

## Kommentar till Lennart Hjalmarsson

I en intressant artikel i *Ekonomisk Debatt* [Nr 6 1975] "Välfärdsvinster av monopol och kostnader för decentralisering" hävdar Lennart Hjalmarsson att den *anläggningsstorlek* som ger kostnadsminimum är så betydande i många branscher att "fullt utnyttjande av stordriftsfördelar inte kan ske med flera oberoende företag inom samma bransch" [sid 345]. Jag skall inte ifrågasätta den tesen, utan endast påpeka att ett illustrationsexempel — tankfrakt-

marknaden — som getts en central plats i analysen är olyckligt vald.

I sin *figur 1* ger LH en bild av strukturen på den norska tankflottan och "det är denna bild av struktur och strukturutveckling som ligger till grund för analysen här" [sid 346], dvs för LH:s allmänna teori. Den skandinaviska tankflottan utgör också en av de fyra "empiriska observationer" som avslutningsvis är avsedda att stödja den nämnda tesen. LH:s observation är att "stora 300 000 ton-

nare läggs upp på grund av brist på frakter medan små tankers med långtidskontrakt utnyttjas för oljetransporterna. Om man ska tro den information som finns om strukturen på tankflottan och som sammanfattas i *figur 1* så skulle det vara möjligt att reducera kostnaderna för den olja som fraktas avsevärt, genom att ersätta de många små tankers som nu svarar för frakterna med de stora som lagts upp" [349].

Detta resonemang tycks dock bygga på missuppfattningen att stora båtar är effektivare än mindre båtar i *alla sammanhang*. Det är långtifrån det verkliga förhållandet. Små båtar är optimala på korta avstånd. Ju kortare transportavståndet är, desto mindre är den optimala fartygsstorleken. Den optimala fartygsstorleken ökar progressivt (men i något olika takt beroende på godsslaget) med transportavståndet.<sup>1</sup>

Högre sysselsättning för små än för stora tankbåtar behöver inte tyda på en inoptimal arbetsfördelning av den skan-

naviska tankflottan. Det tyder snarare på att utbud och efterfrågan är i bättre jämvikt beträffande kortdistans- än beträffande långdistanstransporter av olja.

Tankfraktmarknaden är överhuvudtaget otjänlig för LH:s syfte att påpeka att den optimala (kostnadsminimerande) anläggningsstorleken kan vara större eller lika stor som marknaden, vilket kan motivera en monopolisering av marknaden ifråga.

Tankfraktmarknaden är ett extremt dåligt exempel i det sammanhanget. För det första rymmer marknaden — även om man delar upp den i delmarknader som marknader för kortdistansfrakter, osv — ett stort antal företag och för det andra är företagen på marknaden i typfallet att karaktärisera som "multi-plant firms", om man som man bör med "plant" avser ett fartyg.

Jan Owen Jansson  
EFI

Handelshögskolan i Stockholm

<sup>1</sup> Den klassiska studien på detta område är Thomas Thorburn: *Supply and Demand of Water Transport*, FFI, Stockholm 1960.

Hjalmarsson, L., [1975], "Välfärdsvinster av monopol och kostnader för decentralisering", *Ekonomisk Debatt*, årg 3 nr 5