

B e g r e p s d a n n e l s e , t e o r i b y g g i n g
o g m e t o d e b r u k i p r o s j e k t e t
“ A n a l y s e a v v a r e s t r ø m m e r i
i n n e n r i k s - o g u t e n r i k s h a n d e l e n i
S ø r v e s t - N o r g e ” : S o m m a n r o p e r i
s k o g e n f å r m a n s v a r .

Paper til AUC-dagene 1997

Thorkel C. Askildsen
Agderforskning, Kristiansand

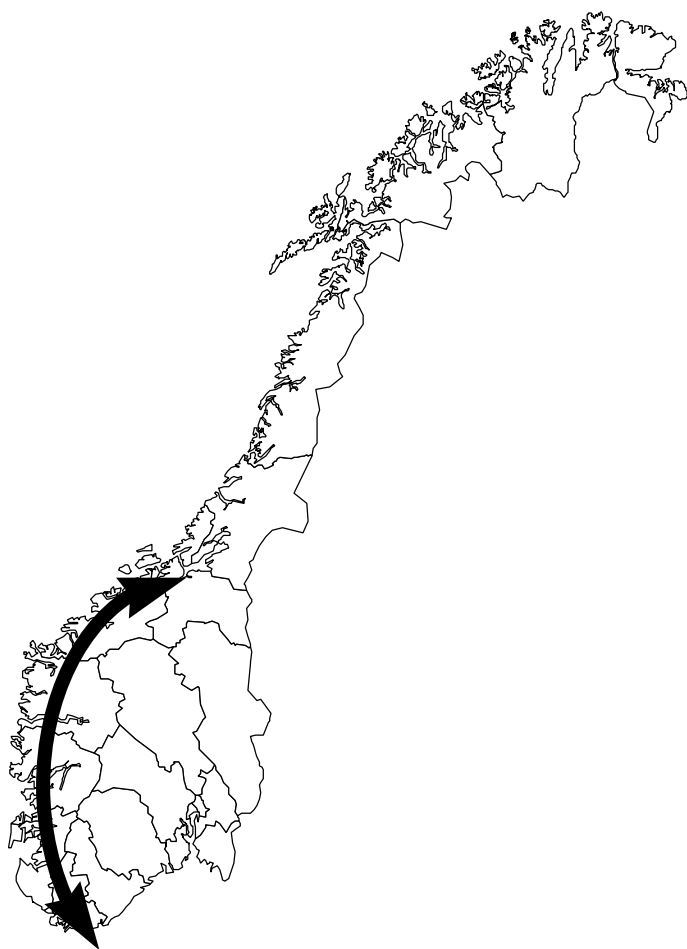
Innholdsfortegnelse

1. INNLEDNING	1
1.1 BAKGRUNN	1
1.2 MÅLSETTING.....	2
1.3 GJENNOMFØRING.....	2
1.4 RESULTATER.....	2
1.5 FORKLARINGSKRAFT.....	2
2. VIDEREFØRING	3
2.1 BEGREPSDANNELSE	3
2.2 BEHOV FOR TEORETISKE SAMMENHENGER.....	5
2.3 OBSERVERBARE KONSEKVENSER.....	8
3. VEIEN VIDERE.....	9
4. REFERANSER	11

1. Innledning

1.1 Bakgrunn

De foreliggende planer om en utbygging og sammenkopling av vegstrekningene mellom Trondheim og Kristiansand til en oppgradert og sammenhengende Kyststamveg, med fergeforbindelsen mellom Kristiansand og Hirtshals som en naturlig forlengelse mot Kontinentet, er et omfattende veiprojekt i størrelsesorden 20 mrd NOK. Transportstrekningen knyttes i dag sammen av 10 fergestrekninger. En gjennomføring av utbyggingsprosjektet vil gi Vest-Norge et sterkt forbedret infrastrukturtilbud som vil kunne tenkes i betydelig grad å påvirke næringslivet i og transportstrømmene til og fra Kyststamvegens influensområde. Spesielt kunne det antas at sjøtransporten i området ville bli ytterligere eksponert for konkurranse fra en styrket veitransport.



1.2 Målsetting

På denne bakgrunn gjennomførte Agderforskning i 1996 for Norges forskningsråd - Programmet for nærsjøfart - et prosjekt med et 3-delt siktemål:

- å komme frem til OD-mønsteret for utenrikshandelen i Kyststamvegens influensområde
- å påvise vekstforutsetninger for de aktuelle varegruppene i influensområdet
- å analysere sjøfartens utviklingsmuligheter i lys av både det som skjer i dette området og de endringer som ellers preger transportsektoren

1.3 Gjennomføring

Logikken bak oppbygningen av prosjektet var således at en detaljert fastsettelse av varestrømmene til og fra Kyststamveiens influensområde (definert som 8 kystfylker fra Telemark til Sør-Trøndelag) fordelt på varegrupper (2-sifret SITC inndeling) og transportmåte (bil, bane, ferge, skip og fly), ville gi en detaljert oversikt over den økonomiske aktivitet som foregår i området. En avdekking av statistiske sammenhenger mellom varegrupper og transportmiddelvalg ble antatt å være sentralt, ved at man i neste trinn kunne benytte fremskrivninger i enkelte varegruppers vekst til å bestemme fremtidig behov for de enkelte transportformer.

Projeksjoner utarbeidet av Finansdepartementet i forbindelse med beregninger for "Grønn Skattekommissjon" ble benyttet for å gjøre forutsetninger om ulike varegruppers vekstforutsetninger. Det ble foretatt spesialkjøringer av projisert utvikling av de ulike varegrupper i de ulike fylker frem mot år 2030.

1.4 Resultater

Prosjektet foretok i utgangspunktet et omfattende arbeid for å kartlegge godstransportene til og fra analyseområdet. Slike bevegelser er i liten grad kartlagt på regionalt nivå tidligere, og det var av stor viktighet i seg selv å fastslå omfanget av godstransport i området.

Oppbyggingen av OD-matrisene i prosjektet hadde til hensikt å vise godsbevegelser aggregert til 2-sifret SITC nivå mellom ulike soner (NUTS 3 nivå nasjonalt og NUTS 0 nivå i Europa forøvrig, høyere aggregeringsnivå for verden forøvrig). Transportmengdene ble fordelt på transportmåte.

En soneinndeling på NUTS 3 nivå nasjonalt og NUTS 0 nivå internasjonalt og en varegruppeinndeling på 2-sifret SITC-nivå medførte en større grad av detaljering enn hva som normalt benyttes, og økte som følge av dette klart vår kunnskap om faktiske godsstrømmer til og fra analyseområdet, nasjonale så vel som internasjonale strømmer.

1.5 Forklaringskraft

En videreføring av konklusjonene fra prosjektets første og annen fase synes utilstrekkelig for en analyse av sjøfartens utviklingsmuligheter i fremtiden: Selv en detaljert beskrivelse av

totale årlige tonnmengder mellom soner har liten forklaringskraft med hensyn til "hva som får godsstrømmene til å strømme" og hvorfor de velger de "korridorer" de gjør.

Annen empirisk kunnskap om endringer i transportmidlenes relative markedsandeler over tid gir ikke understøttelse til det syn at disse markedsandeler alt vesentlig skyldes utviklingen i enkelte varegrupper.

Transportmidlenes utviklingspotensialer ble således å oppfatte som resultater av eksogene forhold, noe som medførte at ulike former for *konkurranse* ble tillagt liten vekt i analysen. En kombinasjon av at OD-matrisene viser strømmer som er abstrahert i forhold til faktisk rutevalg og at konkurranseaspektet var fraværende, gjorde analysen lite egnet til å si noe sikkert om betydningen av en utbedret Kyststamveg både for næringslivets og skipsfartens utvikling i Kyststamveiens influensområde.

2. Videreføring

Gjennomføringen av og konklusjonene fra prosjektet synes å fremelske spesielt 2 spørsmål:

1. Hvorvidt de operasjonaliserte begrepene la grunnlag for en virkelighetsforståelse som tar hensyn til de krefter og mekanismer som fremkaller endringer i produksjons-, handels- og transportsystemene
2. Om teoriutviklingen i prosjektet ga grunnlag for å utvikle logiske årsakssammenhenger mellom infrastrukturinvesteringer, næringsutvikling, transportutvikling og transportvalg, med eksplisitt referanse til *dynamiske endringer*

Grunnet prosjektets formulering av problemstillinger (de 3 fasene) var det grunn til å legge spesiell vekt på *fremtidige endringer*. Hadde man ønsket å studere *stabilitet*, hadde det for såvidt vært nok å ta av: Sjøtransporten står for ca 95% av alle internasjonale transporter i tonn til og fra analyseområdet, så potensialet for økning er slik sett begrenset. Likeledes argumenterer prosjektet overbevisende for at umiddelbare og store tap av markedsandeler for skipsfartens vedkommende er lite sannsynlig.

2.1 Begrepsdannelse

Slik gjennomføringen av Kyststamvegprosjektet var lagt opp, medførte en utstrakt behandling av offentlig handels- og transportstatistikk. Dette nødvendiggjorde at begrepene som ligger til grunn for statistikkoppbyggingen også ble benyttet i prosjektet. Allikevel er det grunn til å anta at dette begrepssettet ikke inngir en forståelse av transportsystemenes virkemåte, spesielt med tanke på å forklare endringer.

Konsekvensene av begrepsvalget synliggjøres i prosjektets 3. fase: En analyse av sjøfartens utviklingsmuligheter i lys av hva om skjer i Kyststamvegområdet og de endringer som

forøvrig preger transportsektoren. En må nødvendigvis engasjere seg i en begrepsdannelse for å sikre at en har begreper tilpasset de endringer en ønsker å forklare. Prosjektet benyttet begreper fra eksisterende samferdselsstatistikk, noe som er lite egnet til å få et mentalt grep på både årsaker til og konsekvenser av de endringer vi opplever innenfor transportsektoren i dag. Hvis begrepene vi legger til grunn for transportstatistikk er utviklet i en periode preget av en annen industriell rasjonalitet (vi kan kalle den Fordistisk), basert på en idealmodell med storskala masseproduksjon der den komplette produksjonsprosessen ble utført under ett tak, hvor råvarer kom inn i den ene enden av fabrikklokalet og sluttproduktet ble satt på lager i den andre enden, i påvente av at full-load transportere ville frakte varene til mellomlagring annensteds, er det trolig at statistikken bare vil påvise de kvantitative endringer systemet utviser totalt sett, og ikke de kvalitative endringer som foregår innenfor disse rammene. Statistikken vil ganske enkelt ikke oppdage at det er endringer på gang.

Hvilken kunnskap vi tilegner oss er selvfølgelig avhengig av hvilke spørsmål vi stiller, og hvilke spørsmål vi formulerer er avhengig av de begrepene vi har utviklet: I følge Eidhammer *et al* (1996) foregår det i transportsystemene også i Norge omfattende endringer innenfor rammene av mer varige strukturer. Hvis ikke de endringene vi søker å forklare reflekteres i de begrepene vi anvender, er det vanskelig å vise at det foregår noen endring i det hele tatt.

Hovedbegrepene i som ble anvendt i prosjektet ga som nevnt grunnlag for å beskrive årlige godsmengder mellom soner, brutt ned på varegrupper og fordelt på transportmåte. Vi får på denne måte en rekke godsstrømmer som er abstrahert fra fysiske transportruter. Å konkretisere disse godsbevegelsene ned til konkrete rutevalg forvanskes ved at:

- transportstatistikken behandler bare enkeltturer, slik at kunnskap om transport som en kjede av diverse deltransporter tilsløres
- statistikken omhandler kun transportmengder i vekt, mens volum utelates
- statistikken sier ikke noe om forsendelsesstørrelse, verken i vekt eller volum
- statistikken sier ikke noe om tidsfaktoren, verken for godsfremføringen eller for transportmiddelet

Grunnet de ovennevnte svakheter kan en lett gripe til den antakelse at alt gods mellom de ulike soner transporteres som full-loads direkte mellom avsender og mottaker, det synes jo rasjonelt. Som en konsekvens av dette burde de konkrete rutevalg mest mulig falle sammen med de abstrakte strømmene OD mønstrene viser, for på denne måten å minimere transportavstand.

Ut fra tidligere tiders dominerende transportmønstre, som utvilsomt har lagt premissene for utviklingen av transportstatistikk, kan dette virke rasjonelt. Dersom lastene virkelig var komplette, ville dette også være en rasjonell måte å transporterte på. I følge den franske transportøkonomen Paul Hanappe er derimot mer enn halvparten av alle forsendelser er mindre enn full-loads (Hanappe, 1997), og et økende behov for samlasting må antas å nedbetone viktigheten av kort transportveg. Det er derfor spesielt uheldig at *sendingsstørrelse* ikke anvendes i offisiell transportstatistikk, da dette begrep i følge Hanappe isolert sett er den variable med størst forklaringskraft med hensyn til de endringer vi opplever i godstransporten.

I en situasjon preget av økende kompleksitet i godsfremføringen, er det en rekke elementer som driver utviklingen i en annen retning, hvorav kan nevnes:

- Avtakende sendingsstørrelser og økende forsendeshyppighet øker behovet for samlastning og derved kanalisering av godsmengder gjennom færre, større korridorer
- Transportbransjen består av spesialiserte, segmenterte markedsnisjer, der både godsets fysiske kvaliteter og etablerte produsent-transportør relasjoner mer og mer blokkerer "fritt marked"-forståelser.
- Godsfremføringen foretas av økonomiske aktører i sterk konkurranse med hverandre og med gode, strategiske grunner til ikke å samarbeide om kapasitetsutnyttelse

2.2 Behov for teoretiske sammenhenger

Hvilke svar man får avhenger av hvilke spørsmål man stiller: Andrew Sayer (1992) definerer teoretisering som "To theorize means to prescribe a particular way of conceptualizing something", og hevder videre at "The data we gather in science are already (pre-) conceptualized". Dette understreker konsekvensen av valg av begreper for forståelse av sammenhenger, og den tette koplingen mellom begreper og teori.

Kyststamvegprosjektet hadde en sterkt empirisk orientering, uten noen eksplisitt teoretisk referanse. Til tross for dette ligger enkelte sammenhenger implisitt til grunn for arbeidet:

Sammenhenger mellom produksjonsnivå og transportbehov er i noen grad diskutert, også i retning av at endringer i sammensetningen av BNP, i retning av større andel tjenesteyting, vil kunne endre transportbehovet fremover.

Videre ble det forutsatt sammenhenger mellom varegrupper og transportmiddelvalg, en forutsetning hvis relevans kun i liten grad ble diskutert.

Til tross for sammenhengen mellom virksomhet i vareproduserende sektor og transportbehov, gir ikke dette tilstrekkelig kunnskap om transportmiddelvalg og faktiske transportveier.

En forståelse av økonomisk aktivitet som en *nødvendig* forutsetning for transportgenerering tilveiebringer allikevel ikke *tilstrekkelig* kunnskap om transportmiddel- og rutevalg. Likeledes er tilbudet av infrastruktur en *nødvendig* forutsetning for opprettelse av transportruter, men ingen *tilstrekkelig* forutsetning for at ruten vil bli benyttet. Til tross for dette er valgene som foretas neppe *tilfeldige*, og bedre kunnskap om årsakene som styrer disse valgene synes derfor nødvendig.

I denne sammenheng er dette viktig, da prosjektet hadde som oppgave å studere den økonomiske aktivitet og transportgenerering i en region om kunne tenkes å bli sterkt influert av en fremtidig Kyststamveg. Vår forståelse av verdien av et nytt infrastrukturtilbud vil avhenge sterkt av

- en korrekt forståelse av prioriteringene som foretas av de som benytter infrastrukturen
- at begrepene som operasjonaliseres bygger opp om en slik forståelse

Prosjektet viste at det var vanskelig å komme videre fra etableringen av OD-matriser til en fastslåelse av faktisk rutevalg. Det kan argumenteres for at tilbudet av infrastruktur muliggjør en rekke alternative rutevalg, som tildels benyttes om hverandre. Kun å legge de tradisjonelle begrepene fra transportstatistikk til grunn for vår forståelse av transportsystemenes virkemåte kan tilsløre krefter og mekanismer som påvirker de faktiske godsbevegelsene i betydelig grad. Da utbyggingen av Kyststamvegen tiltrekker seg en betydelig regionalpolitisk interesse, er det av avgjørende viktighet at vår forståelse av transportsystemenes virkemåte er så fullstendig som mulig.

En fremheving av nære koplinger mellom begreper og teori synes også å avdekke hvordan begreper som "godsstrømmer" og "transportkorridorer" reflekterer en mekanistisk tilnærming til godstransportens virkemåte, og neglisjerer de krefter og relasjoner som både får disse "strømmene" til å flyte og bestemmer hvilke "korridorer" de faktisk flyter i. Studier basert på de empiriske konsekvenser av disse strømmene - transportstatistikken og OD-matrisene - sier ikke nødvendigvis hverken noe om hva som får dem til å strømme eller hvorfor de velger de korridorer de faktisk gjør.

Til tross for at få vil benekte at transportbevegelsene reflekterer en økonomisk prosess som styres av samfunnsmessige strukturer og relasjoner, og ikke er mekaniske bevegelser som styres av fysiske lover, preges allikevel mange diskusjoner om transport av et slikt mekanistisk syn: Transportbevegelsene forstås som «strømmer» som drives fra regioner med tilbud til regioner med etterspørsel. «Strømmenes» hastighet og «korridorvalg» bestemmes av friksjonen i de ulike korridorene. Medisinen er relativt enkel: Infrastruktur som øker gjennomstrømningen foreskrives.

En tilnæringsmåte for å forstå transportutviklingen, noe vi også benyttet oss av i Kyststamvegprosjektet, har vært å forutsette sammenhenger mellom varegrupper og transportmiddelvalg. Dersom ulike varegrupper har ulike transportpreferanser, ville våre fylkesfordelte prognoser for de forskjellige varegruppene vekstpotensiale gi klare indikasjoner for fremtidig transportbehov innen de ulike transportformer.

Allikevel er det ting som tyder på at en inndeling i varegrupper er alt for grov: Avstanden fra varegrupper til faktiske produkter er for lang. Det er innlysende at varegruppen "Levende dyr og matvarer" (SITC 0) krever ulik transportmessig behandling. Også på 2-sifret nivå (eksempelvis SITC 03: fisk og fiskevarer, som transporteres både med fly, jernbane, bil og båt) blir inndelingen langt for grov. En gruppering av produkter i henhold til slike enkle, fysiske likhetstrekk har liten forklaringskraft med hensyn til transportmiddelvalg. Kriteriene for aggregering er i denne sammenheng *formelle* og ikke *substansielle* (Sayer, 1992). Litteratur om logistikk understreker sterkt overgangen til å se transportleddet som en integrert del av produksjonsprosessen. Dette medfører et skifte i fokus fra å vurdere transportkostnadene alene til å se dem som en del av produksjonsprosessen. De økonomiske rammene for transportmiddelvalg må derfor sees som en del av transportkjøperens mer omfattende strategier.

I kampen for effektivitet og utnyttelse av stordriftsfordeler kan transportrutene som faktisk benyttes for å optimaliserte transporter av små og hyppige stykkgodsforsendelser være ganske

forskjellige, også på aggregert nivå, enn hva en kunne forvente ved kun å sammenholde OD-matriser, kart og infrastrukturopplysninger. Videre vil et slikt "avvik" være fullstendig rasjonelt, tatt i betraktning de økonomiske strukturer og mekanismer i virksomhet.

Den kontinuerlige skjerpingen av kapitalistisk produksjon, sammen med utvidelsen av den geografiske arena hvor denne konkurransen utspilles, setter tid/rom faktoren sterkere i fokus enn tidligere. Målet for de økonomiske aktørene kan sies å være "to overcome space with time".

Det antydes her at transportbransjen selv aktivt påvirker det fysiske rom i form av påvirkning av godsbevegelsene. Ingen aktør i bransjen vil vel betvile dette, men i og med at aspektet var fraværende i prosjektet kan det være på sin plass å forøke å gi det en begrunnelse. Det gjør Neil Smith ved å understreke det geografiske rom som produksjonsredskap i transportbransjen:

" The most obvious case where geographical space functions as a means of production is in the transport industry. Here the distance between origin and destination is a means of production. For to paraphrase Marx' quip about nature as a universal means of production, hitherto no one has discovered the art of transporting commodities from one place to another without changing their location. No matter how measured, whether in absolute or relative terms, the pure spatial distance from origin to destination is one of the means of production in the transport industry. More specifically, it is a raw material. The greater the development of the means of transportation and communications, the more geographical space is drawn into the economy as a means of production" (Smith, 1984).

Det geografiske rom sees altså som en råvare i produksjon av transporttjenester, der transportørene aktivt bearbeider det geografiske rom i sin kamp for å skape seg økonomiske rom. Jo sterkere denne konkurransen blir, jo mer trekkes det geografiske rom inn i produksjonen.

Hvilken vekt konkurranse tillegges, avhenger i følge Storper og Walker (1989) av vårt syn på økonomiens virkemåte. Nyklassisk økonomisk teori, som lenge har hatt en hegemonisk stilling i økonomisk tenkning, bygger i følge Storper og Walker (1989) på tre grunnstener:

- 1 Den sentrale økonomiske aktivitet er handel i prissettende markeder
- 2 Målet med handel er en effektiv ressursallokering som best tjener de subjektive preferanser
- 3 Systemets naturlige tilstand er et stabilt ekvilibrium

Fremfor å begynne med produksjonen som den sentrale økonomiske aktivitet tillegges altså markedet en enorm vekt.

Som en motvekt til dette stiller Storper og Walker opp tre teser:

- 1 Den sentrale økonomiske aktivitet er produksjon
- 2 Hensikten med produksjon er å skape et overskudd

3 Produksjonssystemet er i konstant bevegelse i en ulikevektssituasjon

Mens en økonomiforståelse som forutsetter at produksjonssystemene beveger seg mot en statisk likevektssituasjon gir lite rom for vekst og endring, understreker Storper og Walkers syn på produksjonssystemenes tilstand av dynamisk ulikevekt viktigheten av dette. Akkumulering av profitt sees ikke her som en passiv størrelse, som noe som forsvinner når systemet når sin likevektsstilling, men om et overordnet mål, et resultat av en intens konkurranse og avgjørende for foretakets eksistens.

Storper og Walker skiller ut fra dette mellom sterk og svak konkurranse. **Svak konkurranse** er den form som kommer til uttrykk i nyklassisk økonomisk teori, og som forstås som en reallokering av ressurser og som kaper en *tendens* i retning av fallende profittrate.

En forståelse av **sterk konkurranse** betinger et nyansert syn på økonomien, ut over hva den nyklassiske tradisjon med sine statiske og perfekte markeder kan behandle. Snarere kan man, med utgangspunkt i J.A. Schumpeters tankegang, hevde at velstand skapes av en dynamisk, imperfekt konkurranse.

I en situasjon med stagnerende markeder fører akkumulasjonstvangen til at denne konkurransen blir stadig sterkere. Foretakene må vinne forsprang på sine konkurrenter for ikke å dukke under i kampen om profitten. En situasjon der en nøyer seg med å gjøre best mulig bruk av ressursene - den nyklassiske visjon om økonomisk rasjonalitet - er ikke på langt nær nok. Målet blir å overkomme de eksisterende grenser for vekst, ved å gjøre ting som aldri har vært gjort tidligere: Nye produkter, ny markedsføring, omorganisering av arbeidsrutiner og administrasjon, kreative former for finansiering. Denne påvirkning av de ytre forhold, den sterke konkurranse, er det som holder økonomien i konstant disequlibrium. Den må, fortsatt i følge Storper og Walker, sees som en integrert forutsetning for den kapitalistiske produksjonsmåte, og ikke som et "eksogent sjokk".

Et slikt nyansert syn på konkurranse synliggjør at profittraten påvirkes fra begge sider: Mens de svake konkurranseformer medfører en tendens mot avtakende profittrate som utjevnes mellom sektorer, driver de sterke konkurranseformer profittraten bort fra sektorvise og nasjonale gjennomsnitt.

Dette kan også forstås som en kvalitativ rangering av konkurranseelementer: "Verdiskapningspotensialet av bedre organisering er som regel høyere enn avkastningen av ytterligere rasjonaliseringer i produksjonen. Her er mye av potensialet alt tatt ut" (Reve, 1993).

2.3 Observerbare konsekvenser

En anvendelse av dette syn på transportbransjen innebærer en fremheving av faktiske godsstrømmer som en konsekvens av transportforetakenes konkurransemessige prioriteringer på en økonomisk arena hvor man akkumulerer eller dør.

En utvikling i retning av stadig mindre og hyppigere forsendelser har medført en økende nødvendighet av samlastning, noe som igjen sterkt har påvirket både foretaksstruktur og rutestruktur i transportbransjen. Mens en forståelse av transport som forflytning av komplette lass fra avsender til mottaker ville fremheve kortest mulig transportrute som det rasjonelle valg, blir prioriteringene for samlasttransporter helt annerledes. Rigide hub-and-spoke systemer med en sterk atskillelse av stykkgoods- og partilastsendinger tyder på at transportpris har liten sammenheng med utkjørt distanse. Samtidig som geografisk sett kompliserte samlastingsystemer kan være rasjonelt fra et bedriftsøkonomisk perspektiv *kan* dette også være samfunnsøkonomisk lønnsomt, dersom alternativet er lav kapasitetsutnyttelse langs kortere ruter.

I Norge, med en spredt produksjonsstruktur og forholdsvis små godsmengder, har dette medført en økende kanalisering av gods over Oslo som det sentrale knutepunkt. Dersom en utbygging av infrastruktur utenom Oslo (Kyststamvegen) skulle kunne motvirke denne tendens, må det kunne vises at det er sammenheng mellom transportmiddelets gjennomsnittshastighet og godsets transittid. I følge Hanappe (1997) er slike sammenhenger vanskelige å finne.

Behovet for koordinering av forsendelser synes klart å bli prioritert over et behov for kortest mulig transportavstand. Dette understrekes av at minst én stor, norsk samlastersender gods fra Bergen til England over Oslo og Gøteborg. Uten at det har vært fokusert på transportpriser i dette paper, tyder ovenstående eksempel på at transportpris er mer avhengig av total godsmengde på en rute og konkurransen på denne ruten, enn på transportavstand.

En konsekvens av disse argumenter kunne tenkes å være at en fusjon mellom transportforetak ville ha større innvirkning på transportrutevalg enn selv en betydelig infrastrukturutbygging.

3. Veien videre

Det har med dette vært forsøkt argumentert for at en mer nyansert begrepsutvikling og et fundament av teoretiske sammenhenger er nødvendig i bevegelsen fra det beskrivende til det forklarende.

En innfallsvinkel som fremhever sterk konkurranse, teknologisk endring og dynamisk ulikevekt indikerer også en usikker fremtid. Muligheten for å foreta tallfestede prediksjoner antas å være sterkt begrensede. Innfallsvinkelen er best egnet til å gi innblikk i de kvalitative elementer som driver transportsystemene, og derved øke vår forståelse for årsak-virkningsforhold relatert til dette. Mens empirisk kunnskap bare vil kunne *beskrive* transportsystemenes omfang på et så detaljert nivå som våre begreper tillater, behøves teoretisk kunnskap for å *forklare* de fenomenene vi observerer. Skal vi ha håp om å oppfylle våre ambisjoner om å påvirke transportutviklingen er vi nødt til å kjenne disse årsakssammenhengene, og ikke basere våre samferdselspolitiske tiltak på *ad hoc* justeringer basert på observerbare effekter i en dynamisk ulikevektssituasjon der en videreføring av fortidens styrke fort kan bli fremtidens svakhet. Med en begrepsdannelse som ikke fremhever betydningen av strukturelle endringer, men som anser svingninger for å være av konjunkturell karakter, blir problematikken å anse som et resultat av kontinuerlige feiltilpasninger mellom

økonomisk politikk og institusjonelle forhold på den ene side, og økonomisk virkelighet på den annen.

I et økonomisk klima preget av sterk konkurranse vil utnyttelsen av det geografiske rom som et produksjonsmiddel være i konstant endring. En forståelse av transportsystemenes virkemåte som neglisjerer disse kreftene kan vanskelig forklare den stadig økende kompleksiteten i systemene eller skifter mellom transportmidler og -ruter.

Ulike teoretiske og metodiske tilnærminger vil sammen med ulike begrepssett gi ulike virkelighetsbeskrivelser og -forklaringer, samtidig som en ikke kan forvente å kunne forklare «den hele og fulle sannhet» kun ved en innfallsvinkel. For best mulig å forstå et komplekst system som dagens transportvirkelighet representerer, argumenteres det derfor for at ulike innfallsvinkler må kunne utvikles og tilgodeses parallelt, uten at valget av den ene nødvendigvis utelukker den andre.

4. Referanser

- Askildsen, T: "Endrede produksjonsstrukturer - Konsekvenser for norsk internasjonal veitransport". Universitetet i Oslo, 1994
- Bjørnland, D. et al.: "Fremtidig godstransport i Sørvest-Norge". FoU-rapport nr. 20/96. Agderforskning.
- Eidhammer, O. Et al.: «Transport- og logistikkmarkedet i Norge. Strukturer, drivkrefter og konkurranseevne». TØI-rapport nr 339/1996
- Hanappe, P.: «Availability and Suitability of Existing Data for a European Transport Information System». Paper presentert på INFOSTAT workshop København mai 1997.
- Kalsaas, B.T.: "Transport in Industry and Locational Implications". NTH 1995
- Reve, T.: "Et konkurransedyktig Norge: Presentasjon av resultater". Sosialøkonomen nr. 4, 1993.
- Sayer, A.: "Method in Social Science. A Realist Approach". Routledge 1992.
- Smith, N.: «Uneven development: Nature, Capital and the Production of Space». Basil Blackwell, 1984
- Storper, M., Walker, R.: "The Capitalist Imperative. Territory, Technology, and Industrial Growth". Blackwell 1989.