

MINDRE MEDDELELSER.

En Omkostningsberegning for Statsbanerne.

Statsbanernes statistiske Kontor er i Færd med at foretage et interessant Forsøg paa en Omkostningsberegning, som har til Formaal at give Oplysning om Omkostningernes Fordeling paa de to Hovedarter af Ydelser, Personbefordring og Godsbefordring. Selve Regnskabet giver — som de fleste andre Regnskaber — ingen direkte Oplysninger om Udgifternes Fordeling paa Ydelsernes enkelte Kategorier, men kun om Udgiftens Beskaffenhed. Man faar at vide, hvor meget Lokomotivtjenesten har kostet, men intet om i hvilket Omfang denne Udgift er foraarsaget af den ene eller den anden Art af Transport.

Hidtil har Bestræbelserne for at faa et dybere Indblik i Banernes indre Forhold gaaet ud paa at faa Udgifterne fordelt paa rette Maade som Periode-Omkostninger, d. v. s. at faa Udgifterne ved de til varig Anvendelse beregnede Aktiver fordelt med den rette Tynge paa de enkelte Regnskabsperioder. Det er, sagt med andre Ord, Afskrivnings- og Forrentningsspørgsmaalene, hvorom Interessen har samlet sig i de tidligere Undersøgelser, som Statens store Kørselsafdeling har været underkastet (se f. Eks. Betænkning I fra Administrationskommissionen af 30. Juni 1923). I Modsætning dertil drejer det sig i den nu paabegyndte Serie Undersøgelser om Forsøg paa at komme paa Spor efter, hvad man i industriel Driftsøkonomi vilde kalde for „Styk-Omkostninger“, d. v. s. Udgifternes Fordeling paa præsterede Ydelser inden for den afsluttede Regnskabsperiode. Det har været mest nærliggende at begynde med den groveste Inddeling mellem Person- og Godstransport, og derom handler det første Hefte, der foreligger fra Statsbanernes statistiske Kontor, en Publikation, som allerede ved sin Fremkomst vakte en betydelig Interesse ved over for Publikum at afsløre et Millionunderskud paa Stykgodsbefordringen og endvidere

MINDRE MEDDELELSER.

En Omkostningsberegning for Statsbanerne.

Statsbanernes statistiske Kontor er i Færd med at foretage et interessant Forsøg paa en Omkostningsberegning, som har til Formaal at give Oplysning om Omkostningernes Fordeling paa de to Hovedarter af Ydelser, Personbefordring og Godsbefordring. Selve Regnskabet giver — som de fleste andre Regnskaber — ingen direkte Oplysninger om Udgifternes Fordeling paa Ydelsernes enkelte Kategorier, men kun om Udgiftens Beskaffenhed. Man faar at vide, hvor meget Lokomotivtjenesten har kostet, men intet om i hvilket Omfang denne Udgift er foraarsaget af den ene eller den anden Art af Transport.

Hidtil har Bestræbelserne for at faa et dybere Indblik i Banernes indre Forhold gaaet ud paa at faa Udgifterne fordelt paa rette Maade som Periode-Omkostninger, d. v. s. at faa Udgifterne ved de til varig Anvendelse beregnede Aktiver fordelt med den rette Tynge paa de enkelte Regnskabsperioder. Det er, sagt med andre Ord, Afskrivnings- og Forrentningsspørgsmaalene, hvorom Interessen har samlet sig i de tidligere Undersøgelser, som Statens store Kørselsafdeling har været underkastet (se f. Eks. Betænkning I fra Administrationskommissionen af 30. Juni 1923). I Modsætning dertil drejer det sig i den nu paabegyndte Serie Undersøgelser om Forsøg paa at komme paa Spor efter, hvad man i industriel Driftsøkonomi vilde kalde for „Styk-Omkostninger“, d. v. s. Udgifternes Fordeling paa præsterede Ydelser inden for den afsluttede Regnskabsperiode. Det har været mest nærliggende at begynde med den groveste Inddeling mellem Person- og Godstransport, og derom handler det første Hefte, der foreligger fra Statsbanernes statistiske Kontor, en Publikation, som allerede ved sin Fremkomst vakte en betydelig Interesse ved over for Publikum at afsløre et Millionunderskud paa Stykgodsbefordringen og endvidere

straks foranledigede specielle Undersøgelser af den saaledes aabenbarede Achilleshæl.

Imidlertid omfatter den foreløbigt foreliggende Fordeling af Omkostningerne ikke dem alle. Man er begyndt med Udgifterne ved Stations-, Tog- og Lokomotivtjenesten, et Komplex, der tilsammen omfatter 53 pCt. af Statsbanernes „rene Driftsudgifter“, hvormed menes samtlige Udgifter med Undtagelse af Afskrivning og Forrentning. Fordelingen af de øvrige 47 pCt. ventes tilendebragt i Løbet af indeværende Aar. Undersøgelsen er indskrænket til Udgifterne i April Kvartal 1930, paa hvilket Grundlag der drages Slutninger med Hensyn til Udgifternes Fordeling i et helt Regnskabsaar.

Dette er i store Træk Rammerne for den foretagne Undersøgelse, der i det følgende skal gøres til Genstand for en kort Omtale, ikke i Henseende til Enkeltheder, men til de bagved liggende Tanker. Udgangspunktet er tydeligt tilkendegivet at være det velbekendte Underskud paa Statsbanernes Regnskab og Ønsket om ved hensigtsmæssige Foranstaltninger at faa det bragt ud af Verden eller dog formindsket. Fra et almen-menneskeligt Synspunkt er det saare forstaaeligt, fra et Skatteborgerstandpunkt endog særdeles rosværdigt, at Ledelsen sætter sig det høje Maal. Men som Rettesnor for den specielle Omkostningsanalyse er Maalet utvivlsomt sat højere end heldigt for et godt Resultat. Ved enhver Undersøgelse af Omkostninger bestemmes Metoder og Fremgangsmaader af Undersøgelsens Formaal, og den første Betingelse er følgelig, at Formaalet skal være præcist defineret. Denne Talbehandlings gyldne Regel er ikke fulgt i den Opgave, som Banerne har stillet sig ved denne Undersøgelse. I den „Oversigt over Spørgsmaalet i Almindelighed“, som er udarbejdet til Vejledning for dem, som har skullet levere Oplysningerne, udtrykkes den planlagte Omkostningsanalyses Formaal i disse almindelige Vendinger: „Det, man særligt tilstræber ved disse Beregninger, er (imidlertid) at skabe bedre Økonomi samt større Overskuelighed og at staa mere rustet over for Fremtiden“. Maaske denne Formulering Vagthed ikke har gjort nogen større Skade i selve Vejledningen, hvor den suppleres med nøjagtige Oplysninger om Spørgeskemaernes Udfyldning. Men for Resultatet som Helhed er denne Mangel paa skarp Afgrænsning af Opgaven meget følelig.

Saaledes som Undersøgelsen er drevet, giver den en sikkert ganske paalidelig Redegørelse for, hvor stor en Del af Udgiften i det behandlede Kvartal, der kan regnes at skyldes Godset,

og hvilken Andel der falder paa Persontransporten. Men paa det Punkt, hvor man spørger, hvortil disse Oplysninger skal tjene, udebliver Svaret. Dette fremgaar med stor Klarhed af statistisk Kontors sammenfattende Kommentar til denne Del af Undersøgelsen. Deri gives der det Korrektiv til Resultaterne, at den for en Befordringsart beregnede Del i Omkostningerne ikke kan ventes at ville bortfalde ved Opgivelse af den paa-gældende Befordringsart. Det fremhæves, at en Befordringsart trods et øjensynligt Underskud godt kan have en vis „relativ Værdi“ for Banerne. De dertil sigtende Bemærkninger ledsages af nogle hypotetiske Eksempler paa, hvad Stykgodsbefordringens Opgivelse under visse Forudsætninger vilde betyde i Retning af Besparelse eller større Underskud. Der sættes Fingeren paa et Punkt, hvor et ved Omkostningsanalyse underbygget Skøn vilde være af den allerstørste praktiske Betydning, men den foreliggende Undersøgelse oplyser intet derom, giver ikke det mindste Holdepunkt i denne Henseende.

Man bør ikke laste en Undersøgelse for, at den ikke har naaet, hvad den ikke har sat sig til Maal. Og det statistiske Kontor har — som det fremgaar af Indledningsordene „*after Ordre*“ — ikke selv stillet sig Opgaven, men faaet den givet udefra. Men Kontorets egne ledsagende Kommentarer belyser i Virkeligheden en Skavank ved den Maade, hvorpaa Opgaven er stillet. Fejlen er den, at der ikke er krævet Svar paa et eller flere ganske bestemte Spørgsmaal, som Praxis har en Interesse i at faa opklaret.

I en saa omfattende og mangeartet Virksomhed som en stor Jernbane, vil det være nødvendigt at sætte meget snævert afgrænsede Formaal for Omkostningsanalyser, om de skal vise sig brugelige for praktiske Dispositioner. I Stedet for at søge Omkostningskomplekset opdelt i Grupper efter Hovedarter af Ydelser vil det være mere hensigtsmæssigt at foretage en successiv Udskillelse af Ydelsesarternes specifikke Omkostninger og stille disse overfor Helheden. Tanken hermed kan eksemplificeres saaledes: givet Statsbanernes Udgifter som Helhed — hvor stor en Del deraf knytter sig specifikt til Personbefordringen, saaledes at de vilde bortfalde, hvis man tænkte sig denne Befordringsart opgivet. Derefter — atter med det samlede Omkostningskompleks som Helhed som Udgangspunkt — hvor stor en Del af Omkostningerne er specifikke for Godsbefordringen, først Vognladningsgodset, dernæst paa samme Maade Stykgodset.

Denne Anvisning paa hensigtsmæssigere Metode for Omkost-

ningsanalysen maa ikke forstaas saaledes, at den vil give Besked om, hvorvidt en Befordringsart bør opgives. I denne Henseende skiller den foreslaaede Metode sig ikke fra den anvendte. Der kan være andre Momenter som bevirker, at en Befordringsart ikke bør opgives, selv om den ikke dækker sine specifikke Omkostninger. Men den foreslaaede Metode giver et bedre Holdepunkt for det Skøn, der til syvende og sidst uundgaeligt bliver det afgørende.

Hermed er kun antydnet et Princip for Omkostningsanalyser i Foretagender, hvor der i saa udpræget Grad som ved Statsbanerne foreligger Produktionsfællesskab. Der vil, saa snart Principet skal bringes i Anvendelse, rejse sig en Række Spørgsmaal, først og fremmest dette: Hvor meget skal der henregnes under de specifikke Omkostninger? I hvilket Omfang skal Udgifterne ved det materielle Beredskab tages med og paa hvilken Maade? Sandsynligvis vil den hensigtsmæssige Fremgangsmaade være en lignende som den alt anvendte, nemlig først at undersøge de rene Driftsudgifter og dernæst supplere Undersøgelsen med Beregninger over, hvor meget af Beredskabet (her nærmest Vognene), der kunde have været sparet ved den tænkte Opgivelse af en Befordringsart, hvad enten man nu kun vil tænke sig Besparelser ved Nyanskaffelse eller gaa et Skridt videre til Realisation af forhaandenværende Materiel. Et andet Spørgsmaal er Muligheden af at skaffe de til en Undersøgelse efter dette Princip fornødne Oplysninger. Det sidste kan kun besvares af Sagkyndige inden for Banernes Administration, men for en Udenforstaaende synes Vanskelighederne derved ikke at overstige dem, der har maattet overvindes for at naa til det Resultat, som allerede foreligger og som har krævet en ret omstændelig Rundspørgen til Stationslederne.

En Videreførelse af den Tanke, at jo snævrere man opstiller Formaålet, des mere brugbare Resultater vil der naas, vil fremkalde Ønsket om, at man som næste Skridt foretager Omkostningsanalyse for de enkelte Banestrækninger eller -udsnit. I de resumerende Kommentarer spørger Tanken om at opgive underskudsgivende Befordringsarter, omend det samtidig tilkendes, at det er Tankeeksperimenter snarere end Planer. Det er formentlig ogsaa rigtigt, at det er utænkeligt, at Statsbanerne skulde kunde opgive Stykgodsbefordringen som Helhed. Derimod ligger det jo ingenlunde uden for Mulighedernes Grænse, at det kunde ske for visse Strækningers Vedkommende, muligvis paa den Maade, at Statsbanerne dér tog andre Trafikmidler i Brug. Her ligger antagelig et vidt og vigtigt Arbejdsfelt for

kommende Undersøgelser, der nødvendigvis maatte koncentrere Interessen omkring de specifikke Omkostninger.

De anførte kritiske Betragtninger vedrørende det anvendte Princip i den foreliggende Del af Statsbanernes Omkostnings-Undersøgelse tilsigter ingenlunde at frakende den Værdi. Den bringer en Klarhed over Banernes Omkostnings-Struktur, som hidtil ganske har manglet, og den har tillige demonstreret sin praktiske Nytte ved at henlede Opmærksomheden paa, at der er „something rotten“ ved Stykgodsbefordringen. Alene ved de Bestræbelser, de foreliggende Resultater har sat i Gang for at tilvejebringe en Rationalisering paa disse Punkter, har den vist sig Ulejligheden og de eventuelle Omkostninger værd. Ved at tage dette Arbejde op har Statsbanernes statistiske Kontor vist, at der ogsaa uden for det daglige Rutinearbejde ligger Opgaver, som, rigtigt løst, kan blive af stor Fremtidsbetydning for Banernes Dispositioner paa længere Sigt. Det har vel været naturligt efter udenlandsk Mønster at begynde med Delingen af Omkostningerne mellem Person- og Godsbefordringen. Tilsvarende Undersøgelser foreligger fra forskellige Jernbaneselskaber i Amerika og for de tyske Rigsbaners Vedkommende fra 1928 (se Dr. Ing. Kurt Tecklenburg: Betriebskostenrechnung und Selbstkostenermittlung bei der Deutschen Reichsbahn 1930), idet den sidste Undersøgelse dog er gaaet det Skridt videre, at den ved Siden af de enkelte Udgiftposter sætter de tilsvarende præsterende Ydelser og dermed i højere Grad har faaet Karakter af en Beregning af „Styk-Omkostninger“. Men denne Inddeling efter Trafikens store Hovedgrupper kan næppe betragtes som mere end et Grundlag for efterfølgende videregaaende Undersøgelser, der lægger mindre Vægt paa Udgifternes ydre Forskellighed, men derimod benytter Analysen til at opklare Banernes egentlige økonomiske Problemer, tager dem op til Behandling et for et og søger at løse dem under Anvendelse af saadanne Principer, som er egnet til at give Svar paa de Spørgsmaal, som Administrationen maa stille for at have et Grundlag for Dispositionerne.

K. Enevold Sørensen.

Fra den italienske statistiske Literatur.

Der arbejdes energisk i Italien i vore Dage paa alle Omraader af Statistiken. Det er ikke for intet at *Corrado Gini* i en Forelæsning ved London School of Economics har dvælet