

# *Economisch-Statistische Berichten*

Consolidatie

★

*Prof. Dr C. L. Harriss*

President Eisenhower's Message on the  
State of the Union

★

*Dr F. Hartog*

Europa en de verbonden overzeese  
gebieden

Het handelspatroon

★

*Drs H. J. H. Janssen*

Vervoer en de Gemeenschap voor Kolen  
en Staal

★

*Drs W. van Poelje*

De Amerikaanse reservevloot

UITGAVE VAN HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

39e JAARGANG

No 1911

WOENSDAG 20 JANUARI 1954



**KAS-ASSOCIATIE N.V.**

SPIJSTRAAT 172

AMSTERDAM

Bewindvoering  
en Executele

BETALEN • BEWAREN • BEHEREN

## VACATURE

Middelgrote industrie  
op coöperatieve grondslag,  
gevestigd in het Noorden des lands,  
zoekt voor de tijd van één jaar

### bedrijfsorganisator/-econoom

Sollicitanten moeten beschikken  
over een ruime en veelzijdige  
ervaring op het gebied van de  
bedrijfsorganisatie en daarvan  
**alle** aspecten kunnen beoordelen,  
terwijl tijdens het dienstverband  
doeltreffende voorstellen worden  
verwacht tot opvoering van de  
efficiency.

Verdere vereisten zijn: tact, verant-  
woordelijkheidsgevoel, volkomen  
integriteit. Ten aanzien van de  
leeftijd worden geen eisen gesteld.

Met de hand geschreven, uitvoerige sollicitaties, welke  
met discretie zullen worden behandeld, kan men inzenden  
onder No. ESB 3-1, aan het bureau van dit blad.



Uitvoering van bouw- en  
betonwerken onder toepassing  
van alle moderne bouw-  
methoden

VRAAGT BROCHURE WERNINK's WERKEN No. 35

**N.V. WERNINK's BETONMAATSCHAPPIJ  
LEIDEN**

Directie: P. A. WERNINK Jr en Ir J. J. G. VAN HOEK



**R. MEES & ZONEN**

A° 1720

**BANKIERS & ASSURANTIEMAKELAARS**

**ROTTERDAM**

AMSTERDAM - 's-GRAVENHAGE  
DELFT - SCHIEDAM - VLAARDINGEN

## EERSTE NEDERLANDSCHE

Verzekering-Mij. op het. Leven en tegen invaliditeit N.V.

Aanpassing van ondernemingspensioen-  
[en spaarfondsen aan de  
**NIEUWE WETTELIJKE BEPALINGEN**

Kantoor: Bellevuestraat 2, Dordrecht, Telefoon 01850-5345

## ECONOMISCH- STATISTISCHE BERICHTEN

Uitgave van het Nederlandsch Economisch Instituut

Adres voor Nederland: Pieter de Hoochweg 120, Rotterdam-W.  
Telefoon 38040. Giro 8408.

Bankiers: R. Mees en Zoonen, Rotterdam.

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

Abonnementen: Pieter de Hoochweg 120, Rotterdam-W.

Abonnementsprijs, franco per post, voor Nederland en de  
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.

Lösse nummers 75 cts.

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

Advertenties. Alle correspondentie betreffende advertenties  
te richten aan de Koninklijke Nederlandsche Boekdrukkerij  
H. A. M. Roelants, Lange Haven 141, Schiedam (Telefoon  
69300, toestel 1 of 3).

Advertentie-tarief f 0,30 per mm. Contract-tarieven op aan-  
vraag. Rubrieken „Vacatures” en „Beschikbare krachten”  
f 0,60 per mm (dubbele kolom). De administratie behoudt  
zich het recht voor om advertenties zonder opgaf van  
redenen te weigeren.

## Consolidatie

Het wordt langzamerhand moeilijk zich nog in te denken dat wij ons zeven jaar geleden zeer ernstige zorgen maakten over de staatsschuldpositie. Daartoe is het tegenwoordige beeld dat de staatsschuld vertoont, zowel wat de omvang als wat de consolidatie er van betreft, te zeer bevredigend. Hiertoe heeft ook de ontwikkeling in 1953 bijgedragen. Een en ander blijkt uit de volgende opstelling:

	31 Dec. 1945	31 Dec. 1948	31 Dec. 1952	30 Nov. 1953
	(milliarden gulden)			
Geconsolideerde schuld, inclusief boek-schuld van De Ned. Bank .....	7,8	10,6	12,6	12,6
Viottende schuld, inclusief Rijksmarkpromessen .....	14,0	11,9	7,7	6,7
Oorlogsschade .....	6,2	4,5	2,7	2,4
	28,0	27,0	23,0	21,7

In de cijfers komt de omstandigheid dat in het laatste jaar een aanzienlijk deel van de schatkistpromessen in schatkistbiljetten is omgezet, hetgeen een verbetering van de liquiditeitspositie van de Staat betekent, niet tot uitdrukking. Voorts zou, indien de „consolidatie binnen het bankwezen” in kunnen en kruiken zou komen, een aanzienlijk contingent van het schatkistpapier, hetwelk dient als tegenwaarde van het girale geld der banken, omgezet worden in langer lopende schuldtitels, waardoor het statistisch beeld nog zou worden verfraaid.

Indien wij de omvang van de staatsschuld bezien in verhouding tot het nationaal inkomen dan blijkt deze relatie — ruwweg 1 : 1 — thans zeker niet ongunstiger te zijn dan voor de tweede wereldoorlog. De vermindering van meer dan vijf milliard in vijf jaar tijd is respectabel. Toch zal niet iedereen door deze ontwikkeling tot vreugde zijn gestemd. Immers, de staatsschuld heeft een belangrijke functie in ons financieel bestel. De banken hebben in omvangrijke mate staatsschuldtitels nodig als tegenwaarde van het girale geld; de institutionele beleggers zijn al evenzeer voor een aanzienlijk deel van hun voortdurend groeiende beleggingen op overheidsschuld aangewezen. Zou de vermindering van staatsschuld doorgaan dan zouden de reeds bestaande moeilijkheden van deze financiële instellingen om passende activa te vinden, nog worden vergroot.

De consolidatie is in 1953 in de hand gewerkt door twee emissies, nl. een van 200 miljoen — veertig jaar loopduur, rente 3½, koers 99 pCt — in Maart en een van 540 miljoen — dertig jaar loopduur, rente 3½, koers 100 pCt — in September. Zou de thans aangekondigde lening van 300 miljoen — veertig jaar loopduur, rente 3½, koers 99 pCt — slagen dan zou binnen een jaar tijd meer dan een milliard zijn geconsolideerd.

Bezien wij de voorwaarden der nieuwe lening dan blijkt dat de Staat precies een half procent rente minder verwacht te betalen dan in Maart 1953. Deze verwachting

is geheel in overeenstemming met de rentedaling op de kapitaalmarkt. Deze zal wel in de eerste plaats moeten worden toegeschreven aan een groot aanbod van beleggingsgelden — het Nederlandse volk spaart via de verschillende categorieën institutionele beleggers tegen de klippen op — waartegenover een niet adequate vraag van het Rijk, de gemeenten en het bedrijfsleven staat. Daarnaast is dit proces van rentedaling nog in de hand gewerkt door de voorfinanciering van leningen door geldmarktinstellingen, voor zoveel deze niet onmiddellijk door institutionele beleggers konden worden afgenomen. Mr J. W. Beijen heeft er reeds in 1938 op gewezen dat in de verschillende landen de rente-ontwikkeling op de kapitaalmarkt niet los kan worden gezien van de capaciteit van de geldmarkt en deze wordt thans hier te lande sterk benut.

Zo wordt er ten slotte een lening aangeboden, waarvan men niet anders kan zeggen dan dat zij objectief „in de markt ligt”, maar die in verband met de emissievoorwaarden subjectief door de verschillende institutionele beleggers toch met weinig blijdschap zal worden begroet. Zij zullen door wederom het geldmarktapparaat te gebruiken wellicht nog nagenoeg 3½ pCt kunnen maken en voor verscheidene onder hen worden de marges bij dit percentage al zeer klein. Er zijn inmiddels voor hen weinig indicaties dat in de nabije toekomst de markt beter zal komen te liggen; zij zullen dus wel, zij het dan ook met wat lange tanden, moeten eten. Maar zolang geldgevers en geldnemer zich op het emissiesysteem verlaten — en wij hebben er al eens eerder een lans voor gebroken dat men hier nieuwe wegen zou zoeken <sup>1)</sup> — is het steeds de marktsituatie ten tijde van de emissie, die de doorslag geeft bij de vaststelling van de emissievoorwaarden en in het licht van een opportunistisch leningsbeleid kunnen er tegen de voorwaarden der onderhavige lening geen redelijke bezwaren worden ingebracht.

Toch is het jammer dat blijkaar geen pogingen zijn gedaan om de lening voor de beleggers wat op te fleuren. Zo zou een dertigjarige loopduur in het bijzonder voor de spaarbanken aangenaam zijn geweest. Deze instellingen hebben thans weer een flinke beleggingscapaciteit en zij zijn op niet te lang lopende leningen met regelmatige aflossingen zeer gesteld. Ook zou waarschijnlijk een 3½ pCt lening met enig agio, te realiseren door middel van een wat lager rente voor het eerste jaar, door vele beleggers boven de huidige lening zijn geprefereerd.

Over de omvang van het gevraagde bedrag is het oordeel moeilijk in verband met de zeer onoverzichtelijke situatie op de geld- en kapitaalmarkt in hun verstrengeling. Zou het de bedoeling zijn dat binnen de 300 miljoen de Rijksfondsen en -instellingen normaal mee moeten doen dan lijkt het bedrag aan de modeste kant.

<sup>1)</sup> Zie: „Ramp, staatsfinanciën en staatslening” in „E.-S.B.” van 25 Februari 1953.

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: F. Collin; J. E. Mertens;  
J. van Tichelen; R. Vandeputte; A. Vlerick.

Voor de niet-gesignde artikelen is de commissie van redactie verantwoordelijk.

## DE ARTIKELN VAN DEZE WEEK

*Prof. Dr C. L. HARRISS, President Eisenhower's Message on the State of the Union.*

In de boodschap van President Eisenhower over de positie van de Verenigde Staten wordt er o.a. op gewezen dat als de nieuwe aanbevelingen van de President worden aangenomen, de regeringsuitgaven \$ 12 mrd zijn gedaald. Dit is ongeveer 4 pCt van het nationaal inkomen. Ondanks deze daling en de hogere belastingen dan die in de tweede wereldoorlog zal er een begrotingstekort zijn. Over belastingzaken belooft de President 25 aanbevelingen voor hervorming, wat schrijver ten zeerste toejuicht. Ten aanzien van de landbouw belooft de President een aantal voorstellen voor een programma inhoudend, dat de marktprijzen de productieplannen van de boeren meer zullen beïnvloeden zonder de consumptie te ontmoedigen. De economische gedeelten van de boodschap bevatten hoofdzakelijk onderwerpen, waarover meer gedetailleerde voorstellen zullen worden gedaan. Schrijver gaat vervolgens in op enige verschillen tussen de programma's van Truman en Eisenhower. De laatste wenst meer verantwoordelijkheid te geven aan de staten en lokale regeringen, aan het bedrijfsleven en particuliere groeperingen en aan de individuen; President Eisenhower is minder bereid om de verlangens van de arbeiders in te willigen. Schrijver verwacht dat de belangrijkste doeleinden van de President in het Congres bijval zullen vinden.

*Dr F. HARTOG, De economische betrekkingen tussen Europa en de verbonden overzeese gebieden; het handelspatroon.*

Europa kan zich niet onafhankelijk maken van de importen uit Noord-Amerika. De huidige beperkingen van de dollarinvoeren kunnen op straffe van direct nadeel voor de Europese economie niet verder worden opgevoerd. West-Europa moet door expansieve en niet door restrictieve maatregelen in zijn dollarbehoeften trachten te voorzien. Een volledige oplossing langs de weg van bilateraal dollarevenwicht door opvoering van de export naar Noord-Amerika lijkt vrijwel onmogelijk. Daarom is vooral van belang de mogelijkheid om multilateraal dollarevenwicht te bereiken door dollars te verdienen in derde landen. In de praktijk wil multilateraal hier zeggen triangulair, nl.: Europa—Noord-Amerika—Latijns Amerika en Europa—Noord-Amerika—verbonden overzeese gebieden. Vóór de oorlog was er geen sprake van dit driehoeksverkeer. Deze verhouding zal moeten worden gecreëerd. Daarbij biedt de Latijns Amerikaanse markt, gezien de verdringing van

de Westeuropese door de Noordamerikaanse export, minder kansen dan de markten der overzeese gebieden, waar de invoer uit West-Europa uitloopt op die uit Noord-Amerika.

*Drs H. J. H. JANSSEN, Vervoer en de Gemeenschap voor Kolen en Staal.*

De K.S.G. heeft geen definitie van het begrip discriminatie vastgesteld. Vanuit de K.S.G. bestaat de neiging het ruime begrip dat basis is voor de werking van de gemeenschappelijke markt in dit verband te gebruiken. Schrijver gaat hier nader op in. Ten aanzien van de harmonisatie van de vervoervoorwaarden merkt schrijver o.a. op, dat men de harmonisatie binnen een tak van vervoer en tussen de takken van vervoer kan bezien. Het laatste is nationaal te behandelen, maar er zijn aanwijzingen dat toch wel eerst afzonderlijk de spoorwegen en het watervoer onder de loupe zullen worden genomen, voordat men tot een harmonisatie tussen deze beide komt. Met betrekking tot de directe tarieven rijst de vraag hoe de uiteenlopende prijs- en kostenniveaus van de verschillende vervoerders aan elkander moeten worden aangepast. Vervolgens stipt schrijver enkele problemen van de binnenscheepvaart aan naar aanleiding van klachten door producenten over invoer door middel van goedkope internationale vrachten, welke afwijken van de som van de tarieven op de betrokken nationale trajectgedeelten.

*Drs W. VAN POELJE, De Amerikaanse reservevloot.*

Gedurende de tweede wereldoorlog werd in de Verenigde Staten een scheepsbouwprogramma uitgevoerd, dat zijns gelijke in de historie niet kent. Na de oorlog, ging men op grond van de Merchant Ship Sales Act van 1946 de surplus-schepen vercharteren en verkopen. De overblijvende schepen werden opgelegd en zodanig verzorgd, dat zij geschikt zouden blijven voor toekomstig gebruik. De omvang van deze reservevloot heeft in de loop der jaren sterke schommelingen te zien gegeven. Uit een grafiek blijkt, dat er een duidelijk verband bestaat tussen het vrachtenpeil en de grootte van de reservevloot. De „mottenballenvloot” heeft medegewerkt om de schommelingen van het vrachtenpeil te verzachten, terwijl de strategische waarde er van vooral na het uitbreken van de oorlog in Korea werd bewezen. Haar betekenis neemt evenwel af naarmate de opgelegde schepen ouder worden. De efficiency van de schepen neemt af en de kosten om ze weer in de vaart te brengen nemen toe.

## INHOUD

	Blz.		Blz.
Consolidatie .....	43	Bedrijfseconomische notities:	
President Eisenhower's Message on the State of the Union, door Prof. Dr C. L. Harriss .....	45	De invloed van supertankers op de tankvrachtenmarkt, door J. A. P. van Wijck .....	55
De economische betrekkingen tussen Europa en de verbonden overzeese gebieden; het handelspatroon, door Dr F. Hartog .....	46	Aantekeningen:	
Vervoer en de Gemeenschap voor Kolen en Staal, door Drs H. J. H. Janssen .....	48	De Europese Betalingsunie .....	56
De Amerikaanse reservevloot, door Drs W. van Poelje .....	50	Stabilisatie van het grondstoffenprijsniveau ...	57
Ingezonden stuk:		Geld- en kapitaalmarkt, door Drs J. C. Brezet ...	58
Reserveringen n.v.'s, door Dr F. W. C. Blom, met naschrift van Drs H. C. Bos .....	53	Statistiek en:	
Surinaamse kanttekeningen, door G. C. A. Mulder, B.Sc., Ps. D. ....	53	Bankstaten .....	59
		Gecombineerde maandstaat van de grote banken in Nederland .....	59
		Interim-prijsindexcijfers van het gezinsverbruik in Nederland .....	59

## President Eisenhower's Message on the State of the Union

The sections of President Eisenhower's State of the Union Message that deal with economic matters contained few surprises. (Even the lack of concern over inflation is not surprising in view of recent price movements). The absence of surprises in itself is a matter of great importance. For one thing it indicates that the Administration does not plan to press for actions which will disturb the economy because of their novelty. More important, perhaps, is another fact, namely that the United States has come to expect, and to accept, a far greater degree of government action in guiding business than we would have dreamed even a few years ago: A third point, however, is that the State of the Union Message deals chiefly with generalities while the details, the concrete proposals which may be surprising and which are certain to arouse more controversy, are to come in later messages.

The first major section of the message deals with foreign affairs, including economic aspects. The President proposes that military and technical assistance be continued while economic assistance be reduced. He leaves specifications about dollar amounts to his Budget Message, due later this month. After emphasizing that free-world economic growth will benefit from general freeing of trade and systems of payment, he declines to make specific recommendations for U.S. policy until the work of his special study committee is completed this spring. Several points dealing with U.S. defense as such are perhaps of little specific interest to Europeans except, perhaps, the President's general conclusions that progress in planning and execution has been made during the past year, that better results per dollar of spending are ahead; but that much remains to be done to increase our ability to „negotiate from a position of strength”.

Early in the section on economic matters, the President says, „We are in transition from a wartime to a peacetime economy”. Such a statement, of course, is an exaggeration. Yet it helps give perspective to the stories of „recession” and general economic unsettlement which have appeared in the U.S. press and which are confirmed by statistics which show some small drop in business. Inevitably, the decline in military buying will free resources which at best cannot all find immediate use elsewhere. What is much more important, certainly, is the clear implication that the Administration will do its best to prevent this, or any, small decline in business from growing into a serious recession. That best will be more than good intentions and confident talk. The President promises a special message with recommendations for Congressional action to help protect the U.S. economy — and to some extent that of the free world — from depression.

The issues to be considered are listed. The list suggests the things our government may be able to do to help maintain prosperity: (1) flexible credit and debt management policies; (2) tax measures to stimulate consumer and business spending; (3) suitable lending, guaranteeing, insuring and grant-in-aid activities; (4) strengthening old-age and unemployment insurance measures; (5) improved agricultural programs; (6) public works plans laid well in advance; and (7) enlarged opportunities for international trade and investment. Until the specific proposals are made and Congressional reaction is evident, no one can know what the government will be inclined or permitted to do to head off any developing recession,

but at this stage the prospects seem to this reviewer highly encouraging. The leadership, one should emphasize, is now coming from the head of the more conservative political party. Not all Republican members of Congress will follow him, nor will all the Democrats, whose Presidents first began to talk along these lines, but clearly great change in attitude has occurred since the 1930's. Government action on a far greater scale seems certain, and it may be extremely good action.

In giving a few highlights of his forthcoming Budget, President Eisenhower points out first that if his new recommendations are adopted, the drop in the annual rate of government spending since he came to office a year ago will be \$ 12,000,000,000. This is indeed a tremendous sum — about 4 per cent of the national income. Yet this lower rate of spending coupled with tax rates which are generally higher than those of World War II, will still leave a budget deficit. The President urges that Congress not permit reductions, due this spring under present law, in commodity tax rates and in corporation income tax. (He points out that personal income tax rates fell, about one tenth, at the beginning of 1954 and that the excess profits tax died then). Such a recommendation must be hard indeed for a man and a party who made high taxes a major charge against the Democrats in the last election; yet even if Congress agrees (and if business continues highly prosperous) there will be a budget deficit, a fact which is also unpalatable. On tax matters, however, the President promises twenty-five recommendations for reform. Such action is much needed, for over the years many bad features have developed or become apparent, and, although often recognized as bad, they have been retained because they bring much needed revenue or for other reasons. Encouraging such reform gives evidence that the Administration intends to try to improve the structure of government relations with the business economy.

One of the most controversial elements of government economic policy for years has been the farm program. Although agriculture produces only about 7 per cent of our national product and employs less than 10 per cent of the working population, the farm problem looms very large in politics. Of course, there is not one problem but many; cotton farmers and cheese farmers and apple growers and dozens of other groups face widely different conditions. What Congress has done over the last twenty years to help meet the needs, or demands, of such varied groups has for some time been recognized as unsatisfactory. It uses criteria for objectives that are long out of date; it is costly, often inconsistent, cumbersome, and largely futile. The President notes that much of the existing program was developed during the war to encourage production whereas for some time unsold „surpluses” have crowded storage facilities. He rejects more regimentation of farmers, more detailed dictation of what crops to plant and how much, as a long-run solution. He promises a set of proposals to start the country on a better long-range program. Such a program, he says, must be one which will permit market prices to influence more fully the production planning of farmers and which will not discourage consumption. While any new plan is becoming effective, the existing stocks of „surplus” cotton and other farm products should, he says, be kept from adding to normal market supplies.

The conservation and development of natural resources

accounts for considerable federal spending. Serious efforts for preserving the nation's heritage of natural resources began about half a century ago under a Republican President, Theodore Roosevelt, but in general the Republican Party is probably not associated in the popular mind with vigorous leadership for conservation. The present Administration has come in for some criticism on the grounds of weak conservation policy. The facts are not clear to this reviewer, but the fact that the President devoted as much space to this topic as to taxes or to foreign assistance suggests that he may be sensitive to the criticism. He pledges to support „sound” projects. He emphasizes that state and local government cooperation should assist the federal government „wherever appropriate and feasible”, a statement that reflects a fundamental attitude of his Administration that power and activity should be moved away from the central government where possible. Understandably, perhaps, but unfortunately, he gives no indication of how he defines „sound” as applied to such programs.

Government legislation dealing with labor unions has for many years been a major political issue. The Taft-Hartley Act of 1947, the President feels, is basically sound but requires improvement. He promises specific recommendations later this month. On some other matters, however, he is more specific, especially in urging the extension of social insurance (unemployment and retirement benefits) to groups not covered. He flatly opposes compulsory health insurance, however, (but urges government financed medical care for the families of the military). He suggests more federal government aid for medical research and hospital construction—details to come later. Our vast increase in the number of children has created needs for educational facilities which are not being met; with small exceptions the provision of such facilities is a state-local, not a federal, function, but the President took time to urge more vigorous state and local action and promises to support some federal financial aid for buildings in cases of great need.

Highways, the postal system, housing, and a few other topics receive brief mention.

In its economic sections the Message is mainly a statement of the subjects on which more specific messages are to come from the White House. In view of the magnitude of government operations and the complexity of many of the issues, the President's choice of such a method of presentation seems wise, in fact essential. Only as the elements appear over the coming weeks will one

be able to learn what specifically the President (and, of course, his advisors) favor. In a general way, there is probably much truth in the claim of Mr. Truman that President Eisenhower is taking over most of his predecessor's program, but this was evident during the campaign for election. There are some important exceptions, such as the Eisenhower determination to disperse power, to leave more responsibility to state and local governments, to business and private groups, and to individuals themselves. Mr. Truman was more willing to give labor leaders what they wanted, and he was probably less determined and vigorous in pressing for economy in military spending. Yet to date the contrasts between the old and the new (the latter now a year old it is true) administrations are less than might have been expected. The real substance of President Eisenhower's economic program, however, remains to be revealed. It may well turn out to be more of a break with the immediate past than now suggested by the State of the Union Message.

The European political system is so different from that of the United States that a comment on the significance of presidential proposals may be useful. Although a President is the chief of his party, members of Congress are elected in their own districts and are under no direct control of the President. In fact, they have tremendous freedom to amend and modify White House recommendations and to vote against them if they wish. To-day the two parties are evenly balanced in Congress and on many issues are widely divided within themselves. President Eisenhower cannot hope to get his proposals enacted into law without support from Democrats. This is a fact that he will certainly keep in mind in making the specific recommendations which are to follow in the messages he promises. This necessity may lead him to compromises that do not reflect fully his own judgments and those of his professional economic aids. More vital however, is the probability that much of what the President recommends over the next few months will never become law, certainly not in the form he proposes. A Message of our President does not carry the probability of legislative enactment that one expects from an apparently similar statement from a European Prime Minister. On details, which can of course be important, Congress will disappoint and rebuff the President. On the major issues — such as continuation of heavy defense spending and vigorous anti-depression policy — basic Presidential objectives are almost certain to find Congressional support.

New York/Rotterdam.

C. LOWELL HARRISS.

## De economische betrekkingen tussen Europa en de verbonden overzeese gebieden

### Het handelspatroon<sup>1)</sup>

Teneinde enig idee te verkrijgen van de handelsstromen zijn voor vier belangrijke gebieden de onderlinge handelscijfers in een zgn. matrix bijeengebracht. Als jaren zijn gekozen het laatste jaar waarover volledige gegevens bekend zijn (1952), het laatste vooroorlogse jaar (1938) en een vooroorlogs jaar van hoogconjunctuur (1928).

<sup>1)</sup> Dit artikel sluit aan op dat in „E.-S.B.” van 13 Januari 1954.

Met het oog op de vergelijkbaarheid van de cijfers zijn deze alle uitgedrukt in dollars van 1952 door herziening van de waarden in lopende dollars aan de hand van het verloop der Amerikaanse groothandelsprijzen. Eventuele wijzigingen in relatieve prijzen en dus in ruilvoet tussen de verschillende gebieden zijn derhalve in de cijfers begrepen, zodat zij zowel relatieve prijs- als volumewijzigingen weergeven.

TABEL I.

## Goederenhandel in fob-prijzen

(in mrd dollars van 1952)

Importeurs		Exporteurs				Totaal
		Europa <sup>1)</sup>	Noord-Amerika	Latijns Amerika	Overzeese gebieden	
Europa <sup>1)</sup>	1928	16,4	5,2	3,1	5,1	29,8
	1938	10,1	3,5	1,8	4,6	20,0
	1952	13,1	4,4	1,6	6,8	25,9
N.-Amerika	1928	2,2	2,7	2,0	1,2	8,1
	1938	1,4	1,6	1,2	0,7	4,9
	1952	2,3	5,2	3,8	1,5	12,8
Latijns Amerika	1928	1,9	1,7	0,5	0,0	4,1
	1938	1,4	1,1	0,2	0,1	2,8
	1952	1,7	3,6	0,6	0,3	6,2
Overzeese gebieden	1928	4,7	0,8	0,0	1,9	7,4
	1938	3,3	1,0	0,3	1,2	5,8
	1952	6,7	1,7	0,8	2,1	11,3
Totaal	1928	25,2	10,4	5,6	8,2	49,4
	1938	16,2	7,1	3,5	6,7	33,5
	1952	23,8	14,9	6,8	10,7	56,2

<sup>1)</sup> Excl. U.S.S.R.

Bronnen voor 1928 en 1938: „The Network of World Trade”, League of Nations, 1942, „A Survey of the Economic Situation and Prospects of Europe”, Economic Commission for Europe, 1948.

Voor 1952: „Monthly Bulletin of Statistics”, United Nations.

Uit deze tabel ziet men allereerst dat de handel van Europa veel belangrijker is dan die van de andere gebieden. Bovendien blijkt de overzeese handel van Europa een zeer belangrijk percentage te bedragen van de inter-Europese handel. Dit maakt het onwaarschijnlijk dat een afsluiting van West-Europa van de rest van de wereld economisch voordelig zal zijn. In het bijzonder de noodzaak om voldoende dollars te verdienen dwingt tot een relatieve openheid tegenover de buitenwereld. Het mag immers thans wel als een door de feiten achterhaalde zienswijze worden beschouwd, dat Europa zich onafhankelijk zou kunnen maken van de importen uit Noord-Amerika. De huidige beperkingen van de dollarimporten kunnen op straffe van direct nadeel voor de Europese economie niet verder worden opgevoerd, terwijl een uitbreiding van de handel met het communistische blok met als doel een groter onafhankelijkheid van dollar-goederen steeds meer illusoir wordt, naarmate deze landen voortgaan met het verwaarlozen van hun landbouw, als gevolg waarvan zij steeds minder voor West-Europa aantrekkelijke goederen hebben aan te bieden.

West-Europa moet dus door expansieve en niet door restrictieve maatregelen in zijn dollarbehoefte trachten te voorzien.

Dit kan langs twee wegen: bilateraal dollarevenwicht door opvoering van de export naar Noord-Amerika en multilateraal dollarevenwicht door dollars te verdienen in derde landen.

Wat het eerste punt betreft lijkt een volledige oplossing langs deze weg vrijwel onmogelijk. West-Europa heeft Noord-Amerika slechts weinig aan te bieden. Men zie in dit verband de volgende tabel, welke een opsomming geeft van die industriële artikelen, waarvan het Europese marktaandeel in het Amerikaanse verbruik in 1937 ten minste 5 pCt bedroeg.

TABEL II.

Product	Markttaandeel in procenten
Linnen weefsels	77,4
Leren handschoenen	15,5
Jute-fabrikaten	12,3
Horloges, klokken enz.	10,7
Muziekinstrumenten	9,7
Prikkeldraad	9,5
Kunstbloemen	8,9
Zakdoeken	7,4
Rookartikelen	6,3
Fotografische artikelen	6,1
Strohoeden	5,4

Bron: „Economic Survey of Europe in 1948”, blz. 229, Economic Commission for Europe, 1949.

Hieruit blijkt dat Europa alleen voor sommige specialiteiten enige vaste voet heeft op de Amerikaanse markt.

Verder wordt de concurrentie op de Noord Amerikaanse markt sterk bemoeilijkt door de geperfectioneerde Amerikaanse productie- en verkooptechniek en de protectionistische handelspolitiek, terwijl deze markt bovendien grote onzekerheden biedt als gevolg van de aan sterke wisselingen onderhevige voorraadpolitiek van het Amerikaanse bedrijfsleven.

Van belang is dus vooral de mogelijkheid tot het bereiken van een multilateraal dollarevenwicht. In de praktijk wil multilateraal hier zeggen triangulair. Uit de hier vóór gegeven tabel blijkt namelijk, dat Latijns Amerika en de verbonden overzeese gebieden onderling slechts weinig handel drijven, zodat er in feite geen vierhoek is, doch twee driehoeken: Europa — Noord-Amerika — Latijns Amerika, en Europa — Noord-Amerika — verbonden overzeese gebieden.

Op dit punt komt men dikwijls de mening tegen, dat de vroeger bestaande driehoeksverhoudingen sinds de oorlog verbroken zijn, doordat Noord-Amerika thans in meerdere mate rechtstreeks naar de beide andere gebieden exporteert met verdringing van de Europese export. Aan de hand van hiervóór opgenomen handelsmatrix valt na te gaan of deze driehoeksverhouding inderdaad bestond en zo ja, of na de oorlog de hier bedoelde kortsluiting heeft plaats gevonden.

Wil er sprake zijn van een in grote lijnen rondlopend driehoeksverkeer (i.c. een triangulair dollarevenwicht) dan moet Europa een overschot hebben op derde landen van de orde van grootte van zijn dollartekort, terwijl deze landen een overeenkomstig dollarsurplus moeten hebben.

In de vooroorlogse jaren blijkt aan geen van deze voorwaarden te zijn voldaan. Voor het eerste punt zie men onderstaande Europese handelssaldi (in mrd dollars van 1952).

TABEL III.

Saldo versus	1928	1938	1952
Noord-Amerika	- 3,0	- 2,1	- 2,1
Latijns Amerika	- 1,2	- 0,4	+ 0,1
Overzeese gebieden	- 0,4	- 1,3	- 0,1
Totaal	- 4,6	- 3,8	- 2,1

In plaats van een overschot op derde landen is er vóór de oorlog een belangrijk tekort geweest. Deze situatie is in 1952 beter in plaats van slechter geworden. Bezie men in de matrix de in- en uitvoer afzonderlijk, dan blijkt dat de verbetering in de positie ten opzichte van Latijns Amerika niet door opvoering van de export, doch door inkrimping van de import is bereikt. Naar het voorkomt is dit in hoofdzaak een aanbodkwestie (geforceerde industrialisatie van Argentinië) die analoog is met wat zich in de communistische landen voltrekt.

Ook aan de tweede voorwaarde is niet of vrijwel niet voldaan. De dollarsaldi in de goederensfeer van de Latijns Amerikaanse landen en de overzeese gebieden vertonen namelijk het volgende beeld (in mrd dollars van 1952).

TABEL IV.

Saldo van	1928	1938	1952
Latijns Amerika	0,3	0,1	0,2
Overzeese gebieden	0,4	- 0,3	- 0,2
Totaal	0,7	- 0,2	0,0



Voor zover van overschotten sprake is vormen deze slechts een geringe fractie van de Europese dollartekorten.

Er kan dus blijkbaar niet van de verstoring van een driehoeksverhouding worden gesproken, omdat deze verhouding vóór de oorlog niet bestond. Wel heeft zich blijkens de matrix een tendentie tot een sterke Noord-amerikaanse exportstijging naar Latijns Amerika en de overzeese gebieden voorgedaan. Wat Latijns Amerika betreft is dit, naar de cijfers uitwijzen, ten koste van de Europese producten gegaan. Dat de Europese handelsbalans ten opzichte van dit gebied niettemin verbeterd is, moet op rekening van de hiervóór reeds gesignaleerde verminderde import worden geboekt. Ook de positie tegenover de overzeese gebieden is ondanks hun toegenomen dollarinvoer verbeterd. Dit komt doordat ook de Europese uitvoer naar deze blijkbaar sterk expansieve landen aanzienlijk is gestegen.

In het algemeen kan men, gezien de hiervóór vermelde saldi van het Europese handelsverkeer met de drie andere belangrijke handelsgebieden, zeggen dat de externe positie van Europa is verbeterd. Dit geldt ook voor de Europese dollarbalans. Bezie men de algemene dollarschaarste, dan blijkt deze eveneens iets gunstiger te zijn geworden. Het saldo van de Noordamerikaanse handelsbalans heeft zich namelijk als volgt ontwikkeld (in mrd dollars van 1952):

1928	2,3
1938	2,2
1952	2,1

Hoe vallen deze uitkomsten te rijmen met de algemeen

bestaande indruk, dat de externe positie van Europa en de dollarschaarste slechter in plaats van beter zijn geworden? De verklaring hiervan moet worden gezocht bij de dienstensector. Met name de inkomsten uit beleggingen (die in 1938 bijna 1/3 van de goederenexport bedroegen) en uit scheepvaart zijn sterk achtergebleven. Tot de verscherping van het algemene dollartekort heeft ook bijgedragen de sterke daling van de reële waarde van de goudproductie — welke immers grotendeels buiten Noord-Amerika plaatsvindt — als gevolg van de handhaving van de dollarprijs van het goud.

Keren we dit betoog een halve slag om, dan is de conclusie, dat met het oog op de sterke verslechtering in de sfeer der diensten een aanzienlijke uitbreiding van de goederenexport moet worden bereikt. Gezien de hiervóór vermelde cijfers kan dit niet geschieden door een herstel der vooroorlogse driehoeksverhouding, die immers niet bestond. Wel ligt het, gezien de praktische onmogelijkheid om een bilateraal dollarevenwicht te bereiken, voor de hand om zo mogelijk een dergelijk driehoeksverkeer te creëren. Daarbij biedt de Latijns Amerikaanse markt, gezien de verdringing van de West-europese door de Noordamerikaanse export, blijkbaar minder kansen dan de markten der overzeese gebieden, waar de invoer uit West-Europa uitloopt op die uit Noord-Amerika.

Het blijkt dus inderdaad, dat ook uit hoofde van valutaire overwegingen de mogelijkheid tot nauwere handelspolitieke aaneensluiting tussen West-Europa en de verbonden overzeese gebieden alle aandacht verdient.

Scheveningen.

F. HARTOG.

## Vervoer en de Gemeenschap voor Kolen en Staal

### Het probleem.

De verdragsbepalingen betreffende het vervoer zijn voornamelijk ingegeven door de gedachte, dat het vervoer van K.S.G.-producten mede onderworpen moet zijn aan de spelregels van de gemeenschappelijke markt, althans deze niet mogen storen. Het is van belang daarbij te bedenken dat de Franse initiatiefnemers aanvankelijk voor ogen stond de discriminaties naar land van herkomst of bestemming bij vervoer per spoor (Duitse cokes naar Lotharingen, Frans erts naar de Roer) op te heffen. Deze discriminaties bestonden in velerlei vorm. Het eenvoudigste was wel om de van belang zijnde verzend- en/of ontvangstations een uitzonderingstarief te geven. Zolang de grensstations niet in een dergelijk tarief voorkwamen was het dus niet van toepassing op vervoer naar/van het buitenland. In een volgend stadium dacht men zich internationale tarieven welke over de totale afstand doorlopend degressief zouden zijn, om ten slotte tot een uniforme ton/km prijs te komen.

De huidige bepalingen <sup>1)</sup> zijn ingewikkeld en verre van waterdicht, hetgeen tot uiteenlopende interpretaties aanleiding geeft. Het zou te ver voeren dit alles te analyseren. Drie problemen vragen de aandacht: discriminaties, harmonisatie en directe tarieven.

De overgangsbepalingen voorzien in een commissie van deskundigen, een merkwaardig college, praktisch zonder reglement en eigenlijk aan niemand verantwoording schuldig, dat in adviserende dienst staat van de Hoge Autoriteit, maar waarvan de leden door de rege-

ringen zijn aangewezen. Men kent nationale delegaties, tot uiting komende in hoofden van delegaties, welke een soort van huishoudelijk bestuur vormen, maar de leden van de commissie zijn formeel onafhankelijke deskundigen, die ieder voor zich hun eigen mening kunnen geven. Daar wordt gebruik van gemaakt. Indien men nu nog weet dat de samenstelling gemengd overheid en bedrijfsleven is, spoor en water, vervoerder en verlader, dan zal men begrijpen hoe hier van toepassing is „bien étonner de se trouver ensemble”. De transportafdeling van de Hoge Autoriteit fungeert als secretariaat van de commissie, hetgeen eveneens een dubbelzinnige figuur is. Over nieuwe volkenrechtelijke figuren gesproken!

### Discriminaties.

Deze zijn verboden. Dit is eenvoudig als het om flagrante gevallen gaat (bijv. naar land van herkomst of bestemming).

Een definitie van het begrip discriminatie wordt niet gegeven. Dit werkt storend. Vanuit de K.S.G. bestaat de neiging het ruime begrip dat basis voor de werking van de gemeenschappelijke markt is, nl. „overeenkomstige behandeling bij overeenkomstige omstandigheden”, in dit verband te gebruiken en alles wat daar niet aan voldoet onder het verbod te laten vallen. Wij achten dit onjuist en zien de discriminatie als een onderdeel van het basisbegrip. Daarbij moet een vervoerder 2 verladings die voor hem in dezelfde omstandigheid verkeren verschillend behandelen wil men van discriminatie spreken. Nu is het bepalen van die overeenkomstige omstandigheden een moeilijke zaak en dit geldt tevens voor de

<sup>1)</sup> Art. 70 van het Verdrag en Par. 10 van de Overgangsbepalingen. Vergelijk eveneens art. 4.



overeenkomstige behandeling. Hier kruipen technische details van de spoorwegen weleens door de mazen van het net.

Moeilijk is gebleken de bepaling van die tarieven welke directe ondersteuningstarieven voor een of meer bepaalde bedrijven zijn. Deze vallen nl. onder een speciale goedkeuringsprocedure van de Hoge Autoriteit en niet onder de adviezen van de Commissie. Uiteraard kent Duitsland dit soort tarieven („Gemeinwirtschaftsprinzip” van het spoorwegbedrijf), maar Frankrijk is bedreven, in geclausuleerde tarieven, welke de jure voor een ieder toegankelijk zijn, de facto echter niet, omdat men niet precies aan de voorwaarden kan voldoen.

De geheime contractenpolitiek van de Italiaanse en Nederlandse spoorwegen gaven aanleiding tot veel procedure-moeilijkheden. Deze zijn thans opgelost door onderzoek van de Hoge Autoriteit ter plaatse. In deze landen wordt het grootste deel van het vervoer op direct contract tussen vervoerder en verlader afgewikkeld. De prijzen in zulk een contract zijn lager dan de officieel goedgekeurde en gepubliceerde tarieven, welke laatste dus het karakter van maximumtarieven hebben gekregen. In wezen zijn al deze contracten concurrentietarieven ten opzichte van een andere vervoertak. Dit soort tarieven is toegestaan, mits het concurrentie-element wordt aangetoond, en er geen verkapte subsidie in verborgen ligt.

#### Harmonisatie.

De vervoervoorwaarden moeten met elkander in overeenstemming gebracht worden, vóór zover dit voor de werking van de gemeenschappelijke markt van belang is. Deze beperking is van belang. M.a.w. niet terwille van de „harmonisatie”, maar ten behoeve van de gemeenschappelijke markt moet de aanpassing zich voltrekken. Nagegaan moet dus worden wat precies vereist is om deze markt goed te doen functioneren, zonder daarbij het vervoer kunstmatigheden op te leggen, welke in wezen zouden neerkomen op een verwringen van natuurlijke factoren aan de vervoerkant. De juiste afbakening is verre van eenvoudig. Het gezegde, dat te Luxemburg geen Hoge Autoriteit voor het vervoer zetelt, doet tegelijk de vraag stellen waar dan de gesprekspartner van de Hoge Autoriteit is als het op vervoerzaken aankomt. Men stelt wel dat deze er niet is.

De harmonisatie kan men binnen een tak van vervoer zien en tussen de takken van vervoer. Het laatste is nationaal te behandelen, maar er zijn aanwijzingen dat toch wel eerst afzonderlijk de spoorwegen en het watervervoer zullen worden gezien. Historisch ligt de harmonisatie tussen de takken van vervoer niet in het Verdrag opgesloten.

De problematiek is geheel verschillend. De spoorwegen zijn nationaal georiënteerde bedrijven, welke aan de grenzen ophouden te bestaan (of het nu staatsbedrijven zijn of niet doet weinig terzake; de administratief-juridische vorm van het bedrijf is van minder belang, de bedrijfstype des te meer). Deze grenzen zijn er niet meer voor K.S.G.-producten, ze zijn er wel voor de vervoerbedrijven. Hier is men letterlijk geconfronteerd met het probleem van de functionele deelintegratie, tegenover (nog) niet aan het integratieproces deelhebbende bedrijvigheden. De spoorwegen kennen echter een jarenlange technische samenwerking, de laatste jaren in snel tempo uitgebouwd tot een economisch samengaan: (De meest zichtbare integratie van Europa is de Europawagon).

Bij het watervervoer vaart men nationaal en internationaal van „huis tot huis”. Nationaal is men in alle landen gebonden aan tariefvoorschriften en verdelings-schema's of toerbeurssystemen. Internationaal is er de vrije vrachtenmarkt. De leek zal nu verwachten dat dit laatste in wezen een brokstuk gemeenschappelijke markt is. Ten dele is dit zo, nl. in de vrachtenbepaling. De verkrijging van vervoer is echter niet overal even vrij; nationale bindingen, concernverhoudingen spelen hun rol. Toch moet gesteld worden dat het ideaal hier vrij aardig wordt benaderd.

Ondanks de beperking van de harmonisatie tot de werking van de gemeenschappelijke markt zijn er gevaren te over. Wat verstaat men nl. onder die gemeenschappelijke markt en hoe werkt deze? Nog recent is in dit blad duidelijk gemaakt dat de geesten het hierover nog niet eens zijn<sup>2)</sup>. Ziet men deze markt als een eenzijdig belang van de kolen- en staalproducent, dan betekent dit ten opzichte van het vervoer de vorming van een verladersconcern.

De gevaren welke hier opdoemen zijn complex. Zo sprak de Algemene Vergadering zich al voor lage vervoertarieven uit. Maar niemand is gebaat met verliezen in het vervoerwezen, welke tot ongezonde toestanden in deze bedrijven leiden en tot een gespeend zijn van economisch zuiver denken en handelen bij het personeel in de vervoerbedrijven.

Bovendien, wat is deze deficitaire vervoerpolitiek anders dan een subsidiepolitiek via de belastingbetaler of via een andere verlader, aan de industrie welke van de lage tarieven profiteert? Subsidies in welke vorm zijn verboden, zegt het Verdrag (art. 4). De verlader is uiteindelijk gebaat bij een gezond, commercieel werkend vervoerapparaat. In Nederland zijn deze verlader-vervoerder verhoudingen heel wat zuiverder dan elders. Wij kennen ook geen deficitair vervoerapparaat. Maar in andere landen is dat niet zo gunstig. Bovendien werkt hier nog steeds (vooral in Duitsland, iets minder in Frankrijk waar in dit opzicht kenteringen gaande zijn) het zien van het vervoer als een publieke dienst, waarbij dan het „Gemeinwirtschaftsprinzip” van alle romantiek ontdaan, niets anders is dan steun aan de nationale industrie.

De harmonisatie wordt er bovendien niet eenvoudiger op als men situaties kent waar vrijwel alle tarieven „kunstmatig” zijn, en een heel stel van maatregelen het bouwwerk moet ondersteunen. Daar waar de coördinatie van het vervoer berust op „kunstmatige” vervoerdelingen is men een slechte partner voor harmonisatiegesprekken in het kader van een voor allen openstaande markt. Het is duidelijk dat deze „kunstmatigheden” in de vervoerpolitiek nog heel wat hoofdbreken zullen opleveren bij de vervoerintegratie, reeds bij het onderdeel daarvan dat thans in de kolen- en staalsector aan de orde is.

En tot slot, hoe wil men bij rail en water tot een harmonisatie komen, zonder de vervoerpolitiek als zodanig aan de orde te stellen? (Het is merkwaardig, dat iedereen zwijgt over het wegvervoer, dat voor staalproducten van belang is en zelfs in bepaalde gevallen voor kolenvervoer over lange afstand). Zoals hierboven reeds gezegd: de overeenkomstige gesprekspartner ontbreekt. Het studiemateriaal ontbreekt niet, er zijn weinig bedrijfstukken, waar zoveel gestudeerd is op internationaal vlak als het vervoer (Genève, de E.C.E. verwierf hier verdiensten); wat ontbreekt is het uitvoerend gezag. In hoeverre de juist opgerichte Permanente Conferentie

<sup>2)</sup> H. H. Wemmers: „De gemeenschappelijke markt voor kolen”, in „E.-S.B.” va 9 September 1953.

van Verkeersministers hier een taak kan vervullen is een vraag welke wens tegelijk is. Alleen het gezelschap daar is een veelvoud van zes.

#### Directe tarieven.

Dit is een uitermate technisch gecompliceerd vraagstuk. Volstaan moge worden, met er op te wijzen dat de prijs- en kostenniveaux van de verschillende vervoerders zeer uiteenliggen. De vraag komt dus op, hoe men deze uiteenlopende niveaux aan elkander moet passen. Bovendien zijn de vervoerbedrijven niet geïntegreerd en de economieën waarin zij werkzaam zijn ook niet; een ieder heeft zijn eigen structuur van kosten en ontvangsten. Het stellen van de eis van doorgaande, degressieve tariefbarèmes, brengt ons dus weer voor de moeilijkheid van integratie op een onderdeel, terwijl de rest nog niet is geïntegreerd. Zolang het centrale probleem van de monetaire verhoudingen niet wordt aangepakt zal dit een moeilijkheid blijven. Wat moet voorop gaan, de kip van de economische structuur of het ei van de gemeenschappelijke markt?

#### Structureel probleem.

Nog een enkel woord over de binnenscheepvaart. Er is door producenten geklaagd over invoer door middel van goedkope internationale vrachten, welke afwijken van de som van de tarieven op de betrokken nationale trajectgedeelten. Dit is uiteraard mogelijk, want, zoals wij reeds zagen, de internationale vrachtenmarkt is vrij, de nationale niet. Men stelde dat deze verschillen een discriminatie inhielden en dus verboden waren.

Hiertegen is aangevoerd, dat het naast elkander bestaan van deze twee systemen op zichzelf geen discriminatie is, omdat bij overeenkomstige omstandigheden (2 ontvangers in het buitenland) er geen verschil van behandeling plaatsvindt. Men kan nl. de binnenlandse vaart niet vergelijken met de buitenlandse. De kostenstructuren alleen al liggen anders. De moeilijkheid is dat letterlijke tekstinterpretatie het probleem alleen maar ingewikkelder maakt, omdat art. 70 historisch bedoeld was voor het spoorwegvervoer en in zijn bevoordingen zich aanpast aan de totaal andere situatie, welke daarbij heerst.

Wel kan men stellen dat dit uiteenlopen van deze twee markten bij de binnenscheepvaart aanleiding kan geven tot situaties welke de gemeenschappelijke markt zouden kunnen verstoren. Dan is dit probleem een kwestie van harmonisatie en moet door de regeringen volgens de overgangsbepalingen worden bestudeerd. Bovendien wat is er fout, de „kunstmatige” hoge tarievenmarkt binnenslands of de vrije, internationale vrachtenmarkt? Zo zagen wij de anomalie, dat men in naam van het Verdrag tot instelling van een gemeenschappelijke markt, juist dat vervoeronderdeel te lijf ging dat de ideale, gezamenlijke markt het meest benadert.

Dat men ook bijna de Acte van Mannheim met het Rijnwater wilde laten wegspoelen is een oneffenheidje, hetwelk maar aan de hitte van de strijd moet worden toegeschreven. De zaak wordt er echter niet eenvoudiger op, want het is duidelijk dat de voornaamste vervoerstromen zich op deze rivier afspelen.

Moet nu het nationale vrachtenstelsel worden aangepast of moet het internationale maar geregeld worden door „aanstoten” van de nationale vrachten? Het laatste is zeker niet in overeenstemming met het Verdrag en het is een stap terug op de eventuele weg naar vervoerintegratie. Het eerste is verre van eenvoudig, want de ietwat bevroren binnenlandse situaties (het toerbeurtsysteem met vaste tarieven noopt niet tot eigen commerciële werkzaamheid) kunnen zonder vermindering van repercussies niet ineens worden losgeweekt. Is er een middenweg door middel van margetarieven waar de spanningen gevierd kunnen worden, en toch de nationale kostprijzen hun rol kunnen blijven spelen tussen de voorgeschreven minimum- en maximumgrenzen? En, vooral, mag men dit alleen in „tarieven” zien? Waar blijft de gemeenschappelijke markt voor het vervoerpotentieel van de zes landen? Heeft een dergelijke constellatie niet zelf invloed op de prijs en zou bij een juist toepassen van de marktgedachte op het vervoer niet de meest economische situatie voor de verlader ontstaan? Of is deze gebaat bij zes gescheiden markten, „kunstmatig” in prijs hoog gehouden?

Wij waren verre van volledig.

De deskundigen denken allerwege, moge geïntegreerde wijsheid hun beschoren zijn.

's-Gravenhage.

Drs H. J. H. JANSSEN.

## De Amerikaanse reservevloot

### Inleiding.

GEDURENDE DE tweede wereldoorlog werd in de Verenigde Staten van Amerika een scheepsbouwprogramma uitgevoerd, dat zijns gelijke in de historie niet kent. Teneinde een indruk van deze grote bouwactiviteit te geven diene de volgende tabel, die het aantal en de totale tonnage toont van de in het tijdvak 1939-1946 op Amerikaanse werven gebouwde koopvaardij schepen van 2.000 ton draagvermogen en meer.

Jaar	Aantal gebouwde schepen van 2.000 ton en meer	Draagvermogen in tonnen
1939	28	347.032
1940	53	634.234
1941	103	1.088.497
1942	746	8.089.732
1943	1.896	19.238.626
1944	1.677	16.343.436
1945	1.088	10.594.770
1946	87	976.700

Dat dit verrassende resultaat bereikt kon worden moet

men hoofdzakelijk aan de volgende factoren toeschrijven:

1. de vergroting van de capaciteit van bestaande scheepswerven en de bouw van een dertigtal staatswerven;
2. de specialisatie van de werven: iedere werf legde zich toe op de bouw van een bepaald type schip;
3. de bouwmethoden: het lassen van de scheepsplaten, sectiebouw, lopende band;
4. de centrale inkoop en toewijzing van materialen;
5. de snelle opleiding van arbeiders.

Op het hoogtepunt van het bouwprogramma werden zelfs zes schepen per dag te water gelaten. Een deel van de gebouwde schepen ging verloren door het oorlogsgeweld, doch deze verliezen waren gering in verhouding tot de bouw van nieuwe schepen. Na het einde van de vijandelijkheden beschikten de Verenigde Staten dan ook over de grootste vloot ter wereld. De belangrijke vraag was wat men hiermede zou doen.

Dit vraagstuk was voor de Verenigde Staten niet nieuw:

aan het einde van de eerste wereldoorlog moest de United States Shipping Board hetzelfde probleem oplossen. Deze Shipping Board voerde het beheer over een staatsvloot van bijna 1.800 schepen met een gezamenlijk draagvermogen van ongeveer 11 miljoen ton. Een deel van deze schepen werd verkocht, doch hierbij miste men groten-deels de kansen van de hausse van de jaren 1919 en 1920 op de zeevrachtenmarkt en de markt van schepen. De prijzen, waartegen de verkoop plaatsvond, daalden naarmate de toestand op de vrachtenmarkt ongunstiger werd. De eerste verkopen geschieden tegen prijzen van omstreeks \$ 200 per ton draagvermogen, in 1931 was de prijs gedaald tot zelfs \$ 5 per ton. De opgelegde schepen werden slecht verzorgd; de wenselijkheid van een strategische reservevloot werd nauwelijks ter sprake gebracht.

#### *De Merchant Ship Sales Act van 1946.*

De afdeling voor economisch onderzoek van de Harvard Graduate School of Business Administration bracht in Juni 1945 een rapport uit, waarin de gebreken van de na de eerste wereldoorlog gevolgde politiek werden uiteengezet en waarin aanbevelingen werden gedaan voor de thans te volgen politiek met betrekking tot de koopvaardijvloot. Deze aanbevelingen komen in het kort hierop neer:

1. de Regering van de Verenigde Staten moest onverwijld overgaan tot verkoop van scheepsruimte;
2. de bevriende naties moesten worden geholpen bij de opbouw van hun vloot door verkoop van Amerikaanse schepen;
3. de Amerikaanse Regering moest zich in het algemeen niet bezighouden met de commerciële exploitatie van schepen;
4. de mogelijkheid tot het charteren van schepen uit de staatsvloot moest aanwezig zijn, doch de tarieven moesten dermate hoog gehouden worden, dat de verkoop van schepen niet werd belemmerd;
5. de Regering moest een politiek volgen van uniforme prijzen voor elk der verschillende scheepstypen;
6. zowel de koop als het charteren van scheepsruimte zou slechts gedurende een korte periode moeten worden toegestaan, waarna de overblijvende schepen zouden moeten worden opgelegd of gesloopt, afhankelijk van de toestand waarin zij verkeerden. De opgelegde schepen zouden zodanig moeten worden verzorgd, dat zij geschikt zouden blijven voor toekomstig gebruik.

Bij de opstelling van de Merchant Ship Sales Act van 1946 heeft men deze richtlijnen in het algemeen gevolgd. De United States Maritime Commission werd belast met de verkoop van scheepsruimte. Er werd voor alle schepen een bepaalde formule vastgesteld ter bepaling van de prijs, waarbij rekening werd gehouden met de bouwkosten, de afschrijvingen en de kosten om het schip weer vaarklaar te maken. Bovendien werden voor alle scheepstypen minimumprijzen vastgesteld van 35 pCt van de „war cost”, welke werd gedefinieerd als de gemiddelde kostprijs in 1944, exclusief de kosten voor de oorlogsuitrusting van de schepen. Voor de Liberty-schepen en voor tankschepen waren deze minimumprijzen 31½, onderscheidenlijk 50 pCt van de „war cost”. De aldus berekende minima zijn in de meeste gevallen bepalend geweest voor de uiteindelijke verkoopprijzen<sup>1)</sup>. Amerikaanse maatschappijen genoten prioriteit bij de aankoop.

<sup>1)</sup> Het is merkwaardig, dat men bij de prijsbepaling zoveel betekenis toekende aan de historische kostprijs. In het kader van dit artikel kunnen wij niet nader ingaan op dit punt.

Bij verkoop van schepen aan het buitenland was een verklaring nodig van het Ministerie van Defensie, inhoudende, dat de betrokken schepen niet nodig waren als strategische reserve.

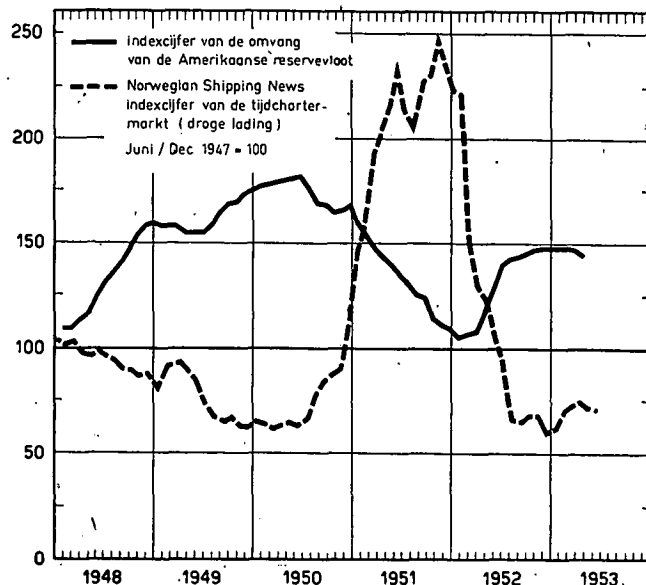
De bevoegdheid van de Maritime Commission om schepen te verkopen werd enige malen verlengd, doch eindigde definitief op 15 Januari 1951. Op 27 Februari 1948 was de bevoegdheid om schepen aan het buitenland te verkopen reeds vervallen. In totaal werden 1.956 schepen op grond van de Ship Sales Act verkocht, namelijk 843 aan Amerikaanse en 1.113 aan buitenlandse reders. Groot-Brittannië, Italië, Griekenland, Noorwegen, Frankrijk en Nederland waren de belangrijkste buitenlandse kopers. Ons land kocht 28 Liberties, 32 Victories, 5 T2-tankschepen en 19 schepen van andere typen met een gezamenlijke tonnage van 564.162 B.R.T.

Van de Amerikaanse scheepvaartmaatschappijen profiteerden vooral de gesubsidieerde scheepvaartlijnen van de Ship Sales Act, doch ook enige niet gesubsidieerde lijnen vervingen bijna hun gehele vloot. De wilde vaartrederijen waren over het geheel genomen terughoudend met betrekking tot de aankoop van schepen. Wel charterden zij in de jaren direct na de oorlog veel tonnage uit de reservevloot. De betekenis van de Ship Sales Act was het geringst voor de Amerikaanse kustvaart. Deze maakte een crisis door ten gevolge van de scherpe concurrentie van de spoorwegen en de vrachtauto's en van het stijgende kostenpeil.

De regeringsschepen, welke niet verkocht of vercharterd werden, werden op grond van de Ship Sales Act opgelegd. Negen plaatsen, verspreid langs de Atlantische kust, de Golf van Mexico en de Pacifische kust werden gekozen teneinde als ligplaats te dienen voor deze reservevloot. Door het nemen van verschillende maatregelen, o.a. door bespuiting met een roestwerend middel, werden de schepen in goede staat gehouden, opdat zij in de toekomst zonder veel tijdverlies en met geringe kosten weer in de vaart zouden kunnen worden gebracht. Deze „mottenballenvloot” bestond aan het einde van 1946 uit meer dan 1.700 schepen. De grootte van de reservevloot heeft sedertdien sterke schommelingen te zien gegeven.

#### *De Amerikaanse reservevloot in de jaren 1946-1953.*

De bijgaande grafiek toont het verloop van de indexcijfers van de grootte van de Amerikaanse reservevloot in B.R.T. en dat van de indices van het peil van de



tijdchartermarkt voor droge lading, zoals deze worden berekend door „Norwegian Shipping News”. De omvang van de reservevloot is ontleend aan „Fairplay”, dat de aantallen schepen overneemt uit het „Bulletin of the American Bureau of Shipping” en een schatting maakt van de totale bruto tonnage op grond van de bijzonderheden, welke bekend zijn omtrent de samenstelling van de mottenballenvloot. Deze bevat behalve vrachtschepen voor droge lading ook een aantal passagiers- en tankschepen en schepen voor bijzondere doeleinden. Toch zien wij tussen de beide lijnen in de grafiek, die op het tijdvak Januari 1948 tot Juni 1953 betrekking heeft, een opvallend verband, dat wij hieronder aan een nadere beschouwing zullen onderwerpen.

Aan het einde van de tweede wereldoorlog bleef er voorlopig een grote vraag naar scheepsruimte bestaan. In de wilde vaart, waartoe wij ons hier zullen beperken, bleven de vrachtprijzen vooralsnog voldoende hoog om de kosten te dekken van de exploitatie van schepen onder Amerikaanse vlag. Toen men in April 1946 een aanvang maakte met de verkoop van surplusschepen, bestond hiervoor dan ook een grote belangstelling. Zowel uit het binnen- als uit het buitenland kwamen er talrijke aanvragen. In Juni 1946 werd tevens een begin gemaakt met het vercharteren van Amerikaanse regeringsschepen.

In 1947 begon zich evenwel reeds een afbrokkeling van het vrachtenpeil te voltrekken. Om een te groot aanbod van scheepsruimte te voorkomen verscherpte de Maritime Commission de voorwaarden, waartegen schepen uit de reservevloot werden vercharterd. Dientengevolge keerde een groot aantal schepen naar de mottenballenvloot terug. De in de oorlog gebouwde schepen bleken in het algemeen niet geschikt te zijn voor commerciële exploitatie op een markt met scherpe concurrentie. Slechts met steun van de Amerikaanse Regering (de 50 pCt clause van het Europees Herstel Programma en later van de Wet op de Wederzijdse Beveiliging) wist een aantal in de oorlog gebouwde schepen onder de Amerikaanse vlag zich te handhaven in de wilde vaart. Het aantal Liberty-schepen van de Maritime Commission onder charter op bareboat-basis daalde evenwel van 1.073 in Juni 1947 tot 250 in Juni 1949. Aan het eind van de laatstgenoemde maand bedroeg het aantal Liberties in de reservevloot 1.324; het totaal aantal opgelegde schepen in de mottenballenvloot bedroeg op hetzelfde tijdstip 1.934 met een gezamenlijke tonnage van naar schatting 12,6 miljoen B.R.T. Ook daarna daalde het vrachtenpeil echter nog voortdurend en dientengevolge nam ook het aantal opgelegde schepen steeds toe. De belangstelling van particuliere reders voor de aankoop van surplusschepen was inmiddels uiteraard eveneens getaand: in de jaren 1949 en 1950 werden er slechts 58 verkocht. In Juni 1950 bereikte de Amerikaanse reservevloot haar grootste omvang. Zij bestond toen uit 2.277 schepen (waaronder 1.564 Liberties) met een totale tonnage van ongeveer 14.750.000 B.R.T. De wereldvloot mat te zelfder tijd volgens Lloyd's Register ongeveer 85 miljoen B.R.T., zodat de mottenballenvloot hiervan ruim 17 pCt uitmaakte.

Het uitbreken van de oorlog in Korea deed de vraag naar scheepsruimte echter snel toenemen. Hieraan konden slechts voldoen door schepen aan de reservevloot te onttrekken. De beste schepen werden vanzelfsprekend het eerst in de vaart gebracht. Binnen enkele maanden na het uitbreken van het Koreaanse conflict waren reeds ongeveer 150 schepen uit de mottenballen gehaald. Dit

waren voornamelijk Victories; het aantal Liberties in de reservevloot daalde aanvankelijk slechts in geringe mate. Toen evenwel de vraag naar tonnage bleef toenemen en ook het vrachtenpeil voortdurend bleef stijgen werd ook een beroep gedaan op de Liberties: van Maart tot November 1951 werden er ongeveer 400 stuks vaarklaar gemaakt.

Het weer in dienst stellen van de schepen geschiedde onder leiding van de Federal Maritime Administration, welke met de Federal Maritime Board op 24 Mei 1950 de opvolger was geworden van de U.S. Maritime Commission. Het vaarklaar maken van de schepen vergde gemiddeld niet langer dan drie tot vier weken, hetgeen wel een bewijs is voor de deugdelijkheid van de bij het opleggen der schepen gevolgde methode. Het verkrijgen van de bemanning voor de schepen leverde meer moeilijkheden op en gaf vaak aanleiding tot vertraging bij het in de vaart brengen er van.

De aan de reservevloot onttrokken tonnage werd ten dele door particuliere rederijen gecharterd. Het charteren van regeringsschepen was voor het uitbreken van het conflict in Korea van steeds minder betekenis geworden. Op 30 Juni 1950 voeren nog slechts 66 van deze schepen onder charter op bareboat-basis. Daarna nam hun aantal evenwel sterk toe. In Mei 1951 werd de top bereikt met 241 schepen.

Teneinde een zo efficiënt mogelijk gebruik van de beschikbare scheepsruimte te verzekeren werd in Maart 1951 binnen de Maritime Administration de National Shipping Authority opgericht. De N.S.A. wijzigde vele van de chartercontracten in zogenaamde „general agency agreements”. De scheepvaartmaatschappijen, die als „general agents” werden gekozen, kregen het recht regeringsschepen te exploiteren ongeveer alsof zij er zelf eigenaar van waren. De exploitatiekosten werden door de Staat betaald plus een vergoeding voor de aldus door de rederijen verleende diensten. Deze regeling komt overeen met die, welke gedurende de tweede wereldoorlog werd getroffen tussen de toenmalige War Shipping Administration en de particuliere rederijen.

Juist voor de termijn voor de aankoop van surplus-schepen op 15 Januari 1951 verviel werden nog talrijke schepen door rederijen gekocht. Aan de rest van de door de Koreaanse oorlog sterk toegenomen vervoersvraag werd voldaan doordat de Staat via de Military Sea Transportation Service zelf een aantal schepen exploiteerde.

In Januari 1952 bereikte de Amerikaanse reservevloot haar geringste omvang, namelijk 1.423 schepen met een totale tonnage van ca 8,6 miljoen B.R.T. De vrachtenindex van „Norwegian Shipping News” had reeds twee maanden eerder zijn toppunt bereikt. In de loop van 1952 daalde het vrachtenpeil vrijwel voortdurend. Omtrent de oorzaken van deze daling kunnen wij hier kort zijn: de Koreaanse oorlog vergde minder scheepsruimte dan voorheen, de voorraden hadden nagenoeg het gewenste peil bereikt, de scheepswerven overal ter wereld leverden talrijke schepen af en de Amerikaanse kolonexporten waren sterk verminderd. Wij zien dan ook het aantal schepen in de reservevloot weer toenemen. Eerst keerden de Liberties terug, later ook de Victories.

Aan het eind van 1952 was de omvang van de mottenballenvloot tamelijk stabiel. In de eerste maanden van 1953 steeg het vrachtenpeil weer enigszins en werden ook wederom enige schepen aan de reservevloot onttrokken. Na Juni groeide het aantal schepen in de reservevloot echter voortdurend. De voornaamste oorzaak hier-

van was, dat de Military Sea Transportation Service door de vermindering van de militaire behoefte aan scheepsruimte tot het opleggen van regeringsschepen kon overgaan. Op 1 December 1953 waren er 2.055 schepen in de reservevloot, waarvan 1.513 Liberties.

#### Besluit.

De Amerikaanse reservevloot heeft na het uitbreken van het Koreaanse conflict haar waarde bewezen als bron van scheepsruimte in tijd van nood. Het is de politiek van de Amerikaanse Regering om de eigen schepen alleen te gebruiken als een aanvulling op de particuliere tonnage. Neemt de vraag naar scheepsruimte af of komen particuliere schepen beschikbaar om aan de vervoersvraag te voldoen, dan legt de Regering de eigen schepen op. Het bestaan van de reservevloot heeft aldus medegewerkt tot een verzachting van de schommelingen van het vrachtenpeil. De betekenis van de mottenballenvloot als stabilisator van het vrachtenpeil neemt echter gestaag af. De kosten om de schepen weer in de vaart te brengen stijgen naarmate de schepen ouder worden en bovendien vermindert de efficiency van de schepen, niet alleen in absolute zin, maar vooral ook in verhouding tot die van nieuwe schepen. In het bijzonder is ten aanzien van de Liberties te betwijfelen of ze in de toekomst nog veel invloed op het vrachtenpeil zullen hebben.

Ook de strategische waarde van de mottenballenvloot als bron van scheepsruimte in tijd van nood vermindert met het ouder worden van de schepen. In verband hiermede heeft de Amerikaanse Regering in 1951 opdracht gegeven tot de bouw van 35 snelle vrachtschepen, bekend onder de naam Mariners, waarvan er reeds meer dan 20 zijn afgeleverd.

Tenslotte is nog vermeldenswaard, dat enkele tientallen opgelegde schepen sedert enige jaren ook dienst doen als drijvende pakhuizen. Waarschijnlijk zal het aantal, dat voor dit doel wordt gebruikt, in de toekomst toenemen.

's-Gravenhage.

Drs W. VAN POELJE.

## INGEZONDEN STUK

### Reserveringen n.v.'s

Dr F. W. C. Blom te Overveen schrijft ons:

Drs H. C. Bos heeft (in „E.-S.B.” no 1908 dd. 23 December 1953, blz. 1023) een grafiek gepubliceerd van gepubliceerde winstverdelingen van n.v.'s in de jaren 1921/1939 en 1948/1950. Daaruit blijkt voor al die jaren ongeveer hetzelfde patroon, dat bij een toeneming van de winst ongeveer 65 pCt naar reserves gaat en ongeveer 35 pCt naar winstuitkeringen.

Het merkwaardige is nu dat de schrijver daaraan de conclusie verbindt, dat deze cijfers niet zouden bevestigen dat het tegenwoordige belastingstelsel de tendentie zou hebben de zelffinanciering ten koste van de winstuitkeringen te stimuleren, zoals velen menen. Zijn conclusie is gebaseerd op het feit dat het winstverdelingspatroon na de oorlog weinig afwijkt van dat van voor de oorlog. Dit feit voert echter juist tot de omgekeerde conclusie, en wel dat thans *evenzeer als voor de oorlog* een uitgesproken voorkeur voor zelffinanciering bestaat, die evenals voor de oorlog vermoedelijk mede kan worden toegeschreven aan de fiscale bevoorrechtiging van ingehouden winst boven uitgekeerde winst.

Tot 1939 werd de ingehouden winst in het geheel niet

belast, terwijl de uitgekeerde winst dubbel werd belast met Dividend- en Tantiëmebelasting en Inkomstenbelasting. Thans wordt de ingehouden winst belast met Vennootschapsbelasting, en de uitgekeerde winst met Vennootschaps- en Inkomstenbelasting beide. In beide stelsels heeft de zelffinanciering een aanmerkelijke fiscale voorsprong boven het systeem dat men de winst aan aandeelhouders uitkeert en daarna weer nieuwe aandelen plaatst om eventuele kapitaalbehoeften van de onderneming te dekken. De uit 1939 daterende winstbelasting trachtte dit fiscale verschil tussen ingehouden en uitgekeerde winst te beperken, maar de bezetting heeft daaraan een eind gemaakt door de invoering van de Duitse vennootschapsbelasting, welke in Duitsland opzettelijk een voorsprong voor de zelffinanciering boven de externe financiering — annex winstuitdeling — had gecreëerd.

#### Naschrift.

Dr Blom meent in de gepubliceerde grafiek een bewijs te zien voor de stelling, dat het belastingstelsel zowel voor als na de oorlog de zelffinanciering heeft gestimuleerd.

Wij nemen aan, dat de schrijver met zelffinanciering heeft bedoeld reservering uit de winst, daar de grafiek alleen over deze laatste iets zegt en niets omtrent de mate waarin investeringen worden gefinancierd door middelen, die in de onderneming beschikbaar zijn. Winstreservering kan immers behalve voor financieringsdoeleinden ook dienen voor dividendstabilisatie, versteviging van de financiële structuur e.d.

Echter ook bij deze interpretatie menen wij, dat de stelling van Dr Blom althans door de grafiek niet ondersteund wordt. De invloed van het belastingstelsel (in concreto de belastingdruk voor reserveringen en uitkeringen) wordt nl. niet uitgedrukt door de helling van de rechte in de grafiek (overeenkomend met een marginale reserveringspercentage van 65), zoals Dr Blom meent. Deze helling geeft uitsluitend aan de invloed van veranderingen in de grootte van de netto-winst op de reserveringen. De invloed van *andere* factoren zoals de belastingdruk, de ruimte op de kapitaalmarkt, voor zover deze zich in de beschouwde jaren gewijzigd hebben, komt tot uiting in meer of minder grote (verticaal gemeten) afwijkingen van de rechte die door de punten is aangebracht.

Daar de na-oorlogse waarnemingen geen grote systematische afwijkingen te zien geven van het vooroorlogse verband, terwijl de belastingdruk zich wel gewijzigd heeft, kan derhalve geen belangrijke invloed van de genoemde factoren (waaronder de belastingdruk) worden aangetoond.

Schiedam.

H. C. BOS.

## SURINAAMSE KANTTEKENINGEN

(4e kwartaal 1953)

#### Circulatiebank.

In haar laatste zitting van het jaar keurden de Staten het voorstel van de Landsregering goed, waarin werd besloten tot oprichting van een Landscirculatiebank per 1 Januari 1956, dus bij het aflopen van het huidige, aan De Surinaamsche Bank N.V. verleende, octrooi <sup>1)</sup>. Deze landsverordening heeft een wel zeer unieke vorm. Zij bestaat namelijk uit een machtiging aan de Landsregering tot het aangaan van een overeenkomst met De Surinaamsche Bank N.V. Deze overeenkomst werd

<sup>1)</sup> Zie: „De Surinaamsche Bank N.V. in een nieuw tijdperk” door I. Bos in „E.-S.B.” van 18 Maart-1953.

onmiddellijk daarop gepubliceerd en luidt als volgt:

De Landsminister van Financiën, daartoe gemachtigd bij de Landsverordening van 29 December 1953, te ener zijde, en De Surinaamsche Bank N.V. te Amsterdam, te andere zijde, verklaren te zijn overeengekomen als volgt:

Art. 1: Het octrooi tot uitoefening van het circulatiebankbedrijf door De Surinaamsche Bank N.V., verleend bij artikel 2 van de Surinaamse Bankverordening 1950, wordt geacht beëindigd te zijn op 1 Januari 1956.

Art. 2: Indien en voor zover de Landsregering daartoe de wens te kennen geeft zal, in afwijking van het bepaalde in artikel 1, De Surinaamsche Bank N.V., de werkzaamheden verbonden aan het circulatiebankbedrijf blijven uitoefenen met inachtneming van de bepalingen van de Surinaamse Bankverordening 1950; met dien verstande, dat omtrent de artikelen 11 en 27, door de Landsminister van Financiën en De Surinaamsche Bank N.V. voor zoveel nodig nadere regelingen kunnen worden getroffen.

Art. 3: De Surinaamsche Bank N.V. zal haar volledige medewerking verlenen aan de oprichting van de Landscirculatiebank.

Art. 4: De Landsregering en De Surinaamsche Bank N.V. regelen, met inachtneming van het bepaalde in deze overeenkomst, in onderling overleg de gevolgen van de overgang van het circulatiebankbedrijf en de aanpassing van het credietverleningsbedrijf.

De Surinaamsche Bank N.V.

De Landsminister van Financiën.

In haar Memorie van Toelichting gaf de Landsregering een overzicht van de werkzaamheden van de Commissie Laman Trip-De Jong (1939-1948) en de Commissie Houwink. Naar aanleiding hiervan was reeds in Juni 1949 besloten tot het oprichten van een Landscirculatiebank, welk besluit evenwel op dat moment technisch niet uitvoerbaar bleek. Daarom werd als tijdelijke maatregel teruggegrepen naar het octrooi van 1928, waardoor in ieder geval het zwaartepunt van de bank werd teruggebracht van Amsterdam naar Paramaribo.

Hoewel het bankwezen in Suriname zich sinds 1950 snel heeft ontwikkeld, bleef de overheersende positie van De Surinaamsche Bank N.V. bestendig, zowel in omzetten als in ervaring. En ofschoon de samenwerking tussen deze bank en de Landsregering voortreffelijk was, bleef het uiteindelijke doel van laatstgenoemde een bankers-bank onder regeringsinvloed als circulatiebank. De onmogelijkheid om de revenuen van het commerciële en het circulatiebedrijf uit elkaar te houden, speelde naast de zeggenschap zeker een rol.

Daarnaast ontveinst de Landsregering zich allerminst de ervaringsmoeilijkheden, waarmede een nieuwe Landscirculatiebank te kampen zou hebben. Hoofdzaak voor haar is in de eerste plaats de zeggenschap inzake de politiek van het circulatiebedrijf. Het ziet er dus naar uit, dat deze circulatiebank een gemengd bedrijf zal worden, waarbij de zeggenschap bij de Landsregering berust en de technische uitvoering door de leiding van De Surinaamsche Bank wordt bepaald. Hierdoor zal de Surinaamse economie voor ongewenste schokken gespaard blijven. De nauwe samenwerking met de overige banken zal het hare hiertoe bijdragen.

#### Jaarverslag De Surinaamsche Bank N.V.

Dit staat natuurlijk nog geheel in het teken van het vigerende octrooi. Op deze plaats moet de directie zeker een compliment worden gemaakt. Behalve het feit, dat zij haar achterstand aardig heeft ingelopen, mag dit wel het beste overzicht van Surinames economie worden genoemd, wat sedert de jongste oorlog is verschenen. Het bevat behalve de financiële verantwoording van het eigen bedrijf een onschatbare hoeveelheid feitenmateriaal over Suriname, uitgebreider dan in vroegere jaren. Daar deze cijfers eerst in de loop van het volgende jaar beschikbaar zijn, zal het ook in de naaste toekomst niet mogelijk zijn, het jaarverslag veel eerder te publiceren.

Uit de verkorte balans blijkt, dat het bedrijf zich in 1952 verder heeft ontwikkeld.

De meest opvallende debetpost is wel Bankiers en Correspondenten, welke een stijging van ongeveer 150 pCt-vertoot. Dit houdt verband met de reeds eerder

#### Verkorte balans per 31 December 1952, in Sf

Munt en Muntmateriaal	8.894.972	Bankbiljetten in omloop	11.950.765
Vr. papier; zilverbons	750.973	Crediteuren	13.107.945
Kas, kassiers A'dam	11.657	Sur. Deviezenfonds	12.877.027
Effecten	307.943	De Ned. Bank N.V.	4.638.579
Sur. Deviezenfonds	4.098.159	Bankiers en corr.	84.669
De Ned. Bank N.V.	1.694.801	Bestemmingsreserve	1.023.538
Bankiers en corr.	13.724.165	Reserve Div. Voorz.	1.711.808
Disc. en debiteuren	16.944.422	Bijzondere Reserve	116.600
Hypotheken	29.126	Kapitaal	600.490
Gebouwen	122.128	Reservefondsen	148.850
		Onverdeeld dividend	118.878
		Nog niet opgenomen div.	11.705
		Winstsaldo	187.490
	46.578.347		46.578.347

besproken snelle verbetering van de betalingsbalans hoofdzakelijk ten gevolge van de nog steeds stijgende bauxietexport. De eerder door de heer Bos gesignaleerde discrepantie tussen de jaarbalansen en de laatst voorafgaande weekbalansen bij de post Debiteuren verdween. De weekbalans per 27 December 1952 geeft nl. Sf 14.758.654,01, wat het cijfer per 31 December benadert. Waarom worden overigens de weekcijfers Debiteuren eerst van 30 Augustus af opgegeven? Het ware overzichtelijker geweest, wanneer deze en enkele andere posten over het gehele jaar zouden zijn gepubliceerd.

De sterke afwijking tussen jaar- en weekbalans bij de Dadelijk Opeisbare Vorderingen <sup>2)</sup> vond eveneens in eerdere jaren plaats, en zal wel in verband met de gewone ultimoposten staan. Uit de weekbalansen blijkt evenwel een steeds verdere expansie der circulatie. De eveneens stijgende kosten van levensonderhoud mogen in dezen een waarschuwing blijven <sup>3)</sup>.

Weekstaten per	Totale circulatie (chartaal en giraal)
29-12-1951 .....	19.750.170
27-12-1952 .....	22.608.305
19-12-1953 (26 gesloten) .....	25.238.324

De stijging in 1953 komt geheel voor rekening van het eerste halfjaar. Gehoopt mag worden, dat de stabilisatie van blijvende aard is. Gedurende het gehele jaar 1953 was de handel verplicht bij het aanvragen van importvergunningen 15 pCt garantie te storten via een der banken ten behoeve van het Gouvernement. Deze bepaling, welke van een import- en credietbeperkend karakter was, werd met ingang van 1 Januari 1954 opgeheven. Bij de vereffening der importtransacties komt het hierin vastgelegd bedrag, ruim 2 miljoen, weer ter beschikking van de particuliere handel, wat ongetwijfeld een druk op de circulatie zal veroorzaken.

De inkomsten stegen slechts weinig, en bedroegen Sf 1.825.271 tegenover Sf 1.697.168 in het voorafgaande jaar. Het verschil kwam hoofdzakelijk ten gunste van de deviezentransacties. De kosten stegen van Sf 534.285 tot Sf 642.977. Hieraan zullen de verschillende verrichtingen ten behoeve van de Landsregering, zoals de administratie van de 15 pCt stortingen, wel niet vreemd zijn.

De reserve voor diverse voorzieningen werd met Sf 747.000 op Sf 1.711.808,83 gebracht. In verband met de afsplitsing van het circulatiebankbedrijf gezien is deze zware reservering toe te juichen, evenals het besluit, het grootste deel van de winst (10 van de 12 pCt) in stockdividend uit te keren.

Bij haar beschouwing over het bankwezen wordt terloops vermeld, dat de bank actief medewerkte bij de sanering van O.G.G. Vervuurts Bankier Mij N.V. Aan-

<sup>2)</sup> In bijlage E van het jaarverslag wordt de kolom Dadelijk Opeisbare Vorderingen zonder nadere verklaring na 23 Augustus dadelijk Opeisbare Schulden. Dit laatste is natuurlijk juist.

<sup>3)</sup> Zie: „Surinaamse Kanttekeningen”, 3e kwartaal 1953, in „E.-S.B.” van 23 December 1953.



gezien hier een, zij het misschien tijdelijke, deelname aan verbonden is, wekt het enigszins bevreemding, dat de grootte hiervan niet in de balanscijfers tot uiting komt. Volgens het verslag van Vervuurts Bank bedroeg daarenboven het rekening courantsaldo met De Surinaamsche Bank per ultimo 1952 S f 1.095.000, waarover naar onze bescheiden mening de bank wel een nadere verklaring had mogen geven in het verslag aan haar aandeelhouders, temeer daar deze debitrice bij een kapitaal van S f 100.100 haar boeken met een verlies van S f 31.525,42 afsloot. In 1953 werd dit kapitaal naar aanleiding daarvan verdubbeld.

#### *Handelspolitiek van de Landsregering.*

Reeds geruime tijd bemoeit de Landsregering zich met de prijsvorming en de exportregulering van de rijst. Naar aanleiding hiervan rezen bij meerdere Statenleden bedenkingen, welke in een interpellatie naar voren werden gebracht. Op zichzelf is de portee hiervan buiten Suriname niet van belang. Alleen kan het streven tot exportkwaliteitsverbetering enerzijds en stabilisatie van de kosten van levensonderhoud anderzijds slechts worden toegejuicht.

In haar antwoord op deze interpellatie verdedigde de Landsregering bij monde van de Landsminister van Economische Zaken, Curiel, evenwel twee stellingen, wier belang ver boven die van de rijstquestie uitgaat. In de eerste plaats legde de Landsminister er de nadruk op, dat de politiek van de Landsregering is gericht op een zoveel mogelijk vrije economie in Suriname. Reguleringen in bepaalde sectoren moeten daarom gezien worden als een noodzakelijk kwaad. Ten tweede kwam de uitzonderingspositie van de Stichting Machinale Landbouw ten opzichte van de regeling ter sprake. Aangezien de vestiging van deze Stichting in Suriname destijds was gebaseerd op bepaalde afspraken met de toenmalige Landsregering en de Stichting naar aanleiding daarvan besloot tot grote investeringen, wenst de Landsregering in deze afspraken geen enkele wijziging te maken. Een dergelijke houding hoort h.i. tot de eerste begrippen van handelsfatsoen.

Deze beide uitspraken verdienen in Nederland meer publiciteit dan zij tot nu toe verkregen. Heel wat functionarissen zouden hiervan wat kunnen leren!

#### *Binnenlandse luchtvaart.*

Ongeveer twee jaar geleden dongen twee gegadigden naar een concessie voor het binnenlandse luchtverkeer. Vorig jaar werd deze aan een kleine Surinaamse maatschappij gegeven. Deze schafte zich enkele lichte toestellen aan en op verschillende punten begon men met de aanleg van airstrips, waarvan die te Zorg-en-Hoop bij Paramaribo, Moengo, Coronie en Bergendal gereed kwamen. Na enkele charter- en postvluchten deelde de maatschappij evenwel in December mede, dat zij het bedrijf voorlopig staakte. Na dit korte intermezzo is Suriname dus thans weer verschoond van binnenlandse luchtverbindingen.

#### *Emigratie.*

Zeer ten nadele van de plantagelandbouw begint de emigratie der Javaanse landarbeiders naar Sumatra thans grotere vormen aan te nemen. Omstreeks de jaarwisseling vertrokken ruim 1.000 personen naar de Padangse Bovenlanden. Eerder in het jaar vertrok een kleine groep naar Frans Guyana en er is sprake van, dat ook Hindostanen hen daarheen zullen volgen. Dat dit voor dit bevolkingsarme land ernstige gevolgen heeft, hoeft

geen betoog. Zo schijnt o.a. het cacao-plan van Hoboken om deze reden schipbreuk te zullen leiden.

#### *Bauxiet.*

Ondanks pessimistische verwachtingen in het begin van het jaar heeft de bauxietexport een nieuw maximum bereikt, nl. 3.274.232 ton tegen 3.154.782 in 1952. Het aandeel hierin van de Billiton is dermate gestegen, dat deze maatschappij voor 1954 een charterovereenkomst met de Cie Gen. Transatlantique sloot. Aan de andere kant abandonneerde Kennecot haar exploratie-emplacement bij Negerkreek. Nog steeds is sprake van een vestiging ener aluminiumindustrie in Suriname als onderdeel van het stuwdamplan. Mocht deze industrie er komen, dan zal zij evenwel slechts een deel der bauxietproductie kunnen verwerken.

#### *Loonpeil.*

De gevolgen van de stijging van de kosten van levensonderhoud zijn niet uitgebleven. Zo heeft het Gouvernement de salarissen van de kantoorassistenten en daarmee gelijkgestelden, dus de laagst gesalarieerde groep van het overheidsperoneel, drastisch herzien. De laagste categorie is met 60 pCt verhoogd, welk percentage snel afneemt bij de hogere groepen van de loonschaal. Deze verhogingen werden half December bekend gemaakt.

Paramaribo, Januari 1954.

G. C. A. MULDER, B.Sc., Ps.D.

## BEDRIJFSECONOMISCHE NOTITIES

### **De invloed van supertankers op de tankvrachtenmarkt**

Nadat in het artikel in „E.-S.B.” van 6 Januari 1954 aan de hand van grafieken is aangetoond, dat het bouwen van zgn. supertankers met grotere laadcapaciteit en grotere snelheid tot op zekere hoogte bedrijfseconomisch verantwoord is, komt het mij nuttig voor enige aandacht te wijden aan de invloed, welke het in de vaart brengen van supertankers op de tankvrachtenmarkt uitoefent, alsmede de gevolgen van beperkte toepassingsmogelijkheden dezer supertankers te belichten.

a. De fluctuaties op de tankvrachtenmarkt zijn evenals op iedere andere markt toe te schrijven aan de werking van de wet van vraag en aanbod. Deze stelling behoeft enige nadere toelichting.

Onder tankvrachtenmarkt wordt in deze beschouwingen verstaan de plaats waar aanbod van tankers en vraag naar tankers op reischarter samenkomen. Hoewel er een hoge correlatie bestaat tussen vrachtnoteringen voor reischarterers en die voor tijdcharterers is eenvoudigheidshalve het onderstaande betoog gebaseerd op het vervoer van olie in bulk op reischarter.

Het aanbod van tankers komt hoofdzakelijk van de zgn. onafhankelijke reders; het komt slechts sporadisch voor dat oliemaatschappijen, welke een eigen tankvloot exploiteren, hun schepen op de vrije markt aanbieden. Dit impliceert tevens, dat bij de vorming van de vrachtnoteringen slechts een relatief klein deel van de wereldtankvloot betrokken is. Maar juist in dit relatief kleine deel van de wereldtankvloot oefent de supertanker een vergaande invloed op de vrachtnotering uit, hetgeen hierna nader zal worden toegelicht.

De vraag naar tankers komt van de zijde van de oliemaatschappijen. We zullen ons in het hiernavolgende eenvoudigheidshalve beperken tot de vraag naar tankers voor het transport van ruwe olie over de wereldzeeën.



De vrachtnoteringen voor het vervoer van lichte olie-soorten en gedeeltelijk voor de kustvaart volgen de tendentie van de noteringen voor ruwe olie, zodat deze beperking alleen gemaakt is om de betoogtrant niet al te gecompliceerd te maken.

De vrachtnoteringen komen tot stand als gevolg van de wisselwerking tussen vraag en aanbod. Het hoogste punt op de vrachtenmarkt zal liggen op een zodanig niveau waar de vrachtkosten ingerekend in de kostprijs van de te verkopen olieproducten een verdere stijging niet meer toelaten, daar anders verliesgevend verkoop van olieproducten het gevolg daarvan zou zijn.

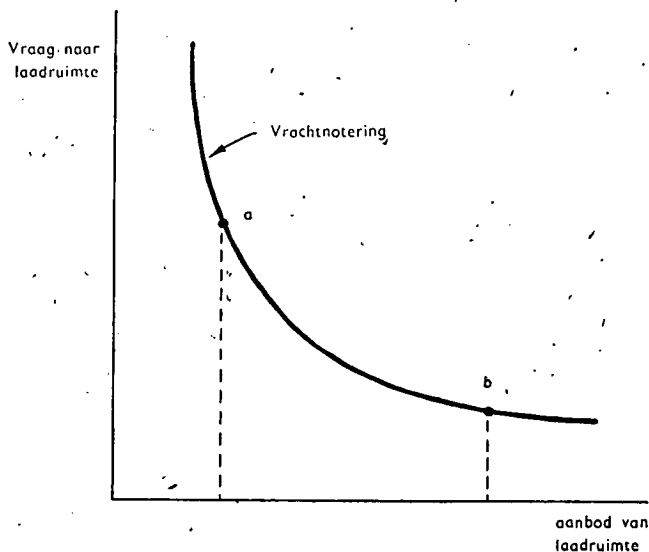
Het laagste punt op de tankvrachtenmarkt wordt gevormd door het peil, dat overeenkomt met de exploitatiekosten van dat tankschip, hetwelk met de laagste kosten per tonmijl-vaart. Daar beneden zal normaliter opleggen van het schip het gevolg zijn en zal geen enkele reder meer bereid zijn lading te accepteren.

Tussen deze twee uiterste punten vertonen de fluctuaties een enorme heftigheid. Dit wordt veroorzaakt door de geringe elasticiteit van vraag zowel als aanbod in tijden van hoogconjunctuur. Een plotselinge snelle stijging der vrachtnoteringen wordt veroorzaakt door een toenemende vraag naar olieproducten in gebieden waar geen of niet voldoende ruwe olie gewonnen wordt.

De snelle daling wordt veroorzaakt door afnemende vraag, welke de reder voor de keuze stelt zijn schip op te leggen of tegen lagere vrachten te blijven varen. Hij zal daartoe net zo lang bereid zijn tot de vrachtopbrengst geringer zal zijn dan de exploitatiekosten c.q. tot dat opleggen van zijn schip minder verlies oplevert.

Het is nu bij dit laatste verschijnsel dat de supertanker zijn invloed op de vrachtnoteringen uitoefent. Immers, zoals uit de grafieken in „E.-S.B.” van 6 Januari 1954 blijkt, bedragen de exploitatiekosten per tonmijl-eenheid van de supertanker 40.000 d.w.t./15 mijl snelheid slechts 54,7 pCt van die van een 10.000 d.w.t. tankschip met 13 mijl snelheid. Alle kleinere en langzamere tankers zullen dus reeds lang uitgeschakeld worden alvorens de eigenaar van een supertanker geen lading tegen lagere vrachten meer zal accepteren. Dit impliceert tevens, dat enerzijds door toeneming van het aantal onafhankelijke supertankers de fluctuaties op de tankvrachtenmarkt nog heviger dan voorheen zullen worden, anderzijds dat het laagste punt van de vrachtnoteringen in tijden van depressie in vergelijking met voorafgaande jaren verder verlaagd zal worden.

Schematisch voorgesteld is het verloop op de vrachtenmarkt als volgt:



Bij toenemende vraag zal de vracht snel stijgen, zodra nagenoeg alle beschikbare tankers vol bezet zijn; omgekeerd zal de vracht snel dalen, indien tegenover aanbod van laadruimte geen vraag meer aanwezig is. Voor de tanker van 10.000 d.w.t. zal de accepteerbare vrachtnotering kunnen dalen tot het punt a; bij verdere daling zal het schip moeten worden opgelegd. Voor de supertanker zal de vrachtnotering evenwel kunnen dalen tot het punt b; eerst dan zal het punt bereikt zijn waarop exploitatie van deze tanker niet meer winstgevend zal zijn.

b. In vele publicaties is er op gewezen, dat de vergroting van de diepgang een bezwaar kan vormen voor de rentabiliteit van het tankschip. Immers, een tankschip met zulk een grote diepgang zal slechts in een beperkt aantal oliehavens kunnen worden toegelaten, aangezien vele havens niet geschikt zijn voor schepen met een boven het gemiddelde liggende diepgang.

Afgezien van het feit, dat in de loop der jaren havens, die met hun tijd meegaan, aan deze beperking tegemoet zullen komen door uitdiepen of ontwerpen van nieuwe aanlegplaatsen, heeft deze beperking in de gebruiksmogelijkheden, gezien van een bedrijfseconomisch standpunt uit, minder invloed op de rentabiliteit van het schip dan men op het eerste gezicht zou denken.

Uit de grafiek bovenaan op blz. 16 van „E.-S.B.” van 6 Januari 1954 blijkt, dat, gebaseerd op het kostenopbrengstenpeil van de 10.000 ton tanker, een 40.000 ton tanker eerst bij 40 pCt bezetting in de positie van verliesgevend exploitatie komt. Ook al zou dus de 40.000 ton tanker enkele vrachten moeten missen, omdat de diepgang te groot is voor de betreffende laad- of loshaven, dan is, zolang dit tot 60 pCt van de tijd beperkt blijft, de 40.000 ton tanker nog rendabeler dan de 10.000 ton tanker.

Scheveningen.

J.A.P. VAN WIJCK.

## AANTEKENINGEN

### De Europese Betalingsunie

De secretaris-generaal van de O.E.E.C., de heer R. Marjolin, heeft in „Lloyds Bank Review” van Januari 1954 een uiteenzetting gegeven over de problemen en de bereikte resultaten van de Europese Betalingsunie; bovendien gaat hij in op de vraag, of de E.B.U. de weg naar convertibiliteit niet enigszins verspert. Ten slotte wijdt hij een beschouwing aan de lessen die geleerd kunnen worden uit de ervaringen van de E.B.U. en de vooruitzichten van het Europees betalingsstelsel.

Veel waardevolle lessen kunnen, volgens de heer Marjolin, worden getrokken voor een toekomstig stelsel van wereld omvattende convertibiliteit en liberalisatie uit de ervaringen die Europa heeft opgedaan op het gebied van handel en betalingen sinds 1948.

Hierbij moet allereerst gedacht worden aan het feit dat de gedragsregels bij internationale monetaire en handelstransacties bijna geheel met elkaar moeten overeenstemmen. De gedragsregels bepalen de transacties, omdat vrijhandel onmogelijk is zonder adequate multilaterale betalingsregelingen. De juiste werking van een internationaal monetair systeem hangt in grote mate weer af van de regels die gelden bij de internationale handel, en of ze al of niet consequent worden toegepast, van de mate waarin crediteuren er krachtiger de hand aan houden dan debiteuren en van het feit of zij tijdelijk buiten werking gesteld kunnen worden met het oog op betalingscrises, die één of meer landen ondervinden.

De regels voor de handel moeten volledig gecoördineerd worden met de regels die gelden voor betalingen.

Ten tweede, het gedrag van debiteuren en crediteuren, in normale tijd en in crises, zal bepalen of een systeem van convertibiliteit goed of slecht zal functioneren, of het opgewassen zal zijn tegen binnen- en buitenlandse moeilijkheden en in hoeverre het vergezeld zal gaan van een liberaal handelssysteem. Dit probleem heeft het tegenwoordige Europese handels- en betalingssysteem niet geheel opgelost; het heeft echter wel een zekere gedragscode ontwikkeld, die een vooruitgang betekent t.o.v. vóór de oorlog. Voortdurend wordt er druk uitgeoefend op de debiteurlanden om hun binnenlandse economieën aan te passen, zodanig dat een evenwichtige betalingsbalans ontstaat en ze hun importen kunnen liberaliseren. Zekere gevallen zijn nog in discussie in de O.E.E.C.; de andere debiteurlanden hebben binnen redelijke tijd de maatregelen genomen, die essentieel waren om hen in staat te stellen effectieve leden van het systeem te blijven.

Landen die een surplus hebben bij de E.B.U. hebben niet alleen de credieten verstrekt die gevraagd worden door de regels van de E.B.U., maar hebben ook, binnen zekere grenzen, er in toegestemd om additionele credieten te verlenen. Het belangrijkste is, dat crediteuren niet alleen bereid waren hun import in grotere mate dan de debiteuren te liberaliseren, maar ook boven hun verplichtingen. Kortom, het Europese stelsel heeft een belangrijke bijdrage geleverd voor een definitie van een goede crediteurpolitiek.

De derde les die getrokken kan worden uit de ervaring van de laatste jaren betreft de maatregelen, die genomen kunnen worden om binnen- of buitenlandse onevenwichtigheden te overwinnen. In alle gevallen van extreme debiteurposities is een enigszins deflatoire politiek noodzakelijk gebleken. Veel andere mogelijkheden om aan een debiteurpositie het hoofd te bieden namen tijd in beslag voordat ze effectief werden, zodat de debiteur tijdelijk hulp nodig had en de vrijheid moest hebben om voor een bepaalde periode opnieuw importbeperkingen in te stellen. Deze situatie zal niet radicaal veranderd worden door de wederinvoering van algemene convertibiliteit.

Ten slotte wijst de heer Marjolin er op, dat het zeer waardevol is, dat de landen steeds overleg plegen over de gemeenschap. Ieder internationaal systeem zal dit nodig hebben.

Ten aanzien van de vooruitzichten merkt de heer Marjolin op, dat, indien Europa in de tegenwoordige omstandigheden — de economische activiteit is op recordhoogte en de werkloosheid is, met één of twee belangrijke uitzonderingen, zeer gering — zich niet kan losmaken van het contingenteringssysteem, het zeer de vraag is of Europa meer ambitieuze projecten kan voltooien.

Indien de beslissing valt om de resterende quantitative restricties op te heffen, zullen bepaalde uitzonderingen moeten worden toegestaan, nl. t.a.v. industrieën die strategisch van belang zijn, en bij tijdelijke betalingsbalansmoeilijkheden.

Een van de moeilijkheden die moeten worden overwonnen voordat volledige liberalisatie is bereikt, is, dat enige landen niet bereid zijn om de protectie af te schaffen, daar ze bevreesd zijn voor de gevolgen van een economische recessie in de Verenigde Staten. De heer Marjolin tekent hierbij aan, dat er tegenwoordig het gevaar bestaat dat het zich bezighouden met de mogelijkheid van een Amerikaanse recessie, het Europese initiatief kan verlammen. Om de schok van een Amerikaanse recessie te verzachten, moet Europa de gemeenschappelijke markt uitbreiden en consolideren.

### Stabilisatie van het grondstoffenprijsniveau

Voor het Departement Amsterdam en Rotterdam van de Nederlandsche Maatschappij voor Nijverheid en Handel heeft Prof. Dr Ir J. Goudriaan op 13 en 14 Januari jl. een voordracht over bovengenoemd onderwerp gehouden. Prof. Goudriaan gaf een uiteenzetting van de inhoud van het rapport „Commodity trade and economic development”, dat door een Commissie van Deskundigen, aangewezen door het Secretariaat van de Verenigde Naties, is samengesteld. Deze Commissie, waarvan Prof. Goudriaan voorzitter was, heeft in haar rapport aan de behandeling van de grondstoffenvaluta een grote plaats gegeven.

Een weergave van Prof. Goudriaans voordracht over de inhoud van het rapport en de betekenis van de grondstoffenvaluta kan achterwege blijven, daar de lezers hierover reeds zijn ingelicht<sup>1)</sup>. Nog geen aandacht kon worden geschonken aan de afzonderlijke nota, welke Prof. Goudriaan aan het rapport heeft toegevoegd en waarin hij verschillende dubia met betrekking tot de grondstoffenvaluta heeft aangesneden. Aan deze nota, welke zojuist tot onze beschikking is gekomen, en aan hetgeen Prof. Goudriaan hierover in zijn voordracht heeft gezegd, is het onderstaande gewijd.

Allereerst wordt de vraag besproken, of stabilisatie dan wel geleide inflatie wenselijker is. Prof. Goudriaan heeft de opvatting, dat geleide inflatie de economische vooruitgang meer stimuleert dan stabilisatie, sterk bestreden en wel vanuit het gezichtspunt van de productie, de inkomensverdeling, de ruilvoet, de reële waarde van „deferred payments” (pensioenfondsen, levensverzekeringen), de economische stabiliteit en ten slotte van de zijde van de internationale economische samenwerking.

Het antwoord op de vraag, of algemene convertibiliteit een vereiste is voor de grondstoffenvaluta, hangt er volgens Prof. Goudriaan van af, of voor de grondstoffenvaluta een internationaal orgaan dan wel gecoördineerde nationale organen in de voornaamste landen worden gecreëerd. In het laatste geval is algemene convertibiliteit niet vereist. Prof. Goudriaan is geporteerd voor gecoördineerde nationale organen. Indien decentralisatie mogelijk is moet zij worden geprefereerd boven centralisatie, daar decentralisatie meer in overeenstemming is met de democratische beginselen, en omdat de mensen „on the spot” plaatselijke kennis en gezag hebben.

Verbindt men het geld zowel aan het goud als aan een goederenpakket dan bestaat het gevaar dat men in de moeilijkheden van het bimetallisme geraakt, indien de goederencertificaten worden gecreëerd door een internationaal orgaan. Deze moeilijkheden rijzen niet indien de keuze valt op gecoördineerde nationale organen. Immers, in dit geval bestaat er in elk land slechts één geldsoort en internationaal slechts één betalingsmiddel, nl. goud.

De problemen van de stabilisatie van het grondstoffenprijsniveau en van de convertibiliteit verschillen in essentie. Het laatste probleem kan niet op een bevredigende wijze worden opgelost zolang voor het eerste geen oplossing is gevonden. Maar een grote stap in de richting van algemene stabiliteit van nationale prijsniveaux impliceert tegelijkertijd een zekere stabiliteit in de verhoudingen tussen de koopkracht van de verschillende valuta's.

<sup>1)</sup> Zie o.a.: „Stabilisatie van grondstoffen” en „Grondstoffenvraagstukken”, door Drs Khouw Bian Tie in „E.-S.B.” van 24 Juni en 23 December 1953 en „De grondstoffenvaluta voor de Verenigde Naties”, door Prof. Dr J. Tinbergen in „E.-S.B.” van 6 Januari 1954.

De Commissie van Deskundigen heeft in het rapport een concreet, onmiddellijk uitvoerbaar, voorstel gedaan: de instelling van een internationale commissie van vertegenwoordigers van 8 of 9 regeringen voor de permanente observatie en bewaking van het prijspeil der grondstoffen. De leden van deze commissie dragen de zware verantwoordelijkheid, tijdig de nodige voorstellen te doen als de nood aan de man komt. In zijn nota heeft Prof. Goudriaan deze internationale commissie aanbevolen om zo spoedig mogelijk een voorstel te doen tot rechtstreekse interventie in de grondstoffenmarkten als een indexcijfer der prijzen van vooraf opgestelde structuur zou dalen beneden een vooraf bekend gemaakt minimum. Het eerste wat nl. nodig is voor het bereiken van prijsstabilisatie, zo betoogde Prof. Goudriaan in zijn voordracht, is dat er een bodem in de markt komt. De vrees voor catastrophale prijsinstorting, die nu opnieuw de wereld bedreigt, zou daarmee zijn weggenomen.

Prof. Goudriaan beëindigde zijn voordracht op 14 Januari 1954 ongeveer in dezelfde geest als zijn artikel in „E.-S.B.” van 28 October 1931, waarin hij voor het eerst zijn plan voor een grondstoffenvaluta lanceerde. Toen schreef hij aan het slot: „Toch zal er zeer veel internationaal overleg noodig zijn; er zullen tal van detailmoeilijkheden overwonnen moeten worden — de toestand is stellig niet rijp om daar thans over uit te weiden”.

Thans besloot Prof. Goudriaan met op te merken, dat hij een verdere concretisering van het grondstoffenvaluta-plan nadelig achtte, omdat de opinies daar nog niet rijp voor zijn en eerst moet worden bereikt, dat een communis opinio ontstaat. Intussen: had het onderwerp destijds niet de belangstelling die het verdiende, thans is dit wel het geval. Het stemt inderdaad — zoals Prof. Tinbergen schreef in zijn artikel van 6 Januari jl. — tot voldoening dat met de behandeling van het vraagstuk een aanvang is gemaakt.

## GELD- EN KAPITAALMARKT

### De geldmarkt.

Het terugstromen van chartaal geld uit het verkeer naar de banken heeft de laatste weken een grote omvang aangenomen. Anderzijds blijken er zeer aanzienlijke overmakingen naar het Rijk plaats te vinden uit hoofde van belastingbetalingen. De resultante van deze beide bewegingen is, dat de saldi der banken bij De Nederlandsche Bank blijven gehandhaafd op een niveau, dat aanmerkelijk beneden dat van de maanden November en December 1953 ligt (11 Januari 1954 f 290 mln; maximum tot dusverre f 588 mln op 23 November 1953) en dat het tegoed van het Rijk bij de Centrale Bank sterk is toegenomen (11 Januari f 1.038 mln, d.i. f 300 mln meer dan op 23 November en op 28 December 1953).

De zeer gunstige liquiditeitspositie van de Schatkist, en met name het passeren van de „grens” van f 1 mrd heeft op de geldmarkt geleid tot iets meer vraag naar schatkistpapier van de zijde dergenen, die op grond van deze overweging een stopzetting van de papierafgifte door het Rijk vrezen. Een overheveling van de verkoop van dit papier van de Agent naar De Nederlandsche Bank wordt, gezien de f 517 mln papier die laatstgenoemde instelling thans bezit, niet onmogelijk geacht, maar hierbij zou de kans bestaan, dat deze de rentevoet dan beneden die van de Agent zou stellen.

In verband met deze ontwikkeling vertoonde de premie die voor vervallend papier wordt betaald, wederom enige stijging, nl. van ca 1/10 tot 1/4 pCt. Degenen, die op deze wijze het recht verwerven bij de Agent papier te kopen, nemen uiteraard slechts 3 en 5 jaarspapier. Het bedrag aan uitstaande jaarspromessen krimpt dan ook steeds verder in. Per 7 Januari jl. stond voor f 956 mln promessen en f 3.649 mln biljetten uit, tegen f 3.118 mln promessen en f 2.376 mln biljetten een jaar tevoren.

### De kapitaalmarkt.

Op de aandelenmarkt vond vooral gedurende de eerste helft van de verslagweek een niet onbelangrijke reactie plaats, die echter daarna, zoals uit onderstaande koersindices blijkt, weer bijna geheel werd goedge maakt door een koersherstel. Dat na een langdurige en aanzienlijke koersstijging als hier te lande het laatste half jaar heeft plaats gevonden af en toe een inzinking optreedt, is uiteraard niet verwonderlijk. Optimisten bleken inmiddels uit het feit, dat bij deze koersdaling de omzetten terugliepen, moed te putten voor het concluderen tot een nog verder voort te zetten koersstijging.

De Minister van Financiën wees in een onlangs gehouden redevoering op het gebrek aan risicodragend kapitaal, waarbij hij de institutionele beleggers aanmoedigde, meer in aandelen te beleggen. Mocht dit advies veel effect sorteren, d.w.z. zouden deze beleggers, eventueel met staatsgaranties uit het te stichten risicofonds, bijv. honderden millioenen guldens op deze markt gaan beleggen, dan zou dit een verdere koersstijging zeer kunnen stimuleren. Evenzeer als op de markt voor niet risicodragende beleggingen de institutionele beleggers oorzaak zijn van hoge koersen, lage rentestand en grote opnamecapaciteit (i.c. voor nieuwe leningen), van deze markt, zou zulks dan voor de risicodragende markt gaan gelden, hetgeen de Regering in verband met de door haar gevoerde volledige werkgelegenheidspolitiek bij stijgende bevolking uiteraard niet onwelgevallig zou zijn.

Op de obligatiemarkt blijven premieleningen sterk de aandacht trekken. De koers van de onlangs met zoveel succes geëmitteerde premieleningen Eindhoven en Enschedé bedraagt thans ca 113 pCt. De gelukkigen, die bij deze emissie iets kregen toegewezen kunnen daarop nu, dus reeds na enkele weken of zelfs dagen, indien zij zulks wensen, belastingvrij een winst van 13 pCt incasseren. Dat bij deze verhoudingen de belangstelling voor de inschrijvingen op dit type leningen overweldigend groot is, behoeft geen verbazing te wekken.

Aand. indexcijfers.	8 Jan. 1954	15 Jan. 1954
Algemeen .....	171,8	171,7
Industrie .....	240,8	240,1
Scheepvaart .....	178,3	176,5
Banken .....	146,5	145,9
Indon. aand. ....	61,3	62,2
<b>Aandelen.</b>		
A.K.U. ....	186½	192
Philips .....	211¼	211¼
Unilever .....	232½	231¼
H.A.L. ....	149	145½
Amsterd. Rubber .....	103¼	109¼
H.V.A. ....	124¼	124¼
Kon. Petroleum .....	352½	351¼
<b>Staatsfondsen.</b>		
2½ pCt N.W.S. ....	79¾/16	79
3-3½ pCt 1947 .....	99¼/16	99¾
3 pCt Invest. cert. ....	100¼/16	100½/16
3½ pCt 1951 .....	102¼	102¾
3 pCt Dollarlening .....	95½	95¾/16
<b>Diverse obligaties.</b>		
3½ pCt Gem. R'dam 1937 VI ...	101¾	101
3½ pCt Bataafsche Petr. ....	102¾	102
3½ pCt Philips 1948 .....	101¾	101¾
3¼ pCt Westl. Hyp. Bank .....	98½	98½

J. C. BREZET.

STATISTIEKEN

DE NEDERLANDSCHE BANK

(Voornaamste posten in duizenden guldens)

Data	Munt- en Muntmateriaal	Vorderingen en geldsvaardige papieren, luidende in buitenlandse geldsoorten	Buitenlandse betaal-middelen	Vorderingen in guldens, voortvloeiende uit betalings-accorden	Voorschotten in rekening-courant
14 Dec. 1953	2.808.038	1.595.680	553	209.391	38.169
21 Dec. 1953	2.807.824	1.604.121	669	206.985	39.051
28 Dec. 1953	2.808.015	1.607.848	721	213.835	35.281
4 Jan. 1954	2.807.740	1.610.970	842	239.133	34.683
11 Jan. 1953	2.841.169	1.624.647	510	205.895	31.846
18 Jan. 1954	2.935.844	1.511.726	647	214.005	32.873

Data	Bankbiljetten in omloop	Saldo in rekening courant					Andere saldi van niet-inge-zeten
		Totaal	's Rijks Schatkist	's Rijks Schatkist bijzondere rekening	Saldo voort-vloeiende uit betalings-accorden	Andere	
14 Dec. 1953	3.157.532	2.569.298	740.818	1.001.819	80.318	16.268	
21 Dec. 1953	3.240.152	2.497.628	744.647	1.001.819	83.607	16.359	
28 Dec. 1953	3.529.665	2.416.524	736.068	1.001.819	78.238	16.441	
4 Jan. 1954	3.316.190	2.476.813	953.655	1.001.819	88.593	16.778	
11 Jan. 1953	3.221.239	2.585.705	1.038.362	1.001.819	95.059	22.187	
18 Jan. 1953	3.166.724	2.624.564	1.074.972	1.001.819	88.885	22.000	

NATIONALE BANK VAN BELGIË

(Voornaamste posten in miljoenen francs)

Data	Goudvoorraad	Tegoed op het buitenland	Vorderingen op het buitenland t.v.m. betalings-accorden	Handelspapier op België en overheidseffecten	Voorschotten in rekening-courant
26 Nov. 1953	38.290	867	14.456	12.427	235
3 Dec. 1953	38.797	849	14.712	13.127	348
10 Dec. 1953	38.797	1.009	14.885	12.399	264
17 Dec. 1953	38.797	986	14.555	11.787	277
22 Dec. 1953	38.786	924	14.649	12.767	261
30 Dec. 1953	38.787	902	14.739	14.252	767

Data	Deel- en pasmunt	Bankbiljetten in omloop	Rekening-courant saldi				Verbintenissen t.o. het buitenland i.v.m. betalingsaccorden	
			gewone rek.	rek. Acc. Econ. Sam. w.	Banken in het buitenland	Diverse rekeningen courant	E.B.U. landen	Andere
26 Nov. 1953	274	98.103	4	192	830	1.538	457	952
3 Dec. 1953	258	99.660	2	192	872	1.385	401	904
10 Dec. 1953	273	98.964	5	192	880	1.360	477	853
17 Dec. 1953	284	98.276	3	191	934	1.409	320	781
24 Dec. 1953	271	98.727	5	193	912	2.007	327	771
30 Dec. 1953	248	100.976	5	193	915	1.683	470	740

BANK INDONESIA

(Voornaamste posten in duizenden rupiah's)

Data	Munt-, muntmateriaal, goud en deviezen-certificaten	Vorderingen in vreemd courant betaalbaar	Deviezenfond's valutarekening	Disconto's en voorschotten op onderpand betaalbaar in eigen courant	Voorschotten aan de Regering v. d. Rep. Indon.
25 Nov. 1953	1.701.140	524.393	170.523	544.027	1.197.133
2 Dec. 1953	1.701.332	487.844	160.365	514.154	1.261.196
9 Dec. 1953	1.701.332	543.045	242.246	517.657	1.161.843
16 Dec. 1953	1.650.758	498.859	237.160	520.650	1.167.071
23 Dec. 1953	1.650.758	534.672	278.733	518.538	1.298.795
30 Dec. 1953	1.651.252	549.987	210.466	433.361	1.433.547

Data	Bankbiljetten in omloop	Deviezenfond's buitenlandse passiva	Rekening courant saldi v/d Reg. v/d Rep. Indon.		Van anderen
			Bijzondere rekening inzake de E.C.A. hulp		
25 Nov. 1953	4.853.208	1.000.494		494.868	1.356.891
2 Dec. 1953	4.835.303	961.455		494.868	1.468.753
9 Dec. 1953	4.868.095	1.038.234		494.868	1.397.409
16 Dec. 1953	4.860.981	984.028		494.868	1.340.923
23 Dec. 1953	4.916.495	1.079.620		494.868	1.377.613
30 Dec. 1953	4.920.159	1.096.797		494.868	1.382.655

Muntbiljettenomloop per 25 Nov. Rp. 397.997.769,—  
 Muntbiljettenomloop per 2 Dec. Rp. 397.556.951,—  
 Muntbiljettenomloop per 9 Dec. Rp. 398.804.809,50  
 Muntbiljettenomloop per 16 Dec. Rp. 395.411.055,—  
 Muntbiljettenomloop per 23 Dec. Rp. 396.595.533,—  
 Muntbiljettenomloop per 30 Dec. Rp. 396.288.679,50

GECOMBINEERDE MAANDSTAAT VAN DE DRIE NEDERLANDSE GROTE BANKEN EN VAN HET NEDERLANDSE BEDRIJF VAN DE NEDERLANDSCHE HANDEL-MAATSCHAPPIJ<sup>1)</sup>

(in miljoenen guldens)	Nederlandse Banken		Nederl. Ban-ken en Nederl. Han-del-Maat-schappij	
	31 Oct. 1953	30 Nov. 1953	31 Oct. 1953	30 Nov. 1953
<b>Activa:</b>				
Kas, kassiers en daggeldleningen	339	394	367	489
Nederlands schatkistpapier	1.873	1.787	2.576	2.455
	2.212	2.181	2.943	2.944
<b>Ander overheidspapier</b>	163	173	181	192
Wissels	47	48	56	56
Bankiers in binnen- en buitenland	104	95	131	121
Prolongatiën en voorschotten tegen effecten	107	103	159	150
	421	419	527	519
<b>Debiteuren</b>	880	902	1.087	1.113
Effecten en syndicaten	155	153	169	167
Deelnemingen (incl. voorschotten)	13	13	20	20
	1.048	1.068	1.276	1.300
Gebouwen	5	5	7	7
Diverse rekeningen	—	—	7	3
	3.686	3.673	4.760	4.773
<b>Passiva:</b>				
Crediteuren	2.779	2.754	3.494	3.505
Wissels	17	17	18	18
Deposito's op termijn	520	516	788	774
Kassiers en genomen daggeldleningen	—	—	—	—
Diverse rekeningen	113	129	113	129
	3.429	3.416	4.413	4.426
Aandelenkapitaal	169	169	229	229
Reserve	88	88	118	118
	3.686	3.673	4.760	4.773

<sup>1)</sup> In verband met afrondingen behoeft de som der afzonderlijke posten niet met het eindtotaal overeen te stemmen.

INTERIM-PRIJSINDEXCIJFERS VAN HET GEZINSVERBRUIK IN NEDERLAND<sup>1) 2)</sup>  
 1949 = 100

Aard der gezins-uitgaven	Wegingsfactor (pct. van totale gezinsuitgaven in 1949)	15 Juni 1953	15 Juli 1953	15 Aug. 1953	15 Sept. 1953	15 Oct. 1953	15 Nov. 1953
<b>I Voeding, w.o.:</b>							
brood, gebak, meel	37,7	127	127	123	126	125	124
aardappelen, groenten, fruit	8,0	124	124	123	124	124	123
suiker en kolonia- le waren, dranken	6,8	143	139	113	128	118	111
veles, vleeswaren, vis	6,5	125	125	125	125	125	125
oliën en vetten ..	4,6	150	151	151	152	151	150
zuivelproducten, excl. roomboter	3,8	112	112	111	113	114	114
Woning, w.o.:	8,0	114	114	119	120	121	123
huur, water, on- derhoud woning	2,3	115	115	115	115	115	115
huur afzonderlijk verwarming en verlichting ..	2,5	115	115	115	115	115	115
woninginrichting en huusraad ..	21,0	122	122	122	123	123	123
<b>IV Kleding en schoeisel, w.o.:</b>							
kleding	9,2	115	115	115	115	115	115
schoeisel	8,4	115	115	115	115	115	115
<b>V Hygiënische en medische zorg, w.o.:</b>							
reininging ..	5,1	140	141	141	144	144	144
persoonlijke en gezondheidszorg	6,7	117	117	117	118	118	117
<b>VI Ontwikkeling en ontspanning, w.o.:</b>							
ontwikkeling, ontspanning, verenigingen ..	13,3	113	113	113	114	114	114
verkeer	10,6	112	111	112	112	113	113
Verzekeringen en belastingen	2,7	120	120	120	120	120	121
	3,4	108	108	108	109	109	109
	1,6	104	104	104	104	104	104
	1,8	112	112	112	113	113	113
	10,1	117	118	118	118	118	118
	7,6	116	116	116	116	116	116
	2,5	122	124	124	124	124	124
	12,2	118	118	118	118	118	118
Totaal	100	120	121	121	121	121	120
Totaal (excl. belastingen)	94,9	122	123	123	123	123	122

<sup>1)</sup> Ontleend aan 'het Statistisch Bulletin van het Centraal Bureau voor de Statistiek.

<sup>2)</sup> Volgens huishoudrekeningen over 1949 van geschoolde arbeiders, voorlied. lagere kantoorbedienden en ambtenaren, met in 1949 een bruto-weekloon van f 50 tot f 60, een gemiddelde gezinsgrootte van vier en wonende in de middelgrote en kleine gemeenten van ons land.

diversen

## ARTISTIQUE LANDHUIS

Te koop in Wassenaar, 7 k., badk., keuken, woonkeuken en pantry, dubb. garage, C.V., w. en k. water, alles eiken betimm., balken plafonds. Tuin 70 m diep, 25 m br. Vrij uitzicht voor en achter, 2 min. v. tram Den Haag-Leiden. Direct te aanvaarden. Koopsom f 65.000.—. Brieven no. ESB 3-3; Bur. v. d. Blad, Postbus 42, Schiedam.

vacatures

### GEVRAAGD

op Secretariaat Fabrikantenorganisaties in Den Haag, een

### Adj. Secretaris

met cand. examen Economie.

Br. onder No. ESB 3-4, Bur. v.d. Bl., Postbus 42, Schiedam.



VAN DOORNE'S AUTOMOBIELFABRIEK N.V.

heeft plaatsingsmogelijkheid voor een

## FINANCIËEL SECRETARIS

ter assistentie van een Adjunct-Directeur, welke met Financiën, Administratie en Organisatie belast is.

Leeftijd liefst tussen 30 en 40 jaar. Bij voorkeur opleiding ec. drs. of accountant. Grondige ervaring in het bedrijfsleven is noodzakelijk. Candidaten moeten bereid zijn zich aan een psychologisch onderzoek te onderwerpen.

*Uitsluitend schriftelijke sollicitaties met volledige bijzonderheden betreffende persoon, opleiding, praktijk, huidige en verlangd salaris, vergezeld van een recente pasfoto worden vóór 1 Februari e.k. ingewacht bij de afdeling Personeelszaken, Geldropseweg 303 te Eindhoven.*

*Op brief en enveloppe vermeld men letters: F.S. (E.B.)*

Samen met het weekblad

### „BEDRIJFSVERVOER”

dat de problemen van het externe vervoer uitvoerig belicht, vormt „VERLADEN” een eenheid, welke voor elk bedrijf van enige betekenis van onschatbare waarde is.

Abonnementen (tezamen) f 20,— per jaar.

Kon. Ned. Boekdrukkerij  
H. A. M. ROELANTS  
SCHIEDAM.

### Voor vacerende functies en beschikbare krachten

op hoog niveau, zijn de advertentiekolommen van „Economisch-Statistische Berichten” het aangewezen medium;

1e) Omdat Uw annonce onder de aandacht komt van stafpersoneel in de grote bedrijven.

2e) Deze wordt gelezen door diegenen, die de zakelijk belangrijke beslissingen nemen, of daarbij van grote invloed zijn.



KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

3¼ PCT.

## NEDERLANDSE STAATSLENING 1954

uit te geven tot een bedrag van

f 300.000.000.-

krachtens de Leningwet 1953 (Stbl. 297)

**KOERS VAN UITGIFTE 99%**

Schuldbewijzen aan toonder groot nominaal f 1000 en f 500; schuldregister-inschrijvingen groot ten minste f 100.000.

Looptijd ten hoogste 40 jaren. Jaarlijks wordt 2½% op de lening afgelost, onder voorbehoud van versterkte of algehele delging.

Coupons per 15 Februari en 15 Augustus

### INSCHRIJVING

op 28 Januari 1954 van 9 tot 16 uur

bij het Agentschap van het Ministerie van Financiën te Amsterdam, uitsluitend door bemiddeling van Banken of Commissionairs in effecten, leden van de Bedrijfsgroep Effectenhandel.

Aanvragen tot inschrijving moeten zo tijdig worden opgegeven, dat zij door de Bank of Commissionair op de inschrijvingsdag vóór 16 uur kunnen worden ingediend bij het Agentschap.

### STORTING

op 15 Februari 1954 vóór 12.30 uur

bij de Nederlandsche Bank te Amsterdam.