

# Repliker och kommentarer\*

## Transportrådet fortfarande problembarn

*Transportrådet har tagit fasta på tidigare kritik om dess val av ränta i samband med investeringskalkyler. Men dessa kalkyler är fortfarande behäftade med fel och fe-len är av en sådan karaktär att förtroendet för kalkylerna i sin helhet sviktar, skriver Bo Sandelin i denna kommentar.*

I en kommentar i *Ekonomisk Debatt* nr 1/1984 hävdade jag att Transportrådet (TPR) föreföll ha varit omedvetet om att man i sina investeringskalkyler använt en realränta och inte en nominalränta. Jag föreslog också att kalkylresultaten skulle anges för flera olika räntesatser, så att läsarna kan få en uppfattning om hur räntekänsliga resultaten är.

I senare gjorda utredningar har TPR uppenbarligen tagit fasta på den diskussion som förts, inte bara av mig. I en slutlig version av utredningen om järn-

*Docent BO SANDELIN vid Göteborgs universitet har i sin forskning främst arbetat med kapitalteori samt problem som rör fastighetsmarknaden.*

vägen Växjö—Västervik redovisas således utfallet för vissa poster vid 4, 6 och 8 procents realränta, med 6 eller 8 procent som huvudalternativ. Det finns inte längre något som tyder på att man blandar samman realränta och nominalränta. (Av okänd anledning säger man emellertid inte att kalkylräntan är real, vilket säkert hade varit till hjälp för många läsare.)

### Felaktigt beräkningsätt

Smeden blir emellertid inte kock för att han lärt sig skilja på salt och socker. Även i de nyare utredningarna finner man brister och direkta fel. I slutversionen av Växjö—Västervik-utredningen, som låg till grund för ett nedläggningsbeslut, är t ex följande misstag iögonenfallande.

I kalkylen antas att de gamla motorvagnarna renoveras för totalt 8 Mkr och därigenom får en livslängd på ytterligare 10 år. Efter de tio åren antas att nya motorvagnar köps för sammanlagt 30 Mkr, och att dessa har en livslängd på 25 år. Genom att investera 8 Mkr i dag och 30 Mkr om tio år har man således motorvagnar under 35 år.

För att få fram den årliga kapitalkostnaden för motorvagnar beräknar utredaren annuiteter under förutsättning att realräntan är 6 procent. Reno-

\* I denna avdelning välkomnas kommentarer till tidigare bidrag samt korta inlägg med ekonomisk-politisk anknytning.

veringskostnaden 8 Mkr, fördelad på annuiteter under 10 år, blir då 1,1 Mkr per år. Han beräknar också annuiteter för investeringen på 30 Mkr i nya vagnar om 10 år. 30 Mkr om 10 år motsvarar ett nuvärde på 16,8 Mkr. Detta sprids ut på 25 annuiteter, som vid 6 procents ränta var och en uppgår till 1,3 Mkr.

Sedan summerar utredaren annuiteten 1,1 och annuiteten 1,3! Han får därigenom en större årlig "kapitalkostnad" för motorvagnarna (2,4 Mkr) än vad som motsvarar annuiteten för *något* enskilt år under 35-årsperioden, vilket naturligtvis är absurt! För de första 10 åren (reoverade motorvagnar) är ju den årliga kapitalkostnaden (annuiteten) 1,1 Mkr. För åren 11—35 (nya motorvagnar) blir den 2,3 Mkr i "dåvärde".

Även om man som utredaren först diskonterar investeringsbeloppet för de nya vagnarna till nuvärde kan man inte beräkna en annuitet på 1,3 Mkr och addera till 1,1 Mkr. Hans sätt att räkna ger i själva verket en årlig kapitalkostnad för motorvagnar åren 1—10 som skulle gälla om man dels hade tillgång till de reoverade vagnarna under dessa år, dels hade tillgång till de nya vagnarna under åren 1—25 (men ändå hade investeringsutgiften för de nya först efter tio år). Han räknar alltså som om man skulle ha tillgång till motorvagnar inte under totalt 35 år utan 25 år, och de första 10 åren skulle man ha dubbel uppsättning!

Hur skulle då utredaren ha burit sig åt för att få ett mått på den årliga kostnaden? En möjlighet hade naturligtvis varit att han redovisat årskostnaden för åren 1—10 resp 11—35 var för sig utan summering. Vill han däremot ha ett mått som täcker hela 35-årsperioden borde han ha resonerat på följande vis.

För att ha motorvagnar under den närmaste 35-årsperioden krävs dels en investering på 8 Mkr nu, dels en investering på 30 Mkr om tio år. Nuvärdet av den senare investeringen är 16,8 Mkr. Summan av 8 Mkr och 16,8 Mkr blir 24,8 Mkr. Detta belopp utspritt på lika stora annuiteter under 35 år ger vid 6 procents ränta en årlig kapitalkostnad för motorvagnarna på 1,7 Mkr.

### Svaghetstecken

Man kan hävda att utredarens oförmåga att korrekt behandla investeringskostnader som infaller vid olika tidpunkter i det aktuella fallet betyder relativt litet för totalkalkylen. Den kritik, som framförts av bl a konsultföretaget Scantrak och som går ut på att investeringsbehovet överskattats, betyder mer, i den mån den är korrekt. Det fel jag pekat på ovan är, liksom den förut oklara uppfattningen om räntan, intressant främst därför att det tyder på en allmän inkompetens på det ekonomiska området. Detta gör naturligtvis att förtroendet för kalkylerna i sin helhet sviktar.

Till detta bidrar också formuleringar av sådant slag att man misstänker att utredaren inte har helt klart för sig vad som är det relevanta kostnadsbegreppet. Sålunda sägs i avsnittet om samhällsekonomiska konsekvenser att "några kapitalkostnader för befintliga motorvagnar har inte medtagits då dessa kan anses som avskrivna".

Den som har elementära kunskaper i samhällsekonomisk kalkylering skulle inte uttrycka sig på det viset. Om vagnarna är avskrivna eller ej är inte avgörande för om de skall belastas med en kostnad i en samhällsekonomisk kalkyl.

Hur kan då sådana brister förekomma i utredningar av så stor betydelse? Jag tror man kan peka på två orsaker, dels utredarnas bakgrund, dels publiceringsformen. Den utredning som jag hämtat mina exempel från är, liksom flera andra, inte gjord av en person med adekvat utbildning i ekonomi. För det andra presenteras utredningarna i stencilform. Därmed blir också spridningen begränsad, vilket gör att brister lättare undgår uppmärksamhet. Kanske bidrar detta också till att utredarna känner mindre tryck på sig?

### Varför hemlighetsmakeri?

Det har också uppstått ett märkligt hemlighetsmakeri kring en del uppgifter, som sannolikt hade varit svårt att vidmakthålla inför ett större forum. Ett exempel:

Transportrådet anger vilken räntesats som använts då rådet självt gjort kapitalkostnadsberäkningar. I de fall rådet återger SJ's uppgift om kapitalkostnaderna får man emellertid inte veta vilken kalkylränta som använts. Järnvägsmännens samarbetskommitté för Inlandsbanan bad därför om besked på den punkten. Transportrådet svarade: "Uppgifter om SJ's räntesatser vid kapitalkostnadsberäkningar kan mot bakgrund av sekretessreglerna ovan ej lämnas ut."

Det är mycket märkligt att man på detta sätt försöker hemlighålla en *beräkningsprincip*. Jag känner inte till något annat offentligt organ som med hänvisning till sekretessreglerna vägrar att uppge vilken kalkylränta man tillämpar. Däremot kan man nog ibland vägra att lämna ut en del *resultat* av beräkningarna, men det är en annan sak.

Lite större öppenhet från TPRs och SJs sida vore önskvärd. Sekretessreglerna skall hindra att sådana uppgifter röjs

(om SJ i detta fall) så att någon som driver likartad verksamhet kan gynnas på SJs bekostnad. Det är illa om sekretessen i stället används för att förhindra befarad kritik.

#### Gör en SOU-utredning!

Totalt är det över 20 banor med en sammanlagd längd på nästan 200 mil som Transportrådet skall utreda. Den lämpligaste formen för ett så stort projekt hade troligen varit att tillsätta en traditionell statlig utredning med den expertis ett sådant uppdrag kräver. Utredningens resultat borde presenteras i SOU-serien. Detta skulle innebära större spridning och fler granskare. Med all sannolikhet skulle följderna även bli högre kvalitet och större öppenhet.

#### Referenser

Sandelin, B., [1984], "Transportrådet och realräntan". *Ekonomisk Debatt*, årg 12, nr 1.