

89/334

ten voor oogst 1942" voor de gebieden Groninger Noordelijke Bouwstreek en Oldambt te berekenen op gemiddeld 6.5% van het uitbetaalde loon. Tesa- men met de vereveningsbelasting à 4½% dus 11%.

In tegenstelling tot Rapport No.7 is de vereveningsbelasting thans wel als kostenelement opgenomen. De Gemachtigde voor de Prijzen stelt zich op het standpunt met de vergoeding van dit kostenelement bij het vaststellen van de prijs geen rekening te houden. Daar we echter meenen alle elementen die als kosten zijn te beschouwen als zoodanig op te moeten nemen, zijn we daartoe in dit rapport dan ook overgegaan. De kosten van een man-uur bedragen dan 1.11 x 32 ct. = 35.5 ct.

Paarden-uur. Op grond van de door de Commissie voor de Bedrijfsstudiegroepen uit de Groninger Maatschappij van Landbouw hierover verstrekte gedetailleerde gegevens over het jaar 1940, welke door ons tot het kostenpeil van Juli 1941 zijn omgerekend, bedragen de gemiddelde kosten per paarden-uur voor de Groninger Noordelijke Bouwstreek 34 ct en voor het Oldambt 45 ct. Het gemiddelde van 40 ct is aangehouden voor dit rapport. Deze kosten zijn o.a. gebaseerd op een afschrijving van een topwaarde van f.1350.- Inmiddels is deze waarde in feite veel hoger geworden; ook de overige kosten zijn gedeeltelijk nadien nog gestegen. Hiertegenover staat dat van de totale paardenkosten thans een veel grooter bedrag moet worden afgetrokken als opbrengst van de fokkerij. Uit deze overweging is dan ook het bedrag van 40 ct. gehandhaafd.

Wagen-uur. Hierover waren ons geenerlei gegevens bekend. We moesten dan ook afgaan op enkele zeer summier gegevens van het Boekhoudbureau der Hollandsche Maatschappij van Landbouw.

Als aanschafprijs van een luchtbandwagen werd opgegeven voor het boekjaar 1937/1938 f.325.- en voor 1940/1941 f.550.-

De aanschafprijs voor begin 1940 is te stellen op f.400.-, waarvan de helft voor de onderbouw en de helft voor de bovenbouw is te rekenen.

De kosten per jaar zijn als volgt becijferd:

afschrijving bovenbouw 5% van f.200.-	=	f. 10.-
afschrijving onderbouw 10% van f.200.-	=	f. 20.-
rente 4% x ½ x f.400.-	=	f. 8.-
onderhoud	=	f. 7.-
		Totaal f.45.-

De gebruiksduur is geschat op 500 uur per jaar.

Als normale vracht is 3000 kg te rekenen.

De kosten per 1000 kg en per uur zijn derhalve 3 ct.

Voor een wagen op ijzeren banden is de berekening als volgt:

aanschafprijs f.200.-	
afschrijving 5% van f.200	= f. 10.-
rente 4% x ½ x f.200.-	= f. 4.-
onderhoud	= f. 11.-
	Totaal f.25.-

Gebruiksduur 500 uur per jaar.

Normale vracht 2500 kg. Per 1000 kg per uur dus 2 ct.

Voor de verdere berekeningen is het gemiddelde van 2½ ct. aangenomen. T.o.v. het aantal paarden-uren dat globaal op 1000 per jaar is te stellen is het aantal wagen-uren van 500 aan de hoge kant en de kosten per wagen-uur dus aan de lage kant te achten.

DE RESULTATEN.

Uit onderstaande staat blijkt, dat de gemiddelde vracht 2665 kg of afgebond 2650 kg bedroeg.

L.E.I.

STAAT I. BASISGEGEVENS VAN 18 BEDRIJVEN.

	Norm. vracht in kg.	Afstand in km	man-uren	paarden-uren		Norm. vracht in kg.	Afstand in km	man-uren	paarden-uren.
1.	2000	3	4	5	11.	2500	1.5	1.25	2.5
2.	2500	3.5	3	1.75	12.	3000	4	7	4
3.	3500	7	7	8	13.	2000	3	3	2
4.	3900	5	2	4	14.	3000	4	3.5	5
5.	2800	2.5	2.5	3	15.	2000	2	3	6
6.	1750	3	1.17	2.33	16.	3000	7	8.5	8
7.	2400	3.5	6	6	17.	2100	6	4	8
8.	4000	3	5.25	7.5	18.	2000	1	1.5	3
9.	2500	3	-	-	Gem.	2665	3.56	3.92	4.75
10.	3000	2	-	-					

Enkele bedrijven hebben de man-uren en paarden-uren gedetailleerd opgegeven voor laden, lossen en normale wachttijd. Deze werkzaamheden zijn als vaste kosten (onafhankelijk van den afstand) beschouwd en werden als volgt voor de gemiddelde vracht van 2650 kg vastgesteld :

man-uren : laden 1.16
 lossen + wachten 0.61
 totaal 1.73 ; afgerond 1.75 man-uur.

paarden-uren : laden 0.60
 lossen + wachten 1.22
 totaal 1.82 ; afgerond 2 paarden-uren.

wagen-uren : de helft van het aantal vaste paarden-uren = 1 wagen-uur.
 De vaste kosten bedragen dus per 100 kg :

$$\frac{1\frac{3}{4} \times 35.5 \text{ ct.} + 2 \times 40 \text{ ct.}}{26.5} + 1 \times 0.25 \text{ ct.} = 5.61 \text{ ct.}$$

De overblijvende uren (afhankelijk van den afstand) zijn dus groot:

man-uren : 3.9 - 1.75 = 2.25 (afgerond)
 paarden-uren : 4.75 - 2 = 2.75
 wagen-uren : de helft van het aantal paarden-uren = 1 3/8.
 De variabele kosten bedragen dan per 100 kg en per km.:

$$\frac{2\frac{1}{4} \times 35.5 \text{ ct.} + 2\frac{3}{4} \times 40 \text{ ct.}}{2.65 \times 3.56} + 0.25 \text{ ct.} = 2.35 \text{ ct.}$$

De totale kosten zijn derhalve als de afstand van de plaats van inladen tot de plaats van lossen bedraagt :

		Idem bij aflevering onder ongunstige omstandigheden.
1 km	8.0 ct.	1 km 10 ct.
2 km	10.3 ct.	2 km 12.9 ct.
3 km	12.7 ct.	3 km 15.9 ct.
4 km	15.0 ct.	4 km 18.8 ct.
5 km	17.4 ct.	5 km 21.8 ct.
6 km	19.7 ct.	6 km 24.6 ct.
7 km	22.1 ct.	7 km 27.6 ct.
8 km	24.4 ct.	8 km 30.5 ct.
9 km	26.8 ct.	9 km 33.5 ct.
10 km	29.1 ct.	10 km 36.4 ct.

Over den gemiddelden afstand konden geen uitvoerige gegevens verkregen worden. Hoewel het beperkte aantal van 18 onvoldoende is om de gemiddeld afstand hieruit af te leiden kan wel met groote waarschijnlijkheid worden aangenomen dat de grootste groep consumptie-aardappeltelers binnen een straal van 5 km van de plaats van aflevering woonachtig is.

Indien slechts één tarief wordt vastgesteld zullen van een groot deel der ongunstig gelegen bedrijven de kosten niet geheel worden vergoed, tenzij het tarief is gebaseerd op een vervoer afstand van 10 km.

Om eenerzijds ook de kosten voor de ongunstig gelegen bedrijven geheel te vergoeden en anderzijds de vergoeding niet te hoog te moeten stellen, is het logisch een gedifferentieerd tarief in te voeren. Daar deze differentiatie om praktische redenen uiteraard niet ver kan gaan, zou bv. een onderscheid gemaakt kunnen worden in een afstand van minder dan 5 km en van 5 - 10 km.

Voor vergoeding van de kosten voor alle bedrijven (exclusief die met relatief hoge kosten) in elk van beide rayons zou het tarief moeten worden vastgesteld op de hoogte van de kosten bij 5 resp. 10 km.

Een andere methode is om de vergoeding te baseeren op de gemiddelde afstand tot de afleveringsplaats van alle bedrijven, gelegen binnen een cirkel met een straal van 5 km en de afleveringsplaats als middelpunt (resp. in een gebied gelegen van 5 - 10 km tot de afleveringsplaats).

Deze gemiddelde afstand bedraagt, in de veronderstelling dat de bedrijven volkomen regelmatig rond het middelpunt verspreid liggen, 3.7 km resp. 8.25 km.

De tarieven zouden dus moeten liggen voor:

0 - 5 km :	tusschen	$5.61 + 3.7 \times 2.35 = 14.3$	ct.	(gunstige omstandigheden)
	en		17.9	ct. (ongunstige " ")
5 - 10 km :	tusschen	$5.61 + 8.25 \times 2.35 = 25.0$	ct.	(gunstige " ")
	en		31.3	ct. (ongunstige " ")

Uit de gegevens die door een tiental bedrijven ook voor ongunstige omstandigheden waren opgegeven kon worden opgemaakt, dat de hogere kosten i.v.m. slechte weersomstandigheden ruwweg 1/3 hoger waren dan de door hen opgegeven kosten voor normale omstandigheden.

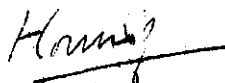
Bovenstaande cijfers (17.9 ct. resp. 31.3 ct.), evenals die in de laatste kolom van Staat I, zijn verkregen door de berekende kosten met 25 % te verhoogen.

B. VERVOER MET VAARTUIGEN.

Er is een apart enquête-formulier opgesteld voor de bedrijven waar het vervoer vanaf de boerderij per vaartuig geschiedt. Een aantal antwoorden hiervan is uit het gebied der Groninger Veenkoloniën binnengekomen. De gegevens betroffen hoofdzakelijk de aflevering van fabrieksaardappelen. Over de aflevering van consumptie-aardappelen waren te weinig cijfers beschikbaar om daaruit een exacte berekening te kunnen maken.

's-Gravenhage, 17 October 1941.
LANDBOUW-ECONOMISCH INSTITUUT

De Directeur,


(Drs. J. Horring)