Innhold:

INTERNASJONALE SIDER VED NORSK SKIPSFART

SITUASJONSBILDE AV NORSK ØKONOMI

NY PROFESSOR I SOSIALØKONOMI

KONJUNKTURBAROMETER

AKSJER OG AKSJEINVESTERING

NYTT FRA ØKONOMISK FORSKNING

SOSIATETSNYTT

SOSIALØKONOMEN

OKTOBER 1965 - ÅRGANG 19

I dette nummer:

Viktige internasjonale skipsfartspolitiske spørsmål tar konsulent Kjell Storvik i Norges Rederforbund opp til drøfting i en større artikkel i dette nummer. Internasjonal skipsfart er i sterk grad preget av fri konkurranse, noe som er av stor betydning for norsk skipsfart er i sterk grad preget av fri konkurranse, for Norges havner. Et alvorlig problem for Norge og de tradisjonelle skipsfartsland forøvrig representerer utviklingslandenes skipsfartsekspansjon og den tiltagende proteksjonisme. For utviklingslandene er det også neppe fordelaktig å satse på oppbygging av egen skipsfart, sammenlignet med andre investeringsprosjekter, hevder Storvik, og sier videre at hvis ikke myndighetene greier å demme opp for utviklingslandenes skipsfartsfremstøt, må rederinæringen selv søke å finne botemidler for å verne sine skipsfartsinteresser. Dette vil medføre at en etablerer samarbeidsordninger med rederier i utviklingslandene, hvorved rederier i industrilandene «bygger seg inn bak» preferanseordningene i u-landene. I første rekke blir det da tale om å registrere rederiselskaper i utviklingslandene.

Fra 1. august d.å. ble dr. philos. Leif Johansen utnevnt til professor i sosialøkonomi ved Universitetet i Oslo. Samtidig ble han også utnevnt til bestyrer av Sosialøkonomisk Institutt etter professor dr. philos. Ragnar Frisch. I den anledning har «Sosialøkonomen» hatt et intervju med den nye professor.

I tilknytning til vårt konjunkturbarometer gir forsker Dag Bjørnland en oversikt over den økonomiske utvikling i det første halvår av 1965. En får her en kort orientering om vår økonomiske stilling og de viktigste data som belyser denne. Det er meningen at vi også i tiden fremover skal bringe slike halvårlige konjunkturoversikter.

Aksjer og aksjeinvestering er vel ikke nettopp det felt hvor sosialøkonomer er mest på hjemmebane. I dette nummer gir cand. jur. Knut Øier en oversikt over dette emnet.

Forøvrig vil en i dette nummer finne en orientering om Sosialøkonomisk Samfunns Høstkonferanse som går av stabelen 1.—2. november, en omtale av publiserte memoranda fra Sosialøkonomisk Institutt, sosiatetsnytt, m.v.

AUSTIN 1100

fullkommen flyt med HYDROLASTIC® fjæring

KV 17

Utrolig sikker på vinterføre og norske veier; kjør og kjenn selv!
1 års garanti/20 000 km.

ERIK B. WINTER STORTINGSGATEN 20 TELEFON 41 59 10
BOGSTADVEIEN 53 TLF. 601793

8 | 65

OKTOBER

SOSIALØKONOMEN

Ansvarlige redaktører:
Tore Lindholt
Bjørnulf Sandberg

Redaksjonssekretær:
Arne Faye

Studentredaktør:
Åge R. Sørsveen

Redaksjonsutvalg:
Forsker Dag Bjørnland
Underdirektør Paal Bog
Byråsjef Erik Botheim
and.oecon. Even S. Engelstad
Konsulent Johan Frøland
Kontorsjef Eskild Jensen
Konsulent Per Polden
Cand. oecon. Jon Rikvold
Cand. oecon. Kjell Storvik
Cand. oecon. Bjørn Tryggeset

INNHOLD

jell Storvik:
nternasjonale sider av orsk skipsfart 3
y professor i sosialkonomi 12
ytt fra økonomisk forsking 15
onjunkturbarometer 16
ag Bjørnland:
ituasjonsbilde av den orske økonomi ved utangen av august 1965 .. 17
nut Øier:
ksjer og aksjeinvestering 21
ra informasjon til beslutting. Sosialøkonomisk amfunn's Høstkonferanse 965 26
osiatetsnytt 28

OSIALØKONOMEN

Utgitt av Sosialøkonomisk Samfunn.

Utkommer med 10 nummer pr. år og sendes gratis til foreningens medlemmer.

dresse: Frederiksgt. 3, Oslo 1

Abonnementspris kr. 30,— r. år. Enkeltnummer kr. 3,—.

Planøkonomi

Vi skal ikke her forsøke å gi noen analyse av den valgkamp som nettopp er avsluttet, men bare trekke fram ett enkelt punkt som etter vår mening er meget gledelig, nemlig den enighet som var tilstede når det gjalt spørsmålet om vårt land skulle ledes etter en plan i økonomien.

Det er ikke nødvendig å gå så mange årene tilbake før vi finner at betegnelsen planøkonom ble brukt når man skulle være riktig slem, og ennå huskes vel mange — tildels meget gode — historier som ble fortalt om planøkonomer, såvel i Stortinget som i andre forsamlinger.

Dropper vi idag ordet planøkonomi og kaller det samme f. eks. plan i økonomien er — med noen kuriositetsunntagelser — alle enige. Ser vi på den valgkamp Høyres formann — banksjef dr. juris. Sjur Lindebrække — førte, så var jo nettopp dette et rop etter mer plan i vår økonomi. Hovedangrepet ble stadig ført på at den da sittende regjering etter Høyres mening manglet plan i det de gjorde.

Et annet eksempel er vel Venstres krav om et sentralt råd i forbindelse med lønnsoppgjørene. Venstres formann, stortingsmann Gunnar Garbo, ga i sitt intervju med «Sosialøkonomen», meget klart uttrykk for at så alvorlige spørsmål som et lønnsoppgjør måtte løftes vekk fra organisasjonenes frie spill. Det er vel grunn til å tro at den nye regjering nettopp på dette grunnlag har satt venstremennene Helge Seip og Ole Myrvoll til å arbeide bl. a. med spørsmålene rundt lønnsoppgjørene.

Vi tar med et eksempel til. Den nye samferdselsminister legger i et intervju med Aftenposten — dagen etter at han har overtatt nøklene til departementet — hovedvekten på spørsmålet langtidsplanlegging og prosjektvurdering. La oss ta dette som en gledelig indikator på at det ikke bare var ord i valgkampen, men at det i de kommende 4 år virkelige vil bli gjort noe her.

Flere eksempler kan ramses opp uten at vi finner det nødvendig, det ville jo i så fall bare bli et nesten fullstendig referat av valgkampen. La oss bare gjenta at vi hilser med glede den utvikling som har funnet sted i norsk politikk på dette området. Diskusjonen om vi skal ha et nasjonalbudsjett, en langtidsplan, etc. kan nå vedlegges protokollen. Spørsmålet om vi trenger planlegging og planleggingsteknikken er nå borte fra den politiske arena.

Det nye System/360 Modell 20

Modell 20 er et hullkortorientert datasystem som vil gjøre overgangen til EDB enklere, tryggere og mer økonomisk enn noen gang tidligere.

Lett overgang

Hullkortarkivene i Deres data-avdeling kan opprettholdes, likeledes rapportenes utseende. Manuelle systemer kan lett tillempes Modell 20.

Enkel programmering og betjening

Enkle og lettlærte programmeringshjelpemidler stilles til disposisjon. Enhver som kjenner hullkortteknikk kan uten vanskeligheter gå over på Modell 20.
Personell uten erfaring fra maskinell databehandling trenes hurtig på IBM-skolen. Denne er en del av IBM's service.

Mindre plass

Kravene til kontorplass er meget beskjedne. Modell 20 er et kompakt system som erstatter tabulator, kollator, oversetter, reproducer og kalkulator.
De trenger ikke koblingsbord og plass for slike.

Enklere og hurtigere

Flere hullkortregistre behandles i ett kortgjennomløp med høye hastigheter. *En helt ny enhet* leser to registre med 500 kort pr. minutt, huller og oversetter kort, og sender dem ut i én av 5 lommer — alt i én operasjon.
En ekstra kortleser arbeider med hastighet opp til 1 000 kort pr. minutt.

Datakommunikasjon

Modell 20 tar også hensyn til ønsket om direkte forbindelse til og fra andre IBM datasystemer ved spesialutstyr for tilkobling til det offentlige telekommunikasjonsnett.
Avstander er ikke noen begrensning.

Ledelsens verktøy

Systemet vil gi ledelsen mer avanserte og økonomiske rutiner og løsninger, resultater raskere ut, bedre oversikt — og større muligheter for hurtige avgjørelser.

TA KONTAKT med nærmeste IBM-kontor hvor De vil finne en erfaren konsulent som kan diskutere Deres problemer og klarlegge de fordeler IBM System/360 Modell 20 vil gi Dem.

INTERNATIONAL BUSINESS MACHINES A.S Haakon VII's gate 2, Oslo - Tlf. 41 77 45

Avdelingskontorer: Bergen 18 155 • Trondheim 28 056 • Stavanger 27 514 • Porsgrunn 52 703 • Sarpsborg 52 311

IBM SYSTEM/360 MODELL 20

Internasjonale sider av norsk skipsfart

AV SEKRETÆR KJELL STORVIK

Kjell Storvik:
Cand. oecon. 1957. Sekretær i Prisdirektoratet januar—mai 1958. Redaksjonssekretær i Norsk Arbeidsgiverforening fra 1958 til 1960, siden sekretær i Norges Rederforbund.

Norsk skipsfart er en utpreget internasjonal næringsvirksomhet. Vel 90 pst. av den norske handelsflåte utelukkende beskjeftiget i fart mellom fremmede havner. 80 pst. av all ny tonnasje til norske rederier siste 10 år bygget ved verksteder i utlandet. Vel en femtepart av alle sjøfolk i den norske handelsflåte er utlendinger. Den norske flåtes sammensetning avspeiler den endrede varesammensetning og den raske økning i verdenshandelen. Skipsfarten fra et samfunnsøkonomisk synspunkt størst betydning som valutaskapende næring.

1
ET PAR STATISTISKE DATA

Når man skal gi en oversikt over og vurdering av de viktigste internasjonale handels- og skipsfartspolitiske problemer som møter norsk skipsfartsnæring idag, er det naturlig innledningsvis å gi et kort riss av norsk skipsfarts rent faktiske stilling internasjonalt.

Det vil være alminnelig kjent at norsk skipsfart i større utstrekning enn vår næringsvirksomhet forøvrig er en utpreget eksportnæring og en internasjonal virksomhet. Hele 90 pst. av den 15.5 mill. brt. store handelsflåte er utelukkende beskjeftiget i fart mellom fremmede havner, og i løpet av den siste 10 års periode er vel 80 pst .av de nye skip som er kommet til bygget ved utenlandske verksteder. Dertil kommer at 20 pst. av alle sjøfolk ombord i handelsflåten (ca. 13.000 av 65.000) er utlendinger.

Den norske handelsflåte, som idag utgjør 10 % av verdensflåten, har som sitt transportgrunnlag den raskt økende sjøverts verdenshandel. I løpet av de siste 15 år har de sjøverts transporter blitt tredoblet — fra 550 mill. tonn i 1950 til godt og vel 1.500 mill. tonn i 1964. Av dette utgjør olje og oljeprodukter omtrent halvparten — ca. 780 mill. tonn. Det har samtidig vært en betydelig økning i handelen med andre bulkvarer som korn, kull og jernmalm som skipes over tildels meget lange transportdistanser. Denne økende verdenshandel og den endrede sammensetning av verdenshandelen avspeiler seg i den norske handelsflåtes strukturelle sammensetning. Idag utgjør tankflåten omtrent halvparten av vår handelsflåte (ca. 8 mill. brt.), bulkcarrier-flåten nær 20 % (ca. 3 mill. brt.), mens den tidligere så betydningsfulle gruppe linjeskip er sunket til under 10 % (1.5 mill. brt.) av totalflåten. I tillegg har man nu fått en stadig større tilvekst av gasstankere, passasjerskip og ferger, kjøle- og fryseskip, samt andre spesialskip som tungløftskip, papercarriers m.v.

Vi hadde i årene like etter krigen betydelige problemer i vår utenriksøkonomi forbundet med den alminnelige knapphet på dollar

som også gjorde seg gjeldende i de fleste andre vest-européiske land. Selvom dollar-problemet som sådant etterhvert er forsvunnet, har Norge i sin utenriksøkonomi store problemer på grunn av det stadig økende importoverskudd på varesiden. Det er nettopp på dette felt skipsfarten kan yte et vesentlig bidrag til vår samfunnsøkonomi. Kaster man et blikk på den nedenstående tabell, vil man se hvorledes skipsfarten på vare- og tjenestebalansen — altså efter at driftsutgifter og innkjøp av skip i utlandet er dekket — har hatt betydelige beløp i fremmed valuta til disposisjon for «det øvrige samfunn». Samtidig har underskuddet for de øvrige poster på vare- og tjenestebalansen øket betydelig.

Vare- og tjenestebalansen overfor utlandet, gjennomsnitt pr. år i mill. kroner:

	Overskudd for skipsfartspostene	Underskudd for varer og tjenester
1950/1954	+ 1.164	÷ 1.632
1955/1959	+ 1.407	÷ 1.683
1960/1964	+ 2.004	÷ 2.805

2 MARKEDSSTRUKTUREN I INTERNASJONAL SKIPSFART

Sterk grad av fri konkurranse i internasjonal skipsfart, — særlig innen tank- og trampfarten. Modifikasjoner innen internasjonal linjefart med sine konkurranseregulerende ordninger: «linjekonferanser». Forsøk på samarbeidsordninger innen tank- og trampfarten i form av markedsmessige stabiliseringsplaner har foreløbig hatt liten oppslutning.

Som ytterligere bakgrunn for en presentasjon av de internasjonale skipsfartspolitiske problemer skal kort skisseres den strukturelle oppbygging av det internasjonale skipsfartsmarked.

a. Tankfarten.

Det er idag stort sett en tredeling når det gjelder produksjon og omsetning av olje og oljeprodukter i verden. For det første har man de oljeproduserende og oljeeksporterende land, som eier selve oljekildene, for det annet de mange store, mellomstore og mindre oljeselskaper som har hånd om den rent tekniske produksjon og omsetning av olje og oljeprodukter, og for det tredje de mange tankrederier som stiller skip til disposisjon for de sjøverts transporter. De deler av verden som idag har den største andel av verdens oljeeksport, — nemlig Midt-Østen og Venezuela — tar ikke selv hånd om omsetningen av olje. Disse transporter dekkes dels ved oljeselskapenes egen tonnasje (ca. 40 % av verdens tankflåte) dels ved rederieiet tonnasje sluttet på forskjellige typer av tids- og reisecertepartier. Når det gjelder de 60 % av tankflåten som er rederieiet eksisterer det på tilbudssiden — redersiden — en utpreget atomistisk pris-kvantumstilpasning, idet vi har en lang rekke rederier som hver for seg disponerer en beskjeden tonnasje i relasjon til den totale tanktonnasje i verden. På etterspørselssiden står i første rekke «the majors» de store oljeselskapene som Esso, BP, Shell m.v., men også en lang rekke mindre selskaper. Det er ikke på etterspørselssiden noen ren atomistisk pris-kvantumstilpasning, snarere er det mellom de større oljeselskaper et samarbeid og en begrensning av konkurransen når det gjelder etterspørselen etter tankskip.

b. Trampfarten.

For tramp- og bulktonnasjens vedkommende er forholdet noenlunde parallelt til den situasjon man har på tanksiden. Det er imidlertid den forskjell at man ikke har enkelte store etterspørgere som «the majors», men såvel på tilbuds- som etterspørselssiden en mere utpreget atomistisk pris-kvantumstilpasning.

c. Linjefarten.

Fra et rent markedsstrukturelt synspunkt har man imidlertid det mest interessante forhold på linjesiden. Den internasjonale linjeflåte utgjør idag anslagsvis 30 mill.brt. og en vesentlig del av denne tonnasje tilhører linjerederier som samarbeider innenfor de såkalte linjekonferanser. I vårt eget språkbruk kan man karakterisere en linjekonferanse som en «horisontal konkurranseregulerende sammenslutning». Linjerederier som opererer i samme fart, f. eks. mellom det européiske kontinent og USA's østkyst har inngått avtaler som regulerer rater for forskjellige typer last, hyppigheten av seilinger, hvilke havner som skal anløpes i USA og Vest-Europa osv. Det kan således sies at det på linjesiden ikke eksisterer egentlig fri konkurranse, men man må likevel advares mot å tro at det er tale om et rent monopol når det gjelder tilbud av frakttjenester i de forskjellige trades. For det første er forholdet at linjerederier som seiler utenfor konferansene frembyr en klar konkurranse for konferanselinjene og dessuten kan eksportører og importører som finner det hensiktsmessig gå sammen om å slutte hele trampskip for transporter av sine varer. Dertil kommer at det i internasjonal linjefart ikke bare er prisen (raten) som er det avgjørende, men også selve kvaliteten av transportytelsen.

I internasjonal linjefart er begrepet «cargo handling» en klar realitet og innenfor konferansene er det derfor en utpreget konkurranse mellom de forskjellige linjer både når det gjelder å kapre den best betalte last og når det gjelder å yte best mulig «cargo handling».

I sin brede almindelighet må man — med den modifikasjon som eksisterer innenfor linjefarten — si at det i praksis hersker stor grad av fri konkurranse når det gjelder kjøp og salg av skipsfartstjenester i det internasjonale marked. Når det gjelder de spesielle problemer linjekonferansene er stillet overfor i USA og i utviklingslandene kommer jeg nærmere tilbake til det under det skipsfartspolitiske kapitel nedenfor.

Det har i de senere år vært gjort forsøk på å blåse liv i de gamle tanker om et nærmere markedsmessig samarbeid mellom rederiene i h.h.v. tanksektoren og i trampsektoren. Disse forsøk har gått ut på å etablere internasjonale fraktstabiliseringsplaner for de to kategorier av skip. En slik plan virket gjennom hele året 1964 for tankskip. Hensikten med planen er selvfølgelig å søke å frembringe en viss bedring i ratenivået. Mekanismen i tankplanen slik den virket, var at man gjennom en opplagsgodtgjørelse som ble utbetalt til redere som bragte sine skip i opplag, skulle søke å trekke en del overskuddstonnasje ut av markedet, og derved skape en bedre balanse mellom tilbud og etterspørsel etter tankskip. Denne opplagsgodtgjørelse ble dekket gjennom innbetaling av en fast avgift pr. dwt. pr. måned. Selvom planen prinsipielt sett innebærer et brudd på den atomistiske pris-kvantumstilpasning på tilbudssiden og således i prinsippet er i strid med kriteriene for fri internasjonal skipsfart, er det en særdeles beskjeden grad av konkurranseregulering i tankplanen. Det er ikke etablert noen rate som skal overholdes, og det er hverken satt noe «tak» eller «gulv» for ratefastsettelsen, — medlemmene kan selv fritt velge hvilke trades de vil beskjeftige sine skip i, og hvilken type last de vil transportere. De kan la sine skip bringe i opplag eller holde skipene i fart, de kan kontrahere ny tonnasje eller la være å kontrahere. Den eneste forpliktelse som påhviler medlemmer er at de innbetaler den tidligere omtalte faste avgift pr. måned.

3

DEN INTERNASJONALE SKIPSFARTSPOLITISKE SITUASJON — TRAKTATMESSIGE FORHOLD

Ingen internasjonal konvensjon som fastlegger prinsippet om fri internasjonal skipsfart. Likevel — den generelle handelspolitiske utvikling i etterkrigstiden i retning fritt handelssamkvem landene imellom gjelder også kjøp og salg av skipsfartstjenester. Dessuten hele 70 pst. av verdensflåten registrert i land som i dag er medlemmer av OECD og bundet av denne organisasjons liberaliseringskode innad og utad. Dertil et nett av bilaterale traktater med klausuler om nasjonal behandling og mestbegunstigelse som formelt fastlegger likebehandling og ikke-diskriminering på skipsfartsfeltet. Gjennom International Port Convention har de kontraherende parters skip fri adgang til havnene. I konvensjonen for IMCO er medlemslandene forpliktet til å virke for opphevelse av diskriminerende tiltak og restriksjoner fra regjeringenes side. Endelig folkerettslige prinsipper om havenes frihet som fastslått i «Konvensjon om det frie hav».

Det eksisterer på skipsfartsfeltet ingen verdensomspennende internasjonal konvensjon som binder land verden over til å etterleve prinsippet om fri internasjonal skipsfart. Det må likevel sies at dette prinsipp er den dominerende hovedregel i internasjonal skipsfartspolitikk og det hovedprinsipp som er lagt til grunn for internasjonal skipsfart idag. Dette skyldes flere ting.

Vi har i årene etter den annen verdenskrig gjennomlevet en revolusjonerende utvikling i den internasjonale handel og den internasjonale handelspolitikk. Umiddelbart etter krigens slutt lå verdenshandelen nede og det eksisterte allehånde restriksjoner av kvantitativ art på varebyttet og på betalingssamkvemmet landene imellom og tildels meget betydelige toll-messig beskyttelse. Gjennom det arbeid som er gjort i de internasjonale organisasjoner etter krigen, har det lykkes å berede grunnen for en stadig mer utstrakt frihandel landene imellom.

OECD

På skipsfartssiden har den internasjonale omsetning av skipsfartstjenester blitt liberalisert innen OECD. Idag er hele 70 % av verdensflåten registrert i land som er medlemmer av denne organisasjon og disse land er bundet av Liberaliseringsforpliktelsene seg imellom og bilateralt overfor utenverdenen. Dessuten søker OECD-landene gjennom organisasjonen og gjennom sine regjeringer å fremme en liberal skipsfartspolitikk også utenfor den sfære som dekkes av Liberalise-

ringskoden. Man må kunne si at OECD's liberaliseringskode i tiden etter krigen er etablert som en grunnlov og en hjørnesten i det internasjonale skipsfartspolitiske arbeid.

Gjennom internasjonale bilaterale traktater har det i årrekker vært inntatt bestemmelser om mestbegunstigelsesbehandling og nasjonal behandling, og i den senere tid også generelle klausuler om ikke-diskriminering på skipsfartsfeltet. Gjennom de skipsfartspolitiske prinsipper som kommer til uttrykk i dette nett av traktater har man i prinsippet innført forbud mot diskriminering på skipsfartsfeltet. I praksis har imidlertid dette nettverk ikke vist seg å være et tilstrekkelig effektivt vern om fri internasjonal skipsfart.

IMCO

I den mellomstatlige rådgivende skipsfartsorganisasjon (IMCO) er det lagt til grunn en konvensjon som medlemsstatene må tiltre for å bli opptatt i organisasjonen. I denne konvensjon er det inntatt en generell formålsparagraf om at medlemsstatene skal virke for opphevelse av diskriminerende tiltak og unødige restriksjoner fra regjeringenes side i internasjonal skipsfart slik at skipsfartstjenester blir fritt tilgjengelig for verdenshandelen uten diskriminering. Denne konvensjon som trådte i kraft 17. mars 1958 har imidlertid hatt en beskjeden effekt på det skipsfartspolitiske felt. Organisasjonen er idag gjennom sin virksomhet i det vesentlige beskjeftiget med tekniske og nautiske spørsmål og konvensjonen har ikke hatt noen synderlig betydning for det internasjonale skipsfartspolitiske mønster.

Endelig kan nevnes det folkerettslige prinsipp om *havenes frihet* som er nedlagt i «Konvensjon om det frie hav». Denne konvensjon trådte i kraft 30. september 1962, og man kan på sett og vis si at hvis konvensjonen og det folkerettslige prinsipp skal ha den fulle gjennomslagskraft, må skip beskjeftiget i internasjonal fart også ha fri adgang til de sjøverts transporter. Dette synspunkt er imidlertid neppe prosedabelt, men som et støtteargument i skipsfartslandenes kamp for fri internasjonal skipsfart er det ikke irrelevant å trekke frem også dette moment.

Selv om ovenstående i korte trekk er hovedtendensen i den internasjonale skipsfartspolitiske utvikling i etterkrigstiden, er det imidlertid tendenser i motsatt retning. I det følgende skal jeg kort skissere en del av de problemer og problemkomplekser som møter norsk skipsfart internasjonalt.

****

4

INTERNASJONALE SKIPSFARTSPOLITISKE PROBLEMER

****

Norsk skipsfart som for 90 pst.'s vedkommende er beskjeftiget utenfor Norges havner, spesielt utsatt for inngrep fra myndighetenes side i andre land. Disse inngrep omfatter flaggdiskriminering, statshandelslandenes inngrep i fri skipsfart, kontroll og regulering av internasjonal linjefart, beskatning i utlandet av norsk skipsfart samt politiske boykott-aksjoner. Dette påvirker norsk skipsfarts konkurranse-adgang. Dertil kommer statsstøtte i form av bygge- og driftssubsidier, samt praktisk talt skattefrihet i Pan-Lib-Hon-landene som påvirker selve konkurranse-evnen.

Det desidert alvorligste problem norsk skipsfart står overfor internasjonalt idag er den økende og stadig mer alvorlige flaggdiskriminering. Med flaggdiskriminering forstås ganske kort tiltak fra myndighetene i et land med sikte på å dirigere eksportørers og importørers frie valg av de skip de ønsker å benytte for sine transporter. Normalt går denne dirigering ut på å preferere hjemlandets skip på bekostning av utenlandske skip.

Flaggdiskrimineringen antar forskjellige former. Den viktigste er den unilaterale, hvorved myndighetene i et land utferdiger lovbestemmelser, dekreter eller administrative forføyninger som pålegger hjemlandets eksportører eller importører å skipe f. eks. 50 pst. av all eksport og import, all regjeringsfinansiert last i videste forstand, eller visse kategorier av varer, på hjemlandets skip. Dertil kommer, men mindre viktig, — diskriminerende importavgifter, konsulæravgifter, fyr- og losavgifter som skaper et økonomisk incitament, og ofte et svært sterkt incitament, i retning av å dirigere last over til nasjonale skip.

Gjennom bilaterale ordninger — tosidige handels- eller betalingsavtaler — kan to land, f. eks. reservere all sjøverts transportert samhandel mellom de to land for egne skip. Slike bilaterale avtaler har man en lang rekke av, særlig mellom Østblokken og utviklingslandene.

Et nytt trekk i bildet er de forsøk på «kollektiv flaggdiskriminering» som man har sett i den senere tid innenfor enkelte regionale økonomiske sammenslutninger, som f. eks. Det Latinamerikanske Frihandels-område — LAFTA. Her søkes det etablert bestemmelser som går ut på at all samhandel mellom LAFTA-landene skal forbeholdes skip registrert i disse land. Lignende tendenser har man sett innenfor det arabiske fellesmarked, mens de vesteuropéiske regionale sammenslutninger EEC og EFTA ikke har etablert noen felles

skipsfartspolitikk. Det er forøvrig temmelig sikkert at eventuelle felles skipsfartspolitiske retningslinjer innenfor disse to sammenslutninger vil være i overensstemmelse med landenes OECD-forpliktelser.

Flaggdiskrimineringens skadevirkninger

Flaggdiskrimineringen har i sin generelle konsekvens to skadevirkninger. For det første rammer den skipsfartslandenes handelsflåter som ikke får adgang til å ta hånd om de transporter som de gjennom årrekker har hatt naturlig og rettmessig adgang til. Dertil kommer — hvilket er betydelig mer alvorlig — at verdenshandelen blir rammet fordi flaggdiskrimineringen i praksis bidrar til høyere transportutgifter enn det som ville vært tilfelle hvis systemet med fri internasjonal skipsfart fikk gjelde fullt ut. Gjennom diskrimineringen etableres separate, lukkede markeder hvor ratenivået ikke påvirkes av den uhyre sterke internasjonale konkurranse, samtidig som selve systemet skaper en urasjonell kapasitetsutnyttelse av den eksisterende tonnasje. I forbindelse med kritikken av navigasjonslovene i midten av det forrige århundre ble det i en avhandling «The Anatomy of the Navigation Laws» utgitt i 1857 av en herr Ricardo (ikke David) fremkastet synspunkter som idag har like stor gyldighet på den nåværende flaggdiskriminering. Ricardo skrev bl. a. følgende:

> **«By our Act, no produce or manufacture of America could be carried to England in any other than English ships. By their Act, no produce or manufacture of England could be carried to America in any other than American ships. Neither country could do witout the other, We must have goods of theirs and they of ours; and how we and they got them, sets in the clearest light the wondrous wisdom of the Navigation Laws. American ships laden with calicoes, Cutlery, to Liverpool in ballast, having in their wake English ships with rice, cotton and tobacco. English ships crossed the Atlantic to New York in ballast, having in their wake American ships laden with calicoes, cutlery, hardware, earthware and iron».**

Dette er bare ett eksempel, men konsekvensen av flaggdiskrimineringen lar seg i praksis lett illustrere på denne måte.

Nær beslektet med diskrimineringsproblemet er den stadig økende statshandel, — i første rekke i Østblokken — men også i enkelte utviklingsland. For det første er utenrikshandelen i disse land underlagt statlige organer som sentralt har hånd om eksporten og importen, og som såvidt mulig søker å praktisere en ordning med cif-salg og fob-kjøp hvorved de får betydelige muligheter til å bestemme hvilke skip som skal transportere landenes utenrikshandel. Det er her ofte en tendens til å dirigere lasten over til skip som er registrert i vedkommende land selv. Ennskjønt det f. eks. fra representanter for Sovjet-Unionen uttales at man er interessert i å følge de internasjonale spilleregler i skipsfarten, er det fare for at den enorme ekspansjon som er satt igang i Sovjets skipsfart — med en flåte på 20 mill. brt. innen 1980 som mål — vil kunne få alvorlige konsekvenser for den frie internasjonale skipsfart.

Kontroll og regulering av linjefarten.

For relativt kort tid siden ble det i De Forente Stater gitt nye lovbestemmelser som gir hjemmel for utstrakt detaljregulering av internasjonal linjefart på USA. Disse bestemmelser har dels sin bakgrunn i den generelle antitrust-holdning i USA, men er også foranlediget av amerikanske myndigheters hårdnakkede og mangeartede forsøk på å bedre den amerikanske betalingsbalanse, hvor bl.a. de sjøverts transportomkostninger kommer sterkt inn i bildet.

Et slikt forsøk på å regulere og kontrollere linjefarten skaper i første rekke internasjonale jurisdiksjonskonflikter landene mellom. Linjefarten er en virksomhet som ett enkelt land ikke kan regulere etter eget forgodtbefinnende. Ett lands import er et annet lands eksport, mens selve transportene ofte utføres av skip fra et tredje land. Hvis et enkelt land søker å tvinge igjennom at denne virksomhet skal foregå etter de regler som dette land selv har etablert, betyr det nødvendigvis at det prøver å tilta seg en rett som i like høy eller endog i høyere grad hører inn under andre lands suverenitet.

Dertil kommer det rent skipsfartspolitiske moment at selve kontroll- og reguleringstankegangen er stikk i strid med de veletablerte prinsipper om fri internasjonal skipsfart.

Når det gjelder USA er det all grunn til å understreke at landet på mange måter står som et eksempel både på godt og ondt for mye av den øvrige verden i sin økonomiske politikk. Smitteeffekten av slike kontrolltiltak som er nevnt er derfor stor. Dette er bakgrunnen for den betydelige innsats som i første rekke er gjort fra vest-européisk side for å bekjempe de amerikanske tendenser til kontroll og regulering av internasjonal linjefart.

Internasjonale boycottaksjoner.

Ytterligere et par supplerende aspekter må trekkes inn for å gjøre bildet mer fullstendig. Det vil være kjent at den arabiske verdens boykott av Israel har rammet nøytrale lands skipsfart. Skip som på en eller annen måte har brutt de arabiske boykottbestemmelser,

f. eks. ved å anløpe Israel, får ikke adgang til å anløpe havner i land tilhørende Den Arabiske Liga, — de får ikke laste og losse, ikke ta proviant, bunkers osv. Boykott-aksjoner som ligner meget på denne er senere satt i verk f. eks. av USA overfor skipsfart på Cuba, og delvis også China, samtidig som de afrikanske land overveier boykott av skip som anløper Syd-Afrika. På denne måten kommer skipsfarten inn som en brikke i internasjonal politikk til tross for at skipsfartens menn ikke på noen måte driver internasjonal politikk gjennom sin næringsvirksomhet og ikke tar eller kan ta noe standpunkt til internasjonale politiske konflikter. For skipsfarten skaper slike boykottaksjoner ustabile og uoversiktlige forhold idet selve praktiseringen av boykottbestemmelsene ofte er tilfeldige og uklare, slik at man ikke på forhånd vet med sikkerhet hvorledes man skal innrette seg.

Skipsfarten er en privat næringsgren som betjener et lands utenrikshandel hva enten man liker det styresett vedkommende land har eller ikke. Utenriksminister Lange reiste i en redegjørelse i Stortinget ifjor tvil om bruken av blokade og boykott-tiltak som virkemidler i internasjonal politikk. Han uttalte her bl. a.:

> **«Boycott og blokade er midler som kan være tjenlige når man står overfor angrep eller akutte konfliktsituasjoner som en øyner mulighet til å få snarlig slutt på. Om de også er tjenlige, riktige og rettmessige midler til å påvirke et regimes politiske karakter eller når det gjelder dyptgående indre omstillinger mellom folkegrupper innenfor et land er langt mer tvilsomt.»**

Det vil være vel kjent at norsk skipsfart som annen næringsvirksomhet er hårdt beskattet i vårt eget hjemland, — en beskatning som imidlertid rammet langt hårdere i 1950-årene enn den gjør idag på grunn av de reduserte skattbare inntekter. Mens vi her hjemme anvender et netto-beskatnings-prinsipp hvorved det bare ilignes inntektsskatt hvis det fremkommer en positiv skattbar inntekt i rederiselskapene, rammes norsk skipsfart i en rekke andre land av et brutto-beskatnings-prinsipp som medfører at norske rederier må betale skatt selv om det i farten på disse land ikke skapes noen netto skattbar inntekt. Norsk skipsfart betaler i utlandet totalt sett et beskjedent beløp, — 5—6 mill. kroner pr. år — men det er beløp som rammer hårdt i konkurransen med nasjonale rederier som slipper denne form for beskatning.

Ovenstående gir i korte trekk en faktisk oversikt over de inngrep som i dag gjelder i internasjonal skipsfart og som berører norsk skipsfarts konkurranse-*adgang* i farten på de 7 hav.

Subsidier og skattefordeler.

Det er imidlertid også slik at en rekke statlige tiltak påvirker norsk skipsfarts konkurranse*evne* ute i verden. Vi kjenner fra vår hjemlige økonomi at det over vårt statsbudsjett ytes betydelige beløp i subsidier for å redusere en lang rekke forbrukspriser. På samme måte ytes det over statsbudsjettene i en rekke land subsidier til reduksjon av driftsutgiftene i vedkommende lands skipsfart. Disse subsidier ytes i stor utstrekning i USA, delvis i Frankrike, Italia, Vest-Tyskland og også i Japan.

Mens flaggdiskrimineringen påvirker konkurranseadgangen og gjør det tildels umulig for norske skip å konkurrere med vedkommende lands skipsfart, påvirker subsidiene bare konkurranseevnen og utelukker ikke norske skips muligheter til å konkurrere. I den utstrekning subsidiene mer enn kompenserer ulikheter i driftsutgiftene, vil de imidlertid gjøre det mulig for skip i subsidielandene å underby norske rederier ratemessig på basis av en kunstig statlig støtteordning. Prinsipielt sett rammes også statssubsidier på dette felt av prinsippet om fri internasjonal skipsfart uten statlig intervenering men noe direkte forbud mot subsidier ligger f. eks. ikke i OECD's liberaliseringskode.

Man står på subsidiefeltet overfor et mangehodet troll — subsidiene er av forskjellig type og de har høyst ulike formål. De to viktigste kategorier er driftssubsidier, som går til reduksjon av rederienes driftsutgifter, og byggesubsidier som oftest er en støtte til landenes skipsbyggingsindustri. Det gis imidlertid også byggesubsidier som har karakter av støtte til skipsfarten, dertil kommer forskjellige former for rentestøtte, crosstradesubsidier, scrap- and build-subsidier, som nok kan ha til formål å være økonomisk støtte for skipsfarten, men som i siste instans også har en viss gunstig effekt for skipsbyggingsindustrien i vedkommende land.

Hvor uheldige slike statlige støtteordninger kan virke har vi et klart eksempel på i tilfellet med Japan. Forholdet er at utenlandske rederier som kontraherer tonnasje ved japanske verksteder får kreditt for opptil 80 pst. av byggesummen med en nedbetalingstid på 8 år til en rente av 5,5 pst. På grunn av de spesielle regler som gjelder for japanske rederier, ytes disse en kreditt — også opptil 80 pst., men med en nedbetalingstid på inntil 13 år uten nedbetaling de 3 første årene. Renten er dessuten her bare 4 pst., på grunn av betydelige subsidier fra den japanske stat. En så stor renteforskjell i favør av japanske rederier setter disse økonomisk istand til å ta rater som ligger godt under hva det er økonomisk mulig for utenlandske konkurrenter å kunne

tilby. Disse problemer har vært tatt opp såvel på skipsfartssiden som på skipsbyggingssiden innen OECD uten at man hittil har hatt muligheter for å få japanerne til å avstå fra denne politikk.

Et «kjært barn» gjennom mange år er Pan-Lib-Hon-skipsfarten. Bak denne forkortelse skjuler seg et betydelig konkurranseevne-problem basert på kunstige skattebestemmelser i disse rene registreringsland, — Panama, Liberia og Honduras. I disse land betaler ikke skipsselskapene inntektsskatt i egentlig forstand, men bare en ren registrerings- og tonnasjeavgift av helt nominell karakter. Det har vært beregnet at hvis norske rederier i perioden 1950—59 hadde de samme skattebestemmelser som Pan-Lib-Hon-skipsfarten, ville de ialt ha betalt mindre enn 100 mill. kroner, mens de faktisk i samme periode betalte ca. 2,6 milliarder kroner i skatter og avgifter. Dette viser i et nøtteskall hvor betydelige særfordeler den skattefrie skipsfart har sammenholdt med de tradisjonelle skipsfartslands handelsflåter.

5

UTVIKLINGSLANDENES SKIPSFARTSFREMSTØT

Utviklingslandenes skipsfartsekspansjon og tiltagende proteksjonisme et alvorlig problem. I de industrialiserte land et massivt ønske om hjelp til utviklingslandene, men samtidig like sterkt ønske om å opprettholde det bestående mønster i den internasjonale handels- og skipsfartspolitikk. Utviklingslandene i en situasjon med knapphet på kapitaltilgang hvor antagelig økonomisk lite fordelaktig å satse på oppbygging av egen skipsfart sammenlignet med andre investeringsprosjekter.

Som nevnt ovenfor finner man flaggdiskrimineringen i praksis mest utbredt i de såkalte utviklingsland i Syd-Amerika, Afrika, Midt-Østen, Fjerne Østen og Asia, ialt et 50-talls land. Parallelt med etablering av proteksjonistiske skipsfartsordninger, søker utviklingslandene å bygge opp sine egne handelsflåter. Under Verdenshandelskonferansen i Gèneve ifjor ble denne konstellasjon aksentuert samtidig som de industrialiserte land ble konfrontert med en massiv felles holdning fra u-landenes side etter disse linjer:

U-landene gjennomlever en utvikling med store og sterkt økende «trade gaps» i sin handelsbalanse til tross for økende kapitalhjelp. U-landenes utgifter til sjøtransport utgjorde i 1962 over 30 pst. av disse lands underskudd på den samlede vare- og tjenestebalanse. Etter utviklingslandenes oppfatning skyldes denne «utålelig høye belastning på betalingsbalansen», i første rekke den fraktpolitikk som blir praktisert av linjekonferansene. For det første, hevdes det, utnytter linjekonferansene sin monopolstilling til å ta rater som ligger langt over det utviklingslandene mener er økonomisk berettiget samtidig som de hevder at skipsfartslandene bevisst driver en ratediskriminerende politikk gjennom konferansene, hvorved enkelte utviklingsområder blir holdt nede. På basis av disse anklager mot tradisjonell skipsfart — med linjekonferansene i brennpunktet — fremmet så utviklingslandene de skipsfartspolitiske krav som etter deres syn måtte være konsekvensen av disse skjevheter.

Kravene gikk i to retninger. For det første kontroll og regulering av linjekonferanser og for det annet oppbygging av egne handelsflåter. Fra kravet om opprettelse av nasjonale flåter til kravet om at disse flåter skulle beskyttes av flaggdiskriminering var ikke spranget langt. Endelig, og på toppen av det hele, krevet u-landene at skipsfartslandene skulle yte teknisk og finansiell bistand til opprettelse av handelsflåter i utviklingslandene og dertil at skipsfartslandene skulle yte u-landene eksportfremmende rater gjennom «promotional rates».

Det er ingen grunn til å legge skjul på at da disse synspunkter ble kjent og referert for skipsfartsnæringens folk i de vest-européiske, tradisjonelle skipsfartsland, vakte de betydelig oppsikt og kraftig reaksjon. En utvikling på basis av en imøtekommelse av alle de krav som ble fremmet fra utviklingslandenes side ville i realiteten medføre slutten for vest-européisk skipsfart i tradisjonell forstand.

Fra vest-européisk side ble det i første rekke argumentert med at internasjonal skipsfart som sin eneste oppgave har å avvikle sjøgående transporter til lavest mulige omkostninger og at dette bare kan gjennomføres på basis av fri konkurranse i skipsfarten. For linjefartens vedkommende ble det spesielt understreket — på basis av meget omfattende undersøkelser — at linjene har drevet en privat subsidiering av utviklingslandenes handel ved å chargere rater som gjennomsnittlig ligger ca. 20 pst. lavere enn det som er nødvendig for en skikkelig forrentning og amortisasjon av den investerte kapital. Den meget beskjedne nykontrahering av linjetonnasje i de senere år indikerer ganske klart hvor lite lønnsom linjefarten har vært.

Etter langvarige forhandlinger lyktes det å komme frem til enighet om et dokument hvor man gir en oversikt over de felter hvor man tross alt er enige. I dette dokument erkjenner begge parter at linjekonferanser er nødvendige, og man går inn for å opprette konsulta-

sjonsordninger mellom avskiperne og konferansene med sikte på å løse enkelte av de problemer som utviklingslandene føler at de har i sitt forhold til konferansene. I dokumentet går man videre inn for utbygging av havner som en vesentlig faktor til reduksjon av utviklingslandenes transportomkostninger og oppfordrer til øket finansiell og teknisk støtte på dette felt. Dokumentet anerkjenner videre utviklingslandenes rett til å bygge nasjonale handelsflåter, men med den viktige modifikasjon at dette skal foregå på «sound economic criteria».

Det er ingen grunn til å legge skjul på at den massive kravmentalitet som gjorde seg gjeldende fra utviklingslandenes side, virket sjokkerende på de vestlige lands forhandlere. Samtidig gjorde det seg gjeldende en viss blåøyethet innenfor politiske kretser i de industrialiserte land som f. eks. har resultert i at man på vest-européisk side bekjemper USA's diskriminering og rateregulering med nebb og klør. Samtidig møter man tilsvarende tendenser i U-landene med en mer politisk preget holdning, hvor hensynet til øst—vest-konstallasjonen og forholdet til folkeopinionen ofte gjør det vanskelig å treffe skipsfarts-økonomisk og skipsfartspolitisk riktige avgjørelser.

Investering i skipsfart i u-land.

Det kan være riktig med få ord å komme inn på en del av de synspunkter som gjør seg gjeldende med hensyn til oppbygging av nasjonale flåter i utviklingslandene. Utviklingslandene befinner seg i en situasjon med begrenset kapitaltilgang, hvor den mest fornuftige anvendelse av kapitalen er et sentralt spørsmål. Det kan her bl. a. pekes på følgende:

a) Det er for det første ikke nødvendig for utviklingslandene å satse på oppbygging av skipsfart, fordi det er tilstrekkelig tonnasje i verden til å ta hånd om utviklingslandenes transportbehov til meget lave rater på grunn av den sterke konkurranse som gjør seg gjeldende i verdens skipsfart.

b) Særlig i utviklingslandene er havneforholdene dårlige med lange ventetider for skipene og dermed forbundne høye transportomkostninger. Det synes derfor nødvendig å investere langt mer i havner, kaianlegg, veier og interne transportmidler enn hittil. Dette vil være nødvendig hvis man ønsker å redusere skipenes opphold i havnene, og dermed transportomkostningene.

c) Utviklingslandene er tilbakeliggende jordbruksland, hvor det ofte forekommer at opptil 80 pst. av befolkningen er knyttet til denne modernæring. Det har i internasjonale organisasjoner ofte vært en tendens til å søke overført det tekniske og økonomiske nivå i industrilandene direkte til utviklingslandene. Synspunktet har gjerne vært at de industrialiserte land har stålverk, mekaniske verksteder, industri, skipsfart m. v., og at utviklingslandene også bør få dette. Man overser det meget enkle faktum at det f. eks. for skipsfarten er slik at man kan kjøpe *skipene* på dagen (gamle) eller i løpet av kort tid (nye), mens den tekniske «know how» aldeles ikke kan erverves på kort tid. For norsk skipsfart er den erfaring og det tekniske kunnskapsnivå som er utviklet gjennom decennier, i dag antagelig det mest betydningsfulle aktivum for vår handelsflåte og det «naturlige» grunnlag for norsk skipsfarts posisjon i verden. — Når utviklingslandene i så stor utstrekning må etablere beskyttelsesordninger for sin egen skipsfart, er det en klar indikasjon på at disse land ikke er istand til å drive skipsfart på et økonomisk sett lønnsomt grunnlag, fordi deres praktiske shippingerfaring er ytterst beskjeden.

d) På grunn av det økonomiske utviklingsnivå som u-landene befinner seg på, skulle det være mulig å finne investeringsprosjekter som gir bedre avkastning enn de man kan finne i internasjonal skipsfart, fordi den jernhårde konkurranse har presset ratene, og dermed avkastningen på den investerte kapital, sterkt ned.

e) Den internasjonale skipsfart er, som man vil vite, særdeles kapitalintensiv. Det er ofte investert opptil 1 mill. kroner pr. mann ombord, slik at investeringer i skipsfart har liten innvirkning på sysselsettingen. Hvis man ønsker å løse arbeidsledighetsproblemer ved en utbygging av næringslivet, er neppe skipsfarten den riktige gren å satse på.

****

6
UTVIKLINGEN FREMOVER

****

I det foregående er det gitt en relativt bred deskriptivt preget oversikt over de mange problemer som opptar norsk skipsfart internasjonalt. Særlig alvorlige er de fremstøt som er gjort fra utviklingslandenes side i den senere tid. Disse fremstøt har gjort det nødvendig med en betydelig grad av nytenkning i de

tradisjonelle skipsfartsland, bl. a. etter disse retningslinjer:

Hvis utviklingslandenes skipsfartsfremstøt lykkes, vil det få uhyre store skadevirkninger for den tradisjonelle skipsfart i den form man i dag kjenner den. Hvis ikke myndighetene greier å demme opp for utviklingen, må rederinæringen selv søke å finne botemidler for å verne sine skipsfartsinteresser. Mest nærliggende er det i så måte å etablere samarbeidsordninger mellom rederier i utviklingsland og industrialiserte land, hvorved rederiene i skipsfartslandene «bygger seg inn bak» preferanseordningene i u-landene. I første rekke blir det da tale om å registrere rederiselskaper i utviklingslandene.

Man kan si at det første skritt i denne retning er de kompromiss-pregede pool-ordninger som man i dag ser eksempler på, hvor rederier i skipsfartsland og i utviklingsland fordeler lastetilgangen eller de totale fraktinntekter seg imellom etter en på forhånd avtalt fordelingsnøkkel. Det vil her ofte være en tendens til at utviklingslandenes rederier får mer enn sin «rettmessig markedsbestemte» andel av lastetilgang eller inntekter, bl. a. fordi myndighetene i vedkommende land kan øve et press på de utenlandske rederier som er engasjert i transporter til og fra landet.

Den overhåndtagende kontroll og regulering av internasjonal linjefart og den ulønnsomhet som preger denne gren av skipsfarten, har hittil resultert i salg av linjetonnasje, at eksisterende linjer er blitt nedlagt og at det praktisk talt ikke har skjedd noen nykontrahering av linjeskip. Statsinngrep på dette felt presser utviklingen i retning av at internasjonal linjefart blir en «public utility» — en utvikling som aldeles ikke passer inn i det internasjonael skipsfartsmønster som man hittil kjenner.

Man må antagelig se i øynene at hvis myndighetene i de vest-européiske skipsfartsland ikke makter å tvinge utviklingslandene inn i det veletablerte og internasjonalt anerkjente handelspolitiske og skipsfartspolitiske mønster som vi har utviklet i etterkrigstiden og som er fundamentet i hele det internasjonale vare- og tjenestebyttet i den vestlige verden, vil tendensene til nye løsninger av skipsfartsproblemene tvinge seg frem og bli langt sterkere i tiden fremover.

The UNITED NATIONS CENTRE for INDUSTRIAL DEVELOPMENT, which was established to assist the developing countries in their efforts to accelerate industrialization, expects a substantial increase in its programme in 1966. Additional staff will be needed with backgrounds in industrial economics and/or engineering for carrying out research work, the preparation of studies, the organization and servicing of technical meetings and technical assistance activities.

QUALIFICATIONS: University degree and practical experience in industrial economics and/or engineering. Fluency in English is usually required; working knowledge of French, Spanish or Russian is highly desirable.

DURATION: Two year fixed-term appointment, or career appointment.

SALARY: Depending upon length and level of experience, salaries will range, after taxation, from approximately $ 5,800 to $ 16,880 per annum.

LOCATION: UN Headquarters, New York.

Applications should be forwarded to

W.H. Tarzi, Secretariat Recruitment Service, United Nations, New York.

Ny professor i sosialøkonomi

ET INTERVJU MED
PROFESSOR DR. PHILOS. LEIF JOHANSEN

Professor dr. philos. Ragnar Frisch har etter oppnådd aldersgrense nå trukket seg tilbake som professor i sosialøkonomi ved Universitetet i Oslo og bestyrer av Sosialøkonomisk Institutt. Som ny professor i sosialøkonomi, med spesiell plikt til å forelese i makroøkonomisk planlegging, er utnevnt dr. philos. Leif Johansen.

Det var ikke uventet at professor Frisch's etterfølger skulle bli nettopp dr. philos. Leif Johansen. Leif Johansen har lenge vært en av våre mest fremtredende sosialøkonomer, og noen verdigere etterfølger kunne professor Frisch neppe fått.

Det er en ung professor man har fått — 35 år —, men ikke desto mindre er det flere år siden navnet Leif Johansen fikk en god klang innen den økonomiske forskning, og også internasjonalt sett står det respekt av hans navn og hans arbeider. Bak seg har han mange betydelige vitenskapelige avhandlinger. Allerede som student gjorde han seg sterkt bemerket og hans besvarelse av oppgaven i teoretisk økonomi til embetseksamen — om «fordelene ved et større marked» — bar mer preg av å være en avhandling og utredning enn en eksamensbesvarelse. Den ble da også belønnet med den beste karakter som overhodet er gitt ved Sosialøkonomisk Embetseksamen.

Leif Johansens navn ble internasjonalt kjent kanskje først og fremst gjennom hans avhandling «Substitution versus fixed production coefficients in the theory of economic growth» i Econometrica i 1959. Om denne avhandling er det uttalt at den er et banebrytende verk, og den er blitt flittig brukt og henvist til i internasjonal økonomisk litteratur. Senere har det fulgt flere og større avhandlinger, hvorav de fleste faller inn under rammen av økonomisk vekst. Leif Johansens mest betydelige arbeide er vel hans doktoravhandling «A multi-sectoral study of economic growth» som utkom i 1960. Denne avhandling representerer noe nytt, ettersom det bygges opp en vekstmodell, hvor såvel produksjons- som forbrukssiden inneholder en spesifisert sektoroppdeling. Det som først og fremst karakteriserer avhandlingen er en koordinert anvendelse av økonomisk teori, spesielt vekstteori og kryssløpsanalyse, og økonometri, og en imponerende innsats i retning av å føre analysen helt frem til konkrete utsagn. I de senere år har han utgitt en lærebok i offentlig økonomikk, som er flittig brukt også i de andre skandinaviske land, og som snart også vil bli å få i engelsk utgave. Leif Johansen tok embetseksamen i 1954, og har vært ansatt som dosent i offentlig økonomikk siden 1959 inntil han nå tiltrådte professoratet etter professor Frisch.

I anledning dette «regjeringsskifte» — siden 1. august er professor Johansen også bestyrer ved Sosialøkonomisk Institutt — har «Sosialøkonomen» hatt et intervju med den nyutnevnte professor. Vi fant ham nylig hjem-

kommet fra et internasjonalt økonometrikermøte i Roma — den første verdenskongress av The Econometric Society —, og forhåpentligvis med nye ideer og impulser, antyder vi.

— Konferansen i Roma var dessverre ikke så givende som jeg hadde ventet, uttaler professor Johansen. Det var delvis det arrangementsmessige som ikke var helt på høyden. Faglig sett var det selvfølgelig mange interessante foredrag, men virkelig nye ideer var det ikke så mye av. Kanskje vi ikke kan vente det etterhvert som økonometrien modnes som fag. Et modent fag kan jo ikke revolusjoneres hvert år.

Et av høydepunktene under konferansen var forresten en tale som professor Frisch holdt, i egenskap av en av initiativtakerne til stiftelsen av The Econometric Society i 1930 og som aktiv i ledelsen av foreningen gjennom alle år. Det var en tale som munnet ut i en sterk kritikk av den tendens til nokså tom formalisme som en har kunnet spore tendensen til i mange år nå. Den gav mange noe å tenke på.

— Hvordan føles det å overta etter professor Frisch, spør vi professor Johansen. Er det tyngende?

— Vel, det er ikke en hvilken som helst mann å overta etter, men jeg vil ikke si at det er tyngende å overta etter Frisch. Det er heller inspirerende. Med hensyn til Sosialøkonomisk Institutt vil det i lang tid fremover bli forbundet med professor Frisch's navn og hans verk, og det er et stort aktivum. Det ville vært vanskeligere å starte uten et slikt aktivum. Dessuten regner vi jo med at professor Frisch ikke legger inn årene fordi om han passerer et rundt tall, men at han vil fortsette forskningsvirksomhet med tilknytning til Instituttet.

— Vil De legge frem noen programerklæring? Hva anser De som de fremste oppgaver for Sosialøkonomisk Institutt?

— La meg først få nevne at hele den nåværende administrasjonsordning er i støpeskjeen, slik at det er vanskelig å svare for hva som vil bli. Vi har nå fire institutter som ventelig vil gå inn i et større institutt som kommer til å omfatte all den virksomhet som nå faller inn under Den sosialøkonomiske seksjon ved Universitetet, og også ellers vil det bli forandringer. Noen «programerklæring» vil det derfor ikke være riktig å legge frem.

Mitt personlige syn er imidlertid at uansett hvilken administrativ ordning vi får, så må vi fortsette med forskningsvirksomhet av samme type som den som har vært drevet ved det nåværende Sosialøkonomisk Institutt. Det nåværende institutt har vært relativt godt beskyttet for daglige gjøremål, slik som undervisning, administrasjon, etc., og har kunnet konsentrere seg om forskning. Jeg håper at vi også under den nye administrasjonsordning kan få avdelinger som ikke blir altfor opptatt av de daglige gjøremål, men som kan konsentrere seg om det langsiktige forskningsarbeid. Jeg mener vi her må følge opp tradisjonen med å legge vekt på å løse de teoretiske problemer, noe som selvfølgelig ikke betyr at jeg anser empirisk forskning for mindre viktig. Men vi har foreløpig ikke kapasitet til å drive virkelig storstilte empiriske undersøkelser. Det vi kan gjøre av empirisk forskning må fortrinnsvis være ting som belyser nye teorier eller nye metoder.

Utover dette ser jeg det som nødvendig at etterhvert som vi får utvidet forskningsstaben, så må forskningen bli mer allsidig enn den har vært. Hittil har forskningsarbeidet ved Instituttet vært konsentrert om noen få prosjekter med meget langsiktig perspektiv. Det har gitt meget verdifulle resultater. Men med den utvidelse av styrken som vi regner med etterhvert, bør vi nok sikte mot noe mer allsidig forskning — blant annet av rekrutteringshensyn og for å imøtekomme de enkeltes spesialinteresser.

Videre synes jeg det er viktig at en innstiller seg på at en arbeider på de felter der en har gode idéer, og ikke blir for sterkt programforpliktet. Det er den eneste måten vi kan greie å holde et internasjonalt nivå med de relativt små ressurser vi har. Fra akademisk synspunkt er det viktigere *at* vi har kontakt med det internasjonale nivå enn *på hvilke felter* vi har det.

Personlig er jeg særlig interessert i problemer som er av betydning for langsiktig økonomisk planlegging, og herunder også prissystemets rolle som et middel til å nå samfunnsmessig rasjonalitet ved desentraliserte beslutninger, og jeg håper å få tid til å arbeide på disse felter.

— På mer kort sikt, — har arbeidet ved Sosialøkonomisk Institutt noen umiddelbar betydning for den økonomiske politikk i vårt land?

— Ikke for politikkens innhold, men for metodene i planleggingen. Det har kanskje først og fremst betydning indirekte, ved at forskningsresultater nedfelles i studiet og påvirker utdannelsen av de som senere deltar i utarbeidelsen av den økonomiske politikk. Men virkningen er også mer direkte. Det er f. eks. ikke tvil om at de hjelpemidler en i dag nytter ved utarbeidelsen av nasjonalbudsjettet bærer preg av bl. a. metoder og modelltyper som er utviklet ved Sosialøkonomisk Institutt over en årrekke. Resultater av

denne art mener jeg vi bør ta sikte på også i fremtiden, selv om nytte—forsknings-synspunktet ikke må få lov til å bli dominerende. Derfor mener jeg også at vi i vårt arbeid bør ha nær kontakt med institusjoner som Finansdepartementet og Statistisk Sentralbyrå.

— Er det noen spesielle kortsiktige oppgaver De ønsker at Instituttet kunne ta opp, som f. eks. forskning omkring regionalproblemer, o. l.?

— Når en først begynner å angripe en ting forskningsmessig, dvs. ved hjelp av teori og teoretisk begrunnede metoder, blir jo alt interessant. Regionalproblemer danner ikke noe unntak. Og dessuten er det jo et tema av stor aktuell betydning. Men en vanskelighet — hvis forskningen her skulle bli et hjelpemiddel for utformingen av politikken — er at det er langt frem til en klarlegging av den egentlige målsetting her. Det er i alle fall mitt inntrykk. Først når målsettingen er noenlunde presis, kan de systematiske metoder komme inn som et hjelpemiddel.

Et beslektet problem som jeg skulle ønske vi kunne få tid og kapasitet til å ta opp, og hvor jeg tror det er mulig å nå frem til viktige resultater, gjelder kalkulasjon av det som vi ofte kaller «samfunnsmessig lønnsomhet» ved nye prosjekter. Det er jo alminnelig akseptert at «samfunnsmessig lønnsomhet» må være avgjørende ved f. eks. Statens industrireisningsvirksomhet. Men når det kommer til stykket, blir det sjelden gjort noe alvorlig forsøk på en kalkulasjon ut fra dette synspunktet. Tenk om vi kunne utarbeide et kalkulasjonsskjema for dette formål som ble like selvfølgelig akseptert som tradisjonelle kalkulasjonsmetoder for privatøkonomisk lønnsomhet! Det ville bety meget, ikke minst som et ledd i regionalpolitikken.

Men det ville kreve mye teoretisk forarbeid. Utgangspunkter har en delvis i ting som allerede er gjort, bl. a. ved Sosialøkonomisk Institutt.

— Kan en si at professor Frisch har dannet skole her i landet? I hvilken utstrekning føler De Dem eventuelt selv som elev av Frisch?

— Professor Frisch har dannet skole, det er det ingen tvil om. I en mer generell forstand har han gjort det ved å innføre moderne kvantitative metoder i den økonomiske forskning, ved å ta i bruk statistiske og matematiske metoder. Der har han dannet skole for flere ti-år tilbake. Tanken om å gjøre sosialøkonomien til en kvantitativ vitenskap har slått igjennom, og Frisch har her vært en foregangsmann og en av de sterkeste drivkreftene. I denne generelle forstand er de aller fleste av oss elever av Frisch.

I en mer spesiell forstand har han dannet skole ved sin forskning omkring økonomiske planleggingsmodeller i de senere år. På dette felt er vi ennå på et stadium hvor jeg ikke har formet noen endelig og avgjort oppfatning. Det vil si, jeg har ingen avgjort oppfatning om fremtidens planleggingsmodeller vil bli av de typer professor Frisch har utviklet. At disse modeller er av de mest interessante og avanserte, og fortjener videre forskning og utvikling, kan det ikke være tvil om. Men vi bør også ha øynene åpne for andre utviklingslinjer. Kanskje er det ikke noe enten/eller, men et tidsspørsmål. Frisch har alltid hatt en evne som få eller ingen andre i faget til å bære frem ting som har vært i pakt med fremtiden.

— Det institutt De nå bestyrer har vel gjennom årene vært ansett for å ligge på et høyt plan, faglig sett?

— Ja, takket være i første rekke professor Frisch og professor Haavelmo. Det er meget verdifullt. Det er viktig ikke bare for forskningen selv, men for hele miljøet omkring faget her i landet, og dermed også for studentene. Og det er nødvendig som en inspirasjonskilde. Bare et høyt faglig nivå kan gjøre forskningen så inspirerende og tiltrekkende at den kan hevde seg overfor alle de andre ting som i vår tid prøver å trekke til seg dyktige folk.

— Den økonomiske forskning og resultatene der har som allerede nevnt satt sitt preg på det sosialøkonomiske studium. Det vil den vel fortsette med?

— Vårt studium er sterkt preget av anvendelse av matematiske og statistiske metoder. Utviklingen i de senere år har gått ytterligere i retning av anvendelse av operasjonsanalytiske metoder, og synspunkter fra informasjonsteori og kybernetikk kan komme til å bli høyst aktuelle. Introduksjonen av elektroniske regnemaskiner har åpnet nye perspektiver for den økonomiske forskning. Alt dette vil selvsagt også forme studiet.

Jeg håper forøvrig at vi om ikke alt for lenge kan få økonomisk planlegging som valgfritt fag ved Sosialøkonomisk Embetseksamen. Selv er jeg ansatt med spesiell plikt til å forelese over makroøkonomisk planlegging, og vil da selvsagt i undervisningen legge hovedvekten på de makroøkonomiske aspektene ved planlegging. Får vi dette faget, vil det undervisningsmessig bli å arbeide fra bunnen av, da det ikke finnes lærebøker på dette område, selv om forskningen har nok av resultater til å bygge opp et interessant fag. Etter å ha holdt på med offentlig økonomikk i noen år, har jeg ikke noe imot å skifte over til et slikt nytt felt.

Nytt fra økonomisk forskning

OMTALE AV MEMORANDA
PUBLISERT FRA SOSIALØKONOMISK INSTITUTT, UNIVERSITETET I OSLO,
I FØRSTE HALVDEL AV 1965

Kjell Bruland, Finn Reisegg og Ole Rømer Sandberg jr.:

Produktfunksjon og grenseproduktiviteter for mjølkebruk og kornbruk i leirjordsbygdene på Sør-Østlandet.

Dette er et opptrykk av Appendix E. i Særmelding nr. 11 fra Norges Landbruksøkonomiske Institutt, «Driftsvilkår og driftsformer i leirjordsbygdene på Sør-Østlandet.» Appendixet redegjør på teoretisk grunnlag for produktfunksjonen og dens egenskaper, og ser spesielt på Cobb-Douglas-funksjonen, som er brukt i denne undersøkelsen. Deretter tar en for seg de data som er benyttet, estimeringsprosedyren og den statistisk-teoretiske modell, for til slutt å gi resultatene av beregningene.

Kåre Edvardsen:

Litt om determinanter og lineære ligningssystemer.

Dette memorandum er i det alt vesentlige et bearbeidet referat fra de forelesninger som forfatteren holdt høstsemesteret 1964 for sosialøkonomiske studenter i første studiesemester. Han har tatt sikte på for det første å dekke den del av lineæralgebraen som inngår i pensum til forberedende prøve i matematikk for sosialøkonomer, og dernest å komplettere dette stoffet med noe om lineær avhengighet og uavhengighet, litt om lineære ligningssystemer og også om ikke-determinerte systemer.

Kåre Edvardsen:

Valg av investeringsprosjekter ut fra gitte mål for den økonomiske politikk.

Dette er et foredrag som forfatteren holdt ved Nationalekonomiska Sällskapets arbeidskonferanse i Helsingfors 23. november 1963.

Det er her tatt sikte på å gi visse hovedtrekk fra OSLO CHANNEL MODEL, en makroøkonomisk desisjonsmodell som det arbeides med ved Sosialøkonomisk Institutt.

Som bakgrunn for presentasjonen gir forfatteren først en del merknader om det modellutviklingsarbeidet som har foregått ved Sosialøkonomisk Institutt i lang tid, og om visse hovedsynspunkter som er lagt til grunn for dette arbeidet.

Håvard Alstadheim:

Complete counting of variables, equations and degrees of freedom in PM 1. («Pittsburgh Model 1»).

Forfatteren gir i dette memorandum en kort og konsis beskrivelse av strukturrelasjonene i Pittsburgh Model 1, PM 1, en makroøkonomisk planleggingsmodell som det har vært arbeidet med ved Sosialøkonomisk Institutt. For å få den fulle forståelse av modellen, som er utviklet av professor Ragnar Frisch, vises det til «A survey of types of economic forecasting and programming and a brief description of the Oslo Channel Model», memorandum fra Sosialøkonomisk Institutt, 13. mai 1961 og til «How to plan», memorandum fra Institute of National Planning, United Arab Republic, 13. Dec. 1963.

Fortegnelse over Professor Ragnar Frisch's arbeider i serien «Memoranda fra Sosialøkonomisk Institutt», 1947-1964.

Dette memorandum ble utarbeidet i forbindelse med professor Frisch's 70-årsdag.

Tore Lindholt:

The Degrees of Freedom in Macroeconomic Planning Models.

Dette memorandum gir en kort beskrivelse av en enkel metode for å telle frihetsgradantallet i en kryssløpsmodell. Metoden kan også brukes i tilfeller med et stort antall variable og ligninger. Nærværende memorandum er nøye knyttet til et memorandum på norsk av professor Frisch om samme emne («Notat om frihetsgrader i makroøkonomiske planleggingsmodeller», memorandum av 12. oktober 1964), og også til professor Frisch's forelesninger ved Universitetet våren 1965.

Kåre Edvardsen:

Grunnelementer fra kombinatorikken.

Forts. side 25.

SOSIALØKONOMENS

KONJUNKTURBAROMETER

Høyt aktivitetsnivå, stramt arbeidsmarked.

	1964				1965			
	April	Mai	Juni	Juli	April	Mai	Juni	Juli
Arbeidsmarkedet:								
1. Arbeidsledighet	126	62	45	41	121	48	32	29
Produksjon:								
1. Sesongkorrigert industriproduksjon	117	115	120	119	128	126	124	121
2. Totalt areal under bygging	98	100	102	104	103	106	108	110
Konsumetterspørsel:								
1. Total detaljomsetning	120	122	125	128	131	132	141	142
2. Vinmonopolets omsetning	102	113	115	140	142	127	128	155
Investeringsetterspørsel:								
1. Import av maskiner og utstyr	145	122	132	133	144	147	175	142
2. Ordretilgang innenlands for jern- og metallindustri i alt [1])	—	127	—	—	—	138	—	—
Utenrikshandel:								
1. Vareimport uten skip	140	131	127	115	143	141	142	124
2. Vareeksport uten skip	148	134	150	128	135	143	156	139

[1]) 2. kvartal. Gjennomsnitt i 1. halvår 1962 = 100.

Alle indekser i denne oversikt har utgangspunkt 1961 = 100.

Situasjonsbilde av den norske økonomi ved utgangen av september 1965

AV FORSKER DAG BJØRNLAND

Dag Bjørnland:
Cand. oecon. 1961. Sekretær i Statistisk Sentralbyrå 1962, konsulent samme sted fra 1963. Forsker ved Transportøkonomisk Institutt fra 1965.

Innledning

I Sosialøkonomen nr. 3, 1965 ble det gitt en oversikt over utviklingen i 1964. Denne artikkelen tar sikte på å føre beskrivelsen for noen av de viktigere makroøkonomiske størrelser videre til utgangen av september. En slik ren beskrivelse kan ha interesse ut fra flere synspunkter, og en kan nevne noen. Det er nødvendig å ha inngående oversikt over den økonomiske utvikling dersom en vil føre fornuftig økonomisk politikk. Artikkelen tar imidlertid ikke sikte på å skaffe til veie et slikt detaljert og samlet historisk materiale. Derimot vil den forsøke å gi den interesserte leser et situasjonsbilde av den norske økonomi ved inngangen til den nye stortingsperiode. Dersom en ønsker fyldigere og mer detaljerte opplysninger, vil en finne slike i bl. a. Statistisk Ukehefte og Statistisk Månedshefte fra Statistisk Sentralbyrå.

Utenriksøkonomi

Den foreløbige oppstilling av utenriksregnskapet for perioden januar—august viser et underskudd på driftsregnskapet på 405 mill. kroner mot 260 mill. kroner i tilsvarende periode året før. Rente- og stønadsunderskuddet har økt fra 265 mill. kroner til 335 mill. kroner. Den totale eksport av varer og tjenester økte med 1146 mill. kroner eller vel 11 pst., men samtidig har importen steget med 1221 mill. kroner eller vel 12 pst. Fra et eksportoverskudd på 5 mill. kroner for januar—august 1964 har utviklingen snudd til et underskudd på 70 mill. kroner for den samme periode i år. Når vi holder eksport og import av skip og skipsfartens netto-fraktinntekter utenfor beregningene, viser eksporten og importen en stigning på henholdsvis 552 mill. kroner og 702 mill. kroner.

Foreløbige oppgaver over utenrikshandelen viser at prisindeksen for innførselen i alt uten skip har holdt seg uforandret i årets to første kvartaler, mens prisindeksen for utførselen i alt uten skip fortsatt har steget. Om vi regner i forhold til 1. halvår 1964, vil prisindeksene for innførsel og utførsel i 1. halvår 1965 ha steget med henholdsvis 1 prosent og 3—4 pst. Nå utgjør netto-valutafrakter av skip i utenriksfart en vesentlig del av eksporten. I 1. halvår 1965 vil prisindeksen for frakttjenester sannsynligivs være et par prosent lavere enn i 1. halvår 1964. Korrigerer vi for dette, vil prisindeksen for total eksport sannsynligvis være om lag 2 pst. høyere i 1. halvår 1965 enn i tilsvarende periode ifjor.

Innen utgangen av 1965 vil Statistisk Sentralbyrå ha stilt opp foreløbig nasjonalregnskap for årets 3 første kvartaler. På grunnlag av de tilgjengelige tallserier, synes det på det nåværende tidspunkt rimelig å anslå en volumøkning på 8—9 pst. for eksporten og 11—12 pst. for importen i årets 9 første måneder regnet i forhold til tilsvarende periode ifjor. Da har en bl. a. gått ut fra at tallene for september og delvis for august ikke vesentlig vil endre det bildet en har dannet seg av utviklingen i årets 7 første måneder.

Ifølge St. Meld. nr. 66 «Om gjennomføringen av nasjonalbudsjettet 1965», blir veksten

i eksporten og importen over året anslått til henholdsvis 7 pst. og 9—10 pst. regnet i faste priser. Fra 1963 til 1964 økte eksporten og importen i volum med henholdsvis 10,5 pst. og 8,3 pst.

Når en vurderer mer detaljert de foreløbige oppgaver over utenrikshandelen, finner en at utførselen av fersk og saltet fisk, gjødning, maskiner, instrumenter og transportmidler uten skip viser sterk stigning i årets to første kvartaler sammenlignet med samme periode ifjor. For innførselen er det malmer og metaller og maskiner og apparater som har den sterkeste vekst.

Utviklingen i 1964 var bl. a. karakterisert ved at en stor del av eksportveksten kom fra lager. Statistisk Sentralbyrås volumindeks over lagerhold viser også en sterk nedbygging av eksportvarelagrene. Ved utgangen av 3. og 4. kvartal 1964 og 1. kvartal 1965 lå eksportvarelagrene henholdsvis 18 pst., 19 pst. og 13 pst. lavere enn et år tidligere, mens indeksen pr. 30. juni i år viste en økning over året på 7 pst. Et annet interessant trekk i utviklingen hittil i år, er den sterke eksportveksten til Sverige. I perioden januar—juli 1965 var eksporten til Sverige på 864 mill. kroner mot 672 mill. kroner i tilsvarende periode ifjor. Dette gir en stigning på over 28 pst. En gjennomgåelse av vareutførselen viser at de dominerende varegrupper er fisk og fiskevarer, mineralolje og mineraloljeprodukter, bearbeidede gjødningsstoffer, metaller og ikke elektriske maskiner. Eksporten til England, som tradisjonelt er et av våre viktigste markeder, viser stagnasjon etter en meget sterk vekst fra 1963 til 1964. Det ble eksportert for 1066 mill. kroner i årets 7 første måneder mot 1083 mill. kroner i samme periode ifjor. Eksporten til Danmark og Vest-Tyskland stiger fortsatt, mens det er svikt på det franske marked. Det gjenstår imidlertid å se om tendensen vil holde seg.

Til oppsummering kan en fastslå at bedringen i bytteforholdet fortsetter, men at underskuddet på driftsregnskapet har forverret seg. Gjennomføringsmeldingen anslår driftsunderskuddet for 1965 til 1225 mill. kroner. En slik prognose synes forenlig med underskuddet for januar—august på 405 mill. kroner. Fra kapitalregnskapet finner vi at nettovalutabeholdningen fortsatt bygges opp.

Investering

Produksjonsindeksen etter anvendelse viste for produksjon til investering en stigning på 10 pst. fra 1. halvår 1964 til 1. halvår 1965. Samlet byggeareal under arbeid lå ved utgangen av juli 7—8 pst. høyere enn på samme tidspunkt ifjor. Storparten av økingen falt på boligbygg og industribygg. Arealet av bygg satt i arbeid i løpet av årets syv første måneder var 5 pst. høyere enn i samme periode ifjor. Nå vil den samlede investering være sterkt påvirket av hvordan investeringene i skip og båter utvikler seg. Fra 1. kvartal 1964 til 1. kvartal 1965 økte disse investeringer med 35—40 pst. i faste priser. Utenriksregnskapet for januar—august viser en verdistigning i importen av skip på om lag 45 pst. fra tilsvarende periode året før. Om prisutviklingen ikke har snudd, vil økingen i volum bli større. Importen av maskiner og utstyr gikk opp med 10—15 pst. fra 1. halvår 1964 til 1. halvår 1965 i faste priser. For transportmidler uten skip var stigningen 5—10 pst.

Dersom vi prøver å stille disse statistiske indikatorer sammen til et bilde av utviklingen i brutto-investeringene i fast kapital, blir det, både fordi de statistiske kilder er forholdsvis sparsomme og fordi utviklingen er så ujevn for de forskjellige arter realkapital et meget usikkert anslag en kan stille opp. De tilgjengelige tidsserier synes å være forenlige med en samlet stigning i volum på omkring 15 pst. over årets 9 første måneder sammenlignet med tilsvarende periode ifjor. Det må imidlertid presiseres at hele intervallet 10—20 pst. er sannsynlig. Gjennomføringsmeldingen anslår veksten over hele året til 10—11 pst. Fra 1. kvartal 1964 til 1. kvartal 1965 var stigningen 13 pst.

Det er som vanlig meget vanskelig å anslå utviklingen i lagerinvesteringene. Lagerindeksen pr. utgangen av 2. kvartal 1965 viser at de samlede lagre i industri og engroshandel ligger nesten 4 pst. høyere enn ett år tidligere. Ved utgangen av mars lå lagrene på samme nivå som et år tidligere. Gjennomføringsmeldingen forutsetter ingen særlig endring i lagerinvesteringene over året.

Konsum

Indeksen for verdien av detaljomsetningen økte med nesten 8 pst. i perioden januar—juli 1965 sammenlignet med samme periode i 1964. Samtidig steg konsumprisindeksen med 5 pst., slik at økingen i volum blir 3 pst. Produksjonsindeksen etter anvendelse viser en stigning i produksjon til konsum på 2 pst.

Etter nasjonalregnskapet økte det private konsumet med nesten 1 prosent i volum i 1. kvartal 1965, sammenlignet med 1. kvartal 1964. Nå henger denne lave vekst bl. a. sammen med forserte kjøp før omsetningsavgiftens forhøyelse ifjor høst. Regnet i volum viste detaljomsetningsindeksen omtrent ingen endring fra 1. kvartal 1964 til 1. kvartal 1965. Nå er store grupper av det private konsumet ikke med i detaljomsetningsindeksen. En kan nevne at posten «Bolig, lys og brensel» viste nedgang i volum fra 1963 til 1964, mens «Reiser og transport» steg med om lag 14 pst. og «Konsum ellers» med om lag 4 pst. Samlet økte disse postene med vel 5 pst. i volum. De tilgjengelige opplysninger tyder ikke på at

veksten vil være noe mindre i år. Regnet i faste priser utgjorde disse postene om lag 40 pst. av det private konsumet i 1964. En samlet prognose for utviklingen i det private konsumet regnet i faste priser, vil rimeligvis vise en vekst på 3—4 pst. i årets 9 første måneder, sammenlignet med samme periode ifjor.

Gjennomføringsmeldingen forutsetter den samme vekst over året, mot 3,5 pst. fra 1963 til 1964.

Når det gjelder det offentlige konsumet, er de statistiske kilder færre enn for det private konsumet. Ifølge gjennomføringsmeldingen antas det at det offentlige konsumet vil øke med om lag 6—7 pst. over året mot en stigning på 5,8 pst. fra 1963 til 1964. Av mangel på andre indikatorer vil en anta at nasjonalbudsjettets anslag er realistisk også for årets 9 første måneder.

Priser, Lønninger, Inntekter

På grunnlag av avtaler og kjennelser fra 1964 er det hittil i år gitt lønns- og indekstillegg for lønnsmottagerne og inntektstillegg for jordbrukerne. Konsumprisindeksen var for perioden januar—august 1965 nesten 5 pst. høyere enn i tilsvarende periode ifjor. I 1961 økte prisindeksen 2,6 pst. over året, i 1962 5,2 pst., i 1963 2,6 pst. og i 1964 5,7 pst. År med sterk og svak prisstigning har vekslet unntatt i år da en sannsynligvis får sterk prisstigning for annet år på rad. Til neste år vil de store lønns- og inntektsoppgjørene finne sted på bakgrunn av bl. a. to års sterk prisstigning og en ugunstig reallønnsutvikling fra 1963 til 1964. Gjennomsnittlig reallønn pr. årsverk etter nasjonalregnskapet steg med 4,3 pst. pr. år i perioden 1957—1963, mens forbedringen bare var 2,3 pst. fra 1963 til 1964.

Oppsummering

Aktivitetsnivået er fortsatt høyt og arbeidsmarkedet er stramt. Utviklingen i industriproduksjonen i løpet av sommermånedene kan imidlertid tyde på at konjunktursituasjonen ikke lenger er fullt så ekspansiv i Norge som tidligere i år. Etterspørselen er imidlertid fremdeles så sterk at hovedproblemene i norsk økonomi er uforandret. Fra 1. kvartal 1964 til 1. kvartal 1965 økte brutto-nasjonalproduktet med nesten 6 pst. I årets 9 første måneder vil sannsynligvis brutto-nasjonalproduktet ligge 5—6 pst. høyere enn tilsvarende periode ifjor. Gjennomføringsmeldingen går ut fra en sannsynlig stigning på 5—5,5 pst. over året mot 6,2 pst. fra 1963—1964.

PARK HOTEL

SANDEFJORD

skaper den rette ramme om Deres kongress og salgskonferanse.

Kontakt oss idag: tlf. 65 550

— MØTEROM FOR 10—600 PERSONER

— INTERNASJONALT KJØKKEN

— BAR - BOWLING

— ALLE RETTIGHETER

KONTORSJEF

Som følge av vårt selskaps sterkt økede virksomhet, dels gjennom intern ekspansjon og dels ved overtagelse av andre bedrifter, ønsker vi å ansette som nærmeste medarbeider til vår økonomidirektør, en kontorsjef.

Vi ønsker oss en siviløkonom med noen års praksis fra annen industrivirksomhet, og foretrekker en mann med særlig interesse for arbeidsfeltene kontorledelse og organisasjon. Vi ønsker også at vedkommende skal delta i en kritisk vurdering av eventuell overgang til EDB. Stillingen stiller krav til selvstendig vurdering, og det legges vekt på samarbeidsevne i et dynamisk og inspirerende teamarbeide, både på bedrifts- og konsernplan.

Vårt selskap arbeider med ytterligere store ekspansjonsplaner, og kontorsjefstillingen vil by på store og viktige arbeidsoppgaver.

Vennligst send oss Deres skriftlige søknad, som vil bli behandlet konfidentielt.

EMALJEVERKET A/S

Lørenveien 51 — Oslo 5.

THE WORLD BANK GROUP

WASHINGTON D.C.

INTERNATIONAL BANK FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT
INTERNATIONAL DEVELOPMENT ASSOCIATION
INTERNATIONAL FINANCE CORPORATION

Applications are invited for positions as:

Economists

Offered are career appointments and applicants should preferably be aged between 32 and 55. For this positions, candidates must be able and willing to travel extensively in developing countries. Duty station: Washington. Salaries, depending on age, education and experience, range from $ 10,000 to approximately $ 15,000 per annum, or higher in appropriate cases, plus allowances, and are free of income tax. Family passages and transportation of household effects paid.

ECONOMISTS are required to work in the Ecconomic Department which advises on general economic problems and the economic approach of the International Bank to its operations. The Department engages on general and economic studies, such as international indebtedness, international trade, commodity problems and projections, industrial studies etc.

Degree in economics required with capacity to use mathematical techniques for economic and statistical analysis. At least three years' experience in economic analysis and application of economic principles.

Interesserte bes stile søknaden (på engelsk) til International Bank for Reconstruction and Development 1818 H Street, N.W. Washington, D.C.
og sende den snarest mulig til
Det Kgl. Departement for Handel og Skipsfart, Kontoret for utenlandsk statsgjeld, Oslo-Dep.
hvor også nærmere opplysninger kan fås (tlf. 41 00 70, linje 926 - Siggstedt).

Aksjer og aksjeinvestering

AV KNUT ØIER

Knut Øier:
Cand. jur. 1950. Fonds- og aksjemeglereksamen 1956. Ansatt i Christiania Bank og Kreditkasse siden 1950.

Når jeg skal skrive noen ord om aksjer og aksjeinvestering, vil jeg gjerne begynne med å forklare hva en aksje er. Dette kan for mange kanskje synes svært elementært, men det viser seg ofte når man kommer inn på forskjellige typer av aksjer at det hersker tvil og usikkerhet.

Den gamle lov om aksjeselskaper av 1910 hadde i sin § 1 følgende illustrerende definisjon:

> *«Som aksjeselskap ansees i denne lov ethvert selskap med økonomisk formål, hvis kapital er bestemt og hvis medlemmer deltar alene med avtalt innskudd uten å ha personlig ansvar for selskapets forpliktelser. Selskapets grunnkapital betegnes som aksjekapital og medlemmenes avtalte innskudd som aksjer».*

Av juridiske grunner er denne definisjon ikke tatt inn i den nye lov om aksjeselskaper av 6. juli 1957, men det forringer ikke definisjonen.

Ifølge aksjelovens § 30 skal en aksjes pålydende beløp være minst kr. 50.-. Denne bestemmelse skal imidlertid i henhold til loven ikke komme til anvendelse på aksjer som ved lovens ikrafttreden lød på mindre enn 50 kroner. Man vil da også ved å ta en titt på Børskurslisten se at det finnes selskaper som har aksjer med et pålydende beløp helt ned til 10 kroner. Oppad er det ingen grense, men det sier seg selv at hvis man ønsker at aksjene skal være lett omsettelige, bør ikke pålydende være for høyt. De fleste nystartede selskaper som i den senere tid har hatt offentlige tegningsinnbydelser har utstedt aksjer à 100 kroner. En annen side av saken er at man om det måtte ønskes, ofte vil kunne få utstedt aksjebrev som omfatter flere aksjer.

Til et selskaps aksjer er det normalt knyttet en rett til å møte på generalforsamling og å avgi stemme. Enkelte selskaper opererer imidlertid med flere typer av aksjer. Foruten ordinære aksjer med stemmerett, kan det være utstedt en gruppe aksjer uten stemmerett, som forøvrig står på like linje med de ordinære aksjer. Disse to typer av aksjer ser man ofte kalt A-aksjer og B-aksjer. I tillegg til disse to grupper kan det også utstedes preferanseaksjer. Preferanseaksjene kan være av forskjellig karakter. De kan være innløselige, d.v.s. at selskapet etter et bestemt antall år, hvis det ønsker det, kan innløse aksjene til en på forhånd fastsatt kurs. Dette vil bevirke at kursen på denne type aksjer ikke vil bevege seg meget over innløsningskursen. Den annen type preferanseaksjer er uinnløselige fra selskapets side, og kursene vil her kunne bevege seg langt mer. Felles for begge grupper er at de har fortrinsrett til et visst utbytte. Preferanseaksjene vil ofte være kumulative, d.v.s. om det ett år ikke har vært utbetalt utbytte, skal disse aksjer neste år først ha dekket også foregående års manglende utbytte, før det blir utbetalt noe på de ordinære aksjer. I noen tilfelle er utbytte på preferanseaksjene begrenset til en bestemt prosent, mens preferanseaksjer i andre tilfelle vil få utbytte

på linje med de ordinære aksjer om det utbetales noe utover det preferanseaksjene har krav på.

De som tar initiativet til å starte et aksjeselskap og som innbyr til offentlig tegning av aksjer, gjør dette for på denne måten å skaffe seg kapital. De som tegner aksjene vil gjøre det i håp om å oppnå en god avkastning av sine penger gjennom de utbetalte utbytter, og ofte også i håpet om at aksjene etter hvert vil bli mer verdifulle, at de vil stige i kurs.

Et moment av spesiell betydning for mange aksjekjøpere er det forhold at aksjeutbytter er fritatt for kommuneskatt på aksjonærens hånd.

Vi har i den senere tid hatt en rekke tegningsinnbydelser fra rederier i forbindelse med start av nye skipsaktieselskaper. Disse emisjoner har vært omfattet med meget stor interesse fra publikums side og har tildels vært sterkt overtegnet. Det å få tegne aksjer til pari kurs synes å virke tiltrekkende på det store publikum.

Mange er engstelige for å kjøpe aksjer som allerede står høyt i kurs, uten å tenke over at det ofte dreier seg om vel innarbeidede selskaper med store verdier.

Hva er det så som bestemmer en aksjes kurs? Det snakkes ofte om en aksjes matematiske verdi. Dette er den rent regnskapsmessige verdi, og denne er sjelden overensstemmende med omsetningsverdien. En aksjekurs vil dannes på grunnlag av flere vurderinger. I første rekke på en vurdering av aksjeselskapets økonomiske stilling i dag og dets muligheter i fremtiden. En aksjekjøper vil normalt ønske en viss avkastning av de midler han investerer, og han vil derfor også se på forholdet mellom utbytteprosent og kurs for å finne frem til den effektive avkastning. I tillegg til disse vurderinger vil selvfølgelig også ved omsetning av aksjer de velkjente virkninger av tilbud og etterspørsel komme inn i bildet.

En aksjekjøper vil ofte også ha interesse av å se bakover i tiden, og her kommer aksjeindeksene inn som et hjelpemiddel. Av utenlandske aksjeindekser er vel den amerikanske Dow Jones den best kjente. Oslo Børs utarbeider imidlertid også en aksjeindeks. Denne indeks fremkommer ved at man har gått ut fra 1/1 1939 = 100 som basis, og så hver dag regner seg frem til et gjennomsnitt for et utvalg av papirer. Foruten en totalindeks, blir det utarbeidet en indeks for industriaksjer, en for skipsaksjer, en for bankaksjer og en for hvalaksjer, de to første basert på 10 papirer og de to siste på 5 papirer. Oslo Børs' aksjeindeks er i motsetning til f. eks. Dow Jones, en veiet indeks. Et papir som er gjenstand for hyppig omsetning vil veie mer ved utregningen enn et som ikke omsettes så ofte. For Borregaard er f. eks. vekttallet satt til 5, mens det for Hydro er satt til 1½.

Nedenfor gjengis en grafisk fremstilling av 3 industriaksjeindeksers utvikling over en 3-års periode. Karakteristisk er det at svingningene på den norske indeks er langt mindre enn på den amerikanske og engelske.

Man hører i radio eller leser i avisene om aksjekurser og omsetning av verdipapirer. Men hvordan skal man gå frem om man ønsker å kjøpe eller selge aksjer? Her er det fonds- og aksjemeglerne kommer inn i bildet. I Oslo er det for tiden 14 private meglerfirmaer og 10 banker med fondsavdelinger, hvor man kan søke råd og veiledning og gi sine kjøps- eller salgsoppdrag. Meglerne møtes på børsen med sine oppdrag og søker her å få utført disse.

Lov om fonds- og aktiemeglere av 14. aug. 1918 stiller følgende krav som må tilfredsstilles for at autoriasjon som fonds- og aksjemegler skal kunne meddeles:

«1) At de har ført en hæderlig vandel.

2) At de har mindst 3 aars utdandannelse i aktiemæglerforretning eller i banks eller bankiers fondsavdeling som chef for eller assistent ved mæglervirksomheten derav mindst 1 aar indelands.

3) At de har underkastet sig en av kongen anordnet prøve. Ved denne må de nævnlig godtgjøre sin

kyndighet i bokholderi og lovgivningen om fondshandel samt indgaaende kjendskap til værdipapirer.»

Noteringene på Oslo Børs foregår etter auksjonssystemet. På Børsen sitter administrator på et kateter med front mot meglerne som har sine faste plasser. Eldste meglerfirma først og lengst til venstre, og så fra venstre til høyre og bakover etter ansiennitet. Administrator går gjennom Børskurslisten papir for papir, og noterer meglernes salgstilbud og kjøpstilbud i prosent av pålydende beløp. Om selger og kjøper under noteringen blir enige om en omsetningskurs, kommer omsetning istand, og i tillegg til en eventuell salgs- og kjøpsnotering får man også en notert omsetning.

Som nevnt noteres alle aksjer på Oslo Børs i prosent av pålydende beløp. I utlandet er det ikke alltid samme praksis. I noen land noteres en gruppe aksjer i prosent mens den annen gruppe noteres i vedkommende lands valuta. I andre land noteres aksjer i det hele tatt ikke i prosent, som f. eks. i Amerika hvor alle aksjenoteringer skjer i dollar.

Om en megler ikke har fått utført sitt oppdrag på Børsen betyr ikke det at han må vente til neste dag. Etter børstid kontakter meglerene hverandre over telefonen, og det er ikke få forretninger som blir avsluttet på denne måte. Når et oppdrag er utført vil oppdragsgiveren få melding om dette ved at han får en sluttseddel tilsendt i posten. Av sluttseddelen vil det fremgå hvilket papir som er omsatt, pålydende beløp, til hvilken kurs det er omsatt og omkostningene vil være spesifisert. Omkostningene ved kjøp og salg av aksjer er for tiden ½ % kurtasje, det er meglerens godtgjørelse, og 1 krone pr. 100 i stempelavgift til Staten. Begge deler beregnet av omsetningsbeløpet.

Utenlandske verdipapirer noteres for tiden ikke på Oslo Børs. Norges Bank yter heller ikke valuta til kjøp av aksjer i utlandet. Man har imidlertid den utvei at man kan kjøpe såkalt securities valuta. Det er valuta fremkommet ved salg av norskeiede utenlandske verdipapirer. Kursen på denne valuta ligger som oftest godt over den ordinære valutakurs. Har man først skaffet seg securities valuta, er veien åpen til å gå inn på f. eks. det amerikanske, engelske eller tyske aksjemarked gjennom sin meglerforbindelse her.

Å gi noen oppskrift på hva en bør kjøpe av aksjer er selvsagt umulig. Alt vil avhenge av forholdene til enhver tid og fremfor alt av fremtidsutsiktene. Forøvrig vil hensiktene med et aksjekjøp kunne være nokså forskjellig.

Meglernes oppgave er å samle så mange opplysninger som mulig, slik at han kan danne seg et bilde av markedsforholdene og på den måte hjelpe sine kunder med deres plaseringer. Disse kunder er ikke bare de kapitalsterke, også de såkalte småsparere finner i stadig større utstrekning veien til meglerne, en utvikling som blir sett på med glede.

I årene fra og med 1961 har det årlige emisjonsbeløp ligget på et betydelig høyere nivå enn i 1960 og tidligere år. Det kan være flere grunner til denne nivåøkning. Utvidelser av aksjekapital må sees i sammenheng med foretakenes reduserte evne til egenfinansiering som følge av skatteregler og konkurranseforhold.

Økningen i industriselskapenes emisjonsvirksomhet skyldes dels etablering i nye selskaper og dels utvidelse av aksjekapitalen. Foruten at en styrkning av egenkapitalen ved tilførsel av aksjekapital kan være nødvendig for å bedre kredittverdigheten, er denne finansieringsform et alternativ til langsiktige kreditter i perioder med stramt kredittmarked. Den nye banklov som stiller strengere krav til egenkapitalprosenten (egenkapitalen i prosent av forpliktelsene), har medført at flere banker har måttet utvide aksjekapitalen i de siste årene.

REGISTRERTE AKSJEEMISJONER. INNBETALING AV AKSJEKAPITAL I NYETABLERTE OG ELDRE SELSKAPER I MILL. KR.

	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964
Bergverk og industri ..	73	142	52	71	61	41	213	184	132	215
Varehandel	28	11	13	16	56	32	41	40	35	42
Sjøtransport	16	23	28	10	4	10	15	37	43	44
Andre	34	23	28	42	39	50	76	90	125	101
I alt	151	199	121	139	160	133	345	351	335	402

Kilde: Statistisk Månedshefte.

Kreditkassens nye hovedkontor
under oppførelse

BANKEN FOR FREMTIDEN

KREDITKASSEN
ANNO 1848

Vår Fondsavdeling står til sosialøkonomenes tjeneste med kjøp og salg av innen- og utenlandske verdipapirer.

KREDITKASSEN

Christiania Bank og Kreditkasse

HOVEDKONTOR: STORTORVET 7, Oslo

Mottatt litteratur

BØKER

Ragnar Frisch: «Theory of Production». Dordrecht-Holland 1964, 371 sider, pris $11,-.

Fritz C. Holthe: «Sosialøkonomi». Universitetsforlaget, Oslo 1965, 433 sider, pris kr. 49,50.

Kasper Vilstrup: «Markedsanalyse i praksis». København 1965, 113 sider, pris d. kr. 26,75.

Statistisk Sentralbyrå: «Norges økonomi etter krigen». Samfunnsøkonomiske Studier Nr. 12. Oslo 1965, 437 sider, pris kr. 15,-.

Statistisk Sentralbyrå: «Ekteskap, fødsler og vandringer i Norge 1856-1960». Samfunnsøkonomiske Studier Nr. 13. Oslo 1965, 221 sider, pris kr. 15,-.

Statistisk Sentralbyrå: «Nasjonalregnskap 1865-1960». NOS XII 163. Oslo 1965, 371 sider, pris kr. 10,-.

Peter H. Merkl: «Germany, yesterday and tomorrow». New York, Oxford University Press, 1965, 366 sider, pris $7,50.

Hans I. Kleven: «Klassestrukturen i det norske samfunnet». Forlaget Ny Dag, Oslo 1965, 317 sider, pris kr. 32,-.

SKRIFTER M.V.

Ivar Østby: «Merverdiskatten og dens virkninger». Økonomi Nr. 48. Næringsøkonomisk Forskningsinstitutt, Oslo 1965, 37 sider, pris kr. 8,-.

Einar Matson: «Kapitalgjenstanders økonomiske levetid». Meddelelse Nr. 9, Institutt for Sosialøkonomi, Norges Tekniske Høgskole, Trondheim 1965, 114 sider, pris ikke oppgitt.

Hjalmar Hegge: «Åndsfrihet og næringsfrihet». Studieselskapet Samfunn og Næringsliv, Oslo 1965, 95 sider, pris kr. 6,-.

«Vår ytringsfrihet». Studieselskapet Samfunn og Næringsliv, Oslo 1965, 132 sider, pris kr. 8,-.

The International Monetary Fund: «Finance and Development». Volume II, September 1965, Number 3.

S. G. Sturmey: «On the pricing of tramp ship freight service». Skipsfartsøkonomisk Institutt, Bergen 1965, 20 sider.

S. G. Sturmey: «Shipping in the 1960's». Skipsfartsøkonomisk Institutt, Bergen 1965, 21 sider.

Arnljot Strømme Svendsen: «Trends in world sea-borne shipping». Skipsfartsøkonomisk Institutt, Bergen 1965, 15 sider.

Arnljot Strømme Svendsen: «Rationelle Güterabfertigung durch Agenten- und Frachtverträge?». Skipsfartsøkonomisk Institutt, Bergen 1965, 17 sider.

Erling D. Naess: «Tanker Industry; Problems and prospects». Skipsfartsøkonomisk Institutt, Bergen 1965, 21 sider.

Institutt for Samfunnsforskning: «Tidsskrift for Samfunnsforskning». Nr. 3, Oslo 1965.

Ledige stillinger i Verdensbanken

The World Bank Group som består av International Bank for Reconstruction and Development, International Development Association og International Finance Corporation ønsker å engasjere norske økonomer.

Etter det redaksjonen har fått opplyst dreier det seg om 5 stillinger som inntil videre er reservert for Norge og banken er sterkt interessert i å få stillingene besatt med kvalifiserte norske økonomer.

For øvrig viser vi til annonse på side 20.

Forts. fra side 15.

Dette er et referat fra forelesninger forfatteren holdt høsten 1964 for sosialøkonomiske studenter i første studiesemester. Det er tatt sikte på å gi en sammenhengende fremstilling av noen få elementære, men samtidig grunnleggende sammenhenger innenfor kombinatorikken.

Leif Johansen:

Grunnelementer i informasjonsteorien.

Dette memorandum er blitt utarbeidet i forbindelse med seminarforedrag holdt ved Instituttet for Sosiologi, Universitetet i Oslo, April 1965.

Forfatteren gir her en innføring i et område som er nokså nytt, ikke minst i den økonomiske forskning. Ikke desto mindre mener han at det ganske snart vil utvikle seg til en viktig bestanddel av en samfunnsforskers hjelpemidler.

Åge Sørsveen:

Dynamisering av Walras-skjemaet:

Dette er et bearbeidet referat av professor Haavelmo's forelesninger i økonomisk teori 17. og 18. mars 1965, og tar for seg visse sider ved dynamisering av det statiske markedslikevektsskjema som går under navnet Walras-skjemaet.

Ragnar Frisch:

How Mathematical Programming may be used to great Advantage in the Federal part of Yugoslav Economic Planning.

Dette memorandum gjengir i hovedtrekk et brev forfatteren skrev 8./9. mai 1965 i Graz, Østerrike, etter en ESTØ-konferanse av vestlige og østlige økonomer, til professor Dusan Sabolovic. *Å.R.S.*

Fra informasjon til beslutning

SOSIALØKONOMISK SAMFUNNS HØSTKONFERANSE 1965

Mandag 1. november og tirsdag 2. november avholdes den fjerde i rekken av Sosialøkonomisk Samfunns høstkonferanser. Emnet for konferansen er denne gang «Fra informasjon til beslutning» og det er moderne planleggingsmetoder som skal settes under debatt. Stikkord som operasjonsanalyse og EDB, planlegging og optimalisering skulle i korthet illustrere hva man har tenkt å drøfte i løpet av disse to dager.

Programmet for konferansen ser ut som følger:

Mandag 1. nov. kl.:

09.30 Byråsjef, cand. oecon. Nils Karlgård, Finansdepartementet:
ÅPNING AV KONFERANSEN

09.45 Professor, dr. philos. Trygve Haavelmo, Universitetet i Oslo:
MODELLTENKNING OG BESLUTNINGSPROSESS
Hvordan virker samspillet mellom analytisk formulering og optimal beslutning?

10.45 Adm. direktør Bjarne Hurlen, Kongsberg Våpenfabrikk:
TOPPLEDELSENS INFORMASJONSBEHOV
Praktiske erfaringer og nye mål.

11.30 LUNSJ.

12.30 Konsulent, sivilingeniør Birger Lie, Norsk Produktivitetsinstitutt:
LANGTIDSPLANLEGGING
Behov og form for økonomisk planlegging på lang sikt.

13.30 Professor Olav Harald Jensen, Norges Handelshøyskole:
INVESTERINGSANALYSE
Hvilke hovedproblemer reiser investeringskalkyler og hvordan kan de løses?

14.30 Konsulent, cand. oecon. Sigmund Kjos, Fearnley & Eger:
LIKVIDITETSBUDSJETTERING
Likviditetsbudsjett som hjelpemiddel i langtidsplanleggingen.

Tirsdag 2. nov. kl.:

09.30 Dosent, cand. oecon. Hans Jakob Kreyberg, Norges Tekniske Høyskole:
HVA ER OPERASJONSANALYSE?
Idéene bak de moderne planleggings- og styringsmetoder.

10.45 Verkst. direktør, civilekonom Sven Hed, Management Systems International AB:
OPTIMALISERING
Hvordan operasjonsanalyse brukes i praksis.

11.30 LUNSJ.

12.30 Overingeniør Finn Madsen, IBM:
PRODUKSJONSPLANLEGGING
På hvilken måte kan de nye metoder hjelpe oss til å styre produksjonen?

13.15 Forskningssjef, cand. real. Kristen Nygaard, Norsk Regnesentral:
SIMULERING
«Laboratorieforsøk» på bedriftsøkonomiske problemer.

13.45 Sjefskonsulent, siviløkonom Simon Markussen, Grossistforbundets Rasjonaliseringskontor:
LAGEROPTIMALISERING
Fra analytisk formulering til kontroll med lagerholdet.

14.30 Sjefskonsulent, cand. oecon. Johan Sagen, Industrikonsulent A/S:
FREMTIDENS BEDRIFTSORGANISASJON
De nye planleggingsmetoder stiller krav til fornyet organisasjonsstruktur og rekrutteringspolitikk.

Og bøkene i sosialøkonomi, bedriftsøkonomi og operasjonsanalyse

får De i . . .

AV UTVALGET NEVNER VI:

Danø, S.: Linear programming in industry. An instroduction ..... kr. 43,25
Dorfman-Samuelson-Solow: Linear programming and economic analysis .... » 109,15
Heftet ..... » 52,00
Samuelson: Economics ..... » 55,00
Samuelson: Foundations of economic analysis ..... » 27,50
Wold, H. O. A.: Econometric Model Building ..... » 103,00

Austwick, K.: Teaching machines and programming ..... » 55,00
Evans, E. C. D.: Period planning and budgetary control ..... » 13,70
Freiberger-Prager (ed.): Applications of Digital Computers ..... » 93,00
Graves, R. L. (ed.): Recent advances in mathematical programming ..... » 116,00

Macrae, S.: The new book-keeping. A student's guide to Data processing .... » 9,55
Mjøs-Sagen: Grunnbok i bedriftslære .... » 36,00
Schlaifer: Probability and statistics for business decisions ..... » 75,00
Vajda, S.: Readings in mathematical programming ..... » 27,30
Wegner, P.: Introduction to System programming ..... » 87,50
Wheeler, B. O.: Business. An introductory analysis ..... » 44,50

Bellman-Dreyfus: Applied dynamic programming ..... » 75,50
Frøberg, S.: Datamaskiner ..... » 17,90
Hadley, G.: Linear programming ..... » 101,00
Spivey, A. A.: Linear programming. An introduction ..... » 32,00

Abonnement for 1965

Vi tillater oss å minne abonnentene om de tilsendte postgiroblanketter, som gjelder kontingent for «Sosialøkonomen» for 1965. Beløpet kan også betales over bankgirokonto 1377/163, Sosialøkonomen, Frederiksgate 3, Oslo 1.

Kandidatboken

billig til salgs

Et lite restopplag av boken «Økonomiske kandidater 1908—1957» er nå til salgs for kr. 10,— pr. eksemplar.

Boken kan fås ved henvendelse til Sten-Ove Callander, Statistisk Sentralbyrå, Oslo-Dep., Oslo 1. Telefon: 41 38 20.

Utenbysboende kan få boken tilsendt til en pris av kr. 12,—, som inkluderer porto, over postgirokonto 1 67 88, Sosialøkonomisk Samfunn, Postboks 273, Sentrum, Oslo 1.

SOSI-A-TETSNYTT

OLE MYRVOLL
Finansminister.

HELGE SEIP
Kommunal- og arbeidsminister.

KÅRE WILLOCH
Handelsminister.

DAGFINN VÅRVIK
Pris- og lønnsminister.

De fleste vil sikkert ha bemerket at vår nye Regjering har et sterkt islett av trøndere. Sosialøkonomene er imidlertid ikke dårligere representert.

Helge Lunde *Seip,* (cand. oecon. 1941), redaktør i Dagbladet er siden 12. oktober d.å. statsråd og sjef for Kommunal- og arbeidsdepartementet.

Ole *Myrvoll,* (cand. oecon. 1935), professor i teoretisk samfunnsøkonomikk ved Norges Handelshøgskole i Bergen er siden 12. oktober d.å. statsråd og sjef for Finans- og tolldepartementet.

Dagfinn *Vårvik,* (cand. oecon. 1951), redaktør i Nationen er siden 12. oktober d.å. statsråd, og sjef for Pris- og lønnsdepartementet.

Kåre Isaachsen *Willoch,* (cand. oecon. 1953), underdirektør i Norges Industriforbund er siden 12. oktober d.å. statsråd, og sjef for Handelsdepartementet.

Sigmund *Kjos,* (cand. oecon 1955), finanskonsulent hos Fearnley & Eger, er fra 22. oktober d.å. tilsatt som statssekretær i Industridepartementet.

Hans Georg *Lindbom,* (cand. oecon. 1952), for tiden universitetslektor i sosialøkonomi tiltrer fra 1. januar n.å. stilling som rektor ved NKL's samvirkeskole.

Jan Adelsten *Garung,* (cand. oecon. 1956), har fra 1. oktober sluttet som sjefkonsulent i Industrikonsulent A/S og begynt som soussjef i Norsk Spisevognselskap A/S.

Norsk Utviklingshjelp har etter anmodning fra regjeringen i Filippinene engasjert en norsk ekspert som skal foreta en forundersøkelse vedrørende etablering av en fiskeribank i landet. Kontorsjef Per *Gustavsen,* (cand. oecon. 1949), i Norges Bank har påtatt seg oppdraget og reiste onsdag 22. september til Filippinene. Oppdraget i Filippinene gjelder for seks måneder.

Byråsjef John Ingar *Moe,* (cand. oecon. 1946), i Kommunal- og arbeidsdepartementet reiste søndag 3. oktober til Afrika for å tiltre et FN-oppdrag som rådgiver i boligspørsmål for regjeringen i Uganda. Byråsjef Moe har tidligere vært knyttet til Prisdirektoratet og til Kontoret for områdeplanlegging i Trondheim.

Regjeringen i Uganda er i ferd med å utarbeide en langsiktig boligreisingsplan, og byråsjef Moe vil bl.a. bli benyttet som rådgiver i dette arbeidet. Han skal også lære opp personell som senere vil få ansvaret for iverksettelsen av regjeringens boligreisingsplan. Byråsjef Moes oppdrag er formidlet av Norsk Utviklingshjelp og gjelder for to år.

PERSONALKONSULENTER

Lønnsadministrasjon — Opplæring

DYKTIGHETSVURDERING — **LEDERUTVIKLING**

To personalkonsulent-stillinger med de nevnte arbeidsområder er ledige for snarlig tiltredelse. Søkere må ha videregående utdannelse og være interessert i stillinger i andre avdelinger i selskapet efter en periode på 1½—3 år i Personalavdelingen. Alder: 25—35 år.

Våre nye medarbeidere må ha **utdannelse** som

— siviløkonom, sosialøkonom, jurist, bedriftsøkonom, ingeniør, offiser el. 1. fra inn- eller utland.

og ha **interesse** for og/eller **erfaring i**

— personalforvaltning, spesielt på de aktuelle områdene,

— markedsføring, regnskapsvirksomhet, ledelse og administrasjon.

Egenskaper som innsatsvilje, samarbeidsevne, selvstendighet og god fremstillingsevne — muntlig og skriftlig — vil også bli tatt i betraktning. Gode engelskkunnskaper er nødvendig.

Vi tilbyr grundig opplæring, gode arbeids- og samarbeidsforhold, lønn efter innsats, lørdagsfri hele året og pensjonsordning.

Søknader, vedlagt avskrifter av attester og skolepapirer, sendes Personalavdelingen innen 29. oktober.

A/S NORSKE ESSO

Haakon VII's gate 5, postboks 1369, Vika, Oslo 1.

SOSIALØKONOM - SIVILØKONOM

I forbindelse med utbyggingen av budsjett- og planlegningsfunksjonen på økonomisiden søker vi en yngre sosialøkonom eller siviløkonom til vår Budsjettavdeling i Sarpsborg. Arbeidsoppgavene vil bl. a. omfatte:

Koordinering av konsernets budsjett- og planlegningsarbeider.
Analyser av konsernselskapenes budsjetter og langtidsplaner.
Økonomisk oppfølgning og kontroll av budsjett og planer, samt utarbeidelse av konjunktur- og kostnadsprognoser.

Stillingen vil stille store krav til selvstendig vurdering og analytisk evne. Tidligere praksis vil være en fordel.
Familieleilighet vil bli stillet til disposisjon.

Søknad med kopier av attester og eksamensvidnesbyrd bes sendt innen 31. oktober til

AKTIESELSKAPET BORREGAARD

Personalavdelingen - Sarpsborg