

Den ideelle Pris.

I.

I sidste Hæfte af nærværende Tidsskrift (Nov.—Dec. 1907) har Kontorchef Warming skrevet en meget lærerig Afhandling om »den ideelle Pris«. Herved forstaar Forf. den Pris, der for Samfundet giver Maksimum af Behovstilfredsstillelse, og det vises, at dette under visse Forhold hverken bliver Monopolprisen eller den fri Konkurrences Pris, men at den ofte f. Eks. ved Industrier med store Generalomkostninger vil ligge betydeligt her under, naar man tager »Konsumenternes Differentialnytte« med i Betragtning*). Her ud fra drager da Forf. meget vigtige Konsekvenser med Hensyn til den Prispolitik, der fra Samfundets

*) Det forekommer mig mere rammende at anvende Udtrykket »Differentialnytte« end det af Forf. i Overensstemmelse med Dr. Birck brugte »Differentialrente«, der synes en noget overflødig ordret Oversættelse af Marshalls »consumers rent«. Konsumenternes Differentialnytte synes et alt for flygtigt Begreb til med Rette at kunne karakteriseres som »Rente«, der inkluderer et Moment af Varighed. — I øvrigt vil alene den Omstændighed, at der her er Tale om en Differens i subjektiv Værdi for Køberen, være tilstrækkelig Grund til at vælge en Betegnelse, der skiller Begrebet ud fra den Differens i objektiv Værdi for Sælgeren, der fortrinsvis rettelig kan karakteriseres som Differentialrente.

Den ideelle Pris.

I.

I sidste Hæfte af nærværende Tidsskrift (Nov.—Dec. 1907) har Kontorchef Warming skrevet en meget lærerig Afhandling om »den ideelle Pris«. Herved forstaaer Forf. den Pris, der for Samfundet giver Maksimum af Behovstilfredsstillelse, og det vises, at dette under visse Forhold hverken bliver Monopolprisen eller den fri Konkurrences Pris, men at den ofte f. Eks. ved Industrier med store Generalomkostninger vil ligge betydeligt her under, naar man tager »Konsumenternes Differentialnytte« med i Betragtning*). Her ud fra drager da Forf. meget vigtige Konsekvenser med Hensyn til den Prispolitik, der fra Samfundets

*) Det forekommer mig mere rammende at anvende Udtrykket »Differentialnytte« end det af Forf. i Overensstemmelse med Dr. Bircck brugte »Differentialrente«, der synes en noget overflødig ordret Oversættelse af Marshalls »consumers rent«. Konsumenternes Differentialnytte synes et alt for flygtigt Begreb til med Rette at kunne karakteriseres som »Rente«, der inkluderer et Moment af Varighed. — I øvrigt vil alene den Omstændighed, at der her er Tale om en Differens i subjektiv Værdi for Køberen, være tilstrækkelig Grund til at vælge en Betegnelse, der skiller Begrebet ud fra den Differens i objektiv Værdi for Sælgeren, der fortrinsvis rettelig kan karakteriseres som Differentialrente.

Side bør føres, naar dette har overtaget saadanne Industrier.

At dette Overskud af subjektiv Værdi for Konsumenterne — Differentialnyttens — burde indgaa som et Moment i de Bestemmelsesgrunde, der bør danne Rettesnor for det Offentliges Prispolitik, er sikkert uimodsigeligt. Det vanskelige bestaar naturligvis i at finde den Prisgrænse, ved hvilken Samfundet opnaar Maksimumstilfredsstillelsen.

Som Hovedeksempel nævner Forf. Side 543 Jernbanetakster og tager til Orde saa vel mod dem, der mene, at Jernbaner skulle bære sig eller endogsaa give Overskud (d. v. s. at den ideelle Pris enten er lig med eller ligger over den fri Konkurrences Pris) som mod dem, der hævde, at Jernbaner skulle yde deres Transporttjenester gratis. Herimod gøres gældende, at ingen af disse Betragtningmaader er rigtig. Jernbanerne skulle give Underskud, og Forf. finder, at Samfundet faar Maksimumsnytte af Jernbanerne, naar Taksterne sættes lig Grænseomkostningen (d. e. Omkostningsforøgelsen ved at transportere endnu en Enhed: en Rejsende, et Stykke Gods m. v.).

Denne saa simple Rettesnor forekommer mig imidlertid ikke at være gyldig, idet dens Rigtighed hviler paa en Forudsætning, der i ethvert Fald nu ikke er til Stede, nemlig en lige Indtægtsfordeling. Under en socialistisk Samfundsordning vilde den nævnte Forudsætning naturligvis i højere Grad eksistere, selv om den dog heller ikke i saa Fald vilde være absolut, men det er aabenbart Forfatterens Mening, at Normen ogsaa har Gyldighed inden for vort privatkapitalistiske Samfund med dets stærke sociale Ulighed.

En Betragtning af det ovennævnte af Forfatteren anvendte Eksempel vil nærmere belyse den her fremførte Indvending. Forf. tænker sig et Banesystem til en Værdi af 100 Mill. Kr. med en Bruttoindtægt paa 10 Mill. Kr. og et Nettooverskud paa 4 Mill. Kr. eller 4⁰/₁₀₀ og lader her en Takstnedsættelse paa 20⁰/₁₀₀ træde i Kraft. I saa Fald tabe Banerne 2 Mill. Kr., men hertil svarer efter Forfatterens Mening en nøjagtig lige saa stor Gevinst, idet Konsumenternes Differentialnytte er stegen med de samme 2 Mill. Kr. Hertil kommer yderligere en som Følge af Takstnedsættelsen resulterende Trafikforøgelse, der giver Banerne et Nettooverskud paa $\frac{1}{2}$ Mill. Kr., og disse nye Kunders Differentialnytte ansættes skønsvist til $\frac{1}{2}$ Mill. Kr., saaledes at den samlede Nettogevinst for Samfundet bliver 1 Mill. Kr. Da Forrentningen som Følge af Takstnedsættelsen gaar ned til 2 $\frac{1}{2}$ ⁰/₁₀₀, kan denne Politik naturligvis kun gennemføres, naar Banerne befinde sig paa Samfundets Haand, men er dette Tilfældet, bør Takstnedsættelsen fortsættes, indtil der ikke længere fremkommer Overskud, altsaa indtil Dækningen af Grænseomkostningen.

Rigtigheden af dette Ræsonnement er imidlertid knyttet til Forudsætningen om, at de 2 Mill. Kr.s Tab paa den gamle Trafik samfundsmæssigt fuldstændig dækkes af Kundernes forøgede Differentialnytte, og dette er aabenbart ikke Tilfældet. — Gaar vi ud fra det i og for sig uomtvistelige, at Benyttelsen af Jernbanerne staar i et vist Forhold til de Rejsendes Velstand, vil det ses, at en Takstnedsættelse fortrinsvis vil komme de velstaaende til Gode. Benytter den mest velhavende af de Rejsende Banen i Løbet af 1 Aar

f. Eks. 10 Gange, den fattigste derimod kun 1 Gang, vil en Takstnedsættelse betyde 10 Gange saa stor en Differentialnytte for den rigeste som for den fattigste, idet den første naturligvis opnaar Differentialnytte paa alle 10 Benyttelser, og den, hvis Fattigdom træder hindrende i Vejen for i det hele taget at rejse, vinder intet i Differentialnytte. Den i Anledning af Takstnedsættelsen fremkomne Differentialnytte fordeles altsaa saaledes, at de mere velstaaende tage Broderparten, og de fattigste faa slet intet. Men i saa Fald taber Differentialnyttens i samfundsmæssig Betydning, saa sandt som en Tilvækst i Nytte er af en desto mindre subjektiv Værdi, jo mere velstaaende den modtagende er i Forvejen (d. e. jo lavere hans Indtægtsgrænsenytte er), og Tilvæksten i Kundernes Differentialnytte ækvi- valerer altsaa ikke den subjektive Værdi af samme Pengekvantum paa Samfundets Haand. Det vilde ikke være nogen principiel Indvending mod det her fremførte, at de rige ikke benytter Jernbanen mere end de fattige. Selv om man forudsætter dette — der iøvrigt vilde være i Modstrid med den gængse Forestilling — og tænker sig, at Differentialnyttens Forøgelse fordeltes ligelig mellem alle dem, der benyttede Banerne, vilde Differentialnyttens subjektive Værdisum dog ikke blive lige saa stor som Samfundets Nyttetab. Selv i saa Fald vilde dog den Differentialnytte, som de rigeste modtog, blive reduceret i subjektiv Værdi, og stadig vilde de allerfattigste, der slet ikke benytte Banerne, være udelukkede fra at faa Part i den frembragte Differentialnytte. De her fremsatte Bemærkninger ville aabenbart heller ikke kunne afvises ved at pege paa de Fordele, der som Følge af Godstaksternes Ned-

sættelse ad indirekte Vej i Form af billigere Varepriser vilde komme alle Samfundets Medlemmer til Gode. Ogsaa den herigennem frembragte Differentialnytte vil naturligvis fortrinsvis blive ledet hen til de store Forbrugere, d. e. de velstaaende, og altsaa tabe i subjektiv Værdi.

Er det her nævnte rigtigt, vil de 2 Mill. Kr.s Tab, der paaføres Samfundet gennem Takstnedsættelsen, overstige den frembragte Differentialnytte for Konsumenterne og saaledes maaske opsluge den ene Mill. Kr. Nettogevinst, der høstes paa de ny tilkommende Kunder. I saa Fald vil en yderligere Takstnedsættelse bringe samfundsmæssigt Tab.

Dette betyder, at Ligevægtpunktet for den sociale Maksimumstilfredsstillelse ligger før Grænseomkostningen. Ganske vist indtræder der først her et objektivt Nyttetab, men da Konsumenternes Differentialnytte ved fortrinsvis at blive fordelt mellem de velstaaende har tabt i subjektiv Værdi, vil der allerede før indtræde et subjektivt Nyttetab. I saa Fald vil man ikke selv under den af Forf. forudsatte Betingelse (at der arbejdes under det stigende Udbyttes Lov) have nogen almengyldig Rettesnor for det Offentliges Prispolitik i Grænseomkostningen, og denne vil saaledes ikke være bestemmende for den ideelle Pris*). Afgørelsen vil derimod være afhængig

*) S. 566 (Aarg. 1907) nævner Forfatteren, at den virkelig ideelle Pris vilde være at lade enhver betale i Forhold til, hvad Ydelsen var værd for ham (d. e. i omvendt Forhold til hans Indtægtsgrænsenytt), saaledes at Konsumenternes Differentialnytte forsvandt, men at dette naturligvis vilde være praktisk uigennemførligt. Det er dog kun ud fra et ret ensidigt Synspunkt, at

af, hvem den gennem Takstnedsættelsen frembragte Differentialnytte kommer til Gode. Man maa naturligvis bringe den totale Differentialnytte ind under en samfundsmæssig Generalnævner, men herunder maa der tillægges de velstaaendes Differentialnytte en betydelig lavere samfundsmæssig Værdi end de fattiges. Saa fremt det er de mindst velstaaende, der fortrinsvis faa Part i den producerede Differentialnytte, kan det saaledes endog forsvares at foretage en saa kraftig Prisnedsættelse, at der indtræder et objektivt Nyttetab, idet der jevnside hermed godt kan fremkomme et Overskud i subjektiv Værdi.

Til Afgørelse af, hvor Ligevægtpunktet for den sociale Maksimumsnytte i det her omhandlede Tilfælde ligger, maa man forlange Oplysning om, i hvilken Grad Banerne benyttes af de forskellige Samfundsklasser. Dette vil naturligvis kunne stille sig ret forskelligt for de forskellige Ruter*), men med Hensyn til Banerne som Helhed skulde jeg dog være tilbøjelig til at tro, at det søgte Ligevægtpunkt ikke vil komme til at

Rigtigheden heraf kan anerkendes. Konsekvensen af en saadan Fremgangsmaade vilde nemlig blive en fuldstændig Ophævelse af Forskelligheden i Indtægtsfordelingen: den rige vilde blot komme til at regne med andre Tal end den fattige, og dette kan dog kun være ideelt under den bestemte Forudsætning, at en fuldstændig aritmetisk ligelig Fordeling er den bedste. Skal Dygtigheden og Fliden have sin Løn, er det utilladeligt at hindre dette ved nøje at afpasse Priserne efter de forskellige Individens Købeevne.

*) I visse Tilfælde (f. Eks. Forstadsbaner, der hovedsagelig benyttes af Arbejdere, Sporveje m. v.) synes Synspunktet tydeligt at pege imod Underskudsdrift som det socialt heldigste; i andre Tilfælde (f. Eks. Baner til fjernere liggende Villabyer) vilde en kraftig Overskudsdrift kunne være samfundsmæssigt forsvarlig.

ligge saa forfærdelig langt neden under almindelig Forrentning, i ethvert Fald ikke naar man medregner det samfundsmæssige Nyttetab, der vilde opstaa, naar Tabet ved den eventuelle Underskudsdrift ikke opvejedes af et tilsvarende Overskud paa andre Omraader, men maatte dækkes gennem Forhøjelse af de bestaaende Skatter.

K. Riis-Hansen.

II.

Det af Hr. Riis-Hansen fremdragne Synspunkt har utvivlsomt sin Berettigelse og kan meget vel tænkes at modificere de Resultater, jeg er kommet til. Det var ikke ganske korrekt, naar jeg uden videre gik ud fra, at de 2 Mill. Kr., Statsbanerne sætter til paa en vis Takstnedsættelse, gaar lige op mod de 2 Mill. Kr., Trafikanterne tjener derved. Men jeg forstaar ikke, hvorfor Hr. R. H. kun anvender Synspunktet overfor de sidstnævnte 2 Mill. Kr., idet han paaviser, at disse navnlig kommer de rige til Gode og derfor har en lav subjektiv Værdi. Hvis de 2 Mill. Kr., Banerne sætter til, i samme Grad falder de rige til Last, er Ligevægten jo genoprettet, og Spørgsmaalet bliver derfor, hvorledes Staten skaffer sig Dækning for det gennem Takstnedsættelsen lidte Tab.

Hvis man f. Eks. tænker sig, at dette sker gennem en Værdistigningsskat eller en progressiv Indtægtsskat, kan man sikkert meget let ramme de rige ligesaa haardt, som man begunstiger dem gennem Takstnedsættelsen. Jeg antager nemlig egentlig ikke, at