

Ekonomipriset 2008

Årets pristagare belönas för sin forskning om internationell handel och ekonomisk geografi. Han har visat hur stordriftsfördelar påverkar handelsmönster och lokalisering av ekonomisk verksamhet, och hans idéer har lett till en omfattande nyorientering av forskningen kring dessa frågor.

Internationell handel och geografi

Hur påverkas vi av globaliseringen? Vad blir effekterna av frihandel? Varför koncentreras allt fler människor till stora städer, medan landsbygden avfolkas?

För att kunna besvara sådana frågor behöver vi en teori att utgå ifrån. Vad gäller utrikeshandeln har vi sedan länge haft en väl etablerad teori som förklarar varför vissa länder exporterar vissa varor och importerar andra. Men efter andra världskriget blev det alltmer uppenbart att viktiga handelsmönster inte riktigt stämde med den teorin. År 1979 lanserade amerikanen **Paul Krugman** en ny modell som bättre kunde förklara de observerade mönstren.

I senare arbeten har Krugman också visat att den modell som han utvecklat för utrikeshandeln även är användbar för frågor som står i centrum för den ekonomiska geografien. För såväl utrikeshandel som ekonomisk geografi gäller att förklara *vilka* varor som produceras *var*. Inom geografien söker man dessutom kartlägga vilka krafter som driver arbetskraften och kapitalet att lokaliseras till vissa platser och inte till andra.

Traditionell utrikeshandelsteori

I början av 1800-talet lanserade engelsmannen David Ricardo teorin om de så kallade komparativa fördelarna som förklaring till utrikeshandelns omfattning och sammansättning. Den teorin, som kompletterades och utvecklades på 1920- och 1930-talen av svenskarna Eli Heckscher och Bertil Ohlin, säger att utrikeshandeln förklaras av att länder är *olika*. Ricardo studerade länder som skiljer sig åt vad gäller teknologi. Heckscher-Ohlin studerade länder som skiljer sig åt vad gäller tillgången på produktionsfaktorer: somliga länder har relativt gott om arbetskraft och ont om kapital, medan motsatsen gäller i andra länder. Resultatet blir, exempelvis, att vissa länder ska specialisera sig på, och exportera, industrivaror och importera jordbruksprodukter – och vice versa.

Denna teori verkade till en början kunna förklara den allra största delen av världens utrikeshandel. Men under de senaste 50 åren har forskarna noterat allt större avvikelser från de handelsmönster som Ricardo och Heckscher-Ohlin hade förutsagt. Den så kallade *inombranschhandeln* har blivit alltmer omfattande, i synnerhet mellan rika länder. Denna handel innebär att ett visst land både exporterar och importerar ungefär samma varor, till exempel att Sverige både exporterar och importerar bilar. Detta skulle vara förenligt med teorin om de komparativa fördelarna bara om tillverkningen av Volvobilar krävde en helt annorlunda teknologi, eller en helt annorlunda kombination av arbetskraft och kapital, än exempelvis tillverkningen av BMW-bilar. Men detta förefaller knappast troligt.

Paul Krugman presenterade för snart 30 år sedan en helt ny teori för utrikeshandel. Teorin var avsedd att förklara förekomsten av inombranschhandel och byggde på ett antagande om

stordriftsfördelar: att masstillverkning minskar kostnaden per producerad enhet. Tanken är i sig ganska självklar, men steget från lösa funderingar till en stringent och sammanhängande teori är stort – och det var just det steget som Krugman tog i sin korta, tiosidiga artikel i *Journal of International Economics* från november 1979.

Konsumenter uppskattar mångfald

Utöver stordriftsfördelar i produktionen bygger den nya teorin på ett antagande om att konsumenterna uppskattar mångfald i konsumtionen. Detta var då en ganska ny tanke inom nationalekonomin, men den tycks stämma väl överens med verkligheten. De flesta av oss har observerat hur mångfalden i varuutbudet ökar. Allt fler varumärken frestar köparna, trots att man kanske skulle kunna tycka att det räckte med en enda standardbil, ett enda par standardjeans och en enda typ av tandkräm. Det verkar som om vi konsumenter, när väl de grundläggande behoven av mat och bostad är tillfredsställda, efterfrågar mångfald och variation i konsumtionen. Två år tidigare, 1977, hade Avinash Dixit och Joseph Stiglitz publicerat en modell för hur man skulle kunna analysera konsumenternas förkärlek för mångfald. Enligt modellen blir varje producent som utnyttjar stordriftsfördelar ett slags monopolist vad gäller sitt eget varumärke – men en monopolist som är utsatt för en hård konkurrens från andra varumärken.

Krugman använde sig av denna modell för att visa att utrikeshandel kommer att uppstå inte bara mellan länder som är *olika* (som i den traditionella teorin) utan också mellan länder som är *identiska* vad gäller tillgången på teknologi och produktionsfaktorer. Dessutom visade han att en omfattande inombranschhandel uppstår. Det blir nämligen förmånligt för ett land att specialisera sig på produktionen av en viss bil, och att producera den bilen för hela världsmarknaden, medan ett annat land specialiserar sig på en annan typ av bil. Därigenom kan varje land effektivt utnyttja stordriftsfördelarna, vilket innebär att konsumenterna världen över får högre välfärd på grund av både lägre priser och större mångfald i varuutbudet, jämfört med om varje land bara producerade för sin egen hemmamarknad, utan någon utrikeshandel.

Krugmans ursprungliga artikel är mycket kort och enkel, och tack vare enkelheten kunde det internationella forskarsamhället snabbt se att den pekade på viktiga mekanismer i ekonomin. I en rad senare artiklar och böcker har sedan Krugman själv och andra forskare utvecklat teorin i riktning mot en större realism. Idag är den allmänna synen att de grundläggande mekanismer som Krugman pekade på utgör ett viktigt komplement till den traditionella Heckscher-Ohlin-teorin. Sanningen är, som i så många andra fall, att verkligheten har inslag av bägge teorierna. Ett livaktigt empiriskt forskningsområde har därmed uppstått, där man försöker se hur stor del av handeln som kan förklaras med den gamla utrikeshandelsteorin och hur mycket som kan förklaras med den nya. Överhuvudtaget har den nya handelsteorin inspirerat ett mycket stort forskningsfält, vilket brukar vara en pålitlig indikator på en teoris kvalitet.

Ekonomisk geografi

Ekonomisk geografi handlar inte bara om vilka varor som tillverkas var, utan också om hur kapitalet och arbetskraften fördelas över länder och regioner. Det angreppssätt som Krugman använde i sin utrikeshandelsteori – antagandet om stordriftsfördelar i produktionen och en preferens för mångfald i konsumtionen – visade sig också användbart för att analysera de geografiska frågeställningarna. Härigenom kunde Krugman förena två tidigare åtskilda områden i en sammanhängande modell.

Det första fröet till vad som skulle komma att kallas ”den nya ekonomiska geografin” finns redan på de sista sidorna i artikeln från 1979. Krugman ställer där frågan vad som skulle hända om utrikeshandel vore omöjlig, till exempel på grund av alltför höga transportkostnader eller andra hinder. Han resonerar då på följande sätt: om vi har två exakt likadana länder, kommer naturligtvis välfärden att vara densamma i de två länderna – men om länderna är likadana i alla avseenden utom att det ena landet har en aning fler invånare än det andra, kommer arbetskraftens reallön att vara något högre i landet med större befolkning. Detta beror på att i landet med fler invånare kan företagen utnyttja stordriftsfördelarna bättre, vilket leder till lägre priser för konsumenterna och/eller en större mångfald i varuutbudet. Detta leder i sin tur till ökad välfärd för konsumenterna. Arbetskraften (=konsumenterna) kommer därför att tendera att flytta till landet med fler invånare, som därigenom blir ännu folkrikare. Då kommer reallönen och varuutbudet att öka ännu mer i det landet, vilket leder till ytterligare migration, och så vidare.

Det skulle dock dröja tolv år innan Krugman tog upp dessa tankar. I en artikel som publicerades 1991 utvecklade han tankarna till en fullständig teori för arbetskraftens och företagens lokalisering. I artikeln antar han att utrikeshandel är möjlig men försvåras på grund av transportkostnader. Samtidigt är arbetskraften fri att flytta till det land eller den region som kan erbjuda den högsta välfärden, i termer av reallön och mångfald i varuutbudet. Företagens lokaliseringsbeslut innebär en avvägning mellan att utnyttja stordriftsfördelar och att spara in på transportkostnader.

Koncentration eller decentralisering?

Resultatet blev den så kallade *centrum-periferi-modellen*, som visar hur samspelet mellan stordriftsfördelar och transportkostnader kan leda till antingen koncentration eller decentralisering av samhällen. Under vissa förutsättningar dominerar de krafter som leder till koncentration. Då uppstår en regional obalans och den största delen av befolkningen koncentreras till ett högteknologiskt centrum, medan en liten minoritet bor i periferin och livnär sig på jordbruk. En sådan mekanism skulle således kunna ligga bakom den våldsamma urbanisering vi idag kan se runt om i världen, med snabbväxande jättstäderna omgivna av en alltmer avfolkad landsbygd.

Det behöver dock inte vara den enda möjliga utvecklingen. Under andra förutsättningar kommer de krafter som leder till decentralisering att dominera och vi får en mer balanserad utveckling. Krugmans modell kan användas för att kartlägga de mekanismer som leder i den ena eller den andra riktningen. Modellen visar att minskade transportkostnader lätt leder till koncentration och urbanisering – vilket ter sig särskilt intressant mot bakgrund av att transportkostnaderna har visat en fallande trend under hela 1900-talet.

Förutom sin forskning har Paul Krugman rönt uppskattning bland studenter som en pedagogisk läroboksförfattare och föreläsare. För en vidare krets är han mer känd som en aktiv bloggare och engagerad kolumnist i *New York Times*.

LÄNKAR OCH LÄSTIPS

Mer information om årets priser, bland annat en vetenskaplig bakgrundsartikel på engelska, finns på Kungl. Vetenskapsakademiens webbplats, www.kva.se, och på <http://nobelprize.org>. Där kan man också se presskonferensen som webb-TV. Mer information om utställningar och aktiviteter kring Nobelpriset och Sveriges Riksbanks pris i ekonomisk vetenskap till Alfred Nobels minne finns på www.nobelmuseet.se.

Vetenskapliga originalartiklar

Krugman, P R (1979) Increasing Returns, Monopolistic Competition, and International Trade, *Journal of International Economics* 9: 469–479.

Krugman, P (1980) Scale Economies, Product Differentiation, and the Pattern of Trade, *the American Economic Review* 70: 950–959.

Krugman, P (1991) Increasing Returns and Economic Geography, *Journal of Political Economy* 99: 483–499.

Populärvetenskaplig litteratur och böcker

Krugman P (1996) *Geografi och handel*, SNS Förlag, Stockholm. 127 sid.

Krugman P & Obstfeld M (2009) *International Economics: Theory and Policy*, kap. 6–7, 8:e uppl., Pearson. 712 sid.

PRISTAGAREN

PAUL KRUGMAN

Woodrow Wilson School of Public and International Affairs
Princeton University
Princeton, NJ 08544-1013
USA

www.princeton.edu/people/display_person.xml?netid=pkrugman&

Amerikansk medborgare. Född 1953 (55 år) i New York, USA. F.D. 1977 vid Massachusetts Institute of Technology, Cambridge, MA, USA. Professor of Economics and International Affairs vid Princeton University, NJ, USA, sedan år 2000.