

**Åke Andersson &
Ulf Strömquist:**

K-samhällets framtid

Under de senaste åren har Åke E Andersson utgivit tre böcker¹, som alla behandlar den svenska ekonomins strukturella förändringar. Nyckelorden är "logistiska revolutioner" och "nätverk". Böckernas gemensamma budskap framgår av de allra första meningarna i förordet till *K-samhällets framtid* (Stockholm, 1988).

"Industrialismens samhälle avvecklas. En ny samhällsstruktur tar form. Vi går mot ett K-samhälle. Det har sin bas i Kunskap, Konst, Kreativitet och Kommunikation. Även i varuproduktionen blir kreativ kunskap och kommunikation de viktigaste resurserna" (s 7).

Analysen bakom de tre böckernas budskap har två beståndsdelar – en ekonomisk-historisk studie av Europas utveckling sedan de gamla egyptiernas tid samt en beskrivning av de moderna produktions- och kommunikationssystemen.

Europas ekonomiska utveckling indelas i fyra logistiska epoker. De logistiska epokskiftena har inträffat när kommunikationssystemen (i vid bemärkelse) genomgått fundamentala förändringar. Drivkraften bakom den första logistiska epoken (perioden 1100-1500) var de framgångar i skeppsbyggnads- och segelteknik, som skapade nya sjöfartsleder runt Europa. Den andra epoken (1500-1750) kallar författarna den kommersiella, där ny kommunikationsteknik gav möjlighet till både transocean handel och finansiella transaktioner. Förbättrade landtransporter gav sedan upphov till den tredje logistiska industriella epoken. Enligt författarna var vägnätets utbyggnad en avgörande orsak till att den "optimerande produktionskapitalismen" (vertikal integration från råvara till slutprodukt) kunde ersätta den gamla sjöfartsberoende handelskapitalismen.

¹ De andra två böckerna är *Kreativitet – storstadens framtid* (Stockholm, 1985) och *Universitet – regioners framtid* (Stockholm, 1988).

Under 1900-talets sista två decennier står Västeuropa, enligt författarna, inför en ny dramatisk fasövergång. Den logistiska revolutionen bakom denna fjärde epok är

”nya, snabba och heltäckande nätverk för transporter och kommunikation” (s 12).

Framväxten av EGs inre marknad är en naturlig konsekvens av de nya nätverken. Andra konsekvenser är nedläggning av de traditionella storskaliga industrierna och ändrade lokaliseringsmönster. Den gamla industriproduktionens saga är all. Storskalig produktion i stora fabriker är inte längre konkurrenskraftig. De nya flexibla produktionssystemen gör det mer lönsamt att producera ”Just-In-Time” (direkt för försäljning och inte för lager) och att snabbt anpassa produktionen efter de individuella kundernas specifika och föränderliga krav. Dynamisk kvalitetskonkurrens ersätter statisk priskonkurrens. Konsekvensen är att företagen har blivit alltmer beroende av arbetskraftens kunskap och kreativitet. En annan konsekvens är förändrade lokaliseringsmönster. Företagen är inte längre beroende av att ligga i närheten av naturresurser eller marknader. Lokaliseringen sker i stället utifrån tillgången till kvalificerad arbetskraft och närheten till snabba, precisa och kapacitetsstarka kommunikationssystem.

Den historiska analysen bygger i stor utsträckning på arbeten av Pirenne, Braudel, Schumpeter och Heckscher. Anderssons och Strömquists grundläggande tes är att

”En långsam och stadig förbättring av de logistiska nätverken, dvs nätverken för transporter och kommunikation, leder förr eller senare till en så stor förändring av villkoren för produktion, distribution och konsumtion att hela den samhällsekonomiska strukturen måste undergå en total omvandling” (s 131).

Det går naturligtvis att finna många belegg för en sådan analys i de monumentala verk, som skrivits av de ekonomer och ekonom-historiker som författarna stöder sig på. Men det går lika bra att driva andra teser med stöd i samma verk. Både Brau-

del och Heckscher har exempelvis en rent malthusiansk förklaring till vändpunktterna i den ekonomiska utvecklingen. Braudels indelning av världsekonomin i fyra sekulära vågor slutar i en undergångsvision, som inte har någon som helst likhet med K-samhället.

Tesen stöds också av en mängd statistiska uppgifter angående den nya samhällsstrukturen. Eftersom endast tabellerna har källhänvisningar är det dock svårt att kritiskt värdera alla dessa uppgifter, som i vissa fall dessutom är svårtolkade, t ex

”Sveriges stegrade kunskapsberoende kan avläsas i sysselsättningens sammansättning. Var tionde svensk sysselsattes år 1960 med produktion eller distribution av kunskaper (som forskare, lärare, konstnär, konsult eller kanske journalist). Vid åttitalets mitt hade denna andel stigit till var femte sysselsatt” (s 181, min understrykning).

Alla de tre K-böckerna är variationer på samma tema. I de två övriga böckerna läggs tonvikten och åtgärdsförslagen på ”K-na” Kunskap och Kreativitet. I *K-samhällets framtid* framhålls i synnerhet kommunikationernas betydelse. Järnvägarna är alldeles för storskaliga och linjebundna för att kunna tjäna det moderna K-samhället. Dagens nätverk består av vägnät, flygnät och telenät. Det stora bekymret för den framtida ekonomiska utvecklingen är vägnätet. Sverige och övriga Norden är underutvecklade och har alldeles för låg väg/järnvägskvot. Om inte vägnätet byggs ut, riskerar Sverige att hamna vid sidan av, precis som Frankrike gjorde under perioden 1500-1850 då fartygen av okänd anledning gick Frankrikes kuster förbi.

Boken avslutas med kapitlet ”Den stora frigörelsen” som är en lovsång till bilen och vägen. Här är budskapet att även människans personliga frigörelse är beroende av bilen och vägnätet. Det finns dock, enligt författarna, många hinder för både den ekonomiska tillväxten och den individuella frigörelsen. Bilinnehavet borde öka med 3 procent per år, framför allt genom att kvinnorna köper bil. Men

manschauvinisterna i SJ, Vägverket och i bilföretagen hämmar utvecklingen genom att

”de svenska bilarna fått en så extremt manlig position i attributuppsättningen”(s 243).

Ett annat hinder är de ekologiska problem som skapas av ”dagens låga prioritering av vagkapitalet”. Men författarna anser att problemen går att lösa. Med hjälp av forskning och utveckling samt investeringar i ny infrastruktur kan vi få bättre fordon och vägar.

Min recension är kanske överdrivet kritisk, framför allt för att bokens budskap inte är belagt på ett övertygande sätt. Boken har dock många fördelar. Författarna tar ett stort grepp över hela Västeuropas utveckling under nästan tusen år och pre-

senterar mönster i utvecklingen som kan vara sanna eller falska. Det är naturligtvis alltid lättare att belägga en analys, som enbart behandlar små detaljer under en kort tidsperiod, men resultaten blir sällan lika intressanta och tankeväckande som Åke E Anderssons vision.

I förordet avtackas den förre generaldirektören och andra höga chefer inom Vägverket. ”De stödde idén och tillsammans med L Leijon vid Svenska Vägföreningen skapades ett viktigt finansiellt stöd”. Min kritiska hållning är grundad i misstanken att detta stöd givit litet väl stor utdelning.

Fil kand *LENA SCHRÖDER*
 Institutet för social forskning
 Stockholms universitet