

Kort zicht op ontwikkeling

Het is een paradoxale ervaring, dat de visies op het ontwikkelingsvraagstuk zich zo snel en zo vaak schijnen te wijzigen. Paradoxaal, omdat het ontwikkelingsvraagstuk naar zijn aard een lange-termijnvraagstuk is. Deze wijzigingen in visie betreffen zowel de doeleinden als de middelen van de ontwikkelingspolitiek, nationaal en internationaal.

Terwijl lange tijd de bevordering van de economische groei als het belangrijkste doel van de ontwikkelingspolitiek werd beschouwd, behoort het thans tot de „conventional wisdom” te stellen dat economische groei niet voldoende is en dat verbetering van de werkgelegenheid en van de inkomensverdeling en bestrijding van de armoede der armsten de wezenlijke doeleinden van de ontwikkelingsinspanning moeten zijn.

Wat de middelen betreft, werd aanvankelijk industrialisatie, gefinancierd door kapitaaloverdrachten uit de rijke landen, als het belangrijkste element van een ontwikkelingsstrategie gezien, totdat het voedselvraagstuk de aandacht vestigde op de betekenis van de ontwikkeling van de landbouw. De zgn. groene revolutie leek in de tweede helft van de jaren zestig een oplossing van dit vraagstuk te betekenen en men voorzag zelfs nieuwe problemen voor de graanproducerende landen die hun afzetmarkten zouden zien verdwijnen als gevolg van de grotere zelfvoorziening op voedselgebied van andere ontwikkelingslanden. Spoedig bleek echter dat door de beperkte toepasbaarheid van de nieuwe graanvariëteiten, het afbreken van voldoende complementaire voorzieningen, en het optreden van negatieve effecten op inkomensverdeling en milieu er niet van een succesvolle agrarische revolutie kon worden gesproken. Ook zonder de ervaring van de ernstige hongersnoden die in het afgelopen jaar grote delen van Afrika hebben geteisterd, moet worden geconstateerd dat het voedselvraagstuk zijn oplossing verre van nabij is.

Bovenstaande voorbeelden illustreren voldoende hoe optimisme en pessimisme elkaar afwisselen en hoe de opvattingen over de juiste ontwikkelingspolitiek zich geregeld wijzigen.

Voor deze wisselingen in visies kan meer dan één verklaring worden gegeven; onvoldoende of zelfs onjuist inzicht in de werkelijke aard van de ontwikkelingsproblemen en omtrent de wijze waarop ontwikkeling tot stand kan worden gebracht; het ontbreken, zowel bij ontwikkelde als ontwikkelingslanden, van voldoende inspanningen het vraagstuk te helpen oplossen; ongeduld in het bereiken van resultaat en soms ook een vertekende beeldvorming van de feitelijke situaties.

Om in de toekomst nieuwe verrassingen en teleurstellingen te voorkomen, kan het nuttig zijn enkele lessen die de ervaring met ontwikkelingspolitiek heeft geleerd voor ogen te houden. In de eerste plaats, er bestaan geen simpele en snelle oplossingen voor het ontwikkelingsvraagstuk. Het gehele scala van middelen en instrumenten moet met zo groot mogelijke kracht worden gehanteerd om op den duur zichtbare resultaten te bereiken. Ontwikkelingspolitiek moet ook rekening houden met de samenhang en complementariteit die er tussen uiteenlopende aspecten van de economische en sociale ontwikkeling bestaan. Groei, werkgelegenheid en

inkomensverdeling bijv. kunnen moeilijk van elkaar worden gescheiden. Tenslotte, ontwikkelingspolitiek moet gebaseerd zijn op afhankelijkheid tussen de industriële en de ontwikkelingslanden.

Er is aanleiding juist nu deze simpele, maar fundamentele waarheden in herinnering te brengen. Het valt namelijk te vrezen dat de houding van de westerse landen tegenover het ontwikkelingsvraagstuk bij het aanhouden van de huidige energiecrisis in de naaste toekomst sterk beïnvloed zal worden door de zorg de gevolgen van deze crisis voor de eigen economieën op te vangen.

Stagnerende productie in de industriële landen zal de afzetmogelijkheden voor de exportproducten uit de ontwikkelingslanden remmen. De noodzaak tot beperking van de nationale bestedingen hier zal gemakkelijk tot vermindering van de kapitaaloverdrachten leiden. Vermindering van werkgelegenheid vormt eerder een voedingsbodem voor toenemend protectionisme dan voor een herstructureringspolitiek in het kader van een internationale arbeidsverdeling.

Het is op zijn minst twijfelachtig of de voordelen van stijgende grondstoffenprijzen een enigszins voldoende compensatie voor deze negatieve gevolgen voor de ontwikkelingslanden zullen bieden. Deze voordelen zullen in ieder geval erg toevallig en eenzijdig worden verdeeld en ook ontwikkelingslanden moeten verwerkte producten importeren. Wat de olie betreft, de grote producentenlanden zijn kapitaalexporteurs en kunnen moeilijk als ontwikkelingslanden gelden.

Het valt dan ook moeilijk in te zien dat de ontwikkelingslanden als geheel van het voortduren van de energiecrisis zullen profiteren. Het is daarom ook voor hen van belang dat de economische gevolgen van deze crisis voor de westerse landen zo snel en zo goed mogelijk worden opgevangen. Maar het is evenzeer in het belang van de westerse landen dat zij de gevolgen van de crisis niet eenzijdig afwentelen op de ontwikkelingslanden, bijv. via beperking van hulpprogramma's. Een dergelijke afwenteling zou namelijk de negatieve gevolgen voor de ontwikkelingslanden verder versterken en daarmee een stagnatie van groei en ontwikkeling in de ontwikkelingslanden bevorderen die veel ernstiger zou zijn dan die van de westerse landen. De internationale ontwikkelingspolitiek heeft het voorkomen van zo'n situatie altijd als een eigenbelang van de rijke landen beschouwd. Wanneer het derhalve nodig zou zijn dat de westerse landen hun prioriteiten herzien, zullen de belangen op lange termijn en in wereldverband niet over het hoofd mogen worden gezien.

H. C. Bos

Met dit nummer is de jaargang 1973 van. ESB afgesloten. De eerstvolgende aflevering zal die van 2 januari 1974 zijn. Mede in verband met de energiebesparing is het ESB-kantoor, gesloten van 24 december t/m 1 januari.

Inhoud

<i>Prof. Dr. H. C. Bos:</i>	
Kort zicht op ontwikkeling	1089
Column	
Het einde van de welvaartsstaat?, door Dr. A. Peper	1091
<i>Drs. P. Groeneveld:</i>	
Matiging in de arbeidskostenstijging	1092
<i>Drs. P. G. Dekker:</i>	
Stagnerende olietoevoer	1095
<i>Drs. J. M. Verhoeff:</i>	
De spoorwegtarieven (II); de keuze van de grondslag	1097
<i>Drs. F. B. van der Toorn:</i>	
De internationale kredietverlening in het kader van de internationale handel; een theoretisch en empirisch onderzoek in ontwikkeling	1102
Rectificatie	1103
Notitie	
Vooruitziende blik, door Drs. L. Hoffman	1104
Ingezonden	
Nederlands positie in de wereldether; denkbeeldige toetsing, door Drs. L. F. Tijmsira met naschrift van D. A. P. W. van der Ende	1105
Fisconomie	
Bedrijfseconomische belastingleer, door Drs. H. A. Kogels	1109
Boekennieuws	
El Sayed Nassef: Monetary policy in developing countries, door Dr. R. L. Haan	1111

De administratie van ESB verzoekt leden en abonnees dringend géén betalingen voor 1974 te doen alvorens daarvoor een acceptgirokaart is ontvangen.

Onderzoek

is nodig. Het NEI heeft zich daarop sinds 1929 gericht. Naast het pure onderzoekwerk houdt het zich bezig met het uitvoeren van opdrachten van overheden en bedrijfsleven in binnen- en buitenland. Het heeft thans ervaring op vele gebieden, in een spreiding over 50 landen. Er heeft in die periode een specialisatie plaatsgevonden, maar door de samenwerking in teams van economen, econometristen, wiskundigen, sociologen, sociaal-geografen, stedenbouwkundig ingenieurs en civiel-ingenieurs wordt een brede aanpak van de problemen gewaarborgd.

Redactie

Commissie van redactie: H. C. Bos, R. Iwema, L. H. Klaassen, H. W. Lambers, P. J. Montagne, J. H. P. Paelinck, A. de Wit.
Redacteur-secretaris: L. Hoffman.
Redactie-medewerker: W. D. Franckena.

Adres: Burgemeester Oudlaan 50, Rotterdam-3016; kopij voor de redactie: postbus 4224.
Tel. (010) 14 55 11, toestel 3701.
Bij adreswijziging s.v.p. steeds adresbandje meesturen.

Kopij voor de redactie: in tweevoud, getypt, dubbele regelafstand, brede marge.

Abonnementsprijs: f. 83,20 per kalenderjaar (incl. 4% BTW); studenten f. 52 (incl. 4% BTW), franco per post voor Nederland, België, Luxemburg, overzeese rijkdelen (zeepost).

Betaling: Abonnementen en contributies (na ontvangst van stortings/giro-acceptkaart) op girorekeningno. 122945 i.n.v. Economisch Statistische Berichten te Rotterdam.

Losse nummers: Prijs van dit nummer f 2,50 (incl. 4% BTW en portokosten). Bestellingen van losse nummers uitsluitend door overmaking van de hierboven vermelde prijs op girorekeningno. 8408 i.n.v. Stichting het Nederlands Economisch Instituut te Rotterdam met vermelding van datum en nummer van het gewenste exemplaar. Abonnementen kunnen ingaan op elke gewenste datum, maar slechts worden beëindigd per ultimo van een kalenderjaar.

Advertenties: B.V. Koninklijke Drukkertijen Roelants - Schiedam Lange Haven 141, Schiedam, tel. (010) 26 02 60, toestel 908.

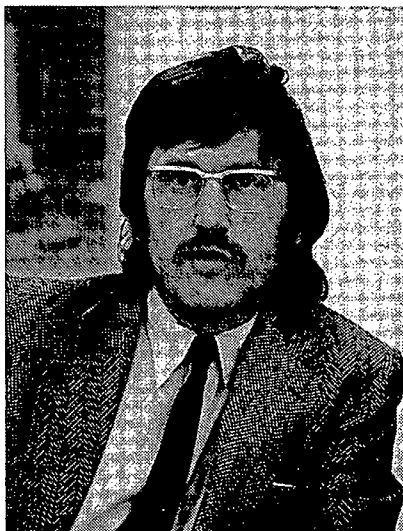
Stichting
Het Nederlands Economisch Instituut

Adres: Burgemeester Oudlaan 50, Rotterdam-3016; tel. (010) 14 55 11.

Onderzoekafdelingen:

Balanced International Growth
Bedrijfs-Economisch Onderzoek
Economisch-Sociologisch Onderzoek
Economisch-Technisch Onderzoek
Vestigingspatronen
Macro-Economisch Onderzoek
Projectstudies Ontwikkelingslanden
Regionaal Onderzoek
Statistisch-Mathematisch Onderzoek
Transport-Economisch Onderzoek

Het einde van de welvaartsstaat?



Dit stukje zal niet gaan over het onderwerp van de laatste weken: de oliecrisis. De speculaties die daarover ten beste worden gegeven, leveren weinig houvast op voor het uitzetten van een toekomstige koers, op welk terrein dan ook. Als we de deskundigen mogen geloven — en wie zijn dat tegenwoordig nog? — moeten we ons voorbereiden op een ernstige terugslag in ons sociaal en economisch leven. Er breekt een boeiende tijd aan voor economen — over sociologen zal ik het deze keer maar niet hebben — die hun theorieën en instrumenten kunnen loslaten op wat zij als kenobject van hun wetenschap hebben aangewezen, nl. de schaarste. Deze keer dan schaarste niet alleen in de min of meer neutrale betekenis van het woord, maar ook in de betekenis die in het gewone spraakgebruik aan het woord wordt gekoppeld.

Nee, deze keer een paar opmerkingen over de uitslag van de Deense verkiezingen, die op 4 december jl. zijn gehouden. Zo op het eerste gezicht een nogal buitenissig onderwerp. Het is echter niet zonder reden dat de verkiezingsuitslag in Denemarken grote aandacht heeft gekregen in de internationale pers. Voor Denemarken geldt hetzelfde als voor Nederland, er moet echt iets heel buitensporigs aan de hand zijn alvorens deze mini-landen zich een plaatsje verwerven in de kolommen van de Grote Pers.

Het verhaal zal ongeveer bekend zijn. De 5 partijen die in het parlement vertegenwoordigd zijn, hebben een kwart van hun aanhang verloren, met als grote uitschieters het verlies van een derde deel van de aanhang van de democratisch-socialisten van premier Anker Jørgensen, en de halvering van electoraat van de conservatieve partij (vgl. VVD). De grote winst is geboekt door een tweetal protestpartijen, de Vooruitgangspartij van de excentrieke miljonair Mogens Glistrup (bijna 16% van de stemmen) en de zgn. Centrum-democraten (8%), een DS'70-achtige afsplit-

sing van de socialisten van Jørgensen. Daarnaast heeft een aantal kleinere partijen hun intrede gedaan in de volksvertegenwoordiging. We zien dus twee ontwikkelingen, nl. aan de ene kant een verrechtsing, aan de andere kant een versplintering. Vergeleken met de politieke aardverschuiving, die in Denemarken heeft plaatsgevonden, is het optreden van typische protestpartijen en sociale bewegingen in Nederland (Boerenpartij, D'66, PPR, DS'70) maar kinderspel. Vertaald naar Nederlandse verhoudingen zou de Vooruitgangspartij van Glistrup in ons parlement in één klap 24 zetels hebben veroverd. En dat op een programma, dat volstrekt ridicul is: afschaffen van 90% van de inkomstenbelasting, opruimen van het grootste deel van het ambtenarenapparaat, opdoeken van de NAVO, geen ontwikkelingshulp, om maar een paar onderwerpen te noemen. Dit onderstreept eens te meer dat voor vele kiezers programma's geen rol spelen.

Duidelijk is in ieder geval geworden dat een indrukwekkend deel van de Deense bevolking geen vertrouwen meer heeft in het vigerende politieke stelsel. Daarvoor zijn wel een aantal „objectieve” oorzaken aan te wijzen. Vooreerst een hollende inflatie die al jaren duurt, een zeer hoog niveau van consumptieve bestedingen, een erg hoge belasting- en premiedruk, de aansluiting bij de EG die niet die heilzame invloed op de economie heeft gehad die vele Denen hadden verwacht enz. 1).

De vraag die men zich bij deze ontwikkelingen stelt is in hoeverre de Scandinavische landen — want deze verschijnselen beperken zich niet tot Denemarken (in Noorwegen is ook net een soort Glistrup met enkele zetels het parlement binnengetroten) — een vingerwijzing zijn voor wat zich bij ons zou kunnen gaan afspelen. Worden deze landen — die in vele opzichten met Nederland zijn te vergelijken — immers niet vaak als voorlopers gezien?

Onmiskenbaar zien we in Zweden, Noorwegen en Denemarken een polarisatieproces op gang komen, dat echter in Nederland veel vroeger is gestart. Maar eerder dan in Nederland zien we een zich afzetten tegen de verworvenheden van de welvaartsstaat, die in Scandinavië een langere geschiedenis heeft. Volgens de gematigd progressieve ex-premier van Denemarken, Hilmar Baunsgaard, ligt aan de politieke crisis een maatschappelijke crisis ten grondslag, die een belangrijke voedingsbodemp vindt in het feit dat de burgers de verworvenheden van de welvaartsstaat (m.n. het stelsel van sociale zekerheid) niet meer (kunnen) ervaren als collectieve prestaties (solidariteit). Belastingdruk en in het bijzonder de sociale verzekeringen hebben een autonome, voor een deel onbeheerste groei doorgemaakt, die desolidariserende effecten heeft. Vooral het onvermogen deze ontwikkelingen effectief te sturen, is een zaak die ook voor Nederland actualiteitswaarde heeft. Wie hecht aan het grote goed van de sociale verzekeringen, doet er goed aan dit probleem aan een serieuze bestudering te onderwerpen. Al was het alleen om conservatieve krachten zo weinig mogelijk aanknopingspunten te bieden voor een op puur egoïstische overwegingen gebaseerde aanval op het sociale verzekeringsstelsel. Er zijn jammer genoeg maar al te veel van die krachten in Nederland

1) Een uitstekend artikel over de Deense verkiezingen trof ik aan in *De Groene Amsterdammer* (12 december 1973), van de hand van Rien Brongers.

Matiging in de arbeidskostenstijging

DRS. P. GROENEVELD

De regering wil op 1 januari 1974 een algemene loonsverhoging geven van vijftien gulden. Dat bedrag wordt op 1 april dertig gulden. Het streefpercentage voordat het regeringsvoorstel bekend werd lag op tien. Drs. P. Groeneveld, algemeen secretaris van de Contactgroep van Werkgevers in de Metaalindustrie legt uit waarom die tien procent een onhaalbare zaak was. Het artikel is geschreven voordat de plannen van de regering bekend werden.

„Vooral met het oog op de werkgelegenheid wil de regering trachten de loon- en prijsstijging tot resp. 10% en 6%”. In de *Miljoennota 1974* is de regering uitgegaan van een matiging van de loon- en prijsstijging tot resp. 10% en 6%”. Dit schrijft de minister van Sociale Zaken in de memorie van toelichting bij de begroting van zijn departement.

Matiging van de arbeidskostenstijging wordt reeds sedert vele jaren nagestreefd, tot nu toe echter zonder enig succes. Geleidelijk aan is een situatie ontstaan waarin het geloof in de mogelijkheden om deze matiging tot stand te brengen meer en meer verdwijnt. De streefcijfers welke worden genoemd, worden door ondernemers zelfs niet meer serieus genomen, omdat blijkt dat wanneer men ze met de situatie in de eigen onderneming vergelijkt daarmee geen enkel verband meer te leggen valt. Meer en meer wint de overtuiging veld, dat bij het opstellen en hanteren van deze streefcijfers de realiteit uit het oog verloren wordt en men geheel in de sfeer van wishful thinking terecht is gekomen. Vooral bij de ondernemers in de metaalindustrie en metaalnijverheid leeft deze gedachte sterk en het is daarom interessant het streefcijfer van 10% loonsomstijging eens te vergelijken met de situatie zoals deze in de metaalindustrie bestaat.

Hierbij worden dan macro-economische ramingen vergeleken met ramingen, die voor een bedrijfstak gelden. De metaalverwerkende bedrijfstak is echter nationaal gezien een belangrijke industrie, waarin ongeveer 700.000 mensen werken. Ramingen voor een dergelijke collectiviteit kunnen moeilijk meer als micro-ramingen worden gezien. Bovendien spelen definitie-kwesties een rol. Loonsomstijgingen en arbeidskostenstijgingen behoeven niet identiek te zijn. Het zijn echter de arbeidskosten die voor de ondernemingen belangrijk zijn en die de mogelijkheden voor loonsverbeteringen bepalen en niet de loonsommen. Voor ondernemingen, en dus ook voor collectiviteiten van ondernemingen moet derhalve de raming van de loonkostenstijging het uitgangspunt zijn, vooral wanneer handhaving of verbetering van de werkgelegenheid het doel is.

In het weekblad *Onderneming* van het VNO no. 42 van 2 november 1973 wordt een specificatie gegeven van het streefcijfer tien in een artikel getiteld: „Hoe is de 10 procent opgebouwd”. Deze is in tabel I vervat. Wanneer wij de genoemde rubrieken van dit staatje vergelijken met de situatie zoals deze wat betreft de metaalindustrie thans overzien kan worden, kan het volgende worden opgemerkt.

Tabel I

	Niveau	Jaareffect
Overloop uit 1973		2,7
Incidentele loonelementen		1,0
Sociale lasten en pensioenpremie werkgevers		1,1
Indexering aanvang contract	2,0	1,8
Verbetering arbeidsvoorwaarden	2,0	1,8
Indexering tweede halfjaar	2,8	1,2
Cumulatie-effecten		0,2
Loonsom per werknemer		9,8
Overloop naar 1975		2,0

Overloop uit 1973

De overloop uit 1973 bestaat uit de aanpassing van de lonen aan de gestegen prijzen. Voor ondernemingen die de cao voor de metaalindustrie toepassen, heeft deze verhoging bedragen:

$$\left(\frac{128,8 - 123,1}{123,1} \times 100 \right) - 0,75 = 3,88\%$$

123,1 = het indexcijfer voor de gezinsconsumptie per 15 oktober 1972;
128,8 = het indexcijfer voor de gezinsconsumptie per 15 april 1973.

Ingevolge de cao voor de metaalindustrie werd een prijsstijging van 0,75% niet gecompenseerd. De prijscompensatie werd per 1 juli jl. in de lonen opgenomen, zodat een overloop ontstaat van $\frac{1}{2} \times 3,88 = 1,94\%$.

Incidentele loonelementen

Bij zijn berekening van de loonsomstijging in 1973 is ook het Centraal Planbureau volgens de *Macro economische verkenning 1974* uitgegaan van een incidentele stijging van 1%. Het CPB merkt hierbij op dat daardoor de loonsomstijging enigszins wordt onderschat, omdat 1% historisch gezien en in de huidige fase van de conjunctuur weinig is. Deze formulering houdt een understatement in.

Bij gesprekken op alle niveaus over arbeidskostenstijgingen wordt de incidentele stijging ofwel genegeerd of in belangrijke mate onderschat, terwijl bovendien in vele gevallen niet vast staat, wat onder incidentele loonelementen verstaan dient te worden. Indien wij hieronder verstaan alle verandering in de beloning van werknemers, die niet onder de overige in het staatje opgenomen rubrieken kunnen worden gerangschikt, dan moeten de volgende factoren hierin worden opgenomen.

a. De salarisverhogingen welke de ondernemingsleiding toekent, omdat bepaalde werknemers hun functie beter zijn

gaan vervullen. Of dit nu al dan niet geschiedt aan de hand van beoordelingsprocedures in alle Nederlandse ondernemingen worden, naarmate kleinere of grotere carrières binnen de onderneming worden opgebouwd, regelmatig salarisverbeteringen toegestaan. Deze factor zou ten opzichte van de loonsom van de onderneming neutraal zijn, indien de functies in de onderneming een constant patroon vertonen en er evenveel functionarissen met een hoger salaris de organisatie verlaten als er functionarissen een hogere salariëring gaan ontvangen en deze laatste worden vervangen door werknemers met het oude, lagere honoreringsniveau. Dit nu is niet het geval en mag maatschappelijk gezien voorlopig ook niet het geval worden in onze ondernemingen. De leeftijds piramide van de beroepsbevolking is zodanig, dat er meer mensen een zekere carrière moeten kunnen maken dan er uit de ondernemingen verdwijnen (de geboortegolf van 1946 alleen reeds levert een groot aantal 26 jarigen op, die niet alleen met leeftijdsverhogingen genoeg zullen willen of behoeven te nemen). Naast de leeftijdsopbouw neemt ook de scholingsgraad, vooral ook die van aanvullende vakscholing van de beroepsbevolking toe, waarvoor beloningsverhogingen mogelijk moeten zijn en blijven.

b. Een ander incidentele loonbeweging wordt veroorzaakt door de verhoudingen op de arbeidsmarkt. De reeds sedert vele jaren bestaande schaarste aan vakbekwame medewerkers heeft met name in de metaalindustrie jaarlijks belangrijke incidentele loonstijgingen tot gevolg gehad. Uit enquête onder tientallen ondernemingen blijkt dat deze beide incidentele loonbewegingen gemiddeld 1½% loonkostenstijging veroorzaken 1). De ontwikkeling van de volumeconjunctuur in 1974 heeft met name in de periode vlak na de zomervakanties tot aanmerkelijke extra loonstijgingen geleid, waarvan de omvang op dit moment nog niet overzien kan worden, maar waardoor aangenomen kan worden dat de genoemde 1½% voor 1973 zeker aan de lage kant is en hiermede maken wij ons dan aan eenzelfde understatement schuldig als het CPB.

c. Een factor die in de opstelling die hier gevolgd wordt mede onder de incidentele elementen moet worden opgenomen, is er een die voor de ondernemingen een autonoom karakter heeft. De ondernemingen in de metaalindustrie volgen alle een bepaald systeem voor het vaststellen van de beloningen. Deze systemen kunnen gebaseerd zijn op de cao voor de handarbeiders in de metaalindustrie, de cao voor beambten in de metaalindustrie, de zgn. geïntegreerde cao dan wel de cao's voor de metaalnijverheid. Welk systeem ook gevolgd wordt, al deze cao's bevatten een aantal bepalingen, welke arbeidskostenstijgingen voor de onderneming veroorzaken onafhankelijk van het tot stand komen van overeenkomsten per de expiratedatum van de onderscheidene contracten. De leeftijdsverhogingen en de functie jarenverhogingen zijn hiervan de belangrijkste, maar er zijn er meer zoals de extra vakantiedagen bij het bereiken van de vijftigjarige resp. vijfenvijftig jarige leeftijd enz. Deze factor wordt ook pas stabiel wanneer er een jaarlijks gelijkblijvende leeftijdsopbouw in de ondernemingen ontstaat en de werknemers gemiddeld even lang een bepaalde functie vervullen. Hetgeen wij hierboven onder a opmerkten is ook hier van toepassing en nog gedurende een reeks van jaren zullen deze autonome arbeidskostenstijgingen in de ondernemingen optreden.

d. In de metaalindustrie wordt het onderscheid in arbeidsvoorwaarden tussen handarbeiders en beambten opgeheven. Het overgaan van de zgn. cao's A en B op de cao C, waarbij een gelijkshakeling in primaire en secundaire arbeidsvoorwaarden naar functieniveau tot stand wordt gebracht, brengt een arbeidskostenstijging mede van gemiddeld 3%. Reeds vele ondernemingen hebben de integratie van arbeidsvoorwaarden voltooid, vele andere ondernemingen moeten nog met de voorbereidende maatregelen beginnen. Voor de bedrijfstak als geheel zullen hierdoor nog een aantal jaren extra arbeidskostenstijgingen optreden.

Uit de hiervoor genoemde enquête is gebleken dat voor de onder c. en d. genoemde factoren die we ter onderscheiding



(I.M.)

van de incidentele stijgingen autonome arbeidskostenstijgingen zouden willen noemen, gemiddeld eveneens met een stijging van 1½% rekening gehouden moeten worden.

Sociale lasten en pensioenpremie werkgevers

De stijging van het werkgeversaandeel in deze premies is, zoals ook in het genoemde artikel in *Onderneming* is opgemerkt, nog niet nauwkeurig vast te stellen. Het is echter wel reeds te benaderen. Tabel 2, dat een overzicht van percentages zoals deze voor 1974 waarschijnlijk zullen gelden, geeft, toont aan dat het werkgeversaandeel van deze premies in totaal met ongeveer 2,25% zal stijgen.

De genoemde percentages worden niet over de gehele loonsom geheven. Daartegenover staat echter dat er door verhoging van de verschillende premiegrenzen een extra stijging ontstaat waarvan de invloed veelal onderschat wordt, een stijgingspercentage van 2,25 kan derhalve zonder een noemenswaardige fout te maken wel in de berekening worden opgenomen.

Indexering aanvang contract

In de metaalindustrie vinden de loonwijzigingen plaats per 1 januari, zodat hier de aanpassing van de lonen aan het gestegen prijsniveau per 1 januari 1974 opgenomen moet worden. De relevante indexcijfers zijn 15 april 1973 (128,8) en 15 oktober 1973 (132,8). De hieruit voortvloeiende compensatie bedraagt derhalve $132,8 - 128,8 \times 100 = 3,11\%$.

$$\frac{132,8 - 128,8}{128,8} \times 100 = 3,11\%$$

Verbetering arbeidsvoorwaarden

Zolang tussen werkgevers en werknemers hierover geen overeenstemming is bereikt, moet uiteraard ook hier met een benadering worden volstaan. De werkgevers hadden zich bereid verklaard tot een verbetering van 2%, de werknemers vragen een verbetering van 2,5%, welk percentage eveneens was opgenomen in de door de werkgevers niet geaccepteerde conceptovereenkomst, welke op 5 november jl. werd opgesteld. Voorlopig nemen wij hiervoor 2% aan, waarbij dan weer de mogelijkheid van een grotere werkelijke arbeidskostenstijging ontstaat. Omdat de verbetering per 1 januari ingaat geldt dit percentage geheel als arbeidskostenstijging voor 1974.

1) Jaarlijkse loonenquête onder de leden van de Contactgroep van Werkgevers in de metaalindustrie.

Tabel 2.

		1973 totaal	1974 totaal	1973 werkgr.	1973 werkn.	1974 werkgr.	1974 werkn.	1973 premiëgrens	1974 premiëgrens
	AOW	10,4	10,6	—	10,4	—	10,6	f. 24.300	f. 26.750
	AWW	1,6	1,6	—	1,6	—	1,6	id.	id.
	AKW	1,8	1,9	1,8	—	1,90	—	id.	id.
	KWL	3,2	3,8 a)	3,2	—	3,80 a)	—	id.	id.
	AWBZ	2,6	2,65	2,6	—	2,65	—	id.	id.
	WAO	7,8	8,5	5,25	2,55	5,60	2,90	f. 125 pd.	f. 132 pd.
	ZF	8,9	9,6	4,45	4,45	4,80	4,80	f. 68 pd.	f. 75 pd.
Klein- metaal	WV/WW	0,86	0,96	0,43	0,43	0,48	0,48	f. 125 pd.	f. 132 pd.
	ZW m.w.	9,3	10,3	6,975	2,325	7,725	2,575	f. 125 pd.	f. 132 pd.
	ZW z.w.	10,1	11,1	7,575	2,525	8,325	2,775	f. 125 pd.	f. 132 pd.
Groot- metaal e.i.	WV/WW	0,68	0,84	0,34	0,34	0,42	0,42	f. 125 pd.	f. 132 pd.
	ZW m.w.	7,5	8,5	5,625	1,875	6,375	2,125	f. 125 pd.	f. 132 pd.
	ZW z.w.	8,3	9,3	6,225	2,075	6,975	2,325	f. 125 pd.	f. 132 pd.
Groot- metaal m.i.	WV/WW	1,3	1,4	0,65	0,065	0,70	0,70	f. 125 pd.	f. 132 pd.
	ZW m.w.	8,0	9,0	6,0	2,0	6,75	2,25	f. 125 pd.	f. 132 pd.
	ZW z.w.	8,3	9,3	6,225	2,075	6,975	2,325	f. 125 pd.	f. 132 pd.
Groot metaal m.i. tot. m.w. z.w.		46,46	49,91	24,705	21,755	26,955	22,955		
		47,26	50,71	25,305	21,955	27,555	23,155		
Groot metaal e.i. Tot. m.w. z.w.		44,48	47,99	23,265	21,215	25,545	22,445		
		45,28	48,79	23,865	21,415	26,145	22,645		
Klein metaal Tot. m.w. z.w.		45,60	49,05	23,950	21,650	26,200	22,850		
		45,90	49,35	24,175	21,725	26,425	22,925		

a) KWL 3,6%; 0,2 fonds voor heffing pensioenverzekering

Verklaring van de gebruikte afkortingen

AOW/AWW	=	Algemene Ouderdoms Wet en Algemene Weduwen en Wezen Wet
KWL	=	Kinderbijslagwet Loontrekkenden
AKW	=	Algemene Kinderbijslagwet
ZF	=	Ziektenfondswet
ZW	=	Ziektewet
AWBZ	=	Algemene Wet Bijzonder Ziektekosten
WV	=	Wachtgeldverzekering
WW	=	Werkloosheidsverzekering
WAO	=	Wet Arbeidsongeschiktheidsverzekering
Tot.	=	Totale premie
m.w.	=	met wachtgeld
z.w.	=	zonder wachtgeld
m.i.	=	metaalindustrie
e.i.	=	elektrotechnische industrie

Indexering tweede halfjaar

De stijging van de prijzen bedraagt op jaarbasis nu reeds geruime tijd ca. 8%, waarbij de stijgingen in het eerste half jaar wat hoger uitvallen dan die in het tweede half jaar. Iedere prognose over het verloop in 1974 is in hoge mate speculatief. De revaluatie van de gulden zal een zeker matigend effect hebben, de energie-crisis echter een zeker niet gering stimulerend effect. Het lijkt aannemelijk dat de compensatie welke per 1 juli 1974 zal worden betaald ongeveer de helft van 8% zal bedragen, waarop dan wellicht een drempel in mindering zal worden gebracht, waarvoor wij voorlopig 0,3% aannemen, zodat deze compensatie een kostenstijging van 3,7% meebrengt, hetgeen voor 1974 een stijging van 1,85% veroorzaakt.

Arbeidstijdverkorting

In het Centraal Akkoord voor 1973 is overeengekomen dat uiterlijk in 1975 een werktijdverkorting tot 40 uur per week zal zijn gerealiseerd. Thans bedraagt de werkweek nog 42,5 uur. De werktijdverkorting zal worden gerealiseerd door per 1 juli 1974 de arbeidstijd te verkorten met 2½ uur per week dan wel per 1 januari 1974 met 1,25 uur per week en per 1 januari 1975 met nog eens 1,25 uur. Het effect voor de arbeidskosten in 1974 is in beide gevallen nagenoeg gelijk. De stijging van arbeidskosten die hierdoor ontstaat bedraagt:

$$\frac{42,5 - 41,25}{41,25} \times 100 = 3,03\%$$

Cumulatie-effect

De genoemde percentages zullen vrijwel alle worden toegekend over de verhoogde bedragen. Ook in de tijd zijn er vrijwel geen verschuivingen. Slechts de incidentele en autonome loonstijgingen kennen een zekere spreiding in de tijd. De genoemde percentages moeten dan ook met elkaar vermenigvuldigd worden en niet bij elkaar opgeteld. Het product van de percentages ligt ruim 1% hoger dan de som, zodat als cumulatie-effect 1% wordt bijgeteld. De arbeidskostenstijging waarmee metaalverwerkende ondernemingen in 1974 te maken zullen krijgen, vertoont dan het volgende beeld, zoals in tabel 3 is aangegeven. Behalve de in het bovenstaande vermelde mogelijkheden van additionele kostenstijgingen, kan ook de pensioenpremie nog een verhogend effect hebben.

Tabel 3

Overloop uit 1973	1,94
Incidentele loonelementen	3,—
Sociale lasten en pensioenpremie werkgevers	2,25
Indexering aanvang contract	3,11
Verbetering arbeidsvoorwaarden	2,—
Indexering tweede halfjaar	1,85
Arbeidstijdverkorting	3,03
Cumulatie-effect	1,—
	18,18

Het hierboven berekende percentage arbeidskostenstijging van ruim 18% zal gelden voor één (belangrijke) bedrijfstak. Zoals hierboven reeds opgemerkt is de loonkostenstijging ten aanzien van de werkgelegenheid en prijsontwikkeling meer relevant dan de loonsomstijging, en het is volgens de minister van Sociale Zaken de werkgelegenheid die voor hem aanleiding is naar matiging van de stijging te streven. Het moet in verband hiermede als irreeel worden beschouwd dat een beperking tot gemiddeld 10% tot de mogelijkheden behoort. Er zouden dan bedrijfstakken moeten zijn die ver beneden de 10% stijging blijven en derhalve niet eens tot volledige compensatie van de prijsstijging in de lonen zouden overgaan.

Het macro-economische streefgetal met betrekking tot de loonsomstijging van 10% kan dan ook als irreeel ten aanzien van een werkelijke bijdrage aan de inflatiebestrijding worden beschouwd.

P. Groeneveld

Stagnerende olietoevoer

DRS. P. G. DEKKER

De toon over de economische gevolgen van de oliecrisis varieert van zeer pessimistisch tot vrij optimistisch.

Drs. P.G. Dekker, medewerker bij de Vakgroep voor Toegepast Economisch Onderzoek van de Rijksuniversiteit te Groningen, analyseert de problemen en komt tot de conclusie dat het embargo voor Nederland, o.a. doordat verwisseling van oliestromen gemakkelijk is, wel meevalt. Ernstiger vindt hij de productiebeperking. Ofschoon deze waarschijnlijk tijdelijk zal zijn, vreest de schrijver toekomstige prijsverhogingen. Het gevolg zal zijn dat het autogebruik zal worden teruggedrongen, hetgeen de ruimtelijke structuur zal beïnvloeden.

Enige belangrijke olielanden willen geen olie meer leveren aan Nederland. Bij nader onderzoek van het verloop der oliestromen naar Nederland en naar andere EG-landen blijkt echter dat dit embargo geen wezenlijke problemen voor ons land behoeft op te leveren. Het internationale karakter der oliemaatschappijen en de aanwezigheid van grote raffinaderijen in Nederland kunnen nu alleen maar gunstig voor ons werken. Heel anders ligt het probleem met een productie- en uitvoerbeperking. Deze kan een tijdlang ernstige gevolgen hebben voor de productie- en consumptiepatronen in de westelijke geïndustrialiseerde wereld. Daarnaast spelen de nu afgekondigde prijsverhogingen een rol. Waarschijnlijk zullen verdere prijsstijgingen volgen. De productiebeperking en de prijsverhoging veroorzaken onze huidige problemen.

De oliecrisis is een goede aanleiding om ons gehele energieverbruik opnieuw te evalueren. Eén van de eerste effecten van de huidige gebeurtenissen zal zijn dat het auto-gebruik wordt teruggedrongen. Dit zal niet alleen gevolgen hebben voor het openbare vervoer, maar ook voor onze ruimtelijke ordening. Er is een keerpunt in onze ontwikkeling gekomen, dat we wel konden voorspellen, maar nog niet zo vroeg hadden verwacht.

Gevolgen van boycot en embargo

Boycot en embargo hebben meestal een gering effect op het te treffen land. Wel is het vaak mogelijk de productie-structuur van een tegenstander te veranderen of tenminste zijn handelsstromen te verleggen. Voor allerlei mensen in zo'n land kan dit zeer onplezierig zijn. Het land als geheel ziet meestal wel kans over de schade heen te komen en de technische en commerciële problemen te overwinnen.

De politieke houding van de regering verandert maar zelden door dergelijke maatregelen, zelfs al zijn ze rigoureuze, getuige o.a. het geval Rhodesië. Ondertussen lijkt ook het

land dat de economische sancties heeft ingesteld in het algemeen schade.

De woorden boycot en embargo worden veelal door elkaar gebruikt. Om verschillende handelingen van elkaar te onderscheiden is het beter om dat niet te doen. Als we ons enigszins willen aansluiten bij het bestaande woordgebruik voor zover daar een lijn in valt te constateren, dan is embargo het verhinderen van exporten naar een bepaald land en wordt boycot het verhinderen van importen uit een bepaald land.

De meeste mensen denken dat het zinvol is economische sancties in te stellen en dat het gestrafte land zich steeds zal conformeren aan hun eisen. Impliciet hangen zij een vulgair-Marxistische theorie aan volgens welke anderen alles doen om hun financiële belangen te behartigen. Daarbij kreunen ze niet om het onnozele detail dat economische sancties vaak de portemonnee uitputten van de buurman van degene die ze willen beïnvloeden. Bovendien, gestraft of alleen maar geïrriteerd, begint het getroffen land vaak terug te slaan met eigen sancties. Om de eigen import of export veilig te stellen zijn er meestal wel andere handelskanalen te vinden.

Het is echter wel eens mogelijk een regering op de knieën te dwingen met economische sancties, maar dan moet die regering wel in een zwakke positie verkeren. Een stevige regering zal juist gebruik maken van buitenlandse sancties om de nationale eenheid in eigen land te versterken¹⁾. Dit alles geldt natuurlijk ook voor het embargo op olie voor Nederland. Ook voor ons land zijn andere handelskanalen mogelijk. Het embargo heeft Nederland dan ook niet in een uitzonderingspositie geplaatst binnen de Europese gemeenschap. Overal is een beperking ingesteld op het gebruik van olieproducten. Dit reeds maakt duidelijk dat het eigenlijke probleem op dit moment niet ligt in het embargo maar in de aangekondigde algemene productie- en uitvoerbeperking. Om de situatie goed te overzien is enige feitenkennis onontbeerlijk.

De toestand voor het embargo

De staten rond de Perzische golf leverden in 1970 30% van de wereldproductie van aardolie. Hun aandeel in de aangetoonde reserves was zelfs 60%²⁾. Van deze staten zijn

1) Zo kan de Nederlandse regering de oliecrisis als argument gebruiken om anti-inflatoire maatregelen door te drukken. Voor een uitvoeriger beschouwing zie P.G. Dekker, Economische oorlogvoering, enige opmerkingen over boycot en embargo, *De Economist*, 121, nr. 4, 1973, blz. 387-402. In dit artikel zijn ook kwantitatieve gegevens verwerkt, o.a. met betrekking tot de gevolgen van de sancties tegen Rhodesië.

2) *The Statesmans Yearbook 1972/1973*, Londen en Basingstoke, 1972, kaart tegenover blz. 758.

Saoedi-Arabië, Iran en Koeweit, in deze volgorde, het belangrijkste. Deze drie landen nemen bijna een kwart van de wereldproductie voor hun rekening d.w.z. bijna net zoveel als heel Noord-Amerika. Dit geeft hun, potentieel een zeer grote invloed op de oliemarkt.

Hun economische macht kan worden beperkt door interne en externe factoren. Onder de interne factoren valt het onvermogen om de productie te beperken. De mogelijkheden en onmogelijkheden hangen o.a. af van de mate waarin de inkomsten (de royalties) noodzakelijk zijn voor de opbouw van het land. Voor zover deze inkomsten alleen worden gebruikt voor het zich verschaffen van betrekkelijk overbodige luxe en het vergroten van monetaire reserves is een inkomstenderving gemakkelijk te dragen. Saoedi-Arabië kan zijn inkomsten uit olie veel beter missen dan Iran, Libië of Algerije. Bij de externe factoren hoort bijv. de mogelijkheid van een gewapende overval. Een machtsevenwicht ter plaatse tussen de grote mogendheden kan een dergelijke overval uitsluiten. Daarnaast moet rekening worden gehouden met de mogelijkheden die de oliemaatschappijen hebben om naar andere gebieden uit te wijken indien de Arabische olielanden de productie beperken of de prijzen te zeer opdrijven. Dit kan met name voor landen die sterk afhankelijk zijn van het inkomen uit olie een reëel gevaar opleveren. Op langere termijn zijn er voorts nog substitutiemogelijkheden gelegen in steenkoolderivaten en andere energievormen. Het snel toenemende energieverbruik lijkt echter, ook op langere termijn, een vrij brede marge voor prijsverhogingen mogelijk te maken.

De negen EG-landen zijn voor hun oliegebruik voornamelijk van invoer afhankelijk. De gezamenlijke eigen productie van aardolie was in 1971 12 miljoen ton bij een invoer van 545 miljoen ton. Deze invoer bedroeg ca. 22% van de wereldproductie 3). Nederland nam in 1971 13% van de invoer der negen EG-landen voor zijn rekening. Daarnaast werd nog een aanzienlijke hoeveelheid olie via Nederland doorgevoerd naar andere Europese landen. Tabel 1 laat zien hoe de samenstelling van onze oliestromen is en in welke mate de EG en Nederland „afhankelijk” zijn van de olieimport uit die landen die een embargo tegen Nederland hebben ingesteld 4):

Tabel 1. Invoer van ruwe aardolie in Nederland en in de totale EG a) (in 1000 kg)

in	Nederland 1971	In % v.d. totale invoer in de EG in 1971	EG 1971	In % v.d. totale invoer in de EG in 1971	Nederland 1972
uit					
Landen Midden-Oosten met embargo b)	48.692.831	8,94	396.456.477	72,80	62.923.258
Overige landen Midden-Oosten c)	14.164.890	2,60	62.418.586	11,46	15.659.415
Overige landen Afrika	7.921.934	1,45	47.052.167	8,64	11.333.953
Overige landen Azië	237.102	0,04	11.564.793	2,12	
Amerika (N.-Z.)	551.421	0,10	15.559.006	2,86	549.046
Europa d)			11.531.174	2,12	18.234
Totaal	71.568.178	13,13	544.582.203	100	90.483.859

Bron voor invoer Nederland CBS, *Maandstatistiek voor de buitenlandse handel per goederensoort*, 1971: jaargang nr. 22, 1971, nr. 12, 1972: jaargang nr. 23, 1972, nr. 12; voor invoer EG: *OECD Statistics, Trade by Commodities*, Volume I jan. - dec. 1971.

a) EG, inclusief Engeland, Ierland, Denemarken.

b) Algerije, Libië, Syrië, Libanon, Irak, Saoedi-Arabië, Koeweit, Oman (en Maskate), Katar, Aboe Dabie.

c) Egypte, Tunesië, Israël, Iran, Zuid-Jemen, Bahrein.

d) Europa inclusief USSR en de Balkan maar exclusief onder noot a) genoemde landen.

De invoer van ruwe aardolie in Nederland uit deze landen bedraagt ca. 9% van de gezamenlijke totale invoer en is gemakkelijk te vervangen door invoer uit andere landen in het Midden-Oosten of in Afrika. De invoer van aardolieproducten (benzine e.d.) speelt geen rol met ca. 4% van de

invoer van ruwe aardolie. De doorvoer van ruwe aardolie via Nederland is echter wel belangrijk en bedroeg in 1971 ca. 31 miljoen ton waarvan driekwart afkomstig was uit de embargolanden. Tabel 2 laat de rol van de Nederlandse import plus doorvoer uit de embargolanden zien. Duidelijk is dat ook dan nog gemakkelijk verwisseling van oliestromen kan plaatsvinden. Houdt men ook rekening met oliestromen naar niet-EG landen dan geldt deze conclusie a fortiori. Dit alles ondanks de grote betekenis van Nederland als invoer- en doorvoerland.

Tabel 2. Totaal van Nederlandse invoer en doorvoer a) en invoer in de EG-landen b) van ruwe aardolie naar herkomst (1971).

	Ned. invoer en doorvoer in % v.d. totale invoer in de EG	EG invoer in % v.d. totale invoer in de EG
Landen Midden-Oosten met embargo b)	13,3	72,8
Overige landen Midden-Oosten b)	3,2	11,5
Overige landen Afrika b)	1,9	8,6
Overige landen Azië b)	0,04	2,1
Amerika (N.-Z.) b)	0,4	2,9
Europa b)	0,1	2,1
Totaal	18,9	100

a) Voor de doorvoercijfers werden de entrepôt gegevens gebruikt (opslag) uit CBS, *Maandstatistiek voor de Nederlandse handel per goederensoort*, 1971, nr. 12

b) Voor de omschrijving zie men de voetnoten bij tabel 1.

De rol van de oliemaatschappijen

Het ligt voor de hand dat de internationale oliemaatschappijen al het mogelijke zullen doen om de bovengenoemde handelsverlegging te effectueren. De richting van de oliestromen is immers nauw verbonden met de geografische verdeling van hun raffinagecapaciteit. Bovendien is het bijzonder belangrijk je klanten te blijven binden. Een Nederlandse staatsmaatschappij zou veel eerder alle rechten verliezen om olie te exporteren uit een embargoland. Het internationale karakter van de oliemaatschappijen doet bovendien in dit geval de belangen van de vele buitenlandse aandeelhouders parallel lopen met die van de Nederlandse consumenten. Dit betekent automatisch een politieke presie (achter de schermen) van o.a. Engeland en de Verenigde Staten ten gunste van Nederland. Het zogenaamde gebrek aan solidariteit van de EG-partners lijkt dan ook voornamelijk een declaratoire waarde te hebben. De verstandigste politiek is om ach en wee te roepen over de gevolgen van het embargo, zelfs al is er nog geen tanker minder binnengelopen. Toon naar buiten een grote gespletenheid zodat de Arabieren tevreden zijn en ga ondertussen samen rustig je eigen gang door de oliestromen een iets andere richting te geven. Uiteraard verstevigt de Nederlandse gasexport onze positie in de EG aanzienlijk 5).

Productiebeperking

De landen die Nederland dachten te bedreigen door een embargo verzorgden bijna 70% van onze olietoevoer. Ondanks dit uitermate hoge percentage blijkt hun aandeel betrekkelijk gemakkelijk te vervangen. Aan het embargo op zichzelf hoeven we dus niet al te zwaar te tillen. Met de aangekondigde productiebeperking ligt het echter geheel

3) Vgl. *The Statesmans Yearbook 1973/1974*, blz. XXII en XXIII.

4) De statistische gegevens voor dit artikel werden verzameld door de heren J. P. de Smeth en R. V. Hendriks.

5) Vgl. H. Versloot, *Overgang naar een nieuw energietijdperk*, *ESB*, 21 november 1973, m.n.blz. 1009.

anders. Indien deze zelfde landen hun produktie met 25% zouden beperken zou dit ca. 7,5% van de wereldproduktie betekenen. Er zou gemiddeld een extra produktie van 10% van alle andere bronnen ter wereld tegenover moeten staan om dit verlies te compenseren. En dat komt overeen met de produktietoename van ca. 2 jaar.

Het is op het ogenblik zeer de vraag of een dergelijke produktiebeperking geëffectueerd zal worden. Gezien de problemen die aan compensatie uit andere bronnen vastzitten, zeker op korte termijn, en met name voor West-Europa, is enige voorzichtigheid met onze voorraden gewenst. De bezuinigingen op oliegebruik die nu plaatsvinden moeten dan ook voornamelijk als effect hebben een vergroting van de Europese olievoorraden tot het equivalent van zeg drie maanden verbruik. We zullen de winter dus zonder koulijden door kunnen komen. Een lichte voorraadvergroting bij de oliemaatschappijen ten koste van een niet essentieel gebruik van auto's is noodzakelijk willen we bij een eventuele effectieve produktiebeperking onze fabrieken in gang houden tot het moment waarop de hergroepering der oliestromen is geëffectueerd.

Energiecrisis?

Op korte termijn zijn de gevolgen van de anticipatie op een eventuele Arabische produktiebeperking wat onaangenaam. Voor bepaalde groepen in de samenleving — zoals de mensen uit de horeca-sector — kunnen de daarop gebaseerde maatregelen zelfs zeer hard aankomen. Voor de totale volkshuishouding kunnen bij een langdurige produktiebeperking bepaalde omschakelingsverliezen ontstaan. Het substitutieproces kost tijd en geld. Extra boorputten moeten worden geslagen. Chemische verwerking van steenkool kan niet binnen enige jaren op grote schaal verwezenlijkt worden. De prijsverhoging van aardolie betekent achteruitgang van de ruilvoet voor de geïndustrialiseerde landen.

De eventuele produktiebeperking laat zich aanzien als een zeer tijdelijk probleem. De prijsverhoging daarentegen is blijvend en lijkt bovendien een voorbode te zijn van verdere prijsverhogingen. De doorwerking hiervan op de prijzen

van de finale goederen zal voorlopig wel niet zo groot zijn. De betekenis van de huidige olieproblemen voor de ontwikkelingen op lange termijn ligt dan ook voornamelijk hierin dat er nu een psychologisch belangrijk signaal wordt gegeven: het tijdperk van de goedkope energie is voorbij. Wie een paar zondagen zijn auto voor de deur moet laten staan lacht niet meer om de voorspellingen van Forrester en Meadows. De bereidheid om te zoeken naar middelen om het oliegebruik te beperken is ineens sterk toegenomen. Het zoeken naar andere energiebronnen zal eveneens buitengewoon worden gestimuleerd. Het overschot aan fysici en chemici zal hierdoor spoedig in een tekort kunnen veranderen. Ondertussen is er alle reden om ons nationale produkt eens onder de loep te nemen. Zijn alle energievergende activiteiten wel even bevorderlijk voor onze welvaart?

Een aanmerkelijke stijging van de benzineprijzen zal onvermijdelijk zijn. Duidelijk is dat dit zijn weerslag zal hebben op ons gehele verkeerspatroon. Het autogebruik zal teruggedrongen worden. We zullen hogere eisen stellen aan het openbare vervoer. De eerste logische stap zou een uitbreiding zijn van het openbare vervoer. De frequentie zal moeten worden opgevoerd. Nieuwe stadswijken moeten op het spoorwagennet worden aangesloten, bestaande lijnen moeten meer haltes krijgen. Avondgebruik van de auto wordt minder nodig als men ook 's nachts de trein kan gebruiken. Dit wordt mogelijk als personenwagens aan post- en goederentreinen worden gekoppeld.

Een hogere prijs voor autorijden maakt een deel van de geplande uitbreiding van het wegennet overbodig. De invloed op de ruimtelijke ordening gaat verder. Vele forensen die nu van een auto afhankelijk zijn zullen weer een woning zoeken in de stad. De tot nu toe snel voortgaande suburbanisatie zal sterk worden afgeremd.

De bedreiging met beperking van de olieproduktie roept een aantal verschijnselen op die slechts op lange termijn te verwachten waren. Er is een keerpunt bereikt in het patroon van ons energieverbruik. Dit keerpunt is vervroegd in een mate die we geen van allen hebben voorzien. Voor een wereld die zijn energievoorraden aan het verbrassen is, reden genoeg om de Arabieren dankbaar te zijn.

P.G. Dekker.

De spoorwegtarieven (II)

De keuze van de grondslag

DRS. J. M. VERHOEFF

In ESB van 12 december jl. besprak de auteur, die wetenschappelijk medewerker is in de vervoers- en haven-economie aan de Erasmus Universiteit Rotterdam, de verhouding tussen de overheid en de spoorwegen, die mede van belang is voor de keuze van de grondslag waarop de tarieven worden gebaseerd, alsmede de theoretische grondslagen zelve. Thans gaat hij in op de vraag op welke wijze de tarieven onder de huidige omstandigheden het meest wenselijk zouden kunnen worden vastgesteld.

Vergelijking der grondslagen

Voorafgaand aan de afzonderlijke bespreking van de theoretische grondslagen stelden wij, dat bij de economische grondslagen altijd wel een paar aspecten van de politieke grondslag meespelen. Uit de controverse tussen Von Arnim en Oort blijkt tevens, dat verschillende vervoerspolitieke uitgangspunten ook tot dezelfde grondslag voor de tarifiering kunnen leiden. Toetsen wij nu de theoretische grondslagen aan de praktijk, dan kunnen de verschillende grondslagen ook nog leiden tot dezelfde resultaten.

Wat betreft de cost of service-pricing en de value of ser-

vice-pricing stelt Wilson, dat „with rising costs due to secular inflation and declining demand schedules for particular media of transport due to the rise of alternative facilities, cost and value of service are generally much closer together than in the past. As a result, value of service-pricing at present undoubtedly represents much less of a deviation from cost than in the past. Cost and value are tending to coalesce 1).

Oort stelt wat betreft de value of service-pricing en de gecombineerde grondslag, dat „er echter gevallen denkbaar zijn, waarin een prijspolitiek gebaseerd op de theorie van het maatschappelijk optimum, resp. op de privaat-economische doelstelling van een maximale winst, tot een gelijk resultaat leiden. Men denke zich bijvoorbeeld een onderneming, die zelfs bij de meest uitgekookte monopolistische prijspolitiek slechts een zeer geringe winst kan behalen, of maar net een verliessituatie kan vermijden. In dat geval is het 'optimale ondernemersgedrag' hetzelfde, of men het nu beschouwt als winstmaximalisering, dan wel als marginale prijszetting, gekoppeld met de rentabiliteitsvereiste" 2).

De grenzen tussen de verschillende grondslagen en hun resultaten zijn in de praktijk dus niet altijd even scherp. Voor de analyse hebben wij de grenzen echter getrokken, omdat het principieel wel verschil maakt welke grondslag men voor de tarifiering kiest. Gaat men uit van de bedrijfs-economische rentabiliteit, waarbij aan de reiziger en de verlader voor een zelfde dienst terzelfder tijd hetzelfde bedrag in rekening wordt gebracht? Of gaat men uit van de bedrijfs-economische rentabiliteit met het principe „charging what the traffic will bear"? Of gaat men uit van de beginselen van de welvaartseconomie, waarbij het nut gemaximaliseerd wordt? Of stelt men zonder meer een politieke grondslag vast?

In het hiernavolgende zullen wij allereerst de huidige omstandigheden bezien, die uiteraard van groot belang zijn voor de keuze van een grondslag. Daarbij zullen wij ons beperken tot het personenvervoer.

De huidige omstandigheden

De eerste vraag die men zich moet stellen is van welke vervoerspolitiek men wil uitgaan. In onze maatschappijstructuur komen als alternatieven alleen in aanmerking het rentabiliteitsbeginsel (eventueel beperkt tot het kostendekningsbeginsel) en de filosofie van de Gesamtwirtschaftlichkeit (of zelfs de Gesamtwirtschaftlichkeit) 3).

Van theoretisch-economische zijde wordt gepleit voor het rentabiliteitsbeginsel voor het openbaar vervoer. Klaassen merkt op vanuit een gedachtengang welke is gericht op een vermindering van de omvang en tegelijkertijd op een verbetering van de structuur van het verkeer, dat „maatregelen als roadpricing dienden te worden begroet, in het bijzonder wanneer zij gedifferentieerd zouden kunnen worden toegepast. Omgekeerd volgt uit dezelfde gedachtengang dat iedere vorm van subsidie van het openbaar vervoer zowel als van het privé vervoer in principe dient te worden afgewezen" 4). Ook om sociale redenen wijst hij subsidies af. „Aangezien zij in een welvaartsstaat als de Nederlandse, die in beginsel de sociale zorg niet meer door individuele prijsreducties doch veeleer door algemene inkomensherverdelingsmaatregelen doet plaatsvinden, ook niet nodig zijn om sociale redenen, is er geen enkel zinnig principieel argument voor subsidie te verzinnen" 5).

Hij gaat hierbij uit van de beginselen van de welvaartseconomie. „De prijs door de verkeersdeelnemer te betalen dient gelijk te zijn aan de marginale maatschappelijke kosten door hem veroorzaakt, en niet aan de gemiddelde kosten in feite door hem betaald. Dit houdt in dat er, ten einde een maatschappelijk optimum te bereiken, een heffing op het verkeer zal dienen te worden gelegd gelijk aan het verschil tussen de marginale en de gemiddelde maatschappelijke kosten (= in feite de congestiekosten). Daarbij wordt uitgegaan van een aanvaardbaar geachte inkomensverdeling" 6).

Wat betreft de vervoerstakken waar de marginale kosten vanwege de economies of scale onder de gemiddelde kosten liggen, kan men het deficit opvangen door het boven de optimale prijs in rekening brengen van een evenwichtsopslag, die de totale kosten en totale opbrengsten in evenwicht brengt, aldus Klaassen. „Deze evenwichtsopslagen moeten voldoen aan de eis, dat zij de allocatie niet, althans zo weinig mogelijk, beïnvloeden. Gevolg hiervan kan zijn, dat zowel in deficitaire als in niet-deficitaire vervoerstakken een opslag wordt geheven, ertoe leidende dat het geheel der vervoerstakken kostendekkend is, terwijl sommige der vervoerstakken nog steeds een deficit hebben en andere een overschot" 7). Klaassen heeft over dit probleem dus een andere mening dan Oort.

Klaassen merkt verder op, dat „uiteraard het antwoord op de vraag, op welke wijze het road-pricing-systeem in de praktijk zal uitwerken, afhankelijk is van de prijselasticiteit van het vervoer. Op korte termijn zal de elasticiteit dus betrekkelijk gering zijn, hetgeen betekent dat er aanzienlijke financiële middelen ter beschikking zullen komen, terwijl op langere termijn zulks in veel mindere mate het geval zal zijn". De ter beschikking komende financiële middelen wil Klaassen aanwenden voor het voeren van een decentralisatiepolitiek waardoor gelijkmatiger verkeersstromen verwezenlijkt moeten worden 8).

Op korte (en middellange?) termijn gaat Klaassen dus in feite uit van een Gesamtwirtschaftlichkeit, waarbij hij het vervoer gekoppeld ziet aan een decentralisatiepolitiek. Het verschil met de gebruikelijke opvatting van deze filosofie is, dat hij het vervoer hierbij als een winstgevend subject ziet bij de verwezelijking van andere doeleinden in plaats van als een verliesgevend. Ondanks de financiële overschotten is er geen sprake van het tegelijkertijd verwezenlijken van het rentabiliteitsbeginsel, omdat deze vervoerspolitieke filosofie het vervoer ziet als een zelfstandige economische activiteit. Eerst op langere termijn, wanneer er binnen het kader van de decentralisatiepolitiek geen behoefte meer is aan de financiële overschotten van het vervoer en de vraag als gevolg van deze decentralisatiepolitiek is teruggelopen, zou men kunnen aanvoeren dat er in de conceptie van Klaassen sprake is van de filosofie van het rentabiliteitsbeginsel. Men dient de financiële overschotten uit het vervoer dan ook wel weer voor het vervoer te bestemmen, anders krijgt de filosofie weer gesamtwirtschaftliche trekjes.

We bevinden ons thans dus in een periode waarin de filosofie van de Gesamtwirtschaftlichkeit noodzakelijkerwijze opgeld doet. Klaassen ondersteunt deze gedachte nog eens impliciet door drie redenen aan te voeren waarom het openbaar vervoer in de huidige omstandigheden voor subsidie, of zo men wil vergoeding, in aanmerking kan komen. Hij schrijft 9):

1. „Een vraag is wel of, wanneer dankzij door meer wezenlijke maatregelen als prijsmechanisch rijden en decentralisatiepolitiek verkregen gelijkmatiger verkeersstromen, een goed en renderend openbaar vervoer mogelijk zal worden, daarvoor niet het beste het bestaande systeem zou kunnen worden gebruikt. Indien en voor zover dit het geval is, heeft een subsidie met het doel de tussentijdse periode te overbruggen, wel degelijk zin.
2. De optimale allocatie is op het ogenblik niet te realiseren door het in rekening brengen van de marginale sociale kosten, omdat de daarvoor benodigde prijsdifferentiatie praktisch niet te realiseren is. Er zijn echter andere instrumenten die tot deze gewenste

1) G. W. Wilson, *Essays on some unsettled questions in the economics of transportation*, 1962, blz. 181.

2) C. J. Oort, *Het marginalisme als basis van de prijsvorming in het vervoerswezen: een analyse*, 1960.

3) Zie voor een bespreking van deze vervoerspolitieke filosofieën o.a. H. C. Kuiler, *Inleiding tot de vervoers- en haveneconomie*, 1973, hfd. 5.

4) L. H. Klaassen, preadvies *Verkeer en ruimte*, 1973, blz. 36.

5) Zie voetnoot 4, blz. 36.

6) Zie voetnoot 4, blz. 30.

7) Zie voetnoot 4, blz. 38.

8) Zie voetnoot 4, blz. 31.

9) Zie voetnoot 4, blz. 36, 39 en 41.



allocatie kunnen leiden, c.q. daarvan een goede benadering geven. Tot deze instrumenten behoort naast allerlei geboden en verboden het toelaten van deficitten.

3. Van overheden mag worden verwacht, dat zij verder kijken dan veler consumenten dus lang is. Dit speelt in cost/benefit-analyses uiteraard mee in die zin, dat daarin niet alleen met huidige, doch ook met toekomstige schaarsteverhoudingen wordt gerekend. Hier kunnen lange-termijn-beslissingen uit voortvloeien die een op kortere termijn rendabele exploitatie in de weg staan, aldus wederom een ontstaanreden voor deficitten opleverend".

Aan deze drie redenen zouden wij nog een vierde willen toevoegen. Klaassen gaat uit van het postulaat, dat het door de algemene inkomensherverdelingsmaatregelen van onze welvaartsstaat niet nodig is het openbaar vervoer om sociale redenen te subsidiëren. Gezien echter het grote aantal bejaarden dat de NS met haar 65+-kaarten op de been weet te brengen, valt naar onze mening *vooralsnog* aan dit postulaat te twijfelen.

Ook Hartog pleit op theoretisch-economische gronden voor het rentabiliteitsbeginsel ten aanzien van het openbaar vervoer. Hij gaat hierbij eveneens uit van de beginselen van de welvaartseconomie. „Wanneer de kosten bij zo perfect mogelijke prijsdifferentiatie echter niet gedekt kunnen worden, is het aan ernstige twijfel onderhevig of zulk vervoer de moeite waard is. De offers zijn dan namelijk groter dan de aantoonbare behoeften. Wat geheel tegen de hier bepleite politiek indruist is de gedachte van de specifieke 'Gemeinwirtschaftlichkeit' van het vervoer. Deze vindt in Duitsland veel aanhang en leidt daar in het algemeen tot allerlei manipulaties met de spoorwegtarieven, waardoor veelal grote tekorten ontstaan" 10).

Nu zijn er theoretisch een aantal restricties ten aanzien van de marginale optimumvoorwaarden. Hartog noemt er een zestal, doch wij geven er hieronder vier weer die betrekking hebben op de vervoerssituatie, met een nadere toelichting onzerzijds 11).

1. „Er wordt geen rekening gehouden met overwegingen van collectief nut of collectieve 'disutility', waaronder begrepen externe effecten". Het belang van een congestievrij railvervoer in de toekomst of het militaire belang van een railnet, e.d., zijn dus niet in de calculatie van de marginale kosten begrepen.
2. „De optimumregels mogen niet partieel worden toegepast wegens de algemene samenhang van het economische proces". Dit betekent, dat de optimumregels in het personenvervoer minstens zouden moeten gelden voor de trein én de privé auto. Bij de auto wordt echter niet aan

de voorwaarden voldaan, zeker niet tijdens de congesties.

3. „De optimumregels stellen in staat, te kiezen tussen verschillende marktvormen, doch alleen door zich terug te trekken op de situatie die zou bestaan in de uiteindelijke evenwichtstoestand, bij gegeven produktiefuncties". De optimumregels zijn dus statisch van aard, maar de vraag naar vervoersdiensten is door de concurrentie voor de spoorwegen geen gegeven, maar voortdurend aan verandering onderhevig. Men zie de cijfers in het artikel van Van Strien 12).
4. „Er kan met behulp van marginale regels geen uitspraak worden gedaan met betrekking tot niet-marginale beslissingen, dus bij mutaties met meer dan één eenheid". Bij de spoorwegen hebben we nu te maken met vele ondeelbaarheden, inclusief een zekere minimum omvang om als nationaal railbedrijf werkzaam te kunnen zijn.

De bovengenoemde restricties relativeren toch wel de betekenis van de marginale kostenregel als basis voor de prijsvorming. Hoewel Hartog stelt, dat de welvaartseconomie de meest perfecte „Gemeinwirtschaftlichkeit" biedt 13), omdat hierbij de produktie in alle richtingen afgestemd wordt op de behoeften, leidt een aantal niet-calculerbare factoren alras tot een niet zuiver economische „Gemeinwirtschaftlichkeit", dus tot een „Gemeinwirtschaftlichkeit" in de vervoerspolitiek (Duitse) betekenis van het woord.

Ook Hartog onderkent dit laatste impliciet, indien hij stelt: „Rails, buizen en geleidingen hebben nu eenmaal altijd een bepaalde minimum omvang, en als de marktgrootheid niet toestaat dat bij toepassing van de marginale kostenregel deze minimum omvang volbezet is, wordt verlies geleden. Maar dat is nog geen voldoende reden om zulke bedrijven niet op te richten. Als we op verliezen af zouden gaan, zouden er in het geheel geen wegen en bruggen bestaan, want de marginale kosten zijn in deze gevallen nul of vrijwel nul" 14).

Tevens blijkt uit de praktijk, dat thans de vervoerspoli-

10) F. Hartog, *Toegepaste welvaartseconomie*, 2e druk, 1973, blz. 115.

11) Ziet voetnoot 10, blz. 58-59.

12) C. P. van Strien, *De spoorwegtarieven; kleine catechismus voor kamerleden, krantemannen en consumenten*, *ESB*, 7 februari 1973.

13) Zie voetnoot 10, blz. 115-116.

14) Zie voetnoot 10, blz. 92.

tieke filosofie van de Gemein- of Gesamtwirtschaftlichkeit wordt aangehangen in plaats van het rentabiliteitsbeginsel zoals vroeger. Volgens de reeds eerder genoemde EG-verordening wordt de productie-omvang jaarlijks door de overheid in samenspraak met de spoorwegen vastgesteld 15). Uit de jaarlijks toenemende productie en verliezen valt nu duidelijk af te leiden, dat de overheid andere criteria hanteert dan de beginselen van de welvaartseconomie, waarbij de productie zodanig van omvang dient te zijn, dat de marginale kosten gelijk zijn aan een punt op de prijsafzetcurve.

Ook uit de jaarverslagen van de spoorwegen blijkt de verschuiving in de vervoerspolitiek. Thans wordt expliciet de maatschappelijke functie op de voorgrond geplaatst en niet de rentabiliteit, zoals nog het geval was tot in de jaren zestig 16).

Keuze van de grondslag

Wat zijn nu de toepassingsmogelijkheden van de besproken grondslagen onder de huidige omstandigheden?

Stel, dat de overheid een zuiver economische Gemeinwirtschaftlichkeit zou aanhangen, zoals door Hartog naar voren gebracht. Dan zal het vaststellen van de marginale kosten, gezien de ondeelbaarheden in een nationaal railbedrijf, nog uiterst moeilijk zijn. Bij de jaarlijkse vaststelling van de productie-omvang door de overheid en de spoorwegen houdt men zich niet zozeer bezig met een extra trein tussen A. en B, wat gezien de ondeelbaarheid van een trein al geen marginale beslissing meer is, als wel met het vaststellen van een zekere kwaliteit aan vervoersdiensten, waarbij het geheel meer waarde heeft dan de som der delen. Men denke hierbij aan de introductie van het Intercity-net. In deze optiek past het niet om een bepaald deel van het spoorwegnet geïsoleerd te bezien en daar de marginale kosten van te bepalen.

Hierbij komt een verschil naar voren tussen het personen- en het goederenvervoer. In het goederenvervoer kunnen de marginale kosten wel de basis vormen van het tariefstelsel, omdat men daar „op bestelling” produceert en de productie in principe steeds met een kleine, zij het ondeelbare, eenheid (wagon) kan uitbreiden, terwijl men door onderhandelingen met de afzonderlijke verladere tot het tarief komt. In het personenvervoer wordt volgens de jaarlijks vast te stellen dienstregeling „op voorhand” geproduceerd met nationaal geldende, gepubliceerde tarieven. Hierbij is het politiek onmogelijk om passagiers tegelijkertijd in verschillende delen van het land verschillende marginale kosten in rekening te brengen.

Beschouwen wij het personenvervoer als een eenheid, zoals hierboven uiteengezet, dan kan men stellen dat het tarief gebaseerd moet worden op de *integrale* kosten, dus de grondslag die vroeger min of meer gold. In de huidige vervoerspolitieke filosofie is deze grondslag echter niet te hanteren, althans niet zonder meer. Stel, dat een dergelijke tarifiering mogelijk is, door bijv. het personenvervoer als hoofdkostendrager aan te merken, dan zou deze tariefstelling de vraag naar vervoersdiensten nog verder doen dalen. De productie-omvang is immers te groot in verhouding tot de vraag, zodat de vervoerde passagiers ook de kosten van de onverkochte zitplaatsen moeten dragen. Dit doet de vraag naar vervoersdiensten uiteraard teruglopen.

Een mogelijkheid om deze grondslag toch te aanvaarden, ontstaat indien de redenen, waarom de overheid het gewenst acht dat de spoorwegen hun diensten op het huidige verzorgingsniveau uitoefenen, hier in het kort aangeduid als de social benefits, in geld zouden kunnen worden gewaardeerd. Men kan zich dan voorstellen, dat de totale kosten verminderd worden met het bedrag van de social benefits, en dat de tarieven gebaseerd worden op de resterende kosten 17). Voorlopig is het echter zo, dat we wat betreft die social benefits, die eigenlijk enigszins verwant zijn aan de

marginale sociale kosten die Klaassen naar voren heeft gebracht, kwantitatief (nog) in het duister tasten.

Wanneer de overheid nu zoveel waarde hecht aan de social benefits, dat daarvoor een verliesgevend spoorwegbedrijf in stand moet worden gehouden, is een reële gedachte, dat de grondslag voor de tariefstelling dan ook maar moet berusten op politieke overwegingen. Praktisch is deze grondslag ook uitvoerbaar. Toch zouden wij deze grondslag eerst in laatste instantie kiezen, vanwege het reeds genoemde gevaar, dat een te krachtig optreden van de overheid het commerciële handelen van de spoorwegen verstikt en leidt tot een log, onhandelbaar vervoerapparaat. De landen om ons heen tonen hiervan de voorbeelden. Gezien de Nederlandse traditie om het vervoer als een commerciële activiteit te zien, is de overheid onvoldoende geëquipeerd zich intensief met spoorwegzaken bezig te houden, als de spoorwegen bereid zullen zijn een deel van hun zelfstandigheid op te geven.

Tot slot rest de grondslag waarbij de tarieven gebaseerd worden op de vraagelasticiteiten van de verschillende deelmarkten. Hierbij kan men denken aan het Pigoviaanse derde graads monopolie. Hartog merkt te dien aanzien op, dat vrijwel de enige mogelijkheid om passagiers verschillend te behandelen, een prijsdifferentiatie in de tijd is 18). Hij doet hier dus op verschillende tarieven o.a. in en buiten de piekuren. Thans blijkt echter, dat in het personenvervoer ook een gelijktijdige prijsdifferentiatie mogelijk is (65+kaarten, tienertoerkaarten, gezinskaarten). De grondslag kan in de praktijk dus geoperationaliseerd worden.

De vraag die zich bij deze grondslag echter voordoet is, wat het niveau van de tarieven moet zijn nu elke relatie met de kosten ontbreekt. Charging moet the traffic will bear is in het verleden altijd geassocieerd met winstmaximalisatie. Moeten de spoorwegen nu streven naar verliesminimalisatie of naar maximalisering van het aantal vervoerde passagiers? Het is duidelijk, dat de overheid de instantie is die de doelstelling voor de spoorwegen vaststelt. Is deze doelstelling eenmaal gegeven, dan kunnen de spoorwegen daar commercieel zo goed mogelijk op in spelen.

Overzien wij de hiervoor besproken grondslagen, dan komt onder de huidige omstandigheden het meest in aanmerking de grondslag, waarbij de tarieven gebaseerd worden op de vraagelasticiteiten van de verschillende deelmarkten, *mits* de doelstelling waarnaar de spoorwegen zich te richten hebben, door de overheid als subsidiegever duidelijk wordt bepaald. Op de tweede plaats komt in aanmerking de grondslag der politieke overwegingen.

De verhouding overheid - spoorwegen

Bezien wij de verhouding tussen de overheid en de spoorwegen in het licht van het bovenstaande, dan valt in de „Regels en procedures voor de vaststelling van de vergoedingen”, opgesteld door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, te lezen:

„De beslissing waarbij de verplichtingen worden opgelegd houdt tevens regels in omtrent de tarieven. Deze regels kunnen inhouden

15) Zie ook: A Rühl, Influence of the compensations for social services on the relations between railways and state, *Rail International*, 1971, no. 10-11.

16) Zie o.a. NS-jaarverslag 1968, blz. 5 e.v.

17) Hierbij worden de „social benefits” dus gemobiliseerd, dit in tegenstelling tot het volgende citaat van Rühl, waarbij de „social benefits” een randvoorwaarde vormen voor het verlenen van subsidie. „The preservation of an unprofitable transport service can only be justified if the deficit to be compensated is smaller than the benefits which the community derives from the contribution of the service, apart from those benefits for which the undertaking receives payment in the form of fares and charges”. Zie voetnoot 15.

18) Zie voetnoot 10, blz. 111.

het toepassen van bepaalde prijzen, of het handhaven van een relatie tussen de tarieven en bepaalde macro-economische of bedrijfs-economische grootheden. De spoorwegen mogen onder voorbehoud van de uit hoofde van art. 28 van de Spoorwegwet vereiste goedkeuring reducties toekennen op de opgelegde tarieven, indien deze leiden tot een beter bedrijfseconomisch resultaat. Verhogingen van de tarieven, boven het bij de vaststelling van de vergoedingen voorziene niveau behoeven voorafgaande toestemming van de Minister van Verkeer en Waterstaat; zij kunnen leiden tot herziening van het vergoedingsbedrag" 19).

De overheid laat de spoorwegen dus enerzijds een zekere speelruimte tot het nemen van initiatieven en het voeren van een commercieel beleid ten aanzien van de tarieven, anderzijds houdt zij de mogelijkheid achter de hand om regels te stellen.

Dit dualisme in de verhouding tussen de overheid en de spoorwegen werkt in de praktijk ook door ten aanzien van de tarifiering. Zou de overheid geen gebruik maken van de mogelijkheid om het toepassen van bepaalde prijzen te eisen, dan zou er sprake zijn van een economische grondslag, die gezien de vaagheid ten aanzien van het handhaven van een relatie tussen de tarieven en (on)bepaalde macro-economische of bedrijfseconomische grootheden, in de praktijk zou neerkomen op het principe „charging what the traffic will bear”. De overheid maakt, zoals Van Strien stelt, echter wél gebruik van de mogelijkheden om het toepassen van bepaalde prijzen te eisen. Voor de tariefstelling ontstaat dus een dualistische grondslag, enerzijds „charging what the traffic will bear” en anderzijds politieke overwegingen.

Nu zou deze dualistische grondslag nog wel geplaatst kunnen worden in de filosofie van de Gemeinwirtschaftlichkeit. In een eerder stadium hebben wij immers gesteld, dat de economische grondslagen voor de tarifiering zelden sec worden toegepast; er spelen altijd wel een paar aspecten van een politieke grondslag een rol. Dit geldt natuurlijk in versterkte mate voor de onderhavige vervoerspolitieke filosofie. Echter, ten aanzien van de hierbovengenoemde politieke grondslag handelt de overheid niet vanuit een bepaald vervoersbeleid, waarbij op gemeinwirtschaftliche politieke overwegingen bepaalde grenzen gesteld worden aan de economische grondslag voor de tarifiering, maar vanuit budgettaire, korte-termijnoverwegingen, die buiten de directe sfeer van het vervoerswezen liggen.

Bovendien zou, afgezien van de hierbovengenoemde budgettaire overwegingen, de manifestatie van de politieke grondslag ook bij de filosofie van de Gemeinwirtschaftlichkeit niet zodanig behoeven te zijn, dat deze tot uitdrukking komt in bepaalde (maat)regelen. Wij hebben vastgesteld, dat onder de huidige omstandigheden het meest in aanmerking komt de grondslag, waarbij de tarieven gebaseerd worden op de vraagelasticiteiten van de verschillende deelmarkten, dus „charging what the traffic will bear”, *mits* de doelstelling waarnaar de spoorwegen zich te richten hebben, door de overheid duidelijk wordt bepaald. Indien de overheid deze doelstelling goed en duidelijk formuleert, uiteraard in samenspraak met de spoorwegen, zullen ingrepen in de tariefstelling niet ad hoc behoeven plaats te vinden. De dualistische grondslag kan dan worden teruggebracht tot een commerciële, waarmee tevens de verhouding tussen de overheid en de spoorwegen duidelijker wordt. Uiteraard kan de overheid zich vanuit de dualistische grondslag voor de tarifiering ook vnl. gaan baseren op de politieke grondslag, doch dan moet men er genoegen mee nemen, dat de spoorwegen een tak van overheidsdienst worden en geen commerciële onderneming meer zijn.

Het eerste alternatief en in het bijzonder de doelstelling die de spoorwegen dan van de overheid zouden moeten ontvangen, zullen wij ~~hieronder~~ ^{hieronder} nog wat nader uitwerken.

Een mogelijke doelstelling voor de spoorwegen

Gewenst is uiteraard om te spreken van *een* doelstelling, in plaats van *de* doelstelling zoals hierboven voor het ge-

mak gebeurde. Er zijn natuurlijk een groot aantal mogelijkheden waarnaar het principe van „charging what the traffic will bear” zich kan richten.

In de huidige omstandigheden zou de overheid voor de spoorwegen een doelstelling kunnen formuleren die ligt tussen enerzijds het vervoer van zoveel mogelijk passagiers en anderzijds het dekken van de totale kosten. De beide uitersten komen als doelstelling uiteraard niet in aanmerking. Het eerste zou impliceren een nultarief, wat dus inhoudt een tarifiering op zuiver politieke grondslag, het tweede komt overeen met het rentabiliteitsbeginsel, wat zojuist verlaten is. Wel zou zich als doelstelling kunnen laten formuleren een synthese van deze uitersten, waarbij de overheid dient aan te geven naar welk optimum de spoorwegen hierbij dienen te streven.

Het vaststellen van een doelstelling op lange termijn waarnaar de spoorwegen hun beleid moeten richten, is vanzelfsprekend niet zulk een eenvoudige, en voor de overheid met haar steeds wisselende kabinetten, al dat niet met een andere politieke kleur, ook niet zulk een aantrekkelijke zaak. De financiële uitkomsten van de spoorwegexploitatie zijn dan immers min of meer onzeker, hetgeen voor de jaarlijkse vaststelling van de begroting consequenties heeft. Toch kan een intensief overleg tussen de overheid en de spoorwegen veel van deze onzekerheid wegnemen. Het verzorgingsniveau wordt reeds door de overheid in samenspraak met de spoorwegen vastgesteld, zodat de kosten van de exploitatie bij benadering bekend zijn. De opbrengsten kunnen door de spoorwegen geschat worden op grond van hun tariefbeleid.

De mogelijkheid om ad hoc te kunnen ingrijpen in de tariefstelling is uit budgettaire overwegingen voor de overheid uiteraard aantrekkelijker. Toch zullen zulke ingrepen door de terugval van het passagiersvervoer zelden het gewenste budgettaire effect sorteren. Men dient rekening te houden met de „Reaktionsabbau en de Reaktionsverzögerung”, zoals Oettle 20) stelt. Het eerste houdt in, dat bij tariefverhogingen de directe reactie sterker is dan de uiteindelijke. De Reaktionsverzögerung houdt in, dat „Tariferhöhungen und Qualitätsverschlechterungen im öffentlichen Verkehr nicht sogleich die volle zu gewärtigende Reaktion zeigen, weil ein Teil der nunmehr Abwanderungswilligen erst später in der Lage ist, sich ein Kraftfahrzeug anzuschaffen”. Het is duidelijk, dat deze processen betrekking hebben op verschillende deelmarkten en zich daardoor tegelijkertijd kunnen voordoen. Voor de overheid blijft het element van de onzekerheid ook bij de ad-hoc-beslissingen hierdoor bestaan.

Slotwoord

Om de kwestie van de spoorwegtarieven enigszins te relativiseren, zij gesteld, dat men zich in deze tijd ook niet te veel moet voorstellen van de invloed der tarieven op het aantal passagiers. Van Strien noemde reeds een gemiddelde elasticiteit van $E = -0,3$. Belangrijker is waarschijnlijk de kwaliteit van de vervoersdiensten. Het blijkt, dat een grotere kwaliteit van de vervoersdiensten, gekoppeld aan een tariefverhoging, toch tot een groter aantal vervoerde passagiers kan leiden. De passagiers zijn dus bereid voor een betere kwaliteit meer te betalen. Dit komt ook tot uitdrukking in de groei van het autopark. Hoewel de kosten van autorijden hoger zijn dan van het openbaar vervoer, prefereren men toch het gebruik van de auto gezien de superieure kwaliteit op de korte en middellange afstand.

Deze situatie impliceert een bovengrens voor de tarieven

19) Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Regels en procedures voor de vaststelling van de vergoedingen uit hoofde van de verordening 1191/69/EEG voor openbare dienstverplichtingen opgelegd aan NS, z.j., blz. 2.

20) K. Oettle, *Verkehrspolitik*, 1968, blz. 45.

De internationale kredietverlening in het kader van de internationale handel

Een theoretisch en empirisch onderzoek in ontwikkeling

DRS. F. B. VAN DER TOORN

Door de vakgroep Internationale Economische Betrekkingen van de Erasmus Universiteit Rotterdam, die onder voorzitterschap staat van Prof. Dr. A. J. Reitsma, is een onderzoek op gang gebracht naar de internationale kredietverlening in het kader van de internationale handel. Hierbij zal in het bijzonder aandacht worden besteed aan het belang voor Nederland van deze vorm van internationaal kapitaalverkeer. Aan dit onderzoekproject wordt deelgenomen door een wisselend aantal doctoraal studenten, die, als scriptie-onderwerp, enkele deelonderzoeken van beperkte omvang voor hun rekening nemen.

In het volgende zal door Drs. Van der Toorn, wetenschappelijk medewerker voor Internationale Economische Betrekkingen aan de Erasmus Universiteit Rotterdam, enige informatie worden verstrekt over de overwegingen die tot dit onderzoek hebben geleid, alsmede over de uitgangspunten en de opzet van dit onderzoek, de fase waarin dit zich bevindt, en tenslotte over het te verwachten toekomstige verloop ervan.

Achtergronden

Vrij algemeen wordt aangenomen dat kredietverlening in het kader van de internationale handel (in het vervolg aan te duiden als exportkrediet) gerekend moet worden tot de belangrijkste vormen van kapitaalverschaffing tussen landen. Onder „exportkrediet” zal worden verstaan ie-

in het openbaar vervoer: het verschil in kwaliteit tussen de trein en de auto zal in de tarieven tot uitdrukking moeten komen, wil men niet geconfronteerd worden met een daling van het aantal reizigers. Dit betekent, dat in het opvoeren van de kwaliteit de kracht van de spoorwegen ligt om meer reizigers te trekken, in het bijzonder in het „must”-vervoer. Een nieuwe verhouding tussen de kwaliteiten van de vervoerstechnieken schept tevens een mogelijkheid om tariefverhogingen door te voeren die uitgaan boven de geldontwaarding. Wat de actie van de spoorwegen in deze zal zijn, behoort af te hangen van de doelstelling die de overheid in samenspraak met hen heeft geformuleerd.

Het zou natuurlijk gewenst zijn, dat de overheid een doelstelling formuleert voor het gehele openbaar vervoer, als een eenheid. De spoorwegen zouden hun beleid ten aanzien van de tarieven dan kunnen coördineren met het streekvervoer. Het is echter duidelijk, dat het formuleren van zo'n „overall” doelstelling voor de lange termijn nog meer politieke moed vereist!

J. M. Verhoeff

der krediet, *ongeacht de lengte*, en voorts ongeacht of hierbij sprake is van leveranciers- dan wel van afnemerskrediet, dat wordt verleend in verband met *zowel* exporten *als* importen. Wat betreft de *korte* internationale kredietverlening mag voor landen met een omvangrijke buitenlandse handel, zoals Nederland, misschien zelfs worden gesproken van de belangrijkste stroom kort kapitaal. Een zeer groot gedeelte van de internationale handel geschiedt immers op basis van internationaal krediet.

De voorlopige indruk is dat deze kapitaalstroom, in het bijzonder wat betreft de korte exportkredieten, in de meeste landen, waaronder Nederland, veelal niet onderworpen is aan overheidscontroles. Het lijkt aannemelijk dat exportkredieten uiterst gevoelig zijn voor (verwachte dan wel feitelijke) veranderingen in de nationale en internationale economische situatie. Hierbij kunnen onder meer worden genoemd mutaties in de situatie op de kredietmarkten, waarbij gedacht kan worden aan niveaus van de rentestanden, alsmede beschikbaarheid van krediet. Voorts kan worden gewezen op de invloed op het exportkrediet van de situatie op de valutamarkten, en als laatste voorbeeld op de invloed van wijzigingen in de omvang van de internationale handel. Deze vorm van internationaal kapitaalverkeer, zal, gezien zijn flexibiliteit en omvang, een belangrijke storende factor kunnen zijn bij het (trachten te) voeren van een effectieve economische politiek.

Paul Einzig verkondigt de stelling dat (speculatieve) mutaties in de exportkredietverlening in veel gevallen de voornaamste *oorzaak* vormen voor een devaluatie, en zo niet, dan toch minstens de voornaamste *aanleiding*. Dit lijkt echter een te extreem standpunt. In de berichtgeving over de recente monetaire troebelen valt hierover overigens weinig te vinden ¹⁾. Het *potentiële* effect van fluctuaties in de krediettermijnen kan evenwel worden geïllustreerd met een door Hansen geciteerd theoretisch cijfervoorbeeld. Indien het tijdsverloop tussen aflevering en betaling voor alle importen met slechts twee weken zou worden bekort, en tegelijkertijd voor alle exporten met twee weken verlengd, zou dit voor Zweden in 1960 tot gevolg hebben gehad dat de, volgens Zweedse experts toch vrij omvangrijke, reserves met meer dan een derde deel zouden zijn afgenomen. Mutaties van slechts enkele weken lijken mij echter via de gangbare kanalen voor informatieverzameling niet of nauwelijks te constateren.

Ondanks het belang dat, naar ik in het bovenstaande aannemelijk heb trachten te maken, aan het exportkrediet moet worden gehecht, is over deze kapitaalstroom in feite nog slechts weinig bekend.

¹⁾ Prof. Dr. C. F. Karsten suggereert evenwel in zijn oratie *Analyse van een Crisis* (Rotterdam, 3 mei 1973, uitgegeven door Martinus Nijhoff te 's-Gravenhage) dat wederom „leads and lags”, naast andere factoren, een belangrijke rol hebben gespeeld. Zie: blz. 9, het zesde „element”.

Uitgangspunten en opzet

Gezien het voorafgaande zal het geen verwondering wekken dat het doel van het onderzoek beknopt kan worden omschreven als het verzamelen van (zoveel mogelijk) informatie met betrekking tot het exportkrediet, in het bijzonder voor zover relevant voor de internationale positie van Nederland. Deze doelstelling is bewust ruim geformuleerd ten einde het mogelijk te maken het onderzoek in eerste instantie op te zetten als een verkenning over een breed terrein. In een later stadium kunnen dan die aspecten, die uit deze terreinverkenning naar voren zijn gekomen als de vermoedelijk belangrijkste aspecten van deze vorm van kredietverlening (of als de aspecten die zich het best lenen voor verder onderzoek, of als beide), worden geselecteerd ter nadere bestudering. Voorlopig kan reeds vermeld worden dat in het bijzonder de vraag, welke factoren geacht kunnen worden van invloed te zijn op de omvang van en de mutaties in het exportkrediet, ruime aandacht zal krijgen, terwijl tevens getracht zal worden iets meer te weten te komen over de wijze waarop, en de mate waarin, deze beïnvloeding zich voltrekt.

Bij het bovenstaande moet evenwel worden aangetekend, dat voornamelijk de *macro*-economische aspecten van het exportkrediet empirisch en theoretisch aan een nader onderzoek zullen worden onderworpen. Dat wil zeggen dat *niet* in de eerste plaats zal worden getracht een overzicht te geven van, bijvoorbeeld, de vele vormen waarin, alsmede de voorwaarden waarop en door wie, exportkrediet wordt verstrekt. Dergelijke overzichten zijn mijns inziens reeds in voldoende mate voorhanden. Met name kan worden gewezen op de vrij recente studie van Dr. W. J. Ford, directeur van de NV Export-Financiering-Maatschappij te 's-Gravenhage, waarin een zeer gedetailleerd overzicht wordt gegeven van de financieringsmogelijkheden voor export, alsmede van de (Nederlandse) financiers. Van deze studie zal dan ook bij het onderzoek dankbaar gebruik worden gemaakt.

Hoewel derhalve niet zal worden getracht het exportkrediet te benaderen vanuit de optiek van het bedrijfsleven, moet ook hierbij toch een voorbehoud worden gemaakt. Om de *macro*-economische consequenties van het exportkrediet met vrucht te kunnen bestuderen, zal het noodzakelijk zijn de *micro*-economische motivatie die aan het ontstaan van de krediettransactie ten grondslag ligt, niet uit het oog te verliezen. Alleen als hieraan wordt voldaan zal met enige kans van slagen een poging kunnen worden ondernomen tot het opbouwen en, zo mogelijk, toetsen van een theorie waardoor omvang van en mutaties in het exportkrediet worden verklaard.

Voor dit laatste is een belangrijke subdoelstelling het verkrijgen van enig inzicht in de eigenaardigheden van het niet-geregistreerde exportkrediet. Hiermee wordt bedoeld het niet door de daarvoor in aanmerking komende officiële instellingen, zoals het Centraal Bureau voor de Statistiek en

De Nederlandsche Bank, geregistreerd exportkrediet. Doorgaans wordt gesteld dat het hierbij overwegend, zo niet uitsluitend, gaat om *kort* krediet, waarvoor de term „handelskrediet” wordt gehanteerd; zie bijv. de jaarverslagen van laatstgenoemde instelling. Daarnaast wordt uiteraard ook aandacht besteed aan het middellange (2 tot 8 jaar; de grenzen worden ook wel bij 1 en 10 jaar gelegd) en aan het, minder vaak voorkomende (overwegend bij handel met ontwikkelingslanden) lange krediet. Het is waarschijnlijk wat eenvoudiger om over het middellange en lange krediet informatie te verkrijgen dan over het korte krediet.

Onderzocht wordt in hoeverre de jaarlijks door De Nederlandsche Bank onder het hoofd „Saldo Handelskredieten en Statistische Verschillen” verstrekte cijfers een betrouwbare basis zouden kunnen vormen voor een nadere analyse. In de jaarverslagen van deze instelling plegen uit deze cijfers, overigens voorzichtig geformuleerde, conclusies te worden getrokken over de ontwikkeling van het korte exportkrediet in het betreffende verslagjaar. Zie bijvoorbeeld het jaarverslag over 1971, pagina 54: „Het in vergelijking met de transactiecijfers bijna f. 1,2 mrd. gunstiger resultaat van de lopende rekening op kasbasis indiceert dat, afgezien van statistische verschillen, in het verslagjaar opnieuw kapitaalvoer uit hoofde van niet geregistreerd *kort handelskrediet* heeft plaatsgevonden”.

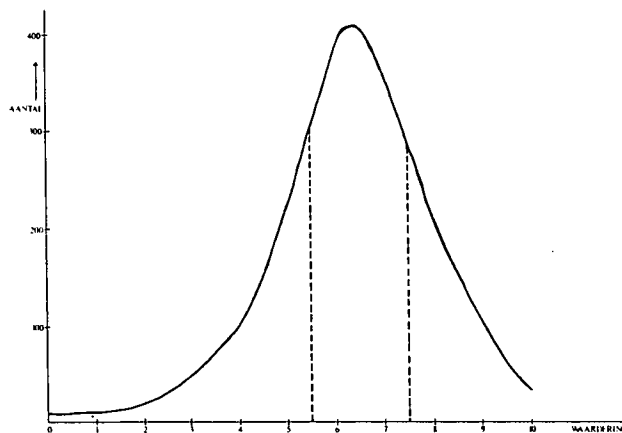
Of bovenbedoelde cijfers bruikbaar zijn staat of valt uiteraard met de betrouwbaarheid van de overige op de lopende rekeningen (te weten op kas- en op transactiebasis) der betalingsbalansen voorkomende posten. Gezien de resultaten van in het buitenland verricht onderzoek rijst de vraag of deze betrouwbaarheid als vaststaand kan worden aangenomen 2). Dit zou kunnen worden nagegaan door voor Nederland eenzelfde onderzoek te verrichten, als in Zweden reeds in 1960 is afgerond door B. Hansen en T. Nillson (indertijd directeur, respectievelijk medewerker van het Zweedse „National Institute of Economic Research”), waarbij een van de conclusies was dat geen indicatie was verkregen dat het „residual item” op de Zweedse betalingsbalans (vergelijkbaar, hoewel niet geheel, met het „saldo handelskredieten”), dat in de periode 1955-1959 een aanzienlijke omvang had aangenomen, kan worden verklaard uit mutaties in het exportkrediet.

Uit vermeld onderzoek bleek overigens wel, dat exportkredieten qua omvang belangrijk zijn, en dat gedurende een jaar hierin beduidende mutaties kunnen optreden, terwijl

2) In dit verband kan ook Einzig geciteerd worden, die meedeelt dat „the annual report of one Central Bank ... contains an item called „statistical discrepancies” and a footnote explains that they represent the difference between the „current account balance on a cash basis and on a transactional basis”, en vervolgens stelt: „This line of thought is open to criticism” Literatuurverwijzing nr. 8, blz. 152.

Rectificatie

In ESB van 5 december jl. (blz. 1059) ontbrak bij het naschrift van Prof. Dr. B. M. S. van Praag en Drs. Ir. A. Kapteyn bij het ingezonden stuk „Naar een nieuwe inkomstenbelasting?” van K. T. Bruyn de volgende figuur.



voorts werd aangetoond, volgens de onderzoekers, dat deze kredieten in belangrijke mate worden beïnvloed door andere dan „pure” kredietmarktfactoren. Met name het groeitempo van in- en uitvoer bleek van belang, terwijl voorts wordt gewezen op het „algemene economische klimaat”.

Ook het reeds eerder gesuggereerde mogelijk storende effect van het exportkrediet op de economische overheids-politiek zal aan een kritische analyse moeten worden onderworpen. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan beïnvloeding van de resultaten van kredietpolitiek. Met het buitenland handelende bedrijven zullen zich geheel of ten dele aan de gevolgen van geëffectueerde kredietrestricties kunnen onttrekken, door, voor zover mogelijk, de termijnen van het verstrekte krediet te bekorten, en de termijnen van het ontvangen krediet te verlengen. Een en ander is doorgaans wel realiseerbaar — binnen de beperkingen die onder meer worden opgelegd door de gewoonten in een bepaalde branche, waarvan soms niet of slechts moeizaam kan worden afgeweken, terwijl voorts uiteraard de internationale concurrentiepositie in het oog moet worden gehouden — omdat deze kredietverlening, zoals vermeld, veelal niet onderhevig is aan beperkende overheidsmaatregelen. Met name de kortere kredieten, met een looptijd van enkele weken of maanden, die niet noodzakelijk door tussenkomst van een bank behoeven te worden gefinancierd (dan wel, zonder *actieve* tussenkomst van de bank, worden gefinancierd uit voor algemene doeleinden beschikbaar gesteld rekening-courantkrediet), zijn in feite ongrijpbaar voor de overheid.

Het zal duidelijk zijn dat een dergelijke ontsnapingsmogelijkheid de effectiviteit van de gevoerde monetaire politiek niet ten goede zal komen. In dit verband kan overigens ook worden gewezen op de mogelijk aanwezige relaties tussen exportkredietverlening en betalingsbalanspolitiek. Eén van de, eerst onlangs gestarte, deelonderzoeken heeft dan ook betrekking op de in Nederland sinds de Tweede Wereldoorlog gevoerde betalingsbalanspolitiek.

Huidige fase

Op het moment van schrijven (augustus 1973) is het onderzoek nog slechts enkele maanden gaande, en verkeert het derhalve nog grotendeels in de beginfase, hoewel het op sommige onderdelen reeds wat verder gevorderd is. Dit geldt met name voor het deelonderwerp „verzekering van exportkredieten”. Met het deelonderwerp „de Nederlandse betalingsbalanspolitiek sinds de Tweede Wereldoorlog”, dat overigens, naast de relatie exportkrediet-betalingsbalanspolitiek, ook andere aspecten van deze politiek zal omvatten, is zoals vermeld kortelings een aanvang gemaakt. Een volgend deelonderzoek naar „structuurveranderingen in de samenstelling van het Nederlandse in- en uitvoerpakket”, dat van groot belang lijkt voor een verklaring van mutaties in de kredietverlening, zal binnenkort op gang worden gebracht. De behoefte aan andere deelonderzoeken is nog in studie.

Ondergetekende houdt zich bezig met de coördinatie van deze deelonderzoeken, en tracht deze kritisch te begeleiden. Daarnaast is voortgang gemaakt met de samenstelling van een gedetailleerd literatuuroverzicht, aangevuld met enige kritische kanttekeningen. In een volgend artikel zal hier dieper op worden ingegaan. Voorts is of wordt contact opgenomen met personen en instellingen, zowel in de particuliere als in de overheidssector en zowel in binnen- als buitenland, die zich op enigerlei wijze met exportkrediet bezighouden.

Toekomstig verloop

Overwogen wordt om, door middel van een enquête on-

Vooruitziende blik

De huidige oliecrisis was onvoorspelbaar. Vele economische prognoses zullen daarom moeten worden herzien omdat ze niet meer ter zake zijn. Hetzelfde geldt voor de publikaties waarin ambitieuze plannen worden geëtaleerd. Dat er echter discrepanties bestaan tussen diverse vormen van onvoorspelbaarheid in wetenschappelijke rapporten, blijkt uit de volgende citaten.

„Het gedurende kortere of langere tijd geheel of gedeeltelijk stoppen van de levering van bijv. olie danwel de dreiging daarmee door een belangrijk produktieland kan de politieke bewegingsvrijheid van een consumptieland in meerdere of mindere mate beperken. Dit is voor laatstgenoemd land uiteraard een weinig aantrekkelijke situatie. Bovendien kan een geheel of gedeeltelijk stoppen van de levering van fossiele brandstoffen leiden tot een ernstige ontwrichting van het economisch leven in het consumptieland”.

(Uit: Economische Evaluatie van een snelle natrium gekoelde kernreactor en van de Nederlandse bijdrage in de ontwikkelingskosten daarvan, Stichting Het Nederlands Economisch Instituut, Rotterdam, oktober 1971, blz. 7).

„However taking the report as the latest of a series concerned with supply and demand equations over the past two decades it must be observed that, despite rapid and indeed violent changes in some factors, the oil position nevertheless displays considerable overall stability. In the outcome, change in the oil industry is massive rather than catastrophic.

(J. Angus Beckett, Chairman OECD Oil Committee, in zijn voorwoord bij Oil, the present situation and future prospects, OECD, Parijs, 1973; het voorwoord is gedateerd op juni 1972).

L.H.

der zowel Nederlandse exportkredietverstrekende instellingen als Nederlandse ex- en importeurs, een poging te ondernemen om onder meer de omvang van het bij de handel tussen Nederland en het buitenland door Nederlandse bedrijven en instellingen verstrekte en ontvangen exportkrediet te schatten. Aangezien het niet mogelijk lijkt hierbij alle ex- en importeurs te betrekken, zullen deze moeten worden geselecteerd op basis van een gedifferentieerde steekproef. Uiteraard zal een en ander een vrij lange voorbereidingstijd vergen, zodat hiervan op korte termijn geen resultaten zijn te verwachten. Dit geldt overigens in mindere mate voor de enquête onder de Nederlandse exportfinanciers, die betrekkelijk gering in aantal zijn. Voor enkele onderdelen is hiermee reeds een aanvang gemaakt, zodat hiervan misschien binnen afzienbare tijd enkele partiële resultaten zijn te verwachten.

Indien het project verloopt als gepland, hetgeen uiteraard mede afhankelijk is van de medewerking van de betrokken instellingen, zal getracht worden aan de hand van de onderzoekresultaten en de verrichte literatuurstudie een bijdrage te leveren aan de theorievorming over het exportkrediet. Hierbij zal vermoedelijk in hoofdzaak worden voortgebouwd op enkele reeds rond 1960 door Hansen ontwikkelde modellen, waaraan mijns inziens, en voor zover ik tot op heden heb kunnen nagaan, in de literatuur (te weinig aandacht is besteed 3). Hansens monografie is, voor zover mij op dit ogenblik bekend, de enige serieuze poging om een nauwgezet uitgewerkte, gekwantificeerde theorie over

het exportkrediet te ontwikkelen. Wel moet hierbij worden aangetekend, dat onlangs een studie is verschenen, van de hand van S. Grassman, waarin verslag is gedaan van een aan het onze verwant lijkend onderzoek.

Literatuurverwijzingen

1. J. F. A. M. Michels, *Algemene beschouwingen over het middellange exportkrediet voor kapitaalgoederen*, Leiden, 1957 (dissertatie Rotterdam).
2. A. de Jong, *De financiering van het middellange exportkrediet voor kapitaalgoederen*, Deventer, 1960 (dissertatie Rotterdam).
3. B. Hansen en T. Nillson, Foreign trade credits, *Skandinaviska Banken Quarterly Review*, juli 1960. (Hierin zijn de resultaten opgenomen van het hierboven vermelde onderzoek. Deze worden overigens ook vermeld in 4).
4. B. Hansen, *Foreign trade credits and exchange reserves*, Amsterdam, 1961. (Deze monografie bevat onder meer de bovenvermelde modellen).
5. Leads and lags in overseas trade, *Bank of England Quarterly Bulletin*, maart 1961.

6. S. Grassman, The balance of payments residual, *Skandinaviska Banken Quarterly Review*, 1967.
7. International trade credit, *Board of Trade Journal*, 21 juli 1967. (Een weergave van de resultaten van een uiterst omvangrijke en gedetailleerde enquête onder ex- en importeurs, uitgevoerd door de Britse Board of Trade, en sindsdien vermoedelijk jaarlijks herhaald. Dit wordt nog nagegaan. Einzig laat zich over dit onderzoek zeer positief uit).
8. P. Einzig, *Leads and Lags*, Londen, 1968.
9. W. J. Ford, *Financiering van de export*, Leiden, 1970.
10. S. Grassman, *Exchange reserves and the financial structure of foreign trade*, 1973.

F. B. van der Toorn

3) Einzig geeft enig commentaar, maar laat daarin deze vrij gecompliceerde theorie mijns inziens geen recht wedervaren. Het valt te betwijfelen of zijn weinig positieve, overigens uiterst summiere, kritiek het produkt is van een grondige bestudering, hoewel zijn opmerkingen zeker niet zonder meer opzij kunnen worden geschoven. In een later stadium hoop ik hierop uitvoeriger terug te komen. Literatuurverwijzing nr. 8, blz. 16 en 17.

ESB

Ingezonden

Nederlands positie in de wereldether

Denkbeeldige toetsing

De heer D. A. P. W. van der Ende heeft in zijn bijdrage in de rubriek „Toets op taak” onder de titel „Ons geestesmerk in de wereldether” (*ESB* van 31 oktober 1973) verband gelegd tussen de noodzakelijkheid van het kappen van dor hout uit het geheel van overheidsstaken en de activiteiten van de Wereldomroep. De wijze waarop hij dit doet ontbeert in ernstige mate de zorgvuldigheid welke men van deze auteur en het door hem vertegenwoordigde Instituut voor Onderzoek van Overheidsuitgaven mag verwachten.

Wat zijn de bronnen van de heer Van der Ende? Dat zijn jaarverslagen van de Wereldomroep, Kamerstukken en de *Guide to Broadcasting*, 17th edition 1973. Wat zijn de ontbrekende bronnen? De financiële jaarverslagen van de Wereldomroep (die bepaald niet onbekend waren aan de heer Van der Ende in zijn vorige functies van Hoofd Inspectie Rijksfinanciën en plv. Directeur van de Rijksbegroting), de omroepen met wie de Wereldomroep over de gehele wereld sinds 27 jaar contacten onderhoudt, de luisteraars naar de Wereldomroep, alle regerings- en departementale instanties, die de Wereldomroep in de loop van 27 jaar kritisch begeleid en in zijn groei gevolg hebben (waaronder zeker

niet in het minst het Ministerie van Financiën), en de Wereldomroep zelf, om er maar enkele te noemen. Het ontbreken der zojuist genoemde essentiële bronnen komt uiteraard de zorgvuldigheid van feitenweergave en argumentatie niet ten goede.

Waar de auteur spreekt van „afwegingsmechanismen” voor diverse overheidsstaken, kunnen wij hem in theorie wel volgen. Maar waar ter wereld bestaat zo'n mechanisme in de praktijk? Wij voelen ons beter thuis bij meer pragmatische beschouwingen die aansluiting zoeken bij de werkelijkheid van het democratische besluitvormingsproces dan bij theoretische ficties. De pogingen die van overheidswege worden ondernomen om tot beleidsanalyse, grotere doelmatigheid en planning op langere termijn te komen zijn ons overigens niet ontgaan. Integendeel — de Wereldomroep is te dezen zelf reeds actief geweest. Dit blijkt uit het feit dat de Wereldomroep in oktober 1971 als eerste omroeporganisatie een meerjarenplan over de periode 1972 t/m 1975 opstelde waarin de beleidsalternatieven „ongewijzigd” en „gewijzigd” beleid werden uitgewerkt zulks met name ook ten behoeve van beleids- en controle-organen der over-

heid. De heer Van der Ende had dit kunnen weten.

De heer Van der Ende begint met het beschrijven van de doelstellingen van de Wereldomroep in een omgekeerde volgorde van prioriteit. Vervolgens heeft hij het over de sterke expansie van de Wereldomroep in recente jaren, met name door de bouw van de overzeese relaystations op Bonaire en Madagascar. Nu dient allereerst te worden opgemerkt, dat ook in de periode waarin nog de financiering van de Wereldomroep uit de pot van de omroep geschiedde, het Ministerie van Financiën steeds een wakend oog in het zeil heeft gehouden, met name ook in de periode waarin de heer Van der Ende zijn belangrijke, bovengenoemde positie bij Financiën bekleedde. De uitbreidingen van het zenderpotentieel door overzeese stations werden niet alleen door het Ministerie van Financiën gesanctioneerd — Financiën heeft zelfs een zeer actieve rol gespeeld om de bouw van Bonaire mogelijk te maken.

Voorts releveert de auteur de directe uitzendingen en de transcriptie-programma's van de Wereldomroep aan de hand van de jaarverslagen. Nu geven

* De auteur is directeur van de Wereldomroep

jaarverslagen uiteraard een globaal overzicht van de verrichtingen; zij kunnen niet pretenderen de achtergronden van die grote lijnen weer te geven. Voor dergelijke achtergronden wendt een journalist zich meestal tot de te behandelen instantie. Niet zo de heer Van der Ende.

Hij schrijft bijv.: „Van de transcriptie-programma's gaat 42% naar Noord-Amerika, Canada en Australië, naar Latijns-Amerika gaat 40%”. Dit is op zich zelf juist in het jaarverslag weergegeven. De heer Van der Ende verzuimt echter te vermelden (hij kan dat ook niet, want hij kent die feiten niet!) dat de genoemde continenten of subcontinenten zich kenmerken door het bestaan per land van een groot aantal commerciële en educatieve radiostations, die stuk voor stuk benaderd moeten worden. Als hij daartegenover de Afrikaanse (7%) en Westeuropese (3,5%) landen vermeldt, „vergeet” hij erbij te zeggen dat in die landen nu juist één omroep het gehele land bestrijkt. Hetzelfde geldt voor Indonesië, Zuid-Afrika, Suriname en de Nederlandse Antillen (bien étonnés de se trouver ensemble), waarvan de heer Van der Ende met het epitheton „ waar het Nederlandse geestesmerk een bijzondere rol heeft gespeeld” schamper lage percentages meent te kunnen noteren met negering van juist vermelde basisfeiten.

Van het Opleidingscentrum voor radio- en televisiemedewerkers uit ontwikkelingslanden (een activiteit van de Wereldomroep in samenwerking met het Ministerie voor Ontwikkelingshulp) berekent de heer Van der Ende uitsluitend de kosten per student door het aantal studenten te delen op de totale begroting zonder ook maar het geringste te vermelden over de achtergronden.

Het feit dat geen resultaten van het Opleidingscentrum zijn vermeld in de zin als door de auteur aangegeven betekent geënzins dat dergelijke gegevens niet beschikbaar zijn; overigens vermeldt het jaarverslag 1972: „Velen passen het nieuw geleerde niet alleen enthousiast toe maar brengen het ook over aan de collega's die nog niet tot een werkelijke beroepstraining kwamen”. Waar zouden wij dat vandaan hebben?

Een ernstige fout wordt gemaakt met relatering van de totale directe kosten voor de Transcriptiedienst (radio en televisie) aan het aantal verzonden radio-programma's; de kosten van een radiotranscriptie-programma zijn derhalve nog lager dan f. 13. Dat ook televisie-transcripties worden vervaardigd kan men overigens duidelijk in het jaarverslag lezen.

De geraamde kosten van de Wereldomroep in 1974 ad f. 31 miljoen zijn inderdaad geheel niet vergelijkbaar met de f. 20,6 miljoen in 1972. De in de Rijksbegroting voorziene f. 31 miljoen omvat mede de kosten voor het zenderpark in Nederland die rechtstreeks door de

Regeringscommissaris voor de Omroep aan de Nozema worden voldaan. Voorts is in genoemd bedrag begrepen een dotatie van twee miljoen gulden ten behoeve van investeringsdoeleinden (Madagascar relaystation). De f. 20,6 miljoen die in het jaarverslag 1972 zijn genoemd werden uitdrukkelijk als exploitatie-uitgaven gepresenteerd.

Kentekenend voor het stuk is de paragraaf over de schriftelijke reacties die de Wereldomroep jaarlijks van zijn luisteraars ontvangt, te weten ruim 120.000 in 1972 (36.000 in 1962, waarschijnlijk 140.000 in 1973). In plaats van een vergelijking met de kortegolfomroepen van andere landen (bijv. BBC 300.000, Radio Zweden 40.000, Japan 60.000 enz.) concludeert de heer Van der Ende dat het met de „analyse” van die brieven waarschijnlijk wel slecht gesteld is. In werkelijkheid nemen de afdelingschefs uiteraard van elke brief kennis, wordt elke brief beantwoord en wordt de inhoud van die brieven zeer serieus genomen. Er bestaat een zeer uitgewerkte maandelijkse analyse van de binnengekomen brieven naar werelddeel, land, taal, nieuwe resp. oude luisteraars enz.

Aangezien dat uit „het” jaarverslag niet blijkt, twijfelt de schrijver van „Toets op taak” ook of de Wereldomroep inzicht heeft in de ontvangst van zijn uitzendingen. Informatie aan de bron zou hem leren dat de Wereldomroep daar speciaal een Propagatieafdeling voor heeft, met rapporteurs over de gehele wereld, en dat bij het bepalen van de frequenties zelfs het gebruik van de computer niet wordt geschuwd.

Over de criteria die bij de Wereldomroep worden aangelegd ten aanzien van de verspreiding van de transcriptie-programma's wordt (bij gebrek aan informatie) snel heengelopen. Aangezien die programma's „gratis” worden verstrekt is dat criterium „primitief”. Het is de schrijver blijkbaar volmaakt onbekend dat er landen zijn die betaling vragen (Engeland), dat er landen zijn die zelf betalen (Duitsland), en dat Nederland op goede gronden een tussenpositie inneemt. Evenmin blijkt de auteur te weten dat er een bijkans sluitend systeem bestaat om te bepalen of een land of station een Nederlands transcriptie-programma krijgt of niet.

Wij naderen nu de climax: de controle op de Wereldomroep. „Ook de leden van de besturende colleges lijken”, aldus de heer Van der Ende, „niet in de eerste plaats voor dit doel (afweging van inspanning en resultaat) te zijn aangezocht. Voorzitter is een oudlid van de Eerste Kamer. Voorts hebben erin zitting gewezen bewindsliden, hooglebaren en enkele andere personen, wier verdiensten grotendeels op andere terreinen liggen dan op dat van modern management en het beheer der publieke middelen”.

De heer Van der Ende erkent dat in het

Bestuur van de Wereldomroep oud-ministers zetelen. Hij erkent niet dat oud-ministers ervaring hebben met „beheer van publieke middelen”, hij ontkent dat zelfs expressis verbis!

De heer Van der Ende schijnt voorts onkundig van het feit dat in het Wereldomroep-Bestuur zitting hebben: een gewezen president-commissaris van de KLM, een directeur van de KLM, een gerenommeerd internationaal bankier en oud-directeur van Philips' Gloeilampenfabrieken. Er zullen weinig vergelijkbare Bestuurscolleges zijn waarin een hogere concentratie aan management-ervaring aanwezig is. De heer Van der Ende blijft met zijn onhoudbare, negatieve beweringen te dezen ver beneden de maat van prudentie, die men van hem en zijn Instituut mag verwachten. Dit is niet alleen onzorgvuldig, dit is te enen male onaanvaardbaar.

Tenslotte heeft de heer Van der Ende nog twee toetsen op zijn klavier. „Het parlement en de openbare mening in Nederland krijgen meer inzicht in het staatsvissers-havenbedrijf te IJmuiden dan in de Wereldomroep”.

Wij zouden de individuele parlementsleden en de openbare mening in Nederland niet gaarne toetsen op hun kennis van het staatsvissers-havenbedrijf te IJmuiden, waar de heer Van der Ende blijkbaar regelmatig informatie over krijgt. Wat de Wereldomroep betreft: het is een open bedrijf, met een open begroting, en voor ieder die er over horen wil, open activiteiten. Men moet er uiteraard wel kennis van willen nemen. Dat gebeurt — en dat betreft de Wereldomroep — méér in het buitenland dan in het binnenland. Een troost daarbij is dat de Wereldomroep er in eerste instantie voor het buitenland is. Maar ook voor Nederland? De heer Van der Ende betwijfelt dit:

„Heeft Nederland het monopolie van onversneden objectief nieuws? Ligt hier uitgerekend een taak voor een klein land als Nederland, een land dat door zijn bevolkingsdichtheid, door de samenstelling van zijn bevolking en door zijn geografische situatie toch al per hoofd der bevolking meer collectieve voorzieningen moet bekostigen dan de andere Westeuropese landen? Ter illustratie: Denemarken heeft op zijn grondgebied drie kortegolfzenders van elk 50 kW, Nederland 27 waarvan 25 van 100 kW, en Italië 36 waarvan 19 van 100 kW”.

Het eerste wat opvalt is dat Nederland hier weer eens wordt gepresenteerd als een „klein land”. Gezien zijn bevolking, zijn economische belangen, zijn geschiedenis, zijn invloed in Europa en ver daar buiten, zijn sociale ontwikkeling, zijn culturele instituten, zijn internationale vertegenwoordiging op vele terreinen is Nederland, zelfs statistisch, geen klein land. De Wereldomroep blijft van mening dat het voor Nederland van belang is te beschikken over een internationaal omroep-instituut dat gerekend wordt tot de beste vijf van de wereld, en meermalen tot het beste is uitge-

roepen. Dat dit instituut er niet van houdt zich in jaarverslagen op de borst te kloppen reflecteert uitsluitend de wijze waarop het Nederland in de wereld presenteert. Terzijde: wij raden de heer Van der Ende aan zich voortaan te refereren aan het „World Radio and TV Handbook” in plaats van aan de „Guide to Broadcasting”. Hij zal dan zien dat Denemarken juist is vermeld, maar dat de Wereldomroep *niet* beschikt over 27 zenders (waarvan 25 van 100 kW), maar over in Lopik: 3 zenders van 100 kW, 1 zender van 50 kW en 1 (reserve) zender van 10 kW; op Bonaire over 2 zenders van 300 kW; in Madagascar 2 zenders van 300 kW. Hij zou dan ook de gegevens vinden om de Nederlandse Wereldomroep, niet te vergelijken met Denemarken, maar bijv. met Zweden (3 zenders van 500 kW) of Zwitserland (1 zender van 500 kW, 4 zenders van 250 kW, 3 zenders van 100 kW).

De heer Van der Ende besluit zijn artikel als volgt: „De Wereldomroep behoort niet tot het dorre hout dat ieder met genoeg kapt. Maar hij lijkt wel in aanmerking te komen om nader te worden bezien in het kader van de in de *Miljoenennota* aangekondigde herzieningen van het beleid”.

De Wereldomroep heeft zelf bij herhaling de overheid uitgenodigd zijn faits et gestes te beoordelen. De Wereldomroep is in de afgelopen 27 jaar van zijn bestaan herhaaldelijk en-bij voortdurend gecontroleerd door accountants, zowel intern als extern en door de Regeringscommissaris voor de Omroep en de Rekenkamer.

De Wereldomroep heeft zijn plaats in Nederland bereikt met medewerking en onder controle van alle daartoe aangewezen ministeries en openbare organen.

Er is dus: a. allereerst wél een fors tegenwicht in de vorm van een in management-ervaring sterk Bestuurscollege; b. wél een sterke bestuurlijke controle van de zijde van overheidsorganen.

Wat tenslotte de *parlementaire* controle betreft, die is geenszins afhankelijk van de nieuwe vorm van financiering (vanaf 1 januari a.s. uit de algemene middelen in stede van uit de „omroep-pot”). Of is het de auteur ontgaan dat er bijv. eind 1972 door de vaste Commissie voor Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk Werk van de Tweede Kamer een uitvoerige „hearing” werd gehouden, waarbij vertegenwoordigers van NOS en Wereldomroep urenlang aan de tand werden gevoeld. De Kamerleden bleken geenszins genoeg te nemen met een omstandige schriftelijke nota plus mondelinge toelichting omtrent het financieel beleid, doch vuurden bijkans een uur lang een grote serie vragen op de Wereldomroep af. Wel moet gezegd worden dat deze vraagstellingen van inzicht en wijsheid getuigen.

Tot slot het volgende. De Wereldomroep heeft geen „afwegingsmechanisme” à la Van der Ende. Het inhoud geven aan zijn doelstellingen in 24-uur programmaverzorging per dag gaat evenwel dagelijks gepaard aan het kiezen uit alternatieve mogelijkheden, waarbij het kostenaspect permanent in het oog wordt gehouden. Wij hopen dat wij deze taak nog lang mogen uitvoeren. In een tijdsgewricht waarin steeds indringender wordt gevraagd om aandacht voor niet-materiële, kwalitatieve kanten van het bestaan lijkt een verband tussen de doelstellingen van de Wereldomroep en dor hout niet voor de hand te liggen.

Nu is kappen toch al een minder subtiële bezigheid dan het hanteren van imaginaire afwegingsmechanismen. Maar noch met het een noch met het ander zouden wij gaarne belast zien een Instituut dat kennelijk zo ongeïnformeed en ongecontroleerd conclusies trekt en oordelen velt vóór een wezenlijk onderzoek zelfs maar is aangevangen. Toets op taak: het stuk van de heer Van der Ende en zijn Instituut kan de toets der kritiek niet doorstaan.

L. F. Tijnstra

Naschrift

Het geval-Wereldomroep is belangrijk als illustratie van een meer algemene bestuurlijke problematiek. De volgende algemene bestuurlijke principes zou ik in dit verband aan de orde willen stellen:

- men dient zich permanent te bezinnen op de actualiteit van de doelstellingen;
- herzieningen van het beleid betekenen in de praktijk dat op zich zelf stellige nuttige uitgaven moeten worden verminderd;
- het beleid moet niet alleen efficiënt, maar ook doelgericht zijn;
- de bestuursorganen moeten zodanig zijn samengesteld en de bevoegdheden moeten zodanig over de bestuursorganen zijn verdeeld dat efficiency, doelgerichtheid en — vooral — de actualiteit van de doelstellingen mede in vergelijking met de andere doelstellingen van het overheidsbeleid de vereiste aandacht krijgen;
- in beginsel behoort het parlement over de grote lijnen van het beleid te kunnen oordelen aan de hand van gepubliceerde, voor ieder toegankelijke stukken. Die stukken moeten de daarvoor relevante gegevens in voldoende mate verschaffen.

Actualiteit van de doelstellingen

Bij het beschrijven van de doelstellingen van de wereldomroep door mij ontleend aan de jaarverslagen, zou ik de volgorde van prioriteit hebben omge-

keerd. Omdat de doelstellingen het punt vormen, waarom alles draait, lijkt het mij goed artikel 2 van de statuten van de Wereldomroep — te vinden in Schuurman & Jordens, nr. 164, blz. 92 — hier volledig te citeren:

„De Wereldomroep heeft ten doel:

- a. van Nederland in het buitenland een beeld te geven in geestelijk, levensbeschouwelijk, staatkundig, cultureel, wetenschappelijk, economisch, sociaal en humanitair opzicht — daarmede tevens de verbreiding van goodwill omtrent Nederland te bevorderen alsmede een bijdrage te leveren tot vreedzame internationale betrekkingen en samenwerking ook met betrekking tot de jonge naties;
- b. de band met alle Nederlanders en Rijksgenoten in de Rijksdelen overzee te onderhouden en te versterken;
- c. de band met Nederlanders respectievelijk Rijksgenoten alsmede gewezen Nederlanders en gewezen Rijksgenoten, buiten het Rijk wonende of vertoevende, te onderhouden en te verstevigen”.

De „fameuze kortegolftraditie” van Nederland is vóór de oorlog ontstaan, toen Nederland via de kortegolf een verbinding met de Nederlanders in Nederlands-Indië tot stand bracht. De huidige doelstellingen gaan veel verder. Ieder zal deze doelstellingen sympathiek vinden, maar de kernvraag is of deze 31 miljoen per jaar waard zijn. Moet inderdaad „het” buitenland — dat is dus overal ter wereld — een beeld van Nederland krijgen via de radio? Denemarken doet het wat bescheidener. Zou het imago van Denemarken in de wereld daarvoor zoveel slechter overkomen dan dat van Nederland? Moeten alle Nederlanders, waar ter wereld ook wonende of vertoevende, een Nederlands radio-station kunnen ontvangen? Geldt dit ook voor emigranten, gewezen Nederlanders dus die een andere nationaliteit hebben aanvaard? Misschien wel, misschien niet, maar het is in elk geval de moeite waard erover na te denken. Sinds 1969 heeft men geconstateerd dat de Wereldomroep ook een vorm van ontwikkelingshulp kan bedrijven. Ongetwijfeld een nuttige zaak, maar men zou kunnen onderzoeken of voor hetzelfde geld niet meer effectieve hulp kan worden geboden dan bijv. via het opleidingscentrum.

Beleidsherzieningen in de praktijk

Op blz. 8 van de *Miljoenennota* is gezegd dat uitvoering van de beleidsvoornemens van het Kabinet met zich brengt dat — ten einde de uitgavenontwikkeling en daarmee de toeneming van de belastingdruk binnen aanvaardbare grenzen te houden — het noodzakelijk zal zijn op andere terreinen herzieningen van het beleid tot stand te brengen. In mijn artikel schreef ik dat het zogenaamde dorre hout, dat men zonder bezwaar kan kappen, maar schaars is te vinden. Voor de praktijk kan men dat befaamde dorre hout rustig getogen. Er

is geen sprake van, en aan het slot van mijn artikel heb ik dat met zoveel woorden gezegd, dat ik de Wereldomroep als dor hout zou beschouwen. Voor herzieningen van het beleid — dat geldt uiteraard ook voor herzieningen die nodig zijn geworden door de oliecrisis — zal men uitgavensectoren in beschouwing moeten nemen die op zich zelf stellig nuttig zijn, in de ogen van velen wellicht in hoge mate nuttig, maar waaraan vergeleken met andere, in de gegeven situatie meer dringend geachte uitgaven, gezien de beperktheid van de middelen toch minder prioriteit behoort te worden toegekend.

Doelgerichtheid van het beleid

Het beleid moet niet alleen zijn gericht op minimalisatie van de kosten (efficiency in engere zin), maar ook op een doelgericht voorzieningenniveau. De Nederlandse Wereldomroep heeft inderdaad het nodige gedaan om zijn veel omvattende doelstellingen te verwezenlijken. Hij is één van de vijf beste zo niet de beste van de wereld. Toch zijn er activiteiten waarbij men zich kan afvragen of die niet buiten die ruime doelstellingen vallen, bijv. een dagelijks verslag in het Spaans van de Olympische Spelen te München.

Afwegingsmechanisme

In mijn artikel betwijfelde ik of voor de Wereldomroep de gegevens en het apparaat aanwezig waren voor een doeltreffend afwegingsmechanisme. Met afwegingsmechanisme bedoelde ik niet meerjarenplannen, beleidsanalyse e.d., die slechts technische hulpmiddelen zijn, maar een zodanige samenstelling van de organen en een zodanige verdeling van de bevoegdheden over de organen, dat bij de besluitvorming alle aspecten van het beleid in voldoende mate aan de orde komen. Dus niet alleen de interne efficiency, maar ook de doelgerichtheid van het beleid, en, dat vooral, een permanente bezinning op de actualiteit van de doelstellingen.

Die twijfel blijft bij mij ook na lezing van de reactie van Drs. Tijmstra bestaan.

Wat het bestuur betreft zegt Drs. Tijmstra dat er weinig bestuurscolleges zullen zijn waarin een hogere concentratie aan managementervaring aanwezig is. Ik neem het gaarne aan. Maar daar

gaat het niet om. In mijn artikel sprak ik over modern management *en* het beheer van de publieke middelen, over inpassen van het bedrijfsbelang in het algemeen belang, over voldoende tegenwicht tegen de bedrijfsleiding, die uiteraard geneigd zal zijn primair op het belang van het bedrijf te letten. De grote bekwaamheden van de leden van de besturende colleges zijn niet in discussie, maar wie van hen is speciaal benoemd vanwege dat tegenwicht, dit inpassen van het bedrijfsbelang in het algemeen belang?

Openbaarheid der gegevens

Nu het parlement door de vaststelling van de begroting meer actief bij het beleid van de Wereldomroep is betrokken, kan dat tegenwicht van de zijde van het parlement en de openbare mening komen. De gegevens die hiervoor in de openbaarheid zijn gebracht zijn voor een behoorlijke afweging echter volstrekt onvoldoende.

Voor het Staatsvissers-havenbedrijf, een bedrijf met een omzet van goed 7,5 mln. en een geraamd verlies van 9 ton ontvangt het parlement een exploitatie- en een kapitaalbegroting, met de nodige toelichting. In de begroting van CRM is in één post 483 mln. uitgetrokken als bijdrage voor de omroep. In de toelichting daarop staat dat 31 mln. daarvan voor de wereldomroep is bestemd.

Uit één zinnetje op blz. 11 van het jaarverslag 1972 valt af te leiden, dat over de definitieve plannen voor de modernisatie van het „moederpark” in Nederland binnenkort zal worden beslist. Vermoedelijk zijn in de aangevraagde 31 mln. ook gelden opgenomen voor een eerste stap ter realisatie van die plannen. Als zo'n eerste stap eenmaal is gezet, is het voor 99% zeker dat het hele plan wordt uitgevoerd (camelnose-effect).

Drs. Tijmstra geeft toe dat de 20,6 mln. exploitatie-uitgaven volgens het jaarverslag 1972 niet geheel vergelijkbaar zijn met de 31 mln. in de begroting 1974. In het laatste bedrag zitten tevens „de kosten voor het zenderpark in Nederland”. Ook de eerste kosten van de modernisatie? Kwamen de kosten van de zenders te Bonaire en Madagascar wel ten laste van de Wereldomroep, maar de kosten van de zenders in Nederland niet? In de 20,6 mln. zit overigens ook een ton voor zenderhuur Kootwijk.

Drs. Tijmstra vraagt of mij is ontgaan dat er eind 1972 door de vaste commissie

voor CRM uit de Tweede Kamer een hearing is gehouden, waarbij o.a. de wereldomroep is gehoord. Inderdaad wist ik dat niet, maar ik kon dat ook moeilijk weten omdat daarvan — naar mij te bevoegder plaatse werd medegedeeld — geen verslag is gepubliceerd.

In mijn artikel wees ik op het ontbreken van — zo goed mogelijke — kwantitatieve gegevens van de resultaten van de Wereldomroep (analyse van de ingekomen brieven naar mate van waardering, verdeeld over de landen e.d.). Gegevens die noodzakelijk zijn zowel voor de interne beleidsvoering als voor de externe beoordeling van het beleid. Volgens Drs. Tijmstra zijn die gegevens, of althans dergelijke gegevens, aanwezig. Waarom worden zij dan niet gepubliceerd? Een jaarverslag dient m.i. wel degelijk de achtergronden van de grote lijnen van het beleid weer te geven, zomede de voornaamste gegevens waarop dat beleid is gebaseerd.

Drs. Tijmstra zegt dat ik mij voor nader informatie tot de Wereldomroep had kunnen wenden. Ik neem direct aan, dat hij graag bereid is om niet alleen mij, maar ook de 225 parlementsleden die straks over de begrotingspost hebben te oordelen en voorts ieder die beroepshalve of uit burgerzin is geïnteresseerd te ontvangen. Een andere vraag is of bijv. de parlementsleden daarvoor de tijd kunnen vinden. Een bedrijf dat over 31 mln. gemeenschapsgeld beschikt — belastinggeld of luistergeld — moet m.i. zoveel gegevens openbaar maken, dat het parlement en de openbare mening in staat zijn zich althans over de grote lijnen van het gevoerde en te voeren beleid uit te spreken. In mijn artikel noemde ik dat een eis van democratie. Ook het Instituut voor Onderzoek van Overheidsuitgaven moet in het kader van zijn voorlichtende taak aan de hand van voor ieder beschikbare gegevens tot een verantwoord oordeel kunnen komen. Wanneer bij die oordeelsvorming vragen rijzen, moet het die vragen in het openbaar kunnen stellen.

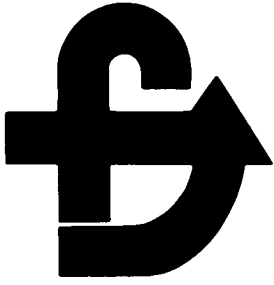
Aan het slot van mijn artikel bepleitte ik de Wereldomroep nader te herzien in het kader van de in de *Miljoenennota* aangekondigde herzieningen van het beleid. De reactie van Drs. Tijmstra doet vermoeden dat dergelijke beleidsherzieningen door de direct betrokkenen niet altijd met enthousiasme zullen worden ontvangen. Maar dat zal het Kabinet ook niet hebben verwacht.

D. A. P. W. van der Ende

Schakel bij vacatures voor leidende functies steeds ESB in: in vrijwel elk groot bedrijf wordt dit blad veelvuldig gelezen.

Advertentie-opdrachten te richten aan:

ADVERTENTIE-AFDELING ESB, POSTBUS 42, SCHIEDAM, TELEFOON (010) 26 02 60



Bedrijfseconomische belastingleer

DRS. H. A. KOGELS

Al zit de fiscus dan niet op de stoel van de ondernemer, bij menige directievergadering in een onderneming is de aanwezigheid van de fiscus welhaast tastbaar. En meestal niet als de gemakkelijkste „partner” waarmee in het beleid rekening dient te worden gehouden. Bij de omzetcijfers dient rekening gehouden te worden met de BTW. De lonen en de salarissen brengen problemen mee ten aanzien van de loonbelasting. Gaat het om een persoonlijk ondernemer of firma dan zal de winst afgeroomd worden door de inkomstenbelasting, bij een naamloze of besloten vennootschap eist de vennootschapsbelasting eerst haar deel van de winst op waarna het uitgedeelde stuk van de winst nog eens met de dividendbelasting en/of inkomstenbelasting wordt getroffen. De omzetting van een firma in een NV of BV heeft evenzeer fiscale implicaties. Daarnaast kunnen accijnzen en belastingen van rechtsverkeer nog een belangrijke rol spelen. Vgl. de geschiedenis van Compañía Shell de Venezuela, die haar zetel verplaatste van Canada naar Nederland.

Naarmate de druk van de belastingen toeneemt wordt de fiscus een lastiger partner. Naast de budgettaire functie van de belastingheffing heeft deze evenwel ook een economisch-politieke functie gekregen. Belastingen zijn instrumenten geworden om „bij te sturen”. Tegen deze achtergrond is het begrijpelijk, dat binnen de ondernemingen de behoefte ging ontstaan aan een bestudering van de gevolgen van de belastingheffing op het handelen.

In de jaren twintig ontstond in Duitsland — aldus Wöhe 1) een zelfstandig bedrijfseconomisch deelgebied van de economische wetenschap dat zich „mit den Wechselbeziehungen... zwischen der Steuer und Betriebe” bezighield. Aanvankelijk werd dit deelgebied van de bedrijfseconomie „Steuerbetriebslehre” genoemd 2); heden ten dage spreekt men in Duitsland van „Betriebswirtschaftliche Steuerlehre”. Vreemd genoeg heeft zich in Nederland geen analoge ontwikkeling voorgedaan van wat men hier de „bedrijfseconomische belastingleer” zou kunnen noemen 3).

Betriebswirtschaftliche Steuerlehre

De bedrijfseconomie ontwikkelde zich in Duitsland van een wetenschappelijke *Kunstlehre*, die zich bezighield met boekhoudkundige en calculatrische problemen tot een zelfstandige empirische wetenschap die een sterk kwantitatief-mathematisch karakter heeft. Zo ook heeft de bedrijfseconomische belastingleer in Duitsland zich ontwikkeld van „Lehre von Einfluss der Besteuerung auf das betriebliche Rechnungswesen” tot een wetenschap die zich bezighoudt met de „Einfluss der Besteuerung auf den betrieblichen Prozess” 4) en die de taak heeft

Deze rubriek wordt verzorgd door
het Fiscaal-Economisch Instituut
van de Erasmus Universiteit
Rotterdam

alle problemen die door het bestaan van belastingen bij het bedrijf ontstaan te analyseren en te verklaren.

De verhouding tussen „Betriebswirtschaftliche Steuerlehre” en de „Betriebswirtschaftslehre” is lange tijd onderwerp van discussie geweest. De meningen liepen uiteen van het beschouwen van de *Betriebswirtschaftliche Steuerlehre* als een aparte, zelfstandige wetenschap tot het zien als een onderdeel van de (algemene) bedrijfseconomie. Ook bestond een stroming die haar beschouwde als een *Spezielle Betriebswirtschaftslehre*. Wöhe ziet de belastingen zelf niet als studie-object van de *Betriebswirtschaftliche Steuerlehre*, maar wel de gevolgen ervan. De problemen, die hierbij ontstaan „stellen (...) kein eigenes Erkenntnisobjekt einer betriebswirtschaftlichen Teildisziplin dar, sondern sind lediglich einer von vielen Problemkreisen, die sich am Objekt der Betriebswirtschaftslehre finden 5).

Ten aanzien van de deelgebieden waaruit de betriebswirtschaftliche *Steuerlehre*, zou bestaan zijn de meningen verdeeld.

Wöhe onderscheidt 6):

1. de invloed van de belastingheffing op

de beslissingen binnen de onderneming;

2. de invloed van de belastingheffing op de boekhouding (winstbepaling) enz.;
3. het gebruikmaken van bedrijfseconomische inzichten bij de belastingwetgeving.

Rose ziet als deelgebieden 7):

1. de *Steuerwirkungslehre* doe de gevolgen van de belastingheffing onderzoekt;
2. de *Steuerbeeinflussungslehre* die zich bezighoudt met de reacties van de belastingplichtige — in casu de onderneming — op de gevolgen van de belastingheffing;
3. de *normative betriebswirtschaftliche Steuerlehre*, hetgeen overeenkomt met het derde deelgebied volgens Wöhe.

Hoewel Wöhe van mening is, dat de fiscale problemen slechts benaderd kunnen worden binnen de totaliteit van problemen, die zich bij het ondernemingsgebeuren voordoen is hij er toch toe overgegaan een afzonderlijk boek te schrijven over de problematiek van de *betriebswirtschaftliche Steuerlehre*. De belangrijkste reden hiervoor is, dat aan de Duitse universiteiten en hogescholen dit vak als apart keuzvak wordt gedoceerd.

In het volgende zal uitsluitend worden gesproken over de plaats van de

1) Wöhe, *Betriebswirtschaftliche Steuerlehre*. Berlijn en Frankfurt, 1966, band 1 (blz. 5). Dit boek wordt beschouwd als het huidige standaardwerk over dit onderwerp in Zwitserland.

2) F. Findeisen, *Unternehmung und Steuer (Steuerbetriebslehre)*. Stuttgart, 1923.

3) J.B.G. Thorborg, Belastingrecht en bedrijfseconomie, *Maandblad Belastingbeschouwingen*, no. 9, september 1971, blz. 171 e.v.

4) G. Wöhe, t.a.p. blz. 5 en 26; hij onderscheidt drie fasen 1. ontwikkeling (1919-1925); 2. boekhoudtechnische fase (1925-heden); 3. kritische fase (1945-heden).

5) G. Wöhe, t.a.p., blz. 14.

6) G. Wöhe, t.a.p., blz. 9.

7) G. Rose, *Betriebswirtschaftliche Steuerlehre an deutschsprachigen Hochschulen*, *Bulletin for International Fiscal Documentation*, december 1972.

bedrijfseconomische belastingleer in de universitaire studie economie. De bedrijfseconomische belastingleer als onderzoekgebied laat ik verder onbesproken, mede omdat de „academische vrijheid” het de onderzoeker toestaat naar eigen keuze zijn onderzoekgebied te bepalen. De rol die dit vak speelt of zou kunnen spelen in de opleiding van economen is op dit moment interessanter.

Parallellen met de fiscaal-economische studierichting in Nederland

De stof van het (Duitse) keuzevak *betriebswirtschaftliche Steuerlehre* is door Wöhe als volgt ingedeeld — en hij merkt daarbij op, dat deze indeling het gevolg is van het systematisch afscheiden van fiscale problemen van de totaliteit van de bedrijfseconomie 8).

INLEIDING, waarin een methodologische en historische benadering van de *betriebswirtschaftliche Steuerlehre* wordt gegeven.

DEEL I. De invloed van de belastingheffing op de *opbouw* van de onderneming:

1. de belastingheffing op de productiefactoren;
2. de fiscale invloed op de keuze van de rechtsvorm van de onderneming;
3. de fiscale invloed op concentratie en samenwerking van bedrijven;
4. de fiscale invloed op de keuze van de vestigingsplaats.

DEEL II. De invloed van de belastingheffing op de *hoofdfuncties* van de onderneming:

1. de invloed van belastingheffing op de productiefactoren;
2. de invloed van de omzetbelasting op de afzet;
3. de fiscale invloed op investeringen en de financiering.

DEEL III. De invloed van belastingheffing op de *administratie*:

1. de fiscale winstbepaling met behulp van de fiscale balans;
2. de vaststelling van het fiscale vermogen over de vermogensbelasting.

Opmerkelijk is, dat na de inleiding en een kennismaking met de belangrijkste belastingen eerst DEEL III aan de orde komt. Reden hiervan is de noodzaak de student met boekhoudkundige problemen (zoals die van de waardering) kennis te laten maken voordat de fiscale invloeden op de rest van het ondernemingsgebeuren worden behandeld.

In Nederland kennen we de fiscaal-economische studierichting. Men gaat hier uit van de bedrijfseconomische of de algemeen economische variant. Wat betreft de situatie bij de Erasmus Universiteit Rotterdam komen de beide richtingen in grote lijnen neer op het volgende 9).

I. Inleiding in de beginselen van het staatsrecht en het belastingrecht.

1. Kennismaken met de beginselen van het staats- en administratief recht als publiekrechtelijk kader waarbinnen het belastingrecht een bijzondere plaats inneemt.
2. Overzicht van de diverse belastingen, een inleiding in de grondbeginselen, theorieën van belastingheffing en een kennismaking met de fiscale rechtspraak.

II. Nederlands belastingrecht en beginselen van internationaal belastingrecht.

1. Inkomstenbelasting, loonbelasting, vermogensbelasting, dividendbelasting, en beginselen van belastingen wegens nalatenschappen en schenkingen en van de belastingen op het rechtsverkeer. Veel aandacht wordt besteed aan de inkomstenbelasting — middels een practicum —, en aan de fiscale problematiek betreffende fusies.
2. Vennootschapsbelasting en het fiscale begrip winst uit onderneming. Hier wordt — eveneens in een practicum — mede aandacht besteed aan de fiscale winstbepaling en vraagstukken betreffende de waardering.
3. Beginselen van het internationale belastingrecht. Binnen dit kader komen vraagstukken aan de orde betreffende dubbele belasting, vestigingsplaats en de verhouding tussen ontwikkelde en ontwikkelingslanden.

III. Openbare financiën.

1. Het financiële gedrag van de overheid, te splitsen in de besluitvorming en de economische gevolgen ervan.
2. Uitgavenleer, beslissingsprocessen, (algemene) belastingleer, de financiële verhouding tussen lagere en hogere overheden, sociale zekerheid en inkomensverdeling.
3. De zuiver macro-economische kant van de openbare financiën waaronder problemen betreffende de economische theorie van de belastingpolitiek.

IV. Een bedrijfseconomisch hoofdvak waarin tevens een werkcollege dient te worden gevolgd. Hier kan een keuze worden gemaakt tussen:

1. financiering van de onderneming;
2. kosten- en winstbepalingsvraagstukken.

Indien de economische variant wordt gekozen dient men een werkcollege te volgen in een van de volgende vakken:

1. economische organisatievormen;
2. theoretische economie;
3. geld-, krediet-, en bankwezen;
4. conjunctuurleer en economische politiek;
5. internationale economische betrekkingen.

V. Burgerlijk recht en handelsrecht. Dit keuzevak, dat voor de fiscaal-economische studierichting als verplicht vak in het pakket is opgenomen omvat het ondernemingsrecht — waarbij o.a. de civielrechtelijke problemen bij fusies

een belangrijke rol spelen — en het huwelijksgoederenrecht, dat speciaal van belang is voor de fiscale studierichting.

VI. Een aantal steunvakken.

1. voortgezet boekhouden (binnen de fiscale studierichting dient een deel hiervan ook gevolgd te worden door de algemeen-economische variant);
2. methodologie en wetenschapsteorie;
3. het maken van een statistische opdracht.

VII. De studie wordt afgesloten met een scriptie. Deze behoeft niet noodzakelijk op fiscaal gebied te worden geschreven.

Afgezien van het onderscheid, dat in Duitsland de *Betriebswirtschaftliche Steuerlehre* meer het karakter heeft van een keuzevak (dat aanzienlijk meer omvat dan ons keuzevak belastingrecht) en dat de Nederlandse fiscaal-economische studierichting meer het karakter heeft van een „totaal-doctoraal-pakket” is er ook een verschil in de benaderingswijze. Terwijl de *betriebswirtschaftliche Steuerlehre* uitgaat van een integrale bestudering van de fiscale vraagstukken binnen de totaliteit van problemen die zich binnen de onderneming voordoen, staan in de fiscaal-economische opleiding de bedrijfseconomische en de belastingrecht-vakken los van elkaar. Een integratie van bijvoorbeeld de vakken kosten en winstbepaling en het fiscale winstbegrip bestaat hier niet. De student wordt met deze samenhang incidenteel geconfronteerd en kan hoogstens in de vorm van een scriptie de twee „disciplines” met elkaar in verband brengen.

Is het wenselijk het vak bedrijfseconomische belastingleer in Nederland te introduceren?

In een artikel in *Weekblad voor Fiscaal Recht* meent Klein Wassink 10) dat de universitair gevormde econoom die in Nederland de fiscaal-economische studierichting kiest en daarna met praktische ervaring zijn fiscale vorming afrondt de vergelijking met zijn Duitse collega's zeker kan doorstaan. In de eerste plaats dient hierbij opgemerkt te worden dat Klein Wassink hierbij alleen gedacht zal hebben aan degene die de bedrijfseconomische variant van

8) G. Wöhe, t.a.p., blz. 24.

9) Fiscaal-economische studierichtingen komen eveneens voor aan de Katholieke Hogeschool te Tilburg, de Gemeentelijke Universiteit Amsterdam en de Rijksuniversiteit te Groningen; tussen deze opleidingen bestaan uiteraard verschillen qua inrichting van studie en literatuurlijsten.

10) H.J.W. Klein Wassink, Wat is „Betriebswirtschaftliche Steuerlehre”? *Weekblad voor Fiscaal Recht*, no. 5140, 5 juli 1973.

deze studierichting heeft gekozen. Daarbij spreekt hij van een aanvullende fiscale vorming in de praktijk.

Als het erom gaat bedrijfseconomen beter in staat te stellen met het belastingrecht te werken, acht hij het zeer de vraag of daarvoor een apart etiket van „Betriebswirtschaftliche Steuerlehre” nodig of nuttig is. In Rotterdam is het doctorale keuzevak belastingrecht erop gericht de studenten globaal kennis te laten maken met zaken als belastingheffing, fiscale winstbepaling, fiscale gevolgen voor fusies en internationaal belastingrecht en inzicht te geven in het moment waarop men beter een belastingdeskundige kan raadplegen. Dus zeker geen doelstelling die identiek is aan die van de *betriebswirtschaftliche Steuerlehre*.

Indien wij de bedrijfseconomische belastingleer zouden willen introduceren, zou dit mijns inziens het beste kunnen plaatsvinden binnen de bedrijfseconomische variant van de fiscaal-economische studierichting. Naast de huidige situatie van een bedrijfseconomisch „hoofdvak” waarin tevens een werkcollege gevolgd wordt, zou een (nieuw) werkcollege bedrijfseconomische belastingleer kunnen ont-

staan, waarin de invloeden van de belastingheffing en de reacties daarop in het handelen binnen de onderneming aan de orde komen. Op deze wijze wordt de samenhang tussen het belastingrecht, de belastingheffing en de totaliteit van bedrijfseconomische problemen in één (bedrijfseconomisch!) hoofdvak bestudeerd. Het is denkbaar, dat binnen de algemeen-economische variant van de fiscaal-economische studierichting een soortgelijk vak „belastingleer” zou ontstaan, dat geplaatst zou kunnen worden in de micro-economische „tak” van het vak openbare financiën.

De vraag is of er — afgezien van praktische problemen ten aanzien van een veranderde inrichting van de studie — behoefte bestaat aan een vak bedrijfseconomische belastingleer. Deze vraag is het best te beantwoorden door de nu in het bedrijfsleven werkzame fiscaal-economen, die hun opleiding kunnen toetsen aan de eisen die het werk aan hen stelt.

Ik hoop dat deze vraag in de nabije toekomst beantwoord zal worden.

H.A. Kogels



El Sayed Nassef: *Monetary policy in developing countries. The Mexican case; an econometric study*, University Press, Rotterdam, 1972, 250 blz., f. 62,30.

De bedoeling van dit boek — handelseditie van een onlangs in Rotterdam verdedigd proefschrift — geeft de auteur aan in zijn besluit van het laatste hoofdstuk:

„... it may be claimed that the present study does shed some light on the most controversial topic of money: the effectiveness of monetary policy. The effectiveness of monetary policy has seldom been appraised quantitatively in a developing country; the most serious and impartial works are either descriptive or make a very general analysis. It is hoped that the present work will stimulate research on the interrelations between money and the level of economic activity, both in developed and in developing countries” (blz. 194).

De laatste zin geeft aan welke opvatting van monetaire politiek de schrijver huldigt en welke dus zijn maatstaf is voor haar effectiviteit. Het gaat hem om de monetaire politiek in kwantitatieve en brede zin: de effecten van de omvang van met name het bancaire krediet op het BNP en een aantal an-

dere „reële” grootheden. De voor de ontwikkelingslanden zo belangrijke monetaire politiek in „enge” zin (de opbouw van een monetaire en financiële infrastructuur) komt niet aan de orde, evenmin als „kwalitatief-brede” aspecten van de monetaire politiek, al heeft de auteur aandacht (vgl. blz. 44) voor de hoofdzaak van selectieve kredietpolitiek in ontwikkelingslanden, waarover hij op blz. 192 opmerkt:

„The predominance of direct controls of credit in a developing country is a sign of the awareness of policy makers that the price mechanism is a poor invisible hand of allocating the scanty financial resources”.

In principe wordt echter de macro-economische benadering gevolgd die afkomstig is van de analyse van de (westerse) ontwikkelde volkshuishoudingen; een dergelijke studie van de ontwikkelingslanden ontleent haar zin aan de mate waarin de desbetreffende economieën reeds *wel* een bepaalde mate van

ontwikkeling hebben bereikt. Het bijzondere van een ontwikkelingsland ziet Dr. Nassef in de heersende kapitaalschaarste, waardoor z.i. de noodzaak bestaat van een expansieve monetaire politiek gecombineerd — om het inflatoire effect daarvan te bestrijden — met een restrictieve fiscale politiek. De vraag lijkt gewettigd of een dergelijke „policy mix” juist in ontwikkelingslanden een realistische is; zij veronderstelt een uitgebreide *moderne financiële structuur* en een relatief grote moderne particuliere sector die zonder grote overheidsdeelneming aan het economisch proces een met betrekking tot de plandoelstellingen bevredigende ontwikkeling toont.

De relatief grote omvang van de particuliere sector in de Centraal-Amerikaanse landen lijkt eerder een gevolg van de onwil tot belastingbetaling. „For example”, aldus Hagen in zijn bekende handboek *The economics of development*, „a proposal for a personal income tax of 3 or 4 percent in Guatemala in 1966-67 was blocked by a group of economically powerful high-income individuals who charged that such a tax is communistic”. Zoals onderzoek door stafleden van het IMF heeft aangetoond, bevat de groep van 16 ontwikkelingslanden met de geringste belastingprestatie (gemeten naar BNP en mate van openheid van de economie waardoor belasting op buitenlandse handel mogelijk is) niet minder dan 9 Centraal-Amerikaanse landen, waaronder Mexico. De opvatting dat de onderontwikkeling een zaak is van kapitaalgebrek en „disguised unemployment” is niet alleen door Gunnar Myrdal op m.i. overtuigende wijze bestreden, maar door meer traditionele ontwikkelingseconomen eveneens gecorrigeerd. De enige bron echter waarnaar de auteur bij zijn omschrijving van de aard van het ontwikkelingsprobleem verwijst is een VN-rapport van 1951.

De betekenis van Dr. Nassefs studie moet m.i. dan ook bepaald niet worden gezocht achter de hoofdtitel, maar achter de beide ondertitels. Het is eigenlijk jammer dat kritiek kan worden opgeroepen vanwege de keuze van een titel alleen (omdat een lezer die alleen daarop af kan gaan, onvermijdelijk teleurgesteld wordt), terwijl deze kritiek geheel achterwege kan blijven bij een minder ambitieus opschrift. Zo wordt wellicht de aandacht van de inhoud van een boek zelf, en de waardering daarvoor, nodeloos geschaad. De onderhavige studie dwingt inderdaad bewondering af voor het daarin ondernomen eigenlijke onderzoek: de ontwikkeling van een econometrisch model van de Mexicaanse economie, om licht te werpen op de vraag welk effect de monetaire politiek heeft op de groei van het BNP. Mexico is een geschikte keuze

voor een dergelijke modelbouw, omdat statistisch materiaal voor een reeks van jaren voorhanden is en het land sedert lang een actieve monetaire politiek heeft gevoerd. Voorts hoeft de schrijver met geen woord te reppen over een complicerende factor die de monetaire politiek der ontwikkelingslanden in hoge mate pleegt te belemmeren: buitenlandse invloed in het bankwezen. Mexico is het enige Latijns-Amerikaanse land (buiten Cuba) waar alle financiële instellingen in binnenlandse handen zijn en dát sinds decennia (zie *The Banker*, september 1970, blz. 988 e.v.). De schrijver voert trouwens een ver voerende expliciete veronderstelling in, nl. „that the capacity of a developing country to earn and attract foreign savings is a datum” (blz. 5). In dit verband kan worden opgemerkt dat ook qua openheid Mexico een a-typische keuze uit de ontwikkelingslanden is: export en import bedragen minder dan de helft van wat naar Chenery heeft berekend „normaal” is voor landen met een vergelijkbaar inkomensniveau per hoofd (vgl. *Finance and Development*, september 1971, blz. 19).

Hoofdstuk II behandelt de vraag of de interest dan wel de kredietbeschikbaarheid de geschikte instrumentvariabele voor de monetaire politiek is; voor de laatste wordt, in overeenstemming met de na-oorlogse inzichten betreffende de ontwikkelde landen, gekozen. Aan de ongeorganiseerde geldmarkt wordt, met verwijzing naar Tun Wai's interessante studie in *Staff Papers* (1957), kort aandacht besteed, maar deze in vele ontwikkelingslanden belangrijkste monetaire sector moet krachtens de opzet van de studie verder wel buiten beschouwing blijven.

Hoofdstuk III behandelt de Mexicaanse monetaire politiek gedurende de periode 1945-1959. Het overzicht levert o.m. interessante gegevens op over de financiering van de overheid, de particuliere sector (incl. overheidsbedrijven) en de sector buitenland. De overheid (excl. overheidsbedrijven) leende de periode 1950-1960 per saldo niet van het bankwezen. Zelffinanciering maakte gedurende de hele beschouwde periode de helft, en tenslotte iets meer dan de helft, mogelijk van de nationale investeringen. Via het bankwezen werd gemiddeld bijna 1/5e deel gefinancierd. De centrale bank fungeerde in belangrijke mate als uiteindelijke crediteur of garandeerde de liquiditeit van de gecreëerde financiële activa; dit was nodig daar de Mexicaanse geld- en kapitaalmarkt veel minder actief is dan men zou verwachten, als gevolg van een geconcentreerd effectenbezit in handen van de rijke topklaag in de Mexicaanse samenleving en de grote liquiditeitsvoorkeur van het publiek (blz. 71). Het hoofdstuk eindigt met enkele hypothetische beschouwingen over de gedragsrelaties

in de financiële en reële markten en de interactie daartussen. Deze leiden tot de naar het mij voorkomt enigszins paradoxale conclusie dat een kunstmatig laaghouden van het renteniveau (in een situatie van liquiditeitskrachte weliswaar) een *stabiliserende* werking heeft (blz. 77). Het aanbod van goederen en diensten wordt elastisch verondersteld; een voor ontwikkelingslanden weinig toelaatbare assumptie.

Hoofdstuk IV ontwerpt het model dat daarna in hoofdstuk V wordt geschat. Het bevat een twaalfal endogene variabelen; de reële en monetaire sfeer zijn geïntegreerd. Aan de uitwerking en (ook grafische) presentatie heeft de schrijver zeer veel zorg besteed; een drietal appendices (blz. 196-244) dienen verder ter verantwoording der empirische gegevens en de gevolgde schattingsmethode. Hoofdstuk VI maakt het model operationeel door, in matrix-notatie, de herleide vorm te presenteren. Achtereenvolgens wordt de voorspellingswaarde, de analytische waarde en de bruikbaarheid voor de economische politiek belicht. Hoofdstuk VII besluit met een samenvatting en conclusies. Dit econometrische gedeelte (IV - VII) beslaat de blz. 82-195. Tot technische beoordeling hiervan zijn anderen dan ondergetekende aanzienlijk meer bevoegd. Daarom slechts enkele opmerkingen over de bruikbaarheid van het model voor de economische politiek.

Als exogene grootheden die rechtstreeks door de overheid kunnen worden beïnvloed fungeren de *kasreserve-omvang* van het bankwezen (als enige monetaire variabele), en de overheidsconsumptie, de overheidsinvesteringen en de export als beïnvloedbare reële variabelen. Een *kasreservepercentage* kon niet worden gehanteerd daar sommige regressiecoëfficiënten een verkeerd teken zouden krijgen (blz. 127). De praktische operationele waarde die het model kan hebben voor monetaire politiek, lijkt echter door de omzeiling van deze moeilijkheid nauwelijks gered. De omvang van de bancaire kredietverlening fungeert als endogene variabele. De export wil de auteur als *reële* instrumentvariabele hanteren, bij gebrek aan beter, daar de overheidsinvesteringen om logische en de overheidsconsumptie om praktisch-politieke redenen bezwaarlijk als zodanig te beschouwen zijn (blz. 175/176). Ook de export lijkt een weinig realistische instrumentvariabele evenwel.

Een conclusie is dan dat het effect van een monetaire stimulans (via de juist genoemde factor) op het BNP zeer gering is, veel geringer dan dat van reële stimulators (de juist genoemde drie factoren) (blz. 157; multiplier-matrix op blz. 144). Interessant is de constatering van de schrijver dat een monetaire stimulans effectiever is op lange termijn dan op korte (blz. 174), in het

licht van zijn zinspeling (blz. 8) op „the difficulties of saying anything definite about the long-run relation between expansionary monetary policy and growth”.

Samenvattend kan gezegd worden dat het boek van Dr. Nassef niet zeer geschikt is voor hen die zich willen verdiepen in „de” monetaire politiek van „de” ontwikkelingslanden. Vele, zo niet de belangrijkste, aspecten daarvan komen niet aan de orde en dat is ook niet de bedoeling van de auteur. De keuze van het bestudeerde land lijkt niet zo zeer ingegeven doordat het een typisch ontwikkelingsland met een daarvoor typisch monetaire problematiek zou zijn, maar doordat de schrijver de bedoeling had een econometrische studie te schrijven, waarvoor Mexico zich het best leende. Naar mijn mening wordt bij de interpretatie veelal ten onrechte generaliserend de uitdrukking „a developing country” gebruikt. Het eigenlijke onderzoek dwingt echter groot respect af door de hoeveelheid werk die werd verzet, waarbij een groot aantal technische problemen moest worden opgelost (en ook compromissen gesloten). Het boek zij vooral aangeprezen studiemateriaal voor diegenen die zich, behalve voor de algemene probleemstelling van de auteur, interesseren voor de Mexicaanse volkshuishouding in macro-economische zin of voor econometrische modelbouw. Voor wie in beide belang stelt is het verplichte stof. De hoogleraren Bos en Bosman voorzagen het van een waarderende aanbeveling.

R. L. Haan

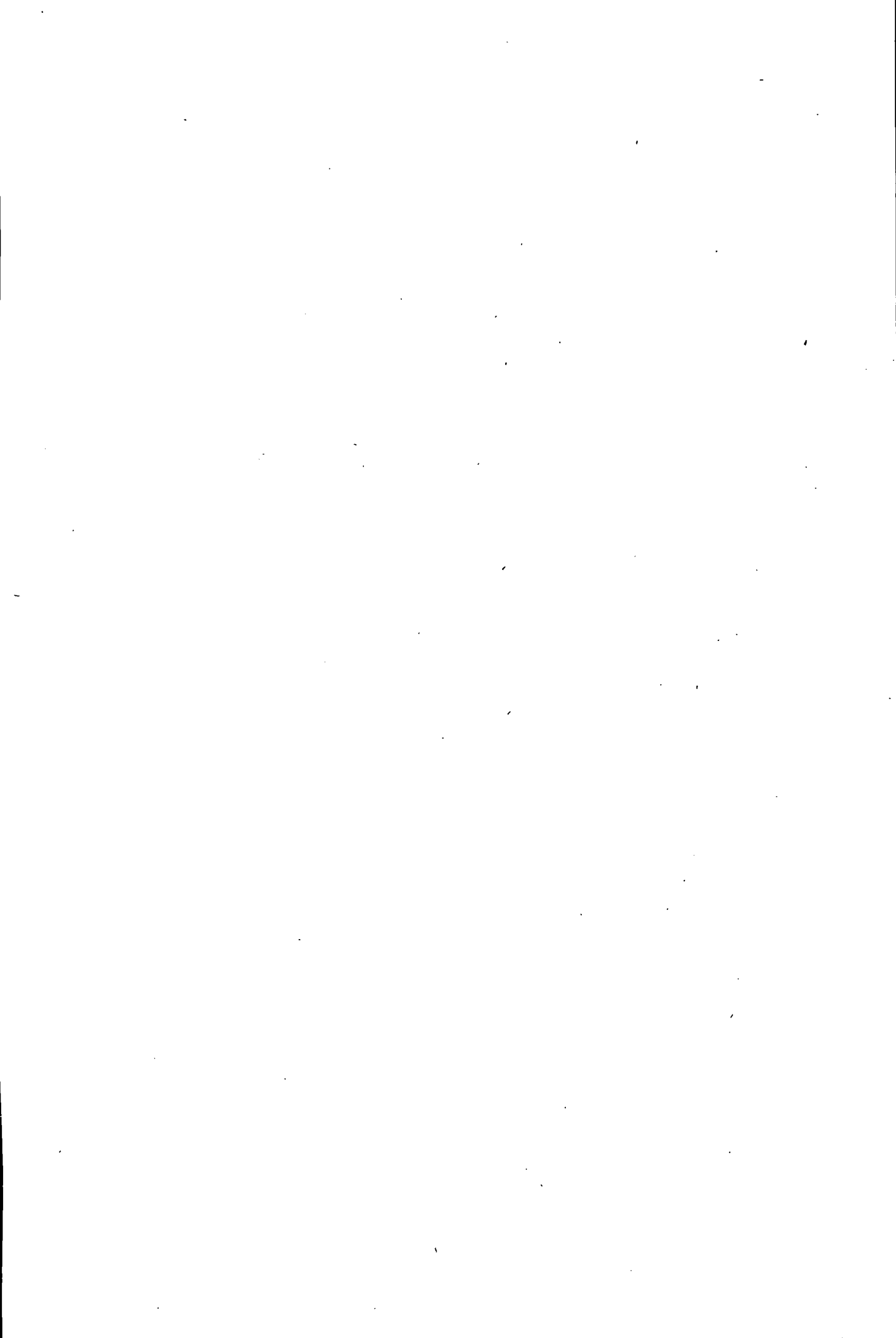
Tussentijds bestek; vraagstukken rond milieu en economische groei. Stichting Maatschappij en Onderneming, Den Haag, 1973, 199 blz., f. 11,50.

Verslag van een serie lezingen en discussies in het Koninklijk Paleis te Amsterdam op 27 en 28 april en 18 en 19 mei 1973.

De voorzitters waren: Dr. M. W. Holtrop en Dr. S. L. Mansholt; de inleiders: Dr. Ir. W. J. Beek, Prof. Dr. P. J. A. ten Hoeven, Jhr. Mr. E. van Lennep, Prof. Dr. H. Linnemann, Dr. Ir. A. P. Oele, Prof. Dr. J. Pen, Ir. Th. Quené, Prof. Dr. A. Quispel, Mr. G. A. Wagner en Dr. J. Zijlstra.

Mr. J. W. Zwemmer: Art. 15, lid 2 van de Wet op de inkomstenbelasting 1964. FED's Fiscale brochures, IB: 3.53, FED BV, Deventer, 1973, 32 blz., f. 5,75.

Een beschouwing over de gevolgen van de ontbinding van een huwelijks-gemeenschap waartoe het vermogen van een onderneming behoort, anders dan door het overlijden van degene voor wiens rekening de onderneming wordt gedreven.



7