

Economisch-Statistische Berichten

Nederland en het internationale
toerisme

★

Prof. Dr. H. W. J. Bosman
De S.-E.R. en de inflatie

★

Drs. W. Tims
De recente ontwikkeling van de
Amerikaanse invoer

★

Drs. J. Kwik
Fiscale uitwijkmogelijkheden voor
Nederlandse scheepvaartmaatschappijen

★

H. H. Horsting
Verkeer en welvaart

UITGAVE VAN HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

44e JAARGANG

No. 2189

WOENSDAG 24 JUNI 1959

Reisdeviezen



R. MEES & ZONEN Rotterdam

BANKIERS EN ASSURANTIE - MAKELAARS

Bagage- en ongevallenverzekeringen



COLLECTIEVE
PENSIOEN-VERZEKERING

vacatures

ZUIDHOLLANDSE BANK N.V.

te Rotterdam, roept sollicitanten op voor de functie van chef der afdeling credietcontrole. Gezocht wordt een energieke, zelfstandige

ACCOUNTANT of ECONOOM

met kennis van het bankvak en grondige ervaring op het terrein der controle-werkzaamheden.

Sollicitatie-brieven, welke discreet behandeld zullen worden, met vermelding van leeftijd, opleiding, staat van dienst, godsdienst e.d. te richten aan de Directie der bank, Schiekade 73 te Rotterdam.



Spuistraat 172

Amsterdam

KAS-ASSOCIATIE N.V.

Safeloket

BETALEN · BEWAREN · BEHEREN

ECONOMISCH- STATISTISCHE BERICHTEN

Uitgave van het Nederlandsch Economisch Instituut

Adres voor Nederland: Pieter de Hoochweg 118, Rotterdam-6.
Telefoon redactie: K 1800-52939. Administratie: K 1800-38040. Giro 8408.

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

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

Abonnementen: Pieter de Hoochweg 118, Rotterdam-6.

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

Losse nummers 75 ct.

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

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

Advertentietarief f. 0,30 per mm. Contracttarieven op aanvraag. Rubrieken „Vacatures” en „Beschikbare krachten” f. 0,60 per mm (dubbele kolom). De administratie behoudt zich het recht voor om advertenties zonder opgaaf van redenen te weigeren.

Nederland en het internationale toerisme

Het vraagstuk van de uitbreiding der hotelaccommodatie in ons land heeft de laatste weken in brede kring de aandacht getrokken. Deze belangstelling culmineerde dezer dagen in het aanvaarden door de Tweede Kamer van een wetsontwerp inzake garantieverlening door de Rijksoverheid t.a.v. een deel der financiering van een tweetal zgn. Hiltonhotels.

Het is algemeen bekend, dat het internationale toerisme na de oorlog een grote vlucht heeft genomen. Ook ons land kreeg daarvan zijn deel: het aantal overnachtingen van buitenlanders in ons land is na 1945 gestadig toegenomen en steeg blijkens gegevens van het C.B.S. van 1953 tot 1958 met niet minder dan 70 pCt. Gezien het feit dat de eerste drie maanden van 1959 de vergelijkbare periode van vorig jaar in dit opzicht al weer met 20 pCt. overtroffen, belooft het lopende jaar alle records te slaan.

De hier geschetste ontwikkeling vindt uiteraard haar weerslag in de ontvangsten uit hoofde van het vreemdelingenverkeer. Bedroegen deze ¹⁾ in 1947, 1950, 1955, 1956 en 1957 resp. f. 20, f. 104, f. 218, f. 234 en f. 215 mln., in 1958 waren zij gestegen tot f. 299 mln. De bijdrage van het vreemdelingenverkeer tot de betalingsbalans kan voor 1957 op ca. 1,7 pCt. worden gesteld.

Hoe verheugend deze ontwikkeling op zichzelf ook is, zij krijgt een ander reliëf indien men haar vergelijkt met die in andere landen. De ontvangsten van Nederland uit hoofde van toerisme stegen van 1953 tot 1957 met 49 pCt., in Duitsland echter bedroeg dit percentage 267, in Zweden 178, in Italië 158, in België 151, in Oostenrijk 139 en in Denemarken en Noorwegen 55. Ook wat de bijdrage van het vreemdelingenverkeer tot de betalingsbalans betreft, blijft ons land met zijn percentage van 1,7 achter bij de ons omringende landen. In België bijv. beliep dit percentage 2,1, in Groot-Brittannië 2,7, in Frankrijk 3, in Duitsland 4,2 en in uitgesproken toeristische landen als Italië, Zwitserland en Oostenrijk zelfs resp. 9,2, 9,7 en 11,5.

Een andere indicatie voor het achterblijven van ons land geven de ontwikkeling van de vliegtuigbewegingen en van het passagiersvervoer. Stelt men — in navolging van het door de Commissie „Het Verkeer in Nederland” van de Nederlandsche Maatschappij voor Nijverheid en Handel uitgebrachte rapport — de vliegtuigbewegingen (lijndien-

¹⁾ Exclusief die der vervoersondernemingen en de ontvangsten uit aankoop van niet-toeristische goederen.

sten) in Kopenhagen, Brussel en Amsterdam voor 1955 op 100 dan gelden voor 1958 voor deze steden resp. de cijfers 149, 159 ²⁾ en 108. Voor de passagiers (lijndiensten) zijn de overeenkomstige indexcijfers resp. 163, 226 ²⁾ en 125. Duidelijk blijkt dus, dat de groei van het luchtvaartverkeer in Kopenhagen en Brussel de laatste jaren veel groter is geweest dan in Amsterdam.

Het behoeft geen betoog, dat uit nationaal-economisch oogpunt aan een vergroting van de inkomsten uit hoofde van het internationale toerisme grote waarde moet worden toegekend. In ons land met zijn snel groeiende bevolking dient immers iedere welvaartsbron van betekenis te worden benut. Uitbreiding van het vreemdelingenbezoek aan ons land draagt bij tot de algemene welvaart, met name door zijn betekenis voor bepaalde bedrijfstakken, zoals de nationale vervoersondernemingen, de horecabedrijven en de detailhandel.

Wat de vervoersbedrijven betreft mag met name het belang, dat de K.L.M. bij het vervoer van toeristen van en naar ons land heeft, worden genoemd. Niet alleen nu, maar in het bijzonder ook in de naaste toekomst. De periode van de straalvliegtuigen staat voor de deur. Volgens een studie van de „International Civil Aviation Organisation” zal in de jaren 1959 tot 1961 de capaciteit van de internationale luchtvaart worden verdubbeld, terwijl een groei van het vervoer van 60 pCt. in deze drie jaren als normaal mag worden beschouwd. Wanneer de K.L.M. haar productie aan deze groei zou aanpassen betekent dit, dat in 1961 ca. 1,3 mln. plaatsen meer dan in 1958 worden aangeboden. Bij een normaal te achten bezetting van de vliegtuigen van 60 pCt. komt dat neer op een extra passagiersvervoer van 800.000. Daarnaast komt dan nog de aanvoer door de andere luchtvaartmaatschappijen, de scheepvaart, de spoorwegen en het wegvervoer.

Met het oog op de grote belangen die hiermee voor de nationale economie zijn gemoeid, is het zaak dat in ons land zo goed mogelijke voorwaarden worden geschapen voor het opvangen van de grote toeristenstroom die in de naaste toekomst mag worden verwacht. Uit de aanvaarding door de Tweede Kamer van het Hiltonproject moge blijken dat het besef van deze noodzaak in ons land aanwezig is.

's-Gravenhage.

- Dr. K. G. DE GROOT.

²⁾ Aan dit hoge cijfer voor Brussel is de Expo uiteraard niet vreemd.

INHOUD

	Blz.		blz.
Nederland en het internationale toerisme, door Dr. K. G. de Groot	495	Fiscale uitwijkmogelijkheden voor Nederlandse scheepvaartmaatschappijen, door Drs. J. Kwik	504
De S.-E.R. en de inflatie, door Prof. Dr. H. W. J. Bosman	496	Aantekening: Verkeer en welvaart, door H. H. Horsting	505
De recente ontwikkeling van de Amerikaanse invoer, door Drs. W. Tims	500	Geld- en kapitaalmarkt, door Dr. M. P. Gans ...	508
		Notities: Ziekteverzuim in Amerika	498
		Wodka in Amerika	503

COMMISSIE VAN REDACTIE: Ch. Glasz; L. M. Koyck; H. W. Lambers; J. Tinbergen; J. R. Zuidema.

Redacteur-Secretaris: A. de Wit. Adjunct Redacteur-Secretaris: J. H. Zoon.

COMMISSIE VAN ADVIES VOOR BELGIË: F. Collin; J. E. Mertens de Wilmars;

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

Naar aanleiding van het artikel van Prof. Dr. H. J. Witteveen in „E.-S.B.” van 3 juni 1959 over „De S.-E.R. wijst ons de weg naar nieuwe inflatie”, waarin het onlangs uitgebrachte advies inzake het in 1959 en 1960 te voeren sociaal-economisch beleid aan een kritische bespreking is onderworpen, tracht schrijver in het onderstaande op dit S.-E.R.-rapport in sommige opzichten een iets ander en vooral een iets genuanceerder licht te laten schijnen dan dat van Prof. Witteveen. Hiertoe plaatst schrijver een aantal kanttekeningen bij Prof. Witteveens cijfermatige waardering van de gevolgen van het complex van beleidsmaatregelen, door de S.-E.R. als A en B aangeduid, en bij zijn beschouwingen over de voorstellen tot huurverhoging, de doorberekening van loonstijgingen en het systeem van de vrijere loonvorming. Met betrekking tot de monetaire gevolgen van het overleg tussen de belangengroepen wijst schrijver ten slotte nog op de rol, die de monetaire autoriteiten kunnen spelen.

De S.-E.R. en de inflatie

Prof. Witteveen heeft in „E.-S.B.” van 3 juni 1959 een fel requisitoir. — zo mag men het wel noemen — tegen de Sociaal-Economische Raad gehouden, zulks naar aanleiding van het onlangs uitgebrachte advies van deze Raad over het in 1959 en 1960 te voeren sociaal-economisch beleid. Uit de titel van het artikel: „De S.-E.R. wijst ons de weg naar nieuwe inflatie”, blijkt reeds de voornaamste strekking van schrijver's aanklacht. Na een eerste lezing van het stuk blijft er een gevoel van verbijstering over, dat de S.-E.R., blijkbaar zo volkomen tekort is geschoten en dat gevoel wordt ook een schuldbesef als men aan de totstandkoming van het rapport heeft meegewerkt. Bij een tweede wat grondiger bestudering komen echter een aantal punten naar voren waaromtrent wel enkele opmerkingen te maken zijn, die wellicht tot een meer genuanceerde beoordeling van het rapport kunnen voeren.

Ik druk mij voorzichtig uit, want ik ben het met het uitgangspunt van collega Witteveen wel eens. Dat uitgangspunt zou ik willen aanduiden als een ernstige bezorgdheid voor het opnieuw ontstaan van een inflatoire ontwikkeling, die niet slechts uit economisch, doch ook uit sociaal oogpunt verwerpelijk is. Het is goed ook dit laatste op de voorgrond te stellen. Inflatoire tendenties zijn uit een oogpunt van inkomensverdeling scherp te veroordelen, want zij brengen ongemotiveerde en niet bedoelde wijzigingen in de inkomensverdeling tot stand ten laste van hen, die inkomens genieten, welke niet of onvoldoende aan een gestegen prijsniveau kunnen worden aangepast. Wie een deel van zijn inkomen spaart, behoort er eigenlijk op te kunnen rekenen, dat die besparingen en de inkomsten daaruit ten minste een constante reële waarde behouden, ook als de spaarder er de voorkeur aan geeft het spaarbedrag niet in aandelen, doch op zgn. risicomijdende wijze te beleggen.



Het verwijt van Prof. Witteveen, dat de S.-E.R., ook en met name wanneer de Raad eenstemmig is, tot een inflatoir beleid adviseert, berust vooral op zijn cijferopstelling

op blz. 438. Hij concludeert op grond daarvan, dat uit het complex van beleidsmaatregelen, door de S.-E.R. als A en B aangeduid, voor f. 600 mln. aan impulsen voortvloeit. Hij voegt dit dan bij de impulsen, die bij ongewijzigd beleid reeds worden verwacht en die op f. 1.565 mln. worden berekend en komt dan tot het door hem als „indrukwekkend” bestempelde totaalbedrag van f. 2.200 mln. Nu moge ik er in de eerste plaats op wijzen, dat die impulsen van f. 1.565 mln. aanleiding geven tot een ontwikkeling, waarvan Witteveen zelf op blz. 436 zegt, dat zij „in vrijwel alle opzichten aan de algemene doelstellingen der economische en sociale politiek beantwoordt”. Ik meen dus, dat men niet beide soorten impulsen bij elkaar moet optellen, doch dat men zich moet bepalen tot de *extra* impulsen van tezamen f. 600 mln. Het blijkt nu, dat het leeuwedeel van deze impulsen voor rekening komt van de looncompensatie van f. 480 mln.

Ik heb mij in dit verband afgevraagd, of een loonsverhoging wel tot de impulsen mag worden gerekend, een vraag, die zich ook richt tot de Algemene Werkgroep, die in bijlage V van het S.-E.R.-rapport voor het eerst de loonsom, voor zover bepaald door de loonvoet, tot de impulsen rekent. Ik meen, dat een verhoging van de loonvoet moet worden gezien als een herziening van de tevoren bestaande primaire inkomensverdeling. Uiteraard zal deze aanleiding geven tot meer consumptieve bestedingen, doch daar behoren dan minder bestedingen van de overige inkomens tegenover te staan (consumptie en/of investeringen). Indien zulk een vermindering achterwege blijft en dus in totaal de bestedingen toenemen, kan zulks moeilijk alleen op rekening van de loonvoetstijging worden geschreven.

Ernstiger lijkt de stijging van het prijsniveau, die uit Witteveens tabel voortvloeit, nl. in totaal 3,2 pCt. De belangrijkste componenten daarvan vormen: bijna 1 pCt. als gevolg van looncompensatie en 1,5 pCt. als gevolg van de huurverhoging. Wat de laatste factor betreft moet ik de opmerking maken, dat deze niet op een lijn staat met de overige. Hier is immers geen sprake van een inflatoire prijsstijging, doch van een optrekken van een tevoren kunst-

matig laaggehouden prijs. In dezelfde zin moet men ook de prijsstijging als gevolg van afschaffing van de consumptensubsidie op melk ten bedrage van 0,27 pCt. beschouwen. Dit zijn welbewust gewilde prijsstijgingen, die men buiten beoordeling moet laten, indien men over inflatoire consequenties spreekt.

De belangrijkste factor, die resteert, is de prijsverhoging van bijna 1 pCt., die het gevolg is van de algemene looncompensatie. Hét betreft hier dus een prijsstijging als gevolg van de *doorberekening* van die looncompensatie. Ik kom hierop in het vervolg van mijn betoog nog terug. De overige maatregelen, die door Witteveen in zijn tabel zijn opgenomen, zoals de overheidsinvesteringen in de ontwikkelingsgebieden (van belang ter bestrijding van de structurele werkloosheid) en de compensatie in de kinderbijslag, benevens de toeslag op de invaliditeitsrente vereisen slechts geringe bedragen en kunnen daarom naar mijn mening in het kader van de gehele ontwikkeling geen belangrijk gewicht in de schaal leggen, wat eventuele inflatoire impulsen betreft. Aangezien zij uit sociaal oogpunt daarentegen voor de betrokkenen van veel betekenis zijn, meen ik dat het verantwoord was deze in het rapport op te nemen.

Ten aanzien van dit deel van het betoog van Witteveen zou ik ten slotte nog de opmerking willen maken, dat ik met zijn afwijzing van de meerderheidsredenering inzake de verschillende maatstaven voor de inkomensverdeling instem. Ik meen, dat de cijfers niet wijzen op een achterblijven van de inkomens der werknemers bij het nationaal inkomen en op een thans onevenredige druk van de bestedingsbeperking van 1957. Ik betreur het, dat de vroeger door de S.-E.R. gegeven normen voor de meerderheid thans geen uitgangspunt hebben gevormd. Hoezeer deze normen toch ook zeer globaal waren en met name de overige inkomens een zeer heterogene groep vormen, gaven deze normen, waarbij ik dan vooral denk aan de verhouding van het reëel beschikbaar loon per werknemer in verhouding tot het reële inkomen per hoofd van de bevolking, althans enig houvast.



Ik zou thans een enkele kanttekening willen maken bij wat Prof. Witteveen over de voorstellen tot huurverhoging opmerkt. Hij heeft met name bezwaar tegen het uitsluiten van vóór 1918 gebouwde woningen, voor zover het huurbedrag daarvan beneden een bepaalde grens ligt. Er is ten aanzien hiervan wel een beroepsmogelijkheid aanwezig, doch, aldus de schrijver, er wordt geen criterium gegeven om ten aanzien van een zodanig beroep te beslissen. Ten aanzien hiervan merk ik in de eerste plaats op, dat ook de mening van collega Witteveen een plaats in het advies van de Raad heeft gevonden (zie op blz. 23 de mening van enige leden). Afgezien daarvan geloof ik, dat deze kwestie niet van overmatig groot belang is. Persoonlijk ben ik van mening, dat het hier gaat om woningen, die met het oog op het relatief lage huurniveau *geacht worden* niet voor een huurverhoging in aanmerking te komen, zulks vanwege grote verschillen in kwaliteit en ouderdom met latere woningen. Indien de verhuurder in bepaalde gevallen meent, dat deze redenering niet opgaat, kan hij in beroep gaan. De bedoeling is dus kennelijk een omkering van de bewijslast geweest, waardoor inderdaad niet de huurder een ver-

laging, doch de verhuurder een verhoging aannemelijk moet maken. Als compromis acht ik dit op zichzelf geen onaanvaardbare regeling, zonder dat ik zou willen stellen, dat ik zelf met een voorstel hiertoe zou zijn gekomen. Prof. Witteveen merkt nog op, dat indien voor de bedoelde woningen de evenwichtshuur reeds bereikt zou zijn, de uitsluiting van de huurmaatregel ook niet nodig zou zijn geweest, omdat de huren dan reeds vanzelf niet zouden stijgen. Op zichzelf is deze redenering natuurlijk juist en het argument van de S.-E.R. (op blz. 22) is dan ook niet gelukkig geformuleerd. Men kan het echter ook zo zien, dat te zijner tijd, indien er op de woningmarkt als geheel evenwicht bestaat, de huren voor de oude woningen niet of niet ver boven de tot dusver geldende zouden komen te liggen, doch dat thans, nu nog een aanmerkelijke schaarste aan woningen bestaat, de huren van die oudere woningen bij een algehele huurverhoging wel zouden stijgen. Of dit nu geheel opgaat, is uiteraard niet zeker, doch ik geloof wel, dat bij deze soort woningen de noodzaak tot huurverhoging niet zo dringend is, dat daarmee niet gewacht zou kunnen worden tot een evenwichtiger situatie op de gehele woningmarkt tot stand is gekomen.

Scherp is in dit verband de kritiek van Prof. Witteveen op het feit, dat bij de genoemde uitzondering van bepaalde vóór 1918 gebouwde woningen, toch alle werknemers de looncompensatie krijgen. Of men nu, zoals Witteveen doet, de uitzondering op 40 pCt. van de arbeiderswoningen mag stellen, zou ik niet zonder meer durven zeggen. In dit opzicht zal veel afhangen van de nog vast te stellen huurgrens en het beleid ten aanzien van de toe te kennen beroepsmogelijkheid. Doch het door werknemers te betalen huurbedrag zal daardoor uiteraard wel dalen. Op blz. V-20 van het rapport wordt het bedrag van een huurverhoging voor *alle* woningen op f. 335 mln. geschat; volgens de door Witteveen gebruikte tabel 8 van bijlage V betekent een loonsverhoging van 1 pCt. f. 175 mln. Stelt men, zoals het hoofdrapport doet, de vereiste looncompensatie op 2,5 à 3 pCt., dan betekent een dergelijke compensatie een bedrag van omtrent 2,75 maal 175 = f. 480 mln. (Dit is ook het bedrag in Witteveens impulsen-tabel). Men kan moeilijk zeggen, of dit bedrag nu werkelijk ongeveer tweemaal het door *werknemers* te betalen meerdere huurbedrag bij een *algehele* huurverhoging is, zoals Witteveen meent. Daarvoor zou men moeten weten, welk deel van de f. 335 mln. ten laste van de werknemers komt. Doch de stelling van Witteveen gaat in het geheel niet op, indien men er rekening mee houdt, dat de becijferingen van de S.-E.R. ervan uitgaan, dat een loonsverhoging van 1 pCt. tot een stijging van het consumptieprijspeil van 0,35 pCt. en een stijging van het reëel beschikbaar looninkomen van 0,6 pCt. leidt (zie wederom tabel 8 van bijlage V). Het berekende bedrag van f. 480 mln. loonstijging moet dus worden herleid tot 0,6 maal 480 = f. 290 mln. Dit bedrag zal vermoedelijk in de buurt liggen van de door werknemers te betalen meerdere huur bij een algehele huurverhoging. Indien de oudere woningen ten dele worden uitgezonderd zal aan de betreffende werknemers uiteraard een overcompensatie toevallen. Bij het systeem van compensatie via een algemene loonsverhoging is dat natuurlijk onvermijdelijk, doch ik meen te hebben aangetoond, dat indien men rekening houdt met de prijsstijging ten gevolge van de looncompensatie, de overcompensatie aanmerkelijk minder is dan Prof. Witteveen meent.



Ten tweede male komt hier dus naar voren, dat het met name de doorberekening van loonstijgingen is, die het voornaamste element is van de problematiek, die in het S.-E.R.-rapport is behandeld. Juist daarom juich ik het toe, dat een aanmerkelijk deel van de Raad als zijn oordeel uitsprekt, dat thans een begin dient te worden gemaakt met een meer gedifferentieerde loonvorming, aangezien deze niet tot doorberekening van een loonstijging aanleiding geeft. In dit opzicht is de S.-E.R. duidelijk: zowel de 20 voorstanders van combinatie A als de 10 leden, die aan combinatie B de voorkeur geven, vermelden, dat loonsverhogingen niet in de prijzen behoren te worden doorberekend, waarbij uitzonderingen kunnen worden gemaakt voor *algemene* loonmaatregelen, zoals de gedachte huurbijslag 1960. Ik kom op deze uitzondering nog terug.

Alvorens op de argumenten van Prof. Witteveen in te gaan, zou ik willen wijzen op een door Drs. Coppes naar voren gebracht argument voor een vrijere loonvorming, dat ik zeer belangrijk acht, juist in verband met de genoemde doorberekeningskwestie. De heer Coppes stelt, dat bij een gedetailleerde overheidsbemoeiing met de lonen de loonontwikkeling een tijdlang onnodig wordt tegengehouden. „Natuurlijk moet men dan na enige tijd in de nationale cijfers ruimte ontdekken en dan wordt in één klap het effect teniet gedaan door een algemene loonronde. Deze schoksgewijze behandeling van de economie leidt dan altijd tot een verdere stijging van de prijzen”¹⁾.

Hoe denkt nu Prof. Witteveen over deze vrijere loonvorming? Hij heeft daar in beginsel alle waardering voor, wijst echter op het feit, dat de loonvorming onder invloed van de grote ondernemers- en werknemersorganisaties zal blijven en meent, dat er in 1959 en 1960 voor extra loons-

¹⁾ Drs. Th. Coppes, Naar een nieuwe loonpolitiek, Lering en Leiding, mei 1959.

Ziekteverzuim in Amerika

Het ziekteverzuim komt, aldus vermeldt „Personnel” van maart/april jl., het Amerikaanse bedrijfsleven alleen al aan verloren produktietijd op \$ 2 mrd. per jaar te staan. Het is gebleken, dat het verzuim gedurende één dag thans minder vaak voorkomt dan voorheen, maar dat het ziekteverzuim van langer duur toeneemt. Het laatste betekent een verlies van 453.000 man-uren per jaar. Jaarlijks wordt ongeveer 4 pCt. der Amerikaanse werknemers getroffen door een ziekte die een verzuim van vier weken of meer noodzakelijk maakt. Het absentisme neemt toe naarmate de werknemers ouder zijn; het is onder vrouwen groter dan onder mannen en het komt bij handarbeiders meer voor dan bij gesalarieerd personeel. Niet minder dan 50 pCt. van het totaal aantal ziekteverzuimen is een gevolg van aandoeningen der ademhalingsorganen; 25 pCt. komt voor rekening van maag- en darmstoornissen en minder dan 2 pCt. moet worden toegeschreven aan hartkwalen. Gemeten naar het aantal verloren arbeidsuren zijn de laatste echter van heel wat meer belang.

verhogingen in het kader van de vrije loonvorming geen ruimte zal overblijven. Daarop volgt dan een klemmend lijkend betoog, volgens hetwelk zeker in de bedrijfstak geen extra-loonstijging mogelijk is. Immers, aldus Witteveen, in de rendabele bedrijfstakken is geen loonstijging mogelijk, omdat daar de prijzen moeten dalen als tegenwicht tegen de prijsstijging in de minder gunstige bedrijfstakken, die het gevolg is van de algemene loonmaatregelen. Ik ben het er volkomen mee eens, dat bij stijging van de produktiviteit een prijsdaling verre de voorkeur verdient boven een gelijkblijvende prijs, doch ik meen, dat Witteveen een te sterk verband legt tussen de verschillende bedrijfstakken als hij stelt, dat de prijsdaling in de gunstige bedrijfstakken nodig zou zijn ter compensatie van de prijsstijging in de minder gunstige bedrijfstakken. Ik zou beide verschijnselen afzonderlijk willen bezien en dan zou ik willen stellen, dat indien de prijzen in enige bedrijfstak niet dalen bij stijging van de produktiviteit het volkomen redelijk is, dat de lonen in die bedrijfstak stijgen teneinde de werknemers te laten delen in de gestegen resultaten. Het prijsbeleid is dus van even groot belang als het loonbeleid²⁾. Ook in het verleden hadden vele looneisen met minder recht gesteld kunnen worden, indien de prijzen naar beneden flexibeler waren geweest. Ik zie het dus zo, dat, indien bij gestegen produktiviteit de prijzen onvoldoende dalen en derhalve de winsten toenemen, het dan redelijk is dat in de betreffende bedrijfstakken loonsverhogingen plaatsvinden. Ik leg het verband dus nu omgekeerd dan Prof. Witteveen, die meent, dat een loonsverhoging een anders mogelijke prijsdaling tegenhoudt.

Het is moeilijk te zeggen, wat in deze oorzaak en wat gevolg is. In de afgelopen jaren zijn de loonronden soms een correctie geweest op gestegen winsten, soms hebben zij tot prijsstijging bijgedragen. Wel meen ik, mede onder verwijzing naar het betoog van Drs. Coppes, dat de kans op doorberekening, in die zin, dat niet zozeer een anders mogelijke prijsdaling wordt tegengehouden, doch dat een loonstijging opnieuw een impuls tot stijging van het prijsniveau vormt, groter is bij algemene loonronden dan wanneer men de loonstijging laat afhangen van de resultaten per bedrijfstak. De doorberekening wordt namelijk het meest waarschijnlijk, indien de loonstijging plaatsvindt terwijl de produktiviteit deze in de betreffende bedrijfstak niet wettigt en bij een gedifferentieerde loonvorming zal in zulk een bedrijfstak een loonstijging achterwege blijven of tot een geringer percentage plaatsvinden dan bij een algemene loonronde.

Op het ogenblik zitten wij natuurlijk in overgangsmoeilijkheden, omdat er ook nog algemene loonmaatregelen nodig zijn en daarom kan Prof. Witteveen stellen, dat de doorberekening in de minder gunstige takken van bedrijf moet worden gecompenseerd in de meer winstgevende. Doch dan worden beide stelsels met elkaar vermengd en dat is tegenover het systeem van de vrijere loonvorming niet redelijk.

Wat nu die *algemene* loonmaatregelen betreft moge ik opmerken, dat ik daarin en met name in de doorberekening daarvan het grootste probleem zie, zoals ik al enkele malen in dit artikel heb doen uitkomen. Persoonlijk meen ik, dat ook deze algemene loonstijgingen *niet* in de prijzen behoren te worden doorberekend. Nu staat in het rapport van de S.-E.R. te lezen (blz. 38-39), dat de voorstanders van com-

²⁾ Men vergelijk ook het betoog van de President van De Nederlandsche Bank in zijn verslag over 1958, blz. 16-18.

binatie A de volgende mening hebben: „Deze leden zijn van oordeel dat loonsverhogingen niet in de prijzen dienen te worden doorberekend, met dien verstande dat bij loonsverhogingen die bij wijze van algemene loonmaatregel worden genomen (bijv. huurbijslag 1960) op deze regel uitzonderingen kunnen worden gemaakt”. De voorstanders van combinatie B hebben zich in bijna dezelfde bewoordingen uitgelaten (blz. 44-45). Als men de nadruk legt op het woord „kunnen”, dan kan hieruit niet worden gelezen, dat algemene loonmaatregelen steeds en als regel mogen worden doorberekend, zoals Witteveen op blz. 440 stelt. Ook al zou ik persoonlijk een meer stringente beperking van de mogelijkheid tot doorberekening hebben geprefereerd, dan kan men toch niet stellen, zoals Witteveen doet, dat de gehele regeling in wezen tot een vergaande sociale onrechtvaardigheid wordt.

Van veel belang acht ik het, dat Prof. Witteveen het wel mogelijk acht, dat een loondifferentiatie *per onderneming* plaatsvindt. Daartegen heeft hij echter het bezwaar, dat dan de ondernemerswinst lager wordt en dat daardoor de prikkel tot produktiviteitsverbetering wordt verminderd. Hier komen we op een uiterst subjectief terrein, waar ook de economische wetenschap als zodanig geen oplossing biedt. Deze stelling van collega Witteveen zou er echter toe kunnen leiden, dat bij verschil van rentabiliteit van de ene onderneming ten opzichte van de andere de werknemers daar nooit van zouden profiteren. Er zou dan dus ook geen enkele prikkel zijn om bij voorkeur in de meer rendabele onderneming, die dus ook rationeler werkt, te gaan arbeiden en dit zou op den duur tot een grote verstarring kunnen leiden. Afgezien hiervan is het, dunkt mij, redelijk om bij een betere rentabiliteit alle medewerkende groepen in de resultaten te laten delen. Dit behoeft niet steeds door hogere lonen te gebeuren; ook winstdeling komt hier in aanmerking.

Wat het argument van Prof. Witteveen inzake de ondernemerswinst als financieringsbron voor de expansie betreft wil ik opmerken, dat men een op andere gronden redelijk geachte inkomensverdeling niet te spoedig mag afwijzen op grond van het argument, dat uit de ondernemerswinst meer besparingen worden verkregen. Anderzijds is het zeker zo, dat dit argument minder opgaat naarmate ook door de werknemers wordt gespaard, waardoor tevens een geleidelijke verbetering in de spreiding van de vermogens wordt verkregen.

De reeds door anderen gegeven interpretaties van de vrijere loonvorming, die door Prof. Witteveen worden gemaakt, behoeft ik uiteraard niet voor mijn rekening te nemen. Als hij echter zegt, dat men bij consequente toepassing van

dit stelsel weer naar het criterium van vraag en aanbod terugkeert, dan zou ik dit toch niet geheel willen onderschrijven. M.i. moeten de vraag- en aanbodfactoren een iets grotere speelruimte krijgen, doch het zal juist de taak van de coördinerende instantie zijn om te zorgen dat de vraag- en aanbodfactoren niet tot een onwenselijk geachte uitkomst leiden.



Met betrekking tot de monetaire gevolgen van het overleg tussen de belangengroepen moge ik nog wijzen op de rol, die de monetaire autoriteiten kunnen spelen. Ik zou in dit verband ook hier ter plaatse willen aanhalen wat ik in 1958 in een voordracht terzake heb gezegd: „Als het een kwestie van inkomensverdeling is, dan dient te worden vooropgesteld, dat er bij volledige werkgelegenheid op korte termijn niet *meer* verdeeld kan worden dan wat er in totaal is geproduceerd. Dit betekent, dat de monetaire autoriteiten er geen genoegen mee behoeven te nemen dat ten behoeve van het doorzetten van inkomenseisen het monetair evenwicht wordt verstoord. De monetaire autoriteiten hebben als zodanig geen speciale belangstelling voor de inkomensverdeling. Zij kunnen er terecht op wijzen dat, indien een bepaalde groep een groter aandeel in het nationale inkomen wenst, dit op de korte termijn ten laste van andere inkomens moet gaan. Het bewilligen in geldcreatie zou deze fundamentele waarheid slechts versluieren”³⁾. Ik heb daaraan de conclusie verbonden, dat het stellen van looneisen gematigd en de doorberekening bemoeilijkt wordt, indien de monetaire autoriteiten duidelijk laten blijken, dat zij niet voornemens zijn het benodigde nieuwe geld te scheppen of te laten scheppen.

In het bovenstaande heb ik getracht op het S.-E.R.-rapport in sommige opzichten een iets ander en vooral een iets genuanceerder licht te laten schijnen dan dat van Prof. Witteveen. Ik ben echter blij, dat hij, hoe scherp zijn kritiek ook is, het rapport aan een nauwgezette analyse heeft onderworpen, want het lijkt mij van veel belang dat met name van de zijde der onafhankelijke deskundigen het werk van de S.-E.R. voortdurend wordt gevolgd en onder de loep genomen, en dat hierover een wetenschappelijke discussie ontstaat.

Tilburg.

H. W. J. BOSMAN.

³⁾ Het geldwezen en de pressiegroepen, Annalen van het Thijmgenootschap, september 1958, blz. 253.

(Advertentie)

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

N.V. NEDERLANDSCHE KABELFABRIEKEN • DELFT



In het recessiejaar 1958 is de invoer der Verenigde Staten met slechts 1½ pCt. gedaald, een daling die geheel kan worden verklaard uit de daling van de invoerprijzen. Het invoervolume steeg met ruim 2 pCt. In de na-oorlogse jaren bewoog het invoervolume zich in het algemeen in dezelfde richting als de industriële produktie. Na 1956 echter bewegen beide grootheden zich meer en meer uit elkaar. Een analyse van de wijzigingen die zich in de Amerikaanse invoerstructuur hebben voltrokken leert, dat een verklaring voor het uitlopen van de invoer op de industriële produktie in de sfeer der bewerkte voedingsmiddelen en vooral in die der eindprodukten moet worden gezocht. De grotere invoer dezer goederen heeft de daling van de invoer van grondstoffen en halfabrikaten overgecompenseerd. Het aandeel der eindprodukten in de Amerikaanse invoer is zodanig toegenomen, dat daarvan tijdens een recessie een stabiliserende invloed op het totale invoervolume kan uitgaan.

De recente ontwikkeling van de Amerikaanse invoer

Inleiding.

In 1958 leidden de internationale transacties van de Verenigde Staten tot een netto-verlies aan goud en dollars van \$ 3,4 mrd., tegenover een netto-vermeerdering van \$ 0,5 mrd. in 1957. Deze verschuiving van totaal \$ 3,9 mrd. werd voornamelijk veroorzaakt door een vermindering van de uitvoer met 16 pCt. In tabel 1 is een verkort overzicht gegeven van de mutaties in de Amerikaanse betalingsbalans gedurende 1958 in vergelijking met het voorafgaande jaar.

TABEL 1.

Mutaties in de Amerikaanse betalingsbalans, 1957-1958
(in mrd.\$)

Uitgaven	Ontvangsten
Invoer:	Uitvoer:
goederen - 0,4	goederen - 3,1
diensten + 0,4	diensten - 0,2
Saldo kapitaalverkeer en overdrachten + 0,6	Mutaties in de buitenlandse goud- en dollarreserves a) + 3,9
+ 0,6	+ 0,6

a) Voor zover voortkomende uit transacties met de Verenigde Staten.

In het recessiejaar 1958 is de invoer met slechts circa 1½ pCt. gedaald, hetgeen gering is in verhouding tot de uitvoervermindering. De geringe daling van de invoer blijkt bovendien nog geheel te verklaren uit de daling van de invoerprijs; het invoervolume is met ruim 2 pCt. gestegen. Deze ontwikkeling wijkt af van die, welke bij voorgaande recessies plaatsvond. Zoals uit grafiek 1 blijkt, bewoog het invoervolume zich in de jaren na de oorlog in het algemeen in dezelfde richting als de industriële produktie. Alleen het jaar 1951 vormt daarop een uitzondering, hetgeen samenhangt met de grote stijging van de invoer in het voorafgaande jaar, toen de Korea-oorlog uitbrak. Na 1956 gaan de industriële produktie en het invoervolume zich meer en meer uit elkaar bewegen. In het hiernavolgende is nagegaan, welke factoren deze ontwikkeling hebben veroorzaakt.

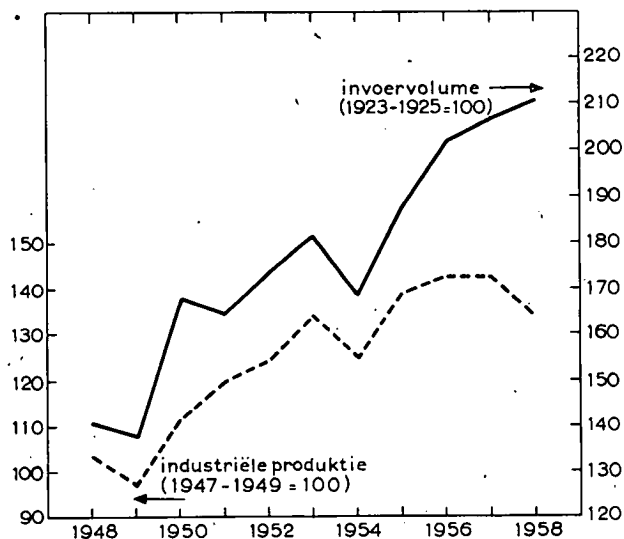
Wijzigingen in de invoerstructuur.

In de Amerikaanse handelsstatistiek wordt een indeling gegeven van de invoer in vijf groepen naar graad van be-

werking. Deze indeling is gebruikt als uitgangspunt voor een nader onderzoek naar de factoren, die de hierboven

GRAFIEK 1.

INVOERVOLUME EN INDUSTRIËLE PRODUKTIE
VAN DE VER. STATEN



geschetste ontwikkeling hebben veroorzaakt. In tabel 2 is een overzicht gegeven van het procentuele aandeel van deze vijf goederengroepen in de invoerwaarde sinds 1946. Hieruit valt te constateren, dat zich een stelselmatige wijziging in de samenstelling van het invoerpakket heeft voltrokken. Het aandeel van de grondstoffen, halfabrikaten en onbewerkte voedingsmiddelen is afgenomen, dat van de bewerkte voedingsmiddelen en eindprodukten gestegen.

Meer dan de helft van de invoertoeënning gedurende de periode 1950-1958 komt voor rekening van de eindprodukten. De waarde van de invoer van bewerkte voedingsmiddelen nam in diezelfde periode toe met ruim 60 pCt., maar omdat de relatieve betekenis van deze groep gering is, was de bijdrage tot de totale invoertoeënning niet groot, nl. 14 pCt. Indien de jaren 1950 en 1951 buiten beschou-

TABEL 2.

Procentuele aandelen per goederengroep in de waarde van de Amerikaanse invoer, 1946-1958, 3de kwartaal

	Gem. 1946-'50	Gem. 1951-'55	1956	1957	1958
1. Grondstoffen	30,3	26,3	24,6	24,7	21,8
2. Onbew. voedingsmiddelen	18,8	19,5	16,3	15,6	15,1
3. Halffabrikaten	22,3	23,7	24,0	22,6	20,7
1 t/m 3 totaal	71,4	69,5	64,9	62,9	57,6
4. Bewerkte voedingsmiddelen	10,7	10,1	9,4	9,8	11,8
5. Eindprodukten	17,9	20,4	25,7	27,3	30,6
4 en 5 totaal	28,6	30,5	35,1	37,1	42,4
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Bron: Statistical Abstract of the U.S., 1957; Survey of Current Business, mrt. 1959.

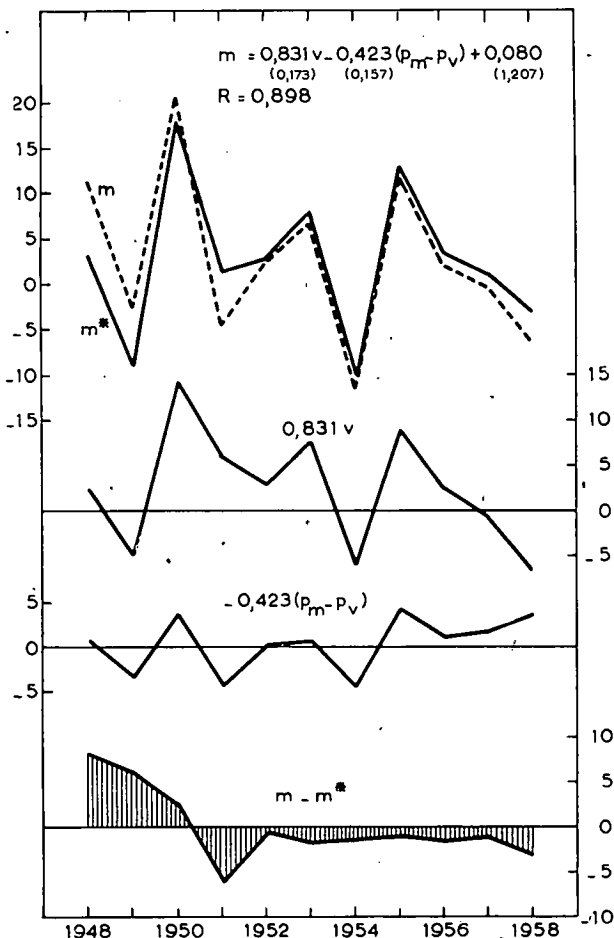
wing worden gelaten, komt de stijging van de invoerwaarde zelfs nagenoeg geheel voor rekening van de eindprodukten en bewerkte voedingsmiddelen. Het weglaten van genoemde jaren is te rechtvaardigen op grond van de reeds eerder genoemde gevolgen van de Korea-crisis. De verklaring voor het uitlopen van de invoer op de produktie moet dus vooral in de sfeer van de eindprodukten worden gezocht.

De invoer van grondstoffen en halffabrikaten.

Het ligt dan ook voor de hand, een verband te veronderstellen tussen de wijzigingen in het invoervolume van grondstoffen, halffabrikaten en onbewerkte voedingsmiddelen enerzijds en de fluctuaties in de industriële produktie ander-

GRAFIEK 2.

INVOERVOLUME GRONDSTOFFEN EN HALFFABRIKATEN, INDUSTRIËLE PRODUKTIE EN DE VERHOUDING TUSSEN INVOERPRIJS EN BINNENLANDSE PRIJS VAN DE VER. STATEN



zijds. Tevens dient hierin de verhouding tussen de invoerprijs van deze goederengroepen en de gelijksoortige binnenlandse prijs te worden betrokken. Voor de periode 1948-1958 werd deze veronderstelling getoetst, met tot resultaat de regressievergelijking ¹⁾:

$$m = 0,831 v - 0,423 (p_m - p_v) + 0,080 \quad R = 0,898$$

(0,173) (0,157) (1,207)

In grafiek 2 is het correlatiediagram van deze vergelijking getekend. Voor de jaren 1952-1958 blijkt een goede verklaring te worden gevonden. Het niveau van de correlatiecoëfficiënt is beïnvloed door de Korea-crisis en de daaropvolgende voorraadintering. Het relatief grote invoervolume in 1948 en 1949 is waarschijnlijk een gevolg van de naoorlogse inhaalvraag. Overeenkomstig de verwachting daalt het invoervolume van deze goederengroepen in 1958.

De invoer van eindprodukten.

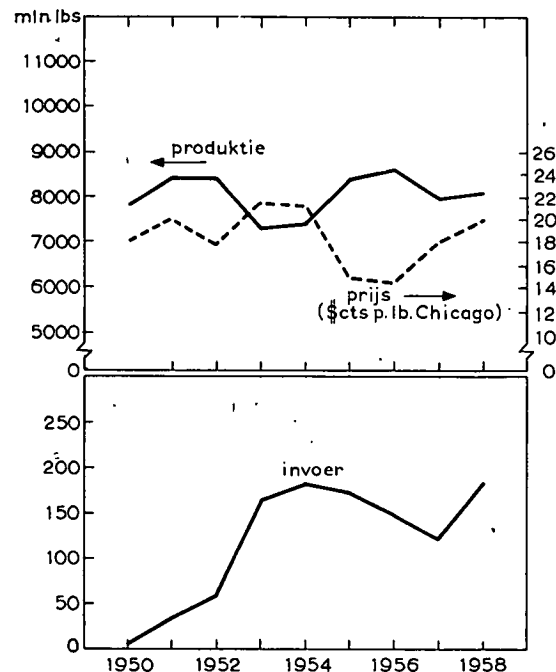
De invoertoeneming van bewerkte voedingsmiddelen en eindprodukten, speciaal in 1958, kan slechts voor een klein deel worden verklaard uit verlaging van de invoerrechten. De tarieven zijn weliswaar ad valorem het sterkst gedaald voor de produkten binnen deze groepen, maar de verlagingen zijn in het algemeen zeer gering.

Een meer gedetailleerde benadering toont aan, dat de toeneming in een klein aantal produkten is geconcentreerd. Bij de bewerkte voedingsmiddelen zijn dit in hoofdzaak de vleesprodukten. Voor de belangrijkste twee onderdelen daarvan, nl. rund- en varkensvlees, kan de invoer in verband worden gebracht met de produktie en de prijzen in de Verenigde Staten.

In grafiek 3, waar dit verband voor varkensvlees is weer-

GRAFIEK 3

PRODUKTIE, PRIJS EN INVOER VAN VARKENSVLEES IN DE VER. STATEN



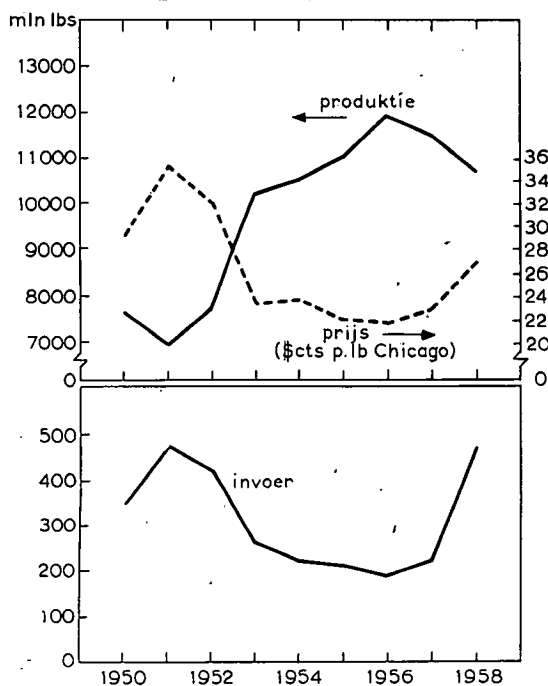
¹⁾ Waarbij: m = procentuele veranderingen van jaar op jaar in het invoervolume van grondstoffen, halffabrikaten en onbewerkte voedingsmiddelen; v = id. in het produktievolume (Federal Reserve index); p_m = id. in de invoerprijs; p_v = id. in de groothandelsprijs van grondstoffen en halffabrikaten. Tussen haakjes zijn de standaardfouten vermeld. R = correlatiecoëfficiënt.

gegeven, is duidelijk een „varkenscyclus” waar te nemen. De produktie volgt de prijsbeweging met een vertraging van 1 à 2 jaar. Het invoervolume volgt een patroon, dat in het algemeen tegengesteld is aan de binnenlandse produktie en gelijkgericht met de prijs. In 1958, zo blijkt uit deze grafiek, was de situatie gunstig voor vergroting van de invoer. In de voornaamste exportlanden daarentegen (Denemarken, West-Duitsland en Nederland) was in 1958 de produktie van varkensvlees hoog bij dalende of laag gelegen prijzen.

In grafiek 4 is de invoer van rundvlees weergegeven, naast de binnenlandse produktie en prijzen. Het invoervolume blijkt, evenals bij varkensvlees, tegengesteld aan de produktie en parallel met de prijs te bewegen. De produktie van rundvlees ligt in januari 1959 enigzins hoger dan een jaar daarvoor, terwijl de prijzen zich nog op hoog peil bevinden. Het valt, mede vanwege de grote koelhuisvoorraden, daarom niet aan te nemen, dat de prijsontwikkeling van 1958 zich in 1959 zal voortzetten. Mutatis mutandis geldt hetzelfde voor de prijzen en de produktie van varkensvlees.

GRAFIEK 4.

PRODUKTIE, PRIJS EN INVOER VAN RUNDVLEES IN DE VER. STATEN



In de groep eindprodukten valt in de periode 1950 tot en met 1957 een belangrijke stijging van de invoer van textielgoederen te constateren. In 1958 schijnt evenwel, naar voorlopige cijfers uitwijzen, aan deze ontwikkeling een einde te zijn gekomen. In de voorgaande jaren werd deze toeneming veroorzaakt door een groot aanbod van Japanse textielprodukten op de Amerikaanse markt tegen concurrerende prijzen.

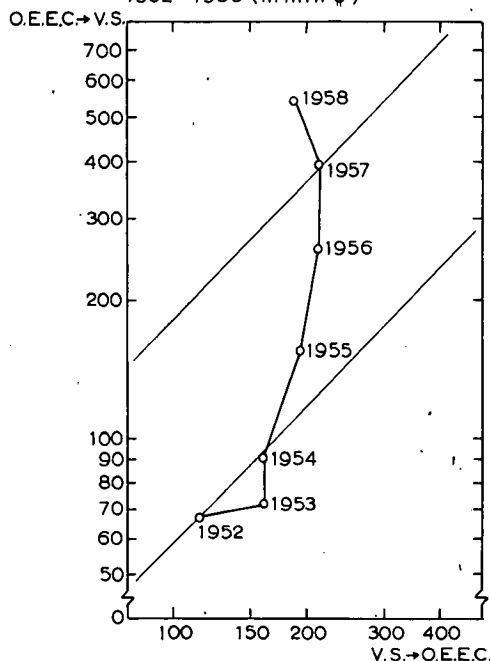
De grootste invoertoeneming vond van 1950 tot 1958 evenwel plaats bij de machines en het vervoermaterieel. De belangrijkste factoren, die tot de grotere invoer van machines hebben geleid, zijn het herstel van West-Duitsland als machine-exporteur en de opkomst van gespecialiseerde machinefabrieken in andere Westeuropese landen, waaronder Nederland. Een indicatie voor het gespecialiseerde karakter van de Westeuropese uitvoer van deze groep produkten naar de Verenigde Staten is wellicht het feit, dat

de belangrijkste toeneming in de Amerikaanse statistiek werd geregistreerd onder de niet-gespecificeerde machine-riën. De enige belangrijke uitzondering daarop vormen de naaimachines, waarvan Japan zich ontwikkelde tot de grootste importeur op de Amerikaanse markt. In 1958 daalde evenwel de invoer van machines — zij het slechts weinig — waarschijnlijk als gevolg van de achteruitgang in de investeringsactiviteit gedurende dit jaar.

In de sector vervoermaterieel nam gedurende de gehele beschouwde periode met inbegrip van 1958 de invoer belangrijk toe. Het belangrijkste onderdeel, nl. personenauto's, gaf in 1958 zelfs naar aantal een toeneming te zien met bijna 64 pCt. Deze krachtige groei valt samen met een dieptepunt in de Amerikaanse autoproduktie, waardoor in 1958 het aandeel van de invoer in de Amerikaanse markt steeg tot bijna 11 pCt., tegenover ruim 4 pCt. in 1957. Omgekeerd blijkt de Amerikaanse positie op de Europese automarkt aanmerkelijk te zijn verzwakt.

GRAFIEK 5.

ONDERLINGE HANDEL IN VERVOERMATERIEEL TUSSEN DE O.E.E.C. EN DE VER. STATEN 1952 - 1958 (in mln \$)



Beide ontwikkelingen zijn in beeld gebracht in grafiek 5, waar de onderlinge verhouding op zodanige wijze is getekend, dat de rechte lijnen een gelijke relatieve ontwikkeling weergeven. In feite blijkt, zoals reeds gezegd, de Amerikaanse positie op beide markten te verslechteren. Dit zou kunnen wijzen op een achteruitgang van de Amerikaanse concurrentiepositie t.o.v. Europa. Of dit inderdaad het geval is, zou op indirecte wijze kunnen worden getoetst aan de hand van de ontwikkeling van de Amerikaanse en Europese export van vervoermaterieel naar derde markten. Een gedetailleerde indeling van de handel in vervoermaterieel naar gebieden, zoals in tabel 3 is gegeven, toont aan, dat met name de Westduitse uitvoervergroting van betekenis is. Weliswaar is de waardetoeeneming van de Westduitse uitvoer naar de Verenigde Staten vrijwel gelijk aan die van de Britse, maar uit een oogpunt van uitbreiding van het marktaandeel is de Westduitse winst veel groter. Dit blijkt ook voor andere markten te gelden. De drie overige Westeuropese landen met een produktie van vervoermaterieel

van enige betekenis, nl. Frankrijk, Italië en Zweden, geven een ontwikkeling van het uitvoerpatroon te zien, dat veel overeenkomst met het Westduitse vertoont.

Inderdaad blijkt, dat de loonkosten in de Westduitse industrie van vervoermaterieel tot 1957 zijn achtergebleven, maar dat in 1958 de Amerikaanse kosten, door de massale

TABEL 3. *Uitvoer van vervoermaterieel, 1952-1958 (in mln. \$)*

Exporteerende landen	Importerende landen c.q. landengroepen	O.E.E.S.-landen	Midden- en Zuid-Amerika	Canada	Verenigde Staten	Niet-O.E.E.S.-landen in het Sterringebied	Overige landen	Totaal
Verenigde Staten:	1952	114	497	253	—	75	183	1.122
	1958	190	646	340	—	154	322	1.652
	toename	+ 76	+ 149	+ 87	—	+ 79	+ 139	+ 530
Verenigd Koninkrijk:	1952	194	75	29	48	272	233	851
	1958	312	68	122	212	560	298	1.572
	toename	+ 118	— 7	+ 93	+ 164	+ 288	+ 65	+ 721
West-Duitsland	1952	206	57	1	5	21	54	344
	1958	700	104	30	168	134	200	1.336
	toename	+ 494	+ 47	+ 29	+ 163	+ 113	+ 146	+ 992
Frankrijk, Italië, Zweden:	1952	181	58	2	4	12	238	495
	1958	498	82	8	150	88	356	1.182
	toename	+ 317	+ 24	+ 6	+ 146	+ 76	+ 118	+ 687

De algemene conclusie welke volgt uit tabel 3 is, dat de continentale Westeuropese autoproducenten naar verhouding het meest hun markt konden uitbreiden, evenwel zonder daarbij de Amerikaanse auto-uitvoer naar derde markten te verdringen. Van een relatieve achteruitgang voor de Amerikaanse auto-export is alleen sprake op de Westeuropese markt zelf.

Gepoogd is, de naar verhouding grote winst van West-Duitsland te verklaren uit de ontwikkeling van de loonkosten per eenheid produkt. Het is niet mogelijk, voor alle in tabel 3 opgenomen exportlanden de loonkosten te berekenen. Slechts voor de Verenigde Staten, West-Duitsland en het Verenigd Koninkrijk stonden voldoende gegevens ter beschikking. Het resultaat is weergegeven in tabel 4.

TABEL 4.

Loonkosten per eenheid produkt voor vervoermaterieel in West-Duitsland, de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk

Jaar	West-Duitsland	Verenigde Staten	Verenigd Koninkrijk
	(1952 = 100)		
1953	102	92	97
1954	88	96	98
1955	84	94	101
1956	86	92	119
1957	87	94	110
1958	84	82	114

ontslagen van arbeiders, sterk daalden. De verhouding tussen de kosten in de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk is evenwel tegengesteld aan datgene wat zou kunnen worden verondersteld: de loonkosten in het Verenigd Koninkrijk zijn aanmerkelijk gestegen.

Op de Amerikaanse markt moeten dus nog andere factoren hebben gewerkt bij de toeneming van de auto-invoer omdat daarbij ook de Britse auto's een belangrijke rol spelen. Aangenomen mag worden, dat een wijziging in de voorkeur van consumenten, gebaseerd op andere factoren dan de prijs alleen, heeft plaatsgevonden. Het Europese auto-type is waarschijnlijk van doorslaggevende betekenis.

Slotopmerking.

Samenvattend kan worden gesteld, dat de toeneming van de Amerikaanse invoer werd veroorzaakt door een zoveel grotere invoer van bewerkte voedingsmiddelen en eindprodukten, dat daardoor de, conjunctureel verklaarbare, daling van de invoer van grondstoffen en halfabrikaten werd overgecompenseerd. Het aandeel van de eindprodukten in de Amerikaanse invoer is in de afgelopen jaren zodanig toegenomen, dat daarvan tijdens een recessie een stabiliserende invloed op het totale invoervolume kan uitgaan, omdat de conjunctuurinvloed zich in een kleiner gedeelte van de invoer weerspiegelt dan voorheen het geval was.

¹s-Gravenhage.

W. TIMS.

Wodka in Amerika

„Careful as the American screening of possible communist influences is, it has not prevented the widespread adoption of the Russian national drink in the U.S.”, schrijft „The Financial Times” van 19 dezer. De wodka heeft zich nl. uitzonderlijk snel een plaats in het Amerikaanse consumptiepatroon weten te veroveren. In 1951 waren de verkopen van deze drank nog zó onbetekenend, dat zij niet afzonderlijk in statistische overzichten werden vermeld. Zij werden destijds geschat op nog geen 1 mln. gallons. Vorig jaar vertegenwoordigden zij met 13,6 mln. gallons 6,5 pCt. van

de totale verkopen van sterke drank, hetgeen betekent dat de wodka zich heeft ontpopt als een rivaal van Schotse whiskey en jenever, waarvan resp. 15,8 en 19,2 mln. gallons werden verkocht. De groeiende betekenis van de wodka blijkt voorts uit het feit, dat meer dan een derde van de totale toeneming van het drankgebruik gedurende de laatste zeven jaren voor zijn rekening komt. Een Amerikaanse onderneming, die vermoedelijk een marktaandeel van bijna 50 pCt. heeft, profiteerde het meest van deze afzetvergroting. Uit Rusland zelf wordt weinig wodka geïmporteerd.

Het feit, dat er van rederszijde herhaaldelijk op is gewezen, dat de belastingdruk in ons land voor Nederlandse scheepvaartmaatschappijen te zwaar is om de concurrentie met buitenlandse rederijen voldoende het hoofd te bieden, geeft schrijver aanleiding in dit artikel na te gaan in hoeverre het voor Nederlandse rederijen mogelijk is hun zetel te verplaatsen naar landen met een lage belastingdruk, of aldaar dochtermaatschappijen op te richten. Hij komt daarbij tot de conclusie, dat het voor schepen die onder de investeringsaftrek vallen, slechts de moeite loont om de exploitatie in een buitenlandse dochtermaatschappij te doen plaatsvinden als het belastingtarief aldaar belangrijk onder de 31 pCt. ligt. Voor de overige schepen, waarvan de gemaakte winst onder het tarief van 47 pCt. valt, kan het voordelig zijn deze over te brengen naar een buitenlandse dochtermaatschappij. De huidige laagconjunctuur in de scheepvaart is daartoe in zoverre fiscaal gunstig, dat een lage fiscale overdrachtsprijs aan de dochtermaatschappij kan worden berekend.

De laatste jaren is er van rederszijde herhaaldelijk op gewezen, dat de belastingdruk hier te lande te zwaar is om de concurrentie met buitenlandse rederijen voldoende het hoofd te bieden. Niet alleen gaat het hier om de concurrentie met de belastingvrije Panhonlib-landen, maar eveneens om belangrijke traditionele scheepvaartlanden als Engeland, Duitsland, Noorwegen, Denemarken enz. die belastingfaciliteiten voor hun nationale scheepvaart hebben ingevoerd, om de betrokken ondernemingen ervan te weerhouden te verhuizen naar landen, waar het belastingklimaat milder is.

Men kan zich afvragen in hoeverre het voor Nederlandse rederijen mogelijk is hun zetel te verplaatsen naar landen met een lage belastingdruk, of aldaar dochtermaatschappijen op te richten. Hierbij spelen fiscale factoren een belangrijke rol. Het systeem van de Nederlandse investeringsaftrek, dat de laatste jaren van kracht is, betekent voor N.V.'s, die uitsluitend schepen exploiteren, welke onder de investeringsaftrek vallen, een aanzienlijke belastingreductie.

In het onderstaande zal berekend worden met welk tariefpercentage vennootschapsbelasting het huidige tarief ad 47 pCt. overeenkomt, in aanmerking nemend de huidige investeringsaftrek ad 8 pCt. per jaar gedurende 2 jaar, terwijl de economische levensduur van de schepen gesteld wordt op 20 jaar en gedurende deze periode een netto rendement (dus na aftrek van belasting) wordt gemaakt van 5 pCt.

Aangenomen wordt voorts, dat geen bedrijfsvermogen nodig is, boven de financiering van de schepen. De vrijvallende afschrijvingen en de winsten worden eenvoudigheidshalve buiten de N.V. belegd. De 8 pCt. investeringsaftrek gedurende 2 jaar is gelijk te stellen met 1,25 pCt. gedurende 20 jaar op basis van een rentevoet van 5 pCt. Het gemiddelde geïnvesteerde bedrag gedurende de levensduur van de schepen is gelijk te stellen aan de helft van de aanschafwaarde.

Wij kunnen dan de volgende vergelijkingen opstellen:

$$(1) 0,05 \times \frac{1}{2}A = W - 0,47 (W - 0,0125A)$$

$$(2) 0,05 \times \frac{1}{2}A = W - xW$$

Fiscale uitwijkmogelijkheden voor Nederlandse scheepvaart- maatschappijen

waarin A = aanschafwaarde schip

W = bruto commerciële winst (na afschrijving en vóór aftrek belasting)

x = gezochte belastingtarief.

Uit (1) en (2) volgt:

$$(3) x = 0,47 - 0,005875 \frac{A}{W}$$

Uit (1) volgt:

$$(4) \frac{A}{W} = 27,712$$

Uit (3) en (4) volgt $x = 0,3072$.

Het gezochte belastingpercentage is dus rond 31 pCt. Zoals gezegd geldt dit uitsluitend voor het geval dat een scheepvaartmaatschappij schepen exploiteert, welke *alle* onder de investeringsaftrek vallen. Praktisch zullen de meeste rederijen grotendeels schepen bezitten, waarvoor geen investeringsaftrek is genoten, zodat het tarief vennootschapsbelasting in dit geval zal liggen tussen 31 en 47 pCt.

Alhoewel het tarief vennootschapsbelasting per saldo dus lager is dan 47 pCt., zou een lager tariefpercentage zonder investeringsaftrek in het algemeen gunstiger werken. Immers, ingeval de 2-jarige investeringsaftrek ad 8 pCt. per jaar valt in verliesjaren, mag de investeringsaftrek niet naar volgende jaren worden verschoven en dientengevolge wordt de nieuwe overgangsreserve door het fiscale verlies aangetaast, hetgeen onvoordelig is ten opzichte van verliescompensatie met toekomstige winsten. De meeste scheepvaartondernemingen zitten nu eenmaal met één belangrijke N.O.R. ten gevolge van ontvangen oorlogsschade-uitkeringen.

Wat de vervroegde afschrijving betreft, merken we op, dat deze belastingfaciliteit slechts een zeker uitstel van belasting met zich brengt en daardoor rentebesparing geeft. In geval van stijgende belastingtarieven kan dit systeem zelfs nadelig werken voor de belastingplichtige.

Volgens art. 2 van het Besluit Vennootschapsbelasting

zijn o.a. de binnen het Rijk gevestigde naamloze vennootschappen aan de belasting onderworpen, waarbij de plaats van vestiging naar de omstandigheden wordt beoordeeld, terwijl ingeval de oprichting heeft plaatsgevonden naar Nederlands recht, steeds Nederland als land van vestiging wordt beschouwd. Bij zetelverplaatsing van een Nederlandse N.V. blijft de N.V. dus belastingplichtig in Nederland.

Een betere fiscale oplossing is het oprichten door de bestaande N.V. van een 100 pCt. dochtermaatschappij in een land met een laag belastingtarief. Om de door de Nederlandse moedermaatschappij ontvangen dividenden in Nederland belastingvrij te houden moet o.a. volgens art. 10 Besluit Vennootschapsbelasting aan de voorwaarde voldaan zijn, dat de dochtermaatschappij in het buitenland aan een gelijksoortige belasting is onderworpen. (Overigens zullen enige beheerskosten volgens art. 15 worden bijgeteld.) Om aan deze voorwaarde te voldoen is het dus nodig, dat de dochtermaatschappij in het buitenland belast wordt naar een zeker percentage over de gemaakte winst. Landen waar geen vennootschapsbelasting wordt geheven of slechts een zeker vast bedrag per jaar, zijn dus fiscaal niet geschikt.

Door deze voorwaarde zijn de fiscale uitwijkmogelijkheden voor bestaande Nederlandse scheepvaartmaatschappijen beperkt. Voor natuurlijke personen in Nederland, die in het buitenland een scheepvaartmaatschappij oprichten, bestaat echter de mogelijkheid, daartoe een land zonder vennootschapsbelasting te zoeken. In enkele landen wordt nl. geen vennootschapsbelasting geheven of wel een gering vast bedrag, terwijl overigens in het algemeen de tarieven tussen de 30 en 40 pCt. liggen. Bovendien dient niet uitsluitend gelet te worden op de hoogte van het tarief van de vennootschapsbelasting, maar tevens in hoeverre het uit te keren dividend in het buitenland nog door een inkomsten- of dividendbelasting wordt getroffen.

Zo is het tarief vennootschapsbelasting in El-Salvador slechts maximaal 5 pCt., maar van de uitdelingen wordt nog eens 20 pCt. belasting geheven. Alleen als men in dit geval dus van plan is de behaalde winsten in het buitenland te laten en te investeren, is een dergelijk laag tarief

vennootschapsbelasting aantrekkelijk. Voor belegging van gemaakte winsten geven sommige landen zelfs belastingfaciliteiten. Voorts komt soms nog vermogensbelasting voor (bijv. capital tax ad 6½ pro mille in Nicaragua). Weliswaar zijn de tarieven der normale winstbelastingen in verschillende landen zeer gematigd, doch in tal van wetgevingen komen zgn. surtaxes voor, waardoor het totale tarief toch vrij hoog komt te liggen.

Hieronder laten wij een overzicht van de totale tarieven in een aantal landen volgen:

Britse gebieden:		Overige gebieden:	
Bahama	..... nihil	Ned. Antillen	..... 30 pCt.
Bermuda	..... nihil	Suriname (Ned.)	..... 30 pCt.
Barbados	..... 40 pCt.	Cuba	..... 42 pCt.
Dominica	..... 30 pCt.	Haiti	..... 30 pCt.
Grenada	..... 37½ pCt.	Dominicaanse Rep.	..... 30 pCt.
Jamaica	..... 37½ pCt.	Puerto Rico	..... 40 pCt.
S. Lucia	..... 33 pCt.	Paragua	..... 17 pCt.
St. Vincent	..... 30 pCt.	Nicaragua	..... 18 pCt.
Trinidad	..... 40 pCt.	Costa Rica	..... 30 pCt.
Virgin Islands	..... 27½ pCt.	Peru	..... nihil
		Honduras	..... 30 pCt.
		Guatemala	..... vast bedrag
		El Salvador	..... 5 pCt.

Uit het vorenstaande volgt, dat het voor schepen die onder de investeringsaftrek vallen, slechts de moeite loont om de exploitatie in een buitenlandse dochtermaatschappij te doen plaatsvinden als het belastingtarief aldaar belangrijk onder de 31 pCt. ligt. Voor de overige schepen, waarvan de gemaakte winst onder het tarief van 47 pCt. valt, kan het voordelig zijn deze over te brengen naar een buitenlandse dochtermaatschappij.

De huidige laagconjunctuur in de scheepvaart is daartoe in zoverre fiscaal gunstig, dat een lage fiscale overdrachtsprijs aan de dochtermaatschappij berekend kan worden, zodat in de meeste gevallen geen fiscale overdrachtswinst zal ontstaan, maar zelfs overdrachtsverlies. Wanneer dan na enige jaren, naar verwacht mag worden, weer behoorlijke winsten gemaakt zullen worden, wordt deze winst tegen een laag buitenlands tarief belast. Ten slotte zij nog opgemerkt, dat de buitenlandse dochtermaatschappij aldaar haar beheer en administratie zal dienen te voeren, om het fiscale doel te bereiken.

Vlaardingen.

Drs. J. KWIK.

AANTEKENING

Verkeer en welvaart

Enige weken vóór de 176e Algemene Vergadering van de Nederlandsche Maatschappij voor Nijverheid en Handel, gehouden op 10 juni jl. te Zwolle, is door de Commissie „Het Verkeer in Nederland” uit de Maatschappij een rapport uitgebracht, getiteld „Verkeer en Welvaart”. In dit rapport wordt de sterke groei die in alle sectoren van het verkeer is te verwachten aan de orde gesteld, terwijl voorts de maatregelen worden besproken welke verkeerstechnisch, financieel en organisatorisch tot 1970 dienen te worden genomen.

Het Hoofdbestuur van de Maatschappij maakt er zich bezorgd over, dat de verkeersvoorzieningen geen gelijke tred houden met de snelle economische ontwikkeling van ons land, waardoor aan de welvaart grote belemmeringen in de weg zullen worden gelegd. De instelling van genoemde

Commissie en het uitbrengen van het rapport „Verkeer en Welvaart”, dat als grondslag voor de discussie ter Algemene Vergadering diende, hadden tot doel aan het Nederlandse volk duidelijk te maken van hoe groot belang het is aan de toekomstige positie van het verkeer thans reeds de grootst mogelijke aandacht te besteden.

In het onderstaande zal allereerst in het kort de inhoud van genoemd rapport worden weergegeven, waarna enige regels zullen worden gewijd aan de bij de discussie op 10 juni naar voren gekomen vragen.

Het rapport „Verkeer en Welvaart”.

In de inleiding van dit rapport wordt door de Commissie „Het Verkeer in Nederland” opgemerkt, dat bij de studies die zij verricht, de nadruk valt op het verkeer en niet op

het vervoer. Vervoersproblemen in de eigenlijke zin van het woord worden niet ter sprake gebracht. Nadat is geweest op de groei van het verkeer in alle sectoren en de factoren die deze groei veroorzaken zijn geanalyseerd, wordt ingegaan op het grote aantal behoeften, dat in de periode tot 1970 bevestigd dient te worden voor de handhaving en de opvoering van de welvaart van land en volk. De Commissie vond het niet haar taak een uitspraak te doen over de rangorde van deze behoeften, daar zij geen beleidscommissie in deze zin is.

Het eerste hoofdstuk geeft een beeld van het belang dat de Nederlandse industrie en handel bij het verkeer hebben. Dit belang moge blijken uit de grote bedragen die handel en industrie in de verkeerssector besteden; de Commissie raamt deze uitgaven op ca. f. 3 mrd. per jaar. Ook de kapitalen, die het bedrijfsleven in de verkeerssector heeft geïnvesteerd, zijn zeer belangrijk. Behalve op de directe materiële belangen wordt ook gewezen op de grote immateriële waarde die goede verbindingen met de centra van vakantie, cultuur en vermaak vertegenwoordigen.

Belangrijke conclusies uit het eerste hoofdstuk zijn o.a., dat verdere industrialisatie slechts doelmatig is met oplossing van het verkeersprobleem; dat door concentratie van het bedrijfsleven meer verkeer zal ontstaan; dat goede verkeersvoorzieningen kostenverlaging bewerkstelligen, terwijl door de toeneming van import en export een intensiever verkeer zal ontstaan.

In het tweede en derde hoofdstuk worden de ontwikkeling van het verkeer tot 1970 per vervoerstak alsmede de op grond daarvan noodzakelijke verkeerstechnische maatregelen besproken. Per vervoerstechniek zal hieronder in het kort aandacht aan deze prognoses en maatregelen worden besteed.

Het wegverkeer.

Wat het wegverkeer betreft wordt opgemerkt, dat het niet de taak van de Commissie kan zijn met een nieuwe prognose te komen. Zij volstaat daarom met een aanpassing van de bestaande prognoses en de daarbij gebruikte methoden aan de jongste gegevens en komt daarbij tot de volgende cijfers:

	aanwezig in 1958	aanwezig in 1970	toeneming 1958-1970
rijwielen (geraamd)	5.500.000	5.800.000	+ 300.000
bromfietsen	850.000	1.900.000	+ 1.050.000
motorrijwielen en scooters	190.000	300.000	+ 110.000
personenauto's	410.000	785.000	+ 375.000
autobussen	8.000	11.850	+ 3.850
vrachtauto's	124.000	208.000	+ 84.000
trekkers met opleggers	5.000	7.500	+ 2.500
aanhangwagens	15.000	23.000	+ 8.000
motordriewielers	8.000	6.000	- 2.000

De Commissie is van oordeel, met deze schattingen aan de lage kant te blijven. Het gaat er echter naar haar mening niet om of er in 1970 een paar duizend motorvoertuigen meer of minder zullen zijn dan hierboven aangegeven, maar om het feit, dat het er zoveel zullen zijn en dat de gebruiksintensiteit zodanig zal liggen, dat tijdig vergaande maatregelen dienen te worden getroffen. Er wordt in het rapport aangenomen dat de verkeersintensiteit in 1970 (gemiddeld voor het hele land) 600 zal bedragen (op basis 1938 is 100), hetgeen een vermeerdering tot rond 170 pCt. ten opzichte van de verkeersintensiteit in 1957 betekent.

Aan de hand van de prognoses van het aantal motorvoertuigen en de verkeersintensiteit, beveelt de Commissie aan, in het komende decennium de volgende verkeersvoorzieningen te treffen:

Rijkswegen.

Vóór 1970 moet ongeveer 550 km rijksweg als autosnelweg zijn uitgevoerd, terwijl een grotere lengte op dat moment moet zijn voorbereid. Gezien de verdergaande toeneming van de verkeersintensiteit en het grote gevaar dat aan driebaans wegen is verbonden, beveelt de Commissie aan, van genoemde 550 km rijksweg een aanzienlijk gedeelte direct als vierbaans weg uit te voeren.

Provinciale wegen.

Hoewel voor de uitbreiding van het provinciale wegennet geen cijfers worden genoemd, wordt in het rapport duidelijk aangetoond, dat vele provinciale wegen een zodanig aandeel in het doorgaande verkeer hebben gekregen, dat dringend tot een herziening van de provinciale subsidie uit de rijksmiddelen moet worden overgegaan. Gewezen wordt voorts op de noodzaak van voortgaande coördinatie tussen alle instanties en diensten die betrokken zijn bij de ontwikkeling en de uitbouw van ons wegennet. Deze coördinatie mag zich naar de mening van de Commissie niet beperken tot het ontwerpen van de wegen; ook het basisonderzoek dient hierin te worden betrokken.

Voorgesteld wordt om over te gaan tot de instelling van een Wegenbouwwaad als coördinerend lichaam, een Raad, die zou kunnen bestaan uit vertegenwoordigers van de zijde van de opdrachtgevers en van het bedrijfsleven. De taak van deze Wegenbouwwaad zou in de eerste plaats kunnen bestaan uit het opstellen van een urgentieprogramma. Ter oplossing van de financieringsmoeilijkheden, die uit het verwezenlijken van de noodzakelijke wegenaanleg voortvloeien, zou de Wegenbouwwaad een autonoom wegenvonds, dat de financiering van het urgentieprogramma verzorgt, onder zijn beheer kunnen stellen.

Stedelijke voorzieningen.

Gezien het zich steeds meer opvullen van onze steden met verkeersmiddelen, is de Commissie van oordeel, dat het treffen van ingrijpende maatregelen niet is te vermijden. Zij wijst er echter nadrukkelijk op, dat het uiteindelijke doel van de verkeersplanning moet zijn het aantal voorschriften zo klein mogelijk te doen zijn.

Het spoorwegverkeer.

Op grond van verwachtingen inzake de mobiliteit en de omvang van de bevolking voor de periode tot 1970 werd berekend, dat het totale reizigersvervoer van de N.S. zal stijgen van 7,6 mrd. in 1958 tot 11,6 mrd. reizigers/km's in 1970 (een toeneming van 53 pCt.). Door de verdere groei der industriële produktie zal ook in de goederensector voor het spoorwegvervoer een stijging te zien zijn: het totale goederenvervoer per spoor kan voor 1970 worden gesteld op 30 mln. ton tegenover 25 mln. ton in 1957 (+ 20 pCt.).

Als belangrijkste maatregelen om deze toename van het reizigers- en goederenvervoer per spoor op te vangen, noemt de Commissie:

- aanleg van een nieuwe spoorlijn Den Haag SS-Leiden-Schiphol-Amsterdam;
- aansluiting van Lelystad op het spoorwegennet;
- dubbelsporig maken van de lijn Zaandam-Hoorn;
- aanleg van de volgende nieuwe lijnen: Schiedam-Hoogvliet-Tiengemetten (Deltastad)-Roosendaal (de zgn. „Beneluxlijn”) en de lijn Rotterdam Zuid-Hoogvliet/Spijkenisse-Rozenburg, resp. Hellevoetsluis-badplaatsen op Voorne;
- voltooiing van de ringbaan rond Amsterdam.

De binnenvaart.

Gewezen wordt op de gunstige omstandigheid, dat Nederland over een waterwegennet beschikt, dat wat het goederenvervoer betreft nog lang niet aan zijn maximum capaciteit is. De voorspelling luidt, dat de toeneming van het vervoer op de binnenwateren in 15 jaar (1955-1970) ruim 40 pCt. zal bedragen, zodat de totale hoeveelheid van de door de binnenvaart vervoerde (massa)goederen van 54 mln. ton in 1957 tot 74 mln. ton in 1970 zal zijn gestegen.

Ten gevolge van de overcapaciteit van de Nederlandse waterwegen en de voortschrijdende motorisering van de binnenvaart zal de verwachte toeneming van het goederenaanbod zonder grote uitbreidingen kunnen worden opgevangen. Toch zal de komende tien jaar ongeveer 450.000 ton verouderde scheepsruimte moeten worden vervangen.

Het luchtverkeer.

De Commissie is van oordeel, dat van binnenlands luchtverkeer pas sprake kan zijn indien de start- en landingsplaatsen dicht bij de bevolkingscentra komen te liggen en de rentabiliteit van het hefschroefvliegtuig zal zijn opgevoerd. Met betrekking tot de groei van het luchtverkeer op de luchthaven Schiphol wordt gewezen op de relatieve achteruitgang van het verkeer via deze luchthaven vergeleken met Kopenhagen en Brussel. De groei van het aantal vliegtuigbewegingen en het aantal passagiers bleek in 1956 en 1957 voor beide laatstgenoemde luchthavens aanmerkelijk groter te zijn geweest dan voor Schiphol.

Om Schiphol zo aantrekkelijk en doelmatig mogelijk te maken, adviseert de Commissie een snelle afhandelingsmogelijkheid van vliegtuigen en passagiers, bagage en vracht en een goed gesorteerd winkelcentrum met lage prijzen. Tevens dient aandacht te worden besteed aan alle gemakken waaraan door de luchtreiziger waarde wordt gehecht, terwijl voorts snelle en goede verbindingen met de diverse Nederlandse centra zeer noodzakelijk zijn.

Het post-, telegraaf- en telefoonverkeer.

Op grond van de in het rapport vermelde groei van de werkzaamheden, zoals die voor het P.T.T.-bedrijf wordt verwacht, zal in de komende 10-15 jaar een sterke uitbreiding van het lokale en interlokale transmissienet met een overeenkomstige uitbreiding van de centrales nodig zijn. De gedachten gaan hierbij uit naar elektronische installaties. Ook aan de postale mechanisering en automatisering moet met voortvarendheid worden gewerkt.

In het vierde hoofdstuk van het rapport vraagt de Commissie zich af, welke investeringsbedragen nodig zullen zijn voor de uitvoering van de aanbevolen maatregelen. Voor iedere vervoerstak afzonderlijk wordt daartoe nagegaan, wat de financiële consequenties zijn van de uitbreiding zowel als de vervanging van het materieel en potentieel. De Commissie komt dan tot de totaalstelling van de benodigde investeringsbedragen, zoals vermeld in de volgende kolom.

Het vijfde hoofdstuk is gewijd aan de financiering van de kapitaalbehoefte, voortvloeiende uit bovenvermelde noodzaak van vervangings- en expansie-investeringen. De conclusie van de Commissie ten aanzien hiervan is, dat het beroep, dat in het verleden op de nationale besparingen is gedaan voor de expansie-investeringen in de verkeerssector, niet groter behoefte te worden in de periode 1959-1970.

1959-1970	Vervangings-investeringen	Expansie-investeringen	Totale investeringen
	(in mln. glds)		
A. Wegverkeer			
a. particulier personenvervoer	7.840	3.400	11.240
b. openbaar personenvervoer (excl. tram)	700	280	980
tram	150	—	150
metro Rotterdam	—	130	130
c. goederenvervoer	2.290	1.380	3.670
d. wegen en kunstwerken	1.090	3.510	4.600
B. Spoorwegen (excl. tunnelwerken)	1.000	550	1.550
C. Binnenscheepvaart	300 a)	P.M.	300
D. Luchtverkeer	P.M.	200	200
		P.M. lucht-vloot	
E. P.T.T.	375	2.125	2.500
Totaal	13.745	11.575	25.320

a) Deze investeringen moeten gedeeltelijk als expansie-investeringen worden beschouwd.

Met betrekking tot de zelffinanciering wordt echter opgemerkt, dat de huidige tarievenpolitiek van de Regering de vervoersonderneming in haar gezonde ontwikkeling belemmert. De Overheid zal meer aandacht moeten geven aan commerciële motieven bij de goedkeuring der tarieven, terwijl behalve een tarievenpolitiek waarin ruimte is voor zelffinanciering met name voor het goed functioneren van de overheidsbedrijven een investerings- en financieringspolitiek op lange termijn gewenst is. Dit kan geschieden in de vorm van meerjarige begrotingen, terwijl de mogelijkheid om leningen met een lange looptijd te sluiten open dient te staan. Tevens wordt het geven van een vorm van rechtspersoonlijkheid aan de P.T.T. bepleit. Ten slotte beveelt de Commissie een belastingpolitiek aan, die ook voor de verkeersbedrijven investeringen mogelijk maakt.

Dit overzicht moge worden besloten met de opmerking, dat in het rapport nog afzonderlijk aandacht is geschonken aan de behoefte aan hotelaccommodatie in Nederland alsmede aan het probleem van de kruisingen van verkeersstromen.

De discussie over het rapport.

De Commissie heeft op de Algemene Vergadering van de Maatschappij vragen beantwoord, die van te voren schriftelijk aan haar kenbaar waren gemaakt. Enige van deze vragen zullen hieronder worden opgesomd.

a. *het wegverkeer.* Punten van discussie waren vooral het langzame tempo van uitvoering van wegenplannen, de last die de financiering ervan op het nageslacht legt, de prioriteit van de wegenbouw boven andere noodzakelijke projecten, het verband tussen investeringen, bestemmingsheffingen, prijsvorming en infrastructuur, de tolheffing op wegen, het openbaar vervoer contra het eigen vervoermiddel, het euvel van het lang-parkeren en de kosten van de weg.

b. *het spoorwegverkeer.* Vooral de besparing die wordt verkregen door de aanleg van ongelijkvloerse spoorwegkruisingen werd naar voren gebracht.

c. *de binnenscheepvaart.* Ten aanzien van deze vervoerstak waren de vragen gericht op de betere benutting van de vaarwegen, de behoefte aan een economisch bureau voor de binnenvaart en aan een soepeler overheidsbeleid ten aanzien van de binnenscheepvaart, terwijl de vraag of eerst kanalen dienen te worden gegraven waarna de industrie volgt of andersom door het forum werd gezien als de vraag over de kip en het ei.

d. *het luchtverkeer.* De vragen richtten zich hier vooral op het ontbreken van belangstelling bij de K.L.M. voor

het vliegveld Zestienhoven te Rotterdam (een vraagstuk, dat bij de K.L.M. opnieuw in ernstige overweging is), terwijl het hotelprobleem (te uitgebreid) aan de orde kwam (hierbij werd met name de financiering van de onrendabele top van het hotelwezen besproken).

e. het post-, telegraaf- en telefoonverkeer. Bij dit onderwerp kwam de verhoging van de tarieven naar voren, de financiering van de toekomstige expansie en het ontstaan alsmede het voorkomen van wachtlijsten bij telefoon- en girodienst.

Ongetwijfeld hebben de besprekingen op deze vergadering het gewenste resultaat gehad, nl. dat opnieuw het besef zou groeien van welk een grote betekenis een aan de behoeften aangepast verkeersapparaat voor onze welvaart is. Dat er in het rapport geen aandacht aan het vervoer per pijpleiding wordt besteed, dat tijdens de vergadering minder over „verkeer” dan over „vervoer” en nog minder over „welvaart” is gesproken, terwijl door alle forumleden alsmede door vele vragenstellers eigen belangen overduidelijk werden verdedigd, heeft geen afbreuk gedaan aan

de interessante discussies. Weliswaar werden geen oplossingen voor de aan de orde gestelde problemen gegeven, doch de noodzaak om daartoe te komen werd wederom overduidelijk aangetoond.

Rotterdam.

H. H. HORSTING.

GELD EN KAPITAALMARKT

De geldmarkt.

Blijkens de weekstaat van De Nederlandsche Bank per 15 juni — de eerste dag van de verslagweek — bedroeg het saldo van de banken in Nederland f. 505 mln. Hoewel dit niet onaanzienlijk hoger is dan het bedrag dat de banken krachtens de kasreserveregeling bij de Bank moeten aanhouden, werd de geldmarkt in het begin van de verslagweek toch nog door een krapte gekenmerkt. De verklaring hiervan is gelegen in het feit, dat de banken in het begin van de kasreserveperiode die van 22 mei tot en met 21 juni heeft

gelopen, belangrijk beneden het niveau van het verplichte saldo zijn gebleven, zodat zij naderhand de schade hebben moeten inhalen. Dit was kenmerkend tegen het eind van de verslagweek geschied, getuige de ontspanning die toen op de geldmarkt is ingetreden.

Na aldus niet zonder moeite de finish van de mei/juni kasreserveperiode te hebben bereikt, staat de geldmarkt alweer klaar voor de start van de volgende, waarin zich enkele belangrijke evenementen zullen afspelen. Behalve om de normale seizoenverschijnselen (de extra-stijging van de bankijettencirculatie in verband met het vakantietijdperk en belastingbetalingen) gaat het hier met name om de storting op de staatslening, waarmee ca. f. 400 mln. is gemoeid. Tegenover deze verkrappende factoren staat, dat er in juni nog f. 115 mln. aan schatkistpapier vervalt, bovendien dat De Nederlandsche Bank juist in verband met de storting het kasreserve-percentages verlaagd heeft van 7 tot 6 pCt., waardoor een extra-ruimte van ca. f. 60 mln. ontstaat, en, ten slotte, dat de storting kan geschieden door inlevering van per 16 en 30 juli vervallend schatkistpapier, waarvan ca. f. 500 mln. uitstaat.

Hoewel deze factoren naar verwachting tegen de ver-

Ondergetekenden delen mede, dat zij van

MAANDAG, 29 JUNI 1959

af, ter beurze van Amsterdam zullen doen verhandelen

CO-OP RENTESPAARBRIEVEN

in stukken van nominaal f. 1.000.- aan toonder
deel uitmakende van een lening groot f. 2.500.000.-

COÖPERATIEVE VERENIGING U.A.

„CENTRALE DER NEDERLANDSE VERBRUIKSCOÖPERATIES”

Opneming van het totaalbedrag der lening ad f. 2.500.000.- in de officiële notering van Amsterdam en Rotterdam is aangevraagd.

AFLOSBAAR OP 1 FEBRUARI 1972 met f. 2.000.-

Huidige koers van de rentespaarbrieven is ca. 106½%.

Houders van rentespaarbrieven, gedateerd 1 februari 1959, kunnen gedurende de looptijd aflossing vorderen en wel:

van 1 februari 1964 tot en met 31 januari 1965 met f. 1.200.-
„ 1 „ 1965 „ „ „ 31 „ 1966 „ f. 1.240.-
„ 1 „ 1966 „ „ „ 31 „ 1967 „ f. 1.280.-
„ 1 „ 1967 „ „ „ 31 „ 1968 „ f. 1.360.-
„ 1 „ 1968 „ „ „ 31 „ 1969 „ f. 1.440.-
„ 1 „ 1969 „ „ „ 31 „ 1970 „ f. 1.520.-
„ 1 „ 1970 „ „ „ 31 „ 1971 „ f. 1.640.-
„ 1 „ 1971 „ „ „ 31 „ 1972 „ f. 1.760.-

VERVROEGDE AFLOSSING VAN DE ZIJDE DER COÖPERATIEVE VERENIGING U.A. „CENTRALE DER NEDERLANDSE VERBRUIKSCOÖPERATIES” IS NIET TOEGESTAAN.

De rente, ingegaan 1 februari 1959, is in de aflossingsbedragen begrepen.

Exemplaren van een Bericht alsmede tot een beperkt aantal exemplaren van het jaarverslag over 1958 en van de statuten van de Coöperatieve Vereniging U.A. „Centrale der Nederlandse Verbruikskoöperaties” zijn bij ondergetekenden verkrijgbaar.

Rotterdam, 22 juni 1959
Amsterdam

R. MEES & ZOONEN

BEELS & CO. - DE CLERCQ & BOON HARTSINCK

krappende invloeden zullen opwegen, zal daarom tijdelijk nog wel een toestand van min of meer nijpende krapte kunnen optreden. Bovendien moet worden bedacht, dat voor zover per 30 juli vervallend schatkistpapier wordt ingeleverd, in feite roofofbouw wordt gepleegd op middelen die anders in de juli/augustus kasreserveperiode beschikbaar zouden zijn gekomen.

De kapitaalmarkt.

De Amerikaanse beurs blijft aan ups and downs onderhevig. Het Dow Jones gemiddelde voor industrials beweegt zich hierbij op een niveau dat ca. 3 pCt. beneden de record-stand, maar altijd nog ca. 7 pCt. boven het gemiddelde aan het begin van het jaar is gelegen. Voor zover het intreden van de reactie in verband staat met de poging van de Amerikaanse Regering om van het Congres gedaan te krijgen dat het renteplafond voor staatsleningen wordt opgeheven, moet wellicht met een min of meer langdurige periode van onzekerheid rekening worden gehouden. In de eerste plaats moet men maar afwachten hoe het Congres een verhoging van de rente — die immers een stijging van de staatsuitgaven zal betekenen — zal beoordelen. En in de tweede plaats omdat er — stel dat President Eisenhower zijn zin krijgt — wel enige tijd nodig zal zijn voordat er een algemene opinie zal zijn gevormd inzake de kwestie, of een verdere verhoging van het rendement op obligaties een voldoende compensatie is voor het aanvaarden van koopkrachtrisico.

Ook in Nederland zijn het bepaald geen conjuncturele factoren die de oorzaak zijn van de koersdaling. De industriële produktie is in april 1959 ca. 8 pCt. hoger geweest dan een jaar tevoren, de consumptieve bestedingen ruim 3 pCt. De werkloosheid is sterk gedaald, het conjuncturele bestanddeel hiervan is zelfs tot nihil gereduceerd. Het is dus ook bij ons niet de gang van zaken in het

meteoor beton

N.V. BETONFABRIEK DE METEOR

gevestigd te De Steeg (Gemeente Rheden)

UITGIFTE van

nominaal f 2.000.000,-

**5 pCt. in aandelen converteerbare obligaties,
in stukken groot nominaal f 1000,- aan toonder.**

Ondergetekenden berichten, dat zij de inschrijving op bovengenoemde obligaties, uitsluitend voor houders van aandelen, openstellen op

DONDERDAG 2 JULI 1959,

bij hun kantoren te **Amsterdam, Rotterdam en 's-Gravenhage,**
voor zover aldaar gevestigd,

tot de koers van 100 pCt.,

op de voorwaarden van het prospectus d.d. 22-juni 1959.

Prospectussen en inschrijvingsbiljetten zijn verkrijgbaar bij de kantoren van inschrijving.

**NEDERLANDSCHE HANDEL-MAATSCHAPPIJ, N.V.
R. MEES & ZONEN**

Amsterdam, 22 juni 1959.
Rotterdam



UNILEVER N.V.

vraagt

voor haar afdeling **ACCOUNTANTSCONTROLE**

enige

**ASSISTENT
ACCOUNTANTS**

die zich bij het **N.I.v.A.** of via de
academische opleiding voorbereiden op de examens
administratieve organisatie of controle-leer.

Leeftijd ten hoogste 30 jaar.

Schriftelijke sollicitaties te richten aan:
Unilever N.V., Afdeling Selectie, Postbus 760, Rotterdam,
onder nummer 146.



MONSANTO CHEMICAL COMPANY

gevestigd te Wilmington (Del.), U.S.A.

Ondergetekenden berichten, dat zij van woensdag 1 juli 1959 af ter beurse van Amsterdam zullen doen verhandelen

**certificaten aan toonder van vijf aandelen
met een nominale waarde van \$ 2,- elk
in bovengenoemde maatschappij.**

De eerste koers zal, rekening houdende met het eventueel ter beurse van Amsterdam bestaande agio voor dollarwaarden, het Nederlandse effectenzegel, de aanmaakkosten der certificaten en de noteringskosten, worden vastgesteld op basis van de slotnotering der aandelen te New York d.d. 30 juni 1959.

Exemplaren van een Bericht en afdrukken van de administratievoorwaarden zijn verkrijgbaar ten kantore van ondergetekenden te Amsterdam.

**NEDERLANDSCHE HANDEL-MAATSCHAPPIJ, N.V.
PIERSON, HELDRING & PIERSON**

Amsterdam, 23 juni 1959.



N.V. VERENIGDE INDUSTRIE- EN HANDELMAATSCHAPPIJ, „VIHAMIJ”

gevestigd te Amsterdam

**UITGIFTE VAN
1969 gewone aandelen aan toonder,
elk groot nominaal f 1000,-.**

Ondergetekenden berichten, dat zij de inschrijving op bovengenoemde aandelen, uitsluitend voor aandeelhouders, openstellen op

MAANDAG 6 JULI 1959,

bij hun kantoren te **Amsterdam, Rotterdam, 's-Gravenhage, Groningen, Nijmegen en Arnhem**, voor zover in genoemde plaatsen gevestigd,

tot de koers van 100 pCt.,

op de voorwaarden van het prospectus d.d. 23 juni 1959.

Prospectussen en inschrijvingsbiljetten zijn verkrijgbaar bij de kantoren van inschrijving.

**NEDERLANDSCHE HANDEL-MAATSCHAPPIJ, N.V.
NEDESCOBANK N.V.
HÖRCHNER & GÖTZEN**

Amsterdam, 23 juni 1959.

bedrijfsleven die tot lagere koersen heeft geleid, maar voornamelijk het afnemen of wegvallen van de buitenlandse vraag. Zolang de theorie dat het gerechtvaardigd is als het rendement op obligaties hoger is dan dat op aandelen, in ons land nog niet de algemeen gangbare is, kunnen de koersen van onze aandelen nu eenmaal niet op eigen benen staan. Een dergelijke theorie werd nog onlangs in The Financial Times door de inzender van een „Letter to the Editor” verdedigd: het rendement op aandelen mag zoveel lager zijn, als overeenkomt met de gediscoteerde waarde van de toekomstige uitkeringen die dankzij winsthouding mogelijk worden gemaakt.

Blijkens de emissiestatistiek van het C.B.S. is in de eerste vijf maanden van 1959 f. 892 mln. aan obligaties en f. 76 mln. aan aandelen geplaatst, tegen, in dezelfde periode van 1958, resp. f. 475 mln. en f. 876 mln., welk laatste bedrag sterk de invloed heeft ondergaan van de emissie Koninklijke, die voor 75 à 80 pCt. in het buitenland is ondergebracht. Daar deze statistiek gebaseerd is op de stortingsdatum, is de jongste staatslening niet in de cijfers begrepen. Ook exclusief deze f. 400 mln. blijkt in ieder geval dat er bij de Nederlands effectenbezitter bepaald geen sprake is van een afkeer voor belegging in obligaties.

Nadat de Regering van West-Duitsland een begin heeft gemaakt met het overhevelen van staatsaandelenbezit naar particulieren, heeft ook de Engelse Regering iets dergelijks ondernomen, door aan een consortium de aandelen van het beleggingsfonds Société d'Investissements Mobiliers, uitgekeerd aan de aandeelhouders van de Suez Kanaal Maatschappij, voor de somma van £ 1,8 mln. over te doen. Zou Staatssecretaris Schmelzer, toen hij onlangs op de wenselijkheid van industriële mede-eigendom voor de werknemers heeft gewezen, soms het oog hebben gehad op een soortgelijke stap?

Aand. indexcijfers	A.N.P.-C.B.S. (1953 = 100)	2 jan. 1959	12 juni 1959	19 juni 1959
Algemeen		255	291	285
Internat. concerns		375	422	415
Industrie		174	211	205
Scheepvaart		151	151	148
Banken		138	166	161
Indon. aand.		103	127	123

Aandelen

Kon. Petroleum	f. 183,20	f. 160,65	f. 157,60
Unilever	452	568%	553%
Philips	493%	633	626%
A.K.U.	262	349%	347%
Kon. N. Hoogovens	341	509½	499
Van Gelder Zn.	193	234	225
H.A.L.	158½	159	153½
Amsterd. Bank	253½	290	279½
Ver. H.V.A. Mij-en	131½	153%	149%

Staatsfondsen

2½ pCt. N.W.S.	59%	59	59
3½ pCt. 1947	90½	92½	92½
3½ pCt. 1955 I	87½	88%	88%
3 pCt. Grootboek 1946	88½	90%	90
3 pCt. Dollarlening	90%	92	91½
4½ pCt. Nederland 1958	99½	100½	100%

Diverse obligaties

3½ pCt. Gem. Rotterdam 1937 VI	90%	94	94
3½ pCt. Bk.v.Ned.Gem.1954 II/III	91½	86%	87
3½ pCt. Nederl. Spoorwegen	89	92½	93
3½ pCt. Philips 1948	95	96%	96½
3½ pCt. Westl. Hyp. Bank	83½	88	88½
6 pCt. Nat. Woningb.len. 1957	110	112	111½

New York

Aandelenkoersgemiddelde			
Dow Jones Industrials	588	627	625

M. P. GANS.

CENTRAAL BEHEER

Singel 126-130, Amsterdam-C.

machinebreuk- verzekering

Voorlichting en service
door een Nederlands bedrijf
met 60 jaar ervaring.

PROVIDENTIA

N.V. ALGEMEENE
VERZEKERING-MAATSCHAPPIJ
PROVIDENTIA

AMSTERDAM-C.
HERENGRACHT 376
TELEFOON 222120



PENSIOEN-RISICO

biedt een nieuwe verzekering
van weduwenpensioen.

De algemene weduwen- en wezenwet geeft in vele gevallen een weduwe slechts gedurende een korte periode recht op een wettelijke uitkering. Pensioen-Risico stelt voor werkgevers de mogelijkheid open een tijdelijk weduwenpensioen van f. 1326,- per jaar voor de echtgenoten van hun werknemers te verzekeren, ingaande zodra de wettelijke uitkering wordt gestaakt en eindigende uiterlijk bij het bereiken van de leeftijd van 65 jaar.

De premie voor deze verzekering is verschuldigd tot de 50-jarige leeftijd van de echtgenote van de verzekerde werknemer en bedraagt: f. 15,- per jaar per verzekerde, indien de uitkering wordt beëindigd bij hertrouw van de weduwe; f. 25,- per jaar per verzekerde, indien de uitkering bij hertrouw blijft doorlopen of wordt toegekend, omdat de wettelijke uitkering wegens hertrouw wordt beëindigd.



Le Penseur

Rodin

De wondere associatie van denkende mens
en dienstbare machine verwezenlijkt door

ponskaartenmachines
electronische rekenmachines
rekencentrum

ADMINISTRATIE- EN STATISTIEK-
MACHINE MIJ., N.V. AMSTERDAM.

