

## Nr 329.

Av herrar **Svensson** i Grönvik och **Svedberg**, *angående vissa synpunkter att övervägas vid fastställande av ny taxa för transporter å statens järnvägar.*

Varje ansvarskännande medborgare torde beklaga, att det ännu ej varit möjligt att föra stora delar av vårt näringsliv in i normala gängor efter kris- och depressionstidens omvälvningar. Fortfarande kämpa dessa delar av näringslivet med mycket stora svårigheter, och arbetslösheten har ännu icke kunnat övervinnas. Även om orsakerna till arbetslösheten kunna vara både många och olikartade, torde den dock få betraktas som ett typiskt symptom på de rubbningar, som drabbat näringslivet och vars verkningar allttjämt göra sig gällande. Staten och kommunerna ha offrat stora summor för att mildra verkningarna och allttjämt krävas för detta ändamål avsevärda belopp. Fara synes föreligga, att arbetslöshet av stor omfattning blir en permanent företeelse i vårt land.

Man ställes inför frågan, huruvida det icke skulle vara bättre ur allmän synpunkt och även till större direkt nytta för de arbetslösa, om utvägar kunde finnas att på ett rationellt sätt stimulera den produktiva verksamheten, så att näringslivet så småningom åter bleve i stånd att uppsuga flertalet av de nu utestängda arbetarna. Det förefaller antagligt, att samma uppoffring av allmänna medel skulle i många fall få större effekt vid denna användning än vid nödhjälpsarbeten, och framförallt torde resultatet sett på längre sikt bliva gynnsammare. Problemet synes härvid huvudsakligen vara att finna vägar, som i såvitt möjligt lika mån gynna alla näringsgrenar, för att få fram bästa möjliga resultat.

Redan vid sistlidna riksdag meddelade Kungl. Maj:t, att en ej obetydlig sänkning av järnvägstaxorna skulle komma att genomföras under innevarande budgetår. Vissa omständigheter ha medfört, att sänkningen ännu icke blivit förverkligad, men enligt vad som framgår av årets statsverksproposition beräknas ny godstaxa för statens järnvägar kunna träda i tillämpning med ingången av år 1930. Järnvägsstyrelsen har av Kungl. Maj:t anbefallts att inkomma med nytt förslag, med sådan avvägning av taxenivån, att nettointkomstminskningen vid den trafikomfattning, som förutsatts i de av Kungl. Maj:t den 27 september 1924 för taxearbetet givna direktiven, skulle komma att upp-

gå till 8,500,000 kronor per år. I yttranden över järnvägsstyrelsens tidigare avgivna förslag, som förutsatte en nettoinkomstminskning av 5,900,000 kronor per år, förordade kommerskollegium taxenedsättningar med minst 10,000,000 kronor och järnvägsrådet med icke mindre än 19,700,000 kronor.

Det synes uppenbart, att de nu förestående för näringslivet givetvis synnerligen välkomna taxesänkningarna endast äro att betrakta såsom ett steg i riktning mot normala förhållanden på fraktmarknaden. Järnvägsfrakternas oproportionerligt höga läge under depressionsåren efter världskriget torde i stor utsträckning ha bidragit att försvåra näringslivets återhämtning, men det kan med skäl betecknas som oklok ekonomi att genom alltför höga fraktsatser förhindra eller fördröja en sund ekonomisk utveckling. Ensidiga räntabilitetssynpunkter böra ej få vara så uteslutande avgörande, att hänsyn icke på samma gång tages till vad som ekonomiskt i stort sett är fördelaktigast för landet.

Att den allmänna stegringen av järnvägstaxorna varit alltför kraftig underströks mycket starkt av järnvägsrådet i dess yttrande den 11 november 1927, på vilket vi dock icke nu skola närmare ingå. För jordbrukets del lämnas en belysande jämförelse i ett av kungl. lantbruksstyrelsen den 14 april 1928 avgivet yttrande över en inom andra kammaren väckt motion i taxefrågan.

Lantbruksstyrelsen konstaterade, att jordbruket hårt tynges av gällande höga fraktkostnader för såväl dess produkter som de för dess drift erforderliga ämnen. Inom lantbruksstyrelsen har i och för upprättande av en vägd prisindex för lantbrukets inkomster och utgifter förts statistik över prisförändringarna å detta område sedan år 1913. Av denna statistik framgår, att under det att jordbrukets inkomster för senaste halvåret 1927 endast med 42 % överstege 1913 års prisläge, utgifterna sedan denna tid stigit med 64 %. Bland jordbrukets utgiftsposter intaga härvid fraktkostnaderna främsta rummet med en stegring i förhållande till år 1913 av icke mindre än 135 %. Till jämförelse härmed anförde lantbruksstyrelsen, att arbetskostnaderna inom jordbruket stegrats med 81 %, kraftfoder med 47 % och konstgödsel (inklusive kalk) med 30 %.

Lantbruksstyrelsen fann det ligga i öppen dag, att jordbrukets intresse kräver, att varje åtgärd, som kan vidtagas i syfte att nedbringa jordbrukets höga fraktkostnader och åstadkomma förhållanden uti förevarande avseende, som mera närma sig dem, som rådde före kristiden, också borde vidtagas.

Det torde utan vidare stå klart, att återgång till skäliga fraktsatser skulle i hög grad öka jordbrukets bärkraft, särskilt genom att underlätta export, som nu ofta omöjliggöres eller försvåras av de alltför dryga frakterna ut till exporthamn, men även genom att minska omkostnaderna vid försäljning inom landet. I motionerna I: 234 och II: 404 vid 1928 års riksdag framhölls, att jordbruket dessutom kommer i en mindre gynnsam ställning genom de grunder, som tillämpas vid taxebereäkningen. Godstaxan uppbygges 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 nytillkommen trafik. De fasta kostnaderna utdebiteras såsom tillägg till minimitarifferna och avpassas efter varje godsslags förmåga att bära frakt. Denna indelning torde medföra en tendens att skärpa frakterna för jord-

bruksprodukter mer än skäligt, då vid beräklandet av tilläggsavgifterna hänsyn endast toges till det pris varan betingar i öppna marknaden men icke till det försäljningspris producenten erhåller. På grund av jordbruksprodukternas ömtålighet och de missförhållanden i avsättningshänseende vårt jordbruk lider av blir skillnaden mellan det pris producenten erhåller och priset i öppna marknaden betydligt större för jordbruksprodukter än för de flesta andra varor, varav följer, att frakttilläggsberäkningen ställer sig avsevärt ogynnsammare för jordbrukets utöware än för flertalet övriga producenter.

Då, såsom det vill synas, grundad anledning finnes för uppfattningen, att jordbruket är särskilt ogynnsamt ställt med hänsyn till järnvägsfrakterna, bör givetvis detta missförhållande i första hand rättas, men vi äro övertygade, att taxans höjdläge även gör en kraftig allmän nedskärning av fraktsatserna nödvändig för att berättigade anspråk från näringslivets företrädare skola kunna anses fyllda. Vi hålla före att beräkningar av den nettotkomstminskning, som kan väntas följa av fraktnedsättningen, måste bli ganska osäkra, om till utgångspunkt toges ungefär samma trafikomfattning efter som före taxeändringen. Skäl torde föreligga, som göra det antagligt, att en kraftig sänkning av de allmänna fraktsatserna får till följd en så betydande ökning i godstrafiken, att inkomstminskningen avsevärt reduceras. Är vår uppfattning att de nuvarande taxorna i många fall tangera den gräns, vid vilken transporten av vissa varor helt omöjliggöres, synnerligast på längre avstånd, överensstämmande med verkliga förhållandet, kan med rätta förväntas en trafikökning, som är betydligt mer än proportionell mot taxesänkningen.

Staten skulle dock helt naturligt nödgas räkna med inkomstminskning, i varje fall under någon tid framåt, men det förefaller troligt, att denna skulle ur folkförsörjningssynpunkt uppvägas av de ökade arbetstillfällena, som de gynnsammare produktionsbetingelserna medförde, och visa sig vara en produktiv uppoffring, som mer än väl betalade sig på lång sikt.

Kunde, såsom vår förhoppning är, genom en taxepolitik av här antytt slag den till synes permanent vordna arbetslösheten i avsevärd grad minskas, vore det, såsom redan inledningsvis framhållits, enligt vår mening att föredraga såväl ur hela samhällets som de arbetslösas synpunkt att slå in på denna väg. För de sistnämndas del bör icke förbises den deprimerande verkan nödhjälpsarbetet lätt kan få för individen och i samhällsekoniskt avseende bör det vara fördelaktigt att ge utgifterna för lindrande av arbetslöshetens verkningar en produktivt lönande inriktning.

Då vi här talat om jordbruket i samband med taxesänkningarna, kan invändas, att där ingen egentlig arbetslöshet existerar. Detta må vara i viss mån sant, men ihågkommas bör den särställning jordbruket och dess arbetare intaga. Omständigheter, som på andra områden skulle föranleda omedelbar arbetslöshet, få icke här med nödvändighet samma följd. Vid det mindre jordbruket kan innehavarens och hans familjs levnadsstandard pressas ned till en mycket låg nivå utan att det märkbart inverkar på driftens omfattning; vid det medelstora och större medföra visserligen försämrade produktionsbetingelser förr eller senare inskränkning i arbetarantalet, varigenom arbetslösheten pressas nedåt,

men jordbrukets arbetare äro icke i stånd att möta arbetslösheten på samma sätt som industriarbetarna. De äro nödsakade att skaffa sig arbete även om de icke kunna erhålla sådant av det slag och till den lön de vant sig att betrakta såsom det normala. Trots detta vore det oriktigt föreställa sig, att försämringen i jordbrukarbefolkningens villkor ej återverkar på samhället i dess helhet blott därför att inga arbetslöshetsunderstöd utbetalas. Den minskade köpkraften inverkar starkt på industriproduktionens omfång, varför det icke är möjligt att vid behandling av arbetslöshetsproblemet lämna jordbrukarbefolkningens ställning ur sikte.

Från teoretiskt-ekonomiskt håll har t. o. m. ifrågasatts, om det överhuvud vore möjligt att med statsanslag verksamt bekämpa arbetslösheten, då ju medlen under alla förhållanden måste tagas någonstädes och vad staten skattevägen uttog till nödhjälpsverksamhet eljest skulle användas av enskilda till att efterfråga arbete i allmänna marknaden. Ehuru vi icke kunna uttala någon mening rörande denna sida av problemet, anse vi oss dock kunna utgå ifrån att räntabla utgifter även på detta område måste vara att föredraga framför oräntabla, och även om det vore överdrift att kalla nödhjälpsarbetet sådant det hittills bedrivits improduktivt, så torde dock kunna sägas, att arbetena i allmänhet icke varit av sådan art, att de skulle ha kommit till utförande under den närmaste framtiden vare sig på enskilt initiativ eller med skattemedel, om icke nödvändigheten att bereda sysselsättning åt arbetslösa förelegat. Som ett allmänt omdöme vågar man nog säga, att värdet av det utförda arbetet icke på långt när motsvarat kostnaderna.

Såsom framgår av det föregående äro vi av den åsikten, att lättnader för den inhemska produktionen skulle vara det säkraste och effektivaste medlet att minska arbetslösheten, varvid särskilt förtjänar att tagas i övervägande möjligheten att tillämpa en planmässigt produktionsbefrämjande statlig taxepolitik.

Med stöd av det anförda få vi därför hemställa,

att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t vid fastställandet av ny taxa för transporter å statens järnvägar även måtte taga här anförda synpunkter i övervägande.

Stockholm den 30 januari 1929.

*Hjalmar Svensson*

i Grönvik.

*J. N. Svedberg.*