

ECONOMISCH- STATISTISCHE BERICHTEN

UITGAVE VAN HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

36E JAARGANG

WOENSDAG 15 AUGUSTUS 1951

No 1787

COMMISSIE VAN REDACTIE

*Ch. Glasz; H. W. Lambers; J. Tinbergen;
F. de Vries; C. van den Berg (secretaris)*

Redacteur-Secretaris: A. de Wit.

Assistent-Redacteur: J. H. Zoon.

COMMISSIE VAN ADVIES VOOR BELGIË

*J. E. Mertens; R. Miry; J. van Tichelen;
R. Vandeputte; F. Versichelen.*

INHOUD

	Blz.
Ontwikkelingsaspecten van het transport- wezen (II) door Mr K. Vonk	604
De marges in de schoenhandel door A. A. C. Reedijk	606
De vrachtenmarkt door C. Vermey	608
Belasting plus schatkistpapier of staatszelffinan- ciering? door Dr H. Philippi,	611
Aantekening:	
Het jaarverslag van de Javasche Bank	614
Geld- en kapitaalmarkt	617
De Belgische geld- en kapitaalmarkt in Juli 1951 door V. Van Rompuy	617
Statistieken:	
Bankstaten	618
Recente economische publicaties	619

Dezer dagen

kan men zich in Nederland weer dwergachtig voelen. Van de Europese Betalingsunie is een nadere verklaring gekomen over de extra toegestane \$ 25 miljoen. Het is helemaal geen verhoging, doch een correctie. Het gaat in de richting van het Tovervisje tegen de brave Piggelmee: „Ga gerust naar huis, mijn ventje, wat je vraagt dat is er al”. Onze Benelux-verloofde heeft inmiddels een accordo moeten sluiten over het verwerken van haar credietsaldi; het is te begrijpen, dat de huwelijksvoorwaarden niet vlot worden gevonden.

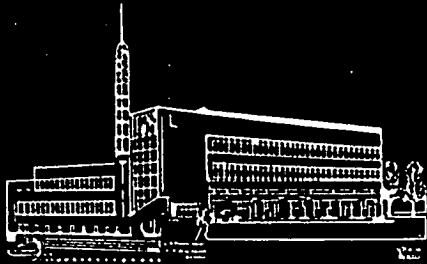
Intussen gaan wij bezorgd voort met lezen, op welke dagen de Nederlandse tomaten al dan niet over de Duitse grens mogen rollen en hebben de Verenigde Staten, bepaald om het voordeel van het vrije handelsverkeer nog eens aan Europa, dat de „marché unique” — en de ene tolgrens — nog niet heeft bereikt, in te scherpen, een aantal beschermende maatregelen ten opzichte van agrarisch-industriële producten getroffen. Men wil ons de kaas niet eens van het brood eten.

Al dan niet gesterkt door Nederlands voedzame en smakelijke producten, de Amerikanen staan momenteel in de buitenlandse politiek hun man. Hun „chief trouble shooter”, Harriman, gaat, met tevredenheid over de schouder naar Perzië ziende, naar Egypte om te trachten moderne lasmethoden toe te passen bij het raadsel van de Sphinx. Van het vredesverdrag met Japan wordt een verbeterde editie voorbereid, waarbij Rusland ook komt spreken; de onderhandelingen te Kaesong gaan door, waarbij van de zijde der Verenigde Naties al evenzeer een duidelijke mate van „plain speaking” wordt betracht. Om het geologisch te zeggen: de Amerikanen zijn bezig de horsten en slenken met dikke lijnen in kaart te brengen.

Onder het vervaardigen van deze wereldatlas gaat in andere ateliers het in kaart brengen van de eigen poldertjes voort. Zo toonden de Franse politici weer het vernuft van de ontwerpers van kruiswoordpuzzles door met dezelfde namen weer een nieuw model te ontwerpen. Of, met een der figuren uit „Brideshead Revisited”: „Who should I see?” Rex kept asking, „Don't tell me there is n't someone who can fix this”.

Zelfs de meest pragmatische kan niet alles voor elkaar krijgen. Het is zonneklaar, dat onder de huidige politieke omstandigheden het Amerikaanse interne economische beleid niet homogeen is te maken. De President heeft zich genoodzaakt gezien een wet op de beheersing van het economisch leven te ondertekenen, waaruit de bevoegdheden ten opzichte van de prijzen zo ingewikkeld zijn geworden, dat men voorlopig meer tijd voor interpretatie dan toepassing zal behoeven.

Sommige zaken echter zijn spoedig begrepen. De „Wage Stabilization Board” heeft eenstemmig een aanbeveling aanvaard om in het vervolg de arbeidslonen gelijk op te doen lopen met de kosten van levensonderhoud.



HAV BANK - SCHIEDAM
COLLECTIEVE
PENSIOEN-VERZEKERING

Ondernemingen, die het beste leidende personeel zoeken, speciaal met economische scholing, roepen sollicitanten op door middel van een annonce in de rubriek „Vacatures”. Het aantal reacties, dat deze annonces tengevolge hebben, is doorgaans uitermate bevredigend; begrijpelijk omdat er bijna geen grote instelling is, die dit blad niet regelmatig ontvangt en waar het niet circuleert. Opdrachten voor het volgend nummer dienen Zaterdag o.s. in ons bezit te zijn.

R. MEES & ZONEN

ANNO 1720

Bankiers & Assurantie-Makelaars

ROTTERDAM

's-Gravenhage, Delft, Schiedam, Vlaardingen,
 Amsterdam (alleen Assurantie)

Nationale Handelsbank, N.V.

Amsterdam — Rotterdam — 's-Gravenhage

Alle Bank- en Effectenzaken

Koninklijke
 Nederlandsche
 Boekdrukkerij
H. A. M. Roelants
 Schiedam

HANDEL-MAATSCHAPPIJ

H. Albert de Bary & Co. N.V.

AMSTERDAM-C. • HEERENGRACHT 450

Alle Bankzaken,

KAPITAAL EN RESERVES F. 25.000.000

NKFE
N.V. NEDERLANDSCHE KABELFABRIEK
DELFT

met papier geïsoleerde kabels
 voor zwakstroom en sterkstroom
 koperdraad en koperdraadkabel
 kabelgarnituren, vulmassa en olie

DE ARTIKELEN VAN DEZE WEEK

Mr K. VONK, Ontwikkelingsaspecten van het transportwezen (II).

In dit tweede artikel over de ontwikkelingsaspecten van het transportwezen wordt allereerst de Amerikaanse tarievenpolitiek der spoorwegen in vergelijking met die in de meeste Europese landen besproken. Deze vergelijking valt ten gunste van de eerste uit. In Nederland bestaat echter op het gebied der spoorvervoertarieven een uitzonderlijke situatie. Vervolgens wordt aandacht geschonken aan de structuur van geheel het vervoerswezen. Er wordt op gewezen, dat niets heelzamer voor een voortgaande rationalisatie van het spoorwegbedrijf is dan dat het wordt geconfronteerd met een krachtige invloed van andere vervoerstakken. Willen deze tegenover de moderne spoorweg hun maatschappelijk noodzakelijke rol in het nationale en het internationale verkeer spelen, dan zal zich op betrekkelijk korte termijn een structurele ontwikkeling binnen hun kring moeten voltrekken. Een krachtige organisatie per bedrijfstak schijnt dan wel een der eerste vereisten. De organisatie zal zich bezig moeten houden met de algemene tarievenontwikkeling in de bedrijfstak, met kostenanalyse en wellicht ook met marktresearch. Van de noodzakelijke ontwikkeling der organisatievormen wordt verwacht, dat de vervoersvraagstukken aan concreetheid winnen en dat de onontbeerlijke binding wordt bereikt.

A. A. C. Reedijk, De marges in de schoenhandel.

Op grond van de cijfers, welke in het rapport van de door de Minister van Economische Zaken en de Minister zonder portefeuille, Prof. Dr A. H. M. Albrechts, ingestelde commissie tot onderzoek van de sociale consequenties van de Prijzenbeschikking Kleinhandelismarges Schoenen 1951 worden gegeven, moet worden geconcludeerd, dat deze Prijzenbeschikking, die gedurende 11 weken van kracht is geweest, althans wat de groep onderzochte bedrijven betreft — bestudeerd werd alleen de positie van de alleenwerkende ondernemer in de detailhandel is schoenen, die een omzet behaalt van ca 2.250 paren schoeisel per jaar —, een onjuiste maatregel is geweest. Ook uit het onderzoek, door een accountantskantoor ingesteld naar de situatie in de middelgrote bedrijven, en uit de gegevens van de kosten in 1949 in 87 schoenwinkelbedrijven, verzameld door het Instituut voor Bedrijfsonderzoek in de Schoenhandel, blijkt duidelijk, dat genoemde Prijzenbeschikking als een volkomen onjuiste maatregel moet worden aangemerkt.

C. Vermey, De vrachtenmarkt.

Gaat men de gang van zaken in verschillende actieve sectoren der algemene vrachtenmarkt gedurende het eerste halfjaar 1951 na, dan blijkt, dat aan de welhaast onafgebroken stijging der vrachten sedert Januari jl. in Juni een eind is gekomen. De onmiskenbare hausse heeft plaats gemaakt voor een kentering, die zich in vrijwel alle sectoren doet gelden. Ook in de timecharter-sector lopen de vrachten thans enigszins terug. De tankvrachtenmarkt kenmerkte zich gedurende de achter ons liggende zes maanden eveneens door een zeer vaste stemming. De onoverzichtelijke situatie in Perzië — de bevrachters geven er de voorkeur aan de verdere ontwikkeling af te wachten — oefent intussen een weinig gunstige invloed uit; de vraag is aanmerkelijk ingekrompen, zodat met een lager vrachtenpeil rekening moet worden gehouden. Op langer termijn blijven de vooruitzichten voor de tankvaart, gezien het voortdurend stijgend gebruik van petroleumproducten, ongetwijfeld gunstig. Met de toekomstige grotere behoefte aan scheepsruimte wordt rekening gehouden; ondanks de grote stijging der bouwpreizen en de sterk verhoogde exploitatiekosten wordt aan de wereldtankvloot een aanzienlijke uitbreiding gegeven.

Dr H. Philippi, Belasting plus schatkistpapier of staatszelffinanciering?

Ons belastingstelsel kan niet voldoen aan de eis, die er aan gesteld moet worden: onder alle omstandigheden aan de Regering de middelen te verschaffen haar taak te vervullen. Het is in de praktijk gebleken, dat het met ons belastingstelsel niet mogelijk is het budget blijvend in evenwicht te brengen. Wanneer het al tijdelijk gelukt, dan wordt het evenwicht verbroken zodra de staatsuitgaven door bijzondere omstandigheden, zoals dreigend oorlogsgevaar, lager of de inkomsten door teruglopende conjunctuur lager worden. Dan faalt ons stelsel daarin te voorzien. Het is een gevolg van het zeer grote aantal verschillende belastingen, van de discriminatie tussen particulieren en zaken, van het belasten van de zaken naar de behaalde winst en van de particulieren naar het inkomen. Ons belastingstelsel werkt bovendien demoraliserend, daar het in feite in belastingzaken Regering en contribuabelen als antagonisten tegenover elkaar plaatst. Aan de bovengestelde eis kan wel worden voldaan door een systeem van belastingheffing, dat schr. staatszelffinanciering noemt. In dit systeem, dat schr. kort samenvat, worden slechts twee belastingen geheven: het eliminerendrecht, een uniforme, proportionele belasting, geheven van elke betaling in den lande gedaan, en daarnaast een progressieve inkomensbelasting.

— SOMMAIRE —

Mr K. VONK, Aspects du développement des transports (II).

L'auteur compare tout d'abord la politique américaine des tarifs de chemin de fer avec celle de la plupart des pays européens. Cette comparaison est favorable à la première. Aux Pays-Bas toutefois, il existe une situation particulière dans le domaine des tarifs de transport par fer. Mr K. Vonk attache ensuite son attention à la structure de l'ensemble des transports. Les chemins de fer doivent subir une forte influence des autres moyens de transport. L'auteur plaide pour une forte organisation professionnelle dans chaque domaine des transports.

A. A. C. REEDIJK, Les marges bénéficiaires dans le commerce de la chaussure.

Sur la base de quelques enquêtes récentes sur la situation du commerce de détail de la chaussure, l'auteur arrive à la conclusion que les „fixations de marges bénéficiaires du commerce de détail de la chaussure, pour 1951”, qui ont été en vigueur pendant 11 semaines, doivent être considérées comme une mesure tout à fait injuste.

C. VERMEY, Le marché des frets.

L'augmentation des frets sur le marché international, qui depuis janvier dernier n'avait subi quasi aucune interruption, s'est arrêtée en juin. Les affrètements reculent également quelque peu dans le secteur du „timecharter”. Le marché d'affrètement des pétroliers s'est fait remarquer durant la première moitié de 1951 par sa tendance très ferme, mais il faut s'attendre à un abaissement du niveau des frets en raison des événements imprévus qui se sont produits en Iran. Toutefois, à longue échéance, les prévisions dans ce domaine restent favorables.

Dr H. PHILIPPI, Impôts et emprunts ou autofinancement de l'Etat?

L'auteur critique le système néerlandais des impôts qui ne peut satisfaire aux exigences requises, c'est à dire de fournir en toutes circonstances au gouvernement les moyens de remplir sa tâche. Cette exigence peut être satisfaite par le système de impôts expliqué dans cet article et appelé par l'auteur autofinancement de l'Etat.

Ontwikkelingsaspecten van het transportwezen

II

In het voorgaande artikel ¹⁾ werd gewezen op het grote kapitaalbelang, dat bij het vervoerwezen is betrokken. Tevens kwamen ter sprake de uiteenlopende kostprijsstructuren en hun praktische consequenties. Geëindigd werd met te wijzen op de belangrijke functie van tarieven en vrachtprijzen.

De eerste functie, die we aan tarieven zouden willen toekennen, is, dat ze een maximale goederenruil moeten mogelijk maken. Dit eist een grote mate van beweeglijkheid in de tarievensector. Honderden goederensoorten en duizenden relaties worden door het vervoer bediend. Terwille van de openbaarheid en de gelijkheid heeft men, voornamelijk in de spoorwegsector, tariefensystemen opgebouwd, die op zichzelf reeds een wetenschap vormen. Vooral in het buitenland bezitten deze systemen een grote uitvoerigheid. Niettemin ziet men, dat ze ondanks hun uitvoerigheid toch in aanpassingsvermogen jegens de duizenderlei uiteenlopende situaties tekort schieten. Dientengevolge worden allerlei ongelijke situaties gelijk behandeld. Bovenal schiet het vervoerwezen zo tekort in het leveren van actieve bijdragen tot de ontwikkeling van nieuwe toevoer- en afzetgebieden van handel en industrie.

Wie de Amerikaanse tariefenpolitiek der spoorwegen en die in de meeste Europese landen vergelijkt, wordt getroffen door het bewuste streven aan gindse zijde van de Atlantische Oceaan om allerlei nuances in handel en industrie te volgen en te beantwoorden met speciale tarieven, alsook om de geweldige afstanden van het land virtueel te bekorten. Wat daarmee aan vervoer en aan afzetmogelijkheden wordt geschapen is zeer opmerkelijk. In vele Europese landen is men nog ver daar vandaan. Wat de onderlinge verkeersbetrekkingen der Europese landen te zien geven, is eigenlijk primitief. Geen sprake nog, dat het streven van de vervoersector constant op het scheppen van nauwere verbindingen tussen de Europese markten is gericht. Verschillende spoorwegtarieven bewerken nog steeds eerder het tegendeel, ten nadele veelal van het spoorwegwezen in het algemeen. Voorts staan monetaire oorzaken aan een krachtige uitbouw van inter-europese tarieven in de weg.

Er is een klassieke uitzondering in het vervoerwezen; deze vindt men in de Rijnvaart. Daar is de vrachtenmarkt werkelijk inter-europees. Haar werkingsgebied is echter beperkt en anderzijds is er de vrachtvorming zo chaotisch, dat zij andere nadelen oproept. Inzake het wegverkeer kan ten deze nog moeilijk een oordeel worden uitgesproken. Zijn werkingssfeer hangt nog te zeer van toevallige situaties af, die verband houden met het incidentele karakter van het vervoerbeleid in de verschillende landen.

Een paar aanlopen tot wijziging ten goede in de Europese structuur der spoorwegtarieven zijn te onderkennen, nl. in de toepassing van het Schuman-plan, indien dit tot uitvoering zal komen, terwijl een werkgroep in het kader van de Economische Commissie te Genève zich onlangs met het vraagstuk der spoorwegtarieven in internationaal verband in het algemeen is gaan bezighouden.

Het is voorts ook in het eigen belang van de vervoertakken, de spoorwegen vooraan, dat hun tariefenpolitiek gezond, commercieel en soepel is. Veelal ontbreekt aan de buitenlandse spoorwegen de soepelheid in aanval en verweer, die nodig is om zich jegens de aanspraken van eigen vervoer en het minder gebonden particulier vervoer te laten gelden. Een niet gering deel van de defi-

citten in het buitenland is daardoor te verklaren. De financieel gunstiger positie der Nederlandse Spoorwegen, vergeleken met velen harer zusterondernemingen in het buitenland, vindt voor een niet gering deel haar oorsprong in de vrijheid op het stuk der tarieven, die zij sedert 1934 van de Nederlandse wetgever hebben verkregen. Tot het maximum van de vastgestelde tarieven zijn de Nederlandse spoorwegen vrij, afzonderlijke contracten met hun cliënten te sluiten onder het verbod van discriminatie. Deze commercialiteit is, voor zover wij weten, uniek ter wereld. Slechts in Engeland, en meer nog in de Verenigde Staten in het instituut der „commodity-rates”, vindt men iets dergelijks, echter met dit verschil, dat alle bijzondere tarieven daarginds openbaar zijn en hier te lande niet. Ook heeft de Interstate Commerce Commission in de Verenigde Staten de eindbeslissing in handen, al bepaalt zij zich in verreweg de meeste gevallen tot goedkeuring van hetgeen tussen spoorwegen en verbruikers is overeengekomen. Haar voornaamste zorg — maar hoe intensief! — is gericht op de hoofdzaken van het tarievenbeleid.

Wij kennen ook geen spoorwegbedrijf dan de Nederlandse Spoorwegen, dat zo stootkrachtig is, zo constant rationaliseert, en dat terwijl, of juist omdat, het in een minderheidspositie verkeert. In grote lijnen kan men zeggen, dat de Nederlandse Spoorwegen 30 pCt van het aantal ton/km in Nederland presteert, de binnenvaart 50 pCt en het wegverkeer 20 pCt. Toegegeven zij, dat ons kleine, dichtbevolkte land aan een spoorwegbedrijf een aantal voordelen biedt. Dit bedrijf staat echter in het goederenvervoer in al haar relaties bloot aan een nimmer aflatende concurrentie. En ziedaar de paradox: daardoor handhaaft het zich. Het kan zich handhaven, omdat het een aantal lijnen kon afstoten, en het vervoer aan andere verkeersvormen kon overlaten, waarin het spoorwegbedrijf trouwens zelf ook deelneemt. Het kon zich tevens vooral handhaven, omdat het niet in passiviteit bleef roepen om bescherming, maar vroeg en verkreeg een uiterst ruime commerciële zelfstandigheid. Met deze on-orthodoxe oplossing van 1934, die indruiste tegen de geldende theorieën en traditie, is een experiment aangevangen, dat allerlei gevaren in zich borg en nog bergt. Die gevaren hebben, vooral in de eerste periode, zich ook wel gemanifesteerd: niet steeds mochten de contracten der spoorwegen even gelukkig worden genoemd. Maar juist hierdoor zien wij een derde reden ontstaan, waardoor de spoorwegen zich kunnen handhaven. Een spoorwegbedrijf namelijk, en elk ander groot vervoerbedrijf, dat niet een zekere orde in zijn tarifiering bewaart, ruïneert zichzelf en de gehele vervoerwereld en bewerkt structuurspanningen in de economie des lands, die allerlei minder aangename reacties ten gevolge hebben. Om dit te ontgaan en toch het volle profijt te hebben van een tariefenvrijheid, is er slechts één middel, en wel: bestendige kosten- en marktanalyse binnen het bedrijf uit te voeren en een constante wederzijdse controle op elkaar van de praktijk van het vervoer ter eenre en de analyse van kosten en bedrijfsresultaten ter andere zijde. Het mag van algemene bekendheid worden geacht, dat de Nederlandse Spoorwegen deze weg hebben ingeslagen.

Wij hebben niet zonder reden stil gestaan bij deze uitzonderlijke situatie op het gebied der spoorvervoertarieven in Nederland. Ook in een modern vervoerwezen neemt de spoorweg nog steeds een belangrijke plaats in en de aard en methoden van het spoorwegbedrijf zijn daarom van betekenis, zo niet doorslaggevend, voor de structuur van geheel het vervoerwezen in een land.

¹⁾ „Zie E.-S.B.” van 8 Augustus 1951, No 1786.

De nu reeds geruime tijd in Nederland gevolgde praktijk heeft bewezen, dat het spoorwegbedrijf zich kan handhaven, zelfs wanneer het zich in een minderheidspositie bevindt en zelfs wanneer het is omringd door een groot aantal particuliere vervoerondernemingen. De uitzonderlijke situatie in ons land trekt in de laatste tijd gaandeweg meer de aandacht in die landen, die ten gevolge van steeds weerkerende en soms toenemende deficiënten met een schier onoplosbaar spoorwegvraagstuk zitten. Het is ook niet zonder de invloed van het Nederlandse voorbeeld, dat de omvangrijke „Union Internationale des Chemins de Fer” als een uitweg uit de impasse der spoorwegen een grotere commerciële vrijheid bepleit. De weg, in haar onlangs verschenen brochure — „La situation des chemins de fer européens” — gewezen, is dé weg, die hier te lande reeds wordt bewandeld. Of hij blijvend geheel zal kunnen worden gevolgd, is een toekomstvraag. De ingeslagen richting is ongetwijfeld juist te achten.

Een ander aspect, dat de aandacht verdient, vormt de hierboven genoemde structuur van geheel het vervoerwezen. Niets is heilzamer voor een voortgaande rationalisatie van het spoorwegbedrijf dan dat het wordt geconfronteerd met een krachtige invloed van andere vervoertakken. Niets ook leidt intensiever tot het streven naar voortdurende aanpassing aan de vervoerbehoefden. De andere vervoertakken moeten dan echter het spel goed kunnen spelen. We stuiten hier op een merkwaardige tegenstelling. De spoorwegen hebben ten dele een nog economisch verouderde outillage, maar een bedrijfsvorm, die de mogelijkheid schept tot een soepele, moderne en brede bedrijfsvoering. De beide andere vervoertakken, bestaande uit duizenden zeer kleine bedrijven — met enkele betrekkelijke uitzonderingen —, voeren door hun geringe bedrijfsomvang en hun versplintering echter een doorgaans te eenvoudige bedrijfspolitiek. Het moderne karakter, dat hun materieel in vele gevallen bezit, verandert daaraan niets.

Indien de andere vervoertakken tegenover de moderne spoorweg hun maatschappelijk noodzakelijke rol willen spelen in het nationale en het internationale verkeer, zal zich op betrekkelijk korte termijn een structurele ontwikkeling binnen hun kring moeten voltrekken. Het is een gelukkig verschijnsel, dat dit inzicht groeiende is en pogingen in deze richting worden ondernomen.

Een krachtige organisatie per bedrijfstak schijnt dan wel een der eerste vereisten. De organisatie zal zich bezig moeten houden met de algemene tarievenontwikkeling in de bedrijfstak, met kostenanalyse en wellicht ook met marktresearch. Daarbij behoort de uitwerking van boekhoudsystemen voor de bedrijven, waartoe de praktijk gelukkig enkele aanlopen laat zien. Hetgeen hierbij voor ogen zweeft is een functie, zoals de „Association of American Railroads” voor de bij haar aangesloten bedrijven verricht en zoals in haar navolging de „American Trucking Association” bezig is zich te ontwikkelen. In het algemeen kunnen in een aantal Europese landen gunstige tekenen worden begroet. In Zwitserland mag men een tarievenbeleid van de gezamenlijke wegvervoerbedrijven gadeslaan, dat de grootste belangstelling verdient. De vooroorlogse organisatievormen in Duitsland vermochten op ons geen beking uit te oefenen. Evenwel bij de huidige ontwikkeling aldaar zijn delen van de Nederlandse vervoerwereld uiteraard betrokken.

Dergelijke organisatievormen kunnen veel bijdragen tot het doorzichtig maken van de werkelijke kostenstructuur in het vervoerwezen, waaraan op het ogenblik nog heel veel ontbreekt. De zelfwerkzaamheid op dit gebied zou gepaard kunnen gaan met aanwijzingen van overheidszijde omtrent de in de bedrijven te voeren administratie en de daaruit op te bouwen statistiek, waarbij ruime lering kan worden getrokken uit de werkwijze der „Interstate Commerce Commission” in de Verenigde Staten. Eindelijk kan men

dan nagaan, van welke omvang het kapitaalvraagstuk in het vervoerwezen is, hoe het met het kapitaalrendement is gesteld en hoe het bij het investeringsbeleid betrokken miljoenenvraagstuk rationeel en continu moet worden aangevat. Herinnerd zij daarbij aan hetgeen in het vorig artikel in verband met het Verkeersfonds is opgemerkt.

Men kan niet voorbijgaan aan hetgeen reeds bestaat. Aan onderdelen van een bedrijfstak, zoals in Rijn- en binnenvaart, de beurtvaart, de particuliere vaart, de reders e.d. kan men hun onderlinge groepering laten. De bovenaangeduide vraagstukken zijn echter niet eenvoudig en het aantal competente krachten om ze aan te vatten is beperkt. Het zal, daarom nuttig en financieel voordelig zijn, indien men elkaar ook onderling weet te vinden. Zulke bedrijfstakorganisaties zouden ook het noodzakelijke bredere overleg inzake de bedrijfspolitiek tussen de bedrijfstakken kunnen voeren, zoals nu op de onderdelen wel incidenteel geschiedt.

Van de noodzakelijke ontwikkeling der organisatievormen mag worden verwacht, dat de vervoervraagstukken aan concreetheid winnen en dat de binding, die eigenlijk naar aller mening onontbeerlijk is, wordt bereikt. Tegelijkertijd kan aldus een beweeglijkheid en mate van zelfstandigheid van de ondernemingen jegens elkaar worden behouden, die als stimulans en correctie, gelet op des mensen traagheid en boosheid, noodzakelijk is.

Op nog een paar consequenties van het bovenstaande dient te worden gewezen.

Het is een misvatting, dat de particuliere vervoerondernemingen slechts een vorm van kleiner of groter middenstandsbedrijf vertegenwoordigen. De onderlinge samenhang van de vervoermarkt over grote gebieden brengt mee een onderlinge samenhang, in meer of minder sterke mate, van de vervoerbedrijven zelf. Reeds daardoor hebben zij gezamenlijk te maken met vraagstukken, die soortgelijk zijn aan vraagstukken van het grootbedrijf. Wij wezen op het vraagstuk der kosten, der tarieven, der brede vervoerpolitiek. Bovendien treden zij in samenwerking en concurrentie met het zeer grote bedrijf der spoorwegen. De organisaties der vervoerondernemingen betekenen daarom niet zo maar een ontmoetingspunt van bedrijfs-genoten. Integendeel, zij zijn, zoals hierboven werd aangevoerd, een essentieel bestanddeel van de bedrijfsvoering zelf, zij hebben een organische functie en het voortbestaan van de particuliere bedrijven hangt af van de vervulling van deze functie door hun gemeenschappelijke organisaties. Daarom is een splitsing in confessionele bedrijfsorganisaties een onmogelijkheid. Niet, dat de geloofsovertuiging niet tot dit bij uitstek zakelijke terrein zou reiken; deze overtuiging omvat naar haar aard iedere handeling en gedragslijn. Men splitst echter in een bedrijf ook niet bijvoorbeeld de boekhoudafdeling in een humanistische, een protestants-christelijke en een rooms-katholieke. Welnu, evenzeer als het noodzakelijk is, dat een boekhoudafdeling binnen een bedrijf optreedt als een geheel, even essentieel is het, dat de organisatie van een bedrijfstak, of onderdeel daarvan, in het vervoerwezen als een geheel optreedt. Men mene niet, dat hier de kleuren te sterk worden aanzet.

Wij komen hiermee tot een tweede consequentie. Wanneer de particuliere vervoerbedrijven willen voortbestaan, is er haast bij, dat zij de organisatievormen tot stand brengen, die de aard van hun bedrijf vergt. Teveel kansen tot vormgeving, tot ontwikkeling van de invloed van de eigen bedrijfstak, tot positieve bijdragen aan een vervoerpolitiek zijn sedert 1945 nationaal en internationaal gemist. Blijft men ten achter, dan zullen ten slotte grote delen van het vervoerwezen in het moderne spoorwegbedrijf opgaan. Tekenen wijzen in deze richting, vooral in het buitenland. Een krachtig, commercieel vrij spoorwegbedrijf is voor de economie van elk der Europese landen

omnisbaar. Het wegvallen van de andere vervoertakken als zelfstandige eenheden zou echter al even schadelijk zijn, niet in de laatste plaats voor de spoorwegbedrijven zelf. Indien de particuliere bedrijven echter niet zelf zorgen voor een gezamenlijke, sluitende bedrijfspolitiek op hoog peil, ziet het er in Europa bedenkelijk voor hen uit. Geen enkele wetgeving, die de eisen van 's lands economie en budget in het oog houdt, kan daaraan iets veranderen, tenzij... een wetgeving, die op de grondslag van volledige nationalisatie een geheel nieuw bestel zou optrekken. Hoeveel wolken en duisternis omhult echter dit verschieft.

Een derde consequentie van een commercieel vervoerbeleid ligt aan verladerszijde. Rationalisatie in de vervoertechniek houdt niet slechts in rationalisatie bij de vervoerbedrijven. De rationalisatie in deze bedrijven werpt eerst volle vrucht af, wanneer zij wordt beantwoord van verladerszijde met goed afgestemde efficiency van goederenverplaatsing in de handels- en industriële bedrijven, wetenschappelijke emballering e.d.. En niet slechts dat. Ook de tarifiering zelf vergt originaliteit en initiatief van verladerszijde. Tenslotte vormt de juiste verhouding tussen eigen vervoermiddelen en gebruikmaking van het beroepsvervoerapparaat een vraag van zorgvuldig overleg. Hier te lande constateren wij de laatste tijd een gelukkige ontwikkeling in deze richting in de Algemene

Verladers- en Eigen Vervoerders Organisatie. Men moet weer naar Amerika zien, om een dergelijke activiteit van de zijde van handel en industrie te ontwaren. In andere Europese landen bestaat hier en daar nog slechts een pril inzicht te dezen opzichte.

Zo zien wij in het vervoerwezen, in deze grote tak van de bedrijfswereld, de noodzaak deze trits van kernvraagstukken aan te vatten: een sluitend kostenbeleid van overheids- en bedrijfszijde, een veelomvattend tarievenbeleid, en krachtige organisatievormen. In belangrijkheid overtreft deze trits uiteindelijk het vergunningenbeleid in engere zin, hoe noodzakelijk dit op zichzelf als grondslag moge zijn.

Herhaaldelijk is het intereuropes verband genoemd. Op het ogenblik moge worden volstaan met op te merken, dat een werkelijke Europese vervoerpolitiek nog ontbreekt. Zonder een dergelijke politiek moet evenwel de Europese markt vorming defecten vertonen. Een bewijs daarvoor is het voorkomen van een vervoerparagraaf in het plan-Schuman. Vreemd is, dat bij het ontwerpen van agrarische plannen in Europees kader wederom het vervoer schijnt te ontbreken, zoals aanvankelijk bij het plan-Schuman. Men zal goed doen te beseffen, dat het vervoer een constitutief element in het scheppen van mogelijkheden vormt en een werkelijke Europese politiek van vervoertarieven nog moet beginnen.

Wassenaar.

Mr K. VONK.

De marges in de schoenhandel

Inleiding.

De gedurende 11 weken van kracht geweest zijnde en thans ingetrokken Prijzenbeschikking Kleinhandelsmarges Schoenen 1951¹⁾, waarin werd bepaald, dat de verkoopprijs, van schoenen ten hoogste mocht bedragen de som van de werkelijk betaalde of verschuldigde inkooprij, waarbij de vervangingswaarde gedeeltelijk mocht worden berekend, en een opslag van 18 pCt van deze inkooprij voor heren-, kinder-, jongens- en meisjesschoenen en -pantoffels en 22 pCt voor damesschoenen en -pantoffels en voor schoenen van de maakwijze Origineel Good Year, heeft grote beroering te weeg gebracht, niet alleen in de kring der schoenwinkeliers, doch tevens in de gehele detailhandel en in de schoenindustrie, waar de beperking van de productie ten gevolge van het gebrek aan orders voor een gedeelte aan de Prijzenbeschikking voor de schoenhandel werd toegeschreven²⁾.

Het is hier niet de plaats mededelingen te doen over de onderhandelingen, die ten aanzien van de marges in de schoenhandel tussen het Ministerie van Economische Zaken en de organisaties in de schoenhandel werden gevoerd³⁾, doch de publicatie van het rapport van de door de Minister van Economische Zaken en de Minister zonder portefeuille, Prof. Dr A. H. M. Albrechts, ingestelde commissie tot onderzoek van de sociale consequenties van de Prijzenbeschikking Kleinhandelsmarges Schoenen 1951⁴⁾, geeft ons aanleiding tot het maken van enkele opmerkingen, die in ruimer verband van betekenis kunnen zijn.

Het rapport van de commissie Pruyt.

De bedoelde commissie onder voorzitterschap van Prof. Dr B. Pruyt had als opdracht, op beslist korte termijn een

onderzoek in te stellen naar de vraag, in hoeverre mocht worden verwacht, dat door de werking van de Prijzenbeschikking Kleinhandelsmarges Schoenen 1951 de sociale positie van de alleenwerkende ondernemer in de detailhandel in schoenen, die een omzet behaalt van ca 2.250 paren schoeisel per jaar, een voor- of achteruitgang zou te zien geven ten opzichte van de jaren onmiddellijk voorafgaande aan de tweede wereldoorlog.

Afgezien nog van de merkwaardige figuur, dat een Minister enkele weken na de afkondiging van een beschikking een deskundige buiten zijn departement opdracht verleent, een onderzoek in te stellen naar de consequenties van die beschikking, zijn tegen de inhoud van de opdracht bezwaren aan te voeren.

De categorie schoenwinkeliers, waartoe de opdracht zich beperkt, is — hoewel in aantal naar schatting 25 à 30 pCt van de totale schoenhandel uitmakende — in economisch opzicht ten aanzien van de detailhandel in schoenen niet representatief, aangezien slechts naar schatting 15 pCt van de totale omzet door deze winkeliers wordt behaald en in de meeste gevallen naast het winkelbedrijf een schoenherstellerswerkplaats of een pedicure-inrichting wordt gevoerd. Indien men het zuivere winkelbedrijf in de schoenhandel wil bezien, dient men het oog te richten op de ondernemingen met een omzet van meer dan f 50.000 per jaar. Deze categorie in de schoenhandel omvat naar schatting in aantal 600 bedrijven, dus ongeveer 17 pCt, doch in omzet ca 75 pCt van de totale schoenhandel.

Een ander bezwaar van de opdracht was, dat reeds van te voren een gegrond vermoeden bestond, dat het verzamelen van gegevens in deze kleine bedrijven uit de jaren, onmiddellijk voorafgaand aan de tweede wereldoorlog, op onoverkomelijke moeilijkheden zou stuiten, terwijl ten slotte de vergelijkbaarheid van een schoenwinkelier, die in 1938 ca 2.250 paren schoeisel omzette, met de winkelier die in 1950 deze omzet behaalde, in verband met opgetreden structuurwijzigingen o.a. door sterkere modeverschillen en grotere assortimenten in twijfel moet worden getrokken.

¹⁾ Ned. Stscrt van 27 April 1951, no 82 en Ned. Stscrt van 13 Juli 1951, no 134.

²⁾ Zie het artikel van Drs A. van Arendonk in „E.S.B.” van 4 Juli 1951.

³⁾ Zie hiervoor „De Pasbank”, Maandblad voor de schoenhandel en schoenindustrie, Mei 1951.

⁴⁾ Bedoeld rapport is verkrijgbaar bij het Economisch Instituut voor den Middenstand te 's-Gravenhage.

Het is dan ook geenszins te verwonderen, dat de commissie aan het slot van het rapport mededeelt, dat het niet mogelijk is gebleken, betrouwbare cijfers te verzamelen over 1938.

Daarnaast echter bevat het rapport in de bijlagen een schat van gegevens over 1950, die grotendeels zijn verzameld door het Economisch Instituut voor de Middenstand en die een duidelijk inzicht geven van de economische omstandigheden van de onderzochte groep van bedrijven.

Een zeer te huldigen eigenschap van het rapport is de beknoptheid (het rapport — zonder bijlagen — beslaat 8 bladzijden), waarbij aan de duidelijkheid niets te kort is gedaan.

Bij de berekeningen blijkt de commissie er van te zijn uitgegaan, dat in een schoenwinkel met een gemiddelde omzet in 1950 van f 30.552 in het algemeen één volledige arbeidskracht is ingezet en komt dan tot de conclusie, dat voor deze ondernemer onder de Prijzenbeschikking Kleinhandelsmarges Schoenen 1951 een vergoeding voor zijn arbeid zal resulteren van f 1.735. Daarnaast vestigt de commissie er de aandacht op, dat de margeregeling nog ruimte laat voor een rente-inkomen over het geïnvesteerde kapitaal van gemiddeld f 600. Deze door de commissie gestelde f 600 heeft alleen betekenis, wanneer men de sociale positie van de schoenwinkelier beziet. De commissie tekent daar nog bij aan, dat hierbij valt te bedenken, dat zich thans enige tekenen van prijsdaling op de inkoopmarkt voordoen, waardoor derhalve de mogelijkheid bestaat, dat de gemiddelde prijs in de toekomst lager zal zijn dan door de commissie is aangenomen, hetgeen uiteraard mee zou brengen, dat het genoemde inkomen niet zal worden behaald. Bovendien zal deze ondernemer uit dat inkomen zijn sociale voorzieningen hebben te betalen.

Al wordt dit dan door de commissie niet met zoveel woorden gezegd, staat het naar onze mening vast, dat op grond van de cijfers, welke in het rapport worden gegeven, althans wat de groep onderzochte bedrijven betreft, de Prijzenbeschikking Kleinhandelsmarges Schoenen 1951 een onjuiste maatregel is geweest.

De situatie in de middelgrote bedrijven.

In het voorafgaande is reeds gewezen op de beperking van het onderzoek van de commissie Pruyt tot de bedrijven met een omzet van gemiddeld f 30.000 per jaar. Aangezien deze groep van ondernemingen niet representatief kan worden geacht voor de gehele schoenhandel, achtten de organisaties in de schoenhandel het hun plicht de Minister van Economische Zaken en de Minister zonder portefeuille, Prof. Dr A. H. M. Albrechts, eveneens op korte termijn gegevens te verschaffen over de kosten in de schoenwinkelbedrijven met een jaaromzet boven f 40.000. De opdracht tot het verzamelen van deze gegevens werd verstrekt aan een accountantskantoor (N.I.V.A.). De grootbedrijven in schoenen en de bedrijven in luxe schoeisel werden niet in dit onderzoek betrokken.

Bedoeld accountantskantoor ging bij het onderzoek uit van een indeling van de schoendetailhandel in 9 groepen, t.w. die met een omzet van f 40.000 tot f 120.000 per jaar, die met een omzet van f 120.000 tot f 190.000 en die met meer dan f 190.000 omzet, welke wederom waren gesplitst naar plaats van vestiging, nl. in plaatsen met meer dan 100.000 inwoners, 20.000-100.000 inwoners en minder dan 20.000 inwoners. Het onderzoek vond plaats in 42 bedrijven.

De resultaten zijn in tabel I samengevat.

Al deze kostenpercentages zijn berekend zonder rekening te houden met de kostenfactor *demodage*. Onder *demodage* wordt in de schoenhandel verstaan het risico, dat de schoenwinkelier loopt in verband met niet-verkoopbaarheid of de verkoopbaarheid tegen lagere dan de normale prijs ten

gevolge van: 1e wijzigingen in de smaak van de consument ten opzichte van maakwijze, snit, hakhoogte e.d.; 2e in-courante maten.

TABEL I.

Kosten in de detailhandel in schoenen in 1950 uitgedrukt in percentages van de inkoop.

omzetten	plaatsgrootte		
	> 100.000 inwoners	20.000-100.000 inwoners	< 20.000 inwoners
f 40.000— f 120.000	22,2 24,1 26,9 27,1 32,8 34,0	27,3 29,0 33,0 33,8 gem. 31,0	21,9 22,8 25,4 31,2 gem. 25,3
120.000— f 190.000	20,2 23,6 24,2 24,3 25,6	18,3 19,2 19,5 21,2 25,8	15,4 16,5 16,7 17,0 17,9
> f 190.000	19,3 21,0 22,6 25,5	gem. 22,1	

Het rapport van de commissie Pruyt komt, wat de demodage betreft, tot een „werkhypothese” van 2 pCt als kostenbedrag. Het bedoelde accountantsrapport komt tot een hoger percentage en is van mening, dat 3,7 pCt voor demodage de waarheid redelijk zal benaderen. De bovenvermelde kostenpercentages dienen dus nog met een percentage van 2 tot 4 te worden verhoogd. Betreffende de groep bedrijven met een omzet van f 120.000 tot f 190.000 in de kleine plaatsen, dient de opmerking te worden gemaakt, dat de kosten laag liggen in verband met rondtrekkende handel langs de boeren.

Het accountantsrapport komt tot de volgende conclusie:

1. de opslagen voor kostendekking (18 pCt c.q. 22 pCt) zijn beslist onvoldoende;
2. de kosten van de detailhandel in schoenen zijn in belangrijke mate afhankelijk van de omzet en van de vestigingsplaats der bedrijven. De mate van afhankelijkheid is zo groot, dat het vaststellen van een opslagpercentage, geldig voor alle schoendetailbedrijven, als onjuist dient te worden aangemerkt.

Vergelijkt men de gegevens van het accountantsrapport met die van bijlage IV van het rapport van de commissie Pruyt, dan ziet men, dat bij de kleinere bedrijven (22 gevallen) de kostenpercentages in 1950 (exclusief demodage) liggen tussen 21,7 en 36,5 en dat ook daar sprake is van sterke verschillen in verband met plaats van vestiging en karakter van het bedrijf.

De gegevens van het bedrijfsleven.

Het is van belang te vermelden, dat de conclusies, die uit de bovenomschreven rapporten zijn te trekken, reeds vóór het afkondigen van de Beschikking op 27 April 1951 op grond van de door het bedrijfsleven overgelegde gegevens hadden kunnen worden vastgesteld. Tijdens de onderhandelingen tussen het Ministerie van Economische Zaken en de organisaties uit de schoenhandel in het begin van April jl., was het niet mogelijk reeds gegevens te verstrekken over de kosten in het jaar 1950. Het Directoraat-Generaal van de Prijzen ging uit van een theoretisch normbedrijf⁵⁾. De organisaties uit de schoenhandel legden de gegevens over van de kosten in 1949 in 87 schoenwinkelbedrijven, verzameld door het Instituut voor Bedrijfs-onderzoek in de Schoenhandel. Genoemd instituut is geen statistisch bureau, doch een instelling, die zich ten doel

⁵⁾ Zie over de bezwaren tegen de kostencalculatie van dit normbedrijf „De Pasbank”, Mei 1951, blz. 25-28.

stelt de onderlinge bedrijfsvergelijking in de schoenhandel mogelijk te maken en bedrijfseconomische adviezen aan schoenwinkelbedrijven te verstrekken. Ook de Prijzencommissie van de Bedrijfsgroep Detailhandel trachtte het Ministerie van Economische Zaken er van te overtuigen, dat de 18 en 22 pCt margeregeling voor de schoenhandel onjuist moest worden geacht en was van mening, dat voor de schoenhandel als geheel in 1951 een kostenpercentage van ongeveer 25 tot 30 van de inkoop rechtvaardig kon worden genoemd.

De kostenpercentages van het Instituut voor Bedrijfs-onderzoek in de Schoenhandel waren uitgedrukt in de omzet, doch omgerekend in de inkoop geven zij het volgende beeld te zien. De berekende percentages zijn exclusief demogage en dienen derhalve nog met 2 tot 4 pCt te worden verhoogd (zie tabel II).

Weliswaar is bij de beoordeling van deze percentages rekening te houden met de omzetsstijgingen sedert 1949, doch daarnaast dienen de verhogingen der kosten in aanmerking te worden genomen.

Slotopmerkingen.

Uit bovenstaande gegevens is wel duidelijk gebleken, dat de Prijzenbeschikking Kleinhandelsmarges Schoenen 1951 als een volkomen onjuiste maatregel moet worden aangemerkt. Behalve de economische nadelen, die de schoenhandelaren daardoor gedurende 11 weken hebben ondervonden, is er nog een morele consequentie, die aan

TABEL II.
Kosten in de detailhandel in schoenen in 1949 uitgedrukt in percentages van de inkoop.

omzetten	plaatsgrootte		
	> 100.000 inwoners	20.000-100.000 inwoners	< 20.000 inwoners
< f 60.000	33,51	31,41	23,62
f 60.000— f 120.000	28,37	24,53	21,88
f 120.000— f 180.000	27,16	23,26	
> f 180.000	26,74	18,67	

de afkondiging van de beschikking is verbonden geweest. Bij de afkondiging toch werd naar voren gebracht, dat de marges in de schoenhandel te hoog waren opgevoerd, waardoor de indruk werd gewekt, dat door de schoenwinkeliers misbruik van de omstandigheden was gemaakt. Sommige dagbladen en periodieken lieten niet na, hun lezers deze indruk in te prenten. Ook deze onjuistheid wordt door het rapport van de commissie Pruyt aangetoond. Het ingestelde onderzoek heeft namelijk bewezen, dat de vergoeding voor de arbeid van de schoenwinkelier in 1950 gemiddeld in de onderzochte 22 bedrijven heeft bedragen f 3.027, waarvan dan nog de sociale voorzieningen moesten worden bekostigd.

²s-Gravenhage.

A. A. C. REEDIJK.

De vrachtenmarkt

Indien wij de gang van zaken op de algemene vrachtenmarkt gedurende het eerste halfjaar nagaan, blijkt dat aan de welhaast onafgebroken stijging sedert Januari jl. in Juni een eind is gekomen. De onmiskenbare hausse heeft plaats gemaakt voor een kentering, die zich in vrijwel alle sectoren doet gelden. Verwondering kan deze ontwikkeling nauwelijks wekken. Het was duidelijk, dat de vrachten niet konden blijven stijgen. Zelfs indien de factoren, die tot de jongste markante stijging leidden, een normaal karakter zouden hebben gehad, d.w.z. indien de, vergeleken met twaalf maanden geleden, opvallende stijging van het vrachtenpeil het gevolg zou zijn geweest van een terugkeer tot meer normale omstandigheden, van een herstel van de wereldhandel en een geleidelijke ontplooiing van de vrije uitwisseling van goederen en diensten, zelfs dan zouden aan het algemeen vrachtenpeil bepaalde grenzen zijn gesteld en ware een stabilisatie der vrachten op lager niveau een normaal verschijnsel.

Het is goed, een terugblik te werpen op de gang van zaken vóór het conflict in Korea. Ik deed dit reeds uitvoeriger in het jaaroverzicht 1950¹⁾ en moge volstaan met de weergave der indexcijfers vóór de sterlingvrachten op de algemene vrachtenmarkt betaald en maandelijks gepubliceerd door de Chamber of Shipping of the United Kingdom. Uit deze cijfers toch blijkt enerzijds duidelijk, dat de toestand op de vrachtenmarkt vóór Korea allerminst gunstig was, anderzijds van hoe grote invloed het conflict in het Verre Oosten met als verdere factoren het Europees kolentekort en de herbewapening zijn geweest (zie tabel I).

Ook uit het overzicht der vrachten (op blz. 609) in verschillende actieve sectoren der vrachtenmarkt gedurende het eerste halfjaar 1951 betaald — ter vergelijking vermeld ik tevens de medio November jl. geldende vrachten — blijkt de markante stijging gedurende de eerste vijf maanden en de teruggang sedertdien. In feite toonden bevrach-

ters in Mei reeds enige terughoudendheid; de wijdverspreide vraag, die sedert de jaarwisseling de vrachten in snel tempo deed oplopen, leek in enkele belangrijke sectoren althans enigermate te zijn bevredigd. Zoals een jaar geleden het conflict in Korea de eerste en grootste stoot tot de zich allengs tot een hausse ontwikkelende verbetering van het vrachtenpeil gaf, leidde de mogelijkheid van een wapenstilstand, die althans een tijdelijke onderbreking der vijandelijkheden tot gevolg zou hebben, tot een daling van het onmiskenbaar te hoog opgevoerde vrachtenpeil. Het op vrij aanzienlijke schaal wederom in de vaart brengen van schepen der Amerikaanse reservevloot heeft trouwens het acuut tekort aan tonnage doen verminderen en ongetwijfeld mede bijgedragen tot de gemakkelijker stemming.

TABEL I.
1948 = 100.

	1950	1951
Januari	72,8	151,9
Februari	75,5	164,7
Maart	75,8	180,6
April	74,4	176,8
Mei	71,4	203,8
Juni	74,3	
Juli	78,3	
Augustus	86,6	
September	89,0	
October	95,8	
November	97,6	
December	115,7	
Jaargemiddelde	84,0	

Uiteraard is slechts een momentopname mogelijk, d.w.z. de in het overzicht vermelde meest recente vrachtcijfers golden bij het schrijven van dit overzicht, t.w. tweede helft Juli. Waar de Laplata-markt bij voortduring in gebreke blijft, de tarwe-uitvoer van Australië praktisch beëindigd is en het Verre Oosten in het teken der thans gevoerde wapenstilstandsonderhandelingen staat, lijkt het niet waarschijnlijk, dat het zeer hoge vrachtenpeil van April/

¹⁾ Zie „E.-S.B.” van 21 Februari 1951.

TABEL II.

Vergelijkend overzicht der vrachten.

(per ton van 1.016 kilos)

	Eerste helft Juli	Eerste helft Mei	Medio April	Medio Maart	Medio Februari	Medio Januari	Medio November
Hampton Roads W.-Italië kolen	\$ 12,50	\$ 13,75	\$ 14,-	\$ 13,50	\$ 14,15	\$ 11,-	\$ 12,75
Gulf/Ver. Koninkrijk zwavel	120/-		145/-	—	—	105/-	50/-
Laplata Rivier/Antwerpen- Hamburg graan	75/-	127/6	132/6	140/-	110/-	100/-	50/-
Cuba/Ver. Koninkrijk suiker	130/-	155/-	155/-	160/-	145/-	120/-	60/-
St. Lawrence/Ver. Kon./ Antwerpen- Hamburg graan	17/6 ¹⁾	22/6 ¹⁾	—	—	—	—	10/- ¹⁾
Noord China/Eur. vasteland soyabonen etc.	165/-	200/-	200/-	200/-	185/-	—	90/-
Hampton Roads Rotterdam- Antwerpen kolen	\$ 9,90	\$ 13,30	\$ 14,-	\$ 12,50	\$ 14,15	\$ 11,-	\$ 8,05

¹⁾ per quarter van 480 lbs. ²⁾ medio October.

Mei eerlang wederom zal worden bereikt. Of en in welke mate in de Juni ingezette daling voortgang zal hebben valt niet te beoordelen. De algehele situatie is hiervoor te weinig overzichtelijk. Tegenover de stellig te verwachten inkrimping der vraag naar scheepsruimte, indien de oorlogshandelingen in Korea definitief gestaakt worden, staat de behoefte aan scheepsruimte om oorlogsmateriaal, legervoorraden e.d. van het oorlogstoneel weg te voeren en het zwaar geteisterde land te rehabiliteren. Ook het chronisch(?) tekort aan kolen in Europa, waarin Amerika goeddeels moet voorzien, impliceert een voortgezette behoefte aan tonnage. Er zijn dus stellig factoren aanwezig, die, in theorie althans, een al te scherpe teruggang van het vrachtenpeil kunnen voorkomen. Een betrouwbare prognose is echter niet mogelijk zolang de internationale toestand zich niet duidelijker aftekent.

Zoals uit de inleiding blijkt, zette de daling in de maand Juni in. De teruggang was vooral in de Australische sector aanzienlijk. Werd bijv. medio Mei nog 162/6 per ton betaald voor het vervoer van tarwe ex silo naar West-Italië, in Juni moesten reders voor aflading October/November met 122/6 genoegen nemen, terwijl sedertdien voor dezelfde aflaadtermijn een Italiaans schip 115/- accepteerde. Australië's graanuitvoer werd gedurende het thans vrijwel geëindigde seizoen door verschillende omstandigheden ongunstig beïnvloed. De weersomstandigheden in Nieuw Zuid-Wales en Queensland waren oorzaak, dat de tarweoogst rond 27 mln bushels beneden de raming bleef. Bovendien liet de kwaliteit van een gedeelte der oogst te wensen over. Tegenover een totaal van 218 mln bushels in het vorig seizoen, leverde de oogst ditmaal slechts 183 mln bushels op. Naar schatting waren hiervan rond 100 mln bushels voor export beschikbaar, m.a.w. na levering der hoeveelheden, waartoe Australië zich krachtens de Internationale Tarwe-overeenkomst verplicht had, bleef slechts een gering kwantum vrije tarwe voor uitvoer over. Afgezien van de tegenvallende oogst, werkten de voortdurende arbeidsconflicten, die overigens in Nieuw-Zeeland nog een veel ernstiger karakter hadden, uitermate storend op de normale afscheep.

In het Verre Oosten stonden de vrachten voor soyabonen, voedergranen e.d. van Noord-China mede onder druk. Werd bijv. begin Mei met 136/3 een hoogtepunt bereikt, sedertdien daalde de vracht van Noord-China naar India met rond 16/- tot 120/-, terwijl de vracht naar Antwerpen-Rotterdam van 200/- tot 165/- terugliep. Een analoog verloop toonde bijv. ook de vracht voor het vervoer van chroomerts van Masinloc naar Noord-Amerika, die van \$ 16,- in Mei tot \$ 15,25 per Augustus daalde. Ook de kolenvrachten van Calcutta konden zich niet aan de algemene, dalende tendentie onttrekken. Van 137/6 in Mei liep de vracht voor kolen van Calcutta naar Alexandrië tot 90/- terug. De weinig bemoedigende vooruitzichten in de Australische sector waren oorzaak, dat de vracht

naar Australië op basis van 160/- weinig verandering onderging. Ofschoon rekening moet worden gehouden met lagere kolenvrachten van Zuid-Afrika, is het niet wel mogelijk de situatie in deze, enkele maanden geleden zeer actieve, afdeling aan het huidig vrachtenpeil te toetsen. Een aantal reeds tot stand gekomen bevrachtingen toch moest worden geannuleerd ten gevolge van de stagnatie in de aanvoer zowel van ertsen als van kolen. Noord-Amerika stond gedurende het eerste halfjaar vooral in het teken der omvangrijke kolenscheepingen naar Europa, Zuid-Amerika en, zij het in mindere mate, Japan. Zoals uit bovenstaande tabel blijkt, zijn de vrachten, welke overigens naar gelang van de meerdere of mindere vraag naar ruimte voor het vervoer van graan van de Noord-Atlantische en Gulfhavens, suiker van Cuba/San Domingo, zwavel van de Golf etc., vrij aanzienlijke fluctuaties tonen, vergeleken met April/Mei belangrijk teruggelopen. Dit geldt trouwens eveneens voor de vrachten van de St. Lawrence. Geopend op basis van 22/6 per quarter van 480 lbs wordt thans niet meer dan 17/6 voor Septemberaflading geboden. De graanvrachten van Noord-Atlantische en Gulfhavens zijn in overeenstemming hiermede gedaald. De uitvoer van suiker van Cuba is thans vrijwel geëindigd. Van 160/- medio Maart liep de vracht in Juni tot 137/6 terug; van San Domingo daalde de vracht tot 135/- tegen een vorige bevrachting op basis van 150/-. Ook de vracht voor zwavel van de Golf naar het Verenigd Koninkrijk had een overeenkomstig verloop. Van 145/- medio April is de vracht thans tot 120/- gedaald. De grote vraag naar ruimte naar en van het Verre Oosten was gedurende de eerste maanden van het jaar oorzaak, dat de Engelse Timber Control er aanvankelijk slechts met moeite en ten koste van aanzienlijk hogere vrachten in slaagde voldoende ruimte voor het vervoer van hout van de Pacific naar het Verenigd Koninkrijk te secureren. Van 152/6 steeg de vracht geleidelijk tot 182/6 per ton met vrij laden en lossen, om vervolgens weder tot 170/- terug te lopen. Ontoereikend aanbod van ruimte deed de vracht wederom tot 182/6 oplopen, maar de zwakkere stemming op de vrachtenmarkt heeft tenslotte ook in deze sector haar invloed doen gelden. Per October bedraagt de vracht 160/- met vrij laden en lossen, terwijl recentelijk voor graan van de Noord Pacific naar het Verenigd Koninkrijk per Augustus/September 150/- werd betaald. Vrij spectaculair was ook ditmaal het verloop der Laplata-markt, van oudsher berucht om haar onberekenbaar karakter. De grote vraag naar ruimte voor rekening van India deed de graanvracht gedurende de eerste maanden van 132/6 tot 180/- per ton oplopen. Dit hoogtepunt bleef niet lang gehandhaafd; geleidelijk zakte het peil tot 150/- om ten gevolge der hernieuwde dringende vraag in verband met de dreigende hongersnood in India weder tot 170/- te stijgen. Een hernieuwde daling zette echter in, die de vracht tot 155/- per ton deed teruglopen. Naar het Europees vasteland en het

Verenigd Koninkrijk liep de vracht van 100/- in Januari tot 140/- in Maart/April op (naar het Verenigd Koninkrijk werd in Januari 105/- en in April 142/6 betaald), om tot 90/- per Juli/Augustus te dalen, terwijl sedertdien 75/- van de Bovenrivier — Santa Fé of Conception — per Juli/Augustus naar Antwerpen-Hamburg werd geaccepteerd.

De vraag naar ruimte is in verband met het uiterst schaarse aanbod van lading zeer beperkt en hierin is nauwelijks enige verbetering te verwachten zolang geen begin kan worden gemaakt met de verscheping der nieuwe maisoogst. De jongste berichten maken melding van ongunstige weersomstandigheden, waardoor de oogst vertraging ondervindt. Zeer vast waren en zijn ook thans nog de uitgaande kolenvrachten van Wales naar Zuid-Amerika. Werd bijv. in April verleden jaar grif 40/- van Engeland's Oost- en Westkust geaccepteerd, thans bedraagt de vracht van Cardiff naar Buenos Aires 122/6, welk cijfer ook voor September/Octoberverscheping wordt betaald. De uitgaande kolenvrachten waren gedurende het eerste halfjaar trouwens over de gehele lijn hoger, al bleef het hoogste peil niet gehandhaafd. Rotterdam/West-Italië liep van 30/- tot 52/9, Rotterdam/Griekenland van 47/6 tot 70/- op, terwijl voor kolen van Polen naar West-Italië de vracht van 52/6 tot 70/- steeg om recentelijk wederom tot 56/- te dalen. Van Rotterdam naar West-Italië bedraagt de vracht thans 41/- à 42/-. Een soortgelijk verloop toonden de ertsvrachten van de Middellandse Zee. Zette de stijging hier later in dan in de meeste overige afdelingen, de teruggang van het vrachtenpeil dateert eerst van de laatste weken, d.w.z. nadat de daling reeds in verschillende sectoren haar intrede had gedaan. De ertsvracht van Bona naar het Verenigd Koninkrijk steeg bijv. van 45/- tot 61/-, die voor pyriet van Huelva naar Rotterdam resp. Antwerpen van 42/- tot 58/6 (Huelva/Ver. Koninkrijk 46/6 resp. 75/-). In overeenstemming hiermede waren ook de fosfaatvrachten van Noord-Afrika naar het Verenigd Koninkrijk, Zuid-Afrika etc., die naar eerstgenoemde bestemming van 42/6 tot 65/- stegen, evenals de graanvrachten van de Russische Zwarte Zee naar het Verenigd Koninkrijk/Europees vasteland, die van 75/- in Januari tot 90/- zijn opgelopen, uitgesproken vast. Aanzienlijk minder stabiel was daarentegen de vracht voor erts van Peper, die evenals de vracht voor grondnoten van West-Afrika naar het Verenigd Koninkrijk, scherp steeg. In Februari werd van Peper 61/- per ton voor verscheping tot het eind van het jaar betaald. Enkele weken later werd reeds 65/- betaald, waarna de vracht tot 80/- opliep. Midden Mei werd met 90/- het hoogste peil bereikt. Sedertdien daalde de vracht tot 80/-. Deze cijfers spreken nog duidelijker, indien men bedenkt, dat een jaar geleden, d.w.z. in Juni 1950, niet meer dan 29/- werd betaald! Meer geprononceerd was de daling van de vracht voor het vervoer van bauxiet van Takoradi naar Burntisland, nl. van 97/6 in Mei tot 84/- per September/October.

Volledigheidshalve laat ik nog een kort overzicht volgen van de gang van zaken in de timecharter-sector. Voor rekening der lijnrederijen, die het tekort aan eigen tonnage regelmatig door van derden gehuurde scheepsruimte moesten aanvullen, was er een constante vraag, waardoor de vrachten zich in stijgende lijn bewogen. Zo werd in Februari reeds 45/- per ton draagvermogen per maand betaald voor een motorschip van 7.500 ton voor een transatlantische rondreis, een cijfer, dat ongeveer driemaal zo hoog was als een jaar geleden tijdens het dieptepunt gold. Geleidelijk liepen de timechartervrachten verder op, maar ook in deze sector heeft de zwakkere tendentie een terugslag veroorzaakt. Werd begin Juni voor motorschepen voor een Australische rondreis 56/- à 57/- per ton draagvermogen betaald, recentelijk accepteerden reders 51/3, terwijl de vracht voor oliestokers voor hetzelfde traject van 52/6 tot 47/6 is gedaald. Voor uitgaande reizen naar Australië is het écart geringer, hetgeen zijn oorzaak

vindt in de minder gunstige vooruitzichten wat retourlading betreft. Ook voor Westafrikaanse rondreizen is de vracht enigszins teruggelopen, nl. met 2/6 tot 50/- per ton draagvermogen per maand, terwijl recentelijk een oliestoker voor een dergelijke, rondreis tegen 47/6 werd bevracht.

In tegenstelling tot de beperkte omvang der opdrachten voor nieuw te bouwen vrachtschepen voor de algemene vrachtaart en, zij het in mindere mate, voor de geregelde lijnvaart gedurende de afgelopen jaren, ging ook deze categorie reders sedert de jaarwisseling, kennelijk aangemoedigd door de gunstige stemming op de vrachtenmarkt, op aanzienlijk groter schaal over tot het plaatsen van bestellingen. Eind September jl. waren op Engelse werven vrachtschepen met een totale inhoud van 875.000 BRT in aanbouw. Aan het eind van het eerste kwartaal 1951 was dit totaal reeds tot ruim 1,5 mln gestegen. Voor Engelse rekening alleen bedroeg de tonnenmaat der nieuw te bouwen vrachtschepen meer dan 500.000 BRT, terwijl een aantal dezer schepen niet vóór 1955/56 wordt opgeleverd. Tegenover het voordeel der in de exploitatie aanzienlijk economischer nieuwe schepen, staan als niet te onderschatten nadelen de aanmerkelijk gestegen bouwrijzen en de beperkte belastingvrije afschrijvingsmogelijkheden. Ook de voortdurende stijging der exploitatiekosten, die nog geaccentueerd wordt door het aanzienlijk oponthoud in tal van havens, baart ernstige zorg.

Vocral in Australië is verbetering dringend nodig. Hoewel dit een uitzonderlijk ongunstig geval is, typeert een oponthoud van vier maanden voor lossen en laden toch wel de hoogst ongunstige situatie. Dit was de ervaring, welke de bekende Noorse rederij Wilhelm Wilhelmsen in de afgelopen winter met haar motorschip „Tamerlane” opdeed. Zij moet, teneinde haar lijndienst op Australië regelmatig te kunnen onderhouden, thans 22 schepen inzetten; vroeger waren 12 schepen voldoende! Helaas leert de ervaring, dat de exploitatiekosten veel langzamer dalen dan de brutovrachten. Worden de reisresultaten thans reeds nadelig beïnvloed door het hoge onkostenbudget, de gevolgen zullen zich eerst recht doen gevoelen zodra een ingrijpende kentering zich op de vrachtenmarkt voltrekt.

Ook de tankvrachtenmarkt kenmerkte zich gedurende de achter ons liggende zes maanden door een zeer vaste stemming. Reeds in Januari stegen de vrachten in de Amerikaanse sector van U.S.M.C.-schaalvracht plus 92½ pCt tot U.S.M.C. plus 140 pCt voor vuile en tot plus 145 pCt voor schone lading, terwijl in de sterlingsector voor vuile tankers van de Perzische Golf M.O.T. plus 200 pCt en voor schone tonnage van de Caraïbische Zee naar Zweden M.O.T. plus 250 pCt werd betaald. In Februari liepen de vrachten ten gevolge van de zeer grote vraag, die zich niet slechts tot reischarterers beperkte, maar ook achtereenvolgende reizen en timecharter-emplooi gold, verder op. De vracht voor het vervoer van donkere olie van de Perzische Golf naar het Verenigd Koninkrijk/Continent onder Amerikaanse vlag steeg tot U.S.M.C. plus 200 pCt, d.w.z. het equivalent van M.O.T. plus 330 pCt, terwijl een aantal tankschepen voor achtereenvolgende reizen gedurende drie jaren gesloten op basis der tijdens de belading geldende vrachten met minima en maxima van resp. 25 en 125 pCt boven de M.O.T. schaalvracht. Op timecharterbasis werd voor perioden variërend van 4 maanden tot 7 jaren 22/6 tot 25/- per ton draagvermogen per maand betaald, waarbij het de aandacht trok, dat voor enkele schepen de huur gedeeltelijk in guldens betaalbaar werd gesteld. Het uitzonderlijk hoge peil, dat in Februari werd bereikt, bleef echter niet gehandhaafd en ofschoon de stemming gunstig bleef, deed zich geleidelijk toch een terugslag gelden. De jongste gebeurtenissen in Iran droegen hiertoe in niet geringe mate bij. Na een verdere daling in Mei, konden de vrachten zich echter in Juni wederom

enigszins herstellen, al bleef de vraag betrekkelijk beperkt. O.a. werd voor een lading donkere olie van de Caraïbische Zee naar Denemarken per Juli M.O.T. plus 130 pCt betaald, terwijl voor een soortgelijke lading naar Zweden optie Verenigd Koninkrijk ruimte op basis van plus 125 pCt werd bevracht. Ter vergelijking zij er op gewezen, dat in Mei de vracht M.O.T. plus 70 pCt bedroeg. Ook voor schone tonnage kon de vracht van de Caraïbische Zee naar het Verenigd Koninkrijk met 30 pCt tot M.O.T. plus 130 pCt stijgen. Intussen oefent de onoverzichtelijke situatie in Perzië een weinig gunstige invloed uit. Bevrachters geven er de voorkeur aan de verdere ontwikkeling af te wachten met het gevolg, dat de vraag aanmerkelijk is ingekrompen en dat met een lager vrachtenpeil rekening moet worden gehouden. Het is uiteraard niet mogelijk, de verdere gang van zaken, die, op korte termijn althans, goeddeels door het conflict tussen de Perzische Regering en de Anglo Iranian Oil Company wordt beheerst, te voorspellen. Op langer termijn blijven de vooruitzichten voor de tankvaart, gezien het voortdurend stijgend gebruik van petroleumproducten, ongetwijfeld gunstig. De aanzienlijke uitbreiding, welke aan de wereldtankvloot wordt gegeven, houdt met de toekomstige grotere behoefte aan scheepsruimte rekening. Sedert het begin van dit jaar toont de wereldtankvloot, exclusief de Amerikaanse reservevloot — regeringstankschepen, die voor rekening der Regering geëxploiteerd worden en niet voor particuliere doeleinden beschikbaar zijn —, een toereming van rond 1,4 mln ton draagvermogen. Amerika's aandeel bedroeg eind Juni 24,9 pCt, dat van Engeland 22,7 pCt van het totaal. Noorwegen, welks tankvloot gedurende het eerste halfjaar met rond 600.000 ton draagvermogen vermeerderde, neemt met 15,7 pCt de derde plaats in. Op 1 Juli jl. bedroeg het totale draagvermogen der in de verschillende landen in aanbouw zijnde tankschepen rond 8,6 mln ton. Engeland ging met 2.896.000 ton aan de spits, gevolgd door Noorwegen met 2.436.000 ton. Ook hier te lande hebben enkele rederijen, welke tot dusver de tankvaart niet uitoefenden, sedert het begin van het jaar opdrachten voor de bouw van tankers geplaatst. Voor enkele dezer nog in aanbouw zijnde schepen

werd een langdurig timecharter afgesloten. Tegenover het alleszins bevredigend peil, waarop de tankvrachten zich bewegen, staan los van de aanzienlijke stijging der bouw-prijzen, de sterk verhoogde exploitatiekosten. Ofschoon deze uiteraard niet in alle landen dezelfde zijn, zegt het toch wel iets, dat de kosten per dag van een tanker met een draagvermogen van 16.000 ton onder Noorse vlag thans met 4.500 kronor het vijfvoudige bedragen van die van voor de oorlog. Sedert 1948 stegen de exploitatiekosten met 1.500 kronor per dag, terwijl de bouw-prijs in Zweden voor een dergelijke tanker van 9,5 mln Noorse kronor in 1948 tot 17 à 18 mln kronor is opgelopen. Desondanks gaan de ervaren Noorse reders met hun vlootuitbreidingsprogramma door en indien de voortekenen niet bedriegen, zal de toekomstige ontwikkeling de juistheid van dit beleid aantonen. Typerend voor de toekomstverwachtingen is de navolgende uitspraak van de heer W. G. Weston, directeur der Anglo-Saxon Petroleum Company ter gelegenheid van de jaarvergadering der Baltic & International Maritime Conference, welke onlangs te Stockholm werd gehouden: „In the tanker business, as you know, we have been placing numerous orders for new ships to be built in the next four years. We also have heavy chartering commitments ahead. It is essential for anybody in the tanker business to make his plans on a long view, say up to 1970. If you decide to build ships, you will want to see your way clear at least 20-25 years. That is a generation ahead of you. It is these long term trends which have been illustrated which must give us confidence to go ahead. The world is facing prospects for some years, assuming potential demand could be wholly realized, of shortage of raw materials and it is also facing prospects of shortage of cargo shipping. I am not the least afraid of being optimistic in a gathering like this as to the future development of tanker business, for if we can get sufficient ships built, we can get freight on a more reasonable and stable level and avoid unhealthy boom conditions as at present”. Een vertrouwenwekkend en van werkelijkheidszin getuigend oordeel van deze bij uitstek bevoegde deskundige op tankvaartgebied!

Rotterdam.

C. VERMEY.

Belasting plus schatkistpapier of staatszelffinanciering?

Every reform was once a private opinion.

Emerson.

De behandeling der belastingontwerpen in de Tweede Kamer geeft mij aanleiding de aandacht te vestigen op hetgeen door mij gesproken is in de Algemene Vergadering van de Vereniging voor de Staathuishoudkunde van 25 November jl. ¹⁾

De belastingontwerpen zijn een gevolg van de sterk verhoogde defensie-uitgaven en van de noodzaak het budget en de betalingsbalans sluitend te maken. De moeilijkheden hierbij ondervonden zijn groter dan anders het geval zou zijn geweest door het slechter worden van de ruilvoet, gevolg van de Korea-ramp.

Dat de ontwerpen zoveel twistpunten opgeleverd hebben, is daaraan te wijten, dat ons belastingstelsel niet de mogelijkheid biedt om door simpele aanpassingsmaatregelen te voorzien in nieuwe middelen, wanneer de staatsuitgaven verhoogd moeten worden ten gevolge van uitbreiding van de staatstaak of door tegenslagen in de conjunctuur; voor elke verhoging moet gezocht worden waar en hoe de nieuwe middelen kunnen worden gevonden.

Deze moeilijkheid is tot uitdrukking gekomen in de veelheid der ontwerpen en de tegenstand er tegen. De veelheid is een uitloeijsel van het streven de lasten zo billijk mogelijk te verdelen, de tegenstand er tegen wordt veroorzaakt, doordat naar het oordeel van de opposenten dit doel niet bereikt is en de heffingen bovendien op tal van gronden op zichzelf als ongewenst worden beschouwd.

Naarmate de samenleving binnen de landspalen meer samengesteld wordt en naarmate de internationale contacten toenemen en meer gecompliceerd worden, groeit de staatstaak. Dat is onafwendbaar. En naarmate zij groeit, groeien de staatsuitgaven. Dat is onontkoombaar. Maar het is onaanvaardbaar, dat het groeien van de staatstaak en het stijgen der staatsuitgaven steeds opnieuw strijd met zich brengt over de vraag hoe de middelen er voor te vinden, dat er niet een systeem bestaat, waardoor de staatsuitgaven blijvend op redelijke wijze over de burgerij worden verdeeld. De financiering der staatsuitgaven behoort zo te zijn, dat de opbrengst der belastingen met het stijgen der uitgaven op ongedwongen wijze gelijke tred kan houden.

¹⁾ Zie Verslag, blz. 49 vlg.

Het loont de moeite na te gaan, waarom ons belastingstelsel de gelegenheid daartoe niet biedt.

Wat in de eerste plaats daaraan in de weg staat is de veelheid der belastingen, zonder organiek verband. Aan de gestelde eis kan alleen worden voldaan, wanneer het belastingstelsel werkelijk een stelsel is. Maar in tegenstelling daarmee is het, zoals in alle Westerse landen, een lappendeken van heffingen, in de loop der tijden gegroeid. Doch daarvan afgezien, er zijn nog verschillende andere oorzaken aan te wijzen; waarom het stelsel faalt in wat het eerste doel van elk belastingstelsel behoort te zijn: aan de Regering de middelen te verschaffen, nodig voor het vervullen van de staatstaak. Een eerste grote moeilijkheid wordt hierdoor veroorzaakt:

Ons belastingstelsel maakt onderscheid tussen twee groepen van contribuabelen: natuurlijke personen, particulieren, die voor hun niet-zakelijke uitgaven belast worden naar het inkomen, en „zaken”, meestal rechtspersonen, die belast worden naar de winst. Men kan het ook beschouwen als een splitsing tussen consumenten en producenten.

Deze discriminatie is van fiscaal standpunt uit gezien ondoelmatig. Een verdere moeilijkheid is, dat bij beide groepen van contribuabelen ook de basis, volgens welke de belasting geheven wordt, ondoelmatig is en niet in overeenstemming is met het algemeen belang.

Wij leven in een geldmaatschappij en niemand, noch het individu, noch een corporatie, noch de Staat, kan iets beginnen, doorvoeren, onderhouden, voltooien, zonder over geld te beschikken.

Het geld, waarvan het individu leeft, is zijn geldelijk aandeel in de geldelijke opbrengst van de maatschappelijke productie. Hij ontvangt het door goederen of diensten te ruilen tegen geld, ze te verkopen, dan wel als rechthebbende op arbeidsloze inkomsten. Het een zowel als het ander is alleen mogelijk ten gevolge van het bestaan van de Staat en het geld; dat hij telkens in ontvangst neemt, kan beschouwd worden als een maatstaf voor de mate, waarin hij telkenmale van het bestaan van de geordende Staat voordeel trekt.

Het productie-apparaat kunnen wij daarbij beschouwen als het hart van de geldcirculatie. Het geld, dat er uit vloeit in de vorm van lonen, salarissen, dividenden en andere arbeidsloze inkomsten, komt er weer in terug in de vorm van de betalingen, gedaan door de trekkers dezer inkomsten voor goederen, diensten en investeringen. De inkomsten van de consumenten tezamen zijn gelijk aan de inkomsten van het productie-apparaat.

Gaan wij nu uit van de door de fiscus gemaakte splitsing tussen personen en zaken en nemen wij, zoals wij zoëven deden, de geldelijke inkomsten als maatstaf voor de voordelen, die consumenten en producenten van het bestaan van de Staat trekken, dan zijn de voordelen, getrokken door beide groepen even groot en zouden de groep der particuliere personen en de „zaken” gelijkelijk in de opbrengst der belastingen moeten bijdragen. De verdeling tussen de leden der groepen onderling blijft hier buiten beschouwing. Wat is echter het geval?

Opbrengst der belastingen over 1948 en 1950.

	1948		1950	
	in mln gulden	in pCt	in mln gulden	in pCt
persoonlijke belastingen	2.032	88	2.744	86
zakelijke belastingen	272	12	444	14
	2.304	100	3.188	100

De gewone contribuabelen betalen rond 87 pCt, de zaken slechts rond 13 pCt van het totaal dezer belastingen. Ik heb de conjunctuurbelastingen als exceptioneel, en de rechtsverkeersbelastingen omdat zij moeilijk onder te brengen zijn, buiten beschouwing gelaten.

Het aandeel der zaken in de belastingen te verhogen is moeilijk, omdat de zakelijke belastingen worden geheven over de winst of er rechtstreeks mee samen hangen, terwijl het doel, waarmede zaken gedreven worden, het maken van winst is. Daardoor is het verhogen van de bijdragen der zaken aan de totale opbrengst der belastingen schadelijk voor het bedrijfsleven: het gaat in tegen het winstmotief, waarop het hedendaagse bedrijfsleven is gebaseerd. Hogere belastingen op de winst tasten de welvaart aan. Wil men de zaken meer laten bijdragen, dan moet dat geschieden op een andere basis, die niet in tegenspraak is met het winstmotief.

Het heffen van belasting op de basis van de winst heeft bovendien ten gevolge, dat de opbrengst der zakelijke belastingen in hoge mate afhankelijk is van de conjunctuur.

Kan het aandeel van de particulieren, die in de vorm van directe en indirecte belastingen gemiddeld 87 pCt van de totale belastingopbrengst betalen, zonder grote moeilijkheden worden opgevoerd?

De splitsing van een volk in particulieren en zaken, dan wel in consumenten en producenten, ontmoeten wij regelmatig, maar in wezen is iedereen zowel consument als producent of rechtstreeks van een producent afhankelijk. Het is voor een bepaald individu met betrekking tot het betalen van belasting maar de vraag, welke belangen bij hem overheersend zijn. Maar voor de meeste mensen is het toch wel het meest belangrijk, hoe hij in zijn qualiteit van particulier belast wordt, dat wil in het algemeen genomen zeggen, welk percentage van de staatsuitgaven door hem rechtstreeks en welk percentage door de zaken betaald worden. Wat door de zaken betaald wordt, wordt wel is waar ten slotte ook door hem betaald, op de een of andere wijze doorberekend of doorwerkend in de prijzen, lonen, salarissen, dividenden, enz., maar daarop heeft het leven zich ingesteld en hebben lonen en salarissen en overige inkomsten zich ingesteld. Wat door de particulieren rechtstreeks betaald wordt, moet echter betaald worden, nadat de lonen, salarissen en arbeidsloze inkomsten zijn ontvangen en dat wordt als druk gevoeld. Het steeds opvoeren van belastingen op het inkomen verwekt daardoor zulke spanningen, dat aan het opvoeren der tarieven praktische grenzen zijn gesteld. Evenmin als de bedrijfswinst is het inkomen een goed bruikbare basis voor belastingheffing.

Daarbij komt als fiscaal nadeel voor de Staat, dat de inkomens van juist de zwaar belaste hogere inkomens-trekkers sterk afhankelijk zijn van de winsten der ondernemingen, d.w.z. van de conjunctuur. Dat is ook het geval met sommige persoonlijke belastingen naar de verteringen, zoals de in- en uitvoerrechten. In hoe sterke mate de afhankelijkheid van de conjunctuur kan doorwerken, moge blijken uit de volgende cijfers.

Inkomsten van Nederlands-Indië in de jaren 1930 en 1933.

	1930	1933
	(in mln gulden)	
I. Inkomsten en crisisbelasting	53,1	40,4
Vennootschapsbelasting	45,5	9,5
Invoerrecht	77,7	47,3
Uitvoerrecht	8,8	2,3
Statistiekrecht	5,1	2,0
I. Totaal der belastingen in hoge mate afhankelijk van de conjunctuur	190,2	101,5
II. Overige belastingontvangsten	122,4	106,2
III. Uit landsbedrijven	83,8	31,4
IV. Andere middelen	30,6	17,2
	427,0	256,3

Ten gevolge van de invloed van de conjunctuur liepen de staatsinkomsten van 1930 tot 1933 met 39 pCt terug.

Het is in de praktijk gebleken, dat het met ons belastingstelsel niet mogelijk is het budget blijvend in evenwicht te brengen. Wanneer het al tijdelijk gelukt, dan wordt het

evenwicht verbroken, zodra de staatsuitgaven door bijzondere omstandigheden, zoals dreigend oorlogsgevaar, hoger of de inkomsten door teruglopende conjunctuur lager worden. Dan faalt ons stelsel daarin te voorzien. Het is een gevolg van het zeer grote aantal verschillende belastingen, van de discriminatie tussen particulieren en zaken, van het belasten van de zaken naar de behaalde winst en van de particulieren naar het inkomen.

Dit is het financiële aspect van het systeem, nu het morele.

De belangen van de Overheid, in het bijzonder van hen, die aan de top staan, behoeven niet samen te vallen met de belangen van de geregeerden. Gedurende vele eeuwen is dat ook daadwerkelijk niet het geval geweest. Maar democratie, regering van het volk door het volk, postuleert, dat deze tegenstelling niet bestaat. Daarom echter moet in de democratie het belastingstelsel zo ingericht zijn, dat het geen tegenstellingen in het leven roept tussen Overheid en burgerij. Maar dat is het wat ons belastingstelsel juist wel doet.

Ons belastingstelsel plaatst in feite in belastingzaken Regering en contribuabelen als antagonist tegenover elkaar. Deze configuratie bewerkt, dat er slechts zeer enkelen zijn, die het nog als een morele plicht beschouwen naar plicht en geweten belasting te betalen, 50 jaar geleden nog een vrijwel algemeen ingenomen standpunt. Het stelsel drijft er toe, dat de belastingplichtige tracht zo weinig mogelijk te betalen en zo mogelijk de belasting te ontduiken. De Overheid stelt zich daartegenover op het standpunt er uit te halen, wat er uit te halen is, dikwijls op zeer weinig fraaie wijze. Belasting heffen van de winst dwingt bovendien de Overheid er toe op alle mogelijke wijzen regelend op te treden inzake de factoren, die de winst bepalen, op een wijze, die beschouwd wordt als vrijheid beperkend en die bovendien geacht wordt in strijd te zijn met gezonde economische beginselen. Een en ander heeft met zich gebracht, dat belastingontduiking vaak niet meer als een minderwaardige daad wordt aangemerkt.

Ons belastingstelsel werkt demoraliserend, juist op de toonaangevende lagen van de maatschappij.

Ik heb de hoofdoorzaken aangegeven, waarom ons belastingstelsel niet kan voldoen aan de eis, die er aan gesteld moet worden: onder alle omstandigheden aan de Regering de middelen te verschaffen haar taak te vervullen. Rest aan te geven hoe het kan. Het stelsel, dat het mogelijk maakt, zal moeten voldoen aan de volgende eisen.

1. De grondslagen moeten zo gering in aantal zijn als mogelijk.
2. Het stelsel moet niet discrimineren tussen particulieren en zaken.
3. De grondslagen moeten zo gekozen zijn, dat de opbrengsten onafhankelijk of zo goed als onafhankelijk zijn van de conjunctuur.
4. Bedrijfswinsten mogen niet genomen worden als grondslag voor belastingheffing.
5. Het inkomen mag niet genomen worden als grondslag voor belastingheffing.
6. Aanslag en invordering moeten zo geregeld zijn, dat Overheid en contribuabelen niet als antagonist tegenover elkaar geplaatst worden.

Aan deze eisen wordt voldaan door een systeem van belastingheffing, dat ik *Staatszelffinanciering* heb genoemd. Ik moet mij hier beperken tot een uiterst korte samenvatting van het systeem²⁾.

In plaats van de tegenwoordige veelheid van belastingen worden slechts twee belastingen geheven: het *eliminatie-*

recht, een uniforme, proportionele belasting, geheven van elke betaling in den lande, gedaan, en daarnaast een progressieve *inkomensbelasting*. De volgende maatregelen maken het mogelijk beide belastingen op eenvoudige wijze te heffen.

Het bankpapier wordt afgeschaft, alleen pasmunt blijft in omloop. Iedereen is verplicht een rekening te hebben bij de bank zijner keuze en alle betalingen, behalve die in pasmunt, moeten geschieden door overboeking van de ene rekening op de andere. De banksaldi zijn tot wettig betaalmiddel verklaard en elke betaling moet, om in rechte geldig te zijn, door overboeking zijn geschied.

Het eliminatierecht.

De inning van het eliminatierecht geschiedt door van elke overboeking van de ontvanger een vast percentage van het overgeboekte bedrag in te houden. Het pasmuntverkeer is zo geregeld, dat men in het dagelijks leven van het overboekingsstelsel vrijwel niets bemerkt. Van de betalingen in pasmunt wordt het recht en bloc ingehouden van de winkeliers, de verkeersmaatschappijen, enz.

Staatszelffinanciering.

Elke landsdienst of -instelling doet zijn betalingen door de rekeningen van hen, aan wie zij betalingen te doen hebben, voor het verschuldigde bedrag te crediteren. Deze goedschrijvingen worden niet verricht ten laste van een bepaalde rekening. Zij vertegenwoordigen zuivere geldcreatie en worden uiteindelijk geboekt op een staatsrekening Geldcreatie. Het op deze wijze door de staatsuitgaven in omloop gebrachte geld wordt nu, voor zoveel nodig, door het eliminatierecht weer aan de omloop onttrokken. De ingehouden bedragen worden uiteindelijk overgeboekt naar een staatsrekening Geldeliminatie. Wie betalingen te doen heeft aan een landsdienst of -instelling, doet dat door van zijn rekening het bedrag te doen overschrijven op de betrokken landsrekening. Ook deze bedragen worden uiteindelijk geboekt op de staatsrekening Geldeliminatie.

Deze wijze van betalen en bestrijden der staatsuitgaven is een geheel andere dan de gangbare. Ik noem haar *Staatszelffinanciering*: de Staat financiert zijn uitgaven door het er voor benodigde geld zelf, als het ware dag voor dag, te scheppen: En hij brengt de balans weer in evenwicht door het geld door middel van het eliminatierecht als het ware dag voor dag weer uit de omloop terug te nemen.

Het percentage der heffing wordt zo geregeld, dat aan deze voorwaarde voldaan wordt, wat getoetst wordt aan het prijsindexcijfer der kleinhandelsprijzen. Vertoont dit een tendentie tot rijzen of dalen, dan wordt, indien gewenst, het indexcijfer, door het percentage te wijzigen weer tot het oude niveau teruggebracht, d.w.z. de binnenlandse koopkracht van het geld wordt er door gestabiliseerd; het budget is permanent in evenwicht en het is niet meer nodig een gedeelte der uitgaven uit leningen (schatkistpapier) te bestrijden.

De orde van grootte van het percentage zou onder de tegenwoordige omstandigheden ca 2,7 zijn, waardoor zowel de gewone als de kapitaalsuitgaven van Rijk, provincies en gemeenten zouden zijn gedekt. Een verhoging van het budget met, zeggen wij f 450 mln, zou een verhoging van het percentage van het recht met circa 0,2 pCt ten gevolge hebben. Een en ander hier aan te tonen laat de plaatsruimte niet toe.

De inkomensbelasting.

Voor een volledige dekking der staatsuitgaven is geen andere belasting dan het eliminatierecht nodig en uit fiscaal oogpunt zou het het eenvoudigste zijn zich tot het eliminatierecht te beperken. Het eliminatierecht sluit progressie evenwel uit en daarmee de mogelijkheid om corrigerend op te treden tegenover de uiterst ongelijke verdeling van

²⁾ Belangstellenden verwijs ik naar het reeds genoemde *Verslag en naar mijn brochure „Doeltreffende financiering der staatsuitgaven“* (v. Stockum, Den Haag, 1947).

het maatschappelijk inkomen. Het is daarom gewenst naast het proportionele eliminerrecht een progressieve inkomensbelasting te heffen. Dit kan, daar alle rekeningen over de banken lopen, op dezelfde eenvoudige wijze geschieden als bij het eliminerrecht: In beide gevallen wordt belasting betaald zonder dat iemand ook maar één aangifte heeft te doen, zonder dat er één aanslagbiljet wordt uitgereikt en zonder dat er één belastingambtenaar nodig is om de aanslagen vast te stellen. Slechts zijn er voor de inkomensbelasting ambtenaren nodig, die de uitvoering controleren.

De inkomensbelasting heeft in het systeem haar eigen, afgebakende taak. Het voordeel hiervan is, dat men bij het vaststellen der tarieven nauwkeurig weet waarom het gaat: het aanbrengen van correcties op de verdeling van het nationale inkomen. Er bestaan geen *budgetaire* overwegingen meer, die er toe leiden de progressie tot in het buitensporige op te voeren.

Voorhout.

H. PHILIPPI.

AANTEKENING

Het jaarverslag van de Javasche Bank

Het onlangs verschenen jaarverslag van De Javasche Bank over het boekjaar 1950/51 bevat, naast de — ditmaal wel zeer uitvoerige — gegevens omtrent het bedrijf der Bank zelve, een beschouwing over de in het kader der Nederlands-Indonesische Unie gehouden ministerconferenties, een schets van de internationale economische ontwikkeling en een gedetailleerd overzicht van de economische ontwikkeling van Indonesië. In het onderstaande zullen enkele „highlights” uit laatstgenoemd overzicht worden weergegeven.

Monetaire ontwikkeling.

Als centraal probleem in het verslagjaar en tot op de huidige dag moet worden beschouwd de onevenwichtigheid van de binnenlandse monetaire situatie. De omvang van dit probleem onderkende, is reeds in begin 1950 een geldzuivering doorgevoerd om een uitgangspunt te bereiken, dat voorshands de ergste uitwassen van de overmatige geldcirculatie zou breidelen. Zonder deze geldzuivering zou een aan waarschijnlijkheid grenzende kans hebben bestaan, dat de prijsontwikkeling uit de hand zou zijn gelopen, voordat de nieuwe deviezenmaatregelen effect konden sorteren. Wanneer derhalve geconstateerd moet worden, dat het effect van de geldzuivering weer volledig werd ingelopen, mag niet uit het oog worden verloren, dat zij een onmisbare grondslag vormde voor de te volgen monetaire politiek. Het centrale monetaire probleem zal tot een oplossing moeten komen, mede omdat daaraan de betalingsbalanspositie in principe onafscheidelijk verbonden is: een voortgezette inflatie moet de handhaving van de in 1950 verbeterde positie van de betalingsbalans bedreigen. Indonesië kan de calamiteit van een voortschrijdende inflatie tegenwerken door een hoofdzakelijk in de begrotingssfeer vallende politiek, gericht op bewuste afzwakking van de geldcreatie, gepaard gaande met een politiek van opvoering der productie, waarvoor ruime mogelijkheden aanwezig zijn.

De positie van de Indonesische gulden werd in Maart 1950 gesaneerd door middel van een gedwongen omzetting van ca f 1,6 mrd aan chartaal en giraal geld in een 3 pCt-overheidslening, waardoor de hoeveelheid geld, die te dien tijde iets boven het peil per ultimo Februari van bijna f 4 mrd was gestegen, tot verantwoord te achten proporties werd teruggebracht. Deze maatregel werd getroffen, enkele dagen nadat de wisselkoers met de invoering van het

deviezen-certificatensysteem aan de werkelijke valutaverhoudingen was aangepast. Deze beide maatregelen vormden een basis, waarop een gezonde monetaire ontwikkeling in Inonesië zou kunnen worden opgebouwd. De monetaire gevolgen van de prijsontwikkeling op de internationale goederenmarkten zijn, naast het kastekort van de Overheid, mede oorzaak geweest, dat de geldhoeveelheid gedurende 1950 in zodanig tempo toenam, dat reeds per ultimo September het ten tijde der geldsanering bereikte niveau wederom werd overschreden. Over geheel 1950 gemeten vermeerderde de geldhoeveelheid met omstreeks f 1.360 mln; zonder de geldzuivering zou de toeneming zelfs ca f 3 mrd hebben bedragen. De voornaamste oorzaak van deze ongunstige ontwikkeling was het kastekort van de Overheid, dat meer dan f 2 mrd bedroeg; in voorgaande jaren was het tekort ongeveer f 1,5 mrd lager. Daarnaast speelden echter gedurende 1950 nog twee andere factoren een rol. Enerzijds had de credietverlening van de banken aan het bedrijfsleven in 1950 in tegenstelling tot andere jaren een niet te verwaarlozen geldvermeerderende invloed; deze bedroeg bijna f 400 mln. Anderzijds, nam de circulatie toe met ca f 650 mln onder invloed van het goud- en valutabezit bij Deviezenfonds en banken.

Er bestaat een essentieel verschil tussen de gevolgen, welke de drie genoemde oorzaken der geldvermeerdering voor de economie van Indonesië inhielden. De inflatoire gevolgen van de voor de opbouw van het nationale productie-apparaat noodzakelijke credietverlening door banken aan het bedrijfsleven waren niet te vermijden. De aanwas in de goud- en deviezenreserves betekende, dat voor Indonesië essentiële goederen op ruimer schaal in het buitenland konden worden besteld. Tegenover de inflatoire invloed van het kastekort van de Overheid kunnen slechts weinig bijdragen tot 's lands welvaart worden gesteld; de overheidsuitgaven vonden in 1950 practisch geheel hun besteding in de niet-productieve sfeer.

De monetaire ontwikkeling gedurende 1950 doet de vraag rijzen, welke gevolgen hieruit zullen voortvloeien. Ter beoordeling van de doorbreking van het door middel der geldzuivering nagestreefde evenwicht in de binnenlandse sfeer dient in aanmerking te worden genomen, dat het internationale niveau der groothandelsprijzen gedurende 1950 met 15 à 20 pCt toenam. Een verhoging van het binnenlands prijsniveau van omstreeks 20 pCt boven het peil van begin 1950 zou verantwoord kunnen worden geacht. Indien hieruit wordt afgeleid, dat ook de geldhoeveelheid met een gelijk percentage mag toenemen, dan zou het geldkwantum ongeveer f 3 mrd mogen bedragen. Per eind 1950 beliep dit kwantum vrijwel f 5 mrd, zodat er sprake lijkt te zijn van een inflatoir geldexcedent van f 2 mrd.

Daarbij dient in aanmerking te worden genomen, dat de vermeerdering van het deviezenbezit met ca f 650 mln tot de geldvermeerdering heeft bijgedragen. Hierin schuilt een latente deflatoire invloed. Indien dit valutabezit wordt gebruikt om in de particuliere sector betalingen naar het buitenland te bewerkstelligen, zal hiervan een drievoudige geldverkrappende werking uitgaan. Voor dat gedeelte der deviezen, dat de Overheid gebruikt — en er moet op gerekend worden, dat dit een aanmerkelijk deel zal zijn — valt deze invloed weg.

Onder de invloed van het geldexcedent heeft zich een binnenlandse inkomens- en prijs-spiraal kunnen ontwikkelen, in beweging gezet door krachtige looneisen der arbeidersorganisaties. De opwaartse druk op het binnenlands prijsniveau, die daarvan uitging, werd in 1950 nog niet geremd door een toeneming van de invoer. Voor het tot stilstand brengen der spiraalbeweging zal de in Maart 1951 ingezette vergroting van de invoer bevorderlijk kunnen zijn. Voorts zal een matiging in de looneisen, die in 1950 de tendentie hadden het nominale arbeidsinkomen sneller op te voeren

dan het reële arbeidsinkomen, de bij deze verhoudingen bestaande discrepantie kunnen doen verdwijnen.

In de toestand van latente inflatie schuilt het gevaar, dat de overtollige geldhoeveelheid in beweging wordt gezet door voortschrijdende geldschepping of zelfs door factoren van psychologische aard, zoals wantrouwen of de monetaire autoriteiten er wel in zullen slagen een verdergaande geldschepping te verhinderen. Geeft het gevolgde beleid echter aanleiding te verwachten, dat naar een monetair evenwicht ernstig wordt gestreefd en dat derhalve enerzijds de geldschepping wordt teruggedrongen en anderzijds de productie wordt opgevoerd, dan kan de toestand van latente inflatie geleidelijk overgaan naar een beter evenwicht.

„De conclusie lijkt daarom gerechtvaardigd”, aldus het verslag, „dat de ontwikkeling in 1950 leidde tot labiele verhoudingen. Het centrale monetaire probleem in 1951 is hoe deze verhoudingen te stabiliseren en tot consolidatie te brengen”.

Handelsbalans.

Voor het eerst sedert de oorlog vertoonde de Indonesische handelsbalans in 1950 een voordelig saldo, nl. van f 1.215 mln, hetgeen praktisch uitsluitend een gevolg was van de internationale prijsontwikkeling. Vergeleken met 1949, in welk jaar de handelsbalans een passief saldo opleverde van f 96 mln, bedroeg de waarde van de totale uitvoer ongeveer het dubbele bij een stijging der uitgevoerde hoeveelheid met slechts 7 pCt. Ondanks het zeer grote overschot, waarmee de handelsbalans in 1950 sloot, was de positie van deze balans zeer labiel. Nog geenszins is de toestand bereikt, waarbij er op mag worden gerekend, dat bij de mate, waarin de invoer thans is vrijgegeven, ook in de naaste toekomst een voordelig saldo op de handelsbalans zal optreden. Hiertoe is vóór alles vereist, dat via opvoering der productie de geëxporteerde hoeveelheden aanzienlijk toenemen. Slechts op deze wijze kan een

duurzame basis voor een actieve handelsbalans worden gevormd.

Wat de in- en uitvoer afzonderlijk betreft zij vermeld, dat de waarde van de eerste in het afgelopen jaar iets geringer was dan in 1949; exclusief de invoer voor rekening der aardolie maatschappijen is de waarde iets hoger dan in 1949. Hieruit volgt reeds op grond van het gedurende 1950 gestegen wereldprijsniveau, dat de invoer naar hoeveelheid in ruime mate bij die van 1949 ten achter is gebleven. Deze daling is te constateren bij alle in tabel I vermelde invoercategorieën, doch is verhoudingsgewijs het sterkst bij de kapitaalgoederen.

Uit een verdeling van de invoerwaarde naar landen blijkt, dat het aandeel van Azië in de Indonesische invoer sterk is toegenomen ten koste van Europa en Amerika, met name ten koste van de Verenigde Staten, Nederland en het Verenigd Koninkrijk. In hoeverre deze ontwikkeling een tijdelijk karakter draagt, dient te worden afgewacht.

De samenstelling van de uitvoer valt af te lezen uit tabel II, waarin onderscheid is gemaakt tussen de producten, die zijn voortgebracht door Westers ondernemen en die van de bevolkingslandbouw. Uit de cijfers, die het gewicht van de uitvoer aangeven, komt duidelijk naar voren, hoeveel er nog aan het herstel van de export ontbreekt.

De uitzonderlijke rubberopbrengsten veroorzaakte in 1950 een aanzienlijke verschuiving in de verdeling van de uitvoer naar gebieden. Hoofdzakelijk ten gevolge van de omstandigheid, dat de export van bevolkingsrubber grotendeels naar Singapore plaatsvond, was deze haven in 1950 met 33 pCt van de totale waarde de grootste afnemer van Indonesië's exportproducten. De stijging van Singapore's aandeel geschiedde ten koste van dat van Europa, m.n. van Nederland; het Nederlandse aandeel daalde van 33 pCt in 1949 tot 24 pCt in 1950. Het aandeel der Verenigde Staten handhaafde zich op ca 15 pCt.

TABEL I.

Invoer van Indonesië.

	Bruto-gewicht in 1.000 tonnen				Waarde in miljoenen guldens			
	1938	1948	1949	1950	1938	1948	1949	1950
Totale invoer								
Consumptiegoederen	779,2	366,6	546,2	481,3	206,7	535,6	696,8	660,9
Grond- en hulpstoffen	1.056,9	1.414,2	2.284,8	1.980,2	154,4	367,4	499,0	619,5
Kapitaalgoederen	160,7	143,1	201,1	89,0	88,5	228,4	371,8	246,4
	1.996,8	1.923,9	3.032,1	2.550,5	449,6	1.131,4	1.567,6	1.526,8
Invoer, excl. die van aardolie maatschappijen								
Consumptiegoederen	751,7	340,1	505,1	454,4	205,6	502,5	652,1	621,8
Grond- en hulpstoffen	914,6	319,2	513,8	478,5	147,7	252,3	361,0	480,8
Kapitaalgoederen	160,7	63,5	127,3	65,6	88,5	123,6	271,6	199,9
	1.827,0	722,8	1.146,2	998,5	441,8	878,4	1.284,7	1.302,5

TABEL II.

Uitvoer uit Indonesië.

	Gewicht in duizenden tonnen netto						Waarde in miljoenen guldens, inclusief opbrengst der gegeven uitvoerrechten					
	1938	1947	1948	1949	1950	1950 in pCt van 1938	1938	1947	1948	1949	1950	1950 in pCt van 1938
Producten, hoofdzakelijk afkomstig uit Westers ondernemen												
Idem, excl. aardolie en -producten	8.725,4	934,5	4.625,1	6.900,5	6.886,9	78,9	473,0	168,9	640,9	1.011,4	1.337,3	282,7
Overige producten	2.658,0	162,7	775,6	1.208,3	992,4	37,3	309,6	106,7	380,9	599,1	798,6	257,9
Producten, hoofdzakelijk gewonnen door de Indonesische bevolking												
Overige producten	1.808,0	253,6	494,5	658,2	1.104,4	61,1	182,6	159,1	368,6	421,5	1.336,9	732,1
Overige producten	461,0	25,9	65,7	90,2	209,5	45,5	31,4	11,2	30,9	44,8	67,5	214,8
Totale Indonesische export ¹⁾ ²⁾	10.994,4	1.213,9	5.185,3	7.648,9	8.200,8	74,6	687,1	339,2	1.040,4	1.477,6	2.741,7	399,1
Idem excl. aardolie en -producten ³⁾	4.927,0	442,2	1.335,8	1.956,6	2.306,3	46,8	523,7	277,0	780,4	1.065,4	2.203,1	420,7

¹⁾ Bruto-gewicht.

²⁾ Excl. postpakketten, passagiersgoederen, goederen voor scheepsgebruik, goud en zilver.

³⁾ Op grond van bijzondere arrangementen met de aardolie maatschappijen heeft Indonesië bij de uitvoer van aardolie en aardolieproducten thans deviezenrechtelijk geen belang.

Betalingsbalans.

De lopende rekening van de betalingsbalans, die in 1949 een tekort te zien gaf van iets meer dan f 800 mln, wijst voor 1950 een overschot aan van f 528 mln. Deze zeer opvallende verschuiving is voornamelijk het gevolg van de actief geworden handelsbalans; bij het dienstenverkeer en de kapitaalopbrengsten bleef de uit de economische structuur van Indonesië volgende deficitaire positie gehandhaafd. Desondanks is ook hier een vooruitgang te constateren. In 1949 belastte het dienstenverkeer de betalingsbalans netto met f 448 mln; in 1950 met f 302 mln. Deze daling wordt voor een groot deel verklaard doordat Indonesië in 1950 van Nederland deviezen ontving voor de afwikkeling van het na de soevereiniteitsoverdracht nog aanwezige Nederlandse en Nederlands-Indische leger. Overigens moet deze teruggang ongetwijfeld worden gezien als een gevolg van de in 1950 tot stand gekomen meer reële wisselkoersen, welke het minder attractief deden zijn zo veel en zo snel mogelijk deviezen naar het buitenland over te maken. Laatstvermelde oorzaak verklaart ook de daling bij de kapitaalopbrengsten; de passiviteit bedroeg f 91 mln, tegen f 137 mln in 1949.

In verhouding tot de lopende rekening waren de rekeningen betreffende het particulier kapitaal en het overheidskapitaal van slechts geringe betekenis. De particuliere investeringen waren in het verslagjaar bijzonder gering en ook de afvloeiing van kapitaal uit Indonesië was kleiner dan in 1949. Daarentegen vloeiden de ontvangsten uit hoofde van in het buitenland afgestoten Indonesische activa ruimer als gevolg van de verkoop door institutionele beleggers van activa in Nederland; deze afstoting ving de gevolgen voor deze beleggers op van de geldsanering, welke tot een geringere liquiditeit leidde. Onder invloed van de mutaties op de drie genoemde rekeningen vertoonde het Indonesische betalingsverkeer reeds een overschot van f 492 mln. Voorts ontving het land in 1950 nog dollars uit hoofde van de afwikkeling van de uit vorige jaren stammende Marshall-hulp, waardoor het totale valuta-overschot in 1950 steeg tot f 655 mln. Voor het eerst na de oorlog was Indonesië in staat zijn buitenlandse betalingsverplichtingen uit eigen inkom-

sten te dekken, hetgeen in het bijzonder in het verkeer met Nederland een belangrijke wijziging betekende.

Productie.

De ontwikkeling van de productie in Indonesië, die in het verslag zeer gedetailleerd wordt beschreven, kan wellicht het best worden gekarakteriseerd door de gegevens in tabel IV. In deze tabel wordt nl. een overzicht gegeven van de totale omvang der door productiederving in de ondernemingslandbouw geleden verliezen. Hiertoe werd de werkelijke productie in 1950 vergeleken met de hoeveelheden, die in dat jaar geproduceerd hadden kunnen worden op de in exploitatie zijnde ondernemingen. Bij de vaststelling van de potentiële productie is van de veronderstelling uitgegaan, dat de veiligheidstoestand dusdanig zou zijn geweest, dat het gehele productieve areaal in productie had kunnen worden genomen en dat er voldoende arbeid beschikbaar zou zijn geweest om het productieve areaal het volle rendement te doen opleveren.

Het totale verlies is in de tabel onderverdeeld in drie categorieën:

1. de verschillen tussen de potentiële productie en de oogstramingen bij de aanvang van 1950. In deze verschillen zijn dus, niet nader te ontleden, verliezen begrepen, die o.a. zijn ontstaan door op grond van vorige ervaringen reeds voorziene lagere arbeidsprestaties, onmogelijkheid van grondinhuur, tekorten aan arbeiders, onveiligheid van bepaalde gedeelten der aanplanten, lagere rendementen, gebrek aan transportmiddelen enz.;
2. rechtstreekse verliezen ten gevolge van stakingen en andere arbeidsmoeilijkheden;
3. verliezen door diefstal, vernieling, enz.

Bij de beschouwing dezer verliezen dient te worden bedacht, dat slechts tot uitdrukking is gebracht het in geld waardeerbare verlies ten gevolge van productiedervingen in 1950. Daarnaast dient er evenwel rekening mee te worden gehouden, dat de invloed van de in 1950 opgetreden factoren zich nog vele jaren in de vorm van vertraging in de uitvoering der rehabilitatieplannen, lagere arbeidsproductiviteit en lagere rendementen van de aanplanten als

TABEL III.

Betalingsbalans; lopende rekening¹⁾.
(in miljoenen gulden)

	1949				1950					1949				1950			
	\$ groep	£ groep	Ned. f. groep	Totaal	\$ groep	£ groep	Ned. f. groep	Totaal		\$ groep	£ groep	Ned. f. groep	Totaal	\$ groep	£ groep	Ned. f. groep	Totaal
Goederenexport f.o.b. excl. levering van „strategische materials“	284	214	564	1.062	634	646	919	2.199	Goederenimport c.i.f.	487	325	503	1.315	536	449	364	1.349
Dienstenverkeer	13	8	16	37	—	—	117	117	Dienstenverkeer	9	47	429	485	21	45	353	419
Kapitaalopbrengsten	—	—	—	—	—	—	—	—	Kapitaalopbrengsten	7	5	125	137	8	5	80	93
Mutaties in valutagroepen	13	117	-130	—	173	-37	-136	—									
Onverklaard	48	30	-44	34	79	62	-70	71									
Tekort lopende rekening	145	8	651	804	—	—	—	—	Overschot lopende rekening ..	—	—	—	—	322	172	34	528
	503	377	1.057	1.937	887	671	831	2.389		503	377	1.057	1.937	887	671	831	2.389

¹⁾ De in- en uitvoer der oliemaatschappijen is in deze opstelling niet verwerkt.

TABEL IV

Verliezen door productiederving in de ondernemingslandbouw gedurende 1950.

Producten	Hoeveelheid in duizenden tonnen						Totaal verlies in miljoenen gulden	
	Potentiële productie 1950	Werkelijke productie 1950	Verliezen				Deviezenwaarde	Binnenlandse waarde
			ad 1	ad 2	ad 3	Totaal		
Suiker	707	277	347	5	78	430	194	583
Rubber	325	177	100	23	25	148	333	999
Thee ¹⁾	40	23	13	4	—	17	51	153
Koffie	18	11	2	2	3	7	28	84
Palmolie	210	126	60	24	—	84	84	252
Palmpitten	52	31	15	6	—	21	12	36
Tabak ¹⁾	26	7	15	2	2	19	169	507
Totaal	1.378	652	552	66	108	726	871	2.613

¹⁾ Excl. opkoopblad.

gevolg van verwaarlozing en onvoldoende onderhoud zal doen gevoelen.

„Helaas moet worden geconstateerd”, zegt het verslag, „dat de vooruitzichten voor het lopende jaar voorspand weinig rooskleurig zijn, aangezien op het moment van schrijven van dit verslag in de veiligheidstoestand nog geen doorslaggevend verbetering valt waar te nemen, het werkkrachtenprobleem op Sumatra's Oostkust nog onverminderd bestaat, de grondproblemen geen of een economisch nauwelijks verantwoorde oplossing hebben gevonden en tenslotte de stakingen in Januari en Februari jl. reeds substantiële productieverminderingen hebben veroorzaakt”.

GELD- EN KAPITAALMARKT

De geldmarkt.

De geldmarkt was gedurende de verslagweek zeer ruim. De marktdiscounto's daalden t.o.v. de vorige week met over het algemeen $\frac{1}{16}$ pCt. Eén t/m viermaandspapier noteerde $\frac{1}{16}$ à $\frac{3}{8}$ pCt, Januari t/m Meispapier $\frac{3}{8}$ — $\frac{7}{16}$ pCt en Juni/Juli $\frac{1}{16}$ — $\frac{1}{2}$ pCt. Call bleef op 1 pCt gehandhaafd.

De hoeveelheid schatkistpapier, die in Augustus vervalt (ca f 400 mln), is aanmerkelijk groter dan die in Juli (ca f 250 mln). Dit tezamen met de omvang van de hoeveelheid uitstaand callgeld maakt, dat slechts plotselinge grote verschuivingen de ruime grondtendie van de geldmarkt zouden kunnen verstoren.

De kapitaalmarkt.

De stabiliteit, welke de aandelenmarkt de laatste tijd kenmerkt, werd gedurende de verslagweek niet verbroken. Het koersniveau voor Indonesische fondsen echter zette de langzame daling, die het nu reeds enige weken ondergaat, voort. Het geringe vertrouwen in de politieke en economische situatie daar te lande weerspiegelt zich in een hoge risicofactor, die in de koersen dezer fondsen wordt verdisconteerd.

Het agio van de koersen te Amsterdam van certificaten van Amerikaanse aandelen boven de noteringen te New York bedroeg ca 15 à 16 pCt. De laatste maanden is dit agio relatief hoog doordat Philips, met toestemming van de Overheid, deze fondsen opkoopt, laat royeren en te New-York verkoopt, teneinde met de aldus verkregen dollars investeringen in het buitenland te kunnen financieren.

De obligatiekoersen vertonen de laatste weken een verdere geringe afbrokkeling. Publieke emissies van gemeenten e.d. bieden voorlopig weinig kans op succes, sinds enige proefprojecten zijn mislukt. Wel blijken thans enkele gemeenten er in te zijn geslaagd op de voorwaarden van het rentegamma geld te verkrijgen in de vorm van een onderhandse lening, wellicht bij bevriende relaties. Met dit geld kan dan de subsidiëring van de woningbouw worden voortgezet.

	3 Aug. 1951	10 Aug. 1951
Aand. indexcijfers		
Algemeen	143,8	143,5
Industrie	207,5	207,5
Scheepvaart	161,7	161,5
Banken	117,1	117,2
Indon. aandelen	46,6	46,1
Aandelen.		
A.K.U.	173	167 ex d.
Philips	165	167
Unilever	227 $\frac{1}{2}$	228 $\frac{3}{4}$
H.A.L.	167	169 $\frac{3}{4}$
Amsterdam Rubber	102 $\frac{3}{4}$	97
H.V.A.	115	111 $\frac{1}{2}$
Kon. Petroleum	288 $\frac{3}{4}$	286 $\frac{3}{4}$

	3 Aug. 1951	10 Aug. 1951
Staatsobligaties.		
2 $\frac{1}{2}$ pCt N.W.S.	71 $\frac{7}{16}$	70 $\frac{15}{16}$
3—3 $\frac{1}{2}$ pCt 1947	87 $\frac{1}{8}$	87 $\frac{3}{16}$
3 pCt Invest. certif.	89 $\frac{3}{16}$	89 $\frac{7}{16}$
3 $\frac{1}{2}$ pCt 1951	93	93 $\frac{13}{16}$
3 pCt Dollarlening	97 $\frac{1}{4}$	97 $\frac{9}{16}$

J.C.B.

DE BELGISCHE GELD- EN KAPITAALMARKT IN JULI 1951

Geldmarkt.

De tendentie naar verruiming van de geldmarkt werd in Juli verstoord door de overdracht van fondsen in verband met de vervaldag van 15 Juli voor de vooruitbetaling van belastingen. De invloed van die vooruitbetaling op de geldmarkt was nochtans aanzienlijk geringer dan in Maart jl. (zie „E.-S.B.” van 25 April 1951, blz. 325), eensdeels ingevolge het feit, dat de vervaldag niet meer samenviel met de trimestriële vervaldag en anderdeels ingevolge het feit, dat een groot deel van de betalingen blijken geschied te zijn door overschrijving van tegoeden op de post-chequerekening, hetgeen begrijpelijkerwijze minder de geldmarkt verstoort dan overschrijvingen van tegoeden op bankrekening. Op de daggeldmarkt werd dan ook enkel een eerder geringe daling van het aanbod waargenomen. De vraag naar herdisconto vanwege de banken blijkt nog altijd de vraag naar papier vanwege de herdisconto-instellingen te overtreffen. De portefeuille handelspapier van de Nationale Bank blijft dientengevolge op een hoog peil, alhoewel sedert April een lichte daling kan worden waargenomen.

I. Credietverlening van de banken aan de private economie. (in miljoenen franken)

	Herdisconto van de banken bij de Nationale Bank en de parastatale instellingen	Portefeuille handelspapier van de Nationale Bank	Totale credietverlening der private banken (accepten inbegrepen)
Dec. 1948	4.168	5.171	23.117
Dec. 1949	3.339	4.006	24.506
Juni 1950	3.696	4.082	26.582
Dec. 1950	8.543	10.110	27.739
Maart 1951	8.781	10.567	29.592
Juni 1951	8.143 ¹⁾	9.511	29.302 ¹⁾

¹⁾ Einde Mei 1951.

Ingevolge de verlaging van de officiële discontovoet van de Nationale Bank besliste het H.W.I. om met ingang van 10 Juli de door de Nationale Bank geviseerde bankaccepten met hoogstens 120 dagen looptijd te disconteren tegen $\frac{2}{8}$ (voorheen $\frac{2}{4}$ pCt) en de geviseerde handelsaccepten tegen $\frac{2}{4}$ pCt (voorheen $\frac{2}{8}$ pCt).

De bankdeposito's blijven verder tamelijk stabiel. De credietvraag blijft hoog, alhoewel in enkele sectoren de verlaging van de voorraden een hogere liquiditeit tot gevolg heeft.

De Bankcommissie publiceerde haar jaarverslag over 1950. Dit document is belangrijk voor de interpretatie van de bankwetgeving, de evolutie van de credietpolitiek en de statistieken over het bankwezen en de uitgaven van aandelen en obligaties.

Op de vrije goud- en deviezenmarkt te Brussel stegen de gouden stukken terug ietwat in koers, nadat gedurende het eerste semester ingevolge een gunstiger interpretatie van de internationale toestand een tamelijk scherpe daling werd genoteerd. De toeristendevezen (D.M., Fr. fr., gulden en in zekere mate het pond sterling) werden verder zeer gevraagd, terwijl ook de koersen van de dollar en de Zw.

II Toestand van de Belgische banken

(in-millioenen franken)

	Einde 1950	Maart 1951	Mei 1951
Actief			
Kas, Nationale Bank, P.C.	2.853	2.907	2.455
Daggeld, banken, holdings	6.524	6.340	6.084
Credieten aan private economie	27.739	29.592	29.302
handelsswissels	6.845	7.584	7.123
prolongaties en voorschotten op effecten	764	735	725
diverse debiteuren	13.996	13.905	14.500
accepten	6.134	7.368	6.954
Credieten aan de Overheid	34.856	36.272	35.681
speciaal papier	28.340	29.801	29.216
genoteerde staatsfondsen	6.516	6.471	6.465
Vastgelegde middelen	1.215	1.211	1.220
Totaal actief	78.085	81.572	80.017
Portef. van de N.B. en de parast. instell. aan papier door banken geherdisconteerd	8.543	8.781	8.143
Passief			
Deposito's en crediteuren	53.571	54.979	53.977
zicht	47.693	49.510	48.624
op meer dan 30 dagen	5.878	5.469	5.353
Obligaties en kasbons	272	307	331
Eigen middelen	5.064	5.100	5.411

fr. stegen als gevolg van de verscherping van de Belgische wisselreglementering (zie „E.-S.B.” van 20 Juni 1951, blz. 469).

Noteringen op de goud- en deviezenmarkt te Brussel.

(middenkoers in franken)

	Maart 1951	Juni 1951	Juli 1951
Niet officiële markt			
Goud (per gram)	73,50	70 ³ / ₈	71 ³ / ₈
Gouden pond	680,41	635 ³ / ₈	645 ³ / ₈
Officiële biljettenmarkt			
Papieren pond	131,50	138	137
Frans frank	13,625	14,425	14,275
Zwitserse frank	12,35	12,30	12,30
Papieren dollar	53,375	53,—	53,25
Gulden	12,30	13,18 ³ / ₄	13,20
Duitse mark	9,75	11,825	11,50

Kapitaalmarkt.

De verlaging van de discontovoet met $\frac{1}{4}$ pCt, die door de Nationale Bank met ingang van 5 Juli werd ingevoerd, stelde op de obligatiemarkt een einde aan de sedert Juni 1950 ingetreden dalende tendentie. Eens te meer kon aldus de sterke invloed van een wijziging in de discontopolitiek op de obligatiemarkt worden waargenomen. Die invloed blijkt vooral te worden gedetermineerd door het feit, dat het beurspubliek ingevolge de wijziging in de discontopolitiek er meer en meer van overtuigd geraakt, dat een definitieve ommekeer in de evolutie van de algemene rentestand is ingetreden of in de naaste toekomst zal in-treden.

De geruchten doen nu ook meer en meer de ronde, dat de verlaging van de discontovoet niet alleen dient te worden in verband gebracht met het algemeen conjunctuurverloop, maar dat in het najaar een nieuwe staatslening ter financiering van de buitengewone begroting zal worden uitgegeven en dat de verlaging van de discontovoet eveneens, zonet hoofdzakelijk, bedoeld is als een bijdrage tot een voorbereiding van de markt.

De inschrijvingen op de nieuwe uitgasten van obligaties van een stad en een intercommunale instelling voor water-distributie vorderden eerder traag ter wille van de vakantieperiode. Voor de maand September wordt een nieuwe 4,5 pCt stadslening aangekondigd. De uitgiftevoorwaarden zijn dezelfde als van de jongst uitgegeven stadslening en parastatale leningen, nl. uitgifteprijs: 97 pCt en terug-betalingsprijs: 102 pCt na 5 jaar en 105 pCt na 10 jaar.

De markt voor uitstaande leningen kende sedert 5 Juli een uitgesproken stijgende tendentie. Vooral de noteringen van de schatkistcertificaten, die overigens sedert Juni 1950 veruit het sterkst waren teruggelopen, stegen in aanzienlijke mate.

Op de aandelenmarkt kwam in de loop van Juli een ietwat onverwachte stijging van de bedrijvigheid voor.

Rentestand op de obligatiemarkt.

(in pCt per einde maand)¹⁾

	Looptijd	Juni 1950	Juni 1951	Juli 1951
Staatsobligaties	langlopende	4,38	4,68	4,66
Schatkistcertificaten	8 à 9 j.	4,63	5,24	5,03
Kasbons steden	5 à 6 j.	4,49	5,47	5,41
Kasbons parast. inst.	ca 9 j.	—	5,31	5,36
Industr. oblig.	10 à 12 j.	5,43	6,08	5,09

¹⁾ Reële rendementen. Er werd rekening gehouden met het verschil tussen de huidige notering en de terugbetalingsprijs.

De dagelijkse omzet steeg in de tweede helft van de maand tot 75 à 80 mln fr. als wanneer in Juni enkel een gemiddelde omzet van 51 mln fr. per dag werd genoteerd. Ook het gemiddeld koerspeil ging de hoogte in en wel met 3,5 pCt in vergelijking met einde Juni. Vooral de aandelen van de electriciteitsbedrijven en de scheikundige bedrijven (gunstige winstverwachtingen), van de steenkolenmijnen (gunstige winstverwachtingen en betere appreciatie van de eventuele gevolgen van het Schuman-plan) stegen in koers. Ook het uitblijven van een wet op de uitzonderlijke winstbelasting en de verdere publicatie van zeer goede dividenden over het afgelopen boekjaar blijken tot de verbetering van het beursklimaat te hebben bijgedragen.

De koersen van de textielaandelen liepen daarentegen nog verder terug. Ook de hausse van de koloniale aandelen blijkt gestopt.

Koerspeil op de aandelenbeurs te Brussel.

Indices per einde maand (1936-'38 = 100)

	Dec. 1950	Maart 1951	Juni 1951	Juli 1951
Industriële aandelen	172	194	190	198
Openbare nutsbedrijven	146	168	171	183
Koloniale aandelen	325	350	349	351
Gemiddelde van alle genot. aandelen	188	209	206	21

Het gemiddeld rendement van de aandelen, berekend op basis van de koersen per einde Juni 1951 en de laatst gepubliceerde dividenduitkeringen, bedroeg op einde Juni 4,03 pCt. Voor de belangrijkste rubrieken van de noteringslijst zag dit rendement er uit als volgt: banken 5,6 pCt, electriciteit 4,9 pCt, metaalnijverheid 4,2 pCt, chemische nijverheid 3 pCt, steenkolenmijnen 4,8 pCt, bouwnijverheid 3,4 pCt, textielnijverheid 4,2 pCt, koloniale aandelen 3 pCt.

Brussel.

V. VAN ROMPUY.

STATISTIEKEN

DE NEDERLANDSCHE BANK.

(Voornaamste posten in duizenden guldens.)

Data	Munt en muntmateriaal	Vorderingen en geldswaardige papieren, luitende in buitenlandse geldsoorten	Buitenlandse betaal-middelen	Vorderingen in guldens, voortvloeiende uit betalings-accorden	Voorschotten in rekening courant
9 Juli '51	1.193.824	776.861	2.935	264.671	197.270
16 Juli '51	1.193.948	657.710	2.488	280.822	199.565
23 Juli '51	1.194.091	675.920	3.205	273.432	204.884
30 Juli '51	1.194.201	737.561	3.582	278.501	207.405
6 Aug. '51	1.194.358	764.430	3.829	295.531	206.389
13 Aug. '51	1.194.464	814.197	3.178	288.219	211.266

Data	Bankbiljetten in omloop	Saldo in rekening courant				
		Totaal	's Rijks Schatkist	's Rijks Schatkist bijzondere rekening	Saldi voortvloeiende uit betalings-accorden	Andere saldi van niet-inge-zeten
9 Juli '51	2.749.326	2.350.639	1.450	1.547.690	425.291	111.231
16 Juli '51	2.741.804	2.247.559	—	1.547.690	290.408	110.859
23 Juli '51	2.744.375	2.256.351	2.619	1.547.690	326.444	110.372
30 Juli '51	2.806.139	2.302.864	—	1.626.086	361.326	113.376
6 Aug. '51	2.771.884	2.378.410	27.580	1.626.086	404.250	113.593
13 Aug. '51	2.743.048	2.403.329	17.120	1.626.086	430.632	184.783

RECENTE ECONOMISCHE PUBLICATIES

- Vereniging voor de staathuishoudkunde.* Verslag van de Algemene Vergadering, gehouden te Utrecht op Zaterdag 25 November 1950. Bespreking van de prae-adviezen van Prof. Dr J. F. ten Doesschate, Mr Dr E. Tekenbroek, Prof. Dr H. J. Witteveen over: „Het vraagstuk der kapitaalschaarste in Nederland, meer in het bijzonder de schaarste aan risicodragend kapitaal”. N.V. Martinus Nijhoff, Lange Voorhout 9, 's-Gravenhage 1951, 144 blz., f 6,30.
- Belastingdruk in Nederland 1950.* C.B.S. W. de Haan N.V., Utrecht 1951, 80 blz., f 4,50.
- Efficiency in de praktijk*, door J. van de Kieft, Schuyt N.V., Baarn 1951, 260 blz., f 18,75.
- Het bankwezen in Indonesië* sedert het uitbreken van de tweede wereldoorlog, door Dr C. F. Scheffer. Noordhoff-Kolff N.V. 1951, Djakarta, 204 blz., f 7,10.
- De sociale verzekeringswetgeving in Nederland*, door A. Remijn Wolters, Groningen 1951, 140 blz., f 4,25.
- Opvattingen omtrent personeelsbeheer.* Een onderzoek bij de leiding van een aantal bedrijven en instellingen, door M. C. J. Scheffer. J. B. Wolters, Groningen 1951, 64 blz., f 2,10.
- Correlatieberekening als hulpmiddel bij bedrijfs-economische analyses*, door H. A. A. de Melverda. J. Muusses, Purmerend. Overdruk uit het Maandblad voor Accountancy en Bedrijfshuishoudkunde, jaargang 1950, 56 blz., f 2.
- Het ontwerp onteigeningswet.* Uit het rapport der Staatscommissie tot herziening van de Woningwet, ingesteld bij K.B. van 14 Februari 1947. Inleiding door Mr A. F. Visser van IJzendoorn met debatten, op 26 Mei 1951 gehouden in een vergadering van belanghebbenden, bijeengeroepen door de Vakgroep Onroerende Zaken. 's-Gravenhage 1951, 43 blz.
- Budgetary structure and classification of government accounts.* United Nations Publ. sales no 1951. XVI. 3., 100 blz., U.S.\$ 0,75; 5/- stg; 3,00 Swiss frs. N.V. Martinus Nijhoff, Lange Voorhout 9, 's-Gravenhage.
- Measures for the economic development of under-developed countries.* United Nations Publ. sales no 1951. II.B.2, 108 blz., U.S.\$ 0,75; 5/- stg; 3,00 Swiss frs. N.V. Martinus Nijhoff, Lange Voorhout 9, 's-Gravenhage.
- Ter gelegenheid van het XIIIe congres van de Internationale Kamer van Koophandel, dat medio Juni j.l. in Lissabon werd gehouden, zijn een veertiental brochures verschenen:
- Governmental guaranties to investors.* No 145, Maart 1951.
- Unilateral relief from double taxation.* No 146, Maart 1951.
- International postal service: I.C.C. recommendations concerning the revision of the Universal Postal Convention.* No 147, Maart 1951.
- Profits taxes and depreciation of money.* No 148, April 1951.
- International transport of perishable foodstuffs.* No 149, April 1951.
- International railway transport.* No 150, April 1951.
- Uniform customs and practice for commercial documentary credits.* No 151, Mei 1951.
- Government accounting and budgets.* No 152, April 1951.
- International trade and governmental regulations.* No 153, Mei 1951.
- Distribution censuses: An international study.* No 154, Mei 1951.
- Coordination of transport.* No 156, April 1951.
- Better protection of industrial property rights.* No 158, Mei 1951.
- Standard forms for the opening of documentary credits.* No 159, Mei 1951.

International commercial arbitration and freedom of contract. No 160, Mei 1951.

De brochures (ook in de Franse taal) zijn verkrijgbaar bij de Nederlandse Organisatie voor de Internationale Kamer van Koophandel, Tournooiveld 2, 's-Gravenhage, tegen de prijs van f 1 per stuk. De complete serie kost f 10.

The commerce of nations, door J. B. Condliffe. Allen and Unwin, 1951, 884 blz., f 23,05.

Principles of industrial management, door L. P. Alford, revised and rewritten by H. Russel Beatty. New chapters on industrial management and on marketing are included, the sections on personnel administration and on quality control and time and motion study expanded. Ronald Press, New York 1951, 801 blz., f 27,30.

Profits: theoretical and practical aspects, door J. P. Beddy. Tiggies 1951, 420 blz., f 8,35.

Ten great economists, from Marx to Keynes, door J. A. Schumpeter. Essays evaluating the life and work of Marx, Walras, Menger, Marshall, Pareto, Böhm-Bawerk, Taussig, Fisher, Mitchell and Keynes. Oxford University Press 1951, 319 blz., f 21,60.

Economic dynamics, door J. Baumol. Macmillan 1951, 254 blz., f 22,75.

Economic systems, a comparative analysis, door G. N. Halm. A textbook treating the development of economic theory under various systems of thought including capitalism, socialism and communism. Rinehart, New-York 1951, 448 blz., f 20,45.

Money, trade and economic growth, a volume in honor of John H. Williams, prepared by a group of eminent economists of the United States, Britain and Belgium. Mac Millan 1951, 360 blz., f 20,45.

DE WESTER BOEKHANDEL

Algemene Binnen- en Buitenlandse Boekhandel

Nieuwe Binnenweg 331
Telefoon 32076



ROTTERDAM
Postgiro 18961

GESPECIALISEERD OP ECONOMISCH GEBIED

Zo juist verschenen:

Producten der Zuid-Hollandse Nijverheid

samengesteld door het

Economisch-Technologisch Instituut voor Zuid-Holland

Inhoud:

Deel I: Zuid-Holland, werkplaats van Nederland. Enige gegevens betreffende de demografische en sociaal-economische structuur van de provincie Zuid-Holland (tabellen en cartogrammen).

Deel II: Alfabetische lijst van bedrijven, onderscheiden naar gemeente van vestiging en bedrijfsklasse, onder vermelding van de in deze bedrijven vervaardigde producten.

Deel III: Alfabetische lijst van de industriële producten, vervaardigd in Zuid-Holland, onder vermelding van de fabrikanten.

Een boekwerk van 400 pagina's als adresboek voor ieder bedrijf onontbeerlijk. Prijs gebonden f 9,50.

Gebruik voor Uw bestelling de U reeds toegezonden bestelkaart.

beschikbare krachten

HEER, 34 jaar, acad. gevormd, representatief voorkomen, bereisd, ervaring in bibliotheekwerk, gediplomeerd archief-ambtenaar, kunnende stenograferen en typen, moderne talen beheersend in woord en geschrift.

WIL VAN BETREKKING VERANDEREN

eventueel buitenland. Br. onder no. ESB 33-1, bur. v. d. blad, Postbus 42, Schiedam.

diversen

Te koop: Ford '47, 85000 km. Bevr. na 18½ uur, of na tel. afspraak: 26792, Velperweg 18, te Arnhem.

Adverteer in deze rubriek.

DE MAATSCHAPPIJ TOT FINANCIERING VAN HET NATIONAAL HERSTEL N.V.

roept aandeelhouders op tot het bijwonen van een

BUITENGEWONE ALGEMENE VERGADERING VAN AANDEELHOUDERS

te houden op 30 AUGUSTUS 1951 te 11 uur ten kantore van de maatschappij, Kneuterdijk 6 te 's-Gravenhage.

AGENDA:

1. Opening.
2. Goedkeuring notulen vorige vergadering.
3. Herbenoeming van een directeur in verband met art. 11 (3) van de statuten.
4. Benoeming van een vierde directeur ingevolge art. 11 (1) en (2) van de statuten.
5. Rondvraag.
6. Sluiting.

Houders van aandelen aan toonder, die deze vergadering wensen bij te wonen, dienen hun aandelen uiterlijk 27 Augustus 1951 tegen reçu, dat tevens als bewijs van toegang tot de vergadering zal dienen, te deponeren bij een van de volgende banken:

Amsterdamsche Bank N.V.
De Twentsche Bank N.V.
Heldring & Pierson.
Incasso-Bank N.V.
Lippmann, Rosenthal & Co.
R. Mees & Zoonen.
Nationale Handelsbank N.V.
Nederlandsche Handel-Maatschappij N.V.
Pierson & Co.
Rotterdamsche Bank N.V.
De Nederlandsche Bank N.V., Afd. Bewaarneming, Oude Turfmarkt 127, Amsterdam.

De President-Directeur:

J. F. POSTHUMA.

Groot-Handelsconcern vraagt voor hare
Economische Statistische Afdeling

een

employé

met minstens H.B.S. opleiding
en ervaring op statistisch gebied.

Brieven met volledige inlichtingen betreffende leeftijd, opleiding en praktijk onder no. 6430 aan Adv. Bur. Jan C. Verheul & Co., N.Z. Voorburgwal 286, Amsterdam-C.

Groothandel

IN HET NUMMER VAN DEZE WEEK:

Marktonderzoek
Exporteren door exporteurs
De geamendeerde Defense Production Act
Finland strijdt tegen de inflatie
Wereldmarkt-perspectieven
Chili, latifundia en rotos
Handelscontacten

Met Exportbijlage „Netherlands Trade Bulletin”.

Abonnementsprijs f 15.— per jaar

KON. NED. BOEKDRUKKERIJ H. A. M. ROELANTS SCHIEDAM

ECONOMISCH-STATISTISCHE BERICHTEN

UITGAVE VAN HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

Adres voor Nederland: Pieter de Hoochstraat 5, Rotterdam (W.)
Telefoon Redactie en Administratie 38040. Giro 8408.

Bankiers: R. Mees en Zoonen, Rotterdam

Redactie-adres voor België: Seminarie voor Gespecialiseerde Economie
14, Universiteitstraat, Gent.

Abonnementen: Pieter de Hoochstraat 5, Rotterdam (W.).
Bankiers: Banque de Commerce, Brussel.

□

Abonnementsprijs, franco per post, voor Nederland f 26.— per jaar,
voor België/Luxemburg f 28.— per jaar, te voldoen door storting van
de tegenwaarde in Belgische francs bij de Banque de Commerce te
Brussel of op haar Belgische postgirorekening no 260.34.

Uniegebieden en Overzeese Rijksdelen (per zeepost) f 26.—, overige
landen f 28.— per jaar.

Abonnementen kunnen ingaan met elk nummer en slechts worden
beëindigd per ultimo van het kalenderjaar.

□

Aangetekende stukken in Nederland aan het Bijkantoor Westzeedijk,
Rotterdam (W.).

□

ADVERTENTIES.

Alle correspondentie betreffende advertenties te richten aan de Firma
H. A. M. Roelants, Lange Haven 141, Schiedam (Telefoon 69300,
toestel 6). Advertentie-tarief f 0,43 per mm. Contract-tarieven op
aanvraag. Rubrieken „Vacatures” en „Beschikbare krachten” f 0,60
per mm (dubbele kolom). De administratie behoudt zich het recht
voor om advertenties zonder opgave van redenen te weigeren.

Losse nummers 75 cents, resp. 10 B. francs.