varor, varav följer att nämnda frakttilläggsberäkning ställer sig avsevärt ogynnsammare för jordbrukets utövare än för flertalet övriga producenter.

En lägre fraktdebitering för jordbruksprodukter, varigenom bättre överensstämmelse uppnåddes mellan fraktkostnaderna och produkternas verkliga förmåga att bära frakt, skulle givetvis vara av största betydelse för jordbrukets bärighet. Vi syfta härvid i främsta rummet på möjligheten att i utlandet vinna avsättning för våra produkter. Transportkostnaderna ut till exporthamn äro för närvarande onormalt höga, vilket i viss mån, utom taxans allmänna höjdläge, även beror på tariffernas byggnad. Järnvägsrådet har sålunda fäst uppmärksamheten på att trafiken å avstånd mellan 100 och 500 km. får lämna ett i förhållande till driftkostnaderna avsevärt större tillskott till de fasta kostnaderna än vad fallet är i närtrafik samt i trafik å längre avstånd än 500 km. Järnvägsrådet förklarade sig inse, att denna taxepolitik föranletts av konkurrensen med automobiltrafiken å korta samt sjötrafiken å långa avstånd, men då avsevärt större taxenedsättningar än de av järnvägsstyrelsen föreslagna borde

företagas, ifrågasattes om icke trafiken å medeldistanserna därvid särskilt borde tillgodoses. Nu synes visserligen Kungl. Maj:t vid sitt beslut komma att stanna vid mindre långt gående sänkningar än de av järnvägsrådet föreslagna, men vi vilja sätta i fråga, huruvida det icke skulle låta sig göra att trots detta vidtaga avsevärda sänkningar å nyss nämnda mellandistanser, då vi tro att detta skulle vara av stor betydelse för underlättande av exporten av jordbruksprodukter.

Såsom i det föregående anförts, har jordbruket svårare än andra näringar att uppfylla de villkor, som vanligen fordras för erhållande av fraktnedsättningar. Järnvägsrådet har också bl. a. uttalat sig för stycke godsfrakternas förbilligande i fråga om vissa livsmedel, som endast mera sällan transporteras i så stora mängder som hel eller halv vagnslast och därför icke enligt vanligen tillämpade principer kunna komma i åtnjutande av fraktnedsättningar. I sitt särskilda yttrande har frih. Hermelin utöver de nedsättningar järnvägsrådet förordnat föreslagit dylik nedsättning för smör, ägg och spannmål samt halm.

I fråga om transporten av smör framhålles i yttrandet, att denna enligt erhållna uppgifter så gott som uteslutande sker enligt stycke godsfrakt, detta även i de fall då smöret föres till exporthamn samt dit befraktas i särskilda uppsamlingsvagnar. Något utnyttjande av de billigare vagnslasttarifferna kan på grund av försändningarnas natur sålunda ej äga rum annat än möjligen i rena undantagsfall. Befraktningen av smöret ställer sig därför för jordbruket ofördelaktigt och betungande, synnerligast då man tager i betraktande att hela landets för transport å järnväg avsedda smörtillverkning måste försändas som stycke gods efter näst högsta tariffen. Det heter härom vidare i yttrandet: »Med hänsyn emellertid till den stora viktmängd, som smöret i och för sig intager vid befraktning å järnväg, synes mig billigheten fordra att godsindelningen för smör sänkes från stycke godstariff 2 till stycke godstariff 3.»

På grund av den betydelse vår smörexport har för landet är det av stor vikt, att dylika önskemål bliva tillbörligt beaktade. Då prisförhållandena för det svenska smöret på utlandets marknader dessutom äro långt ifrån gynnsamma, bör det vara särskilt angeläget att tillse, att avbrännarna i form av fraktkostnader icke bliva onödigt stora.

I samband härmed vilja vi också erinra om ett beslut, som fattades vid möte i Stockholm den 26—28 september 1927 med hushållningssällskapens ombud. Enligt detta beslut skulle framställning göras hos lantbruksstyrelsen om vidtagande av erforderliga åtgärder för möjliggörandet av att all transport av smör för export måtte kunna ske i s. k. »Hf»-vagnar, d. v. s. vagnar med kylanordning anbragt längs samtliga vagnens fyra väggar. För närvarande begagnas nämligen även ett par andra typer av kylvagnar för transport av smör på statens järnvägar, men erfarenheten har visat, att endast den förstnämnda typen fyller de nödiga kraven.

Ett tillmötesgående av framställningar av detta slag skulle säkerligen bidra till att höja det svenska exportsmörets kvalitet.

Beträffande spannmål framhåller frih. Hermelin i sitt yttrande, att kravet på lägre frakter bör bedömas ur den synpunkten att inom vissa delar av landet finnas förutsättningar för starkare utvecklad spannmålsproduktion än inom andra delar. »De nuvarande frakterna för spannmål äro emellertid så höga, att de för jordbruket i hög grad motverka försändningar av spannmål järnvägsledes, särskilt å längre avstånd. Då nu jordbruket har att direkt vidkännas frakterna för spannmålen till försäljningsplatserna, så föreligger alltså i det sammans intresse att få fraktsatserna för spannmål nedsätta, varigenom jämväl den öppna spannmålshandeln skulle i avsevärd mån befrämjas och järnvägarna säkerligen tillföras ökad godsmängd. För att rimligen kunna nå den fraktnedsättning, som för spannmålen synes önskvärd, torde frakten avseende 10-tonsförsändningar böra å alla avstånd sänkas ned till tariff 10. I detta sammanhang torde ock få framhållas önskvärdheten av att vid förekommande transporter av spannmål i största utsträckning jämväl finge komma till användning planerade 15-tonsförsändningar till för dessa avsedd lägre taxa.»

Det torde böra tilläggas, att fraktkostnaderna för spannmål lägga ett så kraftigt hinder i vägen för längre transporter inom landet, att kvarnarna i mellersta Sverige finna det fördelaktigare att importera än att köpa från Sydsverige.

Den uppfattningen har möjligen gjort sig gällande vid uppgörande av förslag till fraktsatser för jordbrukets produkter, att godsmängden skulle röna mindre inverkan av fraktsatsernas höjd i detta än i andra fall. Häre kan visserligen ligga någon sanning, ehuru viktiga undantag givas, främst i fråga om exporten, men hur det än må förhålla sig härvidlag, kan det icke vara förenligt med en sund näringspolitik att genom högre fraktsatser än oundgängligen nödvändigt försämra villkoren för den inhemska produktionen och därigenom verka hindrande för dess större eller mindre utveckling. Den omständigheten, att i fråga om livsmedel producenten i högre grad än annars synes få vidkännas fraktkostnaderna, bör icke heller få utgöra ett skäl för statsmakterna att fortsätta på denna väg. Jordbruksnäringens villkor ha nedpressats så starkt, att kraftiga åtgärder krävas för att bereda lättnad i dess ekonomiska betryck.

Såsom redan framhållits utgör avsättningsförhållandenas ändamålsenliga ordnande en av de viktigaste förutsättningarna för en lönande jordbruksdrift. Då statens järnvägars fraktpolitik härvid spelar en synnerligen betydande roll, får jag hemställa,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla, att Kungl. Maj:t vid fastställandet av ny taxa för transporter å statens järnvägar ville i enlighet med vad som här framhållits taga hänsyn till behovet av billiga och ändamålsenligt avvägda fraktsatser för jordbruksprodukter.

Stockholm den 31 januari 1928.

Alexander Nilsson.