

William S. Vickrey: The Revision of the Rapid Transit Fare Structure of the City of New York. Technical Monograph Number Three udgivet af Mayor's Committee on Management Survey of the City of New York. Febr. 1952. 156 s.

I en tid, hvor takstpolitikken og da specielt sporvejstaksterne drøftes i økonomiske kredse, er der vel anledning til at gøre opmærksom på, hvad en kendt national-økonom, professor Vickrey, som rådgiver for byen New York mener om disse spørgsmål.

Udgangspunktet har været, at de kollektive trafikmidler gav et ikke ubetydeligt underskud, og at kommunen, inden man gik til takstforhøjelse, bad professor Vickrey om en økonomisk betonet undersøgelse.

I denne begyndes der med en analyse af omkostningerne særlig under hensyn til de forskellige gruppers mere eller mindre faste eller variable karakter, hvorefter man forsøger at dele disse dels på de forskellige tidspunkter og dels på de forskellige strækninger. Forfatteren kommer til det resultat, at omkostningerne er væsentlig højere i de centrale dele af Manhattan og i direkte tilknytning til arbejdstidens begyndelse og ophør.

Ud fra denne omkostningsanalyse gennemgår han de forskellige almindeligt anvendte takstprincipper som enhedstarif og afstandstarif etc. og påviser, at disse ligger meget langt fra de omkostninger, som de forskellige grupper af trafikanter fremkalder.

Overfor sådanne principper hævder han, at taksterne bør sættes i nærmere relation til de meromkostninger, den enkelte trafikant forvolder. Han vil dog ikke følge det marginale princip slavisk, bl. a. fordi det ville være administrativt uoverkommeligt at forandre priserne fra time til time og fra station til station, men går ind for et princip, hvorefter taksterne varieres efter som det drejer sig om det centrale område, mellemområder og yderområder, og efter som det drejer sig om rush hours, næsten rush hours og udenfor rush hours samt om de forskellige retninger.

Selvom omkostningerne er næsten nul ved transport om morgenen fra centrum til yderdistrikterne, vil han dog bevare en takst på 5 cts., hvilket er en betydelig nedsættelse. Den samme pris foreslås gældende til hen på eftermiddagen, hvor prisen i næsten rush hours sættes til 15 cts. og i de egentlige rush hours til 25 cts. Tilsvarende principper foreslås for de andre områder og andre tider.

Forfatteren går derefter over til at undersøge virkningerne og kommer herved ind på forskellige elasticitetsberegninger. De beregnede virkninger vil være en forøget trafik på de tider og områder, hvor kapacitetsudnyttelsen er ringe, og forfatteren mener også at kunne beregne, hvor meget trafikken i rush hours vil gå ned dels som følge af prisforhøjelsen og dels som følge af, at en del trafikanter (butikskøb etc.) vil være mere tilbøjelige til at forskyde deres rejse fra rush hours til andre tidspunkter. Det samlede resultat skulle dels være en mere jævn benyttelse af de kollektive trafikmidler og dels en forbedring i deres samlede økonomi.

Der er meget for en økonom velkendt og tiltalende i Vickreys tankegang, og det vil ikke være urimeligt, om man også tog en tilsvarende fremgangsmåde op til mere indgående overvejelse her i landet.

Svagheden i fremstillingen er, at Vickrey kun ser problemet fra de kollektive trafikmidlers synspunkt. Jeg synes ikke, man kan se bort fra muligheden af, at de, der arbejder i de centrale bydele og ikke gerne vil betale 50 cents hver dag, ville foretrække at benytte deres vogn til og fra arbejde, selv om det medførte forskellige ubehageligheder i retning af standsninger og langsom kørsel. Dette kan tænkes at forøge trafikvanskelighederne og nødvendiggøre udvidelse af gadearealet muligvis med det resultat, at Vickreys forslag set fra kommunens samlede interesse ville medføre stigende omkostninger.

Hvis man her i landet ville tage Vickreys tanker op til overvejelser, burde man derfor ikke alene se på virkningerne indenfor sporvejsdirektørens, men også på virknin-

William S. Vickrey: The Revision of the Rapid Transit Fare Structure of the City of New York. Technical Monograph Number Three udgivet af Mayor's Committee on Management Survey of the City of New York. Febr. 1952. 156 s.

I en tid, hvor takstpolitikken og da specielt sporvejstaksterne drøftes i økonomiske kredse, er der vel anledning til at gøre opmærksom på, hvad en kendt national-økonom, professor Vickrey, som rådgiver for byen New York mener om disse spørgsmål.

Udgangspunktet har været, at de kollektive trafikmidler gav et ikke ubetydeligt underskud, og at kommunen, inden man gik til takstforhøjelse, bad professor Vickrey om en økonomisk betonet undersøgelse.

I denne begyndes der med en analyse af omkostningerne særlig under hensyn til de forskellige gruppers mere eller mindre faste eller variable karakter, hvorefter man forsøger at dele disse dels på de forskellige tidspunkter og dels på de forskellige strækninger. Forfatteren kommer til det resultat, at omkostningerne er væsentlig højere i de centrale dele af Manhattan og i direkte tilknytning til arbejdstidens begyndelse og ophør.

Ud fra denne omkostningsanalyse gennemgår han de forskellige almindeligt anvendte takstprincipper som enhedstarif og afstandstarif etc. og påviser, at disse ligger meget langt fra de omkostninger, som de forskellige grupper af trafikanter fremkalder.

Overfor sådanne principper hævder han, at taksterne bør sættes i nærmere relation til de meromkostninger, den enkelte trafikant forvolder. Han vil dog ikke følge det marginale princip slavisk, bl. a. fordi det ville være administrativt uoverkommeligt at forandre priserne fra time til time og fra station til station, men går ind for et princip, hvorefter taksterne varieres efter som det drejer sig om det centrale område, mellemområder og yderområder, og efter som det drejer sig om rush hours, næsten rush hours og udenfor rush hours samt om de forskellige retninger.

Selvom omkostningerne er næsten nul ved transport om morgenen fra centrum til yderdistrikterne, vil han dog bevare en takst på 5 cts., hvilket er en betydelig nedsættelse. Den samme pris foreslås gældende til hen på eftermiddagen, hvor prisen i næsten rush hours sættes til 15 cts. og i de egentlige rush hours til 25 cts. Tilsvarende principper foreslås for de andre områder og andre tider.

Forfatteren går derefter over til at undersøge virkningerne og kommer herved ind på forskellige elasticitetsberegninger. De beregnede virkninger vil være en forøget trafik på de tider og områder, hvor kapacitetsudnyttelsen er ringe, og forfatteren mener også at kunne beregne, hvor meget trafikken i rush hours vil gå ned dels som følge af prisforhøjelsen og dels som følge af, at en del trafikanter (butikskøb etc.) vil være mere tilbøjelige til at forskyde deres rejse fra rush hours til andre tidspunkter. Det samlede resultat skulle dels være en mere jævn benyttelse af de kollektive trafikmidler og dels en forbedring i deres samlede økonomi.

Der er meget for en økonom velkendt og tiltalende i Vickreys tankegang, og det vil ikke være urimeligt, om man også tog en tilsvarende fremgangsmåde op til mere indgående overvejelse her i landet.

Svagheden i fremstillingen er, at Vickrey kun ser problemet fra de kollektive trafikmidlers synspunkt. Jeg synes ikke, man kan se bort fra muligheden af, at de, der arbejder i de centrale bydele og ikke gerne vil betale 50 cents hver dag, ville foretrække at benytte deres vogn til og fra arbejde, selv om det medførte forskellige ubehageligheder i retning af standsninger og langsom kørsel. Dette kan tænkes at forøge trafikvanskelighederne og nødvendiggøre udvidelse af gadearealet muligvis med det resultat, at Vickreys forslag set fra kommunens samlede interesse ville medføre stigende omkostninger.

Hvis man her i landet ville tage Vickreys tanker op til overvejelser, burde man derfor ikke alene se på virkningerne indenfor sporvejsdirektørens, men også på virknin-

gerne indenfor stadsingeniørens (eventuelt statens) regnskabsområde.

P. P. Sveistrup.¹

1. Kontorchef. Lektor ved Københavns Universitet.

Ejler Alkjær og Svend Jensen: Danmarks Grafiske Erhverv. Den Grafiske Højskoles Skrifter IV. København 1956. 92 s. Pris 10 kr.

I det afsluttende kapitel i denne bog omtales nogle foreløbige resultater af en lille interview-undersøgelse, man har ladet foretage, for at få belyst offentlighedens kendskab til de grafiske erhverv og dens bedømmelse af disse erhvervs samfunds- og beskæftigelsesmæssige betydning.

Nu er den slags opinionsundersøgelser ganske vist som regel morsomme i sig selv, og den her omtalte danner ingen undtagelse. Derimod kan det være lidt svært at se nytten af den. Når det oplyses, at de grafiske erhverv omfatter følgende brancher: bogtrykkerier, skriftstøberier, maskinsætterier, sten- og offsettrykkerier, reproduktionsanstalter og klichéfabrikker, bogbinderforretninger og linieranstalter, dagblade, ugeblade samt hovedparten af produktionen af papir- og papvarer, er det ikke mange, der vil bestride de grafiske erhvervs store betydning. Og nogen undskyldning for at samle en række oplysninger om denne erhvervsgruppe i en bog er det ikke nødvendigt at finde gennem opinionsundersøgelser. Eksakt eller særlig omfattende viden på dette felt kan man ikke vente hos ret mange, og bogen er derfor

nyttig for den, der er interesseret i de grafiske fags placering i erhvervslivet.

På grundlag af hovedsagelig officiel statistik gives dels en kort oversigt over udviklingen i de grafiske erhverv dels en beskrivelse af disse erhvervs nuværende stade med oplysninger om branchefordeling, virksomhedsstørrelse, lokalisering, beskæftigelse, lønforhold, omsætning, ejerforhold m. v. I det omfang, det har nogen mening, er disse oplysninger sat i relation til tilsvarende oplysninger for industri og håndværk ialt. Denne beskrivelse er hovedsagelig givet ved hjælp af en række overskuelige og let læselige tabeller og grafiske fremstillinger, medens teksten holder sig til hovedlinjerne, hvilket gør det ualmindelig nemt at komme igennem bogen i betragtning af dens art.

Til slut en lille indvending. Når man i ovennævnte interviewundersøgelse f. eks. spørger folk om, hvad en reproduktionsanstalt laver, eller hvad en kliché og et dybtryk er, ville det nok have været på sin plads, at man af hensyn til de af læserne, der ikke er grafikere, ikke blot citerede de forkerte svar, folk har givet på spørgsmålene, men også have antydnet de rigtige svar. Men dette kommer måske senere, idet bogens forord lover, at et supplerende stof vil fremkomme, der dels omhandler den endelige bearbejdelse af interviewundersøgelsen, dels drejer sig om en kortlægning af de grafiske fags maskinbestand og produktionsmæssige integration.

Leo Meyer.¹

1. Cand. polit., sekretær i Det statistiske Departement.