

Economisch - Statistische Berichten

45e JAARGANG - 27 JULI 1960 - No. 2245

HET
CONSUMENTEN CONTACT ORGAAN

wenst wegens uitbreiding van werkzaamheden over te gaan tot de aanstelling van een

economisch medewerker

die belast zal worden met het verzamelen en verwerken van gegevens op het terrein van de prijsontwikkeling en daarmee samenhangende onderwerpen, alsmede met de bestudering van andere vraagstukken die de consumentenbelangen raken en een overwegend economisch aspect hebben.

Gedacht wordt aan een jong academicus met uitgesproken belangstelling voor de positie van de consument in het maatschappelijk leven.

Sollicitaties te richten aan het bureau van het Consumenten Contact Orgaan, Korte Poten 15 te 's-Gravenhage.

Bij een grote uitgeverij in het Westen des lands is plaats voor een

**economisch
medewerker**

die geheel zelfstandig economisch-statistische gegevens kan analyseren en daarover rapporten kan schrijven.

Sollicitanten dienen te beschikken over ervaring in statistisch werk en enig commercieel inzicht. Het bezit van het diploma Algemene Statistiek strekt tot aanbeveling. Baccalaurei kunnen eveneens naar deze functie solliciteren.

Alleen eigenhandig geschreven sollicitatiebrieven met ingesloten pasfoto en opgave van leeftijd, godsdienst, opleiding, verrichte werkzaamheden worden in behandeling genomen.

Brieven kunnen worden gericht onder nr. E.-S.B. 31-9, Postbus 42, Schiedam.

Financiering
en verzekering
van invoer-
uitvoer-
en
transito-zaken

R. MEES & ZONEN

ROTTERDAM



**ECONOMISCH-
STATISTISCHE BERICHTEN**

Uitgave van de
Stichting Het Nederlandsch Economisch Instituut

Adres voor Nederland: *Pieter de Hoochweg 118, Rotterdam-6.
Telefoon redactie: (010 of 01800) 5 29 39. Administratie:
(010 of 01800) 3 80 40. Giro 8408.*

Bankiers: *R. Mees en Zonen, 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 exemplaren van dit nummer 75 ct.

Aangetekende stukken in Nederland aan het Postkantoor 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 6 93 00, toestel I of 3).*

Advertentie-tarief *f. 0,36 per mm. Contract-tarieven op aanvraag. Rubrieken „Vacatures” en „Beschikbare krachten” f. 0,72 per mm (dubbele kolom). De administratie behoudt zich het recht voor om advertenties zonder opgaaf van redenen te weigeren.*

Consumentengedrag

De theorie van het gedrag van de consument op de markt heeft zich lange tijd hoofdzakelijk beperkt tot een statische analyse van de invloed van het inkomen, de prijzen en de preferenties op de vraag naar een goed. De laatste jaren is een toenemende belangstelling te constateren voor de dynamische factoren die op deze vraag mede van invloed zijn; o.a. wordt aandacht besteed aan de betekenis die de plannen en de verwachtingen van de consument hebben voor zijn werkelijke bestedingen. Vooral in de Verenigde Staten komen, dank zij het werk van de „Consumer Union of the United States” (een in 1936 gestichte organisatie ter behartiging van de belangen van de consument), sedert 1946 gegevens beschikbaar over de relaties tussen de plannen van de consumenten tot het aanschaffen van duurzame consumptiegoederen enerzijds en de verwachtingen die de consument koestert ten aanzien van zijn inkomen, het prijspeil, zijn burgerlijke staat, schulden, vorderingen, afbetalingsmogelijkheden enz. anderzijds. Nauw hiermede in verband staat de vraag in welke mate de werkelijke bestedingen afwijken van deze plannen en welke factoren daarvan de oorzaak zijn. Uitbreiding van de theorie betreffende het consumentengedrag via de resultaten van de econometrische research is het doel van deze studies.

Een einde 1959 gepubliceerd Amerikaans rapport bevat een groot aantal gegevens over dit onderwerp¹⁾. De steekproef, die aan dit rapport ten grondslag ligt, heeft gedurende acht jaren steeds op ongeveer 3.500 leden van de „Consumer Union” betrekking gehad en mag daardoor wellicht niet volledig representatief heten voor de gehele bevolking van de Verenigde Staten. Het blijkt, dat in totaal ongeveer 95 pCt. van de gezamenlijke jaarlijkse veranderingen in de aankopen van duurzame consumptiegoederen over de periode 1948-1957 „verklaard” kan worden door twee variabelen: veranderingen in het beschikbare inkomen en in de plannen voor toekomstige aankopen tijdens het tijdstip van de aanschaffingen (onder andere gebaseerd op de verwachte inkomens) van de geënquêteerden.

Niet alleen het aantal ingezonden koopplannen, maar ook de structuur van de plannen als zodanig verschilde veel naarmate de vragen op verschillende perioden betrekking hadden en een afwijkende mate van duidelijk-

heid vertoonden. Op korte termijn gerichte plannen neigen ertoe vrijwel in dezelfde mate in verband te staan met het inkomen als de lopende aankopen. Hoe langer de periode waarvoor het plan geldt, hoe hoger het percentage aan te schaffen artikelen in relatie tot het inkomen bij de lage inkomensgroepen in verhouding tot de groepen met hogere inkomens. Koopplannen voor een periode van zes maanden staan in een nauwere relatie met verwachtingen omtrent het algemeen economisch leven en de financiële situatie van individuele huishoudingen dan twaalfmaands plannen. Het gevolg is dat grotere betekenis moet worden toegekend aan plannen op korte termijn voor het voorspellen van de toekomstige handelingen van huishoudingen.

Zoals de resultaten van de theoretische onderzoekingen deden verwachten, blijkt ook uit dit rapport dat het gezinsinkomen en de leeftijd van het hoofd van het huishouden twee van de belangrijkste variabelen zijn voor zowel de voorspelling van de koopplannen als voor die van de werkelijke aankopen van duurzame consumptiegoederen. In het algemeen bleek ook hier, dat hoe hoger het inkomen, des te groter het aantal plannen tot het aanschaffen van duurzame consumptiegoederen en de uitvoering daarvan in groepen huishoudingen met dezelfde leeftijd van het gezinshoofd; hoe jonger dit gezinshoofd, des te meer koopplannen en werkelijke aanschaffingen in groepen met dezelfde inkomens.

Ook recente inkomensveranderingen blijken vaak van invloed te zijn op de koopplannen. Voor gezinnen met hetzelfde inkomen en dezelfde leeftijd van het gezinshoofd, doch verschillen in recente inkomensveranderingen, bleken van oktober 1957-april 1958 inkomensveranderingen van ca. 20 pCt. of minder echter weinig invloed te hebben op de koopplannen voor de duurzame consumptiegoederen en de realisatie daarvan. Gedurende deze periode van achteruitgang in de conjunctuur schenen verwachtingen over de toekomstige hoogte van het inkomen en over de algemene bedrijvigheid meer invloed uit te oefenen dan, kennelijk als tijdelijk beschouwde, inkomensveranderingen.

In dit onderzoek kwam voor de effectieve aankopen van de consumenten tevens de grote betekenis naar voren van verwachte prijsveranderingen. Van hen, die in april 1959 verwachtten dat de prijzen zouden dalen, lag het aantal voorgenomen aanschaffingen bijna 30 pCt. hoger dan van de consumenten, die in de toekomst gelijke dan wel hogere prijzen voorzagen (een en ander bij gelijke leeftijd en inkomens van de ondervraagde personen).

Rotterdam.

H. H. HORSTING.

INHOUD

	Blz.		Blz.
Consumentengedrag, door H. H. Horsting	755	Boekbespreking:	
De wereldscheepvaartssituatie gezien vanuit Europese hoek, door W. L. de Vries	756	Peter F. Drucker: Kengetal voor morgen, bespr. door Drs. P. van Zuuren	765
Niet alles tegelijk, door J. van de Kieft	761	Ingezonden stuk:	
Belastingfaciliteiten in jonge landen voor Nederlandse ondernemers, door Mr. A. M. Smulders	762	Converteerbare obligaties en vennootschapsbelasting, door Drs. C. A. Monster met een naschrift van J. G. Nolst Trenité	767
Europa-bladwijzer No. 9 a	763	Geld- en kapitaalmarkt, door C. D. Jongman	768
		Statistieken	770

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. J. Hartemink.
COMMISSIE VAN ADVIES VOOR BELGIË: F. Collin; J. E. Mertens de Wilmars;
J. van Tichelen; R. Vandeputte; A. J. Vlerick.

De omvang van de Europese koopvaardijvloot is, vergeleken met 1939, relatief niet veel achteruitgegaan. Wel moet een aanmerkelijke verzwakking worden geconstateerd van de fundamenteel, waarop deze vloot wordt geëxploiteerd. De volgende vier factoren hebben de positie van de West-europese scheepvaart n.l. in ongunstige zin beïnvloed: de scheepvaartpolitieke ontwikkeling in de Verenigde Staten, de opkomst van de PANHON-LIB-registratie, het zelfstandig worden van koloniën en economische invloedssferen en de opkomst van de Oostblok-scheepvaart. De Europese scheepvaart zou een belangrijke versterking ondergaan, indien Europa grootscheepse hulpprogramma's zou opstellen ten behoeve van ontwikkelingsgebieden. Verschepingsclausules zullen in deze hulpprogramma's echter niet mogen voorkomen. De vooruitzichten voor de scheepsbouw zijn vooral voor na 1961 betrekkelijk somber te achten. Als potentiële klanten voor de scheepsbouw zijn slechts de huisrederijen van de grote concerns en de lijnrederijen te zien. Daarnaast moeten ook de ontwikkelingsgebieden en het Oostblok worden genoemd.

De werldscheepvaart- situatie gezien vanuit Europese hoek

De moeilijke positie waarin de werldscheepvaart op het ogenblik verkeert, staat in merkwaardige tegenstelling tot de opgaande lijn, welke de wereldconjunctuur te zien geeft. In dit artikel zal ik niet trachten alle oorzaken aan te geven, welke tot deze situatie hebben geleid. Wel zou ik enkele beschouwingen willen wijden aan factoren, die n.m.m. juist de positie van de Westeuropese scheepvaart in ongunstige zin beïnvloeden.

Wanneer men de werldscheepvaartsituatie vanuit Europese hoek beziet wordt men allereerst geconfronteerd met de maritieme macht van de Verenigde Staten. Men kan wellicht stellen, dat Amerika het land is waar reeds gedurende geruime tijd de meest doelbewuste en meest uitgewerkte scheepvaartpolitiek in wetten is vastgelegd. De vooraanstaande positie, die de Verenigde Staten na de tweede wereldoorlog zowel politiek als economisch innemen, verleent extra gewicht aan hun zovele malen vastgelegde scheepvaartpolitieke richtlijnen. Het is daarom van belang hierop nader in te gaan.

De Amerikaanse scheepvaartpolitiek.

In het jaar 1916 werd de basis gelegd van een serie wetten, die pogen een samenhangende Amerikaanse scheepvaartpolitiek tot ontwikkeling te brengen. In het volgende jaar werden de Verenigde Staten gewikkeld in de eerste wereldoorlog en werden zij geconfronteerd met het grote belang van maritieme verbindingen, wilden zij hun overzeese taak kunnen vervullen.

Toen in de dertiger jaren de economische crisis ook de Amerikaanse scheepvaart in ernstige mate teisterde, werd opnieuw een aantal wettelijke maatregelen genomen, w.o. in 1936 een nieuwe Merchant Marine Act. Daarbij werd o.a. een lichaam ingesteld, verantwoordelijk voor de uitvoering van de doeleinden van die wet, n.l. de „United States Maritime Commission”. In de bij de wet behorende „Declaration of policy” heet het: „It is necessary for the national defense and development of its foreign and domestic commerce that the United States shall have a merchant marine sufficient to carry its domestic waterborne commerce and a substantial portion of the waterborne export and import foreign commerce of the United States.....”.

Behalve dat de Merchant Marine Act van 1936, die thans nog van kracht is, organen instelde voor het doelbewust ten uitvoer leggen van de Amerikaanse scheepvaartpolitiek, werd deze organen ook een aantal middelen ter hand gesteld, die tot het doel zouden kunnen voeren en die in 1936 zeer goed aansloten bij de slechte economische toestand, waarin de Amerikaanse scheepvaart verkeerde. Naast belastingfaciliteiten voorziet de wet in een stelsel van subsidies, waarmede men de vorming van een „adequate and well-balanced American merchant marine” hoopte te realiseren. De toen reeds bestaande grote discrepantie tussen de kostenfactoren in de Verenigde Staten en in Europa bracht de Amerikaanse wetgever ertoe de op bepaalde voorwaarden aan de Amerikaanse reders te verlenen subsidies te berekenen naar het verschil in bouwkosten, de zgn. „construction differential subsidies” en naar de verschillen in exploitatiekosten, de zgn. „operating differential subsidies”.

Het is moeilijk in te zien, dat een zwaar gesubsidieerde nationale koopvaardijvloot *de* manier is om een voor spoedige „development of foreign and domestic commerce of the United States” te bereiken. In de praktijk is wel gebleken, dat aan deze subsidiëring om budgettaire redenen toch zekere grenzen zijn gesteld en dat het juist de Amerikaanse gesubsidieerde lijnen zijn, die zich het meest krampachtig trachten vast te houden aan zo hoog mogelijke zeevrachten.

In dit verband is nog een andere vorm van steun van belang, waarvan óók de Amerikaanse tanker- en trampvloot — welke niet voor „operating differential subsidies” in aanmerking komt — kon profiteren. In 1934 werd n.l. door het Congres een „joint resolution” aangenomen, de fameuze „Public Resolution nr. 17”, „requiring agricultural or other products to be shipped in vessels of the United States where the Reconciliation Finance Corporation or any other instrumentality of the Government finances the exporting of such products”.

Deze goederen dienen volgens de resolutie uitsluitend onder Amerikaanse vlag te worden verscheept, tenzij geen Amerikaanse schepen beschikbaar zouden zijn „at reasonable rates”. Door deze formulering werd de mogelijkheid

open gelaten, dat de lading niet alleen voor Amerikaanse schepen werd gereserveerd, doch dat ook een vrachtbedrag zou worden betaald, dat afweek van de geldende marktvrachten. Deze formulering is na de tweede wereldoorlog herhaald en thans geldt de regel, dat Amerikaanse schepen recht hebben op „fair and reasonable rates” voor zover het tenminste gaat om vervoer van goederen voortvloeiend uit transacties bij de financiering waarvan de Amerikaanse Overheid op enigerlei wijze betrokken is.

Deze „fair and reasonable rates” liggen vaak aanzienlijk hoger dan de bestaande marktvrachten en ook in dit opzicht kan men zich in gemoede afvragen, hoe men kan volhouden dat door deze steunmaatregelen aan de Amerikaanse scheepvaart de ontwikkeling van de Amerikaanse „foreign and domestic commerce” wordt bevorderd, zoals door de „United States Maritime Commission” werd verklaard. Klaarblijkelijk dacht zij daarbij mede aan het handhaven van Amerikaanse overzeese importen en exporten onder omstandigheden waarbij in de rest van de wereld een oorlog zou woeden, doch de Verenigde Staten, zich houdende bij de in de dertiger jaren zeker actueel zijnde neutraliteitspolitiek, zo goed mogelijk zouden trachten op hun eigen continent in vrede en welvaart te leven.

Ondanks de vele wetgevende en andere overheidsarbeid op scheepvaartpolitiek gebied stond de Verenigde Staten in 1939 slechts een fractie van de tonnage ten dienste waarover zij in 1959 beschikten. Met het oog daarop is het begrijpelijk, hoewel voor de Europese scheepvaart niet ondenkbaar, dat na de tweede wereldoorlog uit het arsenaal van middelen om de Amerikaanse koopvaardijvloot op de been te houden, het systeem der „cargo preferences”, waarvoor in 1934 in de Public Resolution nr. 17 de basis werd gelegd, een steeds belangrijker plaats is gaan innemen. Het middel is vrij effectief. Het schaadt echter bondgenootschappelijke belangen, in een tijd dat de neutraliteitspolitiek der Verenigde Staten tot het verleden behoort.

Het is tragisch, dat juist de aanvang van de Marshallhulp aan Europa tevens de komst inluidde van een groot-scheepse en consequent doorgevoerde politiek van vlagdiscriminatie, waartegen met de normale middelen van concurrentie niets is te doen. Bij de behandeling van de „European Recovery Act” zagen verschillende belangengroepen kans daaraan een bepaling toegevoegd te krijgen, welke bescherming van hun eigen bedrijfstakken beoogde. Zo wisten Senator Knowland en Representative Bradley de opneming van een 50 pCt. verschepingsclausule door te drijven, die thans nog bekendheid heeft als Section 111(a) 2. van de Economic Co-operation Act van 1948.

Naarmate de Amerikaanse hulpverschepingen een meer mondiaal karakter gingen dragen en in afzonderlijke civiele en militaire hulpprogramma's werden ondergebracht, waarvoor dikwijls afzonderlijke wetten werden gemaakt, en naarmate ook de Amerikaanse landbouwoverschotten in programma's, die gemeenschappelijke trekken vertonen met de hulpprogramma's, werden geëxporteerd, werden de pogingen krachtiger om alle verschepingen, die direct of indirect verband houden met Amerikaanse hulp aan gebieden overzee, te onderwerpen aan een 50 pCt. verschepingsclausule. Dit is in 1954 gelukt door het aannemen van twee identieke wetsontwerpen, ingediend door Senator Butler in de Senaat en Representative Tollefson in het Huis van Afgevaardigden, volgens welke de 50 pCt. clausule „overall” toepasselijk wordt verklaard. Deze wet, bekend als P. L. 664, werd als sectie 901(b) onderdeel van de Merchant Marine Act van 1936.

Deze rigoureuze maatregel is zeker ook ingegeven door de overweging, dat de Verenigde Staten wél de beschikking hebben over ca. 23 mln. ton aan scheepsruimte, doch dat hiervan ongeveer 14½ mln. ton niet actief is en bekend staat als de zgn. mottenballenvloot. Deze vloot verouderd natuurlijk en zal binnen afzienbare tijd in tijden van „emergency” in wezen niet meer beschikbaar zijn.

De gehele ontwikkeling toont aan hoezeer de scheepvaartpolitieke ontwikkeling in de Verenigde Staten na de tweede wereldoorlog welhaast een leven op zichzelf leidt en in het bijzonder merkwaardig weinig beroerd is door overwegingen van bondgenootschappelijk belang. Een oorlog van enige omvang zal immers door de Verenigde Staten niet meer alleen worden uitgevochten of in neutraliteit worden doorgebracht en in het NATO-bondgenootschap is derhalve overeengekomen, dat alle NATO-partners hun tonnage in een pool zullen inbrengen, van waaruit aan alle geallieerde behoeften aan zeetransport zal worden voldaan.

Naar de cijfers van 1959 zullen de Europese partners 61½ mln. ton in de pool onderbrengen, terwijl daaraan door de Verenigde Staten niet meer dan 23 mln. ton en dan nog grotendeels verouderd materiaal zal worden toegevoegd, zolang dit laatste nog bruikbaar zal zijn. Het ondergraven van de positie van deze 61½ mln. ton is derhalve ook voor de Verenigde Staten een levensgevaarlijke bezigheid, waarvan men mag hopen, dat zij nog eens door een harmonieuze Atlantische scheepvaartpolitiek van de Amerikaanse en Europese NATO-partners zal kunnen worden vervangen.

TABEL 1. *Ontwikkeling wereldhandelsvloot*
(in mln. B.R.T.)

	1939			1959		
	Dry-cargo schepen	Tank-schepen	Totaal	Dry-cargo schepen	Tank-schepen	Totaal
1) Europa	36,7	7,4	44,1	39,9	21,5	61,4
2) Noord-Amerika a)	6,8	2,9	9,7	18,7	4,7	23,4 a)
3) Panama, Honduras, Liberia	0,3	0,5	0,8	6,9	9,8	16,7
4) Midden- en Zuid-Amerika	0,9	0,3	1,2	2,2	1,0	3,2
5) Afrika, Midden- en Verre Oosten b)	5,6	0,5	6,1	8,4	1,6	10,0
6) Oostblok	1,9	0,1	2,0	4,4	0,9	5,3
Wereldtotaal ..	52,2	11,7	63,9	80,5	39,5	120,0
a) Niet actieve reservevloot der Ver. Staten						14,5
						Netto-wereldtotaal
						105,5
a) w.v. Ver. Staten	6,5	2,8	9,3	18,4	4,5	22,9
b) w.v. Japan	5,2	0,4	5,6	4,7	1,3	6,0

Bron: Lloyd's Register. Statistiek der Schifffahrt.

De opkomst van de PANHONLIB-registratie.

Een andere factor, welke ertoe bijdraagt afbreuk te doen aan de positie van de traditionele scheepvaartlanden in West-Europa en welke min of meer verband houdt met de hiervoor besproken Amerikaanse scheepvaartpolitiek is de opkomst van de PANHONLIB-registratie, d.w.z. de toename van de registratie onder de zgn. PANHONLIB-vlaggen van 0,8 mln. ton in 1939 tot 16,7 mln. in 1959. Het is zinvol deze ontwikkeling in aansluiting op de beschouwing over de Amerikaanse scheepvaartpolitiek onder de loep te nemen, omdat dit opmerkelijke verschijnsel hoofdzakelijk na 1950 tot ontwikkeling is gekomen en de Regering der Verenigde Staten daartoe in belangrijke mate heeft bijgedragen. Men zocht daar een oplossing voor het vraagstuk hoe in voldoende mate Amerikaanse trampschepen en Amerikaanse tankers op zee te houden toen het eerst omvangrijke en later aanmerke-

lijk afnemende hulpprogramma voor Europa en de daaraan verbonden 50 pCt. clause geen voldoende steun konden bieden.

De Amerikaanse trampers en tankers komen nl. wel voor een bouwsubsidie, maar niet voor een exploitatie-subsidie in aanmerking en gezien het hoge kostenpeil van schepen, die onder Amerikaanse vlag varen, kon het verlenen van een bouwsubsidie niet verhinderen, dat de Amerikaanse vloot van tankers en trampers praktisch niet exploitabel was. Nu werd het aan Amerikaanse reders toegestaan hun met subsidie gebouwde tankers en trampers met uitsluiting van alle andere vlaggen te transfereren naar de vlaggen van Panama en Liberia. Volgens Amerikaanse opgave is thans ca. 40 pCt. van de genoemde 16,7 mln. ton op deze wijze „American controlled”. Deze toestemming tot transfer werd niet gegeven dan nadat overeenkomsten waren gesloten tussen de Amerikaanse Regering en de Regeringen van Panama en Liberia, waarbij o.a. werd overeengekomen, dat de Verenigde Staten in tijden van „national emergency” over de schepen de beschikking hebben als waren zij Amerikaanse schepen. Vermoedelijk zelfs zullen de desbetreffende schepen dan onder Amerikaanse vlag terugkeren.

Vóór het zover kon komen, moest in het bijzonder in Liberia een handelsmaritieme code tot stand worden gebracht, waaronder de Amerikaanse reders en financiers, maar gelijktijdig daarmee ook anderen, volledige rechtsbescherming konden genieten. Aangezien aan de registratie onder deze vlaggen geen vestigingseisen zijn verbonden, waardoor het mogelijk werd de fiscus en de sociale lasten te ontgaan, werd door toedoen van de Verenigde Staten een volledig 19e eeuws ondernemersparadijs gecreëerd en werd een element van speculatie op de internationale scheepvaartmarkt geïntroduceerd, ten gevolge waarvan de hedendaagse scheepvaartmarkt op hopeloze wijze „over-tonnaged” is.

Het is in ernstige mate te betreuren, dat de Amerikaanse Regering gemeend heeft haar maritieme moeilijkheden zonder overleg met en derhalve ook zonder inachtneming van de maritieme positie van haar Europese partners te moeten oplossen, voor zover men daarin al geslaagd is te achten. In het bredere verband gezien, kan dit trouwens evenmin in het belang van de Verenigde Staten zelf zijn. Ik zie niet in, dat er geen overeenkomst tussen de Amerikaanse en Europese partners mogelijk zou zijn geweest, waardoor de transfer van Amerikaanse tankers en bulkcarriers naar Europese vlaggen zou hebben kunnen plaatsvinden en waardoor een wilde ontwikkeling als waarvan wij getuige zijn geweest en nog zijn, had kunnen worden voorkomen. Men vraagt zich af, of deze weg wellicht als nog kan worden ingeslagen.

Zelfstandig worden van koloniën en economische invloedssferen.

Een volgende factor, waardoor de positie van de West-europese maritieme landen ongunstig wordt beïnvloed, is het zelfstandig worden van koloniën en economische invloedssferen. In Afrika, het Midden- en Verre Oosten (met uitzondering van Japan) was in 1939 nauwelijks $\frac{1}{4}$ mln. ton geregistreerd, terwijl in 1959 onder deze vlaggen ca. 4 mln. ton aanwezig was. Dit betekent een verachtvoudiging van de tonnage dezer landen, terwijl de totale wereldvloot zich in die periode nog niet eens verdubbelde. Voorts valt het op, dat in hoofdzaak de toename van de dry-cargo tonnage verantwoordelijk is voor deze totale groei. Deze

groei in de dry-cargo sector is veel krachtiger dan voor dezelfde sector in de wereldtonnage als geheel geldt. Vooral wanneer wij de Amerikaanse reservenvloot niet meetellen, ligt de bijdrage tot de expansie van de wereldtonnage, die door Europa, Amerika en PANHONLIB is geleverd, in belangrijke mate in de tankersector en in veel minder belangrijke mate in de sector van de dry-cargo tonnage. De overige landengroepen, Midden- en Zuid-Amerika, Afrika, het Midden- en Verre Oosten en het Oostblok, geven een tegengestelde ontwikkeling te zien. Ik moge hierop wijzen, omdat dit in het verdere betoog nog tot een aantal conclusies zal kunnen leiden.

De tonnage, die in 1939 in Afrika en in het Midden- en Verre Oosten (met uitzondering van Japan) was geregistreerd, kon gevoegelijk als dépendance van de Europese tonnage worden beschouwd. De daar thans geregistreerde 4 mln. ton is echter wel verre van een dépendance van de Europese scheepvaart. De onderhavige gebieden zijn nu bezig zich te ontworstelen aan hun economische afhankelijkheid. Zij hebben een natuurlijke afkeer van politieke bondgenootschappen, hetzij met het Oosten, hetzij met het Westen, een afkeer, die zeer wel te begrijpen is. De politici in deze gebieden realiseren zich echter, dat de uit deze afkeer voortvloeiende neutraliteitspolitiek slechts uitvoerbaar is, indien er een economische structuur is, die een zekere mate van voortbestaan zonder hulp van buitenaf mogelijk zou maken. Verbreding van de economische basis is derhalve het wachtwoord, waartoe men wel genoodzaakt is de hulp van buitenaf in te roepen.

In deze gebieden treffen wij voorts een door politieke emoties gedragen besef aan, dat het een slecht ding is om in de overzeese handel afhankelijk te zijn van vreemde scheepvaart in de mate, waarin dit thans nog het geval is. Het adagium van het dienen van de belangen van de nationale defensie en van de ontwikkeling van eigen handel door een vloot onder nationale vlag, gaat er in deze gebieden dan ook in als koek. Moet de concurrentie van een dergelijke koopvaardij worden gevreesd? Ik geloof van niet. Efficiency, discipline en vakkennis zijn in zo hoge mate in het scheepvaartbedrijf vereist, dat de concurrentie, hoewel deze in beginsel niet is uit te sluiten, naar mijn overtuiging niet de eerste bedreiging voor de Europese koopvaardij is. Het is juist, gelijk dit ook in de Verenigde Staten het geval is, het ontbreken van de concurrentiekracht, die leidt tot protectie, tot 50 pCt. of 100 pCt. „cargo preferences”, waardoor de Europese tonnage van emplooi wordt beroofd.

De praktijk van de laatste jaren toont ons duidelijk aan, dat voor de Europese scheepvaart verlies van markten optreedt. Is dit verlies tijdelijk en zal het worden gecompenseerd via een hogere levensstandaard in deze gebieden? Men kan het slechts hopen. Doch investeringen alleen bepalen niet de economische sterkte van deze landen. Politieke stabiliteit en een monetair evenwichtig beheer zijn daarbij belangrijker factoren. Zonder nu al te pessimistisch te zijn, geloof ik toch te moeten aannemen, dat de economieën van de hier bedoelde landen een duurzame neiging tot zwakte zullen vertonen en daarmee een duurzaam verlies van markten ten gevolge van duurzame protectie.

Terugkerende tot de hulpprogramma's moge worden gesteld, dat de directe belangen van onze scheepvaart bij het op gang brengen of houden van grootscheepse hulpprogramma's evident zijn. Zoals echter reeds opgemerkt, moet in deze programma's door de politieke omstandigheden gedicteerde remplaçanten worden gezien van wat

bij continuëring van de verhoudingen van 1939, zo deze ooit mogelijk zou zijn geweest, zonder pijn en moeite en in normale handelskanalen zou zijn gerealiseerd.

In dit licht gezien zijn de hulpprogramma's dus in wezen commerciële programma's en dan verliest de rechtvaardiging van het verbinden van verscheplingsclausules aan hulpprogramma's veel van haar kracht. Vooral nu de Europese landen zich in toenemende mate bewust zijn van de rol, die zij bij hulpverlening aan de ontwikkelingsgebieden hebben te spelen, en ook nu het van Amerikaanse zijde zo uitdrukkelijk is gezegd dat de Verenigde Staten niet langer meer de hoofdlast van de Westelijke hulpverlening kunnen dragen, is het te hopen, dat de Europese landen de invloed van de met vlágdiscriminatoire clausules belaste verscheppingen zullen weten terug te dringen door dergelijke clausules in hulpprogramma's waaraan zij deelnemen, onder alle omstandigheden af te wijzen.

De opkomst van de Oostblok-scheepvaart.

Als vierde in de rij der factoren waarmede onze West-europese scheepvaart zich geconfronteerd ziet, zou ik willen noemen de opkomst van de Oostblok-scheepvaart. Kwantitatief is de expansie van deze tonnage nog niet indrukwekkend. Wij moeten echter opmerken, dat de omvang ervan vergeleken bij 1939, in 1959 ruim 2½ maal zo groot is, terwijl het groeipercentage van de vloten der van ouds zeevarende landen in West-Europa in dezelfde periode ongeveer 40 bedraagt. Ook de Sowjet-Unie stelt zich op het standpunt, dat de hulpverscheppingen voor 100 pCt. met Sowjet-schepen moeten plaatsvinden, waarbij zij slechts uitzondering toelaat voor schepen van hulpontvangende landen.

Voorts streeft de Sowjet-Unie ook ten aanzien van verscheppingen onder meer normale handelsakkoorden naar emplooi voor de schepen onder Oostblok-vlaggen. In deze sectoren staat de Westelijke scheepvaart uiteraard buiten spel. In de sector der hulpverscheppingen van Westelijke zijde staat de Europese scheepvaart bovendien nogmaals buiten spel wanneer het gaat om Amerikaanse verscheppingen. Voegt men hierbij de reeds eerder gereleveerde nationale scheepvaartpolitiek der ontwikkelingsgebieden, dan is het duidelijk, dat sinds 1939 een aantal structuurverschuivingen heeft plaats gevonden, die men moeilijk kan interpreteren als te zijn in het belang van onze Europese maritieme naties.

Het is vooral de „droge" wereldhandel, welke de weerslag ondervindt van het onafhankelijkheidsstreven. Tot op heden is in het bijzonder de olie-industrie nog hoofdzakelijk heer en meester van het terrein gebleven, al doen zich thans ook hier wel duidelijk tekenen van afbrokkeling voor. Analoog aan het grosso modo handhaven van de positie van de Westelijke oliemaatschappijen is van een groei van betekenis van de tankervloot onder de vlag van de landen van Midden- en Zuid-Amerika, Afrika, het Oosten en het Oostblok dan ook nauwelijks sprake en blijft de spectaculaire ontwikkeling van de tankervloot als gevolg van de stormachtige ontwikkeling in de energie-sector hoofdzakelijk een Westelijk fenomeen. Doch ook hier is het fluweel niet meer zo behaaglijk, als het ons enkele jaren geleden nog mocht toeschijnen.

De huidige conjunctuur en de vooruitzichten.

De vergelijkende cijfers van de ontwikkeling van de wereldtonnage en die van de wereldhandel geven wel aanleiding tot belangwekkend commentaar, doch hebben

anderzijds slechts relatieve waarde. In de eerste plaats moet worden opgemerkt, dat een ton scheepsruimte van 1938 iets anders betekent dan een ton scheepsruimte van 1958. De schepen zijn sneller en ook in andere opzichten meer economisch toegerust, zodat de vervoerscapaciteit per ton in 1958 ongetwijfeld groter is dan in 1938.

De cijfers betreffende de wereldhandel geven wel de omvang aan, doch niet de afstanden waarover de goederen worden vervoerd. In hoeverre dus de toename van de omvang van de wereldhandel ook een toename van de sloopstonnage vereist, kan niet zonder meer worden gezegd. De in tabel 2 gegeven vergelijking in groeipercentages is derhalve slechts dan interessant, wanneer men het staatje met de nodige reserve beschouwt.

TABEL 2.

Jaar	Overzeese wereldhandel (droog)	D.W.T. wereldvloot (droog)	(in mln. tonnen)	
			Overzeese wereldhandel (nat)	D.W.T. wereldvloot (nat)
1938	342	70	128	15
1952	357 + 9 pCt.	83 + 12 pCt.	285 + 123 pCt.	30 + 100 pCt.
1953	385 + 3 pCt.	84 + 1 pCt.	295 + 4 pCt.	33 + 10 pCt.
1954	410 + 6 pCt.	86 + 2 pCt.	320 + 8 pCt.	36 + 9 pCt.
1955	480 + 17 pCt.	88 + 2 pCt.	350 + 13 pCt.	39 + 8 pCt.
1956	520 + 8 pCt.	91 + 3 pCt.	390 + 11 pCt.	42 + 7 pCt.
1957	540 + 4 pCt.	96 + 6 pCt.	420 + 8 pCt.	45 + 8 pCt.
1958	490 — 9 pCt.	101 + 5 pCt.	445 + 6 pCt.	51 + 15 pCt.

Bron: The Bulletin, American Bureau of Shipping, en U.N. Statistical Yearbook.

Met betrekking tot de droge lading blijkt, dat de wereldvloot in 1952, vergeleken bij 1938, in belangrijker mate is toegenomen dan de omvang van de desbetreffende wereldhandel, nl. 12 pCt. voor de tonnage en slechts 9 pCt. voor de handel. Daarna loopt de wereldhandel uit op de groeipercentages van de tonnage, zodat in 1955, vergeleken bij 1954, zelfs een toename van de handel met 17 pCt. valt te registreren, waartegenover slechts een toename met 2 pCt. van de sloopstonnage staat. Weliswaar zijn de jaren 1955 en 1956 hoogconjunctuurjaren, maar men kan toch niet zeggen, dat er een absoluut tekort aan scheepsruimte was, behoudens tijdens de Suez-crisis.

Wij kunnen de oorzaak van het toch wel voldoende aanwezig zijn van de tonnage verklaren uit een serie factoren. In de eerste plaats was van de 70 mln. ton deadweight, die in 1938 aanwezig was, ongeveer 4 mln. ton opgelegd. Bovendien is het prestatievermogen van de naoorlogse tonnage groter en ten slotte is het toch niet zonder belang, dat in 1952 de tonnagegroei op de groei van de wereldhandel uitliep.

Hiervóór is gesteld, dat de cijfers omtrent de omvang van de wereldhandel nog niet de mate weergeven waarin op transportcapaciteit een beroep moet worden gedaan, omdat de afstanden waarover de goederen moeten worden vervoerd niet bekend zijn. Op het gebied van de droge lading echter is mij gebleken, dat zich in de jaren 1955 en volgende weer een handelspatroon van een zekere duurzaamheid had gevestigd, dat in de richting en omvang van de goederenstromen niet veel afwijkt van het traditionele vooroorlogse patroon. Dit leidt tot de conclusie, dat de vergelijking van de groeipercentages in de droge lading-sector ietwat meer reële waarde heeft dan de hiervóór gemaakte algemene reserve zou doen vermoeden.

Het is dan ook typisch, dat een in 1956/57 inzettend verschil naar boven in de groei van de wereldtonnage, vergeleken bij de groei van de wereldhandel, onmiddellijk aanleiding geeft tot een slapete. De in 1958 optredende verdere drastische discrepantie duwde de scheepvaartmarkt van droge lading dan ook definitief onder water. In april jl. was 5½ mln. B.R.T. opgelegd. Bij dit cijfer zij nog even

aangetekend, dat zich hieronder 2,7 mln. B.R.T. West-europese scheepsruimte bevond en 1,9 mln. B.R.T. PANHONLIB-schepen.

Beschouwen wij thans de „natte” sector van het cijfer-overzicht. Hier is de situatie geheel anders dan die in de dry-cargo-sector. In 1952 was de overzeese wereldhandel in tonnen vergeleken bij 1938 met 123 pCt. gestegen, waartegenover de werlde-tankervloot slechts met 100 pCt. was gegroeid. Deze achterstand is ten dele goedge maakt in de jaren 1953 en 1954, maar in de jaren 1955 en 1956 loopt de handel weer op de tonnage uit. In het jaar 1957 is er sprake van een gelijke procentuele groei, maar in 1958 loopt de uitbreiding van de tonnage naar een top van 15 pCt., terwijl de handel naar een van de laagtepunten in het expansieritme gaat, nl. 6 pCt. Reeds in 1957 treedt de slapte op de tankermarkt in, hetgeen waarschijnlijk slechts verklaarbaar is door aan te nemen dat de hiervóór gemaakte twee reserves op het terrein van het olievervoer grotere betekenis hebben.

In de eerste plaats immers kan bij de tankertonnage ten volle profijt worden getrokken van de toename van de snelheid, omdat door adequate walinstallaties en in het algemeen goede havenbehandeling, het aantal zeedagen van tankers aanmerkelijk groter kan zijn dan dat van een dry-cargo schip dat, zoals maar al te goed bekend is, in de na-oorlogse jaren ten zeerste onder havencongesties te lijden heeft gekregen. In de tweede plaats is het Midden-Oosten als de voorziener van de Europese oliebehoefte de plaats van het Westelijk halfmond gaan innemen, hetgeen, in het bijzonder door gebruikmaking van „terminals” van de pijpleiding in het Oostelijk deel van de Middellandse Zee, tot verkorting van de zeevervoersafstand is gaan leiden.

Wij moeten constateren, dat de malaise zwaarder op de tankermarkt drukt dan op de markt voor droge lading. Het feit, dat de tankermarkt, wegens de omvangrijke vloten van de werkrederijen van de grote oliemaatschappijen, in meerdere mate dan dit met de droge lading het geval is, een marginaal karakter draagt, zal hieraan niet vreemd zijn.

De toevloed van nieuwe schepen als gevolg van in 1955/56 geplaatste orders houdt ook nog niet op. Wel zijn in de jaren 1957 en 1958 vele bestellingen ingetrokken maar in de loop van 1959 werd nog 7,9 mln. deadweight-ton afgeleverd, terwijl in 1960 en 1961 resp. 6,7 mln. en 5,5 mln. ton aan de werlde-tonnage zal worden toegevoegd. De overeenkomstige cijfers voor de dry-cargo-sector luiden ongeveer als volgt: in de loop van 1959 kwam 2 $\frac{1}{4}$ mln. deadweight-ton van de werven, terwijl wij moeten verwachten, dat tot eind 1961 nog eens 4 $\frac{1}{4}$ mln. ton deadweight aan nieuwbouw aan de droge lading-vloot zal worden toegevoegd. Deze en soortgelijke cijfers zullen niemand optimistisch kunnen stemmen over een herstel van de vrachtenmarkt op korte termijn.

Wat zijn nu de vooruitzichten? Ik meen dat voor de huisvloten der grote oliemaatschappijen, zelfs met enige aanvulling van wat goedkopere langlopende charters, wel een redelijk emplooi te verwachten is. Wat er gebeurt op de vrije, marginale tankermarkt is „anybody's guess”. Gelet op de toevloed van nieuwe tonnage kan deze gissing niet erg optimistisch zijn. In de dry-cargo-sector lijkt mij een redelijk niveau van emplooi en vrachten in de lijnvaart voorlopig wel zeker, terwijl wij met een langer voortdurende verdeelde stemming op de chartermarkt hebben te rekenen.

Conclusies.

Het voorgaande overziende, zou ik met enkele samen-

vattende hoofdpunten en conclusies willen besluiten. In de eerste plaats kan men constateren, dat de omvang van de Europese koopvaardijvloot vergeleken bij 1939 relatief niet veel achteruit is gegaan. Wel moet een aanmerkelijke verzwakking worden geconstateerd van de fundamenteën, waarop deze vloot wordt geëxploiteerd.

De in feite actieve Amerikaanse tonnage, de tonnage van de ontwikkelingsgebieden en die van het Oostblok is, vergeleken bij die van 1939, niet zodanig toegenomen, dat uit dien hoofde van een aanmerkelijke en berekenbare schade voor de Europese koopvaardijvloot door verlies van ladingen, kan worden gesproken. Een aanmerkelijke schade heeft de Europese scheepvaart wel opgelopen door opkomst van de PANHONLIB-vloot, in het bijzonder door dat deel ad 60 pCt. van de onder die vlaggen geregistreerde tonnage dat niet behoort tot de grote concerns op het gebied van de olievoorziening en zware industrie.

De Europese scheepvaart zou een belangrijke versterking van het eigen fundament ondergaan, indien Europa zijn bij het einde van de koloniale periode verminderde activiteiten ten opzichte van de ontwikkelingsgebieden weer op grotere schaal zou hervatten in het kader van grootse Europese hulpprogramma's. Verschepingsclausules zullen in deze hulpprogramma's echter niet mogen voorkomen, tenzij als vergeldingsmaatregelen.

De vooruitzichten voor de scheepsbouw zijn vooral voor na 1961 betrekkelijk somber te achten. Bij een sterk verdeelde conjunctuur in de scheepvaart met een neiging naar de karaktertrekken van een laagconjunctuur, zijn als potentiële klanten voor de scheepsbouw slechts de huisrederijen van de grote concerns en de lijnrederijen te zien. Daarnaast ook de ontwikkelingsgebieden, waarbij ik ook Zuid- en Midden-Amerika wil inschakelen, omdat deze gebieden minder uit conjunctureel dan uit structureel oogpunt aan hun koopvaardij bouwen, hetgeen, zoals wij zagen, mogelijk wordt gemaakt door een protectionistische scheepvaartpolitiek naar Amerikaans model. Ten slotte mag men voor de Westelijke scheepsbouwindustrie ook het Oostblok niet als potentiële klant vergeten te noemen.

Over de ontwikkelingsgebieden tenslotte nog enkele woorden. Nu de orderportefeuilles bij de scheepswerven geleidelijk achteruit lopen, is te verwachten dat de roep om meer en langere exportkredieten met regeringsgarantie ook uit die hoek steeds luider zal worden. De kooplieden van Enkhuizen leverden het hout voor de Spaanse Armada, die op haar beurt onze handel met Indië bedreigde. De scheepsbouwers leveren de schepen, waarmede straks tegen de Nederlandse koopvaardij zal worden geconcurrereerd. De reders zullen dit moeten aanvaarden; zij aanvaarden het ook. Ik geloof echter, dat zij het terecht niet zouden aanvaarden, indien met behulp van de Nederlandse Staat vloten op de been worden gebracht, die door hun geringe concurrentiekracht, hetzij slechts met regeringshulp hun kredieten zullen kunnen terugbetalen, hetzij alleen door het reserveren van lading met overheidshulp, zulks ten koste van onze eigen koopvaardij; aan hun financiële verplichtingen zullen kunnen voldoen. Ik heb alle mogelijke begrip voor de moeilijke positie waarin onze werven zouden kunnen komen te verkeren. Het zou mij dan echter beter voorkomen om de bereidheid van de Regering tot financiële hulp in welke vorm dan ook niet langs de indirecte weg van het financieren van de concurrent te kanaliseren.

Niet alles tegelijk

In de Miljoenennota, behorende bij de begroting voor 1959, heeft de toenmalige Minister van Financiën, de heer Hofstra, zijn bezorgheid over de gang van zaken als volgt tot uitdrukking gebracht: „Het blijft daarom nodig van verschillende categorieën van uitgaven de prioriteit te bepalen, waarbij men zich zal moeten realiseren, dat hoezeer vele op zich zelf wenselijk zijn, toch niet alle tegelijk zullen kunnen worden verwezenlijkt”. Sindsdien zijn de voorstellen tot het doen van uitgaven er niet minder op geworden. Het loont de moeite daarvan een beknopt, doch geenszins volledig, overzicht te geven.

Het bijzonder fraaie nummer van „E.-S.B.” van 7 november 1959 was geheel gewijd aan de ontplooiing onzer noordelijke provincies. Het gaf een duidelijk en instructief overzicht van het onderzoek, ingesteld met het oog op de industrialisatie en daarbij behorende ontwikkeling van het Noorden. Volgens de opzet zou de Overheid bij een gestimuleerde ontwikkeling, van de plannen in de periode 1960—1980 een bedrag van f. 9.115 mln. moeten investeren, bij een niet-gestimuleerde ontwikkeling f. 5.185 mln.

In het nummer van 11 februari 1959 geeft Dr. R. A. de Widt, in een beschouwing over het rapport inzake ruilverkaveling van de werkgroep Hellema, als zijn mening te kennen, dat uitvoering van de voorgestelde maatregelen voor de eerste periode van 1960—1970 een jaarlijkse overheidsbijdrage zou eisen van f. 125 mln.

In de zitting van de Eerste Kamer van 16 maart 1960 verklaarde Minister Cals bij de behandeling van zijn begroting, dat *alleen* voor investeringen ten behoeve van onderwijs en wetenschappen, in de eerste tien jaren een bedrag moet worden besteed van f. 1.500 mln. De Vrije Universiteit bouwt aan de grens van Amsterdam een academisch ziekenhuis en een modern universiteitscomplex met inbegrip van studententehuizen. De bouw zal waarschijnlijk in 10 jaar zijn voltooid. De totale kosten worden geschat op ca. f. 250 mln.

Op 6 april 1960 heeft de president-curator van de Utrechtse universiteit, Mr. C. Th. E. Graaf van Lynden van Sandenburg, mededelingen gedaan omtrent uitbreiding en verplaatsing van de universiteitsgebouwen. Op 1 april 1961 hoopt men met de nieuwbouw een begin te maken. De totale kosten worden geraamd op f. 400 mln. Een ministersploeg van 9 man toog 25 april 1960 naar Leiden om zich op de hoogte te stellen van de uitbreidingsplannen der Rijksuniversiteit. De president-curator, Dr. J. E. baron de Vos van Steenwijk, en enkele hoogleraren gaven de gewenste inlichtingen. De kosten worden geraamd op f. 250 mln.

In Nijmegen is men reeds bezig met vernieuwing en uitbreiding van de R.K. Universiteit. Er zal in de eerstvolgende jaren met voltooiing van de plannen, nog ca. f. 200 mln. gemoeid zijn. Bedenkt men verder, dat de desolate toestand, waarin de Amsterdamse Universiteit verkeert, op korte termijn belangrijke investeringen noodzakelijk zal maken dan moet men betwijfelen, of in het bovenbedoelde door Minister Cals aangeduide bedrag de investeringen voor Hoger Onderwijs zijn begrepen. Het lijkt niet waarschijnlijk, wijl anders voor de overige takken van onderwijs niet zo heel veel zou overblijven.

Bij de behandeling van een voorstel tot aankoop van 50 starfighters in de Tweede Kamer op 29 maart 1960, werd van regeringszijde medegedeeld, dat in totaal 200 van deze toestellen moeten worden aangeschaft. Totale kosten f. 1.225 mln. Voor de aankoop van de eerste 50 stuks werd een krediet toegestaan van f. 310 mln. Hier van, zo werd door de Regering medegedeeld, kan f. 110 mln. worden gefinancierd uit nog beschikbare gelden van 1959 en oudere jaren. Dit is budgettair natuurlijk niet onbelangrijk, maar het neemt niet weg, dat een bedrag van f. 310 mln., verdeeld over 2 à 3 jaren, beschikbaar moet worden gesteld. Intussen blijkt ook het defensieplafond voor 1961 niet onbelangrijk te zullen worden verhoogd.

Ook de lagere overheid blijft niet achter met haar plannen. Begin april van dit jaar publiceerde het provinciaal bestuur van Overijssel een plan voor ontwikkeling van de provincie. Kosten f. 136 mln. Rotterdam bouwt een concertzaal, die f. 25 mln. zal kosten en heeft plannen gereed voor de aanleg van een metro. Raming f. 130 mln. Wanneer men in aanmerking neemt, dat Rotterdam in de laatste tijd nog al eens geworsteld heeft met verschillen tussen raming en kosten, kan overschrijding van het bedrag niet geheel onwaarschijnlijk worden geacht.

's-Gravenhage heeft plannen voor de bouw van een cultureel centrum en beschikt nog over een lange lijst van onuitgevoerde werken, waarvoor de Raad reeds zijn toestemming gaf, doch waarvoor tot dusver fiat van de hogere Overheid of kapitaal ontbreekt. Amsterdam zal nu toch wel in de naaste toekomst — al of niet met steun van het Rijk — aan de bouw van zijn Y-tunnel moeten beginnen. Raming van de kosten, met inbegrip van de verplaatsing van het marine-etablisement en wegeaanleg, f. 181 mln. Verder heeft Amsterdam nog spoedige uitvoering van het stadhuisplan en de stichting van een opera-gebouw op zijn programma.

Leeuwarden publiceerde een uitgewerkt vijfjarenplan voor noodzakelijk geachte uitbreiding en vernieuwing, waarvan de kosten ca. f. 80 mln. zullen bedragen. Deventer heeft plannen gepubliceerd voor uitbreiding tot een stad van 250.000 inwoners, terwijl minstens 4 belangrijke provinciesteden krachtige pogingen in het werk stellen om een universiteit binnen hun vesten op te richten.

Laten wij bij dit alles niet vergeten, dat Nederland nog twee grootscheepse plannen in uitvoering heeft, waarvoor reeds jaarlijks niet onbelangrijke sommen op de begroting verschijnen. In de eerste plaats moet verder gebouwd worden aan het Delta-plan, waaraan nog wel 20 jaar gewerkt zal worden. De aanvankelijke raming van f. 2 mrd. zal wel niet meer helemaal kloppen. In de tweede plaats zal de drooglegging van de Zuiderzeepolders een veelvoud kosten van de oorspronkelijke raming en ongeveer 20 jaar langer duren dan men aanvankelijk had verwacht. Maar het werk moet worden afgemaakt. Naar men hoopt brengt 1980 de voltooiing; er zal nog ca. f. 2 mrd. nodig zijn.

Deze opsomming maakt in geen enkel opzicht aanspraak op volledigheid. Zo is aan de verlangens op het gebied van de sportbeoefening, die, als zij in vervulling gaan,

een slordige duit zullen kosten, geen aandacht besteed. Maar hetgeen hierboven werd aangeduid, is wel representatief. Het behoeft waarschijnlijk geen uitdrukkelijk be- toog, dat ik omtrent de noodzakelijke uitvoering der hier genoemde plannen geen oordeel uitspreek, doch mij slechts bezig houd met financieringsmogelijkheden.

Wanneer men nu bedenkt, dat wij ternauwernood aan een kabinetscrisis zijn ontsnapt omdat de Regering een redelijke verhoging van de grondbelasting, die f. 38 mln. zal opbrengen, noodzakelijk achtte en daarbij overweegt, dat de regeringspartijen met nadruk op belastingverlaging aandringen en de oppositie de middelen, ter beschikking van de Centrale Overheid, wil verminderen door een groter aandeel van de belastingopbrengst aan de gemeenten ten goede te doen komen, dan is het duidelijk, dat de finan- cieringsmogelijkheden niet hoog kunnen worden aange-

slagen. Bij een dergelijke verscheidenheid van plannen zal dan ook aan twee voorwaarden moeten worden vol- daan:

1. prioriteiten voor investeringen moeten worden vastgesteld;
2. een straffe coördinatie voor de financiering moet worden doorgevoerd.

Deze maatregelen lijken dringend noodzakelijk. Het zou namelijk wel eens kunnen zijn, dat wij bezig zijn te veel hooi op onze vork te nemen. In ieder geval kan worden vastgesteld; dat de waarschuwing van de voor- malige Minister van Financiën, waarvan in de aanvang werd melding gemaakt, in buitengewoon voorzichtige en parlementair onberispelijke termen is verrat.

Bussum.

J. VAN DE KIEFT.

Belastingfaciliteiten in jonge landen voor Nederlandse ondernemers

Eén Surinaamse zwaluw maakt geen fiscale lente.

In de wedloop tussen jonge landen in het verlenen van faciliteiten aan buitenlandse investeerders heeft Suriname een belangrijke voorsprong gekregen. De belangrijkste faciliteit is ongetwijfeld de belastingvrijdom voor nieuwe bedrijven. Om als nieuw bedrijf te worden aangemerkt moet door het bevoegde gezag een verklaring worden af- gegeven. Als een dergelijk bedrijf dan 25.000 Surinaamse guldens of meer heeft geïnvesteerd, krijgt het voor een periode van tenminste vijf jaar belastingvrijdom. Bij grotere investeringen wordt de termijn verlengd volgens een be- paalde schaal tot maximaal tien jaar. De ondernemers, die met hun nieuwe bedrijf niet direct winst verwachten, kunnen in plaats van bovengenoemde „tax-holiday” ook de faci- liteit van vrije afschrijving kiezen. „Dit biedt de onder- nemer de gelegenheid te bewerkstelligen, dat van het bedrijf in kwestie geen inkomstenbelasting wordt geheven alvo- rens een belangrijk gedeelte van het in eerste aanleg geïn- vesteerde kapitaal is terugverdiend”.

Wat opvalt bij de bestudering van de betreffende wet en de toelichtingen is de grote zorgvuldigheid waarmee de wet is gedirigeerd en de wijze waarop enerzijds intensief is rekening gehouden met de belangen van de ondernemer en anderzijds het doel van de wet, het stimuleren van de verbreding van de economische basis van Suriname, niet uit het oog is verloren. In té veel gelijksoortige wetten van andere jonge landen worden schijnbaar grote concessies gedaan, maar laat de wet op principiële punten vaagheden bestaan, die zóveel ruimte laten voor willekeur van de uitvoerende macht, de ambtenaren, dat de risico's te groot blijven voor ondernemers met vestigingsambities. In de nieuwe Surinaamse wet is dit niet het geval. Er is naar voorbeeld van de analoge regeling op de Antillen een zeer laag tarief, t.w. een tiende van het normale tarief, voor beleggingsmaatschappijen en octrooi-exploitatiemaatschappijen ingesteld.

„Ook voor technische hulp”.

Het begrip octrooi-exploitatiemaatschappijen wordt in de wet zodanig aangevuld, dat hieronder praktisch alle maatschappijen vallen, die zich op een of andere manier bezighouden met de exploitatie van industriële eigendom. Ook exploitatie van auteursrechten, handelsmerken en dergelijke vallen hieronder. Voor maatschappijen die zich met exploitatie hiervan bezighouden geldt dit zeer gunstige tarief dus evenzeer. Wat — voor zover ons bekend — in geen van dergelijke wetten in andere landen voorkomt, is het met name noemen van *exploitatie van technische hulp* in dit verband. Hiermede is dan een belangrijk gebied van industriële activiteiten betrokken bij deze gereduceerde tariefregeling. Iedere ondernemer die „know-how” levert, ook die welke niet beschermd is door octrooien, kan dus in principe profiteren van de faciliteiten. Inter- nationale leveranties van technische kennis, zelfs het verlenen van diensten door aannemersmaatschappijen, raadgevende ingenieurs en architecten, mogen beschouwd worden hieronder te vallen. Hierbij dient er natuurlijk van te worden uitgegaan, dat deze diensten zodanig geleverd worden, dat het contract in de vorm is gegoten van een „know-how” leverantiecontract, zonder dat deze vorm het karakter van een geforceerde constructie heeft.

Van groot belang voor Nederlandse ondernemers is ook, dat de belangrijke fiscale voordelen die zij in Suriname genieten niet teloor gaan bij overmaking van de winst van het Surinaamse dochterbedrijf naar het moeder- bedrijf in Nederland. Het Ministerie van Financiën heeft daadwerkelijke steun gegeven aan de Surinaamse initia- tieven door een regeling te publiceren die hierop neerkomt, dat winsten krachtens deze nieuwe wet in Suriname onbe- last, in Nederland evenmin belast zullen worden.

Belastingvrijdom in andere jonge landen.

De motivering voor dit besluit is de bijzondere band

welke Nederland heeft met Suriname, en in zóverre is dit verheugend. Tegelijkertijd wordt door deze motivering het perspectief voor al die ondernemers die hopen te profiteren van soortgelijke faciliteiten in *andere landen* dan Suriname echter wel bijzonder teleurstellend, omdat de Nederlandse fiscus zich kennelijk nog alle rechten wenst voor te behouden om winsten welke onbelast uit andere jonge landen naar Nederland komen alsnog hier te belasten.

In de praktijk wil dit zeggen, dat een Nederlandse ondernemer die overweegt om in een jong land te gaan werken en die wil profiteren van een belastingvrijdom aldaar eerst te raden moet gaan bij de fiscale autoriteiten inzake de vraag of en in hoeverre hij in Nederland kan rekenen op vrijstelling van belasting over de in het buitenland onbelaste winst. Dit wil zeggen, dat zijn geval duidelijk moet worden gesteld. De ondernemer moet dus zeggen: ik wil met mijn bedrijf X een project Y beginnen in een land Z.

Deze situatie heeft twee nadelen: de ondernemer moet al van tevoren met zijn buitenlandse plannen op tafel komen bij de Overheid. Hij moet dit doen in een periode, waarin hij tegenover de buitenwereld nog helemaal niet wil weten dat hij dergelijke plannen heeft. Ook al mag hij rekenen op begrip bij de Overheid, toch lijkt ons deze figuur ongewenst, omdat deze kan leiden tot een vervaging van de grens tussen de overheidstaak en de ondernemerstaak. In feite immers beslist de Overheid mee in

het al of niet entameren van een buitenlands project.

Een tweede bezwaar is, dat de procedure tijdrovend is. Zelfs al beslissen de betreffende autoriteiten op korte termijn, de slagvaardigheid van de Nederlandse ondernemer in het buitenland in zijn strijd met buitenlandse concurrenten wordt hierdoor sterk verminderd. De buitenlandse concurrenten die van *te voren* weten of hun winst op het buitenlands project belast zal worden, omdat hun wet dit reeds geregeld heeft, kunnen sneller hun prijs calculeren en sneller offerte maken dan de Nederlandse ondernemer, die eerst contact moet opnemen met de fiscale autoriteiten in Nederland.

Nu voor Suriname een gunstige regeling is getroffen, is het te hopen, dat spoedig ook ten opzichte van andere jonge landen dezelfde regeling officieel toepasselijk wordt verklaard. De Overheid is voorzichtig en heeft eraan gedacht om het eerst te zorgen voor die landen waarmee wij nauwe relaties hebben, maar de interesse van het Nederlandse bedrijfsleven zal ook gestimuleerd moeten worden voor al die andere jonge landen waar behoefte is aan Nederlandse producten, diensten en kennis. Een stimulans op fiscaal gebied kan hier een grote rol spelen, misschien een nog grotere rol dan het stimuleren door kredietverlening, waarvoor men moeilijk tot een voldoening gevende regeling schijnt te kunnen komen.

Naarden.

Mr. A. M. SMULDERS.

Europa-bladwijzer

No. 9a

Algemeen.

Er was waarlijk geen scherpe visie voor nodig om enige maanden geleden te voorspellen dat een stroom van literatuur zou losbreken over de verhouding tussen de Vrijhandelszone en de E.E.G. Het is thans een geliefd en schier eindeloos te variëren thema geworden, waarbij zeer uiteenlopende standpunten worden ingenomen, afhankelijk van de hoek, waaronder men de vraagstukken beschouwd. Een centraal punt in de discussie is echter de houding van Groot-Brittannië. In de vorige bladwijzer (no. 8a, van 13 april 1960, blz. 420 e.v.) hebben wij enige Engelse literatuur vermeld, thans vermelden wij een boeiende Zwitserse bijdrage (Zeitschrift für internationale Wirtschaftsbeziehungen „Aussenwirtschaft”, Heft 1 Februar 1960, „E.W.G. und E.F.T.A. in schweizerischer Sicht”), waarin het complex van vraagstukken, zoals gebruikelijk in dit uitstekende tijdschrift, van zeer verschillende zijden wordt bekeken. Ook nu werd ruimte gegeven aan het standpunt van diverse bedrijfstakken naast meer algemene beschouwingen van wetenschappelijke aard. De verantwoordelijke redacteur Prof. Hans Bachmann opent de rij en laat daarbij onder meer zijn gedachten gaan over de Britse houding tegenover de Europese integratie. Hij blijkt niet erg zeker over een blijvend Brits enthousiasme voor de E.V.A., gezien de jongste voorzichtige toenaderingspogingen tot de E.G.K.S. „Nicht dass die Briten uns und die Skandinavien im Stich lassen würden; aber auch sie können uns unter Umständen auf Bahnen führen, wo uns das Mitgehen beschwerlich fallen wird”.

Soortgelijke twijfel treft men trouwens meer aan in de

Zwitserse literatuur. Allerminst verbazingwekkend overigens, omdat de economische en andere banden met de E.E.G. sterk zijn. Hoezeer Zwitserland, geographisch en economisch bijna geheel ingekapseld in de E.E.G., zich ondanks zijn traditionele afzijdigheid van Europese zaken voor deze Gemeenschap interesseert, blijkt weer eens bij het doorbladeren van het tijdschrift „Wirtschaft und Recht” (Heft 4 1960), waarin Dr. D. Schindler in het hoofdartikel „Neutralitätsrechtliche Aspekte eines Beitrittes der Schweiz zur E.W.G.”, (blz. 217-228) concludeert: „Die Macht der Umstände könnte sich möglicherweise als stärker erweisen als der Wunsch, die Neutralität aufrechtzuerhalten”.

De Zweedse hoogleraar Prof. Dr. Sven Helander tracht met een veelheid van cijfers, waarvan het niet steeds duidelijk is hoe deze in het betoog passen, aan te tonen dat een toenadering tussen de E.E.G. en de E.V.A. een economische noodzaak is. Met deze wens, die in dit artikel wel in sterke mate de vader van de gedachte is, kunnen wij ons — zover het de toenaderingsgedachte betreft — wel verenigen, maar of het nu juist is op grond van het overschot, dat de E.E.G. in het handelsverkeer met de E.V.A. heeft, te besluiten dat de onderhandelingspositie van deze laatste landengroep sterker dan die van de E.E.G. zou zijn, wagen wij toch te betwijfelen en zulks ondanks het feit dat de schrijver zijn argumenten nog eens heeft herhaald en uitgewerkt in het artikel „Das Dilemma mit der Freihandelszone” (Zeitschrift für europäische Integration, maart 1960, blz. 3-8).

Het is overigens genoegzaam bekend, dat verschillende lidstaten van de E.V.A. lange tijd getwijfeld hebben bij welk economisch blok zij aansluiting moesten zoeken. De

Deense deelname aan de E.V.A. was helemaal niet vanzelfsprekend evenmin als die van Oostenrijk. Vooral hier schenen de krachten, die aansluiting zochten bij de E.E.G., sterk, hetgeen de blijvende belangstelling voor de E.E.G. verklaart. Men wringt zich soms daarbij in vreemde bochten, zoals bijv. indien er wordt gepleit voor een klacht-recht voor derde (Europese) Staten tegen besluiten van E.E.G.-organen, welke hun volkshuishouding in ernstige mate schade berokkenen. Ja, zelfs ondernemingen, in derde landen gevestigd, zouden een dergelijk recht moeten verkrijgen, aldus *H. W. Fasching*, (*Die Aufgaben der internationalen und über-nationalen Gerichtsbarkeit*), Oesterreichische Zeitschrift für Oeffentliches Recht, Heft 2 blz. 169-224).

Van een brede blik en een diep inzicht in de huidige stand van zaken met betrekking tot de Europese integratie getuigt het onder pseudoniem „*E. Rudolfsen*” geschreven artikel „*Zusammenleben in Europa — aber wie*” in *Europäische Wirtschaft* van 15 januari 1960 blz. 3-10.

De Engelse schrijver *U. W. Kitzinger* spreekt zeer kritisch over de Engelse houding ten aanzien van Europa (*Europe: the Six and the Seven*; „International Organization 1960 no. 1, blz. 20-36”), terwijl *William Diebold Jr.*, reeds bekend door zijn „*The Schuman Plan, a study in economic co-operation 1950-1959*”, New York 1959), een interessante verhandeling houdt over „*the changed economic position of Western Europe: some implications for United States policy and international organization*”, (zelfde tijdschrift, blz. 1-19). In dit nummer treft men tevens een artikel van *Peter Merk I* aan, dat vermelding verdient („*Parliamentarians against Ministers: the case of Western European Union*”, blz. 37-59).

Het is misschien bekend dat over de werking van een Europees Parlement het vorig jaar op initiatief van *Kenneth Lindsay* in Den Haag een studieconferentie is gehouden, waaraan Europese parlementariërs, enige hoogleraren en hooggeplaatste ambtenaren van de Europese instellingen hebben deelgenomen. Hieruit resulteert het boeiende „*European Assemblies*” (New York-Londen 1960).

Wie zich interesseert in de politieke achtergronden van de Europese eenwording, zal er goed aan doen ook kennis te nemen van de studie „*La IVe République; politique intérieure et européenne*” van *P. de Beaumont*. (les Cahiers de Bruges, afl. III/IV, 1959). Het is vooral Frankrijk geweest dat de voortgang van het integratieproces in belangrijke mate heeft bepaald: te denken valt aan figuren als Schuman en Monnet; aan de verwerping van het E.D.G.-Verdrag door het Franse parlement; de politieke (lei?)-band Parijs-Bonn. Alle voorbeelden van de centrale rol, die Frankrijk speelt in het na-oorlogse Europa. De Beaumont begint zijn analyse met een heldere beschrijving van de interne verhoudingen in Frankrijk en van de politieke ontwikkeling tussen 1946 en 1958, om op deze basis de Europese politiek van het land aan een nadere beschouwing te onderwerpen.

De vierde Table Ronde van de „Association pour l'étude des problèmes de l'Europe”, gehouden te Londen op 3 en 4 november 1959, was geheel gewijd aan de Europese energieproblemen. De uitgebrachte rapporten evenals een verslag van de voordrachten en discussies zijn opgenomen in het zesde nummer van *Les problèmes de l'Europe* (vierde kwartaal 1959, blz. 65-200). In dit nummer vindt men verder een aantal opstellen over de Europese energieproblematiek benevens een uitvoerige bibliographie hierover. Van de artikelen zij hier vermeld hetgeen *Albert Coppé*, vice-

president van de Hoge Autoriteit, heeft te zeggen in „*Trois clefs pour la coordination de la politique énergétique des Six*” (blz. 5-10). Daarna geeft *J. A. van den Heuvel*, chef van de Directie Energie van de O.E.E.S., een uitvoerig systematisch overzicht van het energieprobleem (blz. 11-44. „*l'Europe de l'Energie*”).

Bij de openingszitting van het Vlaamse pleitgenootschap te Brussel hebben drie Belgische juristen gesproken over de vraag „*het Europese Verdrag van de Rechten van de Mens, is dit een voldoende bescherming?*” (Rechtskundig weekblad, 21 februari 1960, blz. 1194-1218). Ofschoon het Verdrag alleen niet volledige waarborg geeft tegen een eventueel afglijden van een lid-staat tot een totalitair regime, is het toch een onmisbare factor in de handhaving van vrijheid en democratie van West-Europa. In dit verband noemen wij ook nog twee artikelen van *Dr. H. Golsong*, wiens „Das Rechtsschutzsystem der Europäischen Menschenrechtskonvention” door ons reeds vroeger werd genoemd (Karlsruhe, 1958, 115 blz.). In *Europa-Archiv* 1960 (blz. 85-92) schreef hij over „*Minderheitenrechte im Rahmen des Europarats*” en vervolgens over de procedure voor en over de samenstelling van het Hof van de Rechten van de Mens. („*Europäischer Gerichtshof für Menschenrechte*”, Juristenzeitung 1960, blz. 194-198).

O.E.E.S.

Het elfde jaarrapport van de O.E.E.S. „*Europe and the World Economy*” (doc. C (60) 61, april 1960, 138 blz.) vertoont weinig tekenen van de verschillende eb- en vloedgolven, die in het afgelopen jaar over deze organisatie zijn heengespoeld. De ebstroom van het Maudling-fiasco werd gevolgd door een brede, zij het (nog?) niet zo krachtige Atlantische vloed, waarvan de onstuimigheid intussen weer iets werd afgeremd door de totstandkoming van de E.V.A. Het rapport gaat evenwel aan deze gebeurlijkheden voorbij en analyseert met bijna serene evenwichtigheid de economische ontwikkeling in West-Europa in het jaar 1959. Zoals gewoonlijk is het rapport een grondig stuk werk, dat goed wordt gepresenteerd. Het hoofdthema was ditmaal, zoals de titel aangeeft: „*Europe and the World Economy*”. In het afgelopen jaar, zo wordt betoogd, heeft West-Europa zijn economische positie zozeer geconsolideerd en versterkt, dat de meeste lid-staten zich thans meer dan tevoren moeten gaan richten op de economische problemen van de wereld als geheel. De O.E.E.S. houdt dan ook een pleidooi voor een verdere vermindering van de restricties in het handelsverkeer en vooral van de nog bestaande discriminaties tegen importen uit het dollargebied, terwijl ook een verlaging van invoerrechten en een grotere uitvoer van kapitaal wordt bepleit, zulks vooral ten gunste van de minder ontwikkelde landen.

Ook het jaarverslag van de Economic Commission for Europe, „*Economic Survey of Europe in 1959*” (302 blz. + appendices 62 blz., Geneva 1960, U.S. sales no. 60.11.E.1.), bevat een schat van gegevens en kundige analyses over de economische ontwikkeling van Europa in het afgelopen



SPAREN VOOR
UW KINDEREN MET

„INTERUNIE”

Vraag Uw bank
of commissionair

(advertentie)

jaar. Vooral interessant is het gedeelte over Oost-Europa, omdat daaraan door de overige Europese organisaties geen aandacht wordt besteed. De „bijzondere onderwerpen”, die het rapport ditmaal behandelt, nl. de economische betekenis van de publieke sector en de ontwikkelingsproblemen van Zuid-Europa en Ierland, zijn beide op zeer verdienstelijke wijze uitgewerkt. In de meeste Westeuropese landen, zo wordt vermeld, stroomt ongeveer één derde gedeelte van het nationale inkomen via de publieke sector, terwijl de reële overheidsbestedingen ongeveer 15 tot 20 pCt. van het nationaal produkt absorberen. Uitermate interessant is ook de analyse van de conjunctuurpolitiek, zoals deze in de verschillende Westeuropese landen wordt gevoerd. In dit verband wordt voorts een overzicht gegeven van het in die landen bestaande economisch regime t.a.v. de staatsbedrijven en de rol daarvan in het kader van de conjunctuurpolitiek. In het laatste hoofdstuk van dit gedeelte wordt een beschouwing gegeven over de vraagstukken van intern evenwicht, overigens zonder dat daarbij de problematiek aan de orde wordt gesteld, die zich voordoet wanneer men deze beide punten van de „magische driehoek” der economische politiek tegelijk wil verwezenlijken.

Voor wie in kort bestek de belangrijkste economische gegevens over één der O.E.E.S.-landen bij elkaar wil vinden, mogen wij nog eens de aandacht vestigen op de serie „Economic conditions in member and associated countries of the O.E.E.C.”, in welke serie onlangs een rapport over Italië is verschenen (Parijs 1960, 41 blz.).

In een geheel ander vlak ligt het door de oud-voorzitter van de Canadese delegatie bij de O.E.E.S., *D. Wilgress*, voor dit lichaam uitgebracht advies-rapport „*Co-operation in the field of scientific and technical research*”, waarin hij wijst op de enorme achterstand in de exacte wetenschappen, die West-Europa heeft zowel ten opzichte van Noord-Amerika als van Rusland en China. Deze achterstand wijt hij aan een te sterk door tradities gevormd onderwijsstelsel, dat daardoor te stram is. Voor ons land is zijn betoog tegen de academische vrijheid van belang, welke hij als verouderd afwijst. Ook komt het niet voldoende beschikbaar stellen van geldmiddelen voor zuiver wetenschappelijk onderzoek aan de orde en het gevaar daardoor nog meer ten achter te geraken. Maar Wilgress uit niet slechts kritiek, maar komt ook met constructieve voorstellen. Hij is van oordeel dat de O.E.E.S., als internationale organisatie, zeer veel kan bijdragen tot een samenwerking in Europa op het terrein van wetenschappelijke en technische research. Wij zijn er van overtuigd dat men over dit onderwerp binnenkort nog wel meer te horen zal krijgen.

Europese Vrijhandels Associatie.

Zoals gezegd, begint de Europese Vrijhandels Associatie thans op te duiken in de economische literatuur. Een eerste verkenning van het Verdrag, van de economische betekenis van de deelnemende landen en van hun handelsbetrekkingen met de Zes is verschenen in „*Etudes et Conjoncture*” (10 oktober 1959) onder de titel van „*Perspectives d'une petite zone de libre échange*”. Eén van de voornaamste conclusies van de schrijfster, *Madame F. Roger*, is dat vooral West-Duitsland de invloed zal ondergaan van de vorming der E.V.A. De voor West-Duitsland betrekkelijk belangrijke export naar Scandinavië, Oostenrijk en Zwitserland zal immers op de markten de concurrentie van Groot-Brittannië ontmoeten onder relatief ongunstige voorwaarden.

Vervoersproblemen in de Vrijhandelszone worden in het

eerste nummer van het Oostenrijkse vakblad „Verkehr” behandeld in een aantal korte artikelen, terwijl de voornaamste bepalingen van het E.V.A.-verdrag en de geschiedenis van de totstandkoming op prettig leesbare wijze worden uiteengezet in „*European Free Trade Area*”; „*A guide to the Stockholm Convention*” (Federation of British Industries).

Leiden.

EUROPA-INSTITUUT
van de Rijksuniversiteit te Leiden.

BOEKBESPREKING

Peter F. Drucker: Kengetal voor morgen. G. J. A. Ruys
Uitgeversmaatschappij N.V., Bussum 1959, 294 blz.

De Amerikaan (van Oostenrijkse oorsprong) Peter Drucker heeft zich in de na-oorlogse periode ontwikkeld tot een van de meest op de voorgrond tredende schrijvers op het gebied van de wetenschappelijke bedrijfsorganisatie. Talrijk zijn zijn publikaties en menigvuldig zijn referaten op Amerikaanse en internationale congressen. Met zijn „*Practice of Management*” heeft hij enkele jaren geleden baanbrekende ideeën ontvouwd. In zijn jongste boek, dat oorspronkelijk „*Landmarks of tomorrow*” heet, heeft hij zich op een andere weg begeven. Via de zgn. management philosophy heeft hij een nieuw wereldbeeld ontvouwd, dat dat van Descartes in de schaduw stelt. Het cartesische statische en mechanische wereldbeeld vervangt hij door een dynamische beschouwing, waarin begrippen als doelstelling, voortgang, ontwikkeling en vernieuwing een belangrijke functie vervullen.

Het zou mij te ver voeren dieper op dit nieuwe, overigens nog slechts vaag aangeduide, wereldbeeld van Drucker in te gaan. In ieder geval is al hetgeen na de inleidende beschouwingen volgt van deze nieuwe visie doortrokken, ook al heeft het er wel enige schijn van dat het boek slechts zou bestaan uit een aantal onsamenhangende opstellen. Voor de economen zijn deze opstellen, voor zover zij handelen over hun vak, zeker lezenswaard. Met name waar Drucker de bedrijfsleiding, de economische sociologie en het onderwijs in zijn beschouwingen betreft, voelt hij zich het meest in zijn element. Juist aan die aspecten van het boek zal ik in deze recensie enige aandacht wijden.

Zo wordt in het derde hoofdstuk voortgebouwd op datgene wat reeds door James Burnham (*The Managerial Revolution*); Kenneth Boulding (*Organisational Revolution*) en David Riesman (*The Lonely Crowd*) is geschreven. Het maatschappelijk leven wordt door organisaties, ongeacht of deze economische doeleinden nastreven, beheerst. Mensen van een bepaalde scholing en kennis worden in deze organisaties samengebracht. Vrijwillig en gezamenlijk werken zij aan de verwezenlijking van de doelstellingen van die organisaties; zij leggen hun verantwoordelijk oordeel in de schaal van het geheel. Deze maatschappelijke realiteit heeft een nieuwe leidersgroep opgeleverd: de vakspecialisten en de beroepsmanagers in loondienst. Het is hun taak hun kennis en kunnen in de organisatie te integreren. De kunst en de wetenschap die hieraan ten grondslag ligt noemt men de wetenschappelijke bedrijfsorganisatie (scientific management). Het leiding geven is een belangrijk onderdeel van deze wetenschap. Drucker komt dan tot de voor economen moeilijk verteerbare stelling dat kennis en organisatie bezig zijn de klassieke productiefactoren te vervangen. Land, arbeid en kapitaal verliezen hun betekenis.

Niet minder belangwekkend is het deel van dit hoofdstuk getiteld „Van magnaat tot manager”. Niet de rijkdom onderscheidt zich in deze maatschappij, maar het vermogen om prestaties te leveren, liefst in gezamenlijke inspanning. Niet de geldverschaffer maar de manager (een goede Nederlandse vertaling voor dit woord schijnt onmogelijk te zijn) is de katalysator van de economische zowel als van de maatschappelijke ontwikkeling. In zijn verdere beschouwingen over de figuur van de manager komt Drucker tot de slotsom dat het negentiende eeuwse maatschappelijke vraagstuk er een van klassen was; het twintigste eeuwse is 'er een van individuen in de maatschappij. Het gevolg van deze ontwikkeling is de opkomst van een middenstandsmaatschappij (niet te verwarren met wat men in Nederland traditioneel onder de economische middenstand verstaat). De apocalyptische visie van Karl Marx zal volgens Drucker geheel in haar tegendeel veranderen. Een nieuwe klasse zal ontstaan die uit kapitalisten noch uit arbeiders is samengesteld, maar die snel in alle industriële landen de overhand zal krijgen. Het is de werkende middenstand van beroepsmanagers en vakspecialisten. Deze middenstand vormt reeds een groot deel van de huidige samenleving en zal de samenleving van morgen geheel beheersen.

In het vijfde hoofdstuk, „De ontwikkelde maatschappij”, gaat Drucker diep in op de gevolgen die vorengeschetste ontwikkeling voor de vorming van mensen, dus voor het onderwijs, zal hebben. Amerika heeft blijkbaar een fase achtergelegen bij Europa (en wellicht ook bij Azië) wat betreft de waardering voor het onderwijs als hij stelt dat wij een onderwijsrevolutie doormaken omdat de geestelijke arbeid niet meer als onproductief wordt gezien. De geringe waardering voor de intellectueel is in Amerika gelukkig aan het veranderen. Kennis, zo zegt Drucker, is heden het enige werkelijke kapitaal. De vorming van ontwikkelden, hun aantal, kwaliteit en benutting, is de meest zinvolle index voor de welvaatscheppende kwaliteiten van een land. In plaats van een algemene onkostenpost is het onderwijs in een ontwikkelde maatschappij in de eerste plaats een *kapitaalinvestering*. De beloning van hen die dit onderwijs geven, zal aan de maatschappelijke betekenis ervan moeten worden aangepast. Het hoger onderwijs moet voor de massa toegankelijk worden gemaakt (een geluid dat wij een dezer dagen ook in Nederland hebben gehoord). Ook de manier waarop het onderwijs moet worden gegeven wordt aan Druckers opbouwende kritiek onderworpen.

Ik maak nu even een sprong naar het achtste hoofdstuk, handelend over „Het verdwijnende Oosten”. Hier wordt Kiplings nog altijd geciteerde bewering „East is East and West is West, and never the twain shall meet” op grond van de maatschappelijke ontwikkeling aangevallen. Kipling heeft die ontwikkeling niet kunnen voorzien die het Oosten door de aanraking met het Westen heeft doorgemaakt en in versneld tempo zal doormaken. De grote verschillen in levensstandaard zijn reeds in de wereld van vandaag met zijn uiterst snelle communicatie niet meer denkbaar. Oost en West zullen naar elkaar toegroeien en op voet van gelijkheid met elkaar samenwerken. Een uiterst actuele beschouwing in een tijd van grote spanning tussen Oost en West, tussen blank en niet-blank. Moge de visie van Drucker nog vele met oogkleppen rondlopende staatslieden tot beter inzicht brengen!

Wat het werk van Drucker zo boeiend maakt is, dat ons in een louter verbale sfeer een knappe analyse van het heden wordt gegeven, waardoor de lezer in staat is zich

een beeld van de toekomst op te bouwen. De ware profeet waagt zich niet op het exacte vlak, zoals zovele opstellers van prognoses tot hun schade en schande hebben gedaan. Hij geeft een tendentie aan, die veelzeggend is. Een nadeel van dit boek is ongetwijfeld dat het veel beweert, doch weinig staaft. Dit is mede een gevolg van het vrijwel geheel ontbreken van cijfers. Anderzijds maken de vaak boude beweringen dat Drucker zijn lezers voortdurend weet te prikkelen en aan het denken weet te zetten, Het boek heeft daardoor voortdurend een fris en bruisend karakter. Het leest bovendien prettig omdat de vertaling, van de hand van de heer H. W. Odijk, zeker een goede mag worden genoemd. Hier en daar is de vertaler uitgegleden, zoals op blz. 107, waar het woord administratie wordt gebruikt, daar waar kennelijk „beheer” wordt bedoeld en op blz. 108 waar het woord „humanistisch” wordt gebezigd als het gaat om „geesteswetenschappen”. Al met al een boek dat uitdaagt en vergezichten opent en daarom door hen die zich interesseren voor de toekomst, met belangstelling zal worden gelezen.

's-Gravenhage.

P. VAN ZUUREN.

INGEZONDEN STUK

Converteerbare obligaties en vennootschapsbelasting

Drs. C. A. Monster te Voorburg schrijft ons:

Met belangstelling las ik in „E.-S.B.” van 6 juli 1960 onder bedrijfseconomische notities het artikel van de heer J. G. Nolst Trenité over converteerbare obligaties.

Hierin mis ik een zeer belangrijk fiscaal aspect in het kader van de vennootschapsbelasting. Via de converteerbare obligaties — die in feite toch immers uitgestelde aandelen vertegenwoordigen — omzeilt de N.V. voor de jaren, dat er (nog) niet geconverteerd is, vennootschapsbelasting. In feite wordt een dividend tot het rentepercentage van de converteerbare obligatie voor de vennootschapsbelasting van winst tot kosten getransformeerd. Daarom vind ik *voor de N.V.* als zodanig met het oog op het voorkomen van vennootschapsbelasting de converteerbare obligatie zeer aantrekkelijk en ik verwonder er mij nog steeds over, dat er van deze financieringsvorm niet nog veel meer gebruik is, resp. wordt gemaakt.

Ik zou juist in dit kader van de vermindering van vennootschapsbelasting, de conversietermijn niet tot ca. 5 jaar — een gebruikelijke termijn naar mijn indruk — willen beperken, doch deze veel langer willen maken, zo mogelijk zelfs onbeperkt willen stellen. E.e.a. zonder dat de obligaties verplicht afgelost behoeven te worden, doch wel, na een bepaald aantal jaren, door de N.V. aflosbaar gesteld kunnen worden, uit de aard der zaak na een zekere aankondigingstermijn.

Bij het beoordelen van een balans reken ik een converteerbare obligatielening tot het eigen vermogen en *niet* tot het vreemde op lange termijn.

In het kader van het vermijden van vennootschapsbelasting vraag ik mij af of de obligatievorm, die m.i. het aandeel nog meer benadert en als het ware iets dubbel attractiefs biedt niet te overwegen valt. Ik ben niet volkomen zeker, dat de mogelijkheden van de wet op de vennootschapsbelasting in overeenstemming zijn met mijn voorstel. Ik denk nl. aan een converteerbare-winstdelende obligatie en wel dusdanig, dat de uiteindelijke rente gelijk is aan het dividendpercentage dat op de gewone aandelen wordt uitgekeerd. Stel dat het een 4 pCt. converteerbare-

winstdelende obligatie is, die als er 8 pCt. dividend op de gewone aandelen wordt uitgekeerd ook 8 pCt. rente totaal geeft. Als nu deze 8 pCt. rente ook geheel kosten zijn in het kader van de vennootschapsbelasting, kan, naar mijn mening, althans zolang de wet er geen stokje voor steekt, door de N.V. veel vennootschapsbelasting worden vermeden.

NASCHRIFT

Drs. Monster snijdt hier een paar boeiende facetten aan, die meer dan alleen het fiscale raken. Daarom meenden wij aan dit naschrift ruime aandacht te moeten schenken.

Als Drs. Monster stelt, dat het een belangrijk aspect van de convertibles is, dat de uitkering aan de houder tijdens de obligatiefase een kostenelement is en de onderneming door het uitstel van de aandelenemissie, over de opbrengst van een deel van het vermogen de vennootschapsbelasting omzeilt zijn wij het daarmee gaarne eens, meer nog wellicht dan hijzelf. Want in plaats van „vennootschapsbelasting omzeilt” zouden wij willen zeggen: zich vennootschapsbelasting bespaart. De rente op obligaties gaat niet naar de eigenaren van de onderneming maar naar haar schuldeisers, en is dus een kostenelement; hoe hoger die rente, hoe kleiner de winst.

In ons artikel splitsten wij, ter vergemakkelijking van het inzicht, de converteerbare obligatie in de combinatie: gewone obligatie/stockoptie. Maar Drs. Monster rekent bij de balansbeoordeling een converteerbare obligatielening reeds tot het eigen vermogen en niet tot het vreemd vermogen op lange termijn.

Dit verklaart waarschijnlijk mede zijn grote waardering (en het woord: omzeilt) voor een gang van zaken waarbij de uitkeringen aan de houders van dat nieuwe „eigen vermogen” door de fiscus nog als rente op vreemd vermogen worden aangemerkt. Hij staat daarin niet alleen (K.L.M.). Toch is dit vooruitlopen op wat vermoedelijk gebeurt onzes inziens gewaagd.

Van de stockoptie zal slechts gebruik gemaakt worden als de via conversie te verkrijgen aandelen goedkoper zijn dan op de beurs te kopen exemplaren. Bij vervroegde aflossing zal slechts geconverteerd worden als de aandelenkoers hoger is dan de conversiekoers. Deze laatste kan door de onderneming wel verlaagd worden maar niet tot minder dan 100 pCt. Noteren de aandelen op het tijdstip van al of niet vervroegde aflossing lager dan 100 pCt. dan zal geen houder van een convertible tot conversie overgaan. De uitgestelde aandelenemissie is een afgestelde aandelenemissie geworden en het eigen vermogen is niet versterkt. Dit is niet denkbeeldig. Wanneer men een lijstje van hoogste en laagste koersen over een jaar, zoals de banken periodiek uitgeven, voor zich neemt dan ziet men grote fluctuaties en het aantal fondsen waarvan de hoogste koers de 200 pCt. overschreden heeft maar waarvan de laagste toch beneden de 100 pCt. ligt, is in sommige jaren (bijv. 1957/1958) niet gering geweest. Het is evenwel opmerkelijk dat wij in een tijd leven waarin het verschil tussen eigen vermogen en vreemd vermogen in de naamloze vennootschap tendeert te vervagen, en daarmee het verschil tussen kosten en winst.

Prof. Dr. A. H. de Lange zegt in zijn inaugurele rede (maart 1960) getiteld: „Het ondernemerschap van de aandeelhouder”: „Nog steeds is men geneigd het in de onderneming werkzame vermogen in te delen in eigen en vreemd vermogen, waarbij aandelenkapitaal en reserves tezamen worden gesteld tegenover de schulden der vennoot-

schap”. Tegen de achtergrond van de door hem geschetste vervaging van het ondernemerschap van de aandeelhouder krijgt de aanduiding eigen vermogen zijns inziens een wat dubbelzinnige inhoud. Hij vervolgt: „Er is meer aanleiding het eigen vermogen te beperken tot de reserves; deze vormen als het ware het vennootschappelijk vermogen, het door het orgaan zelf gekweekte vermogen. Zou dat vennootschappelijk vermogen een zodanige omvang aannemen, dat het groot genoeg kan worden geacht de onzekerheden van het ondernemersinkomen alleen op te vangen, dan zou daarin de basis gevonden kunnen worden om de aandeelhouders een zo niet formeel vaste, dan toch feitelijk verzekerde vergoeding in het vooruitzicht te stellen. Dus dan is het duidelijk, dat de ondernemersfunctie in feite geheel van de aandeelhouder op de vennootschap is overgegaan en dat aandeelhouder en geldschietter zich slechts onderscheiden in hun juridische rechten op inkomen en vermogen”. Maar daarmee zou tevens een stuk economische basis aan de vennootschapsbelasting ontvallen en ook hier overwegend van een historisch gegroeide verouderde fiscaalrechtelijke basis sprake zijn. In dit licht kan ook de aandring gezien worden die van verschillende zijden wordt uitgeoefend om een vast primair dividend van bijv. 4 pCt. aftrekbaar te stellen voor de vennootschapsbelasting.

Daarmee komen wij ter andere zijde op de langlopende converteerbare winstdelende obligatie van Drs. Monster, met een rentepercentage telkens gelijk aan het dividend. Hoeveel klassieke eigenschappen van het aandeel kan men eraan ontnemen en hoeveel klassieke eigenschappen van de obligatie eraan geven, zonder het karakter van eigen vermogen aan te tasten?

Omgekeerd, hoeveel klassieke eigenschappen van het aandeel kan men aan de obligatie verlenen, hoeveel obligatie-eigenschappen ontnemen zonder dat de fiscus zijn criteria van wat eigen en wat vreemd vermogen is (of de interpretatie van die criteria) herziet? De gehele rente op winstdelende obligaties is, naar wij vernamen, volgens de fiscale praktijk aftrekbaar. Eventuele converteerbaarheid zal daaraan niets afdoen. Maar bij de creatie van Monsters „dividendspiegel”-obligatie zal zeker deze materie principieel bezien worden en dan lijkt het plausibel dat slechts een rentebedrag gelijk aan dat van een gelijktijdig geëmitteerde gewone obligatie met eenzelfde looptijd, als kosten afgetrokken zal mogen worden terwijl het eventueel meerdere ter evenaring van het dividend, ten laste van de winst, na aftrek van de vennootschapsbelasting gebracht zal dienen te worden. (Vergelijk hiermee eens de bepleite vrijstelling van vennootschapsbelasting voor een primair dividend op aandelen). Misschien willen anderen dan Drs. Monster en ondergetekende hierover hun licht eens laten schijnen.

Of de door Prof. De Lange platonisch geconstateerde vervaging van het ondernemerschap van de aandeelhouder in het belang is van het particuliere initiatief, de ondernemingswijze productie en de economie des lands betwijfelen wij.

Wij zien meer heil in een betere bescherming van de rechten der aandeelhouders en in een algemene voor de inkomstenbelasting aftrekbare bedrijfsbelasting, die niet discrimineert tussen de organisatievorm (coöp. vereniging, N.V., firma enz.) waarin het economisch handelen zich afspeelt. Het fiscale verschil dat nu stimuleert tot financiering met lang vreemd of oneigenlijk eigen vermogen en tot overdreven zelffinanciering, is dan vrijwel verdwenen.

GELD- EN KAPITAALMARKT

Geldmarkt.

Zoals op grond van het automatisch karakter van de kasreserve-regeling te verwachten was, heeft De Nederlandsche Bank met een verhoging van het reservepercentage gereageerd op de toestrooming van deviezen. Merkwaardig is, dat de banken geen gelden uit het buitenland hebben teruggetrokken om op basis van een grotere liquiditeit uitbreiding te geven aan haar kredietverlening aan de particuliere sector. In de kroniek van de vorige week kon dat voor de maand mei aan de hand van de gecombineerde maandstaatscijfers der representatieve banken worden vastgesteld. In juni zijn de posten debiteuren en effectendebiteuren der vier grote banken met f. 86 mln. toegenomen, doch hieronder schuilen ook voorschotten in guldens aan het buitenland. De eventuele uitbreiding van de kredietverlening aan de particuliere sector zal daarom waarschijnlijk ook in juni beperkt zijn geweest. Het waren de algemene marktomstandigheden, die de banken tot terugtrekking van buitenlandse middelen noopten, hetgeen betekent, dat zij deze gelden ook weer snel zijn kwijt geraakt. Met grote belangstelling moet nu worden afgewacht wat de banken zullen gaan doen. Wanneer zij haar kassen gaan versterken door repatriëring van buitenlandse uitzettingen, zouden wij de merkwaardige situatie krijgen, dat verhoging van het kasreservepercentage, in eerste instantie gevolg van een toeneming van de deviezenvoorraad bij De Nederlandsche Bank, zelf oorzaak hiervan kan gaan worden.

De storting van f. 208 mln. (onder aftrek van het disconto) op de schatkistpromessen op 15 juli, heeft de geldmarkt doen verkrappen. Een stijging van de callgeldrente is hierop gevolgd van $1\frac{1}{2}$ pCt. tot $1\frac{3}{4}$ pCt. De verhoging van het kasreservepercentage met ingang van 22 juli heeft eveneens verkrappend gewerkt. Volgende week opent de Staat echter de sluisen want de gemeenten krijgen dan

weer een uitkering en een belangrijk bedrag aan schatkistpapier moet worden afgelost.

Dat het de geldmarktinstellingen en met name de banken goed gaat, heeft de Amsterdamsche Bank aan het licht gebracht. Hogere rente en een verschuiving van lager naar hoger rentende uitzettingen deden de netto-rentebaten toenemen. De activiteit ter beurze oefende een gunstige invloed uit op de provisie-opbrengsten. Dit alles was meer dan voldoende om de hogere loon- en andere kosten en een ruimere afschrijving te dragen.

Kapitaalmarkt.

Op de kapitaalmarkt stond in de verslagweek vooral de

KONINKLIJKE PAPIERFABRIEKEN

VAN GELDER ZONEN N.V.

PAPIERMAKERS SINDS 1784

vraagt voor haar bedrijf te Velsen-Noord een

bedrijfsekonoom

ter vervulling van de functie van bedrijfseconomisch staffunctionaris in deze vestiging (courantenpapierfabriek met ± 1100 werknemers).

Deze functie omvat het adviseren van de leiding van de Produktie-afdelingen, van de Technische Dienst en van de Administratie ter bevordering van een volledige inpassing van het bedrijfseconomische inzicht in het totale beleid.

Minimum leeftijd 30 jaar.

Schriftelijke sollicitaties kunnen worden gericht aan de afdeling Personeelzaken van ons bedrijf te Velsen-Noord (Post Beverwijk) met vermelding in de linkerbovenhoek van de enveloppe van de letters S.P.Z.



Efficiency

bespoedigt
Uw contacten
met gegadigden

★

Indien
Uw telefoonnummer
in Uw annonce
moet worden
opgenomen,
vermeld dan
tevens het

NETNUMMER

ontwikkeling ter beurze in de belangstelling. Klaarblijkelijk remt de politieke onrust de kooplust. Zelfs een beperkt aanbod leidt dan tot vrij scherpe koersdaling. Wat het algemeen gemiddelde betreft, dit heeft in 1960 eens op 438 gestaan. In de verslagweek daalde het tot rond 400, een vermindering met ca. 9 pCt. De koersen der internationale concerns tonen, nu zij zich op hoog niveau bewegen, aanmerkelijke fluctuaties. Sedert de hoogste stand werd bereikt is er een daling in het indexcijfer van omstreeks 67 punten. In procenten beperkt deze daling zich echter tot iets meer dan 10 pCt.

THOMASSEN & DRIJVER

BLIKEMBALLAGEFABRIEKEN N.V.
DEVENTER - OSS - HOOGEVEEN

vraagt ten behoeve van haar afdeling verkoop een.

marketing deskundige

Vereisten:

- actieve, commerciële instelling
- ruime ervaring in leidinggevende functie op het gebied van marketing
- bekendheid met problemen in de levensmiddelensector
- leeftijd ten minste 35 jaar

Taak:

- bestudering van de behoefte aan verpakte levensmiddelen, in het bijzonder die van de conservenindustrie
- medewerking aan het voorbereiden en ontwikkelen van nieuwe verkoopmogelijkheden

Geboden wordt:

- goed gehonoreerde positie in dynamisch bedrijf
- steun en advies van afdelingen als Researchlaboratorium, afdeling Commerciële Research.

Uitvoerige, eigenhandig geschreven sollicitaties met opgave van personalia, schoolopleiding, praktijkervaring, tegenwoordige werkkring en huidige salaris met insluiting van een recente pasfoto onder no. C. 2 te richten aan de afdeling Algemeen Personeelsbeleid, postbus 103 te Deventer.



Indexcijfers aandelen.	1953 = 100	4 jan. 1960	15 juli 1960	22 juli 1960
Algemeen	100	372	412	401
Intern. concerns		547	612	594
Industrie		268	317	309
Scheepvaart		187	159	158
Banken		190	197	199
Cultures		154	152	150

Bron: A.N.P.—C.B.S.

Aandelenkoersen.	f. 179,20	f. 135,10	f. 128,20
Kon. Petroleum			
Unilever	809	935	905
Philips	835½	1.178	1.152
A.K.U.	514	545	541
Kon. Ned. Hoogovens	900	772	767
Van Gelder Zn.	270	300½	296

	4 jan. 1960	15 juli 1960	22 juli 1960
H.A.L.	186½	138½	136½
Amsterd. Bank	340	350	359½
Ver. H.V.A. Mij-en	166	161	155½

New York.

Koersgemiddelde aandelen	679	630	610
Dow Jones Industrials			

Effectieve rendementen obligaties.

	gem. looptijd	8 jan. 1960	15 juli 1960	22 juli 1960
3 pCt. Invest. Cert.	4 j.	3,73	3,84	3,80
4¼ pCt. Ned. 1959	12½ j.	4,48	4,38	4,38
3¾ pCt. Ned. 1955 I	17½ j.	4,31	4,32	4,33

Bron: Amsterdamsche Bank, Wekelijkse Rendements- en Koersvergelijking. C. D. JONGMAN.

IN- EN UITVOER ¹⁾
(waarde in miljoenen guldens)

	Invoer		Uitvoer		Uitvoer in pCt. van de invoer	
	juni	jan.-juni ²⁾	juni	jan.-juni ²⁾	juni	jan.-juni ²⁾
1938	122	120	83	85	68	71
1957	1.334	1.347	899	936	67	69
1958	1.121	1.122	975	971	87	86
1959	1.314	1.200	1.135	1.070	86	89
1960	1.463	1.404	1.220	1.229	83	88

¹⁾ Bron: C.B.S.
²⁾ Maandgemiddelde.

U reageert op
annonces in
„E.-S.B.”?

★
Wilt U dat
dan steeds
kenbaar maken!



Polak & Schwarz International N.V.

Sinds 1 januari 1959 deel uitmakend van

International Flavors & Fragrances Inc.

zoekt een

FINANCIAL CONTROLLER

Betrokkene zal de financieel-administratieve werkzaamheden van een aantal, over geheel Europa verspreid liggende, dochterondernemingen dienen te coördineren en te leiden en zal als staffunctionaris de financieel adviseur zijn van de hoofddirectie. De FINANCIAL CONTROLLER zal vanuit Zaandam werkzaam zijn.

Engels is de voertaal in het concern.

Uitvoerige sollicitaties, welke streng vertrouwelijk zullen worden behandeld, worden gaarne ingewacht van hen die over ervaring op leidinggevend financieel-administratief gebied beschikken, bij voorkeur in een soortgelijke functie.

De aangeboden functie ligt op hoog niveau en de salariëring zal dienovereenkomstig zijn.

Sollicitaties dienen gericht te worden aan:

**POLAK & SCHWARZ INTERNATIONAL N.V.,
EUROPEAN AREA MANAGEMENT, ZAANDAM**

**Behoeft
Uw staf
uit-
breiding**

?

Verzuimt dan niet E.-S.B. voor Uw oproep in te schakelen.

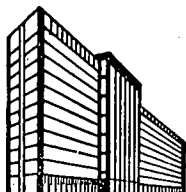
E.S.B. biedt U een grote trefzekerheid, óók bij aspirant-leidinggevende functionarissen in de commerciële, administratieve of aanverwante sectoren.

!

**Advertentie-
afdeling**

Postbus 42

Schiedam



GAK

Wij zoeken een

JURIST

met belangstelling voor werk op het gebied van het arbeidsrecht en de sociale verzekering. Deze zal na een interne opleiding o.m. worden belast met de behandeling van geschillen voor de administratieve rechter en het geven van juridische adviezen op het terrein van de sociale verzekering en het arbeidsrecht.

Onze voorkeur gaat uit naar een jonge jurist die hetzij pas is afgestudeerd, hetzij enkele jaren ervaring heeft.

Brieven met pasfoto en uitvoerige gegevens over studie en loopbaan te richten aan de afdeling Personeelszaken.

**GEMEENSCHAPPELIJK ADMINISTRATIEKANTOOR
Bos- en Lommerplantsoen 1 Amsterdam W**

Abonneert U op

DE ECONOMIST

Maandblad onder redactie van:

Prof. P. Hennipman,
Prof. A. M. de Jong,
Prof. F. J. de Jong,
Prof. P. B. Kreukniet,
Prof. H. W. Lambers,
Prof. J. Tinbergen,
Prof. G. M. Verrijn Stuart,
Prof. J. Zijlstra.

Abonnementsprijs f. 22,50;
fr. p. post f. 23,60; voor studenten f. 19,—; fr. per post f. 20,10.

Abonnementen worden aangenomen door de boekhandel en door uitgevers

**DE ERVEN F. BOHN
TE HAARLEM**

Het nog al maar snel toenemen van het aantal abonnees in het weekblad



wijst er wel op hoezeer dit beleggingsadvies-orgaan, dat specifiek de belangen van de particuliere belegger behartigt, in een behoefte voorziet.

Te verwonderen behoeft dit eigenlijk niet, want Bel-Bel tracht volledig objectief te zijn; het is in begrijpelijke taal geschreven en zeer overzichtelijk van indeling.

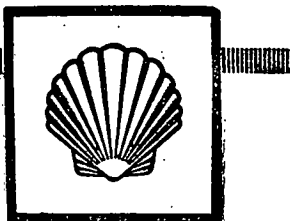
Vraagt toezending van gratis proefnummer.

★

Abonnementen (per jaar f. 19,—; p. kwartaal f. 5,50) kunnen elk kwartaal ingaan en dienen te worden opgegeven bij de Administratie van „Bel-Bel”, Postbus 42, Schiedam.

BATAAFSE INTERNATIONALE PETROLEUM MAATSCHAPPIJ N.V.

Carel van Bylandtlaan 30, 's-Gravenhage



wacht gaarne sollicitaties in van hen die zich interesseren voor functies in de

FINANCE ORGANIZATION

bij een der Maatschappijen van de Koninklijke/Shell Groep.

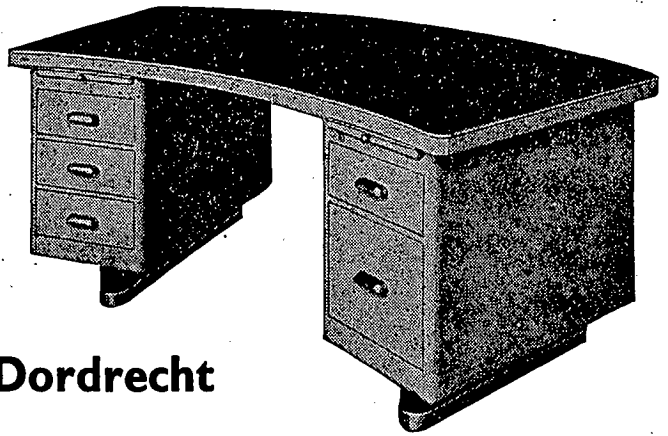
De voorkeur gaat uit naar hen die

- ★ een studie in economie, accountancy of belastingzaken hebben beëindigd,
- ★ een loopbaan in den vreemde ambiëren en de eigenschappen bezitten om te zijner tijd in het buitenland leidinggevende functies te kunnen bekleden, welke niet noodzakelijk in het financiële vlak behoeven te liggen,
- ★ vreemde talen beheersen of gemakkelijk aanleren,
- ★ de leeftijd van 30 jaar niet hebben bereikt.

Schriftelijke sollicitaties of aanvragen voor een oriënterend onderhoud onder No. RP 64/8002 te richten aan genoemde Maatschappij, Postbus 162, 's-Gravenhage.



BATAAFSE INTERNATIONALE PETROLEUM MAATSCHAPPIJ N.V.

LIPS**Stalen meubelen****Brandkasten**

Voor België:
Koninklijke Straat 222
Brussel

LIPS**Dordrecht****VAN DOORNE'S AUTOMOBIELFABRIEK N.V.**

roept sollicitanten op voor de functie van

organisatie-deskundige

Betrokkenen zullen geplaatst worden op de afdeling Organisatie en belast worden met de oplossing van de efficiency-problemen - met uitzondering van de zuiver technische - in het gehele bedrijf. Hun taak is gedeeltelijk van adviserende, gedeeltelijk van uitvoerende aard.

Vereist wordt een gedegen bedrijfsorganisatorische kennis - blijkend bijv. uit het afgelegd hebben van het doctoraal examen economie of het accountants-examen -, voldoende inzicht in administratieve en boekhoudkundige problemen, alsmede een rijpe ervaring op organisatorisch gebied, bij voorkeur opgedaan in een industrieel bedrijf. Kennis van of gevoel voor de produktietechniek in de metaalbranche strekt tot aanbeveling.

Aan deze goed gehonoreerde en afwisselende functie zijn de sociale voorzieningen verbonden, die gelden voor de medewerkers in ons bedrijf, zoals een uitstekende pensioenregeling en een collectieve verzekering tegen medische kosten.

Uitsluitend schriftelijke sollicitaties onder nummer 3503 met volledige bijzonderheden betreffende persoon, opleiding en ervaring worden, vergezeld van een recente pasfoto, gaarne ingewacht vóór 1 augustus e.k. bij de afdeling Personeelszaken, Geldropseweg 303 te Eindhoven.

Een volledig vertrouwelijke behandeling wordt gewaarborgd.



VAN DOORNE'S AUTOMOBIELFABRIEK N.V. EINDHOVEN TEL. 04900-62062

KWANTITEIT of KWALITEIT ?

Wanneer het U vooral om de kwantiteit van de reacties op door Uw onderneming geplaatste personeelsannonces gaat, dan menen wij er goed aan te doen U tevoren te moeten afraden deze annonces in „E.-S.B.” te plaatsen. Honderden reacties voorspellen wij U beslist niet.

Wilt U echter een indruk hebben van de kwaliteit van de binnenkomende reacties, dan zal het U interesseren dat talrijke grote ondernemingen regelmatig „E.-S.B.” inschakelen als medium voor het oproepen van functionarissen op hoog niveau. De ervaring leert deze bedrijven namelijk dat een oproep, in „E.-S.B.” geplaatst, een prima selectie van het aantal reacties betekent, hetgeen een niet onbelangrijke aanwijzing is wat betreft het „aanbod”.

Zoekt U het in de kwaliteit van de reacties op Uw personeelannonces, dan geven wij U ernstig in overweging om „E.-S.B.” als medium in te schakelen.

**Advertentie-afdeling
Postbus 42 — Schiedam**