

Economisch - Statistische Berichten

45e JAARGANG - 7 SEPTEMBER 1960 - No. 2251

Bij de Stichting Sociaal fonds voor de Bouwnijverheid, Jodenbreestraat 8-14, Amsterdam,

kan geplaatst worden op de afdeling Beleggingen een

WETENSCHAPPELIJK GESCHOOLDE
medewerker,

welke speciaal belast zal worden met research-werkzaamheden.

Deze functie omvat o.m. het verzamelen en groeperen van financiële en economische gegevens van verschillende bedrijven en bedrijfstakken.

Aan de geschikte persoon wordt een interessante en zelfstandige werkring geboden met zeer goede sociale voorzieningen en uitstekende salariering.

Leeftijd tot 35 jaar.

Zij, die voor deze functie in aanmerking wenssen te komen, kunnen voor een psychotechnisch onderzoek worden opgeroepen.

Sollicitaties uitsluitend schriftelijk aan de afdeling Personeelszaken.



GEMEENTE ROTTERDAM

Bij de Accountantsdienst is plaats voor enige

**assistent-
accountants**

Afhankelijk van leeftijd, opleiding, ervaring en bekwaamheid geschiedt de aanstelling in een der volgende rangen:

- assistent-accountant,
(salarisgr. f 4.688,- - f 6.462,-),
assistent-accountant A,
(salarisgr. f 5.227,- - f 7.223,-),
assistent-accountant B,
(salarisgr. f 6.367,- - f 8.277,-),
assistent-accountant C,
(salarisgr. f 6.652,- - f 9.267,-).

In genoemde bedragen is de huurcompensatie ad 2½% met een minimum van f 17,40 per maand niet begrepen.

Aanstelling boven het minimum is mogelijk.

De regeling inzake vergoeding van reis- of pensionkosten en verhuiskosten is van toepassing.

Sollicitatiebrieven, welke uitvoerige inlichtingen dienen te bevatten omtrent opleiding, ervaring en huidig salaris, in te zenden aan de chef van het bureau Personeelvoorziening, kamer 331, stadhuis.

Inzending binnen 14 dagen onder no. 425.

**Financiering
en verzekering
van invoer-
uitvoer-
en
transito-zaken**

R. MEES & ZONEN

ROTTERDAM



**ECONOMISCH-
STATISTISCHE BERICHTEN**

Uitgave van de
Stichting Het Nederlandsch Economisch Instituut

Adres voor Nederland: *Pieter de Hoochweg 118, Rotterdam-6.*
Telefoon redactie: (010 of 01800) 5 29 39. Administratie:
(010 of 01800) 3 80 40. Giro 8408.

Bankiers: *R. Mees en Zonen, Rotterdam. Banque de Commerce, Koninklijk Plein 6, Brussel, postcheque-rekening 260.34.*

Redactie-adres voor België: *Dr. J. Geluck, Zwijnaardse Steenweg 357, Gent.*

Abonnementen: *Pieter de Hoochweg 118, Rotterdam-6.*

Abonnementsprijs: *franco per post, voor Nederland en de Overzeese Rijksdelen (per zeepost) f. 29,—, overige landen f. 31,— per jaar (België en Luxemburg B.fr. 400).*
Abonnementen kunnen ingaan met elk nummer en slechts worden beëindigd per ultimo van een kalenderjaar.

Losse exemplaren van dit nummer 75 ct.

Aangetekende stukken in Nederland aan het Postkantoor Westzeedijk, Rotterdam-6.

Advertenties. *Alle correspondentie betreffende advertenties te richten aan de N.V. Koninklijke Nederl. Boekdrukkerij H. A. M. Roelants, Lange Haven 141, Schiedam (Telefoon 6 93 00, toestel 1 of 3).*

Advertentie-tarief *f. 0,36 per mm. Contract-tarieven op aanvraag. Rubrieken „Vacatures” en „Beschikbare krachten” f. 0,72 per mm (dubbele kolom). De administratie behoudt zich het recht voor om advertenties zonder opgaaf van redenen te weigeren.*

Het Amerikaanse toerisme

De Verenigde Staten worden, wat betreft de uitgaven in het buitenland uit hoofde van het reizigersverkeer, door geen enkel ander land geëvenaard. Gezien de economische betekenis van het vreemdelingenverkeer, lijkt het daarom nuttig aan de recente ontwikkeling van het Amerikaanse toerisme enige aandacht te schenken. De vermelde gegevens zijn ontleend aan de „Survey of Current Business”¹⁾. De hiernaast opgenomen tabel geeft de hoofdlijnen aan van de ontwikkeling sedert 1955, zowel van de reisuittgaven als van de aantallen reizigers uit de Verenigde Staten naar de diverse gebieden.

Het Amerikaanse toerisme heeft een opmerkelijke groei te zien gegeven. De totale jaarlijkse uitgaven van ingezetenen der Verenigde Staten voor buitenlandse reizen zijn gestegen van \$ 1,612 mln. in 1955 tot \$ 2,380 mln. in 1959 (waarvan \$ 770 mln. aan reiskosten). De toename van 1958 op 1959 bedraagt 11 pCt., hetgeen iets meer is dan de gemiddelde jaarlijkse groei sinds 1950. De uitgaven in overzeese landen, exclusief de reiskosten, stegen in 1959 ten opzichte van 1958 met 9 pCt. De groei van de Amerikaanse bestedingen in Europa en het Middellandse Zeegebied in 1959 was iets geringer, nl. 8

pCt. Het aandeel van laatstgenoemd gebied in de uitgaven van Amerikanen in alle overzeese landen tezamen bedroeg vorig jaar \$ 604 mln., d.i. 67 pCt. Bezien wij het relatieve aandeel van Europa in de overzeese uitgaven sinds 1955, dan blijkt een zekere tendens tot daling van dit aandeel, waarnaembaar te zijn. De percentages bedroegen sinds 1955 resp. 73, 70, 66, 68 en 67.

Het aantal Amerikaanse reizigers naar Europa nam toe met 11 pCt., dat naar alle overzeese landen tezamen, met 8 pCt. De gemiddelde uitgaven per persoon in Europa daalden echter met 3 pCt. Deze daling wordt toegeschreven aan het toenemende aandeel van reizigers, die per vliegtuig naar Europa komen en wier verblijfs-

duur aldaar korter is dan van de groep, die het schip als vervoermiddel kiezen. Voor een trip naar Europa werd in 1959 gemiddeld ca. \$ 1.500, inclusief \$ 650 reiskosten, uitgegeven. De gemiddelde besteding van reizigers per schip was ca. \$ 1.700 per reis, terwijl die van reizigers, welke van een vliegtuig gebruik maakten, ca. \$ 1.400 bedroeg. Nederland trok — volgens een recente mededeling van „The New York Times” — vorig jaar 174.500 Amerikaanse bezoekers; zij hebben in totaal \$ 12 mln. besteed, hetgeen 13 pCt. is van de inkomsten uit hoofde van ons vreemdelingenverkeer.

De betekenis van het vliegtuig als vervoermiddel van personen is opvallend. Vorig jaar heeft 82 pCt. van de reizigers met overzeese bestemming van luchtvervoer gebruik gemaakt. Sinds 1955 is het luchtvervoer met 63 pCt. toegenomen. Het vervoer van reizigers per schip neemt daarentegen sterk in betekenis af. De aantallen passagiers vertonen sinds 1956 een absolute daling: van 327.000 in 1956 tot 279.000 in 1959. Dezelfde tendens is waarneembaar ten aanzien van het vervoer naar Europa: 204.000 in 1959 tegen 226.000 in 1956.

Voor 1960 kan een verdere stijging van de reisuittgaven van Amerikaanse ingezetenen worden verwacht en wel tot een bedrag van meer dan \$ 2,5 mrd. De volgende indicaties steunen deze verwachting. Het „personal income” in de Verenigde Staten is in de eerste vijf maanden van dit jaar, vergeleken met de overeenkomstige periode in 1959, met 5 pCt. gestegen. Een andere aanwijzing voor de groeiende belangstelling van de Amerikanen voor buitenlandse reizen vormt het aantal uitgegeven paspoorten; tot en met mei 1960 bedroeg de stijging ten opzichte van de uitgifte in de eerste vijf maanden in 1959 20 pCt. Tenslotte vormt de sterke capaciteitsuitbreiding van de grote luchtvaartmaatschappijen door het in gebruik nemen van jet-verkeersvliegtuigen een stimulan voor het overzeese toerisme uit de Verenigde Staten.

Rotterdam.

Drs. A. M. TABAK.

Reisuittgaven en aantal reizigers uit de Verenigde Staten naar gebieden van bestemming

	Reisuittgaven in mln. dollars					Aantal reizigers x 1.000 a)				
	1955	1956	1957	1958	1959	1955	1956	1957	1958	1959
Totaal	1.612	1.814	1.955	2.139	2.380					
Transport	459	539	583	679	770					
Reisuittg. buitenl.	1.153	1.275	1.372	1.460	1.610					
Canada	306	316	340	323	365					
Mexico	255	279	305	319	350					
Totaal overzee	592	680	727	818	895	1.075	1.239	1.369	1.398	1.516
zee						318	327	303	292	279
lucht						757	912	1.066	1.106	1.237
Eur. en Middell. zeegeb.	430	473	483	560	604	482	521	556	637	705
zee						214	226	205	218	204
lucht						268	295	351	419	501
Carafbisch geb. en Centr. Am.	107	134	153	156	174	522	631	704	645	677
lucht						435	544	625	590	622
Zuid-Amerika	22	29	37	37	41	34	42	51	52	59
lucht						28	37	44	46	52
Rest overzee	33	44	54	65	76	37	45	58	64	75
lucht						26	36	46	51	62

a) Exclusief cruise-toeristen.

INHOUD

	Blz.		Blz.
Het Amerikaanse toerisme, door Drs. A. M. Tabak	879	Goederevervoer per pad in Suid-Afrika, door Dr. C. Verburgh	888
Productiviteit als richtsnoer voor het loonbeleid, door Drs. H. R. Wortmann	880	Aantekening:	
De Amerikaanse uitvoer naar de Zes en de Zeven, door Drs. E. H. Loen	885	De sportaccommodatie in Nederland	890
		Geld- en kapitaalmarkt, door Dr. C. D. Jongman	891
		Notitie:	
		Parijs is favoriet	887

COMMISSIE VAN REDACTIE: Ch. Glasz; L. M. Koyck; H. W. Lambers; J. Tinbergen; J. R. Zuidema.
 Redacteur-Secretaris: A. de Wit. Adjunct Redacteur-Secretaris: J. J. Hartemink.
 COMMISSIE VAN ADVIES VOOR BELGIË: F. Collin; J. E. Mértens de Wilmars;
 J. van Tichelen; R. Vandeputte; A. J. Vlerick.

Schrijver wil de relativiteit van de arbeidsproductiviteit als norm voor een stabiel prijsniveau en een rechtvaardige inkomensverdeling in het licht stellen. Reeds de statistische meting van de arbeidsproductiviteit levert vele moeilijkheden op. Bij het bepalen van de loonquote blijkt een stijging van het aandeel van de loonsom gepaard te kunnen gaan met een relatieve achteruitgang van het gemiddelde inkomen der loontrekkers. Bij een koppeling van de loonvoet aan de ontwikkeling van de arbeidsproductiviteit rijst dan ook de vraag, of de produktie per loontrekker dan wel per hoofd van de totale actieve beroepsbevolking als uitgangspunt moet worden gekozen. De ontwikkeling van het loonpeil heeft in het verleden een pro-cyclisch karakter gehad en derhalve de conjunctuurfluctuaties versterkt. Men zou dus veeleer de gemiddelde toeneming van de produktiviteit over een langere reeks van jaren als een maatstaf voor het loonbeleid moeten nemen. Overigens is de binding van de lonen aan de arbeidsproductiviteit geen toereikende voorwaarde voor een stabiel prijsniveau en een rechtvaardige inkomensverdeling.

Inleiding.

De nu eens gestadige, dan weer schoksgewijs, optredende groei in het economisch leven, stelt ons telkens voor de vraag hoe de loontrekkers in de toenemende welvaart moeten delen, zonder dat dit een ongewenste invloed op het prijsniveau teweegbrengt. Daar tussen lonen en prijzen steeds een nauw verband kan worden waargenomen, zal reeds een grote mate van prijsstabiliteit worden bereikt, wanneer men erin slaagt de prijs per eenheid van arbeidsprestatie binnen redelijk stabiele grenzen te houden. De loonpolitiek streeft er enerzijds naar, in het kader van de prijsstabilisatiepolitiek, de loonkosten per eenheid van arbeidsprestatie niet te verhogen — dat wil zeggen de lonen niet meer te laten stijgen dan de arbeidsproductiviteit — terwijl anderzijds in het kader van een rechtvaardige verdelingspolitiek de lonen ook niet minder kunnen stijgen dan de arbeidsproductiviteit. Zo is men tot de opvatting gekomen, dat beide desiderata simultaan worden vervuld indien de lonen gelijke tred houden met de arbeidsproductiviteit.

Bij nader onderzoek blijkt echter dat het systeem van de binding van de loonsverhoging aan de ontwikkeling van de arbeidsproductiviteit niet steeds een noodzakelijke of voldoende voorwaarde is voor de handhaving van een stabiel prijsniveau, noch zonder meer een rechtvaardige inkomensverdeling tot stand brengt. In het volgende zal een aantal bedenkingen tegen het gebruik van dit criterium worden geformuleerd om de relativiteit van de norm duidelijk in het licht te stellen. Het is echter niet de bedoeling van dit artikel daarmee de bruikbaarheid van het criterium der arbeidsproductiviteit voor het loonbeleid op principiële gronden te ontkennen. Achtereenvolgens zullen de volgende punten worden behandeld: het begrip arbeidsproductiviteit, de loonquote, loonsverhogingen en prijsniveau, dalende arbeidsproductiviteit en de arbeidsproductiviteit als norm voor het loonbeleid.

Het begrip arbeidsproductiviteit.

De termen produktiviteit en arbeidsproductiviteit zijn in de discussie rond de daarmee verbonden economische

Productiviteit als richtsnoer voor het loonbeleid

problemen op velelei wijze geïnterpreteerd ¹⁾. Het C.B.S. gebruikt daarom de term „produktie per werknemer”, waaruit duidelijker blijkt dat het gaat om de *verhouding* tussen de produktie-omvang en de personeelssterkte. Het begrip arbeidsproductiviteit zal ook door ons in dit artikel in deze betekenis worden gehanteerd.

Zodra de produktie per werknemer moet worden berekend voor een bedrijfstak, waarin de produktie-omvang gelijk blijft, doch de afzet van technisch identieke produkten op verschillende deelmarkten (met heterogene prijzen) verschuift, waardoor de produktie-index verandert, ontstaat een principiële moeilijkheid ten aanzien van de te kiezen berekeningsmethode, zoals uit de hiervoor genoemde publikatie (blz. 182) blijkt. De produktie-indexcijfers voor een groep van ondernemingen of bedrijfstakken worden vastgesteld door de afzonderlijke delen te wegen met de toegevoegde waarde. De verhouding tussen deze produktie-indexcijfers en die betreffende de werkgelegenheid levert dan de produktie per werknemer, waaruit de arbeidsproductiviteitsstijging is af te leiden.

De produktie per werknemer in een bedrijfsgroep als totaal is echter geen gewogen gemiddelde van de cijfers betreffende de onderdelen. Een produktiestijging in ondernemingen met een verschil in de toegevoegde waarde per werknemer kan zelfs leiden tot een sterkere of

¹⁾ Zie „Statistische en econometrische onderzoeken”, 4e kwartaal 1958, blz. 181 e.v.

(advertentie)

**DYNAMIEK,
GRONDSLAG
VAN HET
BELEGGINGS-
BELEID**

ROTTERDAMSCH
BELEGGINGSCONSORTIUM N.V.



BLAAK 10 ROTTERDAM

matiger stijging van de produktie per werknemer, berekend voor het complex der ondernemingen als een geheel, dan in elke onderneming afzonderlijk. De betekenis van een gewijzigde produktiestructuur uit een oogpunt van het niveau der arbeidsproduktiviteit komt tot uiting in tabel 1.

TABEL 1.

Arbeidsproduktiviteit naar sectoren

Jaar	Sector	Produktie	Aantal werknemers	Produktie per werknemer	
1959	A	3.000.000	300	10.000	
	B	800.000	100	8.000	
	A + B	3.800.000	400	9.500	
1960	A	3.150.000	300	10.500	1960/1959 (+ 5,0 pCt.)
	B	656.000	80	8.200	(+ 2,5 pCt.)
	A + B	3.806.000	380	10.016	(?)

In deze tabel is voor twee sectoren de produktie (toegevoegde waarde) en de arbeidsproduktiviteit weergegeven. Nemen wij aan, dat in 1960 de arbeidsproduktiviteit van A met 5 pCt. en die van B met 2,5 pCt. stijgt. Voor de beide bedrijven tezamen zal men a priori geneigd zijn aan te nemen dat de stijging van de produktie per werknemer ergens tussen 2,5 en 5 pCt. zal liggen, afhankelijk van de relatieve betekenis der wegingscoëfficiënten. Merkwaardigerwijze blijkt echter de stijging van de arbeidsproduktiviteit van A en B samen, indien men deze niet uit de onderdelen, maar uit de totalen van produktie en werkgelegenheid berekent, groter te zijn dan de stijging in ieder van de afzonderlijke sectoren, nl. 5,4 pCt. Dit hangt met name samen met de daling van de werkgelegenheid in B met 20 personen, waardoor de relatieve betekenis van A, waar de produktie per werknemer groter is, verder is toegenomen.

Het blijkt dus, dat de produktie per werknemer niet alleen stijgt door een verplaatsing van de produktie van sectoren met een geringe naar sectoren met een grote produktiviteitsstijging — een verschijnsel, waarop dikwijls de aandacht is gevestigd — maar ook als de produktiestructuur zich wijzigt ten gunste van sectoren met een hoog niveau van arbeidsproduktiviteit. In het kader van een op de produktiviteitsontwikkeling georiënteerde loonpolitiek leiden deze eigenaardigheden echter tot moeilijke problemen.

De arbeidsproduktiviteit in de landbouw, industrie en dienstensector.

Dat dit verschijnsel niet slechts een theoretische constructie is, maar inderdaad in de praktijk wordt waargenomen, blijkt bijv. uit de verschuiving die tussen de grote sectoren van de economie plaatsvindt, met name de relatieve achteruitgang van de landbouw. Het niveau van de arbeidsproduktiviteit is in de landbouw belangrijk lager dan bijv. in de industrie, zoals valt af te leiden uit de omstandigheid dat de verhouding tussen de bijdrage van de landbouw in het bruto nationaal produkt en die van de industrie niet overeenkomt met de verhouding tussen de agrarische en de industriële beroepsbevolking. Daarnaast is ook de trendmatige produktiviteitsstijging in de landbouw kleiner dan in de industrie. In de dienstensector lijkt de produktiviteit op langere termijn iets minder snel te groeien dan in de industrie, hoewel sneller dan in de landbouw. Doch ook binnen ieder van deze sectoren,



ROTTERDAMSCH E BANK

DOCUMENTAIRE
ACCREDITIEVEN

INCASSERINGEN
OP BINNEN- EN
BUITENLAND

MEER DAN 300 VESTIGINGEN IN NEDERLAND

(advertentie)

zoals de verschillende takken van industrie, vindt men zeer uiteenlopende combinaties van produktiviteitsniveaus en produktiviteitstoename.

Dat deze invloeden op de produktiviteitsontwikkeling voor de economie in haar geheel elkaar over en weer zouden kunnen opheffen, is reeds daarom onwaarschijnlijk, omdat de produktiviteitsontwikkeling in het algemeen nauw met de produktiestijging samenhangt. Al is dit verband niet steeds stringent van jaar op jaar, over een wat langere periode is het toch zeer duidelijk te onderkennen. Aangezien derhalve de produktiviteitsstijging het grootst is in die sectoren, waar de produktie het sterkst stijgt en waarvan dientengevolge de relatieve betekenis toeneemt, ontstaat dus inderdaad de tendens dat het boven besproken verschijnsel optreedt, nl. dat de produktiviteit van een geheel sterker stijgt dan die van de delen.

Hoe belangrijk deze structuurverschuivingen kunnen zijn blijkt uit tabel 2. Gezien de onzekerheden die aan dergelijke berekeningen inherent zijn en de korte periode waarop zij betrekking hebben, moet aan de uitkomsten niet meer dan een indicatieve betekenis worden toegekend.

TABEL 2.

De ontwikkeling van de arbeidsproduktiviteit naar landen en sectoren

Land	Periode	Jaarlijks gemiddeld groeipercentage van de produktiviteit				
		Landbouw	Industrie	Diensten	Totaal	
					ongewijzigde structuur	gewijzigde structuur
1	2	3	4	5	6	7
Nederland	1953-56	1,3	3,2	2,6	2,7	2,8
België	1953-56	2,7	4,5	2,6	3,2	3,3
Luxemburg	1950-56	1,6	4,1	2,7	3,0	3,3
West-Duitsland	1953-56	1,0	4,5	3,6	3,9	4,7
Frankrijk	1954-56	— 1,0	6,8	5,3	5,2	5,6
Italië	1950-57	3,8	6,7	1,3	4,0	4,7

Bron: „Rapport sur la situation économique dans les pays de la Communauté”, uitgave van de Commissie van de Europese Economische Gemeenschap, september 1958, blz. 74.

Niet alleen in Nederland doch ook in andere landen blijkt de jaarlijkse groei der arbeidsproduktiviteit voor de totale economie groter te zijn, indien men bij de berekening

in aanmerking neemt dat de structuur van de beroepsbevolking zich steeds meer wijzigt ten gunste van de industrie en de dienstensector. Opmerkelijk is hierbij dat voor de landen van de Benelux het verschil tussen de kolommen 6 en 7 slechts zeer gering, daarentegen voor de andere landen belangrijk groter is. In Italië kan dit enerzijds worden toegeschreven aan het lage niveau der arbeidsproductiviteit, anderzijds aan het nog relatief grote aandeel van de agrarische beroepsbevolking in het totaal, zodat nog belangrijke verschuivingen ten gunste van de industrie kunnen plaatsvinden. In West-Duitsland en in Frankrijk kan de oorzaak worden gezocht bij een eveneens vrij aanzienlijke afvloeiing uit de landbouw in een periode, waarin de agrarische productiviteitsstijging uitermate gering, voor Frankrijk zelfs negatief was.

Met betrekking tot het begrip arbeidsproductiviteit willen wij er tenslotte nog op wijzen, dat men er zich steeds van bewust moet blijven, dat de produktie het resultaat is van alle bij het voortbrengingsproces betrokken produktiefactoren. De verhoogde produktiviteit, zoals deze statistisch tot uitdrukking komt, moet dus ook ten dele — en niet steeds in dezelfde verhouding — aan andere factoren, zoals aan een meer kapitaalintensieve produktiewijze of aan een verbetering in de organisatie, worden toegeschreven. Een evenredige toerekening van de produktiestijging aan alle daaraan ten grondslag liggende factoren, met behulp van productiviteitsindicatoren, is daarom in beginsel onmogelijk.

Indien men er zich rekenschap van geeft hoeveel moeilijkheden verbonden zijn aan het berekenen en interpreteren van het begrip arbeidsproductiviteit, wordt het begrijpelijk dat in de praktijk der loononderhandelingen de verschillende partijen zeer uiteenlopend cijfermateriaal kunnen presenteren, zodat het dikwijls nodig wordt geacht een onpartijdige instantie hierover te raadplegen.

De loonquote.

Een parallele ontwikkeling van lonen en arbeidsproductiviteit bij onveranderd prijsniveau betekent dat de loonquote (verhouding tussen het totaalbedrag der lonen en salarissen inclusief werkgeversbijdragen voor sociale verzekering en pensioenvoorziening enerzijds en het nationaal inkomen tegen factorkosten anderzijds) constant blijft ²⁾. Afgezien van de omstandigheid dat aldus een bepaalde loonquote in een uitgangssituatie wordt bevroren en daarmee voor de toekomst als norm wordt verheven, moet worden bedacht dat de groep van loontrekkers (inclusief pensioen- en steuntrekkers) van zeer uiteenlopende pluimage is. Zij omvat zowel de bedrijfsarts, de landarbeider, de kruideniersbediende als de directeur van een N.V. Het is bepaald geen gemakkelijke opgave op overtuigende wijze aan te tonen waarom het quotiënt van het looninkomen van deze categorie en het nationaal inkomen tegen factorkosten constant moet blijven. Dit is des te moeilijker omdat met loontrekkers niet een bepaalde maatschappelijke groep kan worden aangeduid; de term loontrekkers heeft immers niet betrekking op de personele maar op de functionele inkomensverdeling.

Tot welke paradoxale uitkomsten men in dezen kan komen, indien geen acht wordt geslagen op de mogelijke verschuivingen in de inkomensverdeling binnen deze

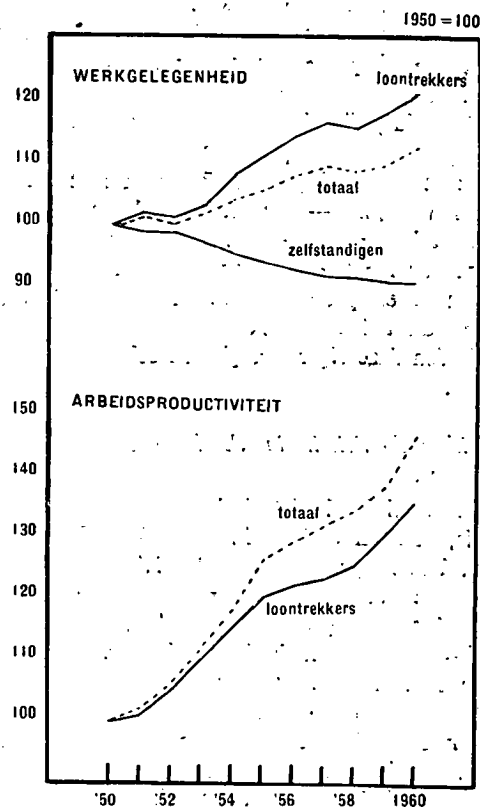
²⁾ Hierbij wordt o.a. geabstraheerd van een verandering van de druk der indirecte belastingen, alsmede van wijzigingen in de ruilvoet, die met name een uiteenlopende ontwikkeling van arbeidsproductiviteit en rentabiliteit kunnen veroorzaken:

groep, blijkt uit een publikatie van het C.B.S. ³⁾. Zo is het „zeer wel mogelijk, dat een relatieve achteruitgang van het gemiddelde inkomen der loontrekkenden t.o.v. het gemiddelde inkomen der zelfstandigen bij een gelijkblijvend Nationaal inkomen gepaard gaat met een stij-

ging van het aandeel van de loonsom in het Nationale inkomen”, terwijl zelfs in de personele inkomensverdeling geen verandering is opgetreden. Dit wordt in de genoemde publikatie met het volgende voorbeeld toegelicht. Stel dat enige zelfstandigen met een inkomen, dat minder bedraagt dan het gemiddelde inkomen der loon- en salaristrekken, in loondienst gaan en een inkomen verwerven, dat gelijk is aan hetgeen zij eerst ontvingen. „Als gevolg van deze overgang blijft het Nationale inkomen gelijk, het aandeel van de lonen en salarissen in het Nationale inkomen stijgt, maar het „werknemersaandeel in het Nationale inkomen”, d.w.z. de breuk, welke aangeeft de houding tussen het gemiddelde loon per werknemer en

GRAFIEK 1.

De ontwikkeling van de werkgelegenheid en de arbeidsproductiviteit in bedrijven



Bron: Werkgelegenheid: Maandschrift C.B.S., februari 1960. Arbeidsproductiviteit: Centraal Economisch Plan 1960. 1959 en 1960: ramingen.

³⁾ „Het aandeel van de lonen en salarissen, inclusief sociale lasten in het nationale inkomen”. Statistische en econometrische onderzoeken, 3e kwartaal 1959, blz. 120.

het gemiddelde Nationale inkomen per beroepsbeoefenaar, daalt" 4).

Een constante loonquote behoeft derhalve niet te betekenen dat ook het werknemersaandeel in het nationaal inkomen (verhouding tussen de loonsom per hoofd van de onzelfstandige beroepsbevolking, werkzaam in bedrijven en het nationaal inkomen tegen factorkosten per hoofd van de gehele actieve beroepsbevolking) gelijk blijft. Dit zou nl. slechts dan het geval zijn, indien het aandeel van de loontrekkers in de totale werkzame beroepsbevolking geen verandering ondergaat. Aangezien echter het aantal zelfstandigen relatief (en zelfs in absolute aantallen) afneemt, zal ook het werknemersaandeel achteruit lopen. Bij een koppeling van de loonvoet aan de ontwikkeling van de arbeidsproductiviteit rijst dan ook de vraag, of de productiviteit moet worden opgevat als de productie per loontrekker (zodat de loonquote constant blijft en het werknemersaandeel daalt) of als de productie per hoofd van de totale actieve beroepsbevolking (zodat de loonquote stijgt en het werknemersaandeel constant blijft). Uit grafiek 1 blijkt dat het verschil in uitkomst niet kan worden verwaarloosd.

Loonquote en risico.

Gewoonlijk wordt met betrekking tot de loonquote gewezen op het fundamentele verschil dat er tussen zelfstandigen en loontrekkers zou bestaan. Zelfstandigen zijn ondernemers, die op eigen risico hun kapitaal en arbeidskracht met andere produktiemiddelen combineren en daaruit een inkomen verwerven, dat rechtstreeks met het resultaat van hun economische activiteit samenhangt. Loontrekkers zijn degenen, wier inkomen niet samenhangt met de bedrijfsresultaten. Afgezien van de omstandigheid dat dergelijke uitspraken toch wel een sterk categorisch karakter dragen — zo zal bijv. omzetting van een vennootschap onder firma in een N.V. het aantal loontrekkers doen stijgen — is deze opvatting in strijd met het moderne ondernemersbegrip. Hierin komt immers steeds duidelijker tot uitdrukking, dat het hoofdkenmerk gelegen is in het nemen van beslissingen onder aanvaarding van onzekerheid ten aanzien van het economisch resultaat. Het huidige ondernemerstype — dikwijls werkend met vreemd kapitaal — draagt verantwoordelijkheid voor een min of meer afgebakend deel van het ondernemingsbeleid. Anderzijds hangt toch ook het wel en wee van de loontrekkers wel degelijk van de bedrijfsresultaten af. Met dit criterium lijkt een fundamentele onderscheiding tussen zelfstandigen en loontrekkers dan ook niet mogelijk.

Doch indien nu toch eens het karakteristieke van loon-

trekkers daarin gezocht zou moeten worden, dat hun inkomen niet afhankelijk is van het wisselende economische resultaat, dan zou een politiek van stabilisatie van de loonquote impliceren dat deze groep toch in evenredige mate deelt in het risico van economische activiteit. Op deze wijze zou dit criterium voor het onderscheid tussen loontrekkers en zelfstandigen zelfs verdwijnen.

Loonsverhogingen en prijsniveau.

Dikwijls wordt gesteld dat loonsverhogingen, die het beloop van de arbeidsproductiviteit overtreffen, tot prijsstijging leiden. Dit hangt echter o.a. af van de stand van de conjunctuur. In een periode van relatief grote werkloosheid en onderbezetting kan het prijsstijgende effect van een dergelijke bestedingsimpuls geneutraliseerd worden door een daling van de andere componenten van de effectieve vraag. Indien echter wel een dienovereenkomstige stijging van de effectieve vraag optreedt, hetgeen meer waarschijnlijk is, kan een hierdoor geïnduceerde stijgende arbeidsproductiviteit de aanvankelijke discrepantie tussen loonstijging en arbeidsproductiviteitsbeloop neutraliseren. Deze stijging vloeit voort uit de meer intensieve bezetting van de productiecapaciteit, welke een gevolg is van de stijging van de effectieve vraag. Maar zelfs indien de ondernemers zich bij gunstige conjuncturele ontwikkeling in een „verkoopersmarkt” bevinden, zou een dergelijke loonstijging het prijsniveau niet in gevaar behoeven te brengen. Wanneer het bedrag van de loonsverhoging, voor zover deze de productiviteitsstijging overtreft, nl. niet wordt besteed, zou dit voor de ondernemers geen nieuwe mogelijkheid geven, uit dezen hoofde hun prijzen te verhogen, omdat het niveau van de totale vraag naar goederen en diensten niet is gestegen.

Men zou kunnen beweren dat deze grotere besparingen niet vereist zijn, indien sectoren met een zeer hoge productiviteitsstijging een deel hiervan in de vorm van prijsdalingen aan de consumenten doorgeven, zodat ook de vaste inkomenstrekkers hiervan profiteren. Dikwijls wordt een dergelijke gang van zaken toegejuicht, zowel uit overwegingen van prijspolitiek als uit het oogpunt van inkomensverdeling. Wat dit laatste betreft, is het toch eigenlijk willekeurig dat men bij grote productiviteitsstijging de relatie met de loonsverhoging meent te moeten verlaten. Wat de betekenis van dergelijke incidentele prijsdalingen in bepaalde sectoren voor het algemeen prijsniveau betreft, deze wordt gewoonlijk overschat: de door de prijsdalingen vrijgekomen koopkracht kan immers ceteris paribus weer prijsstijgende tendenties in andere sectoren in het leven roepen. Hieruit blijkt de grote rol die in dezen de besparingen kunnen spelen, een factor die evenwel in de loonpolitiek niet in het geding wordt gebracht.

4) Op. cit., blz. 120.

(advertentie)

Kabels met papier- en met plasticisolatie voor hoogspanning, laagspanning en telecommunicatie. Kabelgarnituren, koperdraad en koperkabel, staaldraad en bandstaal.

N.V. NEDERLANDSCHE KABELFABRIEKEN • DELFT



Dalende arbeidsproductiviteit.

Tot dusverre werd steeds verondersteld dat de arbeidsproductiviteit stijgt, maar wat zou moeten geschieden indien deze zou dalen? Voor de economie in haar geheel zou zich dit verschijnsel eigenlijk slechts kunnen voordoen bij een aanzienlijke daling van de productie. Aangezien immers de werkgelegenheid tussen nauwere grenzen fluctueert als de productie, zal bij dalende productie veelal ook de productiviteit een daling ondergaan. Dit geval heeft zich echter in Nederland sinds de tweede wereldoorlog voor de economie in haar geheel nimmer voorgedaan. Niettemin moet de mogelijkheid daarvan onder ogen worden gezien, met name als gevolg van een conjuncturele inzinking of door incidentele factoren, zoals een misoogst. Een ernstige misoogst zal overigens bij de Nederlandse verhoudingen slechts bij hoge uitzondering kunnen optreden aangezien de klimatologische omstandigheden bij een grote gevarieerdheid van de landbouwproductie vrijwel nooit ongunstig zijn voor ieder van de produkten.

De productiviteitsdaling, die in zulke gevallen zou plaatsvinden, behoeft niet noodzakelijkerwijs met een loondaling gepaard te gaan. Enerzijds kan men geen bepaalde groep voor de daling van de productie per werknemer verantwoordelijk stellen, anderzijds behoeft de daling van de arbeidsproductiviteit in beide gevallen niet tot hogere prijzen te leiden maar wel tot een vermindering van de goud- en deviezenvoorraden, die immers voor het opvangen van dergelijke schokken toereikend zullen moeten zijn.

De arbeidsproductiviteit als norm voor het loonbeleid.

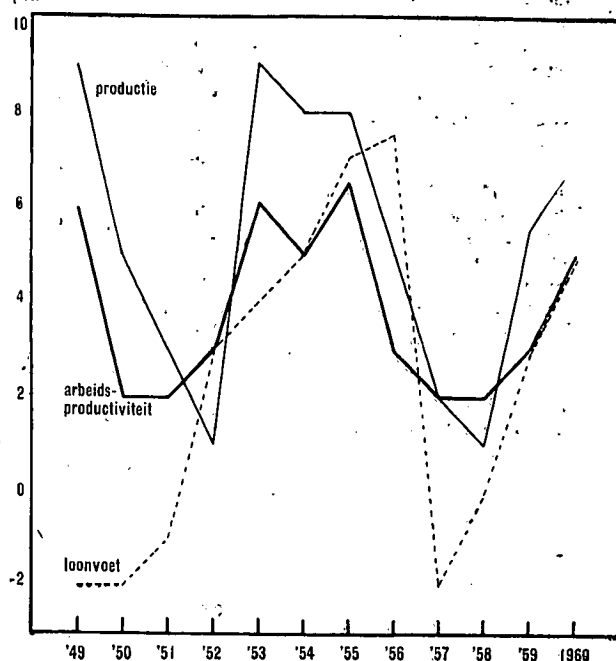
Deze gedachtengang komt er op neer dat productiviteitsontwikkeling, indien deze tijdelijk enige daling ondergaat, geen maatstaf voor het loonbeleid is. In plaats van zich te laten leiden door conjuncturele of incidentele fluctuaties, zou dus veelmeer de gemiddelde toeneming van de productiviteit over een langere reeks van jaren moeten worden genomen. Indien men aldus abstraheert van tijdelijke schommelingen van de factoren, die de productiviteit beïnvloeden, wordt tegelijkertijd een maatstaf voor de toelaatbare verhoging van de consumptieve bestedingen gevonden.

De vraag rijst, of deze gedachtengang niet algemener van toepassing is. Indien in een bepaalde periode de arbeidsproductiviteit niet daalt, zoals wij hierboven hadden verondersteld, doch integendeel zeer snel stijgt, moet men zich dan wel doch deze kortstondige ontwikkeling laten leiden? Inderdaad is hiervoor weinig aanleiding. De productiviteitsstijging is een functie van de produktiestijging, zoals boven is opgemerkt. Dit betekent dat de productiviteit in perioden van hoogconjunctuur zeer snel stijgt, terwijl de toeneming in het dal van de conjunctuurgolf slechts van bescheiden omvang is. Dit blijkt uit grafiek 2, waarin voor het tijdvak 1949 - 1960 de groeipercentages van de productie, de arbeidsproductiviteit en de loonvoet zijn weergegeven.

De recessieperioden 1951 - 1952 en 1957 - 1958 zijn duidelijk gemarkeerd door de geringe stijging van zowel de productie als de arbeidsproductiviteit. Het tegenovergestelde doet zich voor in de hausse 1953 - 1955 en in de huidige stand van de conjunctuur. De opgaande fase van de conjunctuur is in Nederland gewoonlijk gekenmerkt door een grote netto buitenlandse vraag, dus door een aanzienlijk overschot op de goederen- en dienstenbalans, zoals in 1952 - 1953 en in 1958 - 1959. Met enige vertraging volgt daarop de toeneming van de investeringen in de top

GRAFIEK 2.

De ontwikkeling van de productie, de arbeidsproductiviteit en de reële loonvoet in bedrijven (procentuele veranderingen t.o.v. het voorafgaande jaar) pct.



Bron: Centraal Economisch Plan 1960, bijlage C. De loonvoet is gedefieerd met de kosten van levensonderhoud. 1960: raming.

van de hausse. Zelfs indien de overheidsfinanciën geen verdere impuls aan de economie geven, is in deze fase van de conjunctuur een zeer sterke loonsverhoging, die aan de aanzienlijke productiviteitsstijging is gekoppeld, bepaald niet wenselijk.

Omgekeerd is bij een conjuncturele teruggang, zoals in de jaren 1950 - 1951 en 1956 - 1957, de buitenlandse vraag zo zwak dat een nadelig saldo op de goederen- en dienstenbalans ontstaat, terwijl er ook geen aanleiding voor de ondernemers bestaat hun investeringen te vergroten. In een dergelijke situatie wordt de recessie in hoge mate door de achterblijvende lonen en consumptieve bestedingen versterkt. Dat de ontwikkeling van het loonpeil in het verleden inderdaad een pro-cyclisch karakter heeft gehad, blijkt tevens uit grafiek 2, waaruit de samenhang met de conjunctuurbeweging duidelijk naar voren komt.

Samenvatting.

Samenvattend kan worden vastgesteld dat de binding van de loonsverhoging aan de ontwikkeling van de arbeidsproductiviteit niet steeds de noodzakelijke noch steeds de toereikende voorwaarde is om enerzijds een redelijke stabiliteit van het prijsniveau en anderzijds een rechtvaardige verdeling van de stijgende welvaart tot stand te brengen. Een groot aantal economische en statistisch-technische problemen en eigenaardigheden leiden tot moeilijk te interpreteren verschijnselen. Bij de hantering van deze norm zullen dikwijls min of meer arbitraire beslissingen moeten worden genomen, die moeilijk te verenigen zijn met het principiële karakter van de gehele problematiek. Men krijgt daarbij de indruk, dat de maatstaf der arbeidsproductiviteit twee heren moet dienen en daar niet in kan slagen. Het blijft dus nodig een samenstel van criteria te zoeken, dat zowel politiek hanteerbaar alsook economisch zinvol is.

Brussel.

H. R. WORTMANN.

Vorig jaar is de Amerikaanse uitvoer naar de E.E.G. gedaald, terwijl die naar de E.V.A. steeg. Voor deze tegengestelde ontwikkeling zouden uitsluitend toevallige factoren aansprakelijk kunnen worden gesteld, maar de omstandigheid dat de Amerikaanse uitvoer naar de Zes zich reeds enige jaren minder gunstig ontwikkelt, maakt toch een volledig toevallig karakter van de tegenstelling minder plausibel. De divergentie in de invoerontwikkeling heeft geen conjuncturele oorzaken. De grootste daling in de invoer uit de Verenigde Staten trad zowel voor de Zes als voor de Zeven op bij brandstoffen; de oorzaak hiervan is de kolencrisis. Het feit echter dat de daling bij de Zes groter was, zou misschien mede aan een invoerremmende werking van de E.G.K.S. kunnen worden toegeschreven. Een grote daling vond ook plaats bij de invoer van Amerikaanse textielvezels; waarschijnlijk is dit ten dele aan een voor Amerika ongunstiger prijsverhouding te wijten. Bij de industriële produktgroepen: chemische produkten, fabrikaten en investeringsgoederen, is er aanleiding om enig nadelig effect van de E.E.G. op de Amerikaanse uitvoer naar de Zes niet uitgesloten te achten.

De Amerikaanse uitvoer naar de Zes en de Zeven

De uitvoer van de Verenigde Staten naar de zes E.E.G.-landen heeft vorig jaar voor de tweede maal in successie een achteruitgang te zien gegeven, terwijl de uitvoer naar de zeven landen van de E.V.A. na de terugslag in 1958 wederom toenam: de Amerikaanse uitvoer naar de E.E.G. daalde in 1959 ten opzichte van 1958 met 1,7 pCt., de uitvoer naar de E.V.A. steeg met 8,6 pCt.¹⁾ De cijfers van de invoer uit Amerika door resp. de Zes en de Zeven wijken nogal van deze percentages af, maar geven dezelfde tegenstelling te zien: de E.E.G.-invoer uit Amerika daalde met 5,3 pCt., de E.V.A.-invoer steeg daarentegen met 3,0 pCt.

Waarom moet deze tegengestelde ontwikkeling worden toegeschreven? Op het eerste gezicht zal de neiging misschien groot zijn de verdenking op een importwerende invloed van de E.E.G. te laten vallen. Het is echter ook zeer wel mogelijk dat andere factoren aansprakelijk gesteld moeten worden, nl. van conjuncturele, structurele of toevallige aard. Het onderstaande poogt over deze kwestie enig licht te werpen, waarbij o.a. de betekenis van de voornoemde factoren in beschouwing wordt genomen.

Toevallige oorzaken.

Het kan a priori niet uitgesloten worden geacht, dat de bovengeschetste tegengestelde ontwikkeling geheel van toevallige aard is. De uitvoer van de Verenigde Staten naar de Zes en de Zeven heeft ook in vroegere jaren vaak aanzienlijke fluctuaties te zien gegeven, zoals tabel 1 aan toont.

Hoewel dus blijkt dat het absolute verschil in 1959 van ruim 10 punten in de voorafgaande negen jaar vier maal overtroffen werd, geven beide cijferreeksen toch aanleiding de verklaring van de tegengestelde ontwikkeling van beide exportstromen in 1959 niet bij voorbaat uitsluitend bij toevallige oorzaken te zoeken. In 1959 was het nl. voor de derde maal in successie dat de exportontwikkeling naar de Zes ongunstiger was dan die naar de Zeven.

¹⁾ Alle in dit artikel vermelde in- en uitvoercijfers zijn ontleend aan c.q. afgeleid uit de „Statistical Bulletins — Foreign Trade, Series B” van de O.E.E.S.

TABEL 1.

Procentuele veranderingen t.o.v. het vorige jaar van de uitvoer van de Verenigde Staten naar de Zes en de Zeven

	Zes	Zeven
1950	— 32,3	— 23,8
1951	+ 58,7	+ 71,5
1952	— 13,1	— 21,7
1953	— 17,7	— 15,6
1954	+ 23,2	+ 12,5
1955	+ 15,0	+ 28,3
1956	+ 35,5	+ 6,8
1957	+ 12,0	+ 16,8
1958	— 23,2	— 22,2
1959	— 1,7	+ 8,6

Conjuncturele oorzaken.

Ter verklaring van de geconstateerde tegenstelling zou men vervolgens kunnen denken aan een verschil in conjuncturele ontwikkeling, in die zin, dat in 1959 de productie (en bijgevolg de invoer) van de Zes minder snel steeg (c.q. sterker daalde) dan die van de Zeven. In werkelijkheid was echter de economische expansie in de E.E.G.-landen groter dan in de E.V.A.-landen. Het bruto nationaal produkt gemeten naar volume steeg nl. vorig jaar in de E.E.G.-landen met gemiddeld 4,3 pCt. en in de E.V.A.-landen met 3,5 pCt.²⁾; gemeten in marktprijzen bedroeg de stijging naar schatting resp. ca. 6 pCt. en 4 pCt. Daar komt nog bij dat de groeipercentages van de totale invoer van de Zes en de Zeven vrijwel gelijk zijn — zij bedragen resp. 6,2 en 6,3 pCt. Een divergerende ontwikkeling van het Amerikaanse aandeel in de totale invoer van resp. de Zes en de Zeven is dus onmiskenbaar.

Behalve met verschillen in expansietempo moet ook rekening worden gehouden met de mogelijkheid dat bij een gelijk expansietempo de invoer uit de Verenigde Staten in procenten van het nationaal inkomen verschillen vertoont, m.a.w. met verschillen in de marginale invoerquote voor invoer uit de Verenigde Staten. Hierover valt op grond van de beschikbare gegevens geen uitspraak te doen. Het is overigens wel uitgesloten dat de marginale invoerquote van de E.E.G. voor de invoer uit de Verenigde Staten normaliter negatief zou zijn, zoals een verklaring met behulp

²⁾ Gegevens Economische Commissie voor Europa.

van deze grootheid van het teruglopen van de E.E.G.-invoer uit de Verenigde Staten zou vereisen.

Op grond van deze overwegingen is het geoorloofd de conjuncturele oorzaken als aansprakelijke factor te elimineren.

Structurele oorzaken.

Wanneer we hierna de mogelijkheid van structurele oorzaken ter verklaring van de relatief ongunstiger ontwikkeling van de Amerikaanse export naar de E.E.G.-landen willen onderzoeken, moet worden nagegaan aan welke goederencategorieën de achteruitgang van de uitvoer

naar de Zes vooral moet worden toegeschreven. Het blijkt dan, dat in 1959 (evenals trouwens in 1958) de grootste daling van genoemde uitvoer optrad bij de categorie minerale brandstoffen. Terwijl de totale invoer van de Zes uit de Verenigde Staten in 1959 met \$ 148 mln. terugliep, vertoonde de post minerale brandstoffen een achteruitgang van niet minder dan \$ 248 mln.

Deze achteruitgang is een gevolg van de — voornamelijk van structurele aard zijnde — kolencrisis (in 1958 speelde bovendien de reactie op de Suez-crisis een rol). Wel zou men kunnen stellen dat het bestaan van de E.G.K.S. het de zes landen gemakkelijker maakte kolenimporten uit de Verenigde Staten te weren (inderdaad is de brandstoffeninvoer door de Zes uit E.E.G.-landen zelf constant gebleven). Overigens zijn ook de brandstofimporten van de Zeven uit de Verenigde Staten sterk gedaald, zij het minder sterk dan die van de Zes, nl. met 24 pCt. tegen 47 pCt. bij de Zes. Behalve met het bestaan van de E.G.K.S. kan dit echter ook verklaard worden met het feit dat in de Zeven alleen Engeland kolen voortbrengt, waardoor de drang om de invoer te beperken bij de Zeven kleiner is. Wanneer we nu bij de invoer van de Zes en de Zeven uit de Verenigde Staten de brandstofinvoer buiten beschouwing laten dan blijkt in 1959 de invoer van de Zes uit de Verenigde Staten met 4,4 pCt. *gestegen* te zijn en die van de Zeven met 7,5 pCt. De aanvankelijk geconstateerde tegengestelde beweging blijkt nu dus in een gelijkgerichte omgeslagen te zijn, met een klein verschil tussen de groeipercentages.

Dit neemt niet weg, dat ook na deze abstrahering de invoer uit de Verenigde Staten door de Zes gedurende drie jaren in successie minder snel gestegen, resp. sneller gedaald is dan die van de Zeven. De mogelijkheid dat de vorming van de E.E.G. toch een rol heeft gespeeld kan dus nog niet geheel afgeschreven worden. Na brandstoffen is de invoerpost die in het handelsverkeer met de Verenigde Staten zowel voor de Zes als de Zeven vorig jaar de grootste achteruitgang vertoonde de categorie textielvezels (daling resp. \$ 150 mln. en \$ 58 mln.). In de categorie textielvezels maakt, wat de invoer uit de Verenigde Staten betreft, katoen het belangrijkste deel uit. Deze omstandigheid sluit ook voor de invoerdaling van textielvezels de vorming van de E.E.G. als verklarende factor uit: de E.E.G.-landen zelf produceren nu eenmaal geen katoen, en de uitvoer van katoen door met de E.E.G. geassocieerde Afrikaanse landen

**SPAAR
BIJ DE
N.H.M.**



U ontvangt over uw spaarsaldo
3 1/4 % rente tot f 30.000.-

U kunt ons opdracht geven uw belasting-aanslagen automatisch in termijnen te voldoen uit uw spaartegoed bij de N.H.M. Wij zenden u een folder op aanvraag of bij ontvangst van de eerste storting van ten minste f 250,- bij een van onze kantoren of op de postrekening van dat kantoor onder vermelding „spaarrekening”.

NEDERLANDSCHE HANDEL-MAATSCHAPPIJ

(advertentie)

is te verwaarlozen. Wel hebben, naast andere factoren, een minder gunstige prijsverhouding en achteruitgang van de kwaliteit van de Amerikaanse katoen waarschijnlijk een rol gespeeld.

De invloed van de E.E.G.

Hoewel de verminderde aankopen uit de Verenigde Staten van brandstoffen en textielvezels op zichzelf de relatieve daling van het E.E.G.-aandeel in de Amerikaanse export volkomen kunnen verklaren — indien men zowel van brandstoffen en textielvezels abstraheert blijkt de invoer van de Zes uit de Verenigde Staten zelfs nog iets meer gestegen te zijn dan die van de Zeven (resp. 12,6 en 12,5 pCt) — is het toch mogelijk dat de vorming van de E.E.G. de Amerikaanse export naar de Zes van andere producten geremd heeft.

Teneinde deze mogelijkheid te onderzoeken, moet de invoer door de E.E.G. uit de Verenigde Staten van die productgroepen, waarvoor een eventuele remmende invloed van de E.E.G. het meest aannemelijk is, worden gezien. In het volgende staatje is voor de productgroepen: chemische producten, fabrikaten en investeringsgoederen, voor 1957 en voor 1959 het procentuele aandeel van resp. de E.E.G.-landen zelf en de Verenigde Staten in de totale invoer door de Zes van de betreffende productgroep vermeld.

TABEL 2.

	Invoer door de Zes in pCt.			
	uit E.E.G.		uit Ver. Staten	
	1957	1959	1957	1959
chemische producten	44,4	46,2	22,0	21,5
fabrikaten	49,2	51,7	7,2	5,3
investeringsgoederen	51,2	55,8	21,2	16,0

Uit deze cijfers blijkt, dat voor alle drie productgroepen het E.E.G.-aandeel in de invoer ervan door de Zes is toegenomen en het aandeel van de Verenigde Staten gedaald. Toch is dit niet voldoende om er een nadelig effect van de E.E.G. op de Amerikaanse export uit af te leiden. Weliswaar is het niet waarschijnlijk dat toevallige factoren in het spel waren — immers, de zes paren cijfers wijzen alle in dezelfde richting — maar wel is het mogelijk dat een achteruitgang van de Amerikaanse concurrentiekracht tot

het lagere aandeel van de Verenigde Staten heeft geleid. Teneinde dit nader te verifiëren, is dezelfde bewerking als in bovenstaande tabel nog eens herhaald, maar nu voor de invoer door de E.V.A.-landen.

TABEL 3.

	Invoer door de Zeven in pCt.			
	uit E.E.G.		uit Ver. Staten	
	1957	1959	1957	1959
chemische produkten	47,0	48,6	15,9	16,4
fabrikaten	39,9	39,5	8,1	5,9
investeringsgoederen	51,8	55,3	14,9	12,1

Inderdaad blijkt uit deze cijfers dat ook bij de invoer van de Zeven de positie van de E.E.G. t.o.v. die van de Verenigde Staten verbeterd is. Wanneer men nu echter voor de invoer door zowel de Zes als de Zeven van de drie beschouwde produktgroepen de procentuele verandering in de periode 1957-1959 van resp. het E.E.G.-aandeel en het Amerikaanse aandeel berekent, dan resulteert het volgende:

TABEL 4.

	E.E.G.-invoer		E.V.A.-invoer	
	E.E.G.	Ver. Staten	E.E.G.	Ver. Staten
chemische produkten	+ 4,1	- 2,3	+ 3,4	+ 3,1
fabrikaten	+ 5,1	- 26,4	- 1,0	- 27,2
investeringsgoederen	+ 9,0	- 24,5	+ 6,8	- 18,8

Parijs is favoriet

Een Frans tijdschrift heeft volgens „The Director” van juli 1960 een lijst opgesteld van Europese steden die, naar verwacht wordt, door meer dan 100.000 Amerikaanse toeristen in de loop van dit jaar zullen worden bezocht. Hiervan staat Parijs bovenaan met 450.000 bezoekers; vervolgens komen Rome (400.000), Londen (350.000), Napels (270.000), München (250.000), Madrid (210.000), Venetië, Florence en Milaan (elk 200.000), Kopenhagen en Istanbul (beide 150.000), Brussel (139.000), Amsterdam (110.000), Stokholm, Wenen, Luzern en Zürich (elk 100.000). Hoewel Parijs dus de meeste aantrekkingskracht schijnt uit te oefenen, zij opgemerkt dat Italië met vier steden op de lijst voorkomt.

Na bovengenoemde steden worden nog een aantal andere opgesomd, die weliswaar geen 100.000 Amerikaanse toeristen zullen aantrekken maar toch nog wel zoveel dat zij geenszins onopgemerkt zullen blijven. Het zijn: Frankfurt en Nice (76.000), Dublin, Athene en Edinburgh (70.000), Genève en Salzburg (60.000). Hierna daalt het aantal vrij snel: Berlijn (39.000), Belfast (35.000), Interlaken en Basél (30.000), Bern, Lugano, 's-Gravenhage en Moskou (20.000), Montreux, Cannes en Lausanne (15.000) en ten slotte Antwerpen (10.000).

We zien dus dat steeds bij de Zes het E.E.G.-aandeel in hun totale invoer van het betreffende produkt sneller steeg dan bij de Zeven en dat het Amerikaanse aandeel bij de Zes sneller afnam dan bij de Zeven. Bij de groep fabrikaten was de daling van het Amerikaanse aandeel nog iets groter bij de Zeven, maar ook bij deze post was het verschil tussen de wijzigingspercentages voor E.E.G. en Verenigde Staten groter bij de Zes dan bij de Zeven. De cijfers geven dus een aanwijzing dat bij de drie produktgroepen: chemische produkten, fabrikaten en investeringsgoederen, de vorming van de E.E.G. mogelijkwijs enig nadelig effect heeft gehad op de Amerikaanse export naar de Zes. Het zou echter — dit in aansluiting op de paragraaf over conjuncturele oorzaken — nog kunnen zijn dat de — misschien door de E.E.G. gestimuleerde — snellere economische expansie van de Zes toch de invoer door de Zes uit de Verenigde Staten van de beschouwde produkten minder snel deed afnemen dan de overeenkomstige invoer van de Zeven. Dit nu blijkt niet het geval te zijn: van 1957 op 1959 daalde de invoer uit de Verenigde Staten van de drie produktgroepen met 10,0 pCt. voor de Zes en met 6,7 pCt. voor de Zeven. Toch is met dit alles een invoerremmende werking van de E.E.G. niet onomstotelijk aangetoond.

Er is nl. nog een laatste factor die de relatief ongunstiger Amerikaanse uitvoerprestaties naar de E.E.G. zou kunnen verklaren, en wel de mogelijkheid dat de landen van de E.V.A. hun invoer van industriële produkten uit de dollarzone de laatste jaren sterker (niet noodzakelijkerwijs tot een hoger peil) geliberaliseerd hebben dan de E.E.G.-landen. Inderdaad heeft vooral Engeland in dit opzicht veel gedaan. Wanneer we nu de percentages gegeven in tabel 4 nog eens berekenen, maar deze keer bij de E.V.A. (laatste twee kolommen) Engeland buiten beschouwing laten, dan krijgen we:

TABEL 5.

	E.E.G.-invoer		E.V.A.-invoer (excl. Engeland)	
	E.E.G.	Ver. Staten	E.E.G.	Ver. Staten
chemische produkten	+ 4,1	- 2,3	+ 4,1	- 9,1
fabrikaten	+ 5,1	- 26,4	- 0,7	- 23,9
investeringsgoederen	+ 9,0	- 24,5	+ 7,3	- 19,6

Het blijkt, dat nu bij de invoer van chemische produkten juist de cijfers voor de E.V.A. (excl. Engeland) op een voor de Verenigde Staten ongunstiger ontwikkeling wijzen; bij de twee andere categorieën blijft echter de E.E.G. voor Amerika de minst gunstige exportresultaten opleveren. In de andere landen van de E.V.A. is de dollarliberalisatie minder groot geweest en hoewel het zonder meer niet uitgesloten kan worden geacht dat een grotere dollarliberalisatie in de Zeven voor het hier geconstateerde verschijnsel verantwoordelijk moet worden gesteld, blijft het mogelijk dat ook de vorming van de gemeenschappelijke markt een rol heeft gespeeld. Er moet echter wel op worden gewezen dat de mogelijk invoerremmende werking van de E.E.G. voor industriële produkten nog nauwelijks toegeschreven kan worden aan tariefdiscriminatie. De per 1 januari 1959 toegepaste verlaging met 10 pCt. van de binnentarieven is immers voor invoerrechten uitgaande boven het gemeenschappelijk buitentarief ook aan derde landen verleend (althans voor industriële produkten). Wanneer de E.E.G. dus de Amerikaanse invoer wat afgeremd heeft, moet dit een gevolg zijn geweest van de anticipatie door het bedrijfsleven op de totstandkoming van de gemeenschappelijke markt.

's-Gravenhage.

E. H. LOEN, ec. drs.

De Zuidafrikaanse spoorwegaen hebben een groot aandeel gehad in de ontwikkeling van het land tot in zyn verste uithoeke, waarbij „cross subsidization” zowel naar trajecten als naar produkte plaatsvond. Dientengevolge moest reeds in 1930 een wet worden ingediend om aan de toen opkomende concurrentie van het wegvervoer paal en perk te stellen. Zo werd het eigen vervoer per vrachtauto beperkt tot een gebied met een straal van 30 myl rond de vestigingsplaats der onderneming; voor het beroepsvervoer lag deze limiet in die meeste gebiede nog lager. Die wetgeving is vooral gerich op beskerming van die spoorwegaen, veeleer dan op het tegengaan van overmatige concurrentie tussen beroepswegvervoerders. Die toetreding tot het beroepswegvervoer is nagenoeg niet gebonden aan voorskrifte inzake bekwaamheid en kredietwaardigheid; een goede onderlinge organisasie der beroepsvervoerders ontbreekt. Die restrictieve wetgeving staat een behoorlike ontplooiing van eigen en beroepsvervoer in die weg.

Goederevervoer per pad in Suid-Afrika

Inleiding.

Die padvervoeraktiwiteit in Suid-Afrika moet gesien word teen die agtergrond van 'n land wat gekenmerk word deur groot afstande en geweldige oop ruimtes en van 'n staatsvervoerbedryf wat al die spoorweë, 'n belangrike deel van die beroepspadvervoer, die hele hawestelsel en 'n deel van die lugvaart op binne- en buitenlandse roetes in volle besit en beheer het.

Die Suid-Afrikaanse Spoorweg- en Hawe Administrasie het 'n groot aandeel gehad in die ontwikkeling van die land tot in sy verste uithoeke en vorm ook vandag nog die ruggraat van die land se vervoerstelsel. Die opkoms van die padvervoer het egter 'n groot bedreiging vir die spoorwegbedryf beteken omdat die „cross-subsidization” wat deur die spoorweë binne die bedryf toegepas word na *gebiede* (tariewe dieselfde op verskillende roetes) en na *produkte* (tariewe vernaamlik gebaseer op die *waarde* van die produk), die spoorweë baie kwesbaar gemaak het vir kompetisie van padmotorvoertuie. Op die roetes met aansienlike verkeer kon die vragmotor baie laer vragpryse kwoteer vir hoogwaardige goedere as wat die spoorweg-tariewe op daardie goedere was.

Om die spoorweë se posisie as die land se mees essensieële vervoeronderneming te beveilig moes reeds in 1930 wetgeving ingediend word om die kompetisie tussen spoor- en padvervoer te beperk. Tans is die posisie dat die hulpvervoer (die vervoer deur 'n onderneming van sy eie goedere in sy eie voertuig) oor die algemeen slegs toegelaat word in 'n gebied met 'n radius van 30 myl vanaf die standplek van die onderneming, terwyl die beroepspadvervoer in meeste streke tot 'n nog kleiner gebied beperk is en binne daardie gebied, behalwe in stedelike sentra, nie tussen spoorwegstasies mag vervoer nie.

Hierdie wetgewing het in tweeërlei opsig die struktuur van die padvervoer in Suid-Afrika fundamenteel beïnvloed.

Eerstens het dit tot gevolg gehad dat padvervoer oor medium- en lang afstande, afgesien van sekere toegewings ten opsigte van tweedehandsmeubels, bederfbare produkte e.d., vrywel nie voorkom nie sodat die spoorwegvervoer in interstedelike verkeer in isolasie ontwikkel het as gevolg waarvan baie geleenthede vir vrugbare kompetisie en samewerking opgeoffer moes word.

Tweedens het in plaaslike en kort afstand verkeer die gebruik van hulpvervoer ten koste van die beroepspadvervoer toegeneem as gevolg van die groter bewegingsvryheid van eersgenoemde. Waar in meeste Europese lande die aantal voertuie van beroepspadvervoerders van 15 tot 20 pCt. van die totaal aantal handelsvoertuie uitmaak is hierdie syfer in Suid-Afrika slegs 8 pCt. Die doelmatige benutting van vragmotors kan onder hierdie omstandighede ongunstig beïnvloed word.

Genoemde omstandighede en die voordele wat die besit van 'n eie vragmotor oor die algemeen bied was derhalwe 'n vernane oorsaak dat, ondanks die strenge beperkings op padvervoer, die aantal handelsvoertuie met 79 pCt. toegeneem het tussen 1948 en 1958, vergeleke met 'n toename in die aantal spoorweggetrokke van 50 pCt., soos tabel 1 wys. Die ton-myl prestasie van die spoorweë het oor dieselfde periode met 63 pCt. toegeneem. Jammer genoeg is geen ton-myl syfer vir padvervoer vir hierdie jare beskikbaar nie maar 'n rowwe skatting stel die styging in tonmyle oor die tien jaarperiode op ongeveer 100 pCt.

TABEL 1.

Ontwikkeling van pad- en spoorvervoer (1948 = 100)

	Aantal motors	Aantal busse	Aantal handelsvoertuie	Aantal a) spoorweg-trokke	Tonmyle a) spoorweg-vervoer
1948	100	100	100	100	100
1949	109	103	108	111	109
1950	114	110	111	116	118
1951	119	112	116	120	125
1952	123	114	122	122	130
1953	130	117	128	126	134
1954	135	124	135	130	140
1955	143	130	148	136	150
1956	152	145	161	138	153
1957	167	185	173	141	160
1958	183	236	179	150	163

a) Jare ge-eindig 31 Maart.

Struktuur van die padvervoerbedryf.

Volgens 'n opname wat in 1957 onderneem is¹⁾ blyk dit dat van die ruim 200.000 handelsvoertuie wat einde

¹⁾ C. Verburgh, *Road Transport of Goods in South Africa*, Bureau for Economic Research, University of Stellenbosch, 1959.

1957 in die Unie geregistreer was, omstreeks 16.000 in beroepspadvervoer gebruik is. Die Spoorwegadministrasie het 2.500 voertuie op die pad gehad, terwyl die oorblywende 13.500 voertuie in besit van byna 8.000 private karweiers was. Oorheersend was die een-voertuig bedryf, naamlik 72 pCt. van die totale aantal bedrywe. Die meeste van hierdie een-voertuig bedrywe was eenmansake waar die alleen-eienaar tewens as bestuurder van dié voertuig opgetree het.

Hierdie struktuur is bevorderlik vir 'n soepele en persoonlike vervoerdiens, maar het besliste nadele as gesoek word na organisasie van die privaat karweiers, met die oog op die voorkoming van verwoestende onderlinge kompetisie, deur middel van tariefreëlings en diensvoorwaardes en wanneer die karweibedryf gesamentlik moet optree na buite, byvoorbeeld in onderhandelings met die Regering. In Suid-Afrika bestaan daar geen nasionale vereniging van privaat karweiers nie, terwyl onderlinge reëlings om die stabiliteit van die bedryf te bevorder slegs beperkte plaaslike sukses gehad het.

Die tipe van voertuie wat deur privaat karweiers gebruik word is gemiddeld baie groter as dié wat in die hulpvervoer aangewend word, soos uit tabel 2 blyk.

TABEL 2.

Verdeling van handelsvoertuie volgens gewig van voertuie in 1957

Gewig van voertuig	Alle Handelsvoertuie in Unie	Voertuie van privaat-karweiers
Tot 4,000 lb.	57 pCt.	10 pCt.
4,000 - 6,000 lb.	23 pCt.	55 pCt.
Meer as 6,000 lb.	20 pCt.	35 pCt.
	<u>100 pCt.</u>	<u>100 pCt.</u>

Die gemiddelde dra vermoë van vragmotors en sleepwaëns in die private karweibedryf is omstreeks 5 ton en 10 ton resp. en in die hulpvervoer ruim 2 ton. Die gesamentlike vervoerkapasiteit van die private karweibedryf is byna 100.000 ton, van die Spoorweë se padmotordienste 35.000 ton en van die hulpvervoer ongeveer 400.000 ton, wat 'n gesamenlike kapasiteit vir die hele padvervoerapparaat van omstreeks 535.000 ton beteken. As vergelyking kan dien dat op 31 Maart 1958 die 87.298 trokke van die spoorweë 'n totale dra vermoë van byna 3.000.000 ton gehad het.

Wat die wyse van voortbeweging betref word 40 pCt. van die voertuie van privaat karweiers deur dieselmotore aangedryf vergeleke met 'n persentasie van 10 vir die hele vloot van handelsvoertuie.

Vervoerprestasies.

As ons met die beperkte aantal gegewens wat beskikbaar is 'n skatting moet maak van die Suid-Afrikaanse padvervoer in 1958, dan kom ons op 'n syfer van 200 miljoen ton goedere wat deur die land se 200.000 handelsvoertuie vervoer is. Dit beteken dat die handelsvoertuig in Suid-Afrika gemiddeld 1.000 ton per jaar vervoer, in vergelyking met gemiddeldes wat in verskillende Europese lande²⁾ tussen 750 en 1.500 ton varieer, onder andere afhanklik van die ritlengte. As die gemiddelde ritlengte afneem het die gemiddelde tonnemaat vervoer 'n neiging tot toeneem.

As gevolg van die beperkings wat in Suid-Afrika op padvervoer van toepassing is, bedra die gemiddelde ritlengte slegs 10 myl wat laer is as in meeste ander lande. Tog is die tonnemaat per voertuig nie baie hoog in Suid-Afrika nie wat waarskynlik die gevolg is van die beperkings op padvervoer wat die mees doelmatige benutting van handelsvoertuie teëwerk.

Samevattend kan gesê word dat in 1958 200 miljoen ton goedere per pad vervoer is wat 'n prestasie van 2.000 miljoen tonmyle beteken het. Per spoor is in dieselfde jaar ongeveer 75 miljoen ton goedere vervoer, maar die gemiddelde lengte van die rit was vir die spoorweë 275 myl, sodat die aantal tonmyle gepresteer 20.000 miljoen was, wat tien keer meer was as in die padvervoer. Vergelykenderwys kan genoem word dat in die vernaamste Europese lande die aandeel van spoor en pad in die tonnemaat goedere vervoer ongeveer dieselfde as in Suid-Afrika was maar dat, uitgedruk in tonmyle, die spoorwegprestasie in genoemde Europese lande slegs twee keer groter was as in padvervoer. Die verklaring daarvoor is dat in Europa die gemiddelde ritlengte in die spoorwegbedryf baie kleiner as in Suid-Afrika is, terwyl in Wes-Europa verhoudingsgewys baie meer medium- en lang afstand padvervoer as in Suid-Afrika plaasvind.

Die gemiddelde prestasie van 'n gemiddelde grootte voertuig in die private beroepspadvervoer is 4.000 ton, 14.000 myl en byna 74.000 tonmyle. Hoe betreklik so 'n gemiddelde syfer is blyk uit die volgende tabel waar die gemiddeldes vir verskillende ondernemingsgroottes en standplekke gegee is.

TABEL 3.

Gemiddelde vervoerprestasie van 1.085 voertuie in private beroepspadvervoer in 1958

	Tonne per voertuig	Myle per voertuig	Tonmyle per voertuig
Metropolitaanse gebied.			
Firmas met 1 voertuig.....	3.328	13.832	45.812
2-10 voertuie	5.616	18.928	105.196
Meer as 10 voertuie	2.340	40.300	30.108
	<u>3.380</u>	<u>11.284</u>	<u>53.872</u>
Ander stede met meer as 2.500 inwoners.			
Firmas met 1 voertuig.....	8.632	15.288	32.604
2-10 voertuie	4.108	18.564	113.724
Meer as 10 voertuie	2.444	29.432	211.848
	<u>4.680</u>	<u>21.528</u>	<u>127.712</u>
Stede met minder as 2.500 inwoners en landelike gebiede.			
Firmas met 1 voertuig.....	7.488	11.492	18.460
2-10 voertuie	3.744	13.416	52.520
Meer as 10 voertuie	4.888	9.672	84.500
	<u>5.252</u>	<u>12.064</u>	<u>46.852</u>
Unie.			
Firmas met 1 voertuig.....	6.916	18.928	31.512
2-10 voertuie	4.732	17.680	97.344
Meer as 10 voertuie	2.496	12.064	71.448
	<u>4.056</u>	<u>14.352</u>	<u>73.944</u>

Dieselfde variasie na gelang van omstandighede word gevind in die vervoerprestasie van hulpvervoerders se voertuie. Voertuie van fabrikante vervoer gemiddeld 3.000 ton per jaar, lê ongeveer 14.000 myl per jaar af, oor 'n gemiddelde afstand van 10 myl. In die groothandel is die syfers respektiewelik 750 ton, 11.000 myl en 17 myl, terwyl die handelsvoertuig van die kleinhandelaar eweneens gemiddeld 750 ton jaarliks vervoer oor 'n afstand van 8.000 myl met 'n gemiddelde ritlengte van 10 myl. Rond hierdie uiteenlopende gemiddeldes vertoon die syfers in indiwi-

²⁾ Annual Bulletin of Transport Statistics for Europe, Economic Commission for Europe, United Nations, Geneva, 1956, bls. 95.

dule gevalle verder nog 'n grote spreiding afhanklik van die bedryfstak, die aard van die goedere, die verspreiding van die afnemers ens. Dit is derhalwe onmoontlik om met behulp van hierdie benuttingsyfers die doelmatigheid van die voertuie in verskillende aanwendings te beoordeel, terwyl om dieselfde rede die gemiddelde vervoerkoste per ton en tonmyl nie vergelykbaar is nie met die tariewe van die private karweier of die spoorweë. Vir so 'n studie sou dit nodig wees om vir elke firma afsonderlik die eie padvervoerkoste vir 'n sekere hoeveelheid produk te vergelyk met wat die karweier of die spoorweë vir dieselfde vervoer sou gevra het, daarby rekening houdend met die feit dat die eie vervoer welig meer gerieflik is as beroepsvervoer.

Finansiële resultate.

Die gemak waarmee 'n persoon ook in Suid-Afrika in die padvervoerbedryf sy intree kan doen word geïllustreer deur die feit dat meer as 50 pCt. van die aantal privaat karweiers hulle voertuie op huurkoopstermyne aangekoop het.

Die waarde van die voertuie in besit van die ongeveer 8.000 karweiers, saam met somtyds benodigde vaste installasies in die geval van die groter ondernemings, kan geskat word op £ 22 miljoen. Die spoorwegadministrasie het £ 11 miljoen in padvoertuie en aanverwante installasies geïnvesteer.

Die gemiddelde jaarlikse inkomste van die privaat karweiers is £ 36 miljoen, terwyl in 1957/58 die Spoorweë se padmotordiens-inkomste £ 7.4 miljoen was. Laasgenoemde syfer is betreklik laag as dit vergelyk word met die kapitaal wat in die Spoorweë se padvervoerdienste belê is, maar dit moet onder andere in gedagte gehou word dat die Spoorweë as „dienaar van die publiek” heelwat niet-betalende ontwikkelingsdienste aan die gang hou. Die padvervoerdienste van die Spoorweë het dan ook meestal 'n verlies getoon wat vanaf die instelling van die dienste byna tot £ 5 miljoen geakkumuleer het.

Die gesamentlike wins van die hele private karweibedryf kan vir 1958 op £ 4.5 miljoen geskat word, of 13 pCt. van die inkomste. Die winsgewendheid in die individuele ondernemings was egter baie verskillend.

Van die eenvoertuig-firmas het twee-derdes 'n verlies

gely. Vir hierdie groep in sy geheel was die verlies 6 pCt. van die inkomste. Hoewel hierdie firmas in die meeste gevalle 'n geld-oorskot gewys het was daar tog in baie gevalle 'n werklike verlies wanneer waardevermindering en die bestuurdersloon van die eienaar in rekening gebring was. In hierdie gevalle het die eienaars eintlik hulle kapitaal opgeleef.

Hoewel een-derde van die firmas met 2-10 voertuie nog 'n verlies getoon het was daar vir die groep as 'n geheel tog 'n wins van 11 pCt. op inkomste.

Die meeste groter firmas het nie verliese gely nie en gesamentlik 'n winspersentasie van 16 vertoon.

Dit is dan ook nie verbasend om waar te neem dat elke jaar meer as 20 pCt. van die eenvoertuig-firmas die bedryf staak; vir die groter firmas is die mislukkingsyfer 5 pCt.

Slot.

Die geringe winsgewendheid en die onstabiliteit in 'n groot deel van die private karweibedryf dui daarop dat die restriktiewe beheer wat deur die padvervoeroutoriteite oor die aktiwiteite van die karweiers uitgeoefen word meer daarop gemik is om die Spoorweë teen kompetisie van die padvervoer te beskerm as om die privaat karweiers teen mekaar en teen hulself te beskerm. Te maklik nog kan 'n persoon sonder die nodige kwalifikasies en kapitaalkrag die bedryfstak binnekom. En eenmaal daarin is daar vrywel geen voorskrifte oor loon- en arbeidsvoorwaardes en ook vrywel geen tarief-reëls waaraan die karweier hom moet hou nie. Soos reeds genoem ontbreek ook ten emale 'n goeie onderlinge organisasie van die karweiers. Wat die groot karweibedrywe betref word hulle verder swaar geraak deur die beperkings wat deur die vervoeroutoriteite op die omvang van hulle aktiwiteite gelê word wat die doelmatige benutting van 'n vloot van voertuie en die bediening van landswyse industriële en handelsondernemings ten seerste bemoeilik.

Met hierdie opsomming van die vernaamste faktore wat 'n gesonde ontwikkeling van die private padvervoer bemoeilik is teweens die rigtings gewys waarin na verandering gestreef moet word.

Stellenbosch.

Dr. C. VERBURGH.

AANTEKENING

De sportaccommodatie in Nederland

Uit een statistische inventarisatie van de in Nederland aanwezige accommodatie op het gebied van de sport en de lichamelijke opvoeding, uitgevoerd door het Centraal Bureau voor de Statistiek¹⁾, blijkt, dat ruim de helft van alle sportvelden en banen in ons land voetbalvelden zijn. Op 1 september 1959 telde ons land 3.491 sportparken/sportterreinen, welke op 7.482 velden/banen gelegenheid geven tot het beoefenen van een bepaalde sport. Het C.B.S.

¹⁾ „De sportaccommodatie in Nederland, 1 september 1959”. Verkrijgbaar bij Uitgeversmaatschappij W. de Haan N.V., Zinzendorfflaan 3, Zeist en bij de boekhandel. 103 blz., f 8,90.

maakt in genoemde publikatie onderscheid tussen een specifiek sportpark, gedefinieerd als een perceel dat als zodanig bedoeld en ingericht, uitsluitend voor sportbeoefening wordt gebruikt (totaal aantal 2.843) en niet specifieke sportparken, zijnde percelen, die één of meer andere bestemmingen hebben, maar tevens enigermate geschikt gemaakt zijn als sportveld en als zodanig regelmatig worden gebruikt (totaal aantal 648).

De oppervlakte in gebruik bij de specifieke sportterreinen bedraagt 7.043 ha. Aangezien het veelvuldig voorkomt dat verschillende takken van sport op één terrein worden beoefend — bijv. 's winters voetbal, 's zomers cricket —

kan de oppervlakte terrein, waarover iedere sport de beschikking heeft, slechts worden berekend voor golf en sportvliegen. Deze twee takken van sport komen nl. niet in combinatie met andere voor. Voor golf beschikt men in Nederland over 594 ha en voor sportvliegen over 507 ha, hetgeen bijna 16 pCt. van de totale oppervlakte is.

Onderstaande tabel geeft een indeling van de velden/banen per tak van sport naar hoofdgebruik, totaal Nederland (1 september 1959).

	Specifiek	Niet-specifiek	Totaal	Waarvan aangelegd in of na 1945	
				Abs.	in pCt.
Voetbal	3.562	390	3.952	2.373	.60
Hockey	395	3	398	238	.60
Korfbal	357	92	449	334	.74
Håndbal	158	6	164	111	.68
Volleybal	84	21	105	100	.95
Basketball	19	—	19	18	.95
Honkbal	8	—	8	7	.88
Cricket	3	—	3	1	.33
Tennis	1.724	13	1.737	704	.41
Atletiek	78	10	88	62	.70
Gymnastiek	2	1	3	1	.33
Schaatsen	71	62	133	58	.44
Rolschaatsen	15	3	18	16	.89
Kaatsen	25	26	51	18	.35
Schieten (niet militair)	41	25	66	28	.42
Handboogschieten	65	11	76	25	.33
Kruisboogschieten	52	1	53	14	.26
Draf- en rensport	19	3	22	11	.50
Hippische sport	53	28	81	56	.69
Golf	18	—	18	2	.11
Sportvliegen	4	18	22	9	.41
Wielrennen	11	—	11	6	.55
Auto- en motorraces	—	2	2	2	100
Rugby	1	—	1	1	100
Badminton	—	1	1	1	100
Beugelen	1	—	1	—	—
Totaal	6.766	716	7.482	4.196	56

Van 46 pCt. van de specifieke sportparken is de grond het eigendom van een gemeente en van 44 pCt. van particulieren. De samenstellers van het rapport merken op, dat de gemeente van eigendom niet steeds de gemeente is, waarin het perceel is gelegen, omdat het vaak voorkomt, dat vooral de grotere steden in een of meer randgemeenten sportparken in eigendom hebben. Van de niet-specifieke sportparken is 68 pCt. in handen van particulieren. Sportorganisaties hebben slechts 5 pCt. van de grond waarop de sportaccommodatie is gelegen, in eigendom.

Er zijn in Nederland 38 overdekte en 444 onoverdekte zwembaden. Telt men hierbij de 9 combinatie-zwembaden — inrichtingen welke uit overdekte en niet-overdekte bassins bestaan — dan komt men in totaal op 491 zweminrichtingen. Van de 3.293 gymnastieklokalen zijn er 671 in gebruik door scholen, 2.557 door scholen en verenigingen en 65 uitsluitend door verenigingen. Van de „overige overdekte sportinrichtingen” — in totaal 440 — bestaat 43 pCt. uit kegelbanen. Daarna komen, in deze volgorde, judo en jiu-jitsu, schieten en tafeltennis.

H. BRONS Jr

MAKELAAR IN ASSURANTIËN

TELEFOON (010) 11.19.80 *

MAURITSWEG 23
ROTTERDAM-2

Opleiding tot Belastingconsulent

De Nederlandse Federatie van Belastingconsulenten (Bond en Instituut) organiseert mondelinge cursussen in AMSTERDAM, ROTTERDAM, DEN HAAG, UTRECHT, DEVENTER, ARNHEM en GRONINGEN o.l.v. Inspecteurs van 's Rijks belastingen.

Middelbare Schoolopleiding of gelijkwaardige ontwikkeling vereist.

EXAMENS ONDER RIJKSTOEZICHT

Prospectus en aanmelding:
BACHMANSTRAAT 39, DEN HAAG, TELEFOON 116914

Bij het

INTERNATIONAAL BELASTING DOCUMENTATIE BUREAU

Herengracht 196 te Amsterdam

is een vacature voor een

**MR. IN DE RECHTEN of
ECON. DRS. (DRA.)**

in een functie, die voornamelijk omvat het geven van schriftelijke en mondelinge voorlichting over internationale belastingproblemen.

Leeftijd bij voorkeur niet boven 30 jaar.

Sollicitaties met uitvoerige gegevens en referenties worden ingewacht bij de directeur.

Kandidaatsexamen Rechten

schriftelijk/mondelinge opleiding

Voor kandidaat-notarissen en economen is een verkorte opleiding mogelijk.

Hoger Onderwijs

Economie M.O.	Wiskunde M.O.
Staatsinrichting M.O.	Natuur- en
Handelswetensch. M.O.	Scheikunde M.O.
Boekhouden M.O.	Nederlands M.O.
Accountant	Frans M.O.
Geschiedenis M.O.	Duits M.O.
Wijsbegeerte	Engels M.O.

Opleidingen voor de Staatsexamens H.B.S. en Gymnasium.

Een uitvoerig, gedocumenteerd prospectus wordt u op aanvraag gratis toegezonden.

LEIDSCHER ONDERWIJSINSTELLINGEN

Instellingen zonder winstdoel

Johan de Wittstraat 396 - 397





UNILEVER N.V.

zoekt

wegens uitbreiding van haar

BUREAU VOOR MARKTONDERZOEK

enkele

WETENSCHAPPELIJKE MEDEWERKERS

waarvoor in aanmerking komen academici die aan de economische-, sociologische- of juridische faculteit of hogeschool zijn afgestudeerd.

- a. Enerzijds worden twee medewerkers gezocht met enige jaren ervaring in verkoop en/of reclame. Deze functienarissen zullen o.a. regelmatig contact onderhouden met Unilever-verkoopmaatschappijen. Met een zo grondig mogelijke kennis van de commerciële problemen zullen zij marktonderzoeken moeten concipiëren en doen uitvoeren. Een goed research-apparaat staat hiervoor ter beschikking.
- b. Anderzijds worden twee à drie medewerkers gezocht, die na een opleiding belast zullen worden met het toezicht op de technische uitvoering van de onderzoekprojecten. Dit werk omvat o.a. het voorbereiden van voorstellen, het analyseren van uitkomsten en het opstellen van rapporten. Deze functie kan worden gezien als een voorbereiding van de onder a. genoemde.

Als u voor deze functies belangstelling hebt, zijn wij gaarne bereid u uitvoerig in te lichten voordat u eventueel tot solliciteren overgaat. Wij verzoeken U vooraf een afspraak te maken.

Uw aanvraag om inlichtingen of uw sollicitatie kunt u richten aan Unilever N.V. t.a.v. Hoofd Afdeling Selectie, Postbus 760, Rotterdam (tel. 010 - 11 44 00 - toestel 329) onder vermelding van nummer 307.

UL 333-225-120

GELD- EN KAPITAALMARKT

Geldmarkt.

Ondanks de gebruikelijke stijging van de bankbiljetten-circulatie tegen het einde van de maand, bleef de geldmarkt ruim in haar jasje zitten. Waarschijnlijk door een toevallige samenloop van omstandigheden trad de Staat als financier op. Het tegoed bij De Nederlandsche Bank daalde tot f. 166 mln. In de op 29 augustus eindigende week had de Bank door middel van open-markttransacties nog slechts f. 9 mln. afgetapt.

Kapitaalmarkt.

Het zou wel eens kunnen zijn, dat vele leiders van beleggingsfondsen twee spreuken boven hun bed hebben hangen, nl. dat voorzichtigheid de moeder is van de porceleinkast en dat men niet alle eieren in één mandje moet leggen. Geleid door deze laatste wijsheid, ziet men hen dan ook dagelijks bezig eieren van het ene mandje in het andere te deponeren. Het Amerikaanse mandje is thans minder in trek, het Europese raakt gevulder. Het zou nog veel voller kunnen zijn, wanneer de beleggingsdeskundigen ook niet het eerste spreekwoord dagelijks voor ogen houden. Niet alle geldmiddelen worden thans belegd. De liquiditeitsvoorkeur is stijgende. Dit strekt zich niet zover uit, dat men bestaande beleggingen in geld omzet, doch de door uitgifte van nieuwe aandelen der fondsen toestromende middelen worden voor een belangrijk deel liquide gehouden.

De Bank voor Nederlandse Gemeenten huldigde, in haar omstandigheden begrijpelijk, een tegengestelde mening. Het tot nu toe in 1960 netto opgenomen bedrag aan obligatie- en onderhandse leningen, steeg volgens het

laatste prospectus met f. 480 mln., het bedrag van de voornamelijk aan gemeenten verstrekte leningen groeide met f. 570 mln. De bijdrage, die de Bank tot de consolidatie van de gemeentelijke vlottende schuld levert, is aanmerkelijk. In haar maandelijkse „Mededelingen” weet zij te melden, dat de netto vlottende schuld van gemeenten in het eerste halfjaar weer met f. 189 mln. tot f. 720 mln. is gedaald. Rekening houdend met de waarheid, dat ook de kleine beetjes helpen, kan men toejuichen, dat na de twee kortlopende Delftse leningen, nu ook Dordrecht met een obligatielening van f. 5 mln. ter markt is verschenen.

Indexcijfers aandelen.	4 jan. 1960	H. & L. 1960 a)	26 aug. 1960	2 sept. 1960
1953 = 100				
Algemeen	372	438—317	427	431
Intern. concerns	547	661—462	622	621
Industrie	268	359—231	349	357
Scheepvaart	187	189—149	164	173
Banken	190	238—177	225	238
Cultures, enz.	154	160—134	155	156

Bron: A.N.P.—C.B.S.

Aandelenkoersen.

Kon. Petroleum	f. 179,20	f. 132,30	f. 128,80
Unilever	809	881	855
Philips	835½	1.314	1.334½
A.K.U.	514	536	554
Kon. Ned. Hoogovens	900	838	930
Van Gelder Zn.	270	327	339½
H.A.L.	186½	146½	148
Amsterd. Bank	340	415	440
Ver. H.V.A. Mij-en ..	166	151½	151½

New York.

Koersgem. aandelen			
Dow Jones Industrials	679	636	625

Effectieve rendementen obligaties.

	gem. looptijd*	8 jan. 1960	26 aug. 1960	2 sept. 1960
3 pCt. Invest. cert.	3½ j.	3,73	3,67	3,65
4½ pCt. Ned. 1959	12 j.	4,48	4,38	4,41
3½ pCt. Ned. 1955 I	17 j.	4,31	4,22	4,20

a) Zo nodig herleid voor kapitaalwijzigingen (emissies, bonussen, enz.)

Bron: Amsterdamsche Bank, Wekelijkse Rendements- en Koersvergelijking.
C. D. JONGMAN.



**COLLECTIEVE
PENSIOEN-VERZEKERING**

GROTE INSTELLING

vraagt

jong econoom

om opgeleid te worden tot

beleggingsdeskundige

Na opleiding zal deze functionaris in samenwerking met een aantal collega's tot taak hebben het maken van aandelenanalyses, het uitbrengen van beleggingsadviezen en het schrijven van voorlichtende artikelen op dit gebied.

Sollicitatiebrieven aan het bureau van dit blad onder nr. E.-S.B. 35-1.



Abonneert U op DE ECONOMIST

Maandblad onder redactie van:

Prof. P. Hennipman,
Prof. A. M. de Jong,
Prof. F. J. de Jong,
Prof. P. B. Kreukniet,
Prof. H. W. Lambers,
Prof. J. Tinbergen,
Prof. G. M. Verrijn Stuart,
Prof. J. Zijlstra.

★

Abonnementsprijs f. 22,50;
fr. p. post f. 23,60; voor studenten f. 19,—; fr. per post f. 20,10.

★

Abonnementen worden aangenomen door de boekhandel en door uitgevers

**DE ERVEN F. BOHN
TE HAARLEM**



Hij heeft het voor elkaar!

Paps heeft promotie gemaakt. Wéér een stap vooruit. Hij voelt zich volkomen opgewassen tegen zijn nieuwe taak. Maar, zal dit zo blijven?

Eén ding weet hij zeker:



„Wat een ander overkomt, kan ook mij overkomen.“

Dus sluit hij een levensverzekering af. Een goede, die tevens zijn werkkracht verzekert.



„VITA“ Levensverzekering-

Maatschappij te Zürich

Kantoor voor Nederland:

's-Gravenhage

Alexanderstraat 21

tel. (070) 18 47 60*

Alleen de VITA - polis

biedt naast de normale garanties van iedere levensverzekering

**in geval van arbeidsongeschiktheid
door ziekte of ongeval:**

- indien algeheel, doch kortdurend
(wachtijd 60 dagen) EXTRA RENTE-UITKERING van 12% per jaar van het verzekerde kapitaal.
- indien algeheel en waarschijnlijk blijvend
(geén wachtijd) EXTRA INVALIDITEITSUITKERING tot maximaal 100% van het verzekerde kapitaal.
- premievrijstelling naar graad en duur van de arbeidsongeschiktheid, dus ook in geval van tijdelijke en/of gedeeltelijke invaliditeit.

Bovendien:

- WINSTAANDEEL
- WEDUWE-ERFREENTE 10%
- DUBBELE UITKERING bij DOOD door ONGEVAL

U reageert op
annonces in
„E.-S.B.”?

★
Wilt U dat
dan steeds
kenbaar maken!

N.V. KONINKLIJKE ZWANENBERG - ORGANON

vraagt voor haar te Oss gevestigde ondernemingen

JONGE ECONOMEN

Hun werkzaamheden komen te liggen op het terrein van de bedrijfs-economie en de marktanalyse.

Geïnteresseerden gelieven hun sollicitaties te richten aan de afdeling Sociale Zaken, Gasstraat 5, Oss.



GEMEENTE ROTTERDAM

Bij de dienst van Volkshuisvesting kan een ervaren

jurist

met economische belangstelling, of een ervaren

bedrijfseconoom

met juridische belangstelling worden geplaatst, die zal worden belast met de leiding van de afdeling Woningbestand.

Deze afdeling heeft tot taak de directie te adviseren in zaken betreffende het beheer van de woningvoorraad en omtrent de ontwikkeling van het woningbouwprogramma op lange en korte termijn.

Aan de afdeling is overigens opgedragen het administratief en technisch toezicht op het beheer van woningen door de woningbouwverenigingen.

In zijn kwaliteit van hoofd der afdeling zal de betrokken functionaris in staat moeten zijn een levendig en vruchtdragend contact te onderhouden met o.a. woningbouwverenigingen, haar plaatselijke, provinciale en landelijke organisaties enz.

Bekendheid met vraagstukken, de Volkshuisvesting betreffende, strekt tot aanbeveling.

Salarisgrenzen f 11.787,- - f 15.327,- (exclusief de huurcompensatie ad 2½ % van het salaris).

Aanstelling boven het minimum is mogelijk.

Aan gehuwden worden in het algemeen de reis- of pensiekosten en verhuiskosten vergoed.

Sollicitaties te richten tot Burgemeester en Wethouders en te adresseren aan de chef van het bureau Personeelvoorziening, kamer 331, stadhuis.

Inzending binnen 14 dagen onder no. 432.



N.V. LEVENSVZERKERING - MAATSCHAPPIJ

HAV Bank

gevestigd te Schiedam

UITGIFTE VAN f. 1.112.000.- AANDELEN

op naam à 100 % in aandelen van f. 1000.- waarop verplicht te storten 20 %, ten volle delende in de winst over het boekjaar 1960 en volgende boekjaren.

De inschrijving op bovengenoemde aandelen, uitsluitend voor houders van aandelen, zal openstaan tot

DONDERDAG, 15 SEPTEMBER 1960

des namiddags 4 uur ten kantore van de heren
R. MEES & ZONEN

TE ROTTERDAM, 's-GRAVENHAGE en SCHIEDAM en
BEELS & CO. - DE CLERCQ & BOON HARTSINCK
TE AMSTERDAM

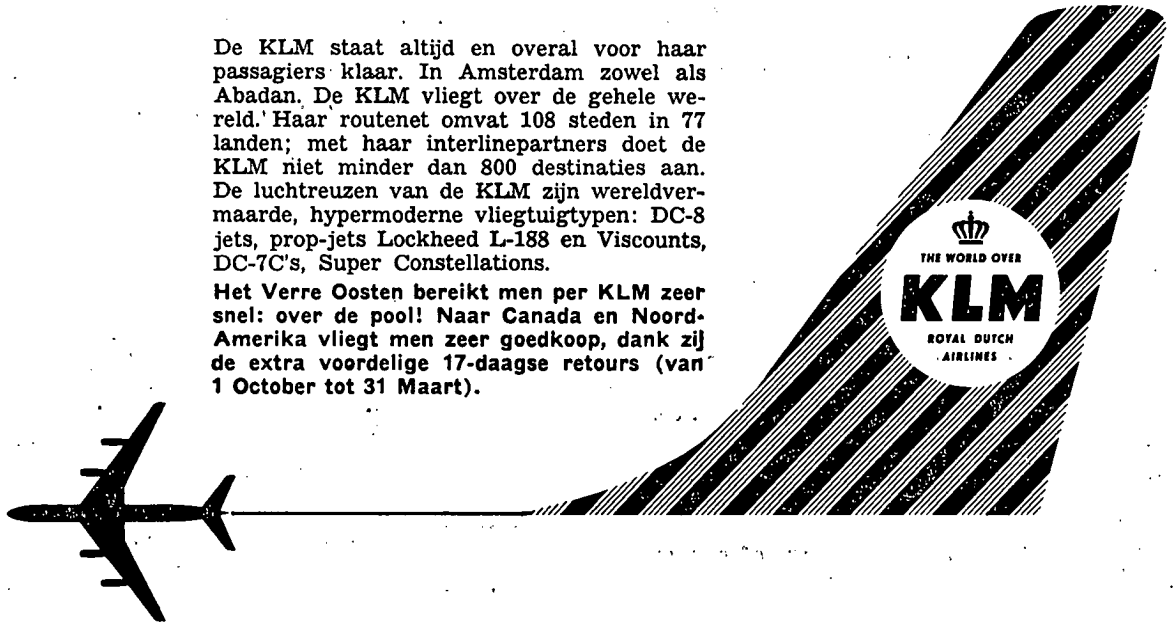
op de voorwaarden van het prospectus dd. 1 september 1960. Prospectussen en inschrijvingsformulieren, alsmede - tot een beperkt aantal - exemplaren van de statuten en van het laatste jaarverslag zijn bij de inschrijvingskantoren verkrijgbaar.

Schiedam, 1 september 1960.

Per KLM vliegenvlug naar 5 continenten

De KLM staat altijd en overal voor haar passagiers klaar. In Amsterdam zowel als Abadan. De KLM vliegt over de gehele wereld. Haar routenet omvat 108 steden in 77 landen; met haar interlinepartners doet de KLM niet minder dan 800 destinaties aan. De luchtreuzen van de KLM zijn wereldvermaarde, hypermoderne vliegtuigtypen: DC-8 jets, prop-jets Lockheed L-188 en Viscounts, DC-7C's, Super Constellations.

Het Verre Oosten bereikt men per KLM zeer snel: over de pool! Naar Canada en Noord-Amerika vliegt men zeer goedkoop, dank zij de extra voordelige 17-daagse retours (van 1 October tot 31 Maart).



De directie van de

Alblasserdamse Constructiewerkplaats
en machinefabriek J. M. de Jong N.V.,

roept sollicitanten op naar de functie van

BOEKHOUDER

diploma S.P.D.

Soll. aan de directie, postbus 14, Alblasserdam.



EERSTE NEDERLANDSCHE

- PENSIOEN REGELINGEN
- RISICO • HERVERZEKERING
VAN PENSIOENFONDSEN

HOOFDKANTOOR
JOHAN DE WITTLAAN 50
's-GRAVENHAGE
TEL. (070) 51.43.51
POSTADRES: POSTBUS 5

KARTRO KARBON

LET OP DE GROTE VOORSPRONG OP
ALLE ANDERE KARBONSOORTEN.

CARBOREX

met SILICONOL-B

N.V. KARTRO

Kloveniersburgwal 47, Amsterdam-C.,
Tel. 22.33.11 (3 lijnen).