

folkningspresset er den drivende kraft i de før-industrielle samfund til forøget landbrugsproduktion. En større befolkning fører ifølge hende til større arbejdsindsats pr. individ og i det hele taget til forøget møje med konsekvensen, at landbrugsproduktionen forøges væsentligt. Den af Malthus afledede teori om befolkningspresset, der til stadighed slås ned af sultperioder, som således tjener til at holde befolkningen inden for de rammer, landbrugsproduktionen sætter, giver et forkert billede af virkeligheden.

Fremstillingen bærer præg af, at forfatteren har et betydeligt kendskab til forholdene i og litteraturen om udviklingslandene. Skønt dette er tilfældet, er den holdt i en meget knap og koncentreret form. Der findes så godt som ingen referater af enkelttilfælde, næsten ingen statistik, der bringes kun konklusioner af, hvad der må have været et meget stort forskningsarbejde.

Anmelderen er tilbøjelig til at mene, at forfatteren i alt væsentligt har ret. Det turde være givet, at med en anden teknik og bedre udnyttelse af den for hånden værende arbejdskraft er der i mange af udviklingslandene – særligt de tyndtbefolkede – umådelige muligheder for yderligere produktion af landbrugsvarer, men dette er kun foreneligt med en mindre fritid og mere af den slags arbejde, der føles ubehageligt. Man er nødt til at dyrke jorden og kan ikke nøjes med de former for indsats, der ligger på grænsen til forbrug, f.eks. jagt, fiskeri eller i nogle tilfælde krig.

Ester Boserups teori gælder for det før-industrielle landbrug. Som allerede nævnt vil det næppe være muligt at anse befolkningspresset som den drivende faktor bag landbrugets udvikling i Europa og Nordamerika i de sidste halvandet hundrede år, men en række af de forhold, som forfatteren nævner som bidragende til, at befolkningspresset har kunnet skabe et forøget udbytte i landbruget, foreligger også i den industrielle del af verden. Disse forhold har muliggjort en større land-

brugsproduktion, men incitamentet hertil har været et andet.

Denne bog er et vægtigt indlæg i en diskussion, og den vil givetvis give anledning til diskussion og til revision af visse traditionelle tankebaner.

Det er selvsagt for bogens kvalitet ganske ligegyldigt, at man intet sted kan mærke, at forfatteren stammer fra landbrugslandet Danmark; men at forfatteren intet har fundet herhjemme fra værdigt til drøftelse, kan godt give anledning til visse overvejelser over den sæere provinsielle behandling, vi hidtil har givet landbrugsøkonomien herhjemme, og som altså fører til, at der ikke er ét dansk værk, der har kunnet indgå blandt forfatterens kilder.

*Kjeld Philip**

* Professor ved Københavns Universitet, dr. oecón.

Søren Hoff: FDM's bilprognoser. Forenede Danske Motorejere, København 1964, 79 sider, pris 15.— kr.

Kontorchef Søren Hoff's bog om bilprognoser er et overordentlig velskrevet arbejde, hvori der gøres et godt forsøg på at belyse trafikudviklingen med alle forhåndenværende klassiske hjælpemidler.

De, der har studeret teorien om befolkningsprognoser, vil derfor nikke genkendende til de metoder, der anvendes, herunder diskussionen af et mætningspunkt, dvs. et maksimalt antal biler eller en maksimal trafik, brugen af den logistiske og den exponentielle funktion samt forsøget på at opfatte udviklingen her i landet som en forsinket udvikling, således at der kan drages nytte af iagttagelser i andre områder, især U.S.A. med dets højere levestandard og tidligere udbygning af bilparken.

Efter en gennemgang af fordelene og især ulemperne ved alle disse metoder opstiller Søren Hoff sin hovedprognose over antallet (y) af personbiler pr. 1000 ind-

folkningspresset er den drivende kraft i de før-industrielle samfund til forøget landbrugsproduktion. En større befolkning fører ifølge hende til større arbejdsindsats pr. individ og i det hele taget til forøget møje med konsekvensen, at landbrugsproduktionen forøges væsentligt. Den af Malthus afledede teori om befolkningspresset, der til stadighed slås ned af sultperioder, som således tjener til at holde befolkningen inden for de rammer, landbrugsproduktionen sætter, giver et forkert billede af virkeligheden.

Fremstillingen bærer præg af, at forfatteren har et betydeligt kendskab til forholdene i og litteraturen om udviklingslandene. Skønt dette er tilfældet, er den holdt i en meget knap og koncentreret form. Der findes så godt som ingen referater af enkelttilfælde, næsten ingen statistik, der bringes kun konklusioner af, hvad der må have været et meget stort forskningsarbejde.

Anmelderen er tilbøjelig til at mene, at forfatteren i alt væsentligt har ret. Det turde være givet, at med en anden teknik og bedre udnyttelse af den for hånden værende arbejdskraft er der i mange af udviklingslandene – særligt de tyndtbefolkede – umådelige muligheder for yderligere produktion af landbrugsvarer, men dette er kun foreneligt med en mindre fritid og mere af den slags arbejde, der føles ubehageligt. Man er nødt til at dyrke jorden og kan ikke nøjes med de former for indsats, der ligger på grænsen til forbrug, f.eks. jagt, fiskeri eller i nogle tilfælde krig.

Ester Boserups teori gælder for det før-industrielle landbrug. Som allerede nævnt vil det næppe være muligt at anse befolkningspresset som den drivende faktor bag landbrugets udvikling i Europa og Nordamerika i de sidste halvandet hundrede år, men en række af de forhold, som forfatteren nævner som bidragende til, at befolkningspresset har kunnet skabe et forøget udbytte i landbruget, foreligger også i den industrielle del af verden. Disse forhold har muliggjort en større land-

brugsproduktion, men incitamentet hertil har været et andet.

Denne bog er et vægtigt indlæg i en diskussion, og den vil givetvis give anledning til diskussion og til revision af visse traditionelle tankebaner.

Det er selvsagt for bogens kvalitet ganske ligegyldigt, at man intet sted kan mærke, at forfatteren stammer fra landbrugslandet Danmark; men at forfatteren intet har fundet herhjemme fra værdigt til drøftelse, kan godt give anledning til visse overvejelser over den sæere provinsielle behandling, vi hidtil har givet landbrugsøkonomien herhjemme, og som altså fører til, at der ikke er ét dansk værk, der har kunnet indgå blandt forfatterens kilder.

*Kjeld Philip**

* Professor ved Københavns Universitet, dr. oecón.

Søren Hoff: FDM's bilprognoser. Forenede Danske Motorejere, København 1964, 79 sider, pris 15.— kr.

Kontorchef Søren Hoff's bog om bilprognoser er et overordentlig velskrevet arbejde, hvori der gøres et godt forsøg på at belyse trafikudviklingen med alle forhåndenværende klassiske hjælpemidler.

De, der har studeret teorien om befolkningsprognoser, vil derfor nikke genkendende til de metoder, der anvendes, herunder diskussionen af et mætningspunkt, dvs. et maksimalt antal biler eller en maksimal trafik, brugen af den logistiske og den exponentielle funktion samt forsøget på at opfatte udviklingen her i landet som en forsinket udvikling, således at der kan drages nytte af iagttagelser i andre områder, især U.S.A. med dets højere levestandard og tidligere udbygning af bilparken.

Efter en gennemgang af fordelene og især ulemperne ved alle disse metoder opstiller Søren Hoff sin hovedprognose over antallet (y) af personbiler pr. 1000 ind-

byggere mellem 18 og 74 år ved dels at fastlægge tre støttepunkter og dels at vælge en inter- og ekstrapolationskurve mellem disse punkter.

I bogen er der lagt stor vægt på valget af støttepunkterne. Som udgangspunkt benyttes naturligvis den sidste observerede værdi, dvs. $y = 232$ i 1963. Som det sidste støttepunkt benyttes det tidspunkt, hvor Danmark må formodes at nå U.S.A.'s nuværende biltæthed. Der tages her især hensyn til den hastighed, hvormed udligningen af forskellen i levestandard (målt ved bruttonationalproduktet) må forventes at ske. Svarende til en årlig vækst i det danske nationalprodukt på 4, 3,5 og 3 % opstilles en maksimums-, en middel- og en minimumsprogno. Yderligere kompenseres der for den forskel i biltæthed mellem de to lande, der opstår på grund af Danmarks relativt høje motorbeskatning og gode offentlige transportsystem. Resultatet bliver, at Danmark forventes at nå en biltæthed på $y = 510$ i 1975, medio 1977 og i 1980 i de tre alternative prognoser. Endelig fastlægges det midterste støttepunkt ved at antage, at biltætheden vokser med en gennemsnitlig tilvækst på 23 i den første halvdel af tiden mellem de to førstnævnte støttepunkter. Denne antagelse bygger på de senere års erfaringer i Danmark og Sverige, men er iøvrigt ikke særlig grundigt belyst.

Som forbindelseskurve mellem støttepunkter benyttes følgende funktion:

$$y = \frac{a(1 + \alpha t)}{1 + bc^t},$$

der er i familie med den logistiske kurve uden dog at have en tilsvarende fundamental fortolkning. Søren Hoff vælger denne funktionstype, fordi den passer ganske godt på udviklingen i U.S.A. fra 1920 og fremefter. De amerikanske erfaringer tyder på, at a ligger omkring 0,02 hvorfor det virker mindre velvalgt, at Søren Hoff a priori sætter $a = 0,01$ i sin prognose. Herved opnås ganske vist, at a kommer til at ligge mellem 4 og 5 svarende til 4,4 i den amerikanske prognose. De reste-

rende parametre b og c beregnes ud fra støttepunkterne.

Til bedømmelsen af det endelige resultat havde det været af stor interesse om prognosen havde været beregnet bagud og sammenlignet med ældre danske data. Dette er en særlig alvorlig mangel, når det ses i forhold til, hvor ringe vægt den hidtidige danske udvikling (tal fra før 1950 er overhovedet ikke nævnt) har i prognosen.

Med dette som baggrund må man nok kalde det letsindigt, at prognosen er ført helt frem til år 2000. Det er iøvrigt en karakteristisk ting i litteraturen om bilprognoser, at der ikke skelnes mellem korttids- og langtidsprognoser. Man har ikke fuldt ud gjort sig klart, at der ligger forskellige problemstillinger og dermed datakrav bag disse to prognoseformer.

Det er meget tiltalende at se, at Søren Hoff inddrager usikkerheden i diskussionen og gør opmærksom på betydningen af ved prognosevalget at hefte sig ved de forventede omkostninger ved forskellige typer af fejltagelser. Det er væsentligt, at man kommer bort fra at tale om forventet udvikling i bil- og trafiktal uden at gøre opmærksom på, at nogle fejltagelser er mere kedelige end andre, og at dette moment bør indvirke på valget af den prognose, man benytter som grundlag for konkrete dispositioner.

Søren Hoff drøfter hovedsageligt totalprognoser for hele området, og benytter disse til at skønne over udviklingen i provenuet af motorbeskatningen. Men han kommer også ind på prognoser, der udnytter regionale detailstudier, og understreger i denne forbindelse samspillet mellem egnplanlægning og trafikudvikling.

Med kontorchef Søren Hoff's arbejde har vi, om jeg så må sige, fået ryddet grunden, så vi uden at blive distraheret for meget af den traditionelle tænkning med de deraf følgende opslidende og til dels nytteløse debatter kan gå over til en drøftelse af, hvorledes vi får skabt et sundt grundlag for de omfattende inve-

steringer, vi i vor generation gennemfører på disse områder. Det fremgår tydeligt af Søren Hoff's arbejde, at man hidtil har gennemført denne diskussion på et datagrundlag, der simpelthen ikke er relevant for de konkrete dispositioner. Man har data om biler, der afhænger af beskætningsregler; man har en meget nødtørfvig viden om trafikken i de enkelte delområder såvel som om totaltrafikken; man har befolkningstal, alders- og erhvervsfordeling; man har indkomstfordelinger – men det er jo altsammen kun rent ydre statistiske oplysninger, ønskelige, men ikke centrale for egns- og transportplanlægning.

For at kunne nedsætte usikkerheden i vore dispositioner, må vi have skabt et til dette formål hensigtsmæssigt datamateriale. Vi ved f.eks. alt for lidt om den omkalfatring, der er i gang i den mindste produktionsenhed, vi har: Hjemmet. Det er tvingende nødvendigt, at vi analyserer hvilke transportbehov hjemmene har og vil få under de ændringer, der sker fremover på dette område, samt hvilke økonomiske muligheder de får for at realisere disse behov. Der må lægges vægt på såvel bolig/arbejdsstedstrafikken som på hjemmenes indkøbsvaner. Under overfladen af de rolige udviklinger i tallene, som vi ser, foregår der så væsentlige forskydninger i trafikmidlernes placering i individernes opfattelse, at vi en skønne dag kan blive præsenteret for ændringer, der medfører væsentlige tab. Som eksempel kan nævnes zoneopdelingen i det stor-københavnske område, der slog fejl på grund af manglende kendskab til den mekanisme, der medførte den forøgede udflytning fra København og det kolossale pres i omegnen.

Det står efter dette arbejde af Søren Hoff klart, at der findes ingen let vej, der ved vridning af de tilfældigt foreliggende data giver et sobert grundlag for kontrollen med den del af samfundets ressourcer i form af arbejdskraft, materialer, vejmaskiner, biler, værksteder, der går til trafiksektoren og dens placering i egnsplaner og landsplan. Først og fremmest vil det

være meget ønskeligt at forøge kendskabet til trafikafviklingen på vort vejnet. Dernæst er det meget væsentligt at få relevante data om familiens transportforbrug og dets udvikling samt at få tilsvarende data for den erhvervsmæssige transport indsamlet og analyseret.

Arne Jensen*

* Professor ved Danmarks Tekniske Højskole, dr. phil.

Murray C. Kemp: The Pure Theory of International Trade. Prentice - Hall Inc., Englewood Cliffs, New Jersey 1964, viii + 324 sider, pris \$ 9,50.

Den internationale handels teori har mere trofast end andre discipliner indenfor økonomien holdt fast ved den verbale fremstillingsform krydret med lidt geometri. Yntema's bog fra 1932, *A Mathematical Reformulation of the General Theory of International Trade*, var noget ret enestående og så meget før sin tid, at den ikke rigtig slog an. Bedre modtaget blev Mosaks bog, *General Equilibrium Theory in International Trade*, fra 1944. Men først i 1950'erne begyndte den algebraiske udtryksmåde at præge artiklerne om den internationale handels teori. Murray Kemps bog er et forsøg på at samle hovedresultaterne af disse arbejder i én sammenhængende algebraisk fremstilling. Dette forsøg er prisværdigt.

For og imod Murray Kemps bog kan anføres alle de velkendte argumenter for og imod den algebraiske udtryksmåde. Dette har dog ikke større interesse, hvis bogens målsætning akcepteres. I så fald må vurderingen bero på, om den har udvalgt de relevante problemer til behandling, om behandlingen er tilfredsstillende, og om der ved siden af de kendte forskningsresultater bringes nyheder til torvs.

Forfatteren har lagt vægt på at trække forholdsvis få, men betydningsfulde problemer frem og give dem en indgående be-