

Economisch-Statistische Berichten

Welvaartscontrasten

★

Drs M. C. Verburg

Verkeersanalyse voor het Deltaplan

★

Dr W. J. van de Woestijne

Economische macht als een gevolg van het
verschil tussen „best” en „next best”

★

Drs G. Greidanus

Waarheen met de Amerikaanse en Britse
landbouwpolitiek?

★

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

Surinaamse kanttekeningen

UITGAVE VAN HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

39e JAARGANG

No 1951

WOENSDAG 27 OCTOBER 1954



KAS-ASSOCIATIE N.V.

SPUISTRAAT 172

AMSTERDAM

Safeloketten

BETALEN • BEWAREN • BEHEREN

wettelijke ouderdomsvoorziening



Het Bureau voor
Collectieve Contracten
van de

EERSTE NEDERLANDSCHE
geeft gaarne advies inzake reeds **NU**
te nemen maatregelen

Eerste Nederlandsche Verzekering-Maatschappij
op het Leven en tegen Invaliditeit N.V.
Gevestigd te 's-Gravenhage.

Regelmatige reclame
verhoogt Uw goodwill

vacatures

Fabriek van gerenommeerd merkartikel in de levens-
middelenbranche in het Oosten des lands, zoekt een

Chef van de administratie en interne organisatie

lieft niet ouder dan 35 jaar, met ruime kennis en er-
varing op het gebied van moderne administratiemetho-
den en met voldoende commercieel inzicht en organi-
satievermogen, teneinde bij gebleken geschiktheid recht-
streeks onder de directie mede leiding te geven aan
het bedrijf. Levenspositie.

Eigenhandig geschreven brieven (geen ball-point) met
beknopte, maar volledige gegevens (genoten opleiding,
vorige werkkring, burgerlijke staat, verlangd salaris,
referenties enz.), vergezeld van pasfoto, die t.z.t. ge-
retourneerd wordt, te richten onder nr. B 60 aan Re-
clame Advies Bureau B. van Borssum Waalkes, Juliana-
laan 11 te Baarn.

(Zie voorts blz. 863)



De Firma R. MEES & ZONEN ROTTERDAM

zoekt voor haar JURIDISCHE AFDELING een

CANDIDAAT NOTARIS

met enige jaren practijk en
grondige kennis van belastingrecht

Eigenhandig geschreven brieven „VERTROU-
WELIJK” te richten aan het adres der firma

BLAAK 10, ROTTERDAM

ECONOMISCH- STATISTISCHE BERICHTEN

Uitgave van het Nederlandsch Economisch Instituut

Adres voor Nederland: Pieter de Hoochweg 120, Rotterdam-W.
Telefoon, redactie: K 1800-52939. Administratie: K 1800-
38040.

Bankiers: R. Mees en Zonen, Rotterdam.

Redactie-adres voor België: Dr J. Geluck, Zwijnaardse Steen-
weg-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.

Losse 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.

Welvaartscontrasten

De welvaart is over de wereld ongelijk verdeeld. Enig kwantitatief inzicht in de orde van grootte dezer ongelijkheid in het jaar 1949 verschaftte ons een in October 1950 verschenen publicatie van de Verenigde Naties betreffende het nationaal inkomen per hoofd in 70 landen, die tezamen ongeveer 90 pCt van de wereldbevolking omvatten. Deze publicatie openbaarde opvallende verschillen in de hoogte van het nationaal inkomen per hoofd in de diverse landen.

De uitersten werden gevormd door de Verenigde Staten met een inkomen per hoofd van 1.453 dollar enerzijds en twaalf landen, waar het minder dan 50 dollar per hoofd bedroeg, anderzijds. De armste 25 landen, die niet minder dan 54 pCt van de bevolking der onderzochte landen herbergden, hadden gezamenlijk een nationaal inkomen, dat slechts 9 pCt van het totaal uitmaakte, en 69 landen, bevattend 93 pCt der bevolking, moesten gezamenlijk genoeg nemen met 58 pCt van het totaal nationaal inkomen der 70 landen. De Verenigde Staten alleen namen, met 7 pCt der bevolking, 42 pCt van het inkomen voor hun rekening.

Bleek uit bovenstaande publicatie derhalve duidelijk, dat er in de welvaartsverdeling sprake is van scherpe contrasten, de momentopname, die zij gaf, deed ons niet zien of deze contrasten in de loop der jaren groter dan wel kleiner zijn geworden. Nevenstaande grafiek, die het reëel inkomen per hoofd der bevolking weergeeft in de Verenigde Staten, Europa zonder Rusland, Latijns-Amerika en Azië zonder China, op basis van het reëel inkomen per hoofd in de Verenigde Staten in 1939, doet zien, dat de tegenstellingen, van 1939 tot 1952 wat de Verenigde Staten ten opzichte van de overige categorieën en wat Europa en Latijns-Amerika ten opzichte van Azië betreft, scherper zijn geworden. Zij openbaart tevens, dat het inkomen per hoofd in Latijns-Amerika relatief sterker is gestegen dan in Europa.

Duidelijk komt de sterke stijging van het reëel inkomen per hoofd in de Verenigde Staten, met 80 pCt in 13 jaar

tijds, tot uiting. De stijging in Europa en Latijns-Amerika blijft hierbij sterk ten achter. Bedroeg in 1939 het inkomen per hoofd in Europa en Latijns-Amerika resp. ca 55 en 15 pCt van dat in de Verenigde Staten, in 1952 was dit percentage gedaald tot resp. ca 35 en ruim 10 pCt. Het reëel inkomen per hoofd in Azië was in 1952 ongeveer even hoog als in 1939. De stijging van het totale inkomen in dit werelddeel is blijkbaar geheel gecompenseerd door de bevolkingsaanwas; de achterstand in welvaart van Azië, gemeten in het reëel inkomen per hoofd der bevolking, is van 1939 op 1952 groter geworden.

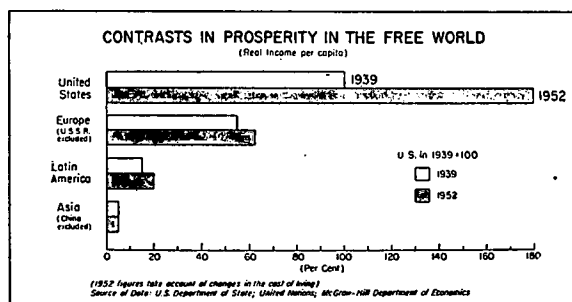
De laatste tijd wordt de vrije wereld zich de welvaartscontrasten meer en meer bewust. Het besef, dat het lage welvaartspeil, dat in een groot deel van de wereld heerst, een ernstig probleem vormt, waarvoor een oplossing dient te worden gevonden door middel van technische, financiële en wetenschappelijke bijstand aan de achtergebleven gebieden, wint steeds meer veld. In de ter gelegenheid van de opening der Staten Generaal uitgesproken Troonrede werd er op gewezen, dat ook

Nederland bereid zal moeten zijn tot „ruimere medewerking aan de programma's voor technische en wetenschappelijke hulpverlening en aan de financiering van de economische en sociale ontwikkeling”.

Ons land heeft in en na de tweede wereldoorlog een, naar de maatstaven van vóór de oorlog en thans gemeten, zeer laag welvaartspeil gekend. Het reëel nationaal inkomen per hoofd der bevolking was in 1944 en 1945 gedaald tot ongeveer de helft van het vooroorlogs peil. Nederland heeft de betekenis van buitenlandse hulp voor het opvoeren van het welvaartspeil aan den lijve onderzonden. Dat het thans — bijna tien jaren na zijn bevrijding — in staat moet worden geacht op zijn beurt bij te dragen tot de opvoering van de welvaart in de in dit opzicht zo zeer achtergebleven gebieden, stemt tot grote voldoening.

Utrecht.

Ing. C. A. DE BAS.



INHOUD

blz.		blz.	
Welvaartscontrasten, door C. A. de Bas	847	Surinaamse kanttekeningen, door G. C. A. Mulder, B. Sc., Ps. D.	859
Verkeersanalyse voor het Deltaplan, door Drs M. C. Verburg	849	Nationale notities:	
Economische macht als een gevolg van het verschil tussen „best” en „next best”, door Dr W. J. van de Woestijne	853	Is de wereldeconomie minder conjunctuurgevoelig geworden?, door Drs R. Iwema en Drs L. H. Klaassen, met een naschrift van Prof. Dr H. J. Witteveen	861
Waarheen met de Amerikaanse en Britse landbouwpolitiek?, door Drs G. Greidanus	856	Geld- en kapitaalmarkt, door Drs J. C. Brezet	862
		Statistiek en:	
		Werkloosheid in Nederland	864

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 de Wilmars; J. van Tichelen; R. Vandeputte; A. Vlerick.

DE ARTIKELN VAN DEZE WEEK

Drs M. C. VERBURG, Verkeersanalyse voor het Delta-plan.

Een verkeersanalyse voor het Deltaplan dient uit te gaan van de plannen, zoals die thans om veiligheidsredenen zijn opgesteld. Deze analyse beperkt zich tot de Volkerakdam en de afsluitdammen, met daarnaast het na uitvoering van het drie-eilandenplan in te stellen veer van Kats naar Zierikzee. De vraag wordt gesteld, welke aansluiting op Rotterdam voordeliger is, en wel in 1970 — als de Volkerakdam en de dam bij Bruinisse gereed zijn — en in 1980 — nadat de Westelijke afsluitdammen voltooid zijn. Uit een uitvoerige berekening blijkt dat geheel midden-Zeeland bewesten Kruiningen in 1970 het best gebruik kan maken van de weg via het veer Kats-Zierikzee. Nagegaan wordt, welke omvang het verkeer over deze weg zal hebben; schrijver concludeert, dat een uitvoerige verkeersanalyse nodig is, voordat men omtrent dit veer definitieve plannen maakt. In 1980 zal het verkeer van Walcheren en West-Zeeuws-Vlaanderen van de afsluitdam over de Oosterschelde gebruik kunnen maken. Uitgaande van schattingen omtrent het verkeer dat na 1980 nog van genoemd veer gebruik blijft maken, berekent schrijver de verkeers-economische waarde van een dam van Noord-Beveland naar Zierikzee. Schrijver concludeert dat van 1970 tot 1980 het verkeer van Zeeland naar „Holland” e.o. opgevangen kan worden door een veer Kats-Zierikzee, en dat het verantwoord is, daar na 1980 een dam aan te leggen.

Dr W. J. VAN DE WOESTIJNE, Economische macht als gevolg van het verschil tussen „best” en „next best”.

Het afsluiten van een transactie geeft bepaalde nadelen voor beide partijen, echter in verschillende mate. Voor de ene partij is de daarop in voordeel volgende transactie bijna even goed als de beste, maar voor de andere partij kan het verschil veel groter zijn. In het algemeen staat de koper sterk tegenover de verkoper; in de keten van fabrikant tot consument kan iedere schakel naar de zijde waar hij koopt, zijn nadelen bij de verkoop aan de volgende schakel verhalen. Een verbintenis tussen grossiers verbetert hun positie tegenover de winkeliers niet, maar maakt wel voor de fabrikant het „next best” aanmerkelijk ongunstiger. Voeren grossiers een handelsmerk in, dan kunnen zij de fabrikanten dwingen, tegen differentiële kosten te leveren. Uit deze macht ten gevolge van de „kopersmarkt” volgt ook, dat de zwakke positie van de arbeiders als aanbieders van arbeidskracht een economisch verschijnsel is. Tevens blijkt, dat een kwantitatief klein deel van de vragers gewoonlijk een veel grotere invloed kan uitoefenen dan een kwantitatief groot deel van de aanbieders. Ten slotte wijst schr. op grond hiervan op het gevaar van bepaalde wettelijke maatregelen, waar het gaat om het tegengaan van machtsposities.

Drs G. GREIDANUS, Waarheen met de Amerikaanse en Britse landbouwpolitiek?

Vrije prijsvorming voor agrarische producten veroorzaakt fluctuaties, die geen veranderingen in de vraag- en aanbodverhoudingen weerspiegelen. De overheidsmaatregelen ter beperking van deze fluctuaties groeien echter vaak uit tot te ver doorgevoerd protectionisme, waardoor te hoge productie wordt bevorderd. Schrijver schetst eerst de ontwikkeling van de Amerikaanse landbouwpolitiek en de gevolgen daarvan. De nieuwe landbouwwet houdt niets anders in dan een voortzetting van de tot

duzverre gevolgde politiek in iets gematigder vorm. In Engeland heeft men door prijssteun getracht, de binnenlandse agrarische productie op te voeren ten einde de afhankelijkheid van agrarische importen te verkleinen. De garantieprijzen waren ook hier te hoog, waardoor disproportionaliteiten in de productiestructuur ontstonden.

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

De ontwikkeling van Suriname is thans vastgelegd in een tienjarenplan, dat deze maand door de Staten werd aangenomen. Schrijver gaat de geschiedenis van de economische en sociale plannen voor Suriname na en bespreekt de wijze, waarop men de financiering van het thans aanvaarde plan hoopt te regelen. Doel is het leggen van de grondslag voor een sociaal-economische ontwikkeling op eigen krachten na de planperiode. Tevens kwam een Statistiekverordening tot stand, die het Statistiekbureau gelegenheid geeft zijn werkzaamheden op een verantwoorde basis uit te breiden. Verder werden nieuwe financiële maatregelen aangekondigd, die investeringen in Suriname aantrekkelijker zullen maken. De prijzen der verbruiksgoederen liggen relatief hoog. Aan de hand van een zelf opgestelde index van consumptieve uitgaven toont schrijver aan, dat thans — na een stijging gedurende vier jaar — een kleine teruggang in deze uitgaven kan worden waargenomen.

— SOMMAIRE —

Drs M. C. VERBURG, Analyse du trafic dans la région du Delta.

L'auteur se demande quelle sera la meilleure liaison entre la Zélande et Rotterdam en 1970 — après l'achèvement de la voie du Volkerak — et en 1980 — lors de l'achèvement des travaux d'endiguement à l'Ouest. Il conclut qu'il se justifie de diriger le trafic de la Zélande vers la Hollande et inversement sur la nouvelle voie de passage Kats-Zierikzee. Il s'indique également de procéder après 1980 à la création d'une digue de Noord-Beveland à Zierikzee.

Dr W. J. VAN DE WOESTIJNE, Le pouvoir économique comme conséquence de la différence entre „best” et „next best”.

L'échec d'une transaction entraîne des désavantages pour les deux parties, mais à des degrés différents. Pour l'une des parties, la transaction suivant celle qui a échoué est presque aussi profitable que si elle était la meilleure, mais la différence peut être beaucoup plus grande pour l'autre partie. Celle des parties qui subit le moins d'inconvénients a ainsi la possibilité d'exercer le pouvoir économique.

Drs G. GREIDANUS, Où va la politique agricole aux Etats Unis et en Grande-Bretagne?

Les mesures protectionnistes prises aux Etats Unis et en Grande-Bretagne en faveur de l'agriculture ont conduit à un excédent de la production agricole. Il est nécessaire de prendre de nouvelles mesures tendant à la formation plus libre des prix.

G. C. A. MULDER, B.Sc., Ps.D., Quelques considérations sur Surinam.

L'auteur décrit les événements économiques marquants à Surinam au cours du 3ème trimestre 1954. Le plan de 10 ans et quelques nouvelles ordonnances concernant le statistique et les impôts ont attiré le plus d'intérêt.

Verkeersanalyse voor het Deltaplan

Gevolgen voor de verbinding Midden-Zeeland—„Holland”

Het derde interim-advies van de Deltacommissie bevat een kaartje, waarop de hoofdafsluitingen der zeegaten en de mogelijke bijbehorende werken globaal zijn aangegeven. Voor de verbinding van het Deltagebied met „Holland” kunnen deze van groot belang zijn. Het laat zich aanzien, dat van deze projecten niet dusdanig zal worden afgeweken, dat zij uit verkeerseconomisch oogpunt veel aantrekkelijker zullen worden. Het Deltaplan zal in de eerste plaats worden uitgevoerd om veiligheidsredenen. Vandaar dat de dammen zo ver als waterstaats-technisch mogelijk is, naar het Westen zullen worden gelegd. Men kan het ook in een economische categorie uitdrukken. Als er sprake is van het Deltaplan als een rendabel project, dan wordt dit veroorzaakt doordat de veiligheid economisch hoog kan worden gewaardeerd. Een belangrijke afwijking van de reeds genoemde veiligheidsredenen zou dus absurd zijn.

De eerste nevenreden waarom het Deltaplan zal worden uitgevoerd is gelegen in de opheffing van de verzilting en de verdroging. De jaarlijkse bruto meer-opbrengst uit dezen hoofde is te stellen op f 61 mln, hetgeen gekapitaliseerd f 1.525 mln aan waarde vertegenwoordigt. Daartegenover staan de hiervoor meer te maken kosten ter verkrijging van dit resultaat, samenhangende met de werken die het water bij de plant brengen, zoals spuisluizen, gestremde afwateringen enz., welke f 965 mln belopen ¹⁾.

In het kader van dit artikel, dus verkeerseconomisch gezien, is, wat betreft de dammen, alleen de secundaire verbinding over het Volkerak van belang. Het Volkerak zal naar de voorlopige inzichten moeten worden afgesloten, opdat het Zeeuwse Meer niet verzilt, wanneer in ijsperioden het Haringvliet wordt opengezet ²⁾. Deze afsluiting zou voor het verkeer van grote betekenis zijn, omdat zij een verbinding legt tussen Bergen op Zoom en Rotterdam ³⁾.

De tweede nevenreden waarom het Deltaplan zal worden uitgevoerd is die der ontsluiting van het Deltagebied. Zij is met de afdamming van het Volkerak zeer gediend. Een blik op de kaart leert echter, dat dan het Haringvliet ter hoogte van Tien Gemeten nog moet worden overbrugd. Deze overbrugging is een reeds jaren bestaand en nog steeds actueel plan. Wil de Volkerakweg vruchten afwerpen, dan zal op deze plaats een tweetal bruggen moeten worden gebouwd.

Om veiligheids-, agrarische en verkeersredenen komt men aldus tot twee nieuwe Noord-Zuidwegen, nl. één over de afsluitdammen en één over het Volkerak en het Haringvliet. Schouwen-Duiveland krijgt op de tweede weg naar alle waarschijnlijkheid zijn aansluiting naar Rotterdam en Bergen op Zoom. Het Grevelingen zal immers, volgens de provisorische plannen, moeten worden afgedamd tussen Bruinisse en Herkingen, het wantijgebied voor de stromen benoorden en bezuiden Schouwen-Duiveland. Zonder deze afdamming is afsluiting van het Brouwershavensche Gat en van de Oosterschelde onuitvoerbaar met het oog op de te hoge stroomsnelheden

door het Zijpe ⁴⁾. Het toeval wil, dat deze secundaire dam voor het verkeer uitstekend is gelegen.

Midden-Zeeland verkrijgt naast de reeds genoemde Westelijke en Oostelijke weg een verbinding op Rotterdam door middel van het veer op Zierikzee. Het binnen 7 jaar te voltooien Drie-eilandenplan maakt het mogelijk de tegenoverliggende afvaart- en aankomstplaats Katsche Veer (op Zuid-Beveland) te vervangen door Kats (op Noord-Beveland). Op deze wijze zal daar met een kop-ladingboot een starre uurdienst kunnen worden gevaren.

De kardinale vraag voor de rest van Zeeland en — zo wij zullen zien — voor Westelijk België is nu, welke aansluiting op Rotterdam en omgeving het aantrekkelijkst is. Dit hangt weer van twee vragen af, nl. waar bevindt men zich en welke van de twee wegen is de kortste? Wij stellen ons daarbij allereerst in op het jaar 1970, in welk jaar, naar wij mogen aannemen, de Volkerakweg en de dam bij Bruinisse gereed zullen zijn. Daarna stellen wij ons in op 1980, in welk jaar hopelijk ook de Westelijke afsluitdammen in de Oosterschelde en het Brouwershavensche Gat gereed zullen zijn. Als uitgangspunten voor een verkeersprognose nemen wij Middelburg en Goes, middelpunt van respectievelijk Walcheren en Zuid-Beveland. Beide streken zullen voor de verkeersrelatie met „Holland” in 1970 de keuze hebben tussen de weg via het veer van Kats op Zierikzee (1) en de weg via het Volkerak (2).

De afstand Middelburg-Rotterdam bedraagt langs weg (1) 80 km (exclusief de reis per veer), die langs weg (2) 114 km. Het verschil is dus 34 km ten gunste van de eerste, waarvoor de besparing gemiddeld kan worden gesteld op f 4,08 (12 ct per km) voor een personenauto en op f 8,16 (24 ct per km) voor een vrachtauto. Deze beide en de volgende berekeningen zijn marginaal. De tijd gemoeid met de extra-afstand is nagenoeg gelijk aan het tijdverlies met het veer, dat nl. op normale uren en bij goede outillage te stellen is op 30 à 45 minuten. Van de bovenberekende voordelen moeten wij nog het veertarief aftrekken, waarvoor wij de huidige tarieven nemen van het bestaande veer Katsche Veer—Zierikzee (1 uur varen: f 1 voor een personen- en f 1,50 voor een vrachtauto). Het financiële voordeel van weg (1) boven weg (2) voor Middelburg kan dus gesteld worden op f 3,08 voor een personen- en f 6,66 voor een vrachtauto. Voor personenauto's zou men hierop gemiddeld ca 5 min. in mindering moeten brengen (wacht-tijd van het veer minus de duur van de 34 km omweg).

Voor Goes kan een soortgelijke berekening worden opgezet. De afstand naar Rotterdam via weg (2) — 93 km — is 31 km langer dan via weg (1). Het voordeel is hier ten gunste van weg (1) voor een personenauto f 2,72 en voor een vrachtauto f 5,94.

Bepalen wij de verkeerszones, die resp. op weg (1) en op weg (2) zijn aangewezen, dan loopt de grens ongeveer langs Kruiningen. Op deze hoogte is nl. de afstand naar Zierikzee ongeveer 12 km langer en die naar het Volkerak 12 km korter dan uitgaande van Goes. Het afstandsvoordeel van weg (1) wordt dan slechts 7 km. Dit zal velen doen besluiten toch maar via het Volkerak te gaan. Het veer kan ons altijd voor een onverwacht oponthoud plaatsen; men accepteert dit slechts als het voordeel vrij groot is. *Geheel Midden-Zeeland bewesten Kruiningen is dus in 1970 het meest aangewezen op de weg via het veer Kats-Zierikzee om van en naar Rotterdam te gaan.*

¹⁾ Zie het rapport van de CROL (passim) en het prae-advies van Prof. Tinbergen voor de Nederl. Mij voor Nijverheid en Handel 1954 (blz. 32 en 35). Het laatstgenoemde bedrag is door ons afgeleid.

²⁾ Ir A. G. Maris in zijn prae-advies voor de Nederl. Mij voor Nijverheid en Handel, blz. 18.

³⁾ „Zuid-West Nederland. Terugblik en Toekomstbeeld”. 's-Gravenhage 1954, blz. 16.

⁴⁾ Ir A. G. Maris, t.a.p. blz. 24.

Ook het verkeer van en naar Zeeuwsch-Vlaanderen zal in deze richting worden getrokken, voor zover het richting „Holland” en terug moet. Dit geldt voor West-Zeeuwsch-Vlaanderen (het veer Vlissingen-Breskens) in volle omvang. Voor Oost Zeeuwsch-Vlaanderen (het veer Kruiningen-Perkpolder) geldt dit nauwelijks, daar de bovengenoemde grens van de verkeerszones door Kruiningen loopt. Het verkeer voor en van „Holland” zal hier dus via het Volkerak lopen. Voor Westelijk België kan men een soortgelijke redenering opzetten. De omgeving van Brugge is dan aangewezen op het veer Vlissingen-Breskens, terwijl het gebied tussen Gent en Sint Niklaas óf over het veer Kruiningen-Perkpolder óf via Antwerpen naar de Volkerakdam zal gaan (natuurlijk voor zover georiënteerd op „Holland”).

Wil men nu het toekomstige vervoersaanbod op het veer Zierikzee-Katsche Veer benaderen, dan moet men de verkeersrelaties van het gebied bezuiden Schouwen-Duiveland (inclusief Westelijk België) en „Holland” kennen. Hierover zijn echter geen cijfers bekend. Men zou daarvoor een splitsing moeten maken van de cijfers van het telpunt 5.803 bij Korteven (bij het viaduct bezuiden Bergen op Zoom). Slechts een deel hiervan onderhoudt de verkeersrelatie Zeeland-„Holland”. In totaal besloeg het getelde verkeer in de wintermaanden van 1953, volgens de automatische telling van de Rijkswaterstaat, 2.460 auto's (in 1946 was dit 1.079, te weten 518 personen- en 561 vrachtauto's).

Een steekproef zou moeten uitmaken, welk deel van dit verkeer op „Holland” is georiënteerd. Stellen wij het op 25 pCt, dan is dit deel te bepalen op 615 c.a. Neemt men met de Rijkswaterstaat aan, dat het verkeer in 1970 $2\frac{1}{2} \times$ zo omvangrijk zal zijn als thans, dan komt men op een verkeer van en naar „Holland” van 1.540 auto's. Hiervan is een groot deel afkomstig van het veer Kruiningen-Perkpolder, dat, indien gericht op „Holland”, in de toekomst over het Volkerak zal gaan. Hiervoor zou men een corresponderende steekproef moeten nemen bij het veer van Kruiningen. Wij zijn geneigd dit thans te stellen op 25 pCt van het daar overgezette verkeer (70.000 auto's per jaar; 200 auto's per dag). Voor 1970 zou dit dan 500 auto's per dag betekenen. Het gemiddelde vervoersaanbod uit dezen hoofde via het veer Zierikzee-Kats bedraagt aldus in 1970 1.040 auto's per dag (1.540-500).

Daarbij komt dan het verkeer uit de omgeving van Brugge, dat zijn vervoersrelaties op „Holland” thans voornamelijk via Antwerpen laat lopen. Hiervan zal dus een niet te berekenen aantal auto's in de toekomst via het veer Kats-Zierikzee gaan. Het betreft voornamelijk personenauto's in het kader van het toerisme. Deze categorie beslaat in feite een nieuwe verkeersrelatie. Om de gedachte te bepalen, stellen wij haar voor 1970 op 100 auto's als minimum gemiddeld per dag, corresponderend met een huidige potentiële hoeveelheid van 40 auto's. Ten slotte is er het huidige vervoer tussen Schouwen-Duiveland en Midden-Zeeland, dat in 1952 60 personen- en 15 vrachtauto's c.a. bedroeg en in 1970 dus gesteld mag worden op $2\frac{1}{2}$ maal zoveel of 150 personen en 40 vrachtauto's c.a. (totaal 190), ook hier weer gemiddeld per dag.

Het totale vervoersaanbod op het veer Kats-Zierikzee zal aldus in 1970 bij grove benadering in totaal 1.330 auto's bedragen gemiddeld per dag vice versa. Het aanbod in één richting is dan te stellen op 665 auto's gemiddeld per dag. Neemt men aan, dat de verhouding van het aantal personenauto's tot het aantal vrachtauto's — gelijk thans bij passage over de Westerschelde — 2 : 1 is, dan is dit

vice versa 890 personen- en 440 vrachtauto's (de laatste 300 dagen per jaar). Het jaaraanbod is dan vice versa 320.400 personenauto's en 132.000 vrachtauto's. Dit betreft dus 452.400 auto's per jaar, terwijl de dienst Vlissingen-Breskens er in 1952 230.000 overzette. Voor het laatste traject waren daarvoor in gebruik de „Juliana” en de „Prins Bernhard” met een laadcapaciteit van ruim 60 personenauto's, te weten: één schip voor de eigenlijke vaart en één voor technische resérve en het seizoenverkeer. Wanneer men echter aanneemt, dat slechts $12\frac{1}{2}$ pCt van het bij Korteven en via het veer van Kruiningen passerende verkeer relatie met „Holland” onderhoudt, omvat het bij Kats-Zierikzee over te zetten verkeer in 1970 nog altijd 275.400 auto's (194.400 personen- en 81.000 vrachtauto's).

De conclusie kan luiden, dat een uitvoerige verkeersanalyse nodig is voordat men aan definitieve plannen voor het veer Kats-Zierikzee begint. Reeds nu bestudeert de Provinciale Waterstaat van Zeeland de veerverbinding met koplading. Het is een eis van juist beleid hierbij rekening te houden met de ontwikkeling die het gevolg zal zijn van het Deltaplan. Men moet op deze ontwikkeling reeds zijn voorbereid, wanneer de Noordelijke afdammingen in het Deltagebied een feit zullen zijn, dus waarschijnlijk omstreeks 1970. Het duurt dan wellicht nog 10 jaar voordat ook de Westelijke dammen in de Oosterschelde en het Brouwershavensche Gat zijn voltooid. Het verkeer van en via Walcheren naar „Holland” zal zich dus na 1970 op het veer Kats-Zierikzee richten. Het zal moeilijk zijn deze verkeersgewoonte later om te buigen naar de Westelijke afsluitdam.

Men zie het bovenbecijferde vervoersaanbod als potentieel. Of het reëel wordt hangt van diverse factoren af. In de eerste plaats van de vraag, of en in hoeverre de Overheid het betrokken veer hierop zal aanpassen (frequentie en capaciteit). Ook indien zij dit niet wil, zal het vervoersaanbod een voortdurende opwaartse druk uitoefenen op de capaciteit van het veer. In de tweede plaats mag men aannemen, dat velen de voorkeur zullen geven aan de vaste verbinding, omdat deze meer „bedrijfszeker” is. Hoe de „vraagelasticiteiten” hier liggen is uiteraard onbekend. Nochtans kan men er zeker van zijn, dat het aanbod op het veer Kats-Zierikzee zeer hoog zal zijn.

Voor 1980 mogen wij aannemen, dat de situatie geheel veranderd zal zijn. Dan zal immers ook de Oosterschelde zijn afgesloten en de mogelijkheid bestaan langs de Westelijke afsluitdam naar Rotterdam te gaan (weg no 3). Deze weg komt niet voor Goes en omgeving in aanmerking, wanneer men daar in verkeersrelatie met „Holland” staat. Voor Middelburg en omgeving, West Zeeuwsch-Vlaanderen en de omgeving van Brugge kan de situatie hierdoor echter veranderen.

De weg over de afsluitdijk zal via Burghsluis en Zierikzee op de dam bij Bruinisse aansluiten. Volgens het voorlopig tracé wordt aldus de afstand Middelburg-Rotterdam 92 km, terwijl dit over weg no 1 (via het veer Kats-Zierikzee) 80 km exclusief het veer bedraagt. De winst van 12 km over de laatste weg is aan kilometerkosten marginaal te stellen op $12 \times f 0,12 = f 2,40$ voor personenauto's en $12 \times f 0,24 = f 4,80$ voor vrachtauto's. Men moet hiervan de wachttijd voor het veer minus de tijd, nodig voor 12 km, aftrekken. Wij stellen dit op gemiddeld 30 min. voor een personen- en op 25 min. voor een vrachtauto. Wij stellen de totale waarde van een verloren bedrijfsuur (voor omwegen of onderbezetting) op $f 6$

voor een personenauto en op f 5 voor een vrachtauto⁵⁾. Door over weg (1) te reizen wordt dus uiteindelijk nihil voor een personen- en ca f 2,75 voor een vrachtauto bespaard vergeleken met een reis over weg (3). Deze besparingen zijn naar verhouding op de totale reiskosten dermate gering geworden, dat men mag aannemen, dat het verkeersaanbod uit en naar de richting „Holland” voor het veer Kats-Zierikzee aanmerkelijk geringer zal zijn dan volgens onze eerste berekening.

Wij dienen thans het totale verkeersaanbod bij het veer Kats-Zierikzee in 1980 te benaderen. Wij moeten daarvoor van enkele theoretische veronderstellingen uitgaan. In de eerste plaats nemen wij aan, dat het verkeer tussen 1970 en 1980 niet zal toenemen. Met andere woorden van 1954 tot 1970 neemt het verkeer volgens een logistische lijn toe. Vervolgens nemen wij aan, dat het verkeersaanbod in 1970 op het veer Kats-Zierikzee de door ons minimaal berekende omvang zal hebben, nl. 275.400 auto's, of wel 194.400 personen- en 81.000 vrachtauto's. Van het totaal berekende verkeer, dat dan zonder de verkeersverbeteringen via Korteven op „Holland” zou zijn georiënteerd (12½ pCt van 2.540 minus 12½ pCt van 500 auto's per dag) nemen wij aan, dat 70 pCt op Walcheren en West Zeeuwsch-Vlaanderen en 30 pCt op Zuid-Beveland bewesten het kanaal betrekking heeft (zijnde de verhouding van het bevolkingspotentieel). Het Westbelgische verkeer (100 per dag) loopt via Walcheren en het verkeer tussen Midden- en Noord-Zeeland (190) heeft voor de helft op Walcheren en voor de helft op Zuid-Beveland betrekking.

Het totale afgeronde verkeersaanbod op het veer Kats-Zierikzee in 1970 is dan per dag als volgt georiënteerd:

TABEL 1.

Verkeerssector	Vrachtauto's	Personenauto's	Totaal
Middelburg	190	370	560
Goes	85	165	250
Totaal	275	535	810

Gezien de geringe besparingen via de veerweg (1) zal in 1980 het „Hollandse” personenautoverkeer uit en van de sector Middelburg geheel via de afsluitdam gaan lopen. Het „Hollandse” vrachtautoverkeer kan nog ca f 3 per rit besparen via het veer Kats-Zierikzee i.p.v. via de afsluitdam. Wij nemen aan, dat de helft van dat verkeer dit een reden vindt om voortaan via de afsluitdam te gaan. Het „Hollandse” verkeer uit de sector Goes zal een gelijke oriëntering behouden als in 1970, terwijl eveneens het verkeer van en via Kruiningen langs de Volkerakweg zal blijven gaan (waaronder het verkeer uit en naar Oost Zeeuwsch-Vlaanderen).

De verdeling van de verkeersstromen per dag wordt dan in 1980 als in tabel 2 weergegeven (deze prognose is dus minimaal).

Uitgaande van deze verdeling kunnen wij thans de verkeerseconomische waarde van een *secundaire dam* van Noord-Beveland naar Zierikzee (in plaats van het veer Kats-Zierikzee) berekenen. Al het hier vermelde en

⁵⁾ Deze calculatiegegevens werden met de nodige wijzigingen berekend op basis van: H. A. A. de Melverda, Kosten en baten van vervoer, 's-Gravenhage, z.j., blz. 20 e.v.

TABEL 2.

Verkeerssector	Afsluitweg (3)		Veerweg (1)		Volkerakweg (2)		Totaal		Totaal auto's
	Vracht-auto's	Pers.-auto's	Vracht-auto's	Pers.-auto's	Vracht-auto's	Pers.-auto's	Vracht-auto's	Pers.-auto's	
Middelburg	95	370	95	0	0	0	190	370	560
Goes	0	0	85	165	0	0	85	165	250
Kruiningen	0	0	0	0	85	165	85	165	250
Totaal	95	370	180	165	85	165	360	700	1.060

dus op „Holland” gerichte verkeer zal bijna geheel via deze secundaire deltdam lopen. Het verkeer uit en van de sector Middelburg zal dan nl. t.o.v. de afsluitweg 10 km besparen en t.o.v. de veerweg weliswaar 2 km verliezen, maar de wachttijd (gemiddeld 40 min.) en de kosten van het veer winnen. Het verkeer uit en van de sector Goes verliest 9 km over de weg, maar wint eveneens de wachttijd en de veerkosten. Het verkeer uit de sector Kruiningen (incl. Oost Zeeuwsch-Vlaanderen) zal de vrije keuze hebben tussen de Volkerakweg (Kruiningen-Rotterdam: 81 km) en de veerweg (idem: 83 km). In dit opzicht zijn er dus geen besparingen te boeken. Terloops zij hier opgemerkt, dat het dus uit het oogpunt van de omvang van het veer Kats-Zierikzee of later van de rentabiliteit van de veerweg niet nodig is op het „Oost Zeeuwsch-Vlaamse” verkeer te rekenen. Ten aanzien van een nieuwe verbinding tussen Oost Zeeuwsch-Vlaanderen en overig Nederland is men ook in dit opzicht geheel vrij.

De *jaarlijkse besparingen* die de veerweg met dam oplevert zijn de volgende:

1. Verkeerssector Middelburg.

a. Veerweg met dam i.p.v. afsluitweg (10 km korter)	
28.500 vrachtauto's à 10 × f 0,24 (variabele km kosten = vkmk) + 1/5 × f 5 (vaste kosten per bedrijfsuur = vk/bu)	f 96.900
133.200 personenauto's à 10 × f 0,12 (vkmk) + 1/6 × f 6 (vk/bu)	„ 293.000
b. Veerweg met dam i.p.v. veer	
28.500 vrachtauto's à f 1,50 (veerkosten) + 2/3 × f 5 (vk/bu)	„ 138.700

2. Verkeerssector Goes.

Veerweg met dam i.p.v. veer (9 km langer)	
25.500 vrachtauto's à f 1,50 (veerkosten) + 2/3 × f 5 (vk/bu) — 9 × f 0,24 (vkmk) — 9/50 × f 5 (vk/bu)	„ 45.100
59.400 personenauto's à f 1 (veerkosten) + 2/3 × f 6 (vk/bu) — 9 × f 0,12 (vkmk) — 9/60 × f 6 (vk/bu)	„ 179.400

3. Verkeerssector Kruiningen

.....	nihil
4. Kosten veerdienst Kats-Zierikzee.	
Zodra de afsluitdam gereed zal zijn vermindert het aanbod op het veer Kats-Zierikzee van 275.400 auto's per jaar tot 113.400 auto's, te weten tot 54.000 vrachtauto's en 59.400 personenauto's per jaar. De totale kosten van de ingekrompen veerdienst stellen wij op f 671.300 (¼ × Vlissingen-Breskens in 1954). Dit bedrag minus de opbrengsten van de posten 1b en 2 voor de tarieven kan door de aan te leggen dam worden bespaard (f 671.300 — f 140.400)	„ 530.900

Totale jaarlijkse besparing, die de veerweg met dam van Noord-Beveland naar Zierikzee oplevert f 1.284.000

Men kan deze berekening ook maken voor de door ons gestelde maximale prognose. Men komt dan tot de in tabel 3 volgende opstelling (i.p.v. tabel 2).

De verkeersbesparingen berekend als onder 1, 2 en 3 bedragen dan f 1.245.000 per jaar bij aanleg van een verkeersdam van Noord-Beveland naar Zierikzee. Het totale verkeersaanbod bij het veer Kats-Zierikzee krimpt dan zonder dam in 1980 in van 452.400 auto's tot 184.200 auto's, te weten 87.000 vracht- en 97.200 personenauto's. De kosten van dit op te heffen veer stellen wij op 2/3 van dat van Vlissingen-Breskens in 1954, dus op f 1.006.900.

TABEL 3.

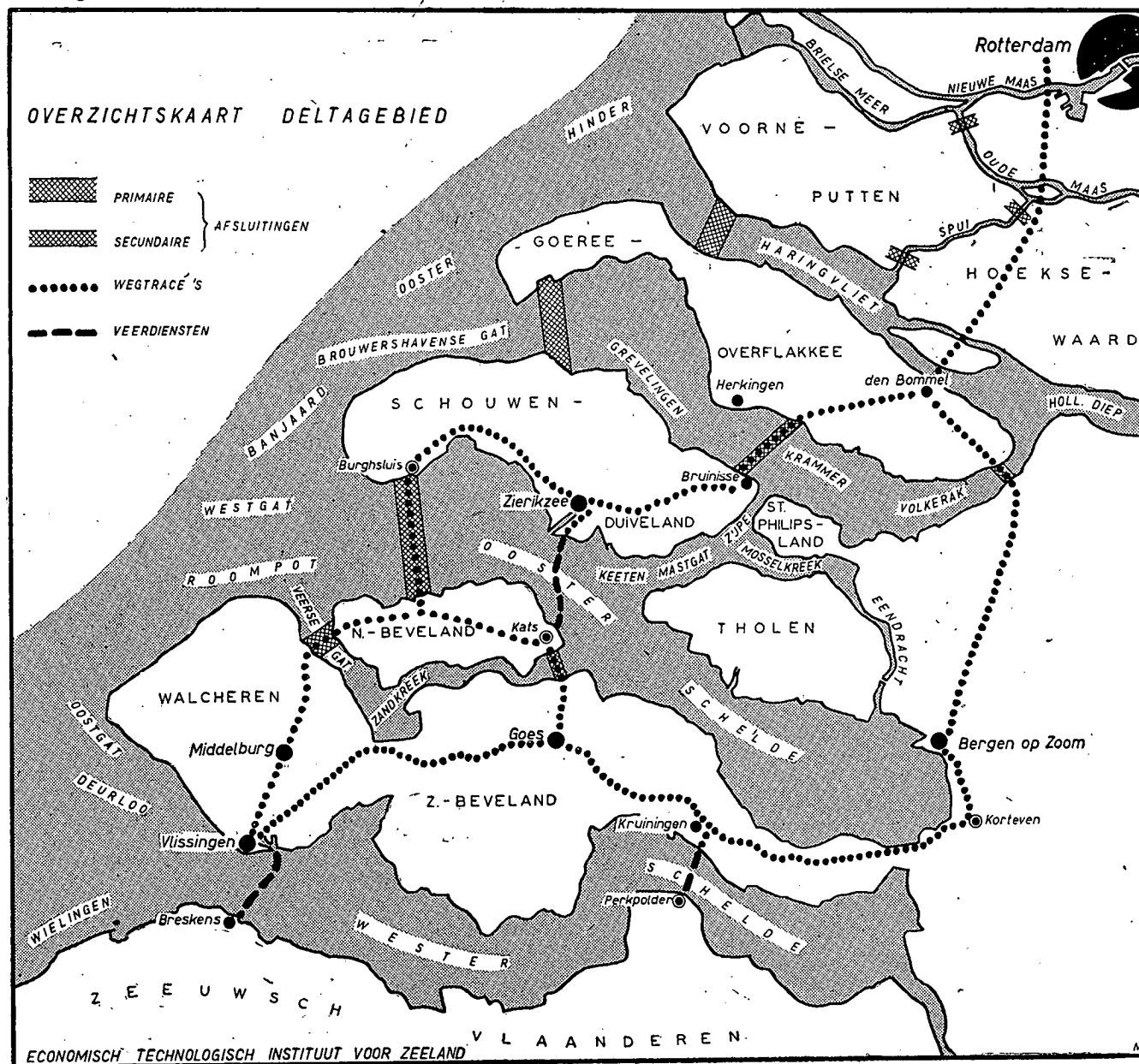
Verkeerssector	Afsluitweg (3)		Veerweg (1)		Volkerakweg (2)		Totaal		Totaal auto's
	Vracht-auto's	Pers.-auto's	Vracht-auto's	Pers.-auto's	Vracht-auto's	Pers.-auto's	Vracht-auto's	Pers.-auto's	
Middelburg	155	615	155	0	0	0	310	615	925
Goes	0	0	135	270	0	0	135	270	405
Kruiningen	0	0	0	0	165	335	165	335	500
Totaal	155	615	290	270	165	335	610	1.220	1.830

De totale besparingen door de verkeersdam Noord-Beveland-Zierikzee worden dan met inachtneming van de tarievenopbrengst f 2.024.200. Samen met de besparingen uit hoofde van het overige verkeer (openbare vervoersmiddelen, motorrijwielen e.d.) mogen wij dus de besparingen voor de verkeersdam stellen op f 1,3 tot 2,1 mln per jaar.

Wij kunnen ter berekening van de besparing ook van een ander punt uitgaan. Het is nl. de vraag, of de Overheid inderdaad het veer Kats-Zierikzee aan het verkeersaanbod zal aanpassen. Het is immers onvermijdelijk dat zij óf de tekorten aanvult óf de tarievenlijn prohibitief maakt. De redenering zal wellicht zijn, dat de Volkerakweg aanvankelijk, en later ook de afsluitweg, de natuurlijke wegen zullen vormen en dat het niet de plicht van de Overheid is hiertussen nog een omvangrijke veerdienst met tekorten te projecteren. In dit geval gaan wij ter berekening van de verkeerswaarde van een dam Noord-

Beveland-Zierikzee- uit van de afstandverkortingen die op deze wijze zullen ontstaan. Wij nemen aan, dat het alternatief is: handhaving van het veer Kats-Zierikzee in zijn huidige omvang. De verkortingen betreffen in 1980 voor de sector Middelburg minimaal 190 vracht- en 370 personenauto's en maximaal 310 vracht- en 615 personenauto's per dag, die over de bewuste dam in plaats van over de afsluitdam rijden. Voor Goes bedragen deze getallen: minimaal 55 vracht- en 100 personenauto's en maximaal 105 vracht- en 205 personenauto's per dag. In dit laatste geval is dus aangenomen, dat dagelijks 30 vracht- en 65 personenauto's van en naar Zuid- en Noord-Beveland gebruik zullen blijven maken van het veer Kats-Zierikzee (voor het verkeer op en van Schouwen-Duiveland).

De jaarlijkse besparingen, die de dam Noord-Beveland-Zierikzee oplevert, bedragen dan:



	Minimaal	Maximaal
1. Verkeerssector Middelburg.		
a. 57.000 vrachtauto's minimaal en 93.000 maximaal over deze dam i.p.v. via het Volkerak à $32 \times f 0,24$ (vkmk) + $\frac{2}{3} \times f 5$ (vk/bu)	f 627.600	f 1.023.900
b. 133.200 personenauto's minimaal en 221.400 maximaal over deze dam i.p.v. via het Volkerak à $32 \times f 0,12$ (vkmk) + $\frac{1}{2} \times f 6$ (vk/bu)	„ 911.100	„ 1.514.400
2. Verkeerssector Goes.		
a. 16.500 vrachtauto's minimaal en 31.500 maximaal over deze dam i.p.v. via het Volkerak à $22 \times f 0,24$ (vkmk) + $\frac{1}{2} \times f 5$ (vk/bu)	„ 128.400	„ 245.100
b. 36.000 personenauto's minimaal en 73.800 maximaal over deze dam i.p.v. via het Volkerak à $22 \times f 0,12$ + $\frac{1}{3} \times f 6$ (vk/bu)	„ 167.000	„ 342.400
3. Verkeerssector Kruiningen		nihil
4. Kosten veerdienst Kats-Zierikzee.		
In casu is de overzetcapaciteit in totaal 32.400 auto's (9.000 vracht- en 23.400 personenauto's) per jaar. Opheffing van dit veer bespaart ($1\frac{1}{2} \times f 300.000$ = $1\frac{1}{2} \times$ exploitatiekosten in 1952) ..	„ 375.000	„ 375.000
Totale jaarlijkse besparing die de veerweg met dam van Noord-Beveland naar Zierikzee oplevert	f 2.209.100	f 3.500.800

Gebruikt men ook hier de besparingen uit hoofde van het motorrijwielverkeer en van het vervoer per openbaar vervoermiddel om tot afrondingen te komen, dan kunnen wij de totale jaarlijkse besparingen thans stellen op f 2½ mln tot f 3½ mln.

Aan de gevonden bedragen aan jaarlijkse besparingen (resp. f 1,3 mln, f 2,1 mln, f 2½ mln en f 3½ mln) zal men van Zeeuwse zijde gaarne nog een post toevoegen. Het gebied dat met de dam van Noord-Beveland naar Kats zal zijn gediend (zonder Schouwen-Duiveland, Tholen en St Philipsland, Oostelijk Zuid-Beveland en Oost Zeeuwsch-Vlaanderen en tellende bijna 160.000 inwoners) is vanouds een excentrisch gelegen gebied. Het heeft dan ook altijd moeite gehad met de verdere uitbouw van zijn welvaart. Het is onderhevig aan een voortdurende stroom van vertrekkende mensen en wordt aldus al vele decennia ontwricht. Evenals bij de Nederlandse ontwikkelingsgebieden (waarin f 51 mln wordt geïnvesteerd ten behoeve van 575.000 inwoners) mag men hier niet alleen economische, maar ook maatschappelijke, morele en culturele factoren naar voren brengen. Door de uitvoering van het Deltaplan van het Noorden uit zal Schouwen-Duiveland bovendien nog verder van de kleine provincie Zeeland worden gedistancieerd. Ook uit een oogpunt van bevolkingspolitiek is het derhalve verantwoord tijdig voor een doelmatige verbinding naar het Zuiden (midden-Zeeland) zorg te dragen. De hier op te voeren post is

uiteraard altijd willekeurig; zij blijft dan ook een pro memorie-bedrag.

De gevonden bedragen kunnen worden gekapitaliseerd op basis van de geldende rente op lange termijn en het aan de dam nodige onderhoud. Een kapitalisatiecoëfficiënt van 25 is aan de lage kant. Uitgaande van vier bovengemelde hypothesen komt men dan tot bedragen van f 32½ mln, f 52½ mln, f 56 mln en f 87½ mln, die aan de dam van Noord-Beveland naar Zierikzee ten koste mogen worden gelegd, wil er alleen al sprake zijn van een verkeers-economisch rendement. De kosten van deze dam met verharde weg nu bedragen volgens een berekening door een deskundige hoogstens f 20 mln. De dam is dus uit dit oogpunt altijd economisch verantwoord.

Het standpunt dat de Overheid tussen 1970 en 1980 dient in te nemen hangt eveneens af van de kostenvergelijkingen. De totale besparingen, die het volledig aanpassen van het veer Kats-Zierikzee van 1970 af oplevert, bedragen per jaar minimaal f 1.103.400 (autokosten) minus f 1.026.200 (kosten van het veer; totale exploitatie minus opbrengst autotarieven) of f 77.200 en maximaal f 1.806.900 (autokosten) minus f 1.481.100 (kosten van het veer; deze zijn gesteld op bruto f 2 mln, waarop de opbrengst van de autotarieven in mindering is gebracht) of f 325.800. Ten dele zal het tekort op de veerdienst van resp. f 1.026.200 en f 1.481.100 per jaar moeten worden gedragen door het overige verkeer (personen en motorrijwelen), ten dele door de Overheid. Geschiedt dit laatste niet, dan wordt het voordeel voor het autoverkeer te gering en zal men omrijden via de Volkerakweg. In dat geval worden de latere besparingen door de dam van Noord-Beveland naar Zierikzee veel groter. Nationaal-economisch gezien levert het uitgebreide veer van 1970-1980 dus een gering voordeel op. Voor Zeeland betekent dit dat op deze wijze de oriëntering van Noord-Zeeland ook in de richting van midden-Zeeland en niet alleen op „Holland” mogelijk blijft. De voordelen voor het Westbelgische verkeer, die hiermede ontstaan, mogen niet worden vergeten.

De conclusie luidt, dat het verantwoord is:

1. van 1970 tot 1980 het verkeer van Zeeland naar „Holland” en omgekeerd tegen de thans op het veer Katsche Veer-Zierikzee geldende tarieven op het nieuwe veer Kats-Zierikzee op te vangen. Men bevordert hiermede in de eerste plaats de opbouw van een belangrijk stuk Deltagebied;
2. na 1980 tot aanleg van een dam van Noord-Beveland naar Zierikzee over te gaan.

Middelburg.

Drs M. C. VERBURG.

Economische macht als een gevolg van het verschil tussen „best” en „next best”

Veel gevallen van economische macht kunnen, zoals in het onderstaande zal worden aangetoond, worden verklaard, indien wordt nagegaan welk nadeel uit het niet tot stand komen van een bepaalde transactie voor de daarbij betrokkenen voortvloeit. Indien nl. een verkooptransactie, die aanvankelijk zowel door de koper als door de verkoper als de meest voordelige werd beschouwd, om de een of andere reden afstuit, dienen beide partijen genoegzaam te nemen met de daarop in voordeel volgende transactie. M.a.w., na „best” komt „next best”. Hier

treden echter bijna steeds grote verschillen tussen de partijen op. Voor de ene partij is de op een na gunstigste positie bijna even goed als de beste, maar voor de andere kan deze veel slechter zijn. Het is nu dit verschil tussen „best” en „next best”, dat steeds aanleiding kan geven tot het ontstaan van economische machtsposities. Enkele voorbeelden mogen dit verduidelijken.

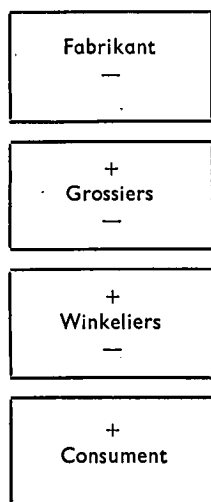
Als ik als consument, op het laatste ogenblik een voor mij goede aankoop bij een winkelier laat afspringen,

betekent dit voor mij dat ik voor deze aankoop enige straten verder naar een andere winkelier moet gaan. Zodra ik dus de keus heb uit enkele winkeliers, of, binnen een winkel, tussen enkele merken van nagenoeg dezelfde kwaliteit is voor mij het verschil tussen „best” en „next best” gering. Maar voor de winkelier, met wie ik in onderhandeling ben, betekent het niet doorgaan van de koop het verlies van de bruto-winst op de transactie.

Bij de verhouding tussen winkelier en grossier doet zich een soortgelijke positie voor. Veelal heeft de winkelier de keuze uit verschillende grossiers en maakt het voor hem niet veel uit wie hij kiest; wel echter voor de grossier, die een belangrijke klant kan verliezen.

Indien de grossier voor zijn aankopen in feite de keuze heeft tussen meer dan een fabriek, staat hij op zijn beurt bij zijn aankopen weer sterk.

In het algemeen kunnen wij zeggen dat, tenzij een fabrikant iets aan te bieden heeft, dat in feite niet zonder groot nadeel voor de koper door iets anders kan worden vervangen, de koper sterk staat tegenover de verkoper. Voor de eerste betekent het terugvallen op „next best” een klein, voor de tweede betekent het een groot nadeel. Dit is de praktische zin van het woord „kopersmarkt”. Slechts in zeer enkele gevallen zal de koper het gewenste niet kunnen krijgen, resp. het niet binnen redelijke grenzen kunnen vervangen. Daarom staat hij in principe sterk tegenover de aanbieder, al geven wij toe, dat in het algemeen de uiteindelijke consument betrekkelijk weinig gebruik maakt van de druk, die hij uit zou kunnen oefenen, vooral als een groep consumenten zich tot dit doel zou verenigen. Grafisch uitgebeeld ziet men duidelijk het polaire karakter van deze machtsposities.



De zwakke positie van de grossier, resp. de sterke van de winkelier komt voort uit de keuzemogelijkheid die deze laatste t.a.v. de grossiers heeft. Het is duidelijk, dat de grossier kan trachten zijn positie te verbeteren door speciale bindingen met de winkeliers tot stand te brengen. Gezien evenwel de sterke positie die in principe de winkelier inneemt, zullen deze bindingen ook aan de winkelier ten goede moeten komen. Vaak worden progressieve omzetpremies voor dit doel gebruikt. Ook andere vormen van binding tussen winkelier en grossier zijn denkbaar en komen voor. Naarmate de grossier zo beter zijn positie t.a.v. de winkelier weet te beveiligen, versterkt hij zijnerzijds zijn positie t.a.v. de fabrikant. In verschillende gevallen gelukt het de grossier de concessies die hij als verkoper moet geven, als koper weer bij de fabrikant te verhalen. Deze kan immers, bij een sterke binding tussen grossier en winkeliers, deze winke-

liers niet via een andere grossier bereiken, zodat zijn alternatief van het niet treden in de voorstellen van de grossier, die toch reeds als koper een sterke plaats inneemt, is dat de fabrikant de betreffende winkeliers niet als zijn afzetkanalen naar de consument kan gebruiken.

Het is evenwel niet altijd noodzakelijk, dat de grossier de middelen tot binding met de winkeliers uit concessies van de fabrikant financiert. Deze binding kan nl. tot een kostenverlaging bij de grossier leiden, doordat zowel zijn verkoop- als zijn afleveringswerkzaamheden door die binding kunnen worden vereenvoudigd. Er zijn gevallen bekend, waardoor een grossier, door speciale binding met zijn voornaamste afnemers zijn procentuele kosten tot de helft heeft verlaagd. Uit deze besparingen kan de grossier dan concessies doen.

Soms komt het voor dat grossiers, die in verschillende districten werken, zich ook onderling gaan verbinden. Hierdoor verandert de positie tussen grossier en winkelier maar zeer weinig, zodat er geen belangrijke kostenbesparing door deze horizontale binding van de grossiers ontstaat. De mogelijkheid voor de grossiers tot overgang op een andere fabrikant blijft onveranderd, maar „next best” voor de fabrikant wordt nu nog veel ongunstiger.

Daarom kunnen de kosten van zulk een horizontale organisatie van kopers vaak op de verkopers worden afgewenteld. Naarmate dit beter gelukt, wordt die organisatie sterker en daarmee weer de mogelijkheid tot afwenteling van deze kosten!

In hoge mate is dit het geval, indien de verenigde grossiers er toe overgaan hun winkeliers en de daarbij behorende consumenten aan een handelsmerk van de grossier te wennen. Men neemt wel eens aan dat dit een eerste stap voor de grossiers is om zelf de productie ter hand te nemen. Hoewel dit voorkomt is dit niet eens het grootste gevaar, waaraan de fabrikanten dan blootstaan. Gaan de grossiers nl. tot eigen productie over, dan zullen zij de integrale kosten van die productie moeten dragen, doen zij het niet dan hebben zij een goede kans, door het uitspelen van de ene fabrikant tegen de andere, de goederen voor hun handelsmerk tegen differentieële kosten gefabriceerd te krijgen. Het is duidelijk, dat dit een grotere verstoring van de „ordentelijke marktontwikkeling” kan betekenen dan de zgn. eigen productie. Met het handelsmerk van de grossiers kunnen dezen tegelijkertijd hun positie zowel t.o.v. de winkeliers als t.o.v. de fabrikanten versterken. Voor de winkelier betekent een breuk met zijn grossierscombinatie nl. dat hij dit grossiersmerk, waaraan hij zijn klanten heeft gewend, niet meer kan krijgen. Dit maakt voor de winkelier dat „next best” extra offers met zich gaat brengen.

Voor de fabrikant betekent wel of niet leveren aan grossiers, die een eigen handelsmerk hebben, het wel of niet hebben van een belangrijke productie-order.

Een versterking in zijn positie kan de fabrikant krijgen, indien hij voor zijn fabrikantenmerk een zodanige reclame, gericht op de consument, kan maken, dat de consument ernstig bezwaar maakt tegen het aanvaarden van een ander fabrikaat. Via de machtspositie van de consument, oefent dan de fabrikant invloed op de positie van winkelier en grossier uit. Indien evenwel enige fabrikanten een bepaald artikel in ongeveer gelijke kwaliteit als merk-artikel aanbieden, is de onderlinge vervangbaarheid van die merken voor de consument gewoonlijk weer groot genoeg om het verschil tussen „best” en „next best” voor de consument zozeer te verkleinen, dat de machtsinvloed van de fabrikant weer grotendeels verdwijnt. Met uitzondering dan ook van die gevallen waarin, naar het

oordeel van de consument, een merkartikel niet te vervangen is, wordt gewoonlijk de machtsinvloed van het merk door de fabrikant overschat.

Wij hebben hier de economische macht afgeleid uit het feit dat de vrager gewoonlijk betere alternatieven heeft dan de aanbieder. Theoretisch komt dat tot uitdrukking in het feit dat de afzetelasticiteit voor de individuele aanbieder gewoonlijk veel groter is dan de vraagelasticiteit die van de gezamenlijke afnemers uitgaat. Deze gevolgen van de „kopersmarkt” geven ook een redelijke verklaring van de zwakke positie, die de individuele arbeider inneemt tegenover de werkgever. „Next best” voor de werkgever is de moeite die hij doen moet om een arbeider te vervangen. Behalve in tijden van volledige werkgelegenheid is dit offer geringer dan „next best” voor de arbeider, die met kortere of langere werkloosheid wordt bedreigd. *De zwakke positie van de arbeider, als aanbieder van arbeidskracht, is zo gezien geen sociaal, maar een economisch verschijnsel.* Wel kan uiteraard de sociaal lagere positie van de arbeider hem in een extra ongunstige positie brengen, maar essentieel is dit laatste niet. Duidelijk blijkt dit bijv. als wij ons indenken dat dezelfde arbeider, die zwak staat tegenover zijn werkgever, als bestuurder van een coöperatie als vrager tegenover de fabrikant zou komen te staan. Ondanks zijn lagere sociale status zou hij dan als vrager toch weer een sterke plaats innemen.

Trouwens tussen de fabrikant en de winkelier bestaan gewoonlijk ook belangrijke verschillen in sociale status en toch zal de fabrikant van zijn betere sociale status maar weinig profijt hebben. Een ieder die de verhoudingen tussen fabrikant en winkelier kent, weet dat de fabrikant wel verplicht is tegenover de „heren afnemers” geen beroep op zijn sociale status te doen! *In het algemeen is dan ook niet de sociale status maar de relatie koper-verkoper beslissend*, ook bij het zgn. sociale vraagstuk bij uitnemendheid.

Het machtsverwicht van de vrager over de aanbieder is een zeer belangrijk element in de organisatie van het economisch leven. In de eerste plaats reeds *quantitatief*. Indien 20 pCt van de afnemers gezamenlijk hun eisen in ultimatieve vorm ter kennis van de leverancier brengen, zal deze in een zeer moeilijke positie gemanoeuvrerd zijn, vooral als zijn vaste lasten niet gering zijn. Het dreigend verlies van 20 pCt van de omzet is een zeer slecht „next best”. Maar als de aanbieders voor 80 pCt georganiseerd zijn, blijft er voor de vragers meestal nog voldoende mogelijkheid om zich bij de 20 pCt outsiders te voorzien. *Een quantitatief klein deel van de vragers kan dus gewoonlijk een veel grotere invloed uitoefenen dan een quantitatief groot deel van de aanbieders.* Maar niet alleen quantitatief zijn de posities verschillend, ook de mogelijkheden om tot samenwerking te komen en deze te behouden zijn ongelijk. Voor de vragers is het verschil tussen „best” en „next best” klein. Het risico, dat een deel van hen zich aan de afspraken zal onttrekken, is dus ook gering. Anders staat dit met de aanbieders. Contractbreuk en daarmee het innemen van een outsiderspositie kan hier uit individueel standpunt gezien, zeer aantrekkelijk zijn, indien men daarmee een relatief groot deel van de vraag naar zich toe kan lokken. Bovendien kan een kleine vermeerdering van het aantal aanbiederende outsiders de gehele regeling gemakkelijk in gevaar brengen. *In een aanbiederkartel moeten daarom meestal zware boetebepalingen worden opgenomen, terwijl een samenwerking tussen vragers zeer goed mogelijk is zonder formele*

bindingen. Een informeel contact kan daar afdoende zijn.

Van juridisch standpunt uit gezien maakt de economisch sterke samenwerking van vragers een onschuldige indruk, terwijl de economisch zwakke binding tussen aanbieders het karakter van een samenspanning tegen de rechten van derden aanneemt. Ook kan de kartelrechter of de burgerlijke rechter gemakkelijker tegen de economisch zwakke aanbieders optreden dan tegen de sterke vragers. Men kan nu eenmaal wel klagen dat de andere partij ten onrechte niet wil leveren, maar de eis dat de andere partij verplicht zal zijn te kopen, lijkt niet voor inwilliging vatbaar. Wanneer dan ook de naar hun aard zwakke aanbieders trachten door juridische bindingen, dus door kartelafspraken, hun machtspositie in evenwicht te brengen met die van de vragers, hebben zij veel meer kans met de rechterlijke macht in conflict te komen dan de economisch sterkere tegenpartij. Indien in een kartelprocedure geen zeer grondig onderzoek naar de economische achtergronden wordt ingesteld en daarbij niet terdege met de economisch zwakke positie van de aanbieders rekening wordt gehouden, is het gevaar zeer groot dat het scherpe zwaard van Vrouwe Justitia inderdaad door een blinde wordt gehanteerd!

Een vraagstuk dat met de sterke positie van de koper ten nauwste verbonden is, is het veelvuldig voorkomen van verticale bindingen met exclusief verkeer. Tegenover de consument neemt de winkelier de strategisch zwakke positie in als gevolg van het grote verschil in belang tussen hem en de consument bij het tot stand komen van een bepaalde transactie. Het gevolg is dat tussen winkeliers een scherpe concurrentie uit kan breken, die kan leiden óf tot overmatige vestiging óf tot prijsbederf. De winkeliers zelve zijn evenwel niet in staat orde op hun eigen zaken te stellen, juist vanwege deze positie. De oplossing is eenvoudig. Een eventueel vrij kleine groep winkeliers organiseert zich en stelt nu aan de grossiers, die tegenover hen in de zwakke positie van verkopers staan, de eis alleen aan bepaalde, zgn. erkende winkeliers te leveren, op straffe van uitsluiting door de initiatiefnemende winkeliers.

Via deze omweg over de grossier kunnen de winkeliers orde in eigen huis houden. Het gevaar bestaat evenwel dat een grossier nu de positie van outsider verkiest om zich met de eveneens uitgesloten winkeliers te verbinden. Op zich zelf kunnen de grossiers hier geen maatregelen tegen nemen, maar wel als zij, als kopers tegenover de fabrikant staande, deze eveneens kunnen dwingen alleen aan georganiseerde grossiers te leveren. Men moet echter inzien dat de fabrikant dan niet uit kracht maar uit zwakte een boycot tegen outsider-grossiers doorvoert, zoals ook de georganiseerde grossiers niet uit kracht maar uit zwakte de niet aangesloten winkeliers uitsluiten.

Het beeld dat wij hier getekend hebben vindt men zo terug in de pharmaceutische branche. Naast de officiële gereglementeerde handel bevindt zich daar een volledige en vrij omvangrijke keten van outsiders. Deze omvat ook de gehele reeks van fabrikant, resp. importeur over grossier naar detaillist. Beide ketens opereren evenwel practisch geheel gescheiden van elkaar. Ook in andere goed georganiseerde branches (typografie, boekhandel) komt zo naast de gereglementeerde sector een min of meer omvangrijke vrije sector voor. Deze is o.a. mogelijk omdat de consument, ook tegenover de georganiseerde handel een sterke plaats in kan nemen zodra zijn belang dat medebrengt, m.a.w. wanneer de georganiseerde tak misbruik van macht gaat maken of inefficiënt zou werken. Als het reële of vermeende belang van de consument

werkelijk in het geding was, is deze in staat gebleken zeer straf georganiseerde ketens te doorbreken. De geschiedenis van de coöperatieve beweging bewijst dit.

Ten onrechte heeft de economische theorie meer aandacht besteed aan de machtsvorming bij aanbieders dan aan de reële macht van een eventueel quantitatief kleine groep van vragers. Misschien is de oorzaak hiervan wel dat deze laatste macht zo geruisloos kan werken. De winkelier als vrager tegenover de fabrikant streeft naar exclusief gunstige voorwaarden en tracht dus zijn leverancier tot discriminatie te dwingen. *Daarom moet in een wetgeving, die op het tegengaan van machtsposities gericht is, een verbod voor de aanbieder tot discriminatieve behandeling van sommigen van zijn afnemers worden opgenomen.* Schijnbaar beperkt zulk een verbod de vrijheid van de aanbieder, in werkelijk-

heid beschermt zulk een verbod hem tegen machtsoverwicht van groepen vragers. Het gehele probleem van het verkrijgen van een machtsevenwicht tussen vragers en aanbieders, dat van het grootste gewicht is voor een goed functioneren van ons prijsstelsel is evenwel daarom zo moeilijk, omdat, bij het ontbreken van iedere formele binding een sterk overwicht aan de zijde van de vragers bestaat. Veelal is dan ook een kartel van aanbieders, dat op het eerste gezicht een machtsvorming lijkt, in feite niets dan een *uiterlijk* sterke vorm om een economisch zwakke positie te neutraliseren. Maatregelen tegen zulk een kartel heffen dan deze neutralisering op en doen juist ontstaan wat niet gewenst was, nl. een reële economische machtspositie aan de zijde der vragers, welke o.a. in een discriminerende behandeling van sommige groepen afnemers tot uiting kan komen.

Amsterdam.

Dr. W. J. VAN DE WOESTIJNE.

Waarheen met de Amerikaanse en Britse landbouwpolitiek?

Inleiding.

De prijsvorming heeft een driedelige taak in het economisch leven. Zij regelt als het ware geruisloos de verdeling van de geproduceerde goederen over de gebruikers; zij vormt bij vrije prijsvorming een richtsnoer voor de producenten, in welke richting de meest rendabele productie moet worden gezocht, en omdat de prijs van een product opgebouwd is uit de samenstellende kostenbestanddelen, bepaalt zij op haar beurt de inkomens van de productiefactoren, waarmee degenen die de productieve diensten verrichten als koopkrachtige vragers op de markt optreden.

De tweede functie is buitengewoon belangrijk, daar een goed gerichte productie de welvaart van een land zeer ten goede komt. Dit geldt voor iedere vorm van productie, ook voor de landbouw. De ervaring leert evenwel, dat door tal van factoren deze tweede functie ten aanzien van de agrarische productie op bepaalde punten tekortschiet. De agrarische productie wordt nl. gekenmerkt door vrij heftige prijschommelingen, hetgeen moet worden toegeschreven aan de inelasticiteit van vraag en aanbod en aan het feit, dat landbouwproducten meest grondstoffen zijn (de prijsfluctuaties op grondstoffenmarkten zijn nu éénmaal altijd groter dan de prijschommelingen op de markten der eindproducten).

Bedoelde prijsfluctuaties geven doorgaans geen indicatie, omtrent een veranderde vraag bij de consument. Zij werken in dit opzicht slechts verwarrend en daardoor verstorend. Het wordt tegenwoordig dan ook algemeen ingezien en erkend, dat de landbouw zonder meer niet veilig vaart op het kompas van de vrije prijsvorming. Vandaar dat de overheid in de meeste landen maatregelen treft tot bescherming en regeling van de agrarische productie. Vaak zijn deze maatregelen echter uitgegroeid tot protectionisme „à tout prix” met alle nadelige gevolgen van dien. In plaats van zich te beperken tot het wegnemen van het schadelijke effect van de bedoelde fluctuaties, slaan zij naar de andere kant door en bevorderen zij een economisch onverantwoorde productie. In voorkomende gevallen heeft dit nieuwe problemen geschapen, waarvan de omvang niet is te overzien. De landbouwpolitiek in de Verenigde Staten en die in het Verenigd Koninkrijk zijn hiervan een levend voorbeeld. Eenmaal de verkeerde weg ingeslagen zijnde is „der Weg zurück” echter zeer moeilijk.

De Amerikaanse landbouwpolitiek.

De Amerikaanse landbouwpolitiek wordt gedragen door de gedachte „equality for agriculture”. Deze gedachte werd voor het eerst naar voren gebracht in het begin van de jaren twintig, toen de Amerikaanse landbouw te lijden had van een na-oorlogse depressie. De opzet is, aan de agrarische bevolking een evenredig deel van het nationale inkomen te verzekeren vergeleken bij de verhouding, zoals deze bestond in de vooroorlogse periode 1910-1914. Om het gestelde doel te kunnen bereiken worden er voor de agrarische producten regelmatig pariteitsprijzen berekend. Deze worden gevonden door de gemiddelde prijs van het product van 1910-1914 te vermenigvuldigen met het indexcijfer van de uitgaven van de boer (zowel huishoudelijke als bedrijfsuitgaven), waarbij men eveneens het gemiddelde van de jaren 1910-1914 als basis neemt.

De pariteitsgedachte werd voor het eerst wettelijk vastgelegd in de *Agricultural Adjustment Act* van 1933. Van hetzelfde jaar dateert de oprichting van de Commodity Credit Corporation, die bij de tenuitvoerlegging van de pariteitsprijspolitiek zo'n machtige rol heeft gespeeld.

In de crisisjaren werd het de Amerikaanse boer nl. mogelijk gemaakt bepaalde producten bij de C.C.C. te belenen. Zij werden in de gelegenheid gesteld hun producten op te slaan en te verzegelen en ontvingen dan van de C.C.C. een lening ten bedrage van een bepaald percentage van de pariteitsprijs van het product. Uiteraard gingen de boeren hiertoe slechts over, indien de vrije marktprijs niet bevredigend was. Steeg daarna de prijs, dan kon de boer zijn product op de vrije markt verkopen en moest hij de lening restitueren. Hield de prijsdaling aan, dan kon hij de lening behouden en verviel het opgeslagen product na het verstrijken van de leningstermijn aan de C.C.C. De hoogte van de lening was dus een minimum-prijsgarantie.

Het peil van deze garantie is geleidelijk opgevoerd. Tijdens de oorlog werd het voor een groot aantal producten tot 90 pCt verhoogd, hetgeen betekende, dat de boer na belening bij de C.C.C. 90 pCt van de pariteitsprijs als lening ontving. Deze politiek is na de oorlog voortdurend gecontinueerd ¹⁾. Daar het hoge beleningspeil echter eveneens werd gehandhaafd, droeg dit niet meer

¹⁾ Aanvankelijk zat hierbij de bedoeling voor de productie sterk op te voeren ten behoeve van de voedselvoorziening van de vrije wereld, doch deze noodzaak kwam na enkele jaren te vervallen.

het karakter van een minimum-prijsgarantie in een depressie. Integendeel, de boeren werden er door weerhouden het product van de C.C.C. terug te nemen en genoten nooit gedroomde winsten. Tegelijkertijd namen de voorraden van de C.C.C. een grote omvang aan — 30 April jl. bedroegen de C.C.C.-investeringen in de belangrijkste agrarische surplusproducten (voorraden en leningen) \$ 6.165 mln ²⁾ — en plaatsten de Amerikaanse Regering voor een schier onoplosbaar probleem.

Aan de onveranderde toepassing van het pariteitsprijzensysteem in zijn oorspronkelijke vorm kleven in het oog lopende bezwaren, die van wetenschappelijke zijde reeds meermalen naar voren zijn gebracht. Het grootste bezwaar is wel, dat de basis zo ver in het verleden ligt. Daardoor worden de prijsrelaties verstarnd en vormen zij geen goed richtsnoer meer voor de productie. De verhoudingen sinds 1914 zijn radicaal veranderd, de vraag naar de onderscheidene producten heeft zich sterk gewijzigd, de productiekosten zijn in relatieve zin geheel anders komen te liggen, enz.

De beleningspolitiek van de C.C.C. heeft in feite overschottenproducties gesubsidieerd. Hoge steunprijzen te handhaven als er overschotten zijn strijdt met het gezonde verstand. Bovendien wordt de afzet in binnen- en buitenland er door belemmerd. De Amerikaanse Regering heeft dit ingezien en tracht de laatste jaren door het opleggen van areaalrestricties paal en perk te stellen aan de gerezen moeilijkheden. Areaalbeperkingen blijken doorgaans echter niet effectief (leiden tot intensivering, brengen de boer er toe het desbetreffende product op de betere grond te verbouwen, enz.).

De oplossing van dit vraagstuk kan slechts worden gevonden door radicaal te breken met de politiek van hoge steunmaatregelen in een tijd, dat ze niet nodig zijn. Hier mag worden herinnerd aan het spreekwoord: Zachte heelmeeesters, stinkende wonden. Lapmiddelen verergeren de kwaal slechts, zij brengen geen oplossing.

In het algemeen is de landbouw het meest gebaat bij een doelbewuste politiek van de overheid om de economische activiteit in alle bedrijfstakken op peil te houden (streven naar volledige werkgelegenheid, etc.). Indien hieraan wordt voldaan, is er geen behoefte aan prijssteunmaatregelen. De vraag naar landbouwproducten is dan voldoende. Bij „full employment” gaat er niets boven vrije prijsvorming.

Daarnaast wordt van wetenschappelijke Amerikaanse zijde een gezonde prijsvaststelling voor agrarische producten wel bepleit, niet ter vervanging van de vrije prijsvorming, doch ter bevordering van een stabiele ontwikkeling in de landbouw. Hierbij gaat men er van uit, dat de boer geen juist inzicht heeft in vraag en aanbod en de toekomstige prijs dus moeilijk kan schatten. De voorstanders ³⁾ van een dergelijke prijsvaststelling stellen zich voor, dat de overheid de toekomstige vraag zo goed mogelijk schat en op grond hiervan tijdig „forward prices” bekend maakt. Deze zullen voldoende lange tijd moeten gelden, opdat de boer zijn productie kan voltooien, voldoende gepreciseerd moeten zijn en zodanig moeten zijn, dat de verlangde „output” ook wordt bereikt.

Het is de bedoeling, dat bij een dergelijk systeem de vrije prijsvorming geheel blijft gehandhaafd. Voor het geval het beoogde effect van de prijsvoorspelling niet zou worden bereikt, d.w.z. indien de marktprijs toch ver beneden de bekendgemaakte prijs zou dalen, zou nog kunnen worden overwogen de boeren nabetalingen te

doen ten bedrage van het nadelige verschil. Indien dit geschiedt is het natuurlijk raadzaam, dat de overheid bij de prijsvaststelling aan de veilige (d.w.z. lage) kant blijft.

De tegenwoordige Amerikaanse Minister van Landbouw, Ezra T. Benson, is persoonlijk ook gekant tegen handhaving van de hoge steunmaatregelen en geenszins een tegenstander van vrije prijsvorming. De Regering heeft de omstandigheden echter niet mee om haar plannen in daden om te zetten. Daarvoor vormt de georganiseerde landbouw een te grote politieke macht in de Verenigde Staten. De betekenis van het nieuwe landbouwprogramma, dat in Januari van dit jaar door President Eisenhower aan het Congres werd bekend gemaakt, is lang niet zo groot als de ophef, die er over wordt gemaakt. Mocht dit programma worden aanvaard, dan houdt het niets anders in dan een voortzetting van de tot dusverre gevolgde politiek (waarvan wij hierboven de bezwaren hebben uiteengezet) in iets gematigder vorm. Wat dit aangaat moet aan het twee-prijzensysteem voor tarwe, dat door de Landbouwcommissie van het Huis van Afgevaardigden wordt voorgestaan, een veel reëlere betekenis worden gehecht. (Dit systeem komt er op neer, dat de boer voor de tarwe, welke dient ter voorziening in de binnenlandse behoeften, de volledige pariteitsprijs zal ontvangen, doch voor de overige tarwe, welke wordt geëxporteerd, niet meer dan de wereldmarktprijs) ⁴⁾.

De Britse landbouwpolitiek.

Even belangwekkend is het na te gaan, welke (prijs-) maatregelen in Groot-Brittannië ten behoeve van de landbouw worden genomen.

Groot-Brittannië is altijd een land geweest, dat voor de voedselvoorziening van zijn bevolking voor een belangrijk deel op de landbouw van andere landen was aangewezen. De invoer van agrarische producten was in het verleden veel groter dan de eigen productie; voor de oorlog werd meer dan 70 pCt van het voedselpakket van de Britse bevolking ingevoerd. Toen in 1939 de oorlog uitbrak, daalde deze invoer aanzienlijk, doordat de verbinding met de voornaamste exportlanden ofwel geheel verbroken ofwel ten zeerste bemoeilijkt werd. De voedselvoorziening van de bevolking werd toen zeer afhankelijk van de binnenlandse productie en naarmate de oorlog vortschreed gold dit sterker. De Regering heeft deze kwetsbare positie van het land van stonde af aan ingezien en niets nagelaten om de eigen landbouwproductie te vergroten.

Gedurende de oorlog werden de prijzen der belangrijkste producten daarom op een aantrekkelijk peil vastgesteld met het oogmerk de binnenlandse agrarische productie zo hoog mogelijk op te voeren. Tevens kwam echter het verlangen naar voren de eigen landbouwproductie ook in de toekomst belangrijk te vergroten.

Om dit te bereiken werd een wettelijke regeling voorbereid. Deze kreeg bij de *Agriculture Act* in 1947 haar beslag. Bij deze wet werd aan de boeren toegezegd, dat de prijzen der voornaamste producten jaarlijks zouden worden vastgesteld. Tot dit doel verstaat de Britse Regering zich tegenwoordig ieder jaar in Februari of Maart met de landbouworganisaties (dit zijn de National Farmers' Unions van Engeland en Wales, Schotland en Noord-Ierland), om tezamen over de vast te stellen prijzen te onderhandelen.

Genoemde onderhandelingen hebben betrekking op het overwegende deel van de Britse agrarische productie. Tot dit jaar hebben de betrokken prijzen steeds het karakter gehad van gegarandeerde vaste prijzen. Zij werden

²⁾ Landbouwwereldnieuws, 3 Juli 1954, blz. 425.

³⁾ O.a. Theodore W. Schultz: „Agriculture in an Unstable Economy”, (New York, 1945), hoofdstuk 12.

⁴⁾ Bovenstaand artikel werd geschreven voordat de nieuwe Amerikaanse landbouwwet van 1954 door President Eisenhower werd ondertekend.

'vastgesteld voor tarwe, gerst, haver, rogge, aardappelen, suikerbieten, rundvee, schapen, varkens, melk, eieren en wol. Naar waarde gerekend vormen deze ongeveer 80 pCt van de totale Britse landbouwproductie.

Tot dusver waren de vastgestelde prijzen steeds zeer hoog en hielden geen enkele prikkel in voor een efficiënte bedrijfsvoering. Terwijl de marginale bedrijven bij de gestelde prijzen het hoofd juist boven water konden houden, genoten de overige bedrijven in verband met de beheersing van het pachtpeil ongekend hoge winsten. De boeren op deze bedrijven konden zich zodoende allerlei persoonlijke hobbies veroorloven, zonder dat zij hiervoor met een verliesgevende productie werden gestraft.

Wel is door de hoge prijsvaststelling bereikt, dat de omvang van de Britse landbouwproductie in de loop der jaren zeer is toegenomen. In het overigens zeer gunstige oogstjaar 1953 lag zij reeds 56 pCt boven de vooroorlogse productie. Doch ook op dit punt werd het richtsnoer van de vrije prijsvorming node gemist. De aardappelproductie bijv. breidde zich ver boven de verwachtingen uit. In verband met de bestaande afzetgarantie kostte dit de Britse Schatkist in het bijzonder goede aardappeljaar 1948 zegge en schrijve £ 10 mln. Ook de melkproductie nam sterker toe dan de bedoeling was, zodat de laatste jaren iedere prijsstimulans aan deze productietak moest worden onthouden.

In nauw verband met de landbouwpolitiek staat de voedselvoorzieningspolitiek. Deze ressorteert in Groot-Brittannië onder het „Ministry of Food”. Tijdens de oorlog werd het gehele distributie-apparaat onder contrôle van de Staat geplaatst. Het Ministry of Food werd de enige importeur van voedingsmiddelen. Bovendien werd dit Ministerie de tussenschakel bij de afzet van de in eigen land voortgebrachte landbouwproducten. Het nam deze producten tegen de vastgestelde prijs van de boeren over ⁵⁾ en gaf ze direct of in een later verwerkingsstadium weer aan de handel door.

Tegelijk trachtte de Regering de kosten van het voedselpakket voor de consument zoveel mogelijk, op het vooroorlogse peil te handhaven. Dit doel kon op betrekkelijk eenvoudige wijze worden bereikt, doordat het Ministry of Food de ingevoerde en binnenlandse producten tegen een andere (lagere) prijs doorgaf dan waartegen het deze producten kocht ⁶⁾. De nadelige prijsverschillen hiervan werden ten laste gebracht van de „Trading Account” van het Ministry of Food.

Na de oorlog werd deze politiek op dezelfde voet voortgezet. De invoer van voedingsmiddelen bleef in regeringshanden ⁶⁾. Naarmate de prijzen der ingevoerde en in eigen land voortgebrachte voedselproducten echter stegen, namen de verliezen van het Ministry of Food toe en steeg het bedrag van de jaarlijks verstrekte subsidies. In het boekjaar 1948/49 bereikten deze het recordcijfer van £ 484 mln.

Sindsdien heeft de Britse Regering een politiek gevoerd, waarbij zij het totale bedrag der subsidies probeerde te stabiliseren resp. te verlagen. Het maximum bedrag, dat zij voor de voedselsubsidies beschikbaar wilde stellen, werd daartoe aan het begin van het jaar gefixeerd. Daar de prijsstijging op de wereldmarkt en de binnenlandse markt echter nog geenszins tot staan was gekomen, leidde dit de laatste jaren herhaaldelijk tot verhoging van de consumentenprijzen der levensmiddelen.

Toen de Conservatieven in 1951 aan het bewind

kwamen, lag het in de lijn der verwachting, dat de vrije invoer en de particuliere handel zo spoedig mogelijk in ere zouden worden hersteld. Dit is inderdaad geschied. De Conservatieven hebben het verder aangedurfd over te gaan tot een ander systeem van prijsvaststelling voor de landbouwproducten van eigen bodem. Bij de prijsvaststelling in Maart jl. is de Regering afgestapt van de vaste prijzen. Wat betreft de financiële consequenties voor de boeren is deze verandering echter meer schijn dan werkelijkheid.

Voor granen en slachtvee (rundvee, schapen, varkens) gelden thans standaardprijzen met dien verstande, dat de prijsvorming op de binnenlandse markt geheel wordt vrijgelaten. Blijkt aan het eind van het jaar, dat de gemiddeld gerealiseerde marktprijs lager is dan de standaardprijs, dan zal aan de boeren een nabetalings worden uitgekeerd ten bedrage van het verschil. Dit is een collectieve garantie. De individuele boer kan immers iets meer of iets minder dan de gemiddelde marktprijs maken en er dus beter of slechter afkomen dan de garantie bedoelt te zijn.

Het systeem van standaardprijzen met nabetalings kan zeer gezond werken. Althans indien de standaardprijzen het karakter dragen hetzij van minimumprijzen om de landbouw tegen een al te sterke prijsval in een depressie te beschermen, hetzij van „forward prices” zoals gepropageerd in de Amerikaanse literatuur.

De Britse standaardprijzen voor granen en slachtvee dragen echter geenszins een dergelijk karakter; integendeel, ze zijn vrijwel even hoog als de vroegere garantieprijzen. De Regering is de boeren op één punt zelfs nog buitengewoon ver tegemoetgekomen, door voor slachtvee (excl. koeien) naast de collectieve garantie van de standaardprijs nog een minimumgarantie voor iedere individuele transactie af-boerderij te geven.

Alleen voor aardappelen en minder duidelijk ook voor eieren zijn werkelijk minimumprijzen vastgesteld. Voor suikerbieten en melk zijn de (gegarandeerde) vaste prijzen gehandhaafd. Bij de melk is de garantie echter beperkt tot een productie, die de vooroorlogse productie met niet meer dan 60 pCt te boven gaat. De Regering past er voor om de lasten van een onverantwoord hoge melkproductie nog langer te dragen.

Het is niet met zekerheid te zeggen, maar het is mogelijk, dat de Britse Regering met haar nieuwe prijspolitiek op de goede weg is. Haar verdere plannen zijn nl. niet bekend. Zolang de standaardprijzen echter te hoog worden vastgesteld — d.w.z. op een zodanig niveau, dat de functie van de vrije marktprijs, wegwijzer te zijn voor de productie, ongedaan wordt gemaakt — is de toepassing in ieder geval fout.

Bij de huidige standaardprijzen bestaat de mogelijkheid, dat de nabetalings bij aanhoudende daling van de prijzen op de wereldmarkt en de binnenlandse markt een zware last voor de Schatkist, d.i. de Britse belastingbetaler, gaan betekenen. We kunnen dan ook ten volle instemmen met wat het blad „The Economist” aan het eind van een critische bespreking hierover opmerkt: „This is too high a price to pay for the farmers' vote” ⁷⁾.

Conclusie.

Tot besluit van dit artikel moge als ons standpunt naar voren worden gebracht, dat het economisch gezien voor een goede landbouwpolitiek eerst en vooral noodzakelijk is, voorwaarden te scheppen, dat de vrije concurrentie op de markt van landbouwproducten kan door-

⁵⁾ De binnenlandse producten uit de akkerbouwsector (granen, aardappelen en suikerbieten) werden geen eigendom van het Ministry of Food. Hier vond de subsidiëring op een andere wijze plaats.

⁶⁾ Dit geldt niet voor de invoer van groenten en fruit (excl. citrusvruchten). Deze is altijd door de particuliere handel geschied.

⁷⁾ „The Economist”, 14 November 1953, blz. 466.

werken. Dit behoeft niet uit te sluiten, dat — zoals reeds in het begin van dit artikel naar voren werd gebracht — de overheid in de landbouw toch bepaalde maatregelen treft tot regeling van de productie en de prijsvorming ten einde de aanwezige productiemiddelen zo rendabel mogelijk te maken en om een grote mate van economische stabiliteit te bevorderen. Men houde daarbij echter voor ogen, wat wij op een kernachtige wijze vonden uitgedrukt

in het rapport van een Amerikaanse Committee on Parity Concepts: „In every nation the greatest issue of statecraft of our days is to determine how a necessary minimum of social security and government controls can be combined with an optimum of freedom and economic progress”⁸⁾.

⁸⁾ 's-Gravenhage.

G. GREIDANUS.

⁹⁾ „Journal of Farm Economics”, Februari 1946, blz. 383.

Surinaamse kanttekeningen

(Derde kwartaal 1954)

Gedurende de gehele periode stonden het Statuut en het tienjarenplan in het centrum van de belangstelling. In grote lijnen zijn nu de politieke verhoudingen tussen de rijksdelen vastgelegd, wat voor de economische opbouw van het Koninkrijk Nieuwe Stijl een stabielere basis mogelijk maakt. Tijdens de behandeling van het Statuut door de Surinaamse Staten was de Nederlandse delegatie van het Coördinatie-College te Paramaribo aanwezig, zodat vooral in de financiële sector direct reeds een nader contact kon worden gelegd.

Het tienjarenplan.

Reeds vóór de jongste wereldoorlog werden enkele plannen opgesteld teneinde de sociaal-economische basis van Suriname te verbreden. Daar de oorlogstoestand alle verhoudingen had verstoord, werd besloten, deze plannen te herzien en te bundelen, waartoe op 1 Augustus 1947 het Welvaartsfonds Suriname werd opgericht. Dit fonds kan bij zijn liquidatie op 1 Januari 1955 op verscheidene resultaten terugzien. Daar het wenselijk bleek de door dit fonds aangevangen werkzaamheden voort te zetten en in groter verband te zien, werd reeds in 1950 een Coördinatie-College Suriname opgericht, wat in 1951 werd omgezet in het Planbureau Suriname.

Reeds datzelfde jaar publiceerde dit bureau een „Eerste schets voor de ontwikkelingsmogelijkheden van Suriname”. Deze schets diende tot basis voor het in 1951 door de Interbank ingestelde economisch onderzoek, als resultaat waarvan in 1952 een rapport werd uitgegeven¹⁾. Het Planbureau publiceerde daarop in Augustus 1952 een eerste uitgave van zijn tienjarenplan, waarin gedurende de twee volgende jaren enkele belangrijke wijzigingen werden gebracht.

In het oorspronkelijke plan werd een onderscheiding gemaakt tussen een minimum- en een supplementair plan. Dat minimumplan haalde evenwel niet het niveau van de verantwoorde verlangens, daar men destijds uitgang van een vastgesteld bedrag aan middelen, groot Sf 100 mln, terwijl de huidige opzet zich baseerde op de verantwoorde behoeften en deze toetst aan de financiële mogelijkheden. Hierdoor is de scheiding tussen de twee plannen komen te vervallen. Dit was mede mogelijk, doordat het Eysvoogelplan (het Wageningenproject) uit de huidige versie kon worden gelicht. In de verschillende sectoren konden de te besteden bedragen in overeenstemming worden gebracht met het inmiddels verdiept inzicht in de Surinaamse economie. Het Surinamier Combinatieplan (Brokondo) wordt in de nieuwe versie niet vermeld.

Het plan dient te worden gezien als een „geordend doordenken van de toekomst” en werd daarom tijdens de

Statenbehandeling duidelijk een intentieplan genoemd. Het bestedingsschema is niet dwingend vastgelegd en om de twee jaar zal aan het Statencollege een gedetailleerd en geconcretiseerd plan ter goedkeuring worden voorgelegd. Het bestedingsschema wijst een totaal aan van Sf 117 mln in stede van Sf 100 mln voor het oorspronkelijke minimumplan en Sf 30 mln voor het supplementaire. Van dit bedrag zal Suriname maximaal Sf 4 mln per jaar, dus totaal Sf 40 mln, kunnen fourneren. Inzake de financiering van het resterende bedrag bleek het niet wenselijk, reeds thans mededelingen in het openbaar, c.q. tijdens de Statenbehandeling, te doen. Wel werd medegedeeld, dat in dezen onderhandelingen met Nederland zullen worden gevoerd.

Voor de niet-sociale sectoren is een bedrag uitgetrokken van Sf 82,6 mln, waarbij naar landbouw (29,3) en verkeer (26,8) het leeuwendeel gaat. De overige posten zijn bosbouw, industrie, mijnbouw, luchtvaart, algemene voorzieningen en openbare nutsbedrijven, waarbij opgemerkt kan worden, dat in deze sectoren ook bedragen zijn opgenomen, welke kennelijk zijn bestemd voor het inhalen van een sociale achterstand.

De doelstellingen van het plan kunnen in één zin worden omschreven met: het leggen van de grondslag voor een sociaal-economische ontwikkeling op eigen krachten na de beëindiging van de planperiode. Dit betekent enerzijds het verbeteren van de levensomstandigheden der minst bedeelden en anderzijds zeer nadrukkelijk het verhogen van de productieve mogelijkheden in de Surinaamse samenleving. Het is de taak der Overheid, voldoende stimulantia voor een gunstig economisch klimaat te scheppen.

De door de Staten aangenomen „Herziening October 1954” is slechts in een beperkte hoeveelheid gestencild, doch zal vermoedelijk binnenkort in druk verschijnen. Het eerste deel van het rapport bevat de hoofdlijnen, terwijl in het tweede deel de sectoren schetsmatig zijn beschreven. Daar het in de bedoeling ligt, deze sectoren in een serie monografieën uit te werken, kan het zijn nut hebben, reeds thans op enkele minder duidelijke punten te wijzen: de grafieken aan het slot van het eerste deel zouden overzichtelijker zijn, wanneer de bedragen duidelijk werden aangegeven. Bij grafiek C, samenstelling netto-productiewaarde, wordt deze bijv. voor 1938 op rond Sf 25 mln (= netto nationaal product) gesteld. Voor 1938 bedraagt evenwel in grafiek A netto nationaal product + indirecte belastingen + buitenlandse credieten eveneens ongeveer Sf 25 mln, hetgeen minder juist is.

Het ware o.i. gewenst, aan de factor arbeidsvoorzieningen grote aandacht te besteden, mede in verband met het feit, dat hier wel eens een knelpunt kon schuilen bij de ontwikkelingsplannen. De achteruitgang van de plan-

¹⁾ Interbank: „Surinam, recommendations for a ten year development program”, Washington D.C., 1952.

tage-landbouw wordt voornamelijk verklaard uit het arbeidstekort na de afschaffing der slavernij en in mindere mate door de opening van het Suezkanaal in 1869, waardoor de transportkosten uit Oost-Azië verlaagd werden (blz. II, 1 en 2). Een dieper onderzoek van deze materie zal waarschijnlijk uitwijzen, dat deze stellingen slechts zeer ten dele juist zijn³⁾.

Tot slot kan worden opgemerkt, dat wanneer het tienjarenplan wordt verwezenlijkt, deze jonge gemeenschap naast haar politieke zelfstandigheid haar logisch en consequent daaraan verbonden economische zelfstandigheid in grote mate tot werkelijkheid ziet gebracht.

Statistiekbureau.

De langverbeide Statistiekverordening kwam gedurende dit kwartaal tot stand. De wettelijke bevoegdheden en verplichtingen zijn thans op dezelfde wijze als in Nederland geregeld. Dit geeft het Algemeen Bureau voor de Statistiek de gelegenheid zijn werkzaamheden op een verantwoorde basis uit te breiden.

De juist verschenen In- en Uitvoerstatistiek 1953 is reeds in een veel overzichtelijker kleed gestoken dan haar voorgangsters. Hoewel nog met de totaal verouderde nomenclatuur moest worden gewerkt, is het geheel veel leesbaarder geworden. Van belang is een aparte tabel, waarin globaal de goederen voor investeringen en die voor consumptie bij de invoer werden onderscheiden. Hieruit blijkt een gestadig stijgen van de invoer van consumptiegoederen gedurende de laatste vijf jaar, waarnaast de invoer van investeringsgoederen duidelijk onregelmatigheden vertoont. Het laagst was 1950 (Korea?) en het hoogst 1952 (uitbreiding bauxietmijnen). De voorlopige cijfers voor het eerste halfjaar 1954 vertonen een scherpe terugslag in de investeringen.

Nederland nam zowel bij de invoer als bij de uitvoer de tweede plaats in na de Verenigde Staten. Uit de cijfers blijkt, dat Nederland vrijwel geheel buiten de opbloei van de mijnbouw blijft staan. Zowel invoer als uitvoer heeft in hoofdzaak betrekking op consumptiegoederen. De voornaamste exportartikelen, bauxiet en triplex, gaan naar Amerikaanse gebieden, terwijl het derde exportproduct, rijst, in hoofdzaak naar het Caraïbisch gebied en Duitsland gaat.

Financiële maatregelen.

Nadat reeds in 1949 de belasting op het inkomen van vennootschappen en andere lichamen drastisch werd verlaagd, wordt thans gewerkt aan twee afzonderlijke landsverordeningen, die de herhaaldelijk gewijzigde „Inkomstenbelasting 1922” zullen vervangen. De voor de vennootschappen zeer geringe progressie, 20-30 pCt, zal worden bestendig, terwijl de termijn voor verliescompensatie van 2 op 10 jaar wordt gebracht. Verder worden de regelingen inzake dubbele heffing en deelnemingsvrijstelling verbeterd en uitgebreid. Indien deze verordeningen door de Staten worden aanvaard, zal dit investering in Suriname zeer zeker aantrekkelijker maken. Ook zullen enkele belastingen, waarvan de invordering kostbaarder is dan de opbrengst rechtvaardigt, worden afgeschaft.

Jarenlang stond het Gouvernement op het standpunt, dat geen domeingronden mogen worden verkocht. Deze politiek wordt niet voortgezet, zodat binnenkort een aanvang gemaakt wordt met de verkoop van gronden aan particulieren. De erfpachtverordening zal worden ge-

wijzigd, teneinde ook vreemdelingen in de gelegenheid te stellen, gronden in erfpacht te bekomen. Dit is van belang, nu vele Javanen de Nederlandse nationaliteit hebben verloren.

Een nieuwe muntverordening voorziet in de aanmunting van zilveren gulden met de beeldenaar van Koningin Juliana. Vermoedelijk zullen deze per 1 Januari 1956 in circulatie komen.

Bedrijfsleven.

Voor het eerst werd te Paramaribo een jaarbeurs gehouden. Hoewel de buitenlandse, hoofdzakelijk Amerikaanse en Nederlandse, leveranciers de toon aangaven, was het aantal Surinaamse industrieën frappant groot. De verwerkende industrie is eigenlijk eerst tijdens en na de oorlog ontstaan en hiervan waren ter beurze vertegenwoordigd: parketvloeren, lucifers, sigaren, confectie, matrassen, schoenen, vermicelli, bananenmeel en veevoeder. Het blijkt dus, dat, ondanks de ongunstige verkeersligging en de relatief hoge lonen (ongeveer het dubbele van Nederland) en energiekosten, er toch een rendabele basis voor verwerkende industrieën in het zo bevolkingsarme Suriname bestaat.

De triplexfabriek van Bruynzeel zoekt reeds over de grenzen naar het voor haar zo belangrijke baboenhout. Het bereikbare deel van de Surinaamse bossen nadert reeds zijn exploitatiegrens voor deze houtsoort. Reeds werden de eerste partijen uit Brits Guiana aangevoerd, waarvoor aldaar een geschikt zeeschip werd aangekocht.

Het ziet er naar uit, dat de bauxietexport op zijn maximumniveau is gekomen. Een verdere stijging werd niet waargenomen en is voorlopig ook niet te verwachten (eerste 7 maanden Sf 27½ mln). De export van triplex en overige houtsoorten steeg met een sprong, resp. tot Sf 1,7 en Sf 0,8 mln gedurende de eerste 7 maanden 1954 tegenover Sf 1,2 en Sf 0,3 mln in de overeenkomstige periode in 1953.

Tetzelfdertijd steeg de goudproductie van 102 tot 119 kg, wat niet belette, dat er voor Sf 60.000 aan dit metaal werd ingevoerd. De deflatiepolitiek van De Surinaamsche Bank werd geïllustreerd door een verdere teruggang van de circulatie. Deze bedroeg op 25 September Sf 22.864.316,18. Een zekere geldschaarste bij het publiek kan niet worden ontkend. Hierover worden bij de detailhandel vele klachten vernomen. Ondanks de dalende invoer zijn de publieke entrepôts vol.

Ook bij de Postspaarbank bemerkt men de geldschaarste:

	1 Augustus 1953	1 Augustus 1954
	(in Sf. 1.000)	
Inleg	2.131	2.127
Terugbetalingen	1.903	2.036
Meer ingelegd	228	91

In verband met de nog steeds heersende werkloosheid besloot de landsregering tot enkele additionele openbare werken. Hiermede is vooral een aantal ongeschoolden te Paramaribo gebaat.

Kosten van levensonderhoud.

Veelvuldig hoort men de klacht van het „dure leven” in Suriname, vooral van hen, die pas uit Europa komen. Ontegenzeggelijk liggen de prijzen der verbruiksgoederen hoger dan in Nederland of in de Verenigde Staten. Hiervoor zijn enkele in het oog springende oorzaken aan te wijzen. De eerste is wel de ongunstige verkeersligging. Een groot gedeelte van de consumptie-artikelen moet van overzee worden aangevoerd. De vrachtprijzen zijn hoog, mede ten gevolge van het feit, dat Paramaribo het eind-

³⁾ Zie o.a.: P. M. Netscher, Geschiedenis van de koloniën Essequibo, Demerary en Berbice, Den Haag 1888 en G. J. Kruijer, Suriname en zijn buurlanden, Meppel 1951.

punt is van de aanvoerende scheepvaartlijnen. Over de cif-waarde wordt een invoerrecht berekend van rond 20 pCt voor het merendeel der goederen.

Belangrijker is evenwel de kleine afzetmarkt van de importhandel. Op een totale bevolking van 220.000 treffen wij ongeveer 1.000 importerende firma's aan. De omzet per firma is daardoor van dien aard, dat quantiteitsvoordelen bij de inkoop vrijwel nimmer genomen kunnen worden. Erger zijn evenwel de hoge bedrijfskosten, waardoor het verschil tussen import (=groot-handels-) prijzen en kleinhandelsprijzen zeer groot is. Bruto marges tussen 100 en 200 pCt zijn heel normaal. Zolang de bevolking echter niet aanzienlijk toeneemt of het aantal handelsbedrijven wordt beperkt, valt hier weinig aan te doen. En het ziet er niet naar uit, dat in dezen enige verandering komt.

Na een stijging gedurende vier jaar kan thans een kleine teruggang worden waargenomen in de consumptieve uitgaven³⁾. Hoewel nog steeds gegevens omtrent de huishoudbudgetten worden verzameld, laat een publicatie hiervan nog op zich wachten. Daarom zette Uw kantteenaar zijn notering van kleinhandelsprijzen op grond van een aangenomen budget, gebaseerd op een nationaal inkomen van US \$ 200 per hoofd per jaar, voort. Hierin werden alle „luxe” uitgaven als genotmiddelen, ontspanning etc. niet opgenomen. De prijzen werden gedurende de maand Augustus van ieder jaar opgenomen, op grond waarvan met als basis 1950 = 100 de indexcijfers werden bepaald. Teneinde niet de indruk van te grote precisiteit te wekken, werden alle bedragen tot hele punten afgerond.

Index van consumptieve uitgaven

Artikelgroep	1950	1951	1952	1953	1954
Levensmiddelen	100	106	113	122	121
Huur en water	100	103	107	113	116
Licht en kook	100	100	101	101	101
Kleding en schoeisel	100	101	83	74	70
Totaalindex	100	104	105	110	109

De scherpe daling in de post kleding wordt mede veroorzaakt door het overmatige aanbod, waardoor de handelsmarges aanmerkelijk zijn gedaald. Hoewel verscheidene textielwinkels economisch niet meer rendabel zijn, treden er weinig in liquidatie, daar de eigenaren weinig alternatieve bestaansmogelijkheden hebben.

Ten behoeve van een coördinatie van de landsdiensten werd Drs J. Groot uit Nederland aangetrokken. Daar er nog veel hapert aan de efficiëntie van de overheidsadministratie valt er wel het een en ander te verbeteren. Reeds de invoering van het giroverkeer bracht vele onvolkomenheden aan het licht.

Paramaribo, October 1954.

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

³⁾ Zie „Surinaamse kanttekeningen” in „E.-S.B.” van 23 December 1953.

NATIONALE NOTITIES

Is de wereldeconomie minder conjunctuurgevoelig geworden?

De in „E.-S.B.” van 13 October jl. in bovenstaande rubriek besproken lezing van Prof. Witteveen over de zo actuele vraag, of de wereldeconomie minder conjunctuurgevoelig is geworden, geeft ons aanleiding tot het maken van de volgende kritische kanttekeningen.

Terwijl wij ons met de maatstaf, welke Prof. Witteveen aanlegt om de conjunctuurgevoeligheid van het economisch leven te meten, nl. de mate waarin een primaire



De Maatschappij die zéér bijzondere voordelen biedt

**ZWITSERSCHE MAATSCHAPPIJ
VAN LEVENVERZEKERING EN LIJFRENTEN**

Herengracht 500 - Amsterdam - Telefoon 37171

(Advertentie)

inkomensvermeerdering verder doorstroomt en niet weglekt via import, belastingen en besparingen, wel kunnen verenigen, rijzen er onzerzijds bezwaren tegen de wijze, waarop hij deze maatstaf hanteert. Prof. Witteveen vergelijkt nl. de gemiddelde invoer-, belasting- en spaarquoten thans met die vóór de laatste wereldoorlog. Waar het hier echter gaat om de verdere doorwerking van een additionele inkomensstroom, zijn hier niet de *gemiddelde*, doch de *marginale* grootheden interessant. Het is o.i. niet slechts ondoelmatig hier met gemiddelde quoten te werken, het lijkt ons ook principieel onjuist. De gemiddelde invoer-, belasting- en spaarquoten zijn nl. zelve afhankelijk van de omvang van het nationaal inkomen en wij vragen ons daarom af of deze grootheden wel kunnen worden gebruikt om de intensiteit van een zichzelf voortplantende inkomensverandering te ramen. Op deze wijze zou men immers de conjunctuurgevoeligheid afmeten o.a. aan de hoogte van het inkomen, d.w.z. aan de stand van de conjunctuur zelf. Slechts indien en voor zover de door Prof. Witteveen geconstateerde toeneming der gemiddelde quoten ons zou mogen doen besluiten tot een toeneming van de overeenkomstige marginale quoten, zou de *conclusie* van zijn betoog, nl. dat de doorstroming van een additioneel inkomen, en daarmee de conjunctuurgevoeligheid van het economisch leven, is verminderd, standhouden. Hiertoe bestaat echter o.i. in het algemeen geen aanleiding. Slechts wat de belastingquote betreft, zijn wij — in verband met de progressiviteit van het belastingstelsel — bereid, uit een toeneming van de gemiddelde, tot een toeneming van de marginale quote te concluderen.

Wat betreft de marginale belastingquote — het belastinglek dus — rijzen echter onzerzijds enige andere bezwaren tegen het betoog van Prof. Witteveen. Voor zover nl. de omvang der overheidsuitgaven bepaald wordt door de belastingopbrengst, houdt het belastinglek op te bestaan. Het laat zich zeer wel denken dat een door een stijging resp. daling in de welvaart veroorzaakte vergroting resp. verkleining der belastingopbrengst de overheid beweegt tot het doen resp. achterwege laten van — minder urgent geachte — uitgaven, welke zonder deze vergroting resp. vermindering der belastingontvangsten achterwege zouden zijn gebleven resp. zouden zijn gedaan. Het lijkt ons daarom onjuist de totale marginale belastingquote zonder meer als lek te beschouwen. Wij menen dan ook dat een betere benadering van de werkelijkheid zou worden verkregen door de overheidsuitgaven te splitsen in een autonoom en een van de belastingopbrengst en dus van de inkomenshoogte afhankelijk deel. Dit betekent dat we de marginale belastingquote in eerste instantie ook slechts ten dele als lek zouden mogen zien. Bij nadere beschouwing staat dit echter ook voor dit deel van de marginale belastingquote niet vast. Het is immers zeer wel mogelijk dat de door een verandering in het inkomen veroorzaakte verandering in het te betalen belastingbedrag geheel of ten dele op de besparingen wordt verhaald. Voor zover dit laatste het geval is, is wederom van een weglekken der belastinggelden geen sprake.

Onze conclusie uit het bovenstaande luidt derhalve, dat het nog geenszins vast staat dat de mate waarin een primaire inkomensverandering zich verder voortplant, en dus de conjunctuurgevoeligheid van het economisch leven, ook zonder bewuste conjunctuurpolitiek door de Overheid, zoals Prof. Witteveen stelt, vergeleken bij de situatie vóór de laatste wereldoorlog, belangrijk is verminderd:

Rotterdam.
Amersfoort.

R. IWEMA.
L. H. KLAASSEN.

Naschrift.

De opmerkingen van de heren Iwema en Klaassen over mijn lezing voor het N.I.v.À. raken enkele interessante punten aan, waarop ik gaarne met een enkel woord wil ingaan.

De heren Iwema en Klaassen hebben volkomen gelijk, wanneer zij stellen, dat het bij de conjunctuurschommelingen vooral gaat om de *marginale* consumptiequote. In mijn betoog heb ik dit ook duidelijk uitgesproken (zie stelling I en II). De kwestie is alleen, dat ik in mijn statistische benadering bij gebrek aan gegevens omtrent de marginale quoten voor en na de oorlog van de gemiddelde quoten ben uitgegaan, in de verwachting, dat de marginale quoten ruwweg een zelfde verandering zullen hebben ondergaan. Bestaan voor een dergelijke verwachting echter redelijke gronden? Ik meen van wel.

1. De gemiddelde invoerquote in Nederland toont een sterke stijging (van 31,5 pCt in 1938 tot 48,5 pCt in 1953). Deze stijging blijkt voor het grootste deel het gevolg te zijn van het feit, dat het invoerprijspeil ruwweg 1½-maal zo veel is gestegen als het binnenlands prijspeil. Deze factor zal op de zelfde wijze inwerken op de *marginale* invoerquote, zodat deze dienovereenkomstig hoger wordt. De gemiddelde invoerquote in de Verenigde Staten toont geen verandering van belang en speelt dus voor ons probleem geen rol.

2. Met betrekking tot de spaarquote kan men in het algemeen aannemen, dat de marginale spaarquote groter is dan de gemiddelde. Op de korte termijn zal men de consumptie n.l. in veel geringer mate bij inkomensveranderingen aanpassen dan op de lange termijn. Dit is a priori plausibel en is bovendien door Duesenberry¹⁾ e.a. op fraaie wijze statistisch onderzocht. Daardoor is het m.i. wel plausibel, dat wanneer de gemiddelde spaarquote duurzaam op een hoger niveau komt, dit met de marginale spaarquote ook het geval zal zijn. Een geheel gesloten bewijs voor deze laatste stelling vormt dit intussen niet. De stijging van de spaarquote komt echter alleen naar voren in Nederland en speelt ook daar kwantitatief slechts een ondergeschikte rol.

3. Bij de belasting moet — wanneer de progressiviteit van het belastingstelsel niet kleiner wordt, hetgeen zeker niet het geval zal zijn geweest — een stijging van de gemiddelde belastingquote noodzakelijk ook een stijging van de marginale quote impliceren. De heren Iwema en Klaassen geven dit toe.

Hier werpen zij echter een andere vraag op: Kan het niet zijn, dat veranderingen in de belastingopbrengst uit zichzelf veranderingen in de overheidsuitgaven veroorzaken en dus geen rem op de inkomensverandering zijn? Dit lijkt mij onder de huidige omstandigheden in het algemeen onwaarschijnlijk. Ik kan mij nog wel voorstellen, dat dit enigermate zal gebeuren bij een stijging van de belastingopbrengsten; bij een daling lijkt mij dit echter hoogst onwaarschijnlijk. Integendeel zal dan door steun aan werklozen en landbouwers eerder een stijging van uit-

gaven ontstaan. Dit is een van de motieven, waarom ik uit mijn betoog ten slotte de conclusie trok, dat verschillende stabiliserende factoren *wel naar beneden maar niet naar boven* werken en dat daarom in de toekomst in het algemeen een overheersen van inflatoire tendenties te verwachten is.

Men kan natuurlijk stellen, dat het constant houden van uitgaven bij wisselende belastingopbrengsten op zichzelf al een zekere conjunctuurpolitiek impliceert. Inderdaad ben ik er van uitgegaan, dat de norm van een sluitende begroting in elk geval is verlaten. Met „bewuste conjunctuurpolitiek” bedoel ik dan echter nog iets meer: een welbewuste anti-cyclische variatie in uitgaven en belastingtarieven. En mijn stelling was, dat zelfs zonder deze laatste de conjunctuurgevoeligheid aanzienlijk minder is geworden. In die zin meen ik deze stelling geheel te kunnen handhaven.

Rotterdam.

H. J. WITTEVEEN.

GELD- EN KAPITAALMARKT

De geldmarkt.

De weekstaat van De Nederlandsche Bank per 18 October gaf t.o.v. die van de week tevoren enige belangrijke mutaties te zien, samenhangende met de krappe middenpositie der banken. Niet alleen bleek n.l. voor f 20 mln schatkistpapier naar de Centrale Bank in het kader van haar openmarkttransacties te zijn afgestoten, doch bovendien werd op haar nog een beroep gedaan ter grootte van f 33 mln in de vorm van voorschotten in rekening courant.

Dat de verkrapping zich juist in deze tijd van de maand toespitste, houdt vnl. verband met de technische regeling van de verplichte kaspercentages der banken. De hiervoor gestelde minima gelden voor het gemiddelde van telkens een maandelijkse periode, lopende tot de 22e. Pas tegen het einde van een dergelijk tijdvak kan blijken, of er — al naar gelang de middenpositie in het afgelopen deel van de periode ruimer of krupper was dan vereist — overschotten boven of tekorten beneden het verplichte minimum resteren. Blijkbaar overwoog vóór 22 October laatstgenoemde situatie, hetgeen overigens i.v.m. de krappe geldmarktpositie der laatste weken niet verwonderlijk is. Nog zou de aanvulling der genoemde tekorten vermoedelijk niet zo veel zorg hebben gebaard, ware het niet, dat er de laatste weken practisch geen middelen meer uit netto-deviezenverkopen vrijkwamen, terwijl daarentegen nog steeds aanzienlijke bedragen voor belastingbetalingen naar de Schatkist verhuizen.

Waarschijnlijk is echter het ergste leed nu voorlopig wel geleden; de 22e is n.l. thans achter de rug en weldra zal de uitbetaling van het Rijk aan de gemeenten weer middelen van het Rijk naar de banken doen vloeien.

Een symptoom van ontspanning werd reeds gevormd door de verlaging van de callgeldrente tot het minimum van ½ pCt op Woensdag 20 October.

De kapitaalmarkt.

De hausse op de aandelenmarkt zette zich gedurende de verslagweek, zoals uit onderstaande koersen en indexcijfers blijkt, verder voort. De leiding bij deze stijging werd tot op zekere hoogte overgenomen van Koninklijke door Unilever. Vooruitlopend op een verwachte introductie in New York en de uitkering van een agio-bonus maakt de koers zich ook bij laatstgenoemd fonds geleide-

¹⁾ Zie J. S. Duesenberry: „Income, Saving and the Theory of Consumer Behaviour”, hoo fdstuk V.



lijk los van de waarschijnlijke toekomstige dividendhoogte. Evenals reeds bij Koninklijke het geval is, wordt de aandacht dan in overeenstemming met Amerikaanse gewoonten, in sterker mate geconcentreerd op de verhouding tussen koers en *winst*, op grond van welke beschouwing de Nederlandse internationale fondsen nog „goedkoop” worden geacht.

Deze zich ontwikkelende divergentie tussen dividenden en koersen voor de grote internationale fondsen, gevoegd bij het sprongsgewijze karakter der koersstijging brengt bij sommige marktwaarnemers een enigszins onbehagelijke stemming teweeg, mede op grond van herinneringen aan de periode vóór 1929. Met gepaste termen werd op 25 October een sinister jubileum herdacht, nl. dat van Zwarte Donderdag, de „smijtdag”, waarmee 25 jaar geleden de grote koersdaling in Wallstreet begon:

Hoezeer momenteel bij het belegend publiek een optimistische stemming voor aandelen overheerst, bleek wel uit de koersstijging, waarmee berichten over komende aandelenemissies van Ketjen en de Assurantie Mij de Nederlanden van 1845 werden begroet.

Op de obligatiemarkt werden de bijzonderheden bekend van de reeds eerder aangekondigde obligatie-uitgiften, nl. van de Bank voor Nederlandsche Gemeenten (f 20 mln 3½ pCt obligaties à 99 pCt bij een gemiddelde looptijd van ca 25 jaar) en van de Gemeente Luik (f 10 mln 3¾ pCt obligaties à 101 pCt bij een gemiddelde looptijd van ruim 21 jaar). De Friesch-Groningsche Hypotheek Bank biedt

3 pCt pandbrieven aan à 99½ pCt en tegen dezelfde koers worden door de Rotterdamsche en de Nederlandsche Scheepshypotheekbank 3½ pCt pandbrieven beschikbaar gesteld.

De lage rentestand hier te lande is niet alleen het gevolg van het grote aanbod van niet risicodragend kapitaal, maar ook van de houding die de Staat hiertegenover inneemt. Dat het ook anders kan blijkt uit een bericht in het Algemeen Handelsblad, volgens hetwelk de Zweedse sociaal-democratische Minister van Financiën heeft besloten tot emissie van een 4 pCt staatslening over te gaan. Het motief voor deze stap, waarmee de goedkoop-geldpolitiek in dit land wordt verlaten, is beteugeling van de loon-prijsspiraal en de stijging van de geldcirculatie, in welke richting inmiddels reeds succes zou zijn geboekt.

Aand. indexcijfers.	15 Oct. 1954	22 Oct. 1954
Algemeen	209,3	212,8
Industrie	299,8	304,7
Scheepvaart	195,1	200,8
Banken	169,8	169,8
Indon. aand.	66,6	67,7

Aandelen.	15 Oct. 1954	22 Oct. 1954
A.K.U.	246%	254%
Philips	298½	320
Unilever	402	431
H.A.L.	164	169%
Amsterd. Rubber	91	92½
H.V.A.	127%	131½
Kon. Petroleum	498	512%

(Zie verder op de volgende blz.).



Voor

VRAAG OF AANBOD

op het gebied van

Kantoorbehoeften

Brandkasten

Machines

Apparaten

Fabrieks- en

kantoorgebouwen

Industrieterreinen

enz. enz.

is een annonce in „Economisch-Statistische Berichten” de meest aangewezen weg.



vacatures

DE ERVEN DE WED. J. VAN NELLE N.V.
TABAK-, KOFFIE- en THEEFABRIEK
te Rotterdam

vraagt voor de afdeling

MARKTONDERZOEK

**EEN ACADEMISCH GEVORMD
MEDEWERKER**

(econ. drs. of gevorderd econ. student, die zich in deze richting wenst te specialiseren).

Eventueel worden studie-faciliteiten verleend.

Sollicitaties te richten aan de afdeling Personeelszaken, Postbus 817; gaarne met vermelding van personalia, gegevens over de studie en eventuele arbeidsvoorgeschiedenis.

Staatsfondsen.	15 Oct. 1954	22 Oct. 1954
2½ pCt N.W.S.	79½	80 ³ / ₁₆
3-3½ pCt 1947	100½	100½
3 pCt Invest. cert.	100 ⁹ / ₁₆	100 ¹¹ / ₁₆
3½ pCt 1951	102 ⁵ / ₁₆	102¾
3 pCt Dollarlening	96 ³ / ₁₆	97½
Diverse obligaties.		
3½ pCt Gem. R'dam 1937 VI	102½	102
3½ pCt Bataafsche Petr.	102 ⁵ / ₁₆	102¾
3½ pCt Philips 1948	102½	102 ¹¹ / ₁₆
3½ pCt Westl. Hyp. Bank	99¾	99½

J. C. BREZET.

STATISTIEKEN

WERKLOOSHEID IN NEDERLAND ¹⁾)

Maand	Totaal aantal werklozen ²⁾)	waarvan		
		nijverheid	landbouw	losse arbeiders
30 Sept. 1953.....	59.000	17.500	2.000	7.600
31 Oct. 1953.....	63.700	18.800	3.900	18.900
30 Nov. 1953.....	74.400	22.900	7.800	11.200
31 Dec. 1953.....	99.800	32.900	16.000	16.000
31 Jan. 1954.....	109.800	35.400	19.500	19.900
27 Febr. 1954.....	108.800	34.200	20.800	19.800
31 Maart 1954.....	69.400	19.800	7.900	13.600
29 April 1954.....	59.700	15.300	7.900	11.800
31 Mei 1954.....	47.400	12.100	5.200	10.000
30 Juni 1954.....	41.500	10.700	4.400	8.500
31 Juli 1954.....	45.100	13.800	4.800	8.700
31 Aug. 1954.....	61.800	22.000	2.700	6.100
30 Sept. 1954.....	65.000	22.700	1.800	5.700

¹⁾ Ontleend aan het Statistisch Bulletin van het Centraal Bureau voor de Statistiek.

²⁾ Gegevens van arbeidsbureaux; afgerond op honderdtallen.

³⁾ Inclusief personen, die tewerkgesteld waren op Sociale Werkvoorzieningsobjecten voor hand- en hoofdarbeiders.

Beschikbare krachten

Beschikbaar

Ervaren leidinggevende techn. en comm. kracht, leeftijd 37 jaar.

Opl. werktuigbouw. Thans belast met de algehele leiding van middelgrote mach. fabriek in buitenland. Zoekt overeenk. functie. Prima referenties. Br. onder no. E.S.B. 44-1, Bureau van dit Blad, Postbus 42, Schiedam.

PENSIOENVOORZIENINGEN

Adviezen op het gebied van:

statuten en reglementen

★

belegging in vaste-rentedragende waarden

★

zelfstandige aandelenbelegging

★

rendementsverbetering

★

risicodekking



HET BUREAU VOOR PENSIOENFONDSEN

van

DE TWENTSCHE BANK

GEMEENTE ENSCHEDE

Bij de accountantsdienst kan in de rang van referendaris 1ste klas worden geplaatst een

ACCOUNTANT

v.a.g.a. of n.i.v.a.

De te benoemen functionaris zal het diensthoofd ter zijde dienen te staan in diens controlerende en adviserende taken. Bij gebleken bekwaamheid en geschiktheid bestaat de mogelijkheid t.z.t. het diensthoofd op te volgen.

Leeftijd bij voorkeur tussen 30 en 40 jaar. Wedde f 775,50 tot 851,50 per maand, ongeacht de bekende 6% salarisverhoging. Kindertoelage overeenkomstig de voor het rijkspersoneel geldende regeling. Gehuwden genieten een tegemoetkoming in verplaatsingskosten.

Sollicitatiën met uitvoerige inlichtingen aan burgemeester en wethouders binnen tien dagen na het verschijnen van dit blad. Bezoek alleen na uitnodiging.

STAD LUIK

3³/₄ 0/0 30-jarige
Buitenlandse Lening
van 1954

groot

f 20.000.000.-

waarvan

f 10.000.000.-

in de vorm van obligatiën aan toonder wordt uitgegeven.

Voor deze uitgifte is door De Nederlandsche Bank vergunning verleend onder No. EZ 4335939.

UITGIFTE van
f 10.000.000.- 3³/₄ 0/0
Obligatiën

van bovengenoemde lening,

tot de koers van 101 pCt.

De ondergetekende bericht, dat zij de inschrijving op deze obligatiën openstelt te haren kantore op

2 November 1954

van des voormiddags 9 uur tot des namiddags 4 uur, op de voorwaarden van het prospectus dd. 22 October 1954.

Prospectussen en inschrijvingsformulieren zijn bij ondergetekende verkrijgbaar.

BANQUE
DE PARIS ET DES PAYS BAS