

JÆRNBANETARIFFER

AF P. P. SVEISTRUP

Gennem en Aarrække har man indenfor økonomisk Teori ofte set den Betragtning fremhævet, at de offentlige Baners Takstpolitik bør hvile paa en Beregning af deres Grænseomkostninger, og at de faste Omkostninger bør dækkes med Skatter. Tænker vi os en Efterspørgselskurve, der falder med Trafikmængden, og man gaar ud fra en Pris P_1 , der kan dække de variable Omkostninger, vil man ved at sætte Prisen ned til P_2 , hvorved Omsætningen forøges til M_2 , faa et Underskud, der i Diagrammet er udtrykt ved $P_1 P_2 S R$, som maa dækkes med Skatter. De paagældende Skatter svarer til, hvad Trafikanterne O M har sparet i Pris, og der bliver altsaa for Trafikanterne en Gevinst, der i Diagrammet svarer til Arealet R S T.

For rigtig at forstaa, hvad Takstnedsættelsen og Skatteforhøjelsen betyder for Forbrugerne, maa man imidlertid gaa et Skridt videre og undersøge, hvad Skatteforhøjelsen betyder for Forbrugerne paa andre Omraader.

Lad os for Simpelheds Skyld antage, at Forbrugerne kun bruger 2 Varer A og B, og at de overfor disse har en Efterspørgselskurve, der er illustreret i henholdsvis Fig. II a og Fig. II b. Skatteforhøjelsen og den dermed formindskede Købeevne vil bevirke, at de i Stedet for Mængderne M_2 nu maa nøjes med Mængderne M_1 . Summen af $M_1 M_2 R S$ i Fig. II a og b svarer til $P_1 P_2 R S$ i Fig. I, saaledes at Regnskabet altsaa maa forudsættes at gaa op for Jærnbanens Økonomi¹⁾. For Forbrugerne er der for Jærnbanekørsels Vedkommende (Fig. I) en Gevinst i Konsumentrente, der i Almindelighed beregnes til R S T, men samtidig er der en Nedgang i Forbrugernytte, der bliver noget forskellig eftersom man foretager Maalingen før eller efter Takstnedsættelsen har fundet Sted. Ser vi imidlertid bort fra disse specielle Overvejelser, kan vi betragte Resultatet af Takstnedsæt-

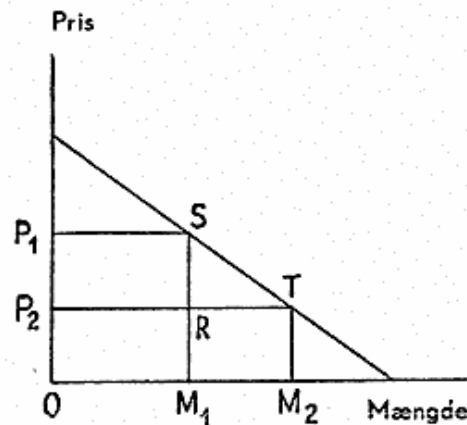


Fig. I

¹⁾ Der er i Fremstillingen set bort fra det noget mere komplicerede Forhold, at Skatteforhøjelsen forårsager en anden Prisdannelse for Varerne A. og B.

JÆRNBANETARIFFER

AF P. P. SVEISTRUP

Gennem en Aarrække har man indenfor økonomisk Teori ofte set den Betragtning fremhævet, at de offentlige Baners Takstpolitik bør hvile paa en Beregning af deres Grænseomkostninger, og at de faste Omkostninger bør dækkes med Skatter. Tænker vi os en Efterspørgselskurve, der falder med Trafikmængden, og man gaar ud fra en Pris P_1 , der kan dække de variable Omkostninger, vil man ved at sætte Prisen ned til P_2 , hvorved Omsætningen forøges til M_2 , faa et Underskud, der i Diagrammet er udtrykt ved $P_1 P_2 S R$, som maa dækkes med Skatter. De paagældende Skatter svarer til, hvad Trafikanterne O M har sparet i Pris, og der bliver altsaa for Trafikanterne en Gevinst, der i Diagrammet svarer til Arealet R S T.

For rigtig at forstaa, hvad Takstnedsættelsen og Skatteforhøjelsen betyder for Forbrugerne, maa man imidlertid gaa et Skridt videre og undersøge, hvad Skatteforhøjelsen betyder for Forbrugerne paa andre Omraader.

Lad os for Simpelheds Skyld antage, at Forbrugerne kun bruger 2 Varer A og B, og at de overfor disse har en Efterspørgselskurve, der er illustreret i henholdsvis Fig. II a og Fig. II b. Skatteforhøjelsen og den dermed formindskede Købeevne vil bevirke, at de i Stedet for Mængderne M_2 nu maa nøjes med Mængderne M_1 . Summen af $M_1 M_2 R S$ i Fig. II a og b svarer til $P_1 P_2 R S$ i Fig. I, saaledes at Regnskabet altsaa maa forudsættes at gaa op for Jærnbanens Økonomi¹⁾. For Forbrugerne er der for Jærnbanekørsels Vedkommende (Fig. I) en Gevinst i Konsumentrente, der i Almindelighed beregnes til R S T, men samtidig er der en Nedgang i Forbrugernytte, der bliver noget forskellig eftersom man foretager Maalingen før eller efter Takstnedsættelsen har fundet Sted. Ser vi imidlertid bort fra disse specielle Overvejelser, kan vi betragte Resultatet af Takstnedsæt-

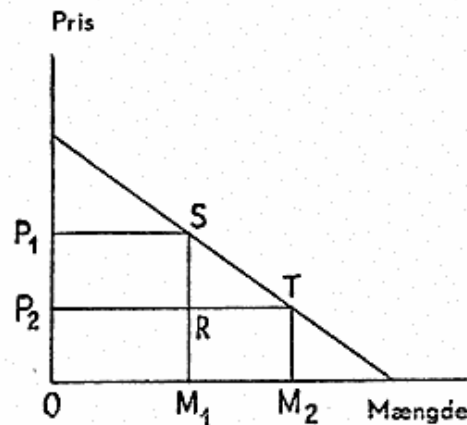


Fig. I

¹⁾ Der er i Fremstillingen set bort fra det noget mere komplicerede Forhold, at Skatteforhøjelsen forårsager en anden Prisdannelse for Varerne A. og B.

telsen som en Gevinst RST i Fig. I og et Tab, der kan sættes til Summen af de to Trekanter RST i Fig. II a og II b, eller de Trekanter, der vil fremkomme ved at trække Liniérne R, M , igennem til Skæring med den oprindelige Efterspørgselskurve, hvilke i de foreliggende Diagrammer er antaget ens med Figurerne RST . Saafremt den første Størrelse er størst, er Takstnedsættelsen til Fordel for Borgerne. Men denne Fordel kan være større eller mindre, og man staar nu ved Tilrettelæggelse af en rationel Takstpolitik overfor den Opgave at gøre Forskellen saa stor som mulig i positiv Retning.

Dette kan man paa den ene Side gøre gennem Beskatningspolitikken

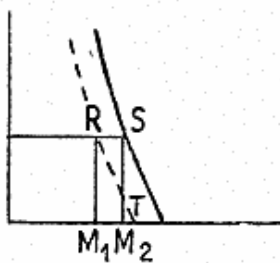


Fig. II a

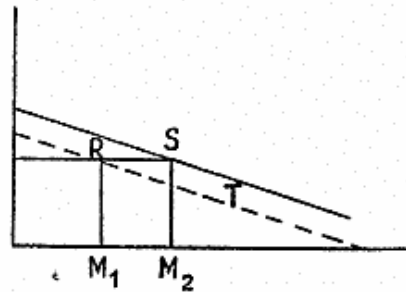


Fig. II b

enten ved direkte Skatter, der særlig rammer visse Befolkningsklasser, eller ved indirekte Skatter, der indskrænker Brugen af Varer, overfor hvilke det offentlige har en særlig lav Vurderingsfaktor, men denne Side af Sagen skal der her ses bort fra, og vi indskrænker os derfor til at uddybe den Betragtning, der ligger til Grund for Fig. I. Efterspørgselen efter Trafik kan ganske særlig for Godstrafikkens Vedkommende opløses i Efterspørgsel efter Trafik for de enkelte Godsarters Vedkommende, og vi regner da foreløbig med, at Efterspørgselen kan opløses i to Varearter, og vi faar da følgende Figurer (III a og III b). Det i Fig. I omtalte Tab i Forbrugernytte SRT , bliver med de samme Priser lig Summen af Figurerne SRT i Fig. III a og b.

Man kan nu søge at formindske Tabet ved at differentiere Taksterne, saaledes at vi sætter Priserne P_s i henholdsvis Figurerne III a og b. Det omdiskuterede Forbrugertab bliver nu større i Fig. III a og mindre i Fig. III b, men den samlede Sum vil blive mindre paa Grund af Efterspørgselskurvernes Elasticitet. I Stedet for at dele Efterspørgselen i to Grupper kan man dele den i mange, og det vil være rationelt at fortsætte Delingen saa længe den opnaaede Fordel bliver større end Udgifterne ved den forøgede Administration og Ulejlighed (nogle Steder foretrækker man 6, andre f. Eks. 10 Grupper).

Det rationelle Grundlag for Takstpolitikken faar man nu ved at sammen-

ligne de diskuterede Trekkanter i Fig. II med de tilsvarende Trekkanter i Fig. III med det Formaal at maksimere Forbrugernes Fordel.

Der skulde efter disse principielle Betragtninger ikke være nogen Rimelighed i et Krav om, at Statsbanerne skulde forrente sig, i nogle Tilfælde skulde et Overskud være forsvarligt, i andre og antagelig flere i hvert Fald i Nutiden et Underskud være økonomisk fordelagtigt. Det afgørende maa blive Efterspørgselens Elasticitet paa de forskellige Omraader og den Vurderingsfaktor, der af Statsmagten anlægges overfor de enkelte Arter af Forbrug.

Naar man alligevel ofte ser fremhævet et Ønske om, at Taksterne skal

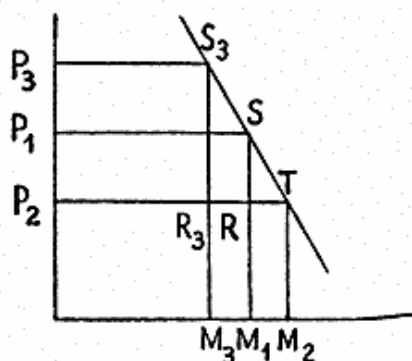


Fig. III a

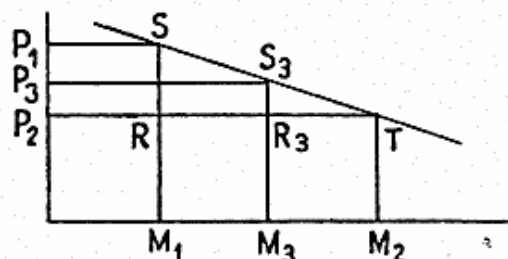


Fig. III b

have til Formaal at dække Omkostningerne, har dette vel ikke saa meget sin teoretiske Begrundelse i Driften som i anlægspolitiske Overvejelser. Har et Samfund en Kapital disponibel, kan den anvendes i Forbedring af Trafikmidler eller i f. Eks. privat Investeringsvirksomhed, og vejledende for Afgørelsen er den forventede Rentabilitet. Hvor man ikke tilstræber normal Rentabilitet af Banerne, maa man ved den kalkulatoriske Sammenligning tage Hensyn hertil, hvad der vil gøre en Sammenligning vanskeligere, og dette har ført mange til at drage den Slutning, at der af praktiske Grunde maa tilstræbes samme Forrentning af Statsbanerne som af andre Virksomheder i hvert Fald ved selve Investeringen, men disse praktiske Overvejelser kan modificere, ikke ændre, hvad der er teoretisk rigtigt.

Man kan imidlertid ikke blive staaende ved denne rent principielle Overvejelse, fordi Jærnebanetarifferne paa mange Omraader har meget betydelige indirekte Virkninger. I Zeuthen Festskriftet (Nordisk Tidsskrift for teknisk Økonomi 1948) har jeg bl. a. omtalt, at Hedebanerne har den største Betydning for Merglingen af den fattige Jord og dermed af dens Opdyrkning, hvad der har stor Betydning for Landets Produktion, Beskæftigelse og Eksport. Dette medfører, at man ved Fastsættelsen af Tarifferne

ikke alene maa regne med de tidligere omtalte Trekanter R S T, men maa foretage en Vurdering under Hensyn til de indirekte Virkninger og den Betydning, Samfundet tillægger dem. Denne Vurdering kan være varierende til forskellige Tider; i nogle Tidsrum vil man fra det offentliges Side gerne have f. Eks. Beskæftigelsen forøget, i andre vil man helst indskrænke Efterspørgselen efter Arbejdskraft. Denne særlige Vurderingsfaktor kan forøvrigt ogsaa have Indflydelse paa den tidligere omtalte Dækning af de faste Omkostninger, saaledes at en Krone ikke altid vurderes paa samme Maade.

Denne Vurderingsfaktor kan dels variere efter Varens Kvalitet og dels efter de forskellige Omraaders særlige Beskaffenhed, og denne Variation fører i den praktiske Takstpolitik til Indførelse af Undtagelsestariffer. Som Eksempel paa Undtagelsestariffer af denne Art kan nævnes den tidligere omtalte Mergeltransport, men der kan nævnes utallige andre. I mange Lande er Undtagelsestariffer saa almindelige, at Transport efter den almindelige differentierede Tarif bliver Undtagelsen. Dette kan skyldes, at Tarifpolitikken er et stærkt benyttet Hjælpemiddel i et Lands erhvervs-mæssige Udvikling, men det kan ogsaa være, at man i en konkret Situation har Opmærksomheden mere rettet mod den Hjælp, der kan ydes, og mindre mod de fjernere Virkninger for andre Trafikanter og for Skatteyderne.

En særlig Form for billig Transport kan have sin Aarsag i, at de enkelte Transportører kan have en særlig stærk Stilling overfor Banerne, idet de af en eller anden Grund har Mulighed for at anvende et andet Transportmiddel. I saa Fald kan det være en Fordel for Banerne at give saadanne Transportører en begunstiget Stilling i Forhold til dem, der ikke har en saadan Magtstilling. Om det af andre samfundsmæssige Aarsager er rigtigt at begunstige de stærke paa Bekostning af de svage kan ogsaa diskuteres.

Konsekvensen af de her fremhævede Betragtninger maa være.

1) Det er af Betydning for en rationel Fastsættelse af Tarifferne, at man kender Grænseomkostningerne (de variable Omkostninger) saavidt muligt paa hver enkelt Strækning for sig.

2) Det er af Betydning, at man for hvert enkelt Omraade kender Behovet for Transport og hvorledes dette Behov vil blive til Efterspørgsel ved forskellige Priser for de forskellige Varekategorier.

3) Det er af Betydning ved Fastsættelsen af Tarifferne, at man kender den indirekte Virkning af Takstpolitikken ikke alene for det Øjeblik, hvor Taksten fastsættes, men ogsaa ud i Fremtiden, saaledes at man kan bedømme de forskellige Virkninger af alternative Forslag.

Bliver Jærnbaneltarifferne fastsat paa rationel Maade, faar dette en dobbelt Virkning:

1) Jærnbannerne samlede økonomiske Resultat bliver saaledes, at der bliver taget behørigt Hensyn til Rentabiliteten, til Konsumentrenten (gennem lave Takster) og til Landets samlede Finanspolitik (Opvejning af de lave Tariffer gennem Skatter, der virker mindre tungt).

2) Jærnbannerne Tarifpolitik bliver et naturligt Led i den samlede Erhvervs politik. Ønsker man f. Eks. en Spredning af Befolkningen, gaar dette via Vurderingsfaktoren til Fastsættelsen af Tarifferne og virker derfra til, at det for den enkelte Virksomhed bliver fordelagtigt at anlægge Virksomheden, hvor det af sociale Grunde er ønskeligt.

Fastsættelsen af Hovedlinierne i Tarifpolitikken bliver saaledes ikke alene et Spørgsmaal af Interesse for Banernes Ledelse, men ogsaa for den Myndighed, der har det centrale Ansvar for Ledelsen og Udviklingen af Landets Økonomi, og endelig i allerhøjeste Grad for de enkelte Virksomheder, hvis Rentabilitet ikke kan undgaa at blive influeret af den Takstpolitik, der føres.