SOSIALØKONOMEN

4

APRIL 1959

AV INNHOLDET:

Transportproblemer - transportøkonomi

Norsk investeringspolitikk

Elektronisk databearbeiding

Lønnsstatistikk for sosialøkonomer

Beskatning av åndsarbeid

SOSIALØKONOMEN

Tidligere Stimulator

Utgitt av Sosialøkonomisk Samfunn

Nr. 4 - 12. årgang - april 1959

Akademikernes skatteproblemer

Norges Akademikersamband har i de siste årene gått sterkt inn for å bedre akademikernes skattemessige stilling. Sambandet yter bl. a. individuell skatteservice overfor sine medlemmer for å påvirke utviklingen i riktig retning. Som et ledd i dette arbeidet, har sambandet ført tre rettssaker om fradragsretten for deltakelse i kongresser etc. og vunnet samtlige. Sambandet har nå anlagt tre nye saker som antakelig vil komme opp i 1959.

*

I januar i år reiste sambandet krav overfor Finansdepartementet om å få utvidet fradragsretten i inntekt til å omfatte alle utdannelsesomkostninger. Den fradragsretten for tilbakebetaling av lån som ble vedtatt av Stortinget i 1955 er som kjent begrenset til lån i Statens lånekasse for studerende ungdom. Denne ordningen var ment å være foreløpig, og tiden skulle nå være inne til å komme fram til en bedre og varig ordning. Akademikersambandet hevder at både opprinnelige studieomkostninger og senere vedlikeholds- eller videreutdannelsesutgifter bør komme inn under fradragsretten.

*

Senere har Akademikersambandet i en henvendelse til regjeringen tatt opp spørsmålet om progresjonssatsene. På grunn av den synkende kroneverdi og små endringer i progresjonssatsene har det i løpet av de siste 20 år vært en markert tilbakegang i realinntekten for folk med høyere utdannelse, mens andre samfunnsgrupper samtidig har fått en vesentlig bedring i sine inntektsforhold. Akademikersambandet har gitt en fyldig redegjørelse om bakgrunnen for sine krav, og etter vår mening kan det neppe være tvil om at de er berettiget.

Transportøkonomi

«Den enorme fremgang i automobiltrafikken har i mange lande, og ikke minst hos os, skapt nye, store trafikproblemer, idet biltrafkken har vist sig tildels at bli en generende konkurrent for jernbanerne, likesom den medfører sterkt økede utgifter til veibygning og veivedlikehold.»

Sitatet ovenfor er ikke hentet fra et innlegg i den aktuelle trafikkdebatt, men fra Thv. Aarum: «Praktisk Socialøkonomik», som utkom i 1928. Trafikkproblemene er med andre ord ikke av helt ny dato her i landet, selv om deres dimensjoner er noe annerledes i dag enn for 30 år siden: den gang hadde Norge 35 000 biler, i dag er tallet 280 000. Det nye er i første rekke de senere års økende forståelse — både på offentlig og privat hold — for nødvendigheten av å gjøre transportproblemene til gjenstand for omfattende og systematiske undersøkelser og analyser, som utgangspunkt for koordinerte forsøk på å finne fram til rasjonelle løsninger.

Sosialøkonomen bringer i dette nummer et intervju med cand. oecon. Robert F. Nordén, som i en tid har vært knyttet til Norges Teknisk-Naturvitenskapelige Forskningsråd for å arbeide med transportøkonomiske spørsmål. Nordén gir en orientering om de arbeidsoppgaver man på dette område står overfor her i landet. Videre bringer vi en artikkel av cand. oecon. Rolv Slettemark om «Transportproblemer i moderne samfunn», hvor forfatteren tar disse problemer opp til en mer generell drøftelse.

Siden sist

To sosialøkonomer inn i regjeringen

Gunnar Bøe

Kjell Holler

I statsråd 3. april ble Gunnar Bøe (c. o. 1940) utnevnt til sjef for Pris- og lønnsdepartementet og Kjell Holler (c. o. 1950) til industriminister. Begge de to nye statsrådene har fått god mottakelse i pressen, som med stor samstemmighet har gitt uttrykk for at utnevnelsene betyr en styrkelse av regjeringen.

Blant økonomer må det vekke tilfredshet at to statsrådstaburetter er erobret av unge og dyktige folk fra våre egne rekker. Statsansatte økonomer vil kanskje stille spesielle forventninger til Gunnar Bøe som pris- og lønnsminister; han har selv lang erfaring i å være på offentlig regulativ og har ord på seg for å mene at statens lønnspolitikk er moden for reformer.

Sosialøkonomen ønsker de to nye statsråder til lykke med utnevnelsene.

Siviløkonom eller sosialøkonom

Transportøkonomisk utvalg, Forskningsrådet, søker velkvalifisert siviløkonom eller sosialøkonom. Vedkommende skal arbeide med kostnadsanalyser for samferdsel, i den første tid med selvkostberegninger for jernbanetransport. Han må kunne arbeide selvstendig, og vil få interessante og utviklende oppgaver. Lønn etter kvalifikasjoner. Søknad sendes til Transportøkonomisk utvalg, NTNF, Gaustadalléen 30, Oslo, helst innen 1. mai 1959.

Sosi-A-tetsnytt

Erik Ribu (c. o. 1947) er utnevnt til handelsråd i London.

Arne Lie (c. o. 1951) er utnevt til byråsjef i Handelsdepartementet.

Per Monsrud (c. o. 1957) er blitt ansatt som statistiker i Kreditkassen og har sluttet i sin sekretærstilling i Økonomiavdelingen.

Per Magnus Øveraas (c. o. 1953) gikk 1. april fra sekretærstilling i Statistisk Sentralbyrå til Landbrukets Sentralforbund.

Gert A. Barring (c. o. 1954) sluttet i begynnelsen av april i sin stilling i Norske Folk Livs- og Pensjonsforsikring A/S og har tiltrådt som avdelingssjef i Livsforsikringsaktieselskapet Samvirke.

Vi gratulerer:

Byråsjef Kåre Ofstad, Statistisk Sentralbyrå (c. o. 1934), som fylte 50 år den 11. april.

Eksamenskandidater

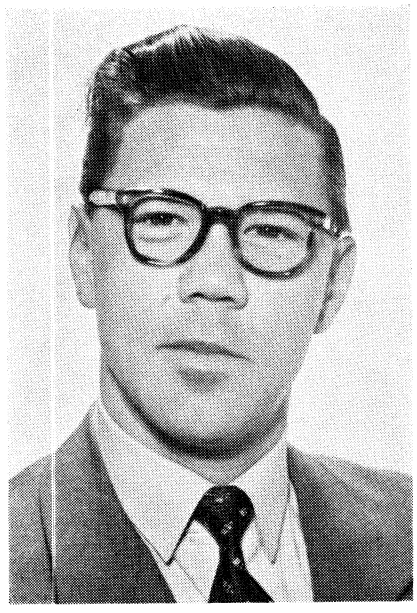
Til eksamen i vårsemesteret har det meldt seg 8 kandidater til første avdeling, 6 kandidater til annen avdeling og 4 kandidater til aktuareksamen.

I en kronikk i Arbeiderbladet om legeutdannelsen i Norge skriver professor Otto Lous Mohr i forbindelse med planene om utbygging av et komplett medisinsk fakultet i Bergen:

«Og vil det f. eks. ikke også være mer rasjonelt å anvende de midler som nå skal brukes til et nytt Sosialøkonomisk institutt på Blindern — noe Universitetet i Oslo slett ikke har bedt om i denne byggeetappe! — til samme formål? Tallet på sosialøkonomer har i de senere år vært stadig synkende. I 1957 og 1958 ble det uteksaminert henholdsvis 19 og 11 sosialøkonomiske kandidater, så det er vel neppe noe annet universitetsstudium som byr studentene så gode plassforhold.»

Transportøkonomisk forskning koordineres og utbygges

Store arbeidsoppgaver for Forskningsrådet



Cand. oecon. Robert F. Nordén har i en tid arbeidet med transportøkonomiske spørsmål for et Transportøkonomisk utvalg knyttet til Norges Teknisk-Naturvitenskapelige Forskningsråd. Sosialøkonomen har i en samtale med Nordén bedt ham gi en orientering om den status og de arbeidsoppgaver som dette utvalget har, og om hva hans eget arbeid består i.

— Norges Teknisk-Naturvitenskapelige Forskningsråd ble opprettet ved Stortingsbeslutning i 1946, og er et frittstående organ med 26 medlemmer oppnevnt ved Kongelig resolusjon. Medlemmene representerer staten, næringslivet og forskningsinstitusjoner. Formålet for Rådet er å arbeide for å fremme den tekniske og dermed sammenhengende naturvitenskapelige forskningen i Norge, og å sørge for at resultatene av forskningen blir utnyttet i norsk næringsliv. Forskningsrådet yter hvert år store beløp til forskningsvirksomheten. Tilskuddene til forskningen finansieres ved statsbevilgninger, ved tippemidler, ved avgifter til et eget fond for byggeteknisk og geoteknisk forskning, og ved bidrag fra næringslivet. I det siste budsjettåret ble det gjennom NTNF ytet ca. 28 mill. kroner til forskningsformål.

Til Forskningsrådet er det knyttet en rekke forskningsinstitutter, hvorav de to største er Institutt for Atomenergi og Sentralinstitutt for Industriell Forskning. Dessuten er det opprettet en rekke utvalg og komiteer. Et av de siste skuddene på stammen er Transportøkonomisk utvalg, eller TØU, som ble opprettet høsten 1957. Utvalget har 7 medlemmer, som representerer offentlige samferdselsinstitusjoner, vitenskapelige institusjoner og næringslivet. Formann i utvalget er fylkesmann Mons Lid. Min stilling i dette bildet er jeg fra mars i fjor har vært ansatt som sekretær i heldagsstilling for TØU.

— Hva er bakgrunnen for at et slikt utvalg ble opprettet under NTNF?

— For å svare på dette spørsmålet tror jeg det er greiest å ta utgangspunkt i den komite Kirke- og Undervisningsdepartementet opprettet i 1954 for å utrede spørsmålet om forskning og undervisning i transportøkonomi i Norge. Denne komite kom til at forskningen og undervisningen i transportøkonomi burde styrkes både ved Universitetet i Oslo og ved Høyskolene i Bergen og Trondheim, og at det dessuten burde opprettes et koordineringsorgan for den transportøkonomiske forskning i form av en fagkomite med fast sekretariat. Transportøkonomisk utvalg er ment å skulle være et slikt koordineringsorgan, og det ble lagt under NTNF etter anmodning fra Samferdselsdepartementet. Jeg vet ikke hvorfor departementet valgte å henvende seg til NTNF, men det har vel spilt inn at NTNF tidligere har vist evne til å få satt fart i de sakene de har tatt opp.

— Kan du si et par ord om behovet for et slikt koordineringsorgan?

— Når den komiteen jeg nevnte foreslo opprettet et koordineringsorgan var det fordi forskningen og undervisningen i transportøkonomi i Norge foregår svært spredt og uten noen egentlig samlende plan. Det er behov for et organ som kan arbeide for samling av de interesser som gjør seg gjeldende og de krefter vi allerede har for studiearbeide på området. Dessuten gjelder det å få en samlet plan for den videre utbygging både av undervisningen og den vitenskapelige forskning.

— Du tar det for gitt at det er behov for å intensivere innsatsen på dette feltet. Det er altså ikke tilstrekkelig det som allerede gjøres ved de vitenskapelige institusjoner vi har, i samferdselsetatene og i private foretak?

— Alt i alt har våre vitenskapelige institusjoner, samferdselsetater og private foretak gjennom tiden nedlagt et betydelig arbeid ved kartlegging og analyser av transportproblemer. Dette arbeid må selvsagt ikke på noen måte undervurderes. Likevel tror jeg det kan sies at når det gjelder transportøkonomisk forskning og undervisning ligger vi forholdsvis dårlig an i Norge sammenliknet med andre økonomisk fremskredne land. Den nøkkelstilling transportene inntar i hele samfunnshusholdningen, og de store beløp som årlig investeres i transportsektoren, gjør det viktig at både samferdselsmyndighetene, transportutøverne og transportbrukerne hver på sine områder i størst mulig grad kan treffe sine beslutninger på grunnlag av eksakt viten om de økonomiske sammenhengene de har med å gjøre. Det er atskillig som må gjøres før vi tilnærmelsesvis kan si at dette er tilfellet i Norge.

— Hva mener du vil være de viktigste oppgavene for den transportøkonomiske forskningen?

— Etter mitt skjønn vil det være særlig maktpåliggende å få et bedre grunnlag for disponeringen av de offentlige investeringene og for samordningen av de forskjellige transportmidler. For samordningen er det av stor betydning å få best mulig kjennskap til de r e e l l e kostnader for transportavviklingen med alternative transportmidler. Det ser ut til å være utbredt enighet om at hvis vi skal kunne forene kravet om trafikantenes frie valg av transportmiddel og kravet om at de transportmidler som reelt sett har de laveste transportkostnadene samtidig får transportene, så er det nødvendig å få bedre overensstemmelse mellom transportmidlenes takster og kostnadene. Dette forutsetter nødvendigvis at man kjenner de reelle kostnader. Her er grunnlaget svakt, så vel for vegtransport som for jernbanetransport og kysttrafikk. På dette området foreligger det derfor omfattende og meget viktige forskningsoppgaver. For investeringene gjelder det å kunne innrette seg slik at disse blir foretatt i den rekkefølge som gir størst mulig nytte av de midler som blir satt inn, og at anleggene blir dimensjonert så riktig som mulig i forhold til det aktuelle og fremtidige transportbehov. For vurderingen av transportutviklingen i tiden fremover vil det kreves trafikktellinger og trafikkanalyser i langt større omfang og mer systematisk enn hittil.

Jeg vil også gjerne nevne transportenes verdi som nøkkelnæring og deres sekundære nytte. Det ville være verdifullt å få nærmere klarlagt i hvilken grad og på hvilken måte det er mulig å ta hensyn til disse forhold ved beslutninger om investeringer i samferdselsnettet. Transportprisenes og transportmulighetenes betydning for næringslivets lokalisering er lite belyst i Norge, så også her er det oppgaver det ville være ønskelig å få tatt opp. La meg også få nevne virkningene av de subsidier staten yter til transportmidlene, og av de avgifter som blir pålagt dem. Til slutt vil jeg gjerne peke på behovet for produktivitetsstudier og arbeid for økt produktivitet i transportene. Dette arbeidet vil måtte drives etter mange linjer. Kanskje vil undervisning og opplæring av de som daglig arbeider med transportene være av de ting som fortest har mulighet for å gi resultater.

— Dette ble jo et ganske vidt virkefelt. Har utvalget et mandat som avgrenser de oppgavene dere skal ta opp innenfor området?

— TØU's mandat er meget vidt, og kan for så vidt sies å omfatte alle de problemene jeg har nevnt ovenfor. Mandatet har i alt syv punkter, men jeg skal begrense meg til å nevne tre av dem:

1. Arbeide for koordinering og videre utvikling av den transportøkonomiske forskning og undervisning.
2. Danne bindeledd mellom vitenskapelige institusjoner, læreanstalter, næringslivet og den offentlige forvaltning.
3. Bistå ved gjennomføring av forskningsoppgaver som ledd i arbeidet for økt produktivitet i samferdselen.

Det har vært ofret atskillig tid på å drøfte hvilke oppgaver det er naturlig for vårt utvalg å konsentrere arbeidet om. Det er en alminnelig oppfatning at hovedtyngden i arbeidet må konsentreres om slike oppgaver hvor vi kan påregne at den samfunnsøkonomiske nytte vil være betydelig. Men disse oppgavene vil ofte være av en slik karakter at det kan være vanskelig å påvise en direkte målbar nytte av arbeidet. Av mange grunner vil det være både stimulerende og nyttig også å ha arbeidsoppgaver hvor resultatene er mer umiddelbart synlige, og hvor en kommer i nær kontakt med slike rent konkrete og praktiske problemer som transportbrukerne og transportutøverne daglig står overfor. Vi vil forsøke å finne en rimelig avveining mellom disse to hensynene. Jeg vil også gjerne nevne at det er de såkalte eksterne transporter — det vil si transporter som foregår utenfor den enkelte bedrift — vi vil konsentrere virksomheten om. Transportene innenfor bedriftene vil normalt utgjøre en integrerende del av hele produksjonsopplegget både i industri- og handelsbedrifter, og det ville sprenge rammen for vår virksomhet om vi også skulle ta opp slike problemer i nevneverdig grad. Lasting og lossing, som ligger på grenseområdet mellom eksterne og interne transporter, er det likevel forutsetningen at vi skal arbeide med.

— Betyr det du nevnte om koordineringsfunksjonen at utvalget ikke selv kan ta opp enkelte forskningsoppgaver?

(Forts. side 20).

Transportproblemer i moderne samfunn

Av cand. oecon. Rolv Slettemark

Under den industrielle revolusjon i forrige århundre ble det i Vest-Europa og USA utbygd et tett forgrenet jernbanenett. Samtidig foregikk det en intens utbygging av innenlandske vannveier, kanaler og elver.

De nye industrisentra ble som regel lagt ved jernbaneknutepunkt eller på steder hvor jernbane og vannvei krysset hverandre. Det var først og fremst de store varetransportene som gjorde det nødvendig å legge industrien til slike steder. Fra gammelt av hadde handelen spilt en avgjørende rolle ved lokaliseringen av bysentra. I en rekke av de gamle handelsbyene vokste det også frem ny industri.

Storindustrien knyttet stadig flere mennesker til seg, og i de nye industrisentra vokste naturlig nok også frem en betydelig næringsmiddel- og bekledningsindustri. Engroshandelen og mye av detaljhandelen ble lagt til byene. Konsentrasjonen av den økonomiske virksomheten foregikk i en slags kumulativ prosess.

Utviklingen i vårt århundre har ført til at det er blitt mindre nødvendig enn før å legge økonomisk virksomhet til de store industrisentra. Det er flere faktorer som har bevirket dette. Elektrisiteten har gjort det mulig å spre industrien i større grad enn det var anledning til i eldre tid. Utviklingen av bankvesen, post, telefon og telegraf har bevirket at industriens og handelens folk ikke i samme grad som før har behov for nær kontakt med hverandre. Av helt avgjørende betydning er imidlertid utbyggingen av veinettet. Hele Vest-Europa og USA har i dag meget tett veinett, og også andre steder får veitrafikken etter hvert større betydning.

Et veinett er bedre skikket for liten og variabel trafikk enn et jernbanenett. Dette henger sammen med at et motorkjøretøy er en mindre transportenhet enn et togsett. Veier som er lite trafikert behøver dessuten ikke å lages så solid som en jernbane og kan derfor bygges med langt lavere anleggsomkostninger. For at et jernbaneanlegg skal lønne seg kreves det i dag en meget betydelig og jevn trafikk. Internasjonalt regner en at hvis et jernbaneanlegg skal være økonomisk forsvarlig må det årlig være minst 250 000 trafikkenheter (dvs. personkilometer eller tonnkilometer pr. kilometer linje). Dersom dette bare skal være godstrafikk, svarer det til ca. 800 tonn gods daglig. Hos oss har vi ingen jerbaneprosjekt hvor trafikken tilnærmelsesvis kan ventes å bli så stor.

Med noen overdrivelse kan en si at mens jernbaneutbyggingen bidro til å konsentrere befolkningen så har veibyggingen bidratt til å spre den. Klarest ser en dette i USA hvor veitrafikken spiller en langt større rolle enn i noe europeisk land. Det er i USA en tendens til å trekke storindustrien ut av bysentra og bygge den opp igjen i områder som er tynnere befolket. Det er videre en tendens til at store bedrifter blir delt opp i en rekke mindre, og at disse mindre produksjonsenheter blir lagt langt fra hverandre. Etter hvert som levestandarden har steget, har utviklingen også gått i retning av å spre bebyggelsen for å unngå de uheldige følger av for sterk befolkningskonsentrasjon.

Også i Vest-Europa gjør de samme tendenser seg gjeldende. Sverige, Frankrike og Storbritannia er de land som er mest «motorisert». Disse landene hadde ved begynnelsen av 1955 ca. 90 motorkjøretøyer pr. 1000 innbyggere. Danmark hadde 66 og Norge 58. Øst- og Sør-Europa ligger langt etter i denne utviklingen. Eksempelvis hadde Jugoslavia bare 2 motorkjøretøyer pr. 1000 innbyggere og Hellas 5. For Sovjet er det vanskelig å skaffe de samme data, men alt tyder på at veitrafikken spiller langt mindre rolle der enn i Vest-Europa.

For all transportpolitikk reiser utviklingen av veitrafikken to sett av problemer. Det ene er konkurranseforholdet mellom vei og jernbanen. Når det gjelder passasjertransport er konkurransemomentet særlig fremtredende ved kortveis

transport. Det viser seg ofte at passasjertrafikken kan avvikles med lavere kostnader hvis den legges om fra jernbane til buss, dette gjelder i særlig grad strekninger hvor trafikken ikke er overveldende stor. Også det forhold at stadig flere skaffer seg eget motorkjøretøy bidrar til å redusere jernbanens trafikk.

På de lange distanser er flytrafikken blitt en følelig konkurrent for jernbanen. I USA regner en at konkurransen fra flytrafikken for alvor blir merkbar på avstander over 600 km. Som regel koster det mer å reise med fly enn med noe annet transportmiddel. Denne ulempen oppveies imidlertid i noen grad ved at en sparer tid ved å reise luftveien, et moment som betyr mer jo høyere inntekt de reisende har. Hvis levestandarden fortsetter å stige slik den har gjort i de siste tiår, må en derfor vente at flytrafikken vil komme til å dominere stadig mer i all langveis passasjertransport.

I persontrafikken møter altså jernbanen en sterk konkurranse av andre trafikkmidler både på korte og lange avstander. I mange tilfelle vil det økonomiske grunnlaget svikte som følge av konkurransen. Men heller ikke når det gjelder godstransporten har jernbanen klart å hevde seg fullgodt. Hvilke sammenhenger står en overfor her?

Svaret vil for en stor del være gitt når en undersøker nærmere hvilke varer jernbanen frakter. I de fleste land er det brenselsstoffer, jernmalm, metaller og byggematerialer som dominerer. Blant brenselsstoffene er det fremfor alt kull som er viktig. Kull betyr relativt langt mindre som energikilde i dag enn for noen tiår tilbake. Dette har en rekke årsaker. Til boligoppvarming er det blitt mer og mer alminnelig å benytte elektrisitet og oljefyring. Verdens handelsflåte, som forbruker enorme energimengder, har i stadig større utstrekning gått over til å benytte olje som drivstoff. Jernbanen, som selv forbruker store mengder kull, blir nå elektrifisert eller lagt om til dieseldrift. Kullproduksjonen i Vest-Europa har bare økt med noen få prosent i de senere år, og økningen må antas å bli enda mindre i fremtiden. Oljeforbruket har derimot steget sterkt og vil fortsatt komme til å stige. Men oljetransportene vil ikke komme jernbanen til gode. Hvor naturforholdene ligger tilrette blir en stor del av oljen fraktet vannveien, på elver og kanaler. Landverts besørger tankbiler mye av transporten. Til strøk hvor oljeforbruket er meget stort vil det dessuten ofte lønne seg å legge oljeledninger.

Forbruket av byggematerialer (sement, murstein, trelast, jern- og stålkonstruksjoner etc.) har, i motsetning til kullforbruket, økt sterkt. Dette henger sammen med den industribygging og boligbygging som pågår i de fleste samfunn. Men når det gjelder byggematerialer, er forholdet nå ofte at produksjonsstedene — og enda mer forbruksstedene — ligger langt fra jernveiene. I slike tilfelle vil lastebilene ha avgjørende fordeler, siden en ved å benytte bil kan slippe kostbare og tidkrevende omlastinger. Selv om en slipper omlasting når jernbanen benyttes, er transporten med store lastebiler og semitrailere ofte like billig som med jernbane. Det er i mange tilfelle veienes bæreevne som setter grense for hvor stor del av denne transporten som kan legges til veinettet. Transporten av malmer og metaller vil derimot som regel ligge vel til rette for jernbanen. Det dreier seg her ofte om meget stor og jevn transport.

Den sterke konkurransen fra andre transportmidler, og da i første rekke fra motorkjøretøyene, er hovedårsaken til de store underskudd som jernbaneselskapene i de fleste land opererer med. Hos oss utgjorde underskuddet hele 113 millioner kr. i 1957. Sett i forhold til kostnader og inntekter var det få land som hadde større underskudd. Den dårlige lønnsomheten i jernbanedriften har fremtvunget en omfattende rasjonaliseringsprosess. Et par viktige ting er allerede nevnt, nemlig elektrifiseringen og overgangen til dieseldrift. Utbyggingen av jernbanene har stagnert, og de vanskelige økonomiske forhold har ført til at flere linjer er blitt lagt ned. Hos oss har man i de senere år gitt prioritet til rasjonaliseringsprosjekter i jernbanesektoren. Videre utbygging av linjenettet har kommet i annen rekke, idet trafikkgrunnlaget nesten over alt er for dårlig til å gi lønnsom drift.

Det annet hovedproblem knytter seg til investeringene i samferdselssektoren. Den sterke økingen i tallet på motorkjøretøyer har gjort det klart at det veinettet som eksisterer ikke på noen måte er utbygd slik at trafikken kan avvikles tilfredsstillende. I det hele tatt er det i de fleste land en dårlig tilpasning mellom de investeringer som enkeltpersoner og bedrifter gjør i motorkjøretøyer, og de investeringer som foretas av det offentlige i veier, gater, parkeringsplasser og liknende. Dette fører til at bilparken ikke kan utnyttes rasjonelt, bl. a. fordi det skorter på veienes bredde og bæreevne. Det skaper dessuten dårlig trafikksikkerhet. I Europa omkommer årlig 50 000 mennesker ved veitrafikkulykker mens et langt

Norsk investeringspolitikk

En bokkritikk av cand. oecon. Per Schreiner

Cand. oecon. Axel Dammann: «Investeringspolitikk i Norge etter krigen». (Skriftserien «Økonomi», nr. 34, 1958, utgitt av Næringsøkonomisk Forskningsinstitutt.)

Som artikkel betraktet inneholder skriftet endel interessante synspunkter, men som publikasjon fra et forskningsinstitutt synes jeg det burde vært mere vektig. De resonnementer som fremføres er stort sett bra, men jeg er ikke overbevist om at de er fullstendige nok eller bestandig helt relevante.

Dammann deler boka i to avsnitt. Først tar han for seg det han kaller teoretiske drøftelser; deretter går han over til en beskrivelse av investeringspolitikken i Norge etter 1950. Helt til slutt har han to appendix: 1) Definisjoner av investering og forbruk og noen hovedtall for investeringene i Norge; 2) Rentabilitetskalkylen. Begge virker greie, uten at jeg har sett noe nærmere på dem.

Det første avsnittet med teoretiske drøftelser pretenderer ikke å være noe selvstendig arbeid, men nærmest en oppsummering av alment godtatte synspunkter. Forfatteren tar sitt utgangspunkt i private investeringer «som gir økonomisk avkastning». Som «teoretisk sett fullt tilfredsstillende investeringskalkyle» fremholder han opplegget fra Schneiders «Investering og rente», med beregning av den interne rente på grunnlag av kapitalens avkastning. Dammann er meget opptatt av om det at mange driftsherrer ikke kalkulerer nøyaktig, umuliggjør en teori om investeringsadferd på grunnlag av dette prinsippet. Men han gir seg ikke inn på noen diskusjon av prinsippets rimelighet, f. eks. om en prioritering av investeringer på grunnlag av deres avkastning til investor gir en hensiktsmessig sammensetning av de samlete investeringer. Senere vurderer han offentlige investeringer ut fra i hvilken grad de leder investeringsstrømmen på tvers av dette kriterium. Forfatteren er så vidt inne på forholdet mellom sosial og privat grenseproduktivitet, men kommer ikke stort ut over «røk og larm» stadiet. Han avfeier nærmest momentet med at «Den sosiale grenseproduktivitet er faktisk et rent teoretisk begrep — en støtte for tanken, som man ikke har noen utsikt til å kunne beregne i praksis».

Dammann peker på at en del av våre behov lar seg enklest og natur-

---

større antall blir skadet. Dette er jo tall som må sjokkere enhver.

I land med liten befolkningstetthet og relativt godt utbygd veinett skaper ikke det økende antall motorkjøretøyer så store problemer. Investeringene i veinettet kan holdes på et rimelig nivå og det økte antall kjøretøyer betyr en bedre utnyttelse av de eksisterende veier. I land med stor folketetthet vil det derimot være nødvendig å bygge om hele veinettet for at det skal kunne tilpasses den økende trafikk. Kostnadene ved slike omlegginger kan være enorme. Bygningskostnadene for de såkalte «motorways» (autostradaer) i Storbritannia og på kontinentet kan komme opp i 4—5 mill. kr. pr. km. Mye av kostnadene må tilskrives de reguleringer utbyggingen medfører og at veiene opptar kostbar grunn. Veibygging i områder med vanskelige naturforhold faller billig i sammenlikning. For å nevne et ytterliggående eksempel: Kostnadene for en planlagt tunnel under Mont Blanc utgjør ikke mer enn tiendeparten av kostnadene for veiprosjekter i utkantene av London.

Når en har for øye de tilpasningsvanskер som oppstår som følge av den økte motoriseringen, er det ikke mer enn rimelig at myndighetene i de fleste land forsøker å regulere utviklingen. Dels gjøres dette ved å begrense importen av motorkjøretøyer, dels ved høy beskatning og ved at man krever konsesjon for ervervsmessig kjøring. Slik regulering er ofte uomgjengelig nødvendig. Men svakhetene ved den er også åpenbar, man «konserverer» urasjonell og kostbar transport. Disse kryssende hensyn danner bakgrunnen for mange av de problemer man støter på i praktisk samferdselspolitikk.

All erfaring viser at når det gjelder investeringer i samferdselssektoren må det planlegges på lang sikt. En vil ellers lett risikere at veianlegg, gater, forstadsbaner etc. har for liten kapasitet allerede kort tid etter de er ferdigbygd. Skal utbygging og regulering foregå så å si kontinuerlig, vil det ofte medføre unødig store kostnader og dessuten stadig skape misnøye og irritasjon. Det vil derfor ofte være bedre å ta det store økonomiske løft som en langsiktig engangsinvestering nødvendigvis må føre med seg. Men selv om en forsøker å ta tilbørlig hensyn til fremtidig behov for trafikkapasitet, vil enhver beregning lett kunne feile. De tekniske forandringer kommunikasjonsmidlene stadig gjennomgår skaper nye behov og livsvaner hos folk, og virkningene av disse ting vil på lengre sikt alltid være vanskelig å forutsi.

ligst tilfredsstille ved kollektiv opptreden, mens andre kan dekkes på både privat og offentlig basis. Noe bidrag til å vurdere kollektive tiltak mot private gir han ikke. Han peker bare på at det er et spektrum av vurderinger og motiver som ligger til grunn for de offentlige investeringers sammensetning og omfang. «.. sosialøkonomien på dette felt blir mer rådgivende enn forklarende fordi den har mulighet for å påvise *konsekvensene* av en viss offentlig investering». Bare ett motiv diskuterer forfatteren mer utførlig. Det gjelder «utbygging for fremtiden». Han sier bl. a.: «Den uhyggelige tanken om den udødelige stat som kan spare og investere på tross av borgernes ønsker har heldigvis ikke like stor aktualitet i alle deler av verden. Men i ethvert økonomisk system er problemet til stede.»

I et kapitel om kapitalmarkedet kommer Dammann men en del interessante betraktninger; især peker han på den utstrakte sektoriseringen, hver næring sin bank, og hvordan den lett fører til underoptimal fordeling av ressursene. Men han diskuterer ikke om en av årsakene kan være at mange områder faktisk ble forsømt da vi hadde et mer enhetlig marked.

I et kapitel om skatt og investering får vi gjentatt på en grei og oversiktlig måte de mest gjengse resonnementer om skattetilpasning som vi kjenner fra de senere års debatt. Personlig synes jeg at man er kommet til veis ende på dette området med konstruerte eksempelresonnementer. Videre arbeid må benyttes til å undersøke hva folk faktisk har gjort.

I et kapitel om investering, forbruk og økonomisk utvikling hevder Dammann at ønsket om å kunne bruke selektive virkemidler, kontra generelle, i den økonomiske politikken, er begrunnet med at det vil «som regel være grupper i samfunnet som vil motsette seg at slike generelle virkemidler skal «ramme» nettopp dem.» Det er vel en noe begrenset begrunnelse, muligens har det også noe å gjøre med gjengs mål—middel analyse.

Et felt hvor jeg tror det hersker meget overtro: Forfatteren peker på at ved en kredittrasjonering overlates bedømmelsen av hvem som skal få kreditt og hvem ikke, til en offentlig administrasjon. Men i den utstrekning bankene ikke bare er ekspedisjonskontorer for folk som ønsker lån til en gitt rente, vil også de måtte basere seg på en administrasjons bedømmelse. Når Kreditkassen gir seg til å finansiere Borregaards hjemkjøp av Lilleborg og De-No-Fa, skal ingen få meg til å tro at det er en automatisk rentabilitetsvurdering styret foretar. Det man i høyden kan si er at det er viktigere å sørge for at en virksomhet ikke går med tap for en bankadministrasjon enn for en offentlig administrasjon.

I den andre og største delen tar Dammann for seg begivenhetene i Norge. Årene før 1950 ser han i alt vesentlig bort fra, sier han, for å unngå de mer spesielle gjenreisningsproblemene. På den ene siden gir han en, så vidt jeg kan se, vel avveiet beskrivelse av hendingsforløpet på de viktigste felter som kapitalmarked, boligbygging, kraftforsyning og industrireising. For en økonom inneholder de ikke noe nytt, og noe perspektiv kan jeg ikke si det er over fremstillingen. På den annen side gir han innvevet i denne fremstillingen noe jeg vil kalle en kritisk vurdering av endel uttalelser i norske nasjonalbudsjetter om investeringspolitikk. For en stor del er det interessante resonnementer om valutaskapende næringer, favorisering av storbedrifter o. l. Dammann beherskes imidlertid av et objektivitetskompleks. Han ønsker å spille rollen som den objektive økonomiske tekniker, samtidig som han tror det ikke er mulig å diskutere vurderinger objektivt. For å få sagt noe satser han i stedet på å finne en objektiv teknisk målestokk, der han altså kommer frem til intern rente beregnet av kapitalens avkastning, og fri prisdannelse. «Hvor store investeringene ut fra en lønnsomhetssynsvinkel burde være, kan ikke fastslås uten at rasjoneringsloven oppheves, forskjellige kunder ..... stilles overfor likeverdige priser og prisene forhøyes inntil tilbud og etterspørsel balanserer». Forfatteren står tydeligvis helt fremmed overfor begrep som velferdsfunksjon eller preferansefunksjon, og diskuterer derfor aldri sine kriterier i relasjon til velferdsmaksimering. Det kunne jo tenkes at fri prisdannelse er et svært hensiktsmessig virkemiddel for å få optimal anvendelse av ressursene, uten akkurat å være det eneste. Forfatteren er nokså hjelpeløs når han oppdager at store deler av investeringen ikke foretas etter hans kriterier. «Annerledes forholder det seg med de målsettinger for investeringspolitikken som har et større element av politisk vurdering i seg. .... Bedømmelsen av den må forsåvidt innskrenkes til et spørsmål om hvorvidt den faktisk har ledet til de mål man har satt seg med den».

Denne utveien til å være objektiv må tydeligvis være grunnen til at forfatteren ikke berører kryssløps- eller samgripingsproblem, for ikke å snakke om mål—middel analyse, og til at han ikke går nøyere inn på begrepet den sosiale grenseproduktivitet. Kriteriene hans favner ikke over slike totalvurderinger. Derfor forsøker han heller ikke på å finne sammenheng eller mangel på sammenheng, i det som er sagt om investeringspolitikk, med den samlete økonomiske politikk eller med et politisk grunnsyn. Tilsvarende setter han det heller ikke i relasjon til et alternativt totalsyn, trass i at han uten i og for seg å være usaklig, på de enkelte felter klart demonstrerer et opposisjonelt syn som umulig bare kan være teknisk betinget.

Dammann går bare i begrenset utstrekning videre fra forsøk på å vurdere det som har vært sagt, til å vurdere det som faktisk er blitt gjort. Som han sier et sted: «Det har ikke vært meningen her i og for seg å angripe det store omfang kraftutbyggingen har fått, men de premisser den har bygget på». Han underbygger ikke sine påstander med beregninger, og han sier ingenting om hvorledes andre retningslinjer kunne føre til andre resultater, og om disse eventuelt ville være å foretrekke. Fremstillingen er blitt svært teknisk og usammenhengende, og er heller ikke videre spennende. De fleste konklusjoner er gitt i og med de kriterier han ganske tidlig kommer frem til, og blir ikke begrunnet videre.

Først i II. del har Dammann et kapitel om målsettinger. Han behandler ganske utførlig to påstander fra nasjonalbudsjettene de første gjenreisingsårene, om at utbyggingen burde foregå i de næringer som ga størst produkt pr. arbedskraftsenhet, altså i de kapitalintensive, og i de «valutaskapende næringer». Forfatteren sier: «Man oppnår ikke det man ønsker ved å investere i bedrifter som gir høy avkastning pr. arbeidskraftsenhet hvis det samtidig har vært nødvendig å sette inn uforholdsmessig stor kapital». Dette er vel inn-

(Forts. side 13).

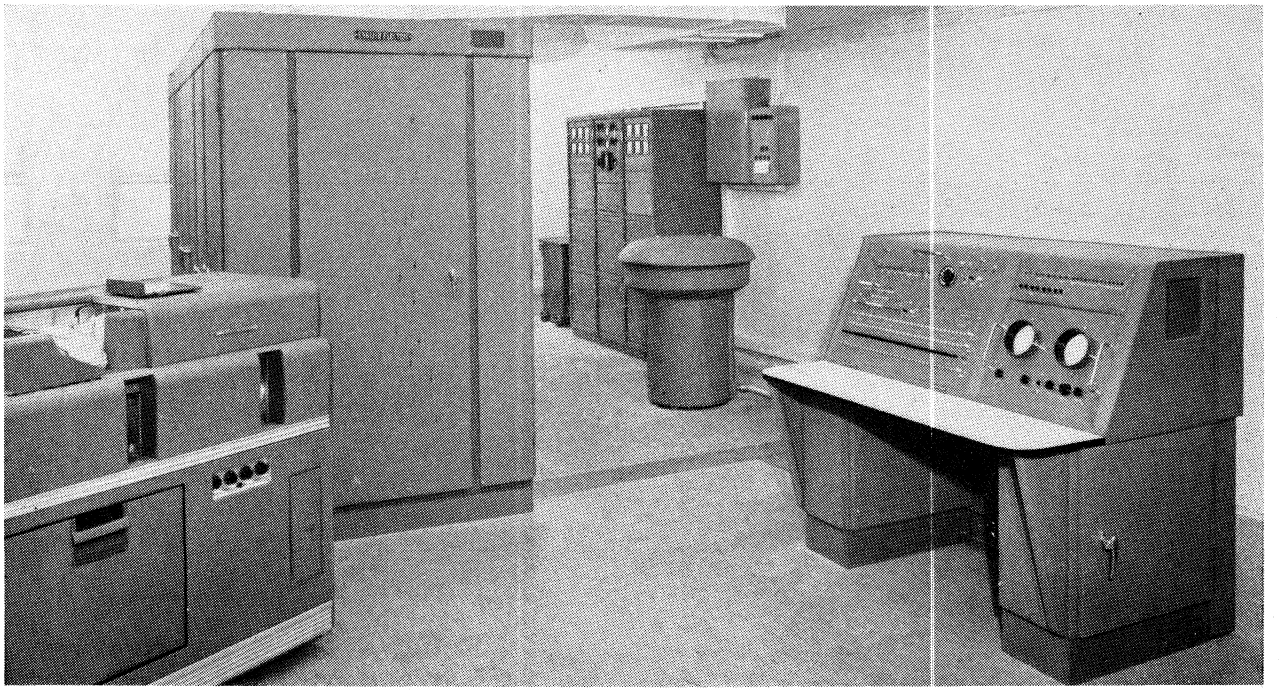
Elektronisk databearbeiding

DEUCE på plass i Statistisk Sentralbyrå

Av cand. oecon. Svein Nordbotten

Fra å være et biprodukt av annen virksomhet, har statistikkproduksjonen i et moderne samfunn utviklet seg til en stor og krevende databearbeidingsoppgave. Da Statistisk Sentralbyrå ble opprettet i 1876, ble dette arbeid tilfredsstillende utført av 15 funksjonærer. I USA med sin raskt økende befolkning, var en imidlertid allerede under bearbeidingen av folketellingen i 1880 bekymret for hvordan en skulle klare å bearbeide det store materiale som neste telling ville gi. Problemet ble løst av en funksjonær i det amerikanske statistiske byrå, Herman Hollerith, som konstruerte de første hullkortmaskiner.

Hullkortmaskinene er konstruert med sikte på å utføre bestemte operasjoner og er derfor et middel til rasjonalisering og automatisering av de enkelte bearbeidingsoperasjoner. Etter hvert som kravene til statistikken er blitt større og det kreves en mer intensiv utnytting av det innsamlede materiale, har det oppstått behov for en integrasjon av operasjonene for å unngå at samordningsproblemet blir for stort. Dette førte til at det amerikanske byrå, Bureau of the Census, lot bygge den første elektroniske databearbeidingsmaskinen UNIVAC som det tok i bruk i 1952. Her i landet ble en også klar over dette behov, og i



DEUCE på plass

Byrået ble det i 1956 og 1957 foretatt systematiske studier og vurderinger av de maskiner som ble budt fram på det norske marked med sikte på å avgjøre om en slik EDB-maskin ville være høvelig for oss. Studiene viste at Byrået ville være tjent med en EDB-maskin, men at en i de første årene neppe ville makte å nytte kapasiteten fullt ut.

Etter initiativ fra Byrået ble det oppnevnt et utvalg for å utrede spørsmålet om utnytting av ledig kapasitet og valg av maskintype. Dette utvalg anbefalte i sin innstilling at det burde bevilges midler til kjøp av en EDB-maskin fra England og at Norsk Regnesentral skulle fungere som en servicesentral med sikte på effektiv utnytting av ledig kapasitet.

I mai 1958 bevilget Stortinget penger til kjøp av en EDB-maskin til Byrået og maskinen er installert i løpet av vinteren 1958—59.

DEUCE

DEUCE (*D*igital *E*lectronic *U*niversal *C*omputing *E*ngine) heter den elektroniske databearbeidingsmaskin som Byrået har kjøpt. Maskinen la-

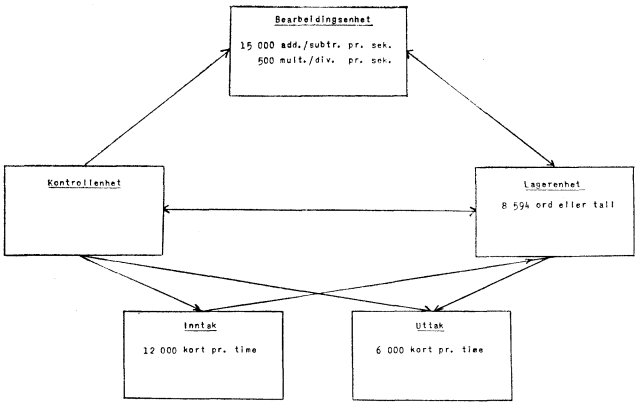


Fig. 1.

ges av det engelske firmaet The English Electric Company Limited. DEUCE har en rekke egenskaper som åpner store perspektiver for behandling av dataoppgaver.

Maskinen er for det første elektronisk og kan derfor utføre alle regneoperasjoner i løpet av en brøkdel av den tid som trengs for en tilsvarende operasjon med de hjelpemidler en har hatt tidligere. Dette kan bl. a. bety at oppgaver som hittil har krevet så lang bearbeidingstid at de ville ha mistet sin aktualitet når resultatene forelå, nå kan bli aktuelle.

EDB-maskinen er videre automatisk. Det vi si at når alt er tilrettelagt, kan maskinen behandle såvel tall som tekstlig informasjon uten noen menneskelig inngripen. Enhver oppgave som først er programmert, dvs. tilrettelagt, for løsning ved hjelp av DEUCE, kan også når som helst bearbeides pånytt uten noe forarbeid om en tar vare på maskinprogrammet. Bearbeiding av f. eks. Handelsstatistikken på DEUCE, kan således gjentas måned etter måned når programmeringen først er gjort.

Et tredje karakteristisk trekk ved EDB-maskinene er deres store lagerkapasitet. DEUCE kan lagre eller oppbevare omkring 8 600 tisifrede tall eller ord. Lagringen foregår enten som serier av elektriske impulser eller ved magnetisering i bestemt mønster på en metalltrommel. I lageret oppbevarer DEUCE både det kodede program for den oppgaven som skal utføres, data og mellomresultater som den arbeider med.

Tilslutt må nevnes at DEUCE kan foreta logisk valg under bearbeidingen. I bestemte punkter i programmet vil maskinen kunne velge mellom to eller flere alternative veger for sitt videre arbeid. Valget kan gjøres betinget enten av innlest grunnmateriale eller resultater av maskinens eget arbeid. Som en vil forstå, vil en automatisk maskin med denne egenskap være spesielt egnet for mekanisk kontroll og revisjon.

Skjematisk vil en EDB-maskin kunne tenkes sammensatt av 5 enheter med forskjellige funksjoner, nemlig inntak, bearbeidingsenhet, lager, uttak og kontrollenhet. Den siste har til oppgave å tolke programmet og styre virksomheten i de andre enhetene. Figur 1 gir en slik forenklet framstilling av DEUCE, forbindelsene mellom enhetene og deres kapasitet.

Fysisk er inntak og uttak i DEUCE kombinert i en enhet som henholdsvis avleser og puncher vanlige IBM hullkort. De maksimale hastigheter for disse operasjoner er 12 000 kort inn og 6 000 kort ut pr. time. I elektronisk målestokk er dette lave hastigheter og DEUCE kan derfor utføre en mengde beregninger mellom hvert kort.

Maskinens sentrale del omfatter bearbeidings- og kontrollenheten. Den kan utføre de elementære regneoperasjoner, sammenlikninger, logiske og administrative operasjoner. Den maksimale arbeidshastighet er 6/100 000 sekund for de vanlige operasjoner bortsett fra multiplikasjon og divisjon som krever «hele» 2/1 000 sekund.

Lagerenheten i DEUCE består av to deler. Den minste kalles hurtiglager fordi maskinen kan bearbeide innholdet uten først å bruke noe tid på å lete det fram. Hurtiglagerets kapasitet er imidlertid begrenset til vel 400 tall. Når en har et langt program eller mange data som må lagres, må den andre lagerdel, trommelen, tas til hjelp. Den har lagerplass for nesten 8 200 tall, men det tar gjerne litt tid før maskinen finner fram i trommelen. Dette kalles ventetid, og den er gjennomsnittlig 16/1 000 sekund. I ventetiden kan imidlertid maskinen foreta annet nyttig arbeid.

Programmering

EDB-arbeid kalles det arbeid som utføres i tilknytning til elektronisk databearbeiding. Det omfatter således analyse og programmering av arbeidsoppgavene for elektronisk bearbeiding, prøving av programmene, kjøring av maskinen, utdannelse av programmerere og operatører, studier og vurdering av elektronisk utstyr og teknisk vedlikehold av anlegget. Bortsett fra vedlikeholdet av DEUCE, utfører Byrået selv alle disse funksjoner.

Av størst interesse her vil trolig være programmeringen, dvs. tilretteleggingen av problemene for løsning av EDB-maskinen.

Det første trin i programmeringen er utarbeiding av hoveddiagrammet som skal gi en oversikt over hele databearbeidingsoppgaven hvor anvendelse av DEUCE inngår på et eller flere steder. For hver anvendelse av DEUCE lages deretter et funksjonsdiagram med sikte på å få fram de enkelte funksjoner, f. eks. spesielle kontroller, beregninger og reduksjoner som er lagt over på DEUCE. I tilknytning til disse diagrammer hører også en metode- eller systembeskrivelse. Programmeringens to første trin har derfor et analytisk preg, og kan ved databearbeidingsoppgaver kreve relativt lang tid. Ved matematiske oppgaver vil disse deler av programmeringen ofte være gitt alt ved problembeskrivelsen.

Det tredje trin er utarbeiding av det logiske diagram hvor funksjonene spaltes opp og omorganiseres i overensstemmelse med EDB-maskinenes spesielle arbeidsteknikk. Her begynner arbeidet å få sin spesielle tekniske karakter som særlig blir framtredende i det såkalte flow-diagram, som er det fjerde trin. I flow-diagrammet uttryk-

kes arbeidet ved de spesielle elementæroperasjoner DEUCE kan utføre, lagerplassen fordeles, tiden beregnes og de enkelte deler av programmet justeres og tilpasses hverandre. Det femte og siste trin i programmeringen er k o d i n g av flowdiagrammet etter en tallkode som maskinen kan tyde. Arbeidet krever stor nøyaktighet, men byr ellers ikke på store problemer. Under visse betingelser kan en overlate til maskinen selv å utføre kodingen.

Programmeringen krever folk med spesielle anlegg og utdannelse. Det må imidlertid her nevnes at det utvikles forskjellige typer lettkodingssystemer som etter hvert vil gjøre EDB-maskinene tilgjengelig for en videre krets av brukere.

Til programmeringen hører også omhyggelige prøvekjøringer av programmene. Dette er et tidkrevende arbeid, men legger når det blir planmessig utført, heldigvis relativt lite beslag på maskinen.

Produsenten av DEUCE og en sammenslutning av brukerne, DEUCE Users' Association, har samlet en rekke programmer for standardproblemer. For de rene databearbeidingsoppgaver som Byrået har, må vi imidlertid regne med å lage de fleste programmer selv.

Anvendelse av DEUCE i statistikkproduksjonen

DEUCE blir nå i den første tiden vesentlig nyttet i den egentlige statistikkproduksjonen hvor en kan dra nytte av alle dens egenskaper. Det er imidlertid dens evne til å foreta logiske valg som særlig er iøyenfallende. Tenker en seg statistikkproduksjonen skjematisk oppdelt i en serie operasjoner, er det derfor først og fremst ved kontroll av grunnma?terialet, i beregninger og oppbygning av tabeller at DEUCE nå anvendes. Disse operasjoner blir tildels utført i en integrert prosess som maskinen utfører automatisk etter programmene.

I Byrået har vi nå lagt om rutinene for blant annet den månedlige statistikk for vareomsetningen med utlandet og den årlige skattestatistikk. Den nye omfattende forbruksundersøkelse som Byrået samlet inn materiale til i 1958, ble helt fra begynnelsen lagt opp for bearbeiding ved hjelp av DEUCE. En rekke andre arbeider er dessuten under omlegging.

For å gi et inntrykk av hvordan en EDB-maskin kan nyttes i slikt arbeid, skal vi her ta for oss den månedlige statistikk over innførsel fra utlandet og i grove trekk vise hvordan den nå bearbeides maskinelt.

Figur 2 er et forenklet hoveddiagram for dette arbeid. Hver måned kommer det inn mellom 70 og 100 tusen skjemaer som inneholder opplysninger om et eller flere innførte varepartier. For hvert vareparti finnes det opplysninger om partiets art, produksjonsland, innkjøpsland, tollsted, dets mengde og verdi. Opplysninger punches i et hullkort for hvert parti. Disse detaljkort sorteres deretter maskinelt i grupper sammen med spesielle masterkort som inneholder visse kontrollopplysninger og som senere gir grunnlag for kontroll av detaljkortene.

Denne kortmassen leses deretter inn i DEUCE som kontrollerer riktigheten av de opplysninger som finnes i detaljkortene samtidig som den bygger opp de tabeller som skal publiseres. Maskinen skjelner mellom forskjellige typer feil og alt etter hvilken feiltype den finner, velger den selv etter programmet den spesielle behandlingsmåte som er relevant. Når DEUCE finner en gal opplysning i et detaljkort, puncher den ut en kopi av kortet med indikasjon av feilens art. Disse såkalte feilkort blir manuelt gransket og eventuelt rettet for deretter å bli sendt gjennom kontrollrutinen ennå en gang. Maskinen puncher til slutt ut alle tabellene på sumkort som senere kan tabelleres på en hullkorttabulator.

Detaljene omkring de forskjellige betingede valg som maskinen foretar, er så komplisert at det her vil føre for langt å gå inn på det. Istedet skal vi se på de forskjellige feil som kan forekomme og som maskinen kan påvise.

Ved hjelp av masterkortene og spesielle tabeller som leses inn i maskinen sammen med programmet, kontrollerer maskinen hvert enkelt detaljkort og påviser eventuelt:

1. Urimelig høy enhetspris
2. Urimelig lav enhetspris
3. Urimelig høy verdi eller stor mengde
4. Feil spesifikasjon av varens art
5. Feil spesifikasjon av varens produksjonsland
6. Urimelig kombinasjon av vareart og produksjonsland

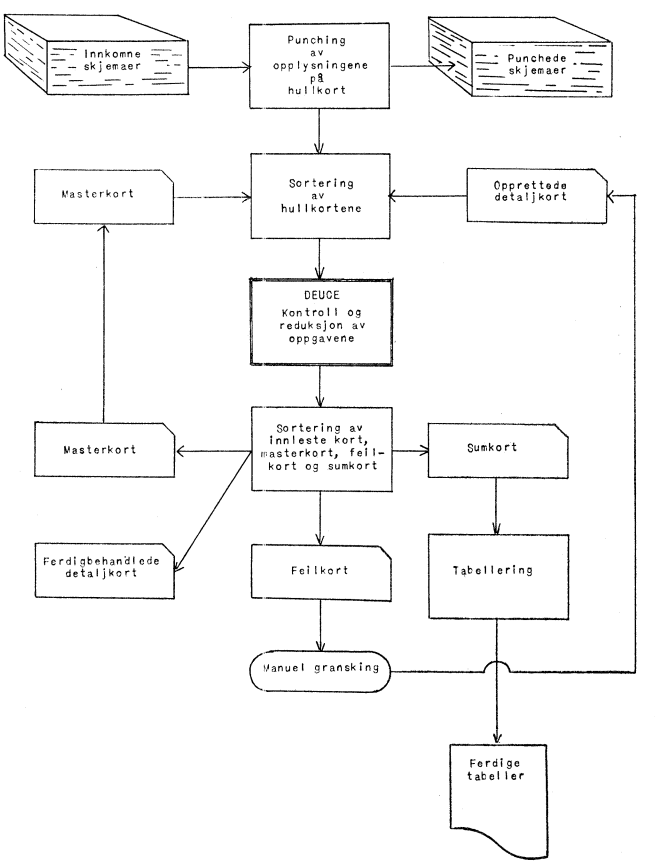


Fig. 2.

7. Feil spesifikasjon av innkjøpsland
8. Feil spesifikasjon av tollsted

Enkelte av de ting maskinen påviser er direkte feil, mens andre ting er urimelig i forhold til en på forhånd fastsatt norm. Enkelte av de feilkort som punches ut fordi maskinen har påvist en urimelighet, kan derfor etter nærmere gransking vise seg å være korrekt. Slike feilkort vil uten videre kunne kjøres gjennom maskinen igjen og vil da bli automatisk godkjent, og tatt med i tabelloppbyggingen.

Parallelt med denne kontroll bygger DEUCE opp fire forskjellige tabeller. Tre av disse har Mengde og Verdi i tabellhodet. I forspalten har den første en hovedspesifikasjon på varens art med underspesifikasjon på produksjons- og innkjøpsland, mens den andre tabellen foruten hovedspesifikasjonen på varens art, har en underspesifikasjon på tollsteder. Den tredje tabellen gir bare en grov spesifikasjon av innførselen på varegrupper.

Foruten disse tre tabeller lager DEUCE også en hjelpetabell som viser hvor mange feil av forskjellig type som er funnet innenfor de forskjellige varegrupper under den maskinelle kontroll.

Andre anvendelsesområder for DEUCE

Foruten de databearbeidingsoppgaver som ble antydet i foregående avsnitt, vil DEUCE trolig også bli nyttet til mer typiske beregningsoppgaver. En type beregningsoppgaver som er velkjent for alle økonomer, er regresjons- og korrelasjonsanalyser som ofte kan bli meget omfattende. Når det først er utarbeidd program, vil imidlertid en elektronisk regnemaskin løse selv meget store regresjons- og korrelasjonsproblemer på meget kort tid.

I forbindelse med de store kryssløpsstudier som det nå arbeides med, oppstår det problemer med løsning av store lineære ligningssystemer. Også her vil DEUCE sikkert vise seg å være til stor nytte. Mens en hittil på dette område ofte har måttet begrense seg til tilnærmede løsninger for et meget beskjedent antall målsettinger, gjør en EDB-maskin det mulig på kort tid å beregne løsninger for alle de alternativer en måtte ønske å studere konsekvensene av.

En tredje og meget aktuell type problemer er de som lar seg formulere som matematiske programmeringsoppgaver. Denne type omfatter som kjent såvel makro- som mikrobetonte problemer.

For alle de problemtyper som er nevnt ovenfor, er det allerede utarbeidd programmer og Byrået har også prøveberegnet noen mindre problemer på DEUCE.

Også i planleggingsarbeid vil Byrået trolig kunne få stor hjelp av maskinen. Ved opplegg av store utvalgstellinger støter en for eksempel på meget vanskelige optimaliserings- og allokeringsproblemer hvor en hittil stort sett har vært henvist til god teft og gjetninger. En EDB-maskin vil systematisk kunne arbeide seg gjennom et stort sett av alternative løsninger og registrere den beste. Den vil også kunne utføre beregninger som hittil har vært for tidkrevende i forbindelse med vurdering av resultatenes presisjon.

Det må tilslutt nevnes at en EDB-maskin som DEUCE, også kan få anvendelse på mer administrative problemer, som for eksempel lønningsregnskap. Med de kompliserte lønnings- og trekksystemer en i dag har, viser erfaringer fra utlandet at en EDB-maskin også på dette felt er meget effektiv.

Jeg har her begrenset meg til å peke på enkelte områder hvor jeg tror Byrået vil ha nytte av DEUCE. Andre institusjoner og bedrifter har sikkert sine spesielle oppgaver som med fordel kan løses eller bearbeides ved hjelp av en EDB-maskin.

Tilleggsutstyr til EDB-maskinen

Det maskinanlegg Byrået nå har, er meget tilfredsstillende med hensyn til statistikkbearbeiding. Men for enkelte andre arbeider i statistikkproduksjonen, som f. eks. registerarbeid, har en behov for raskere inn- og uttak, større lagerkapasitet og muligheter for sortering i EDB-maskinen. Her vil magnetbåndutstyr knyttet til DEUCE, og linjeskriver kunne bety store framskritt.

DEUCE er bl. a. konstruert slik at den kan tilkobles tre dobbelte DECCA magnetbåndenheter. Hver enkelt kan arbeide med to uavhengige og utskiftbare magnetbånd som er 730 m lange og 1,3 cm brede. Magnetbåndene egner seg utmerket til å lagre store masser av opplysninger, som maskinen ofte må arbeide seg gjennom. Hvert magnetbånd kan lagre opptil 2,3 millioner desimalsiffer eller bokstaver, som DEUCE kan lese eller skrive med en hastighet på 8 000 tegn pr. sekund.

Linjeskriveren er en tilleggsenhet som er av stor verdi sammen med magnetbånd. Den er en tabelleringsmaskin som leser opplysningene fra magnetbånd og skriver dem med en hastighet på minst 300 linjer pr. minutt. Linjeskriveren tilkobles ikke DEUCE og kan derfor utnyttes uavhengig av EDB-maskinen. Når den arbeider for full hastighet, kan den skrive mer enn 42 000 sifre eller bokstaver i minuttet. En linjeskriver er derfor meget effektiv når en skal skrive ut, og kopiere store registre eller andre store datamasser.

Ved en rekke kontormaskiner kan en få arbeidsmateriale og resultater på hullbånd som et biprodukt. Dersom dette skal bearbeides videre, kan EDB-maskinene også tilkobles utstyr for innlesing av hullbånd. Lesehastigheten for hullbåndenheten kan bli opptil 850 siffer i sekundet.

Med sikte på en videre automatisering av statistikkproduksjonen, blir dette utstyr nå studert og vurdert i forhold til våre arbeidsoppgaver.

HAR DU LEST?

Trafikkproblemer

Nr. 1/1959 av International Road Safety and Traffic Review, som publiseres av World Touring and Automobile Organisation, inneholder referater av foredrag og diskusjonsinnlegg fra den internasjonale trafikkongress i København i fjor høst. Blant hovedtemaene er følgende: trafikkanalyse — metoder og resultater; problemer i forbindelse med den økende motorsykkeltrafikk (i Frankrike utgjør motorsykler, scootere og mopeder 60 prosent av alle motorkjøretøyer!), bygging av autostradaer og gjennomgangsårer i byer og tettbygde strøk, parkeringsproblemer, trafikkulykkesanalyse. Referatene inneholder synspunkter og problemstillinger av stor interesse i den aktuelle trafikkdebatt her i landet.

Regional økonomisk utvikling

Professor P. Nyboe Andersen ved Handelshøjskolen i København har holdt et foredrag i Nationaløkonomisk Forening: «Egnsudvikling — teoretiske aspekter og internationale erfaringer».

I foredraget, som er gjengitt i 5—6. hefte av Nationaløkonomisk Tidsskrift 1958, gir Nyboe Andersen i store trekk en oversikt over teoretiske synsmåter når det gjelder regional økonomisk utvikling, og sammenholder disse med den faktiske utvikling forskjellige steder i verden. Han belyser aktuelle danske problemer på en teoretisk bakgrunn og trekker tilslutt inn de påregnelige komplikasjoner som en økende liberalisering av den europeiske samhandel vil kunne medføre.

Artikkelen vil vel først og fremst være av interesse for områdeplanleggere, men den kan også gis en mere generell anbefaling. Den er lettlest.

Rasjonalisering i statsforvaltningen

Under Det Nordiske Administrative Forbunds møte i Reykjavik sommeren 1958 holdt Leif H. Skare et foredrag om «Rasjonaliseringens rolle i statsforvaltningen». Foredraget er trykt i Nordisk Administrativt Tidsskrift hefte 3—4/1958. Skare gir en god og klar redegjørelse for rasjonaliseringsbegrepet, behovet for rasjonalisering i forvaltningen, utviklingen av rasjonaliseringsarbeidet i forvaltningen i ulike land og en detaljert beskrivelse av det arbeide som i dag foregår på dette område innenfor statsforvaltningen her i Norge. Forfatteren kommer til slutt inn på hovedpunktene for den videre utvikling av rasjonaliseringsarbeidet i norsk statsforvaltning.

Investeringspolitikk . . . .

lysende riktig, men han peker ikke på noe felt der prinsippet har ført til feilinvesteringer. Det kan vel tenkes at en slik programerklæring er hensiktsmessig, selv om den bokstavelig tolket er firkantet. Dammann er selv inne på situasjonen som er bakgrunnen; man forutser en liten vekst i yrkesbefolkningen og ønsker store investeringer. Noe liknende kan sies om å preferere «valutaskapende næringer». Som forfatteren ganske riktig bemerker, må det være et rent kalkulasjonsspørsmål om det lønner seg å produsere varer direkte eller bytte dem til seg fra utlandet. Om regjeringen i en situasjon finner at store deler av den varemengde det vil bli spørsmål etter i fremtiden billigst kan skaffes tilveie ved å produsere for eksport og bytte, kan en preferering av eksportproduksjon være hensiktsmessig. Dette bakenforliggende spørsmål, om Norge bør satse på høyt varebytte, drøfter ikke forfatteren.

Hele problemet med valutamangel osv. er for meg fremdeles nokså uklart. Det er vel ingen som kan legge frem en enkel modell for å illustrere det. Jeg synes derfor han er litt kategorisk når han sier «.... mye taler for at ordet «valuta» kunne skyves helt ut av resonnementene hvis ikke et generelt kjøpepress fra innenlandsmarkedet hadde skapt en varig tendens til underskudd». Det er vel riktig at kjøpepresset bidrar til å finansiere overskuddsimporten, og at en tilstrekkelig restriktiv penge- og finanspolitikk kan bringe etterspørselen så langt ned at importen blir lav nok. Men «valutaproblemet» er jo da løst ved at man tar knekken på etterspørselen etter mange norskproduserte varer også. Man kommer umiddelbart i kollisjon med kravet om høy aktivitet. Dessuten viser det seg at «naturmetoden» bare langsomt, om noen gang, fører til en omstilling av produksjonen slik at man igjen kan oppnå høy aktivitet og samtidig opprettholde balanse i handelen.

Senere kommer Dammann med noen merkverdige betraktninger om at det skulle bety noe for et investeringsprosjekts valutaskapende evne «.. at de inntekter som investeringene skaper i større grad enn før er spart.» Det kan bare gjelde om spa-

Amerikansk syn på gjenreisningsøkonomien

Alice Bourneuf: The Planned Revival. (Harvard University Press 1958).

Forfatterinnen til denne boka var leder av amerikanernes økonomiske kommisjon i Norge i årene 1948—1951. Hun fikk på den måten et førstehånds kjennskap til norsk økonomi og dens virkemåte under gjenreisingen, og kanskje enda viktigere, til synsmåtene hos dem som på en eller annen måte sto i spissen for utformingen av den økonomiske politikken.

Boka åpner med å gjøre rede for stillingen etter frigjøringen og det program for gjenreisingen som ble trukket opp i 1945 og 1946. Deretter behandler den stabiliseringspolitikken, utviklingen av nasjonalbudsjetteringen og den økonomiske utviklingen i de første etterkrigsårene. Etter et avsnitt om langtidsprogrammet av 1948, gjøres det rede for de forskjellige sider av den økonomiske politikk og utviklingen i årene 1949—1952. Deretter følger to avsnitt om disponeringen av vare- og tjenestetilgangen og om sparing og inflasjonspress i hele perioden 1946—1952 og ett om «overgangsperioden» 1953-1956. Dette avsnittet har først og fremst til hensikt å vise overgangen fra gjenreisningsøkonomien til en mer «normal« økonomi. I alle fall er denne perioden mindre utførlig behandlet enn tiden fram til 1952. Til slutt er det gitt en sammenfatning og vurdering.

Det meste av boka er av beskrivende art. Den gjør omhyggelig greie for de politiske beslutninger som er tatt og for motivene bak dem så langt disse kan være kjent for offentligheten. Den økonomiske utviklingen er belyst ved et fornuftig og bredt utvalg av statstikk. I en del sammenhenger vil en kanskje gjøre innvendinger mot å bruke et enkelt år, 1938, som representativt for førkrigstiden, men her er jo forfatterinnen i det aller beste norske selskap. Vurderingene av tiltakene og de resultater som er oppnådd, er holdt mer i bakgrunnen. Det er i grunnen synd, for hvor de kommer fram, representerer de ofte synspunkter som ikke har vært alminnelige her i Norge. F. eks. når hun trekker i tvil om vi burde ha fulgt pundet ved devalueringen i 1949, eller om den meget populære reduksjon av den personlige statsskatt i 1953 var et fornuftig tiltak.

I det siste avsnittet blir det gitt en mer sammenfattende vurdering av planøkonomien i gjenreisningstiden. Vurderingen er avgjort positiv. Det kan nok hende at den i nokså sterk grad er preget av den måte de ledende planøkonomer så problemene på i tiden før en gikk over til å basere seg vesentlig på penge- og finanspolitiske virkemidler. Den liberalisering av økonomien som senere har funnet sted og som de fleste her ser som et framskritt, stiller hun seg mer tvilende overfor, i alle fall så langt fram som til 1956, før disse nye virkemidlene hadde fått større effektivitet. Boka er skrevet for tidlig til at man kunne få noen mer fullstendig jamføring av disse to former for økonomi.

For norske lesere er det først og fremst redegjørelsen for hva som faktisk har hendt som har verdi. Det økonomiske systemet har vi diskutert så mye og allerede knyttet så mange vurderinger til, at det ikke er å vente at boka skal kunne gi oss noe større nytt i så måte. Lesere uten særlig kjennskap til norsk økonomi vil sikkert ha større utbytte også av forfatterinnens vurdering av hvor hensiktsmessig systemet har vært. Vurderingen er så forsiktige og så vel atskilt fra redegjørelsen for de faktiske hendinger at de neppe kan lede noen på avveier, selv om de gjelder et høyst omdiskutert emne.

Hermod Skånland.

---

ringen består i å legge penger i en kiste, men vanligvis gir jo sparingen grunnlag for ny investeringsvareetterspørsel. I denne forbindelse (s. 86—88) har han også andre rare ting, som jeg ikke kommer nærmere inn på.

Forfatteren sier: «Det går fire tråder gjennom målsettingen for investeringspolitikken: 1. Investeringene skal være høye totalt sett (dvs. brutto ca. 35—36 pst. av nasjonalproduktet). 2. De skal være slik sammensatt at vi på lengre sikt oppnår balanse i valutaregnskapet. 3. En del av investeringene skal spesielt favoriseres med stønader, billige lån, skattelettelser etc., av sosiale eller gruppepolitiske hensyn. 4. Det investeringspress som favoriseringen har en tendens til å skape gjør det nødvendig å bremse på de øvrige investeringer». For det første er vel dette en sammenblanding av mål og midler; for det andre er det, selv i forhold til de emner Dammann selv behandler i boka, en ufullstendig oppsummering.

I forbindelse med det første hovedpunktet har Dammann en god behandling av påstanden om at Norge må ha en høy investeringsrate for å få en viss vekst i nasjonalproduktet. Hans poeng er at ved en optimal tilpasning vil investering gi samme utbytte i alle retninger, derfor kan man ikke snakke spesielt om kapitalintensitet osv. *Om* det er slik at vi trenger en spesielt høy investeringsrate for å få en viss vekst «.. så kan ikke forklaringen ligge i annet enn at kapitalanvendelsen i Norge generelt ikke gir noen stor produksjonsavkastning ..».

Det beskrivende kapitlet om kapitalmarkedet virker på meg fyldig og godt, men vi unngår ikke de obligatoriske uttalelser om inflasjonens ulykke. Også avsnittet om boligbyggingen er interessant. Forfatteren konkluderer med at man «.. kan ik-

Staten lønner 20 prosent dårligere enn private

Lønnsstatistikk for sosialøkonomer september 1958

Sosialøkonomisk Samfunn legger herved fram resultatene av statistikken over sosialøkonomenes lønninger i september 1958. Dette er det andre året Samfunnet har bearbeidd en slik statistikk. 1957-statistikken er publisert i «Sosialøkonomen» nr. 1 for 1958.

Omfang og opplegg.

Lønnsstatistikken for 1958 er lagt opp på samme måte som statistikken for 1957. Den skal i prinsippet omfatte alle med sosialøkonomisk embetseksamen som er sysselsatt som lønnsmottakere her i landet. For september 1958 er det i alt bearbeidd lønnsoppgaver for 361 økonomer. Dette skulle gi en dekningsprosent på ca. 75, eller omtrent det samme som i fjor. Det hadde selvfølgelig vært ønskelig med en noe bredere oppslutning om lønnsstatistikken. Det er likevel grunn til å regne med at statistikken, i hvert fall for alle hovedtalls vedkommende, gir et representativt bilde av lønnsforholdene for sosialøkonomer.

Det er bare samlet inn oppgave over lønn i hovedstilling. Lønn for ekstraarbeid som ikke direkte er knyttet til hovedstillingen, er således ikke tatt med i statistikken. De innsendte oppgavene omfatter fast netto månedslønn, overtidsbetaling, naturallønn og pensjonsinnskudd i september. Dessuten er det innhentet opplysninger om gratiale, tantieme og provisjon i 1957. Grunnen til at denne lønnskomponenten er oppgitt for året 1957 og ikke for september 1958, er at gratiale m. v. som regel utbetales på årsbasis. I statistikken er oppgavene over gratiale m. v. omregnet til månedsbasis. Av praktiske grunner kommer vil til å inkludere gjennomsnittlig utbetalt gratiale m. v. for 1957 i lønnen for september 1958. I denne framstillingen vil vi bruke nettolønn (fast netto månedslønn + overtidsbetaling + naturallønn + gratiale, tantieme, provisjon pr. mnd.) som hovedlønnsbegrep. Oppgavene over eventuelle pensjonsinnskudd er således ikke inkludert i lønnstallene, de vil bli omtalt i et eget avsnitt.

Lønn etter alder og praksisår.

Oppgavene er gruppert på to nær beslektede måter, nemlig etter alder og praksisår. Aldersgrupperingen er tatt med for å lette en eventuell sammenlikning med lønnsstatistikk for andre lønnstakergrupper.

Tabell 1. Gjennomsnittlig netto månedslønn etter alder.

Alder	Antall	Fast måneds-lønn	Overtid	Natural-lønn	Gratiale provi-sjon etc.	Måneds-lønn i alt
		kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
25—29	42	1 292	51	2	13	1 358
30—34	131	1 548	43	2	56	1 649
35—39	127	1 775	19	16	40	1 850
40—44	49	2 123	7	11	89	2 230
45—49	12	1 900	—	—	2	1 902
I alt	361	1 688	30	8	48	1 774

Gjennomsnittlig tjente sosialøkonomene kr. 1 774 i september 1958. Av dette utgjorde kr. 86 eller 5 prosent inntekter utenom den faste nettomånedslønnen.

Tilleggsytelsene skriver seg vesentlig fra overtid, gratiale, provisjon etc., mens naturallønnsandelen er helt ubetydelig.

Praksisår er nyttet som det gjennomgående

---

ke generelt si at boligbyggingen har hatt høy prioritet i Norge etter 1950», idet han særlig legger vekt på at foretningsmessig boligbygging og bygging av større eneboliger er holdt tilbake. Kraftutbyggingen opptar ham meget. Det innskrenkete opplegget hans, som jeg har kritisert tidligere, hindrer ham imidlertid i å utvikle synsmåter som har gjennomslagskraft. Personlig er jeg tilbøyelig til å være enig i meget av Dammanns kritikk f. eks. av prissettingen på elektrisk kraft, men man må betydelig lenger ned i materien enn han tror for å kunne påstå at man har *vist* noe.

I et avsnitt om skattemessig favorisering nevner Dammann bl. a.: «Eksportavgiftene på treforedlingsprodukter, hvalolje og tonnasjeavgiftene på skipsfarten har f. eks. lagt spesielle byrder på eksportnæringer». Når det er eneste kommentar, mister man jo litt av perspektivet. Forfatterens betraktninger om fondsskatt — selskapsskatt synes jeg det må være noe i. Lav fondskatt og høy selkapsskatt oppfordrer selskapene til å anvende overskuddet i egen bedrift. Det fører lett til underoptimal anvendelse av ressursene, og gjør bedriftene mer uavhengig av penge- og finanspolitiske tiltak.

Det siste kapitlet gir en grei oppsummering av bokas innhold, og vil for økonomer være tilstrekkelig til å få tak i hva Dammann mener å uttrykke og til å forstå de resonnementer han fremfører.

grupperingskjennetegn. Praksisår er definert som antall år etter embetseksamen (1958 ÷ eksamensåret). Det gir følgelig ikke uttrykk for praksis i nåværende stilling og tar heller ikke hensyn til praksis før eksamen. I denne sammenheng minner vi om at de første kandidater etter nyordningen ble uteksaminert i 1939 (19 praksisår). På grunn av krigen var det et avbrudd i 1942 og 1944, slik at det ikke forekommer økonomer med 16 eller 14 praksisår. I 1958 (0 praksisår) er bare kandidater fra vårsemesteret kommet med i statistikken.

Tabell 2. Gjennomsnittlig netto månedslønn etter praksisår.

Praksisår	Antall	Fast månedslønn	Overtid	Gratiale, provisjon etc.	Månedslønn i alt
		kr.	kr.	kr.	kr.
0	3	1 101	125	—	1 226
1	16	1 184	88	3	1 275
2	21	1 373	59	14	1 446
3	23	1 443	73	20	1 536
4	38	1 429	31	10	1 470
0— 4	101	1 372	58	12	1 442
5	26	1 431	27	48	1 506
6	49	1 616	47	77	1 740
7— 8	72	1 711	24	77	1 812
5— 8	147	1 630	32	72	1 734
9—10	34	1 889	1	102	1 992
11—12	39	1 985	—	8	1 993
9—12	73	1 940	—	52	1 992
13—15	16	1 929	4	8	1 941
16—18	17	2 358	—	121	2 479
13—18	33	2 150	2	66	2 218
19	7	2 656	—	349	3 005
I alt	361	1 688	30	56	1 774

Begynnerlønningene lå gjennomsnittlig på vel 1 200 kroner i september 1958, etter vel 6 års praksis var lønnen nådd opp på gjennomsnittsnivået for alle økonomer, mens det første eksamenskullet var kommet opp i en gjennomsnittlig månedslønn på vel kr. 3 000. Grovt regnet viser oppgavene i tabell 2 at lønningene for en årgang sosialøkonomer gjennomgående ligger 5 prosent over lønningene for økonomer fra neste kull.

Lønn etter arbeidssted.

Hovedinndelingen i dette avsnittet er statsansatte, privatansatte og kommune- eller fylkesansatte økonomer. Det skulle være unødvendig å definere disse gruppene nærmere. Lønnstall for økonomer ansatt hos disse tre arbeidsgivergrupper er stilt sammen i tabell 3.

Lønnsnivået i den private sektoren ligger vesentlig over lønnsnivået i staten, gjennomsnittlig kr. 383 eller 23 prosent. Forskjellen stiger både relativt og absolutt med antall år etter eksamen. Blant de privatansatte tjente 29 prosent mer enn 2 200 kr. måneden, det tilsvarende tall for statsansatte var snautt 5 prosent.

Vi har oppgaver fra bare 17 økonomer med kommune eller fylke som arbeidsgiver. Gjennomsnittlig utgjorde månedslønnen for disse kroner 1 720, dvs. at den var noe høyere enn for statsansatte, men vesentlig lavere enn i det private.

Overtidsbetalingen betyr totalt sett lite. Betydningen er noe større for offentlig ansatte enn for privat ansatte. Gratiale, provisjon etc. som spiller en viss rolle for privat-ansatte, utgjorde gjennomsnittlig kr. 158 for denne gruppen eller 8,6 prosent av den faste månedslønnen. Disse tilleggsytelser stiger med tallet på praksisår og forklarer omtrent 40 prosent av lønnsforskjellen mellom privatansatte og statsansatte.

Tabell 3. Sosialøkonomenes netto månedslønn etter arbeidssted og praksisår.

Praksisår og arbeidssted	Gjennomsnittlig lønn					Fordeling på lønnsgrupper							
	Fast lønn	Overtidsbetaling	Naturallønn	Gratiale provisjon etc.	Lønn i alt	1 000 - 1 199 kr.	1 200 - 1 399 kr.	1 400 - 1 599 kr.	1 600 - 1 799 kr.	1 800 - 1 999 kr.	2 000 - 2 199 kr.	2 200 - kr. og over	I alt
	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.								
Statsansatte	1 622	34	—	4	1 660	9	50	69	36	31	34	11	240
0-4	1 317	66	—	4	1 387	7	32	19	3	3	—	1	65
5-8	1 566	41	—	6	1 613	2	17	36	14	11	10	1	91
9-12	1 859	1	—	—	1 860	—	—	12	16	11	14	4	57
13-18	2 008	3	—	2	2 013	—	1	2	3	4	9	4	23
19	2 291	—	—	—	2 291	—	—	—	—	2	1	1	4
Komune- og fylkesansatte	1 682	35	—	3	1 720	2	4	1	4	1	2	3	17
0-4	1 307	49	—	—	1 356	2	3	1	2	—	—	—	8
5-8	1 886	42	—	8	1 936	—	1	—	—	—	2	3	6
13-18	1 729	—	—	—	1 729	—	—	—	2	1	—	—	3
Privatansatte	1 840	18	27	158	2 043	1	5	21	22	17	8	30	104
0-4	1 513	42	5	27	1 587	1	3	12	8	4	1	—	29
5-8	1 715	14	20	179	1 928	—	2	8	14	9	5	12	50
9-12	2 180	—	67	184	2 431	—	—	1	—	3	2	9	15
13-18	2 796	—	94	213	3 103	—	—	—	—	1	—	6	7
19	3 142	—	14	800	3 956	—	—	—	—	—	—	3	3

De resultater som er kommentert foran gir bare uttrykk for den gjennomsnittlige «lønnskarriere» og skjuler en relativt stor spredning. For å få et inntrykk av hva spredningen betyr, er materialet også gruppert på praksisår og lønnsgrupper (se tabell 3).

Fordi materialet er lite, er det ikke forsvarlig å inndele privatansatte økonomer på næringsgrupper. En særbearbeiding av oppgavene fra 21 økonomer ansatt i bank og forsikringssektoren viser at disse hadde en gjennomsnittlig månedslønn i september 1958 på kr. 1 753. Disse tjente m.a.o. mer enn gjennomsnittet for statsansatte, men på den annen side vesentlig midre enn sine kolleger i annen privat virksomhet, som hadde en gjennomsnittlig månedslønn på kr. 2 117. Økonomene i bank og forsikring var imidlertid gjennomgående noe yngre enn de andre privatansatte. En korreksjon for dette forhold gir som resultat at økonomer med omtrent like lang praksis, tjente omlag 10 prosent mindre i bank og forsikring enn i annen privat virksomhet.

Tabell 4. Gjennomsnittlig månedslønn for statsansatte økonomer etter praksisår og etater.

Praksisår	Departementet		Direktorater		Andre statsetater	
	Antall	Lønn i alt	Antall	Lønn i alt	Antall	Lønn i alt
0-4	8	1 556	35	1 349	22	1 386
5-8	24	1 713	25	1 578	42	1 577
9-12	20	1 893	17	1 803	20	1 876
13-18	9	2 114	9	1 974	5	1 899
19	1	1 919	1	1 919	2	2 663
I alt	62	1 812	87	1 574	91	1 638

I tabell 4 er de statsansatte inndelt i 3 grupper, nemlig økonomer ansatt i departementene, direktoratene og andre statsetater. De to første gruppene omfatter det en i alminnelighet kaller sentraladministrasjonen. Gjennomsnittslønnen ligger høyest i departementene. Forklaringen er dels at økonomene i departementene gjennomgående har lengre ansiennitet. Men selv innenfor grupper med samme ansiennitet ligger lønningene i departementene stort sett noe høyere enn i staten ellers.

Lønnsutviklingen.

Fra september 1957 til september 1958 steg sosialøkonomenes månedslønn med 154 kroner eller 9,5 prosent. En del av denne lønnsøkningen skyldes at de økonomene som statistikken omfatter, gjennomsnittlig hadde en noe lengre praksis i 1958 enn i 1957. Det er i første rekke de små eksamenskull de siste 2 årene som slår ut i materialet på denne måten. En standardberegning m.h.p. praksisår gir som resultat at økonomenes lønninger er gått opp 7 prosent fra 1957 til 1958.

Gjennomsnittslønnen for økonomer ansatt i staten gikk opp med 11 prosent fra september 1957 til september 1958, mens lønnsøkningen for

Tabell 5. Statsansatte økonomer fordelt på lønnsklasser og alderstillegg.

Lønnsklasser \ Aldrestillegg	0	1	2	3	4	5	I alt
11	20	5	15	11	4	5	60
12	1	1	2	1	—	—	5
13	2	2	—	—	2	—	6
14	3	4	9	9	11	10	46
16	4	3	6	7	12	11	43
17	4	24	.	.	.	.	28
18	3	21	.	.	.	.	24
19	—	9	.	.	.	.	9
21	—	2	.	.	.	.	2
Sjefs-reg.	.	.	.	.	.	.	6
Utenom reg.	.	.	.	.	.	.	11
I alt	37	71	32	28	29	26	240

kommune- eller fylkesansatte og for privatansatte utgjorde henholdsvis 9 og 8 prosent. En standardberegning m.h.p. praksisår viser en noe lavere prosentvis lønnsøkning, nemlig 9 prosent for statsansatte og 4 prosent for privatansatte. For kommune- og fylkesansatte gir en tilsvarende beregning en lønnsøkning på hele 16 prosent. Denne gruppen omfatter imidlertid så få økonomer at det er riktig å legge liten vekt på disse resultater. Statsansatte økonomer har altså oppnådd en vesentlig større lønnsforbedring fra september 1957 til september 1958 enn kollegene i den private sektor. At gjennomsnittslønnen i september 1958 var 23 prosent høyere for privatansatte enn for statsansatte, viser imidlertid at det fortsatt er et langt sprang mellom det private næringsliv og statens lønnsmessige vurdering av fagøkonomenes arbeidskraft.

Lønnsøkningen for statsansatte er et resultat av de lønnspålegg som ble oppnådd ved det siste alminnelige lønnsoppgjøret for statstjenestemenn. Med virkning fra 1. januar 1958 fikk de tjenestemannsgrupper som økonomene tilhører, ved dette lønnsoppgjør et alminnelig klasseopprykk. Bare halvparten av dette opprykket (ca. 2,5 prosent lønnsøking) ble imidlertid gjort effektivt for 1958. Fordelingen av de statsansatte etter

Tabell 6. Lønnsstigningen fra 1957 til 1958.

Praksisår	Absolutte tall				Relative tall			
	Statsans.	Kom. og fylkesans.	Privatans.	I alt	Statsans.	Kom. og fylkesans.	Privatans.	I alt
	kr.	kr.	kr.	kr.	%	%	%	%
0—4	118	9	66	110	9	1	4	8
5—8	159	290	17	123	11	18	1	8
9—12	127	362	3	120	7	22	—	6
13 og over	111	—	219	288	6	—	7	14
Total, ukorr.	161	137	150	154	11	9	8	10
Total, korr.	134	250	46	114	9	16	4	7

regulativlønnsklasser (se tabell 5) viser at det utenom dette alminnelige opprykket bare er foretatt små endringer i økonomenes lønnsmessige plasering på regulativet. Resten av lønnsøkningen (9 ÷ 2,5 prosent) forklares stort sett ved det nye regulativets bestemmelser om gjennomgående lønnsansiennitet. Tidligere var det ansienniteten i vedkommende stilling som avgjorde når tjenestemannen skulle oppnå de tariff-festede alderstillegg, nå er det den samlede ansiennitet (med enkelte unntak) i staten som legges til grunn. For økonomene betydde denne omleggingen i gjennomsnitt en øyeblikkelig lønnsbedring på ca. 5 prosent (1 alderstillegg). Det er grunn til å understreke at denne lønnsøkingen bare representerer en tidsforskyvning av de lønnsytelser tjenestemennene også tidligere hadde kontraktmessig krav på.

I denne sammenheng må en være oppmerksom på at statstjenestemenn etter september 1958 har fått et indekstillegg pluss justeringer av visse stillinger eller stillingsgrupper. Disse tilleggene er gjort gjeldende fra henholdsvis 1. juli 1958 og 1. januar 1958, men de er ikke kommet med i statistikken. Også for de kommune- og privatansatte sosialøkonomene må vi regne med at det er foretatt enkelte etterbetalinger som ikke er kommet med på oppgavene for september.

Pensjonsforhold.

De fleste sosialøkonomene er gjennom sin arbeidsgiver knyttet til en pensjonsordning. Dette må selvsagt også tas i betraktning ved vurdering av økonomenes lønnsforhold. Uten å foreta grundige analyser av de enkelte pensjonsordninger er det imidlertid ikke mulig å foreta en hesiktsmessig verdsetting av pensjonsrettighetene. Dette er grunnen til at denne undersøkelsen er begrenset til å omfatte lønn eksklusive verdien av eventuelle pensjonsrettigheter. Som et supplement til framstillingen foran skal vi imidlertid i dette avsnittet gi en kort oversikt over opplysningene om økonomenes medlemskap i pensjonskasser og deres pensjonsinnskudd.

Vel 90 prosent av de sosialøkonomene som omfattes av statistikken, var medlem av en bedrifts-

Tabell 7. Sosialøkonomenes pensjonsforhold.

	Med pensj.o.			Uten pensjonsordning				
				Ans. i bedrifter med pensjonsordning				
	Bet. innskudd	Fri pensj.ordn.	I alt	ikke med pga. kort ans. tid	ikke med av andre grunner	Ans. i bedr. uten pens.ordn.	I alt	I alt
Statsansatte	235	—	235	—	5	—	5	240
Departementer	61	—	61	—	1	—	1	62
Direktorater	86	—	86	—	1	—	1	87
Andre statsetater	88	—	88	—	3	—	3	91
Kommuneansatte	8	5	13	3	—	1	4	17
Privatansatte	47	33	80	13	—	11	24	104
I alt	290	38	328	16	5	12	33	361

pensjonsordning. Pensjonsdekningen var høyest for de statsansatte (98 prosent) og lavest for de privatansatte (77 prosent). Av de 17 kommuneansatte økonomer var 13 eller 77 prosent medlemmer av pensjonskasse. De privatansatte er imidlertid i realiteten gunstigere stilt med hensyn til pensjonsrettigheter enn prosenttallene ovenfor viser. I tillegg til dem som alt står i pensjonskasse, er nemlig 13 prosent av de privatansatte sikret ordnede pensjonsforhold dersom de fortsetter hos samme arbeidsgiver.

Samtlige statsansatte med pensjonsrettigheter betalte innskudd til sin pensjonskasse. Pensjonsinnskuddet utgjorde i gjennomsnitt for disse kr. 100 pr. måned eller 6,0 prosent av fast månedslønn eksklusive pensjonsinnskudd. Regnet i prosent av fast lønn inklusive pensjonsinnskudd (fast bruttolønn) utgjorde pensjonsinnskuddet 5,7 prosent.

Det gjennomsnittlige pensjonsinnskuddet for statsansatte har gått ned vel 10 prosent siden foregående år. Nedgangen er en følge av den omleggingen som fant sted ved det siste alminnelige lønnsoppgjør. Av de privatansatte økonomene med pensjonsrettigheter hadde 41 prosent gratis pensjonsordning. For dem som betalte innskudd var dette av omtrent samme størrelsesorden som for de statsansatte. For alle privatansatte sosialøkonomer med pensjonsrettigheter (både de som betaler innskudd og de som har fri pensjonsordning) utgjorde pensjonsinnskuddet om lag 3 prosent av fast nettolønn.

Ved å tegne

livsforsikring

med familietillegg

kan De trygge familien med et beløp som virkelig monner mot et overkommelig utlegg til premie.

Eksempelvis kan en 28-årig økonom som nylig har giftet seg — eller som er klar over at det nu er på tide å gjøre det — for en årlig premie på *kr. 385,—* få en forsikring på kr. 10 000,— som utbetales ved hans 70. år eller tidligere død, med familietillegg som sikrer utbetaling av det femdobbelte beløp — *kr. 50 000,—* — ved død i de første 20 år.

Ved død innen 1. januar 1964 garanterer Norske Liv dessuten et tillegg som i dette tilfelle utgjør 15%, slik at den samlede utbetaling ved død før 1. januar 1964 blir *kr. 57 500,—*.

NORSKE LIV
Stiftet 1844

Beskatning av åndsarbeid

Vi gjengir nedenfor i noe forkortet form et brev som Norges Akedemikersamband i februar i år oversendte Regjeringen.

*

Norges Akademikersamband har i tidligere henvendelser understreket de skadevirkninger som den nuværende beskatning medfører for åndsarbeidet. I brev av 5. mars 1956 innrømmet også Finansdepartementet at det var klar over at progressiviteten i de gjeldende skattesatser i visse tilfelle kunne ha uheldige virkninger og lovet forslag om lempninger i progresjonen såsnart budsjettmessige hensyn tillot det.

I vår utredning av 27. februar 1957, bilag 1, påviste vi at skattebestemmelsene i løpet av de siste 20 år hadde medført *en markert tilbakegang i realinntekt for folk med høyere utdannelse,* mens andre samfunnsgrupper samtidig hadde fått bedring i sine inntektsforhold med andel i samfunnets økede realinntekt.

En samfunnsgruppe hvis arbeidsinnsats den stigende levestandard var sterkt avhengig av, var således blitt gjenstand for en ugunstig skattemessig behandling i etterkrigsårene. Det fremgikk også klart av de foretatte undersøkelser at de *tidligere* lempninger i progresjonen som Finansdepartementet den 5. mars 1956 måtte antas å ha siktet til var lempninger som fortrinnsvis var kommet andre samfunnsgrupper til gode.

Norges Akademikersamband avventet derfor med stor interesse de *lempninger* i statsskatten som var bebudet og som nå er gjennomført fra 1/1 1959.

Vi kan dessverre heller ikke se at det ved disse siste endringer er tatt hensyn til de spesielle forhold som gjør seg gjeldende ved beskatningen av den erfarne og høyt kvalifiserte arbeidskraft.

Skattebyrden for disse — særlig hvis de har flere barn — er stort sett fremdeles tyngre enn i 1949.

Vi kan derfor vanskelig forstå at den foretatte progresjonsendring i 1959 har tatt særlig hensyn til den høyt kvalifiserte arbeidskraft. Det ser ut til at man ved de foretatte endringer først og fremst har tenkt på lempninger for andre grupper arbeidstagere.

Den stadige forringelse av pengenes verdi uten tilsvarende tilpassing av progresjonssatsene har således medført at Staten skattemessig har lagt beslag på en stadig økende andel av bl. a. akademikernes opptjente inntekter. Uten at det øyensynlig har vært tilsiktet av Stortinget, har progressiviteten således gradvis blitt skjerpet som en følge av inflasjonen. Skulle man ha unngått disse uheldige virkninger, måtte progresjonsskalaen i skattebeslutningene vært justert i relasjon til levekostnadsindeksen. En slik bestemmelse ville også kunnet virke inflasjonshemmende.

Skatt av årets inntekt har også etterhvert åpnet flere og flere akademikeres øyne for hvor lite de har igjen for en ekstra lang arbeidsdag og overtid ut i sene nattetimer. Mangelen på høyere utdannet arbeidskraft har nemlig medført at denne gruppe i de senere år har vært utsatt for en temmelig sterk arbeidsbelastning. Det dreier seg her om arbeid som også i årene fremover må antas å være av stor samfunnsmessig verdi, og hvor utøverne ikke nyder noen fordeler med innføringen av 45 timers uke. Inntekten skyldes rent personlig arbeid hvor de siste arbeidstimer normalt krever mere slit og større innsatsvilje enn de første.

Marginalskattene for de forskjellige inntektstrinn etter 1/1 1959 er for skattytere i klasse 4 i Oslo følgende:

Inntektstrinn: kr.	*Marginalskatter:* %
under 6750	0
6 750—14 900	16,5
15 000—17 900	26,5
18 000—24 900	31,5
25 000—26 000	36,5
26 100—29 900	39,5
30 000—34 900	44,5
35 000—39 900	49,5
40 000—44 900	54,5
45 000—46 000	64,5
46 100—69 900	65,5
70 000—76 000	75,5
76 100— og over	76,5

Folk med høyere utdannelse i Statens lønnsklasse 19—21 vil da ha en marginalskatt på 39,5 prosent og i sjefsregulativets klasse 4—6 på 49,5 prosent, mens klasse 7 er oppe i 54,5 prosent.

Overført på Statens komiteregulativ vil dette si at disse tre grupper nå oppnår netto henholdsvis kr. 6,65, kr. 5,56 og kr. 5,— pr. time for sådant særlig kvalifisert arbeid. Har man i samme forbindelse ekstra utgifter til skyss eller mat blir fortjenesten enda mindre.

Ved å sammenholde ovennevnte tabell over marginalskattene med de inntekter som erfarne fagfolk med den høyeste utdannelse i dag kan oppnå ved full utnyttelse av sin arbeidskraft, er det klart at interessen for ekstra arbeidsinnsats og overtid må avta.

Vi vil anta at marginalskatten for overtidsarbeide normalt ikke burde overstige kommuneskatten + laveste progresjonssats for statsskatten, hvilket medfører at progresjonstrinnene for personlige arbeidsinntekter inntil ca. kr. 60 000,— må vesentlig endres.

Arbeidsinntekt som følge av overtid burde under enhver omstendighet være gjenstand for *flat* beskatning. Det burde i dag være mulig å finne frem til en lovteknisk løsning av et så viktig problem. Skulle det være ønskelig er vi villige til å delta i drøftelsen av en slik løsning.

Etterhvert som skattebestemmelsene mere og mere benyttes som et virkemiddel i Statens hånd for å nå bestemte resultater, blir det naturlig for akademikerne å se skattereglene for deres personlige *arbeidsinntekt* som et uttrykk for Statens syn på dette arbeid.

Ser man skatteprogresjonen ut fra denne synsvinkel, virker ikke bestemmelsene særlig produksjonsøkende. Norges Akademikersamband har da også etterhvert — særlig etterat skatt av årets inntekt ble innført — fått underretning om at flere og flere akademikere innskrenker sin arbeidsinnsats med den følge dette etterhvert vil få for bistillinger, komiteoppdrag etc.

(Forts. side 22).

Transportøkonomisk forskning . . . . .

— Den utredningskomiteen som gikk foran opprettelsen av vårt utvalg la hovedvekten på selve koordineringsfunksjonen. Men komiteen var i sin innstilling inne på den tanke at det kunne bli nødvendig å bygge komiteen ut, slik at den kunne løse enkelte oppgaver på egen hånd. Behovet for å bygge ut TØU's sekretariat har vært drøftet i en rekke møter i utvalget. Det har vist seg at mange av de problemene som samferdselsetatene, havnemyndighetene, kommunale myndigheter, transportselskap m. v. har behov for å få tatt opp til undersøkelse, ofte ikke kan løses av institusjonenes egne folk. Disse institusjonene kan ha behov for sakkyndig hjelp utenfra på tilsvarende måte som private bedrifter for mange formål finner det hensiktsmessig å tilkalle konsulenter for å løse spesielle problemer. Det viser seg videre at høyskolene og universitetet har et stort press for å klare undervisningen på rimelig måte, og at de har vanskelig for å kunne ta opp nye forskningsoppgaver ved siden av dem som de allerede har. De oppgaver TØU foreløpig har tatt opp på arbeidsprogrammet har det således vist seg mest naturlig å søke løst ved arbeidskraft som utvalget selv må ansette. Vi vil i begynnelsen av april flytte inn i nye lokaler i forskningssenteret på Blindern, og vi regner med at vi ut på sommeren vil ha en liten stab på 5—6 mann knyttet til sekretariatet. Vi må vel regne med at det vil være behov for en slik mindre stab også på noe lengre sikt. Hvorvidt det vil være hensiktsmessig med en sterkere utbygging av sekretariatet, vil utvalget først ta standpunkt til etter hvert som nye oppgaver tas opp. Utvalget vil stadig ha for øye mulighetene for å få tatt opp spesielle forskningsoppgaver ved andre institusjoner, i første rekke da ved universitetene og ved høyskolene i Bergen og Trondheim.

— Du nevnte noe om arbeidsoppgaver dere selv har tatt opp. Kan du si litt om hva disse går ut på?

— Det første jeg da vil nevne er rentabilitetsberegninger for veginvesteringer. For å kunne vite hvor lønnsomt det er å legge om eller forbedre en veg må vi ha kjennskap til hva de som kjører på vegen kan spare i tid, bensinutgifter, gummislitasje og andre utgifter på bilen. Vi må kort sagt ha rede på hvordan kjørekostnadene for bil avhenger av vegens kvalitet. Vårt utvalg har fått en bevilgning som forhåpentlig vil gjøre det mulig å få en økonom og en vegingeniør til å gå løs på en kartlegging av disse forhold. Vi håper det kan la seg gjøre å utarbeide en håndbok som viser hvordan slike kjørekostnadsberegninger skal utføres, slik at fremgangsmåten blir den samme i ulike deler av landet. Ved å sette innsparte kjørekostnader sammen med vegmyndighetenes utgifter vil vi ha muligheter for å komme fram til en form for rentabilitetsberegning av veginvesteringene.

Det andre jeg vil nevne er at vårt utvalg er interessert i å utvikle folk som kan sette seg inn i de muligheter vi har for å bruke operasjonsanalysen på transportøkonomiske problemer. Vi er kommet til at det som en første start vil være mest gunstig å ta opp et konkret prosjekt til undersøkelse. Et problem som synes å kunne egne seg godt for operasjonsanalytisk behandling er å søke å finne fram til den disponering av jernbanenes vognpark som kan minimalisere tomvognkjøringen. Det er truffet en avtale med NSB om samarbeid om et slikt prosjekt.

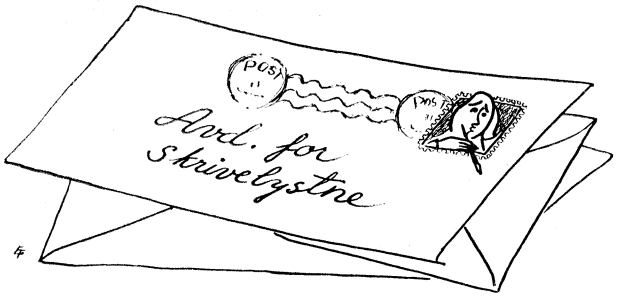
Som jeg tidligere nevnte har vi på de fleste felter innenfor samferdselssektoren ikke tilstrekkelige oppgaver over de reelle kostnader for de forskjellige transportmidler. Det synes derfor nødvendig for vårt utvalg å få knyttet til oss kvalifiserte folk som kan arbeide for å få fremskaffet slike kostnadsdata. Vi vil i første omgang konsentrere oss om generelle selvkostberegninger for Statsbanenes driftsytelser. Å få utført slike selvkostberegninger vil være en helt nødvendig forutsetning blant annet for i større grad å kunne tilpasse jernbanetakstene til de reelle transportkostnader, slik det er foreslått i Statsbanenes rasjonaliseringsplan. Om denne oppgaven er vi også kommet fram til en samarbeidsform med NSB.

Jeg vil også gjerne nevne at det etter initiativ fra vårt utvalg er nedsatt et Utvalg for varetransportene i Oslo. Det ble i desember i fjor arrangert et større møte i samarbeid med Oslo Handelsstands Forening, der transportforholdene i Oslo ble drøftet. Etter dette møtet har Oslo-utvalget arbeidet videre med kartlegging av de oppgavene det kan være aktuelt å ta opp i Oslo, og undersøker mulighetene for å finansiere dem. Det er forutsetningen at vårt utvalg skal påta seg sekretariatfunksjonen for Oslo-utvalget.

Vi arbeider med spørsmålet om en dokumentasjonstjeneste for transportforskning. Dette er et spørsmål Samferdselsdepartementet har arbeidet med i noen tid, men det er nå overlatt til vårt utvalg. Vi undersøker for tiden hvordan en slik dokumentasjonstjeneste eventuelt kan organiseres. La meg til slutt nevne at Forskningsrådet har stillet 20 000 kroner til disposisjon for Opplysningsrådet for Biltrafikken, som skal brukes til undersøkelser av bilholdets kostende, og at vi har hatt gleden av å være med på å drøfte opplegget av disse undersøkelsene.

— De tingene du nå har nevnt må jo nødvendigvis koste en god del penger. Hvordan finansieres denne virksomhet?

— Våre utgifter har hittil vært dekket ved bevilgninger fra Forskningsrådet. Dette vil også bli tilfelle for det alt vesentlige av utgiftene i budsjettåret 1959—60. Men i tillegg til bevilgningene fra Forskningsrådet regner vi med å kunne få visse inntekter fra andre kilder, blant annet gjennom de oppgaver vi skal samarbeide med NSB om. For de arbeidsoppgavene Utvalget for varetransportene i Oslo skal ta opp er det forutsetningen at finansieringen i det vesentlige vil bli ordnet uten tilskudd fra NTNF.



Utenriksøkonomi i Sosialøkonomen

Herr redaktør!

Forleden ettermiddag falt det seg slik at jeg ble sittende og bla i gamle nummer av Stimulator og Sosialøkonomen. Vel, ikke alt jeg kikket gjennom, fanget interessen like sterkt, men totalinntrykket av bladet er ganske godt, synes jeg.

Det slo meg imidlertid at utenriksøkonomiske problemer alt i alt har opptatt svært så sparsomt med spalteplass. Strukturen i Norges næringsliv med stor utenrikshandel og en stor handelsflåte i fart mellom fremmede land skulle tilsi en langt bredere behandling av slike emner, både rent teoretisk og også på det praktiske næringsøkonomiske plan. Personlig ville jeg anse det som en betydelig vinning dersom Sosialøkonomen i fremtiden kunne bringe mer stoff av denne art, og jeg tar vel neppe feil i at også andre lesere av bladet deler denne oppfatning.

Jeg tror heller ikke det vil være riktig å begrense seg til emner som bare har direkte tilknytning til Norges økonomi. Det skjer jo til stadighet noe i verdensøkonomien som vi bør få kjennskap til. Jeg vil i farten bare antyde f. eks. Krustsjovs nye 7-års plan, den økonomiske ekspansjon i Kina, utviklingen av tilbakeliggende områder osv. Særlig nå da driften av bladet er lagt om med sikte på å nå frem til lesere ut over fagøkonomenes engere krets, mener jeg det vil være riktig å ofre spalteplass på bl.a. slike emner. Riktignok bringer jo dagspressen meldinger og artikler av denne art, og dersom det skulle ha noen interesse at Sosialøkonomen også brakte slikt stoff, måtte det være et ufravikelig krav at det var av høy faglig kvalitet, med vurderinger og analytisk behandling i tilknytning til mere faktiske opplysninger.

C. O.

Kandidatboken

Sosialøkonomisk Samfunns bokkomite hadde inntil midten av april fått inn 670 av de utsendte spørreskjemaer for boken om sosialøkonomiske kandidater 1907—1957. Men ennå mangler det svar fra 430 økonomer, og bokkomiteen henstiller til alle disse om å returnere skjemaet i utfylt stand så snart som mulig. Forsinkelser med skjemainnsendingen vil også forsinke utgivelsen av boken.

Interessen for kandidatboken ser ut til å være meget stor. Hele 85 prosent av dem som hittil har sendt inn skjemaer har samtidig bestilt boken.

Stoff

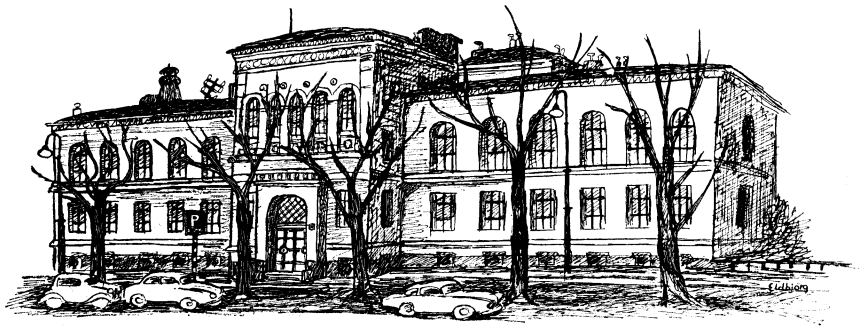
til mainummeret av Sosialøkonomen må være redaksjonen i hende senest lørdag 2. mai. Redaksjonen vil spesielt henlede oppmerksomheten på den nye spalten «Avd. for skrivelystne», som er åpen for meningsytringer om alle slags problemer som måtte oppta bladets lesere.

Spalten «Har du lest?» er heller ikke reservert for redaksjonen alene. Vi mottar gjerne bidrag til spalten fra tidsskriftlesere som kommer over artikler av mer generell interesse.

— Men er ikke mange av de oppgavene dere skal ta opp typiske statsoppgaver som det måtte være rimelig å få finansiert direkte over statsbudsjettet?

— Jo, det kan man nok si. Jeg tror nok at vi lettere enn instituttene og de øvrige komiteer og utvalg som er tilknyttet NTNF kommer i den stilling at det kan sies at oppgavene vi tar opp i og for seg like gjerne kunne vært løst av andre institusjoner, f. eks. av de offentlige samferdselsetatene selv eller av Samferdselsdepartementet. Personlig tror jeg ikke det er riktig å se saken slik. Hovedoppgaven må være å få gjort en mest mulig effektiv innsats på dette området, og da kan det vise seg mest hensiktsmessig å velge arbeidsformer som i første omgang kankje kan virke noe forbausende. Jeg tror vi er inne på en riktig linje når vi går inn for å forsøke å danne et miljø av transportøkonomiske eksperter, som kan virke som en slags støttropper i forhold både til de offentlige etatene og private foretak. Transportøkonomi spenner over et så vidt forskjelligartet virkeområde at vi trenger et utpreget «teamwork» mellom sosialøkonomer, siviløkonomer, transportingeniører, vegingeniører, næringsgeografer og matematikere. Blant disse er det viktig å få brakt sammen folk med grundig teoretisk skolering og interesse og anlegg for analytisk arbeid og folk med det rette praktiske grep på tingene. Jeg vil også gjerne nevne at det vel er en erfaring som er gjort både i vårt land og i andre land, at både i departement, etater og bedrifter vil de daglige problemene ofte presse så sterkt på at det kan være vanskelig å få avsatt folk til å arbeide med de mer langsiktige og grunnleggende problemene. I Sverige har de av dette trukket den konsekvens at de ofte fritar folk fra sine daglige gjøremål når de skal ta del i utredningskomiteer hvor arbeidet har et omfang av noen betydning.

De synspunktene jeg har lagt fram står for min egen regning. Jeg vil nødig på det nåværende tidspunkt uttale meg nærmere om finansieringsspørsmålet, men vårt utvalg er oppmerksom på de spesielle problemene vi her står overfor, og vil arbeide videre med dem.



Studieordningen

Alt for flere år siden ble det klart at man sto overfor en betydelig svikt i tilgangen til det sosialøkonomiske studium. Fra de meget høye tall på uteksaminerte kandidater omkring 1950 har man fått en nedadgående bevegelse som ennå vil fortsette. Således ble det siste høst uteksaminert bare 2 kandidater. Studiets andel av studentmassen har sunket sterkt både absolutt og relativt, og man kan med en stor grad av sikkerhet si at det årlige antall uteksaminerte kandidater i de nærmeste årene vil ligge langt under det beregnede behov på 25.

I diskusjonen om årsakene til svikten i tilgangen til studiet har studieordningen stadig vært trukket fram. En mannsterk komité har arbeidet med spørsmålet og forlengst lagt fram forslag til ny studieordning. Planene har vandret gjennom forskjellige instanser til det nå bare synes å mangle en formell godkjenning for at de skal bli realisert. Imidlertid er dette bare rammen om studiet. Man får fagkretsen, den generelle avgrensningen mellom fagene, mens innholdet av hvert fag — hvilke bøker som skal inngå — og hvilke lærerkrefter nyordningen medfører, først vil foreligge om noen tid.

I mellomtiden kan det være nyttig for oss som studerer under den gamle ordningen å filosofere litt over årsakene til nedgangen og den høye stryk- og frafallsprosent. Noe entydig svar fins vel ikke. Den oppbygging som studiet etter hvert har fått, får ta en god del av skylden, selv om noe av forklaringen ligger i det sviktende grunnlag mange har som begynner studiet. Det er vel også et ubestridelig faktum at studentmassen hos oss er svært lite homogen. En del av nedgangen skyldes kanskje også at studiet ikke utdanner folk for en bestemt kjerne av stillinger som de fleste andre studier. Sentraladministrasjonen er jo et temmelig vagt uttrykk.

Uansett hvilket årsakskompleks som ligger til grunn, er det meget innfløkt. Vi får bare håpe den nye studieordningen vil svare til forventningene.

For å få vite litt mer om hvilken anseelse den gamle studieordningen fremdeles har blant studentene, har vi vendt oss til de 6 eksamenskandidatene til II avd. for å uteske deres mening. Her skjedde imidlertid det bemerkelsesverdige at svarene falt i to helt atskilte grupper.

De som har hatt helt eller delvis arbeid ved siden av, uttalte seg langt mer fritt og positivt om studiet enn den andre gruppen som omfattet dem som har studert full tid. Disse var langt mer forsiktig, og viste en viss grad av motvilje mot å uttale seg overhodet før eksamensresultatet forelå. Vi overlater tolkingen til våre lesere. Ingen uttalte seg imidlertid direkte imot studiet eller mente at det ikke svarte til de forventninger de hadde da de begynte. Men dette kan jo skyldes så mangt.

Skifesten

I en rekke år har økonomene nå vunnet den tradisjonelle pokal for størst forholdsmessig oppslutning ved skimesterskapet. I år syntes det imidlertid sikkert at vi ikke ville vinne pokalen, men heldigvis for oss forsvant snøen og løpet ble avlyst. Det ble derimot ikke skifesten som gikk av stabelen i peisestua på Sogn i studentutvalgets regi. Om lag 50 deltok i en meget vellykket økonomfest, og da røken drev vekk fra valplassen morgenen etter, kunne vi bare konstatere at selv ikke utvalget hadde skeiet ut.

Beskatning av åndsarbeid . . . .

En slik utvikling er etter vår oppfatning særlig uheldig, idet den i den nuværende situasjon hindrer utnyttelsen av den høyeste sakkyndighet på en rekke områder. Det er fare for at dette etterhvert vil kunne få virkninger for industriens og næringslivets ekspansjon med de følger dette vil kunne trekke etter seg for sysselsetting, realinntekt m. m.

Hvis man vurderer våre skattebestemmelser på basis av skatte-*evnen* — hvis konsekvens er at alle arbeidere og yrkesutøvere reelt må søkes behandlet *likt* — er de nåværende progresjonssatser urettferdige mot folk med lang utdannelse. Disse vil nødvendigvis få sin inntekt gjennom livet sammentrengt på et færre antall inntektsår enn andre. Og innenfor disse arbeidsår vil inntekten ikke være jevnt fordelt. Mange akademikere tjener således lite i sine første arbeidsår, og når først en høyere inntekt i 50—60 årene hvor erfaring og sakkyndighet kommer til full utfoldelse. De vil således ha ca. 40 arbeidsår med delvis ujevn inntektsfordeling gjennom livet, mens de fleste andre har nærmere 50 år med forholdsvis jevn inntektsfordeling. Dette medfører at folk med høyere utdannelse i dag betaler forholdsvis mere skatt til Staten enn andre samfunnsgrupper. Skal derfor de med den høyeste faglige utdannelse oppnå likestilling med andre grupper etter skatte-*evneprinsippet*, må progresjonssatsene for *personlig* arbeidsinntekt settes annerledes. De må tilståes et fast skattefritt fradrag tilsvarende den økede skatt som er en følge av progresjonen og deres sammenpressede livsinntekt. Denne progresjonsutjevning kunne foregå ved faste utjevningsfradrag hvis størrelse f. eks. sto i forhold til normalstudietiden for de forskjellige universitets- og høyskole-

eksamener. Da akademikernes skatteøkning på grunn av den sammenpressede livsinntekt *gjennomsnittlig* vil utgjøre fra ca. 20 000 til ca. 40 000 kr. alt etter yrke og ansettelse, ville størrelsesorden for skattefradraget ligge mellom kr. 500,— og kr. 1000,— pr. år hvis man la ca. 40 inntektsår til grunn.

For å bevare realinntekten og sikre nok sysselsettingsmuligheter i årene fremover vil det bli behov for en sterk utbygging og rasjonalisering av vårt næringsliv. Dette kan vanskelig oppnås uten et stigende antall arbeidere med høyere utdannelse og en ekstra arbeidsinnsats fra denne samfunnsgruppe.

Vi har vanskelig for å tro at de nåværende skattebestemmelser er noe heldig virkemiddel for å nå et slikt mål. Tvert imot er det en direkte fare for at den stadig stigende misnøye med den skattemessige behandling av den høyere utdannede arbeidskraft vil kunne nedsette mulighetene for en økt produksjon. Sikres ikke også denne gruppe en rimelig andel i den økede realinntekt, vil dette kunne få uheldige konsekvenser for hele samfunnet.

Vi vil derfor be om at følgende punkter blir tatt opp til drøftelse i forbindelse med de forestående tiltak:

1. Reduksjon av progresjonsskalaen med sikte på å redusere marginalskatten for inntekt som skyldes *personlig* arbeidsinnsats, herunder overtidsarbeide.

2. Automatisk tilpasning av skatteprogresjonsskalaen til levekostnadsindeksen så en pågående inflasjon ikke skjerper progresjonen og medfører nedgang i realinntekten for enkelte grupper uten at dette uttrykkelig tilsiktes.

3. Innføring av skatteutjevningsfradrag for folk med høyere utdannelse som kompensasjon for sammentrengt livsinntekt. Fradragets størrelse avpasses eventuelt etter normalstudietiden for de forskjellige høyere utdannelser.

Vi ville være takknemlig for å få underretning om den ærede Regjering vil ta disse spørsmål opp nu eller vil foretrekke å la beskatningen av personlig arbeidsinnsats — herunder overtidsarbeide — utrede ved en offentlig nedsatt komite.

Operasjonsanalyse

Transportøkonomisk utvalg, Forskningsrådet, skal ta opp arbeidet med bruken av operasjonsanalyse på transportproblemer. Den første oppgave gjelder analyser innenfor jernbanetransport. Det skal ansettes en velkvalifisert mann med økonomisk, teknisk eller naturvitenskapelig utdannelse, helst med teoretisk og praktisk kjennskap til operasjonsanalyse. Lønn etter kvalifikasjoner. Søknad sendes til Transportøkonomisk utvalg, Gaustadalléen 30, Oslo, helst innen 1. mai 1959.

Foreningsnytt

Sosialøkonomisk Samfunn

Generalforsamlingen 18-3

Generalforsamlingen ble åpnet av formannen, Erik Botheim, som ønsket forsamlingen velkommen og på vegne av Hovedstyret foreslo Jan A. Garung valgt som dirigent.

1. Jan A. Garung ble enstemmig valgt til dirigent.
2. *Hovedstyrets beretning.*

Formannen uttalte at Hovedstyret var interessert i å høre Generalforsamlingens reaksjon på den norm som har vært fulgt når det gjelder Samfunnets møtevirksomhet. Særlig var det av interesse å få vite hvordan Generalforsamlingen stilte seg til de 14.-daglige møter og til de spesielle «hyggemøter». Generalforsamlingens reaksjon tydet imidlertid på at interessen for møtevirksomheten i det hele er heller laber. Det var ingen som ønsket å gi noen mening til kjenne.

Spørsmålet om sanering av medlemsmassen kom atter opp. Det var flere som mente at medlemmer med store kontingentrestanser burde strykes av kartoteket. Formannen gjorde oppmerksom på at medlemskapet ifølge lovene skal opprettholdes inntil utmelding finner sted. Hittil er søknader om ettergivelse av kontingent blitt behandlet individuelt av Hovedstyret.

I tilknytning til beretningens redegjørelse for driften av Samfunnets tidsskrift «Sosialøkonomen», opplyste formannen at Hovedstyret hadde funnet å burde utvide redaksjonsstaben etter at de tidligere redaktører hadde sagt opp sine stillinger. Det var blitt tilsatt følgende medlemmer av redaksjonen:

Paal Bog og Erik Botheim, redaktører.

Arne Killingrød, redaksjonssekretær.

Dag Olsen, studentredaktør.

De samlede utgifter til redaksjonen vil etter dette bli kr. 5 000 mot tidligere kr. 3 000. På et spørsmål om redaktørskiftet betydde at det redaksjonelle opplegg av «Sosialøkonomen» ville bli avgjørende endret, svarte Paal Bog at den nye redaksjon først og fremst ville forsøke å få til en slags «ansiktsløftning» når det gjelder det mer tekniske, den redaksjonelle og typografiske oppsetning. Man ville innføre en del faste spalter, ha en aktuell oppslagsartikkel, skaffe mer illustrasjonsstoff osv., tiltak som skulle bidra til å skape et livligere, mer levende tidsskrift. Naturligvis vil det stadig være et hovedmål å skaffe mest mulig verdifullt fagstoff.

Når det gjaldt arbeidet til det utvalg som på forrige Generalforsamling ble satt ned for å gjen-

nomgå regnskapsføringen og kontingentinnkrevingssystemet, fortalte utvalgsmedlemmet Even S. Engelstad at kontoplanen var blitt utvidet og forbedret og at det var innført et Visag-kartotek som lettet oversikten over kontingentbetalingssituasjonen ganske vesentlig for både kassereren og revisor.

3. *Regnskap 1958.*

Med revisorenes forholdsvis få merknader ble regnskapet vedtatt og Hovedstyret gitt ansvarsfrihet.

Mange av medlemmene hade festet seg ved det store beløp for utestående kontingent og det kom til en lang og til dels intens debatt om en effektivisering av kontingentinnkrevingen. Det ble bl. a. anbefalt at kassereren eller en stedfortreder personlig oppsøkte kontingentskyldnerne, og tanken om å ansette en inkassator — for eksempel en student — på provisjonsbasis var også fremme.

4. *Endring av lovenes paragraf 34 punkt 10.*

Hovedstyrets forslag om en endring ble vedtatt uten debatt, slik at punkt 10 nå lyder slik: «utpeke redaktør(er) for foreningens tidsskrift og fastsette instruks for denne (disse).»

5. *Oppnevning av et fondsutvalg.*

Hovedstyret hadde i innkallelsen til Generalforsamlingen satt opp en fullstendig oversikt over Samfunnets midler og foreslått oppretting av en rekke fonds og annen anvendelse av Samfunnets formue. I tilknytning til dette forslaget, foreslo Hovedstyret at Generalforsamlingen oppnevnte et utvalg på 3 medlemmer som ble gitt følgende mandat: «Innen utgangen av mai 1959 å utarbeide og legge fram for Hovedstyret forslag til retningslinjer for anvendelse av midler fra Sosialøkonomisk Samfunns fonds».

Det viste seg ganske snart at det blant medlemmene var delte meninger om det hensiktsmessige i å opprette fonds. Debatten ble lang og livlig. Forslaget ble koplet sammen med tanken om å innføre budsjettoppstilling som en rettesnor for Hovedstyret. Det hele endte med at følgende kompromissforslag fra Botheim og Pollen ble vedtatt: «Generalforsamlingen oppnevner et utvalg på 5 medlemmer med følgende mandat: Å vurdere om Hovedstyret skal pålegges å legge fram budsjett og drøfte behovet for binding av midler til bestemte fonds, eventuelt utarbeide forslag til anvendelse av disse midler. Utvalget skal avgi sin innstilling innen utgangen av 1959.»

Som medlemmer av utvalget ble valgt:
Gunnar Reksten.
Thomas Schiøtz.
Per Sletten.
Ivar Stugu.
Aina Udhe.

6. *Fastsetting av kontingent fram til 1. april 1960.*

Hovedstyrets forslag om opprettholdelse av uforandret kontingent ble enstemmig vedtatt. Kontigenten er dermed fortsatt kr. 10,— pr. måned for innenbys kandidatmedlemmer, kr. 8,— pr. måned for utenbys kandidatmedlemmer og kr. 2,— pr. semester for studenter og kandidatmedlemmer uten lønnet arbeid.

7. *Valg.*

Valgene fulgte i sin helhet valgkomiteens innstilling. Hovedstyret består dermed fram til Generalforsamlingen i 1960 av:

Formann: Egil Bakke (ny).

Representant for Statsgruppen: Kolbjørn Pollen (ny), varamann: Idar Møglestue (ny).

Representant for Privatgruppen: Harald Hanssen-Bauer, varamann: Jan A. Garung.

Representanter for Studentgruppen: Per Polden, Ivar Jakobsen (ny), varamenn Bo Wærenskjold (ny), Frank Svendsen (ny).

Styremedlemmer: Rolf Hasselgård, Tor E. Haug, varamenn: John Eid (ny), Per Monsrud (ny).

Kontrollkomiteen har følgende medlemmer: Kj. Eide, Aina Udhe og Hallvard Borgenvik (ny).

Revisorer: Even S. Engelstad og Bjørnulf Sandberg.

Valgkomite: Otto Chr. Hiorth (ny), Johan Frøland (ny), Liv Kielland Bauck (ny) og Aud Riså (ny).

Varamann: Gunnar Bramnes.

Etter generalforsamlingen underholdt Bo Wærenskjold med en pussig 20-års oversikt over Frederiksgates husorgan «X-posten». Oversikten ga innblikk i en ytterst skiftende 20-årig tilværelse, som kanskje Truls Glesne mer enn noen andre ga liv til.

Redaktører:
Paal Bog — Erik Botheim

Redaksjonssekretær:
Arne Killingrød

Studentredaktør:
Dag Olsen

Redaksjonens adresse: Frederiksgate 3, Oslo

Sosialøkonomen utkommer med 10 nummer pr. år og sendes gratis til medlemmene av Sosialøkonomisk Samfunn.

Abonnementspris kr. 30.- pr. år.
Løssalg kr. 3.- pr. nr.

Henvendelser om abonnement og forsendelse rettes til UNIVERSITETSFORLAGET, Karl Johans gate 47, Oslo
Tel. 33 71 43 - Postgiro 15 530

ANNONSEPRISER:

Bakre omslagsside	kr. 300.-
1/1 side	kr. 250.-
1/2 side	kr. 150.-
1/4 side	kr. 90.-
1/8 side	kr. 55.-
1/16 side	kr. 35.-

Olav Strömme,
[illegible] Sentralbyrå,
Oslo.

Trykk:
Brødrene Tengs
Oslo