

räkningar av produktiviteten för vägsektorn som helhet och studien avslutas med ett kapitel om produktivitetens utvecklingen för vägverkets drift- och byggnadsverksamhet.

Att mäta produktiviteten för tjänsteproduktion inom offentlig sektor är en mycket svår uppgift. Att dessutom utföra en dylik studie med en sådan vid målbeskrivning som angavs inledningsvis blir givetvis något av en omöjlig uppgift. Min kritik i det fortsatta måste ses mot denna bakgrund.

Efter en viss diskussion kommer författaren fram till att följande produktivitetmått är det som bör användas för att beräkna produktiviteten inom vägsektorn (s 32):

$$\text{produktivitet} = \frac{q_i}{TC_i^0 + TC_i^t}$$

där  $q_i$  = den kvantitet av någon nytthet som framställs år  $i$

$TC_i^0$  = dem offentliga väghållningens kostnader år  $i$

$TC_i^t$  = trafikanternas totala kostnader för prestationen.

**Jan-Eric Nilsson:**

**Produktions-, kostnads- och produktivitetens utveckling inom vägsektorn**

Inom Expertgruppen för studier i offentlig ekonomi (ESO) har tillsatts en arbetsgrupp för produktivitetsstudier inom den offentliga sektorn. Föreliggande arbete *Produktions-, kostnads- och produktivitetens utveckling inom vägsektorn* (DsFi 1985:9) är det första som publiceras av denna arbetsgrupp. Syftet med dessa studier är att "ta fram information om offentlig sektor till nationalräkenskaperna" men man säger också att de har "ett snävare sektorsinriktat intresse" och vidare att de skall "bidra till att skapa debatt kring och intresse för produktivitetsfrågor" (s 1).

Författaren (Jan-Eric Nilsson) inleder med en allmän diskussion av produktivitetens mått och hur dessa skall kunna tillämpas inom vägområdet. Därefter görs be-

Hur skall man då mäta dessa storheter? Författaren använder för storheten  $q_i$  parallellt måtten trafikarbete (mäts i axelparkilometer per årsdygn) och transportarbete (mäts för persontransporter i mdr personkilometer per år och för godstransporter i mdr tonkilometer per år).

Variabeln  $TC_i^0$  mäts genom en summering av *utgifterna* i offentliga budgetar (vägverkets, kommunernas, polisens, trafiksäkerhetsverkets och AMS) för vägändamål.

Storheten  $TC_i^t$  avser såväl kostnader för inköp och innehav av fordon som de rörliga kostnader (bränsle, däck, olja, reparationer etc) som är förknippade med utnyttjande av fordonet. Till denna kostnad hör också trafikanternas tidsåtgång och olycksrisk.

Låt mig i punktform ta upp några kritiska funderingar kring ovanstående angreppssätt:

1. Om trafikanterna köper större, mer

bensinslukande bilar för att klara av ett visst transportarbete ökar  $TC_i^f$  medan  $q_i$  är oförändrat. Produktiviteten faller m a o. Om mer resurser satsas på både snabbare och mer trafiksäkra vägar vid ett oförändrat transportarbete (om elasticiteten med avseende på restid och säkerhet inom vägområdet är låg får vi i alla fall ingen stor ökning av  $q_i$ ) sjunker också produktiviteten enligt måttet ovan. Ett produktivetsmått som inte förmår ta hänsyn till att tjänstens kvalitet har ändrats (genom snabbare, säkrare, mer komfortabla personkilometer) har naturligtvis en allvarlig brist. Vad skulle vi säga om ett produktivetsmått som räknar Volvo-bilar med bortsåg från om det var PV 444, Amazoner eller bilar från 740-serien som räknades?

2. Författaren behandlar ofta begreppen utgift och kostnad som om de vore synonyma. Att kostnader ibland kan approximeras med utgifter är en sak och får diskuteras från fall till fall. Värre är när man i ett metodavsnitt (se t ex 2.5) efter en definition av produktivitet enligt ovan utan kommentarer går över till att säga att produktivitet fås genom att dividera *prestation* med *utgift* (se tabell 2.1). Detta är inte något enstaka olycksfall i arbetet utan går igen på åtskilliga ställen. (Sedan finns det avsnitt – framförallt bilaga A – som visar att författaren är medveten om distinktionen. Detta kan jag dock ej se som något försvar mot den kritik jag här anför.)

3. I bilaga A diskuterar författaren möjligheten att beräkna ett kapitalförslitningsmått för vägnätet. Han pekar på svårigheter när det gäller detta kapitalförslitningsmått, t ex att kapitalstockens initiala värde är osäker, att avskrivningstiden är svår att beräkna, och använder därför endast investeringsutgifter utan något försök till periodisering. Det är lätt att hålla med författaren om de svårigheter som finns när det gäller kapitalförslitningen. (Osäkerheten rörande livslängd är något som i betydande grad även gäller maskininvesteringar inom industrin. Detta förhållande har inte hindrat att vi i na-

tionalräkenskapssammanhang har redovisat kapitalförslitning med uppdelning på branscher.)

Att peka på att det är svårt att skatta storleken på ett korrekt sätt är inte ett tillräckligt argument för att använda ett mer lättkvantifierat men inkorrekt mått. Från vägverket har under senare år hävdats att underhållet av vägnätet är eftersatt och att vi tär på vägkapitalet. Om så är fallet kommer ett produktivetsmått på så sätt som det används i denna rapport att förstore produktivitetsökningen.

Ett eftersatt underhåll leder ceteris paribus till att  $TC_i^0$  blir lägre än vad det skulle varit med ett vidmakthållande av vägkapitalet. Med givet  $q_i$  och  $TC_i^f$  ökar då produktiviteten mätt enligt ovan. (Så småningom kommer naturligtvis ett eftersatt underhåll att få effekter på bilisternas reparationskostnader och vilja att åka bil. Man torde dock kunna "fuska" med underhållet i många år utan att få några nämnvärda effekter på dessa storheter.)

4. I trafikantkostnaden ( $TC_i^f$ ) sägs både kostnaden för inköp och drift av fordon ingå. Av samma skäl som ovan bör givetvis endast förslitningen av bilparken ingå. Produktivetsmåtten är tänkt att användas för att kunna jämföra 5-årsperioder med varandra. Vi vet att nybilsförsäljningen i Sverige varierar kraftigt mellan olika 5-årsperioder. Att mäta bilparkens kapitalförslitning genom nyinköp kommer således att överskatta förändringarna.

Hur väl har då studien förmått uppfylla de mål som angavs inledningsvis? När det gäller användbarheten för nationalräkenskapsbruk har jag ovan pekat på några brister. Det snävare sektorsinriktade intresset gäller framförallt behandlingen av vägverkets drift och byggnadsverksamhet i kapitel 4. Förutom det något världslosa sättet att hantera begreppen utgift och kostnad har jag inga invändningar mot vad som här presenteras. I vilken utsträckning detta kapitel innehåller ny, intressant information för vägverket undandrar sig min bedömning.

Det tredje målet var att "skapa debatt kring och intresse för produktivetsfrå-

gor". Denna recension kanske kan vara ett tecken på framgång i detta avseende. Ännu större framgång hade kunnat nås genom en mer strikt och bättre pedagogisk framställning av begreppen utgift och kostnad.

Kanske hade man också vunnit på att dela upp stoffet med avseende på olika läsare. Kapitel 1,2 och (ett förbättrat) 3 kan säkert medverka till att skapa intresse för produktivetsfrågor. Kapitel 4 är för snävt sektorsinriktat för detta mål tycker jag. Kanske borde kapitel 4 istället publicerats i vägverkets skriftserie tillsammans med en kort sammanfattning av kap 1 och 2?

Docent *Bengt Mattsson*  
Högskolan i Karlstad