

Ondernemersavond

Onderwerp:

De Suriname Conservation Foundation

Inleider : Drs. Wim Udenhout

Datum : Dinsdag 17 Juli 2018

Plaats : KKF- Conferentiehal

Tijd : 19.00 - 20.00 uur

Economische gevolgen dichtslibben vaargeul Surinamerivier

Op onze ondernemersavond van 10 juli jl. presenteerde Deryck Ferrier M.Sc directeur CESWO het in de kop van dit artikel vermelde onderwerp. Onder de aanwezige ondernemers bevonden zich KKF-voorzitter Jayant A. Padarath. Bestuurslid Audhoe open de avond en geeft aan dat de presentatie gaat over het ondieper worden van de vaargeul van de Suriname rivier en de gevolgen daarvan voor de Surinaamse economie.

Dhr. Ferrier steekt van wal. "Wat betekent het voor de Surinaamse economie als de vaargeul verder dichtslibt, hoe kunnen we dit tegen gaan en wat kunnen wij als ondernemers hier tegen doen?"

Volgens dhr. Ferrier is er geen betere haven wat toegankelijkheid (diepgang) betreft tussen de Orinoco en de Amazone rivier dan de haven van het estuariene gebied van de Suriname rivier. Dit estuariene gebied van de Suriname rivier was dankzij de vaargeul de enige die met de ontwikkeling van de scheepvaart heeft kunnen meegaan in de jaren na 1950. Alle andere havens in de omgeving hebben het laten afweten of zijn duur geworden (Guyana, Frans - Guyana en enkele kleine havens in Venezuela). Als we kijken naar de noordkust van Zuid - Amerika, de enige port facility die we hebben die dus conventionele zee schepen van regulieren diepgang kan accommoderen is de Suriname rivier. De vaargeul van ons is geen natuurlijke vaargeul maar een kunstmatige. Het is het resultaat van menselijk handelen. Het menselijk handelen heeft betrekking op de bauxiet winning. De vaargeul is tot stand gekomen als gevolg van het bauxiet export na 1945.

In de jaren 50 nam de vraag naar aluminium vanwege de 2de wereld oorlog enorm toe en Suriname werd een van de belangrijkste bauxiet leveranciers. We waren een van de belangrijkste bauxiet leverancier aan de aluminium industrie van de Verenigde Staten. Toen hadden we exporten van om en bij 2.5-3 miljoen ton per jaar. Dit moest zo goedkoop en efficiënt mogelijk en de maatschappij die daar het meeste belang bij had was de Aluminium Company of America (Alcoa) die een vestiging in Suriname had, die heette De Surinaamse Bauxiet Maatschappij. Tot aan de 2e wereld oorlog waren er Noorse schepen die bauxiet transporteerden voor de Alcoa. Na de 2e wereld oorlog is er gekeken hoe de bauxiet export zodanig te organiseren dat zowel de Cottica als Suriname rivier daar goed van worden bediend om zodoende met weinig kosten een zo groot mogelijke diepgang te bereiken. Het Path finder programma, resulteerde in de bouw van speciale schepen met een dubbele romp en een heel schroeven stelsel om de modder los te woelen. Zowel de Suriname als Commewijne rivier zijn een keer op enkele plekken met een baggermolen gebaggerd. De schepen voeren eens in de 5 dagen volgeladen door de vaargeul en verplaatsten daardoor modder in de vaargeul wat leidde tot een grotere diepgang. Het programma was een succes geworden, de andere maatschappijen hebben ook gebruik gemaakt hiervan en hebben ook grotere en zwaarder beladen schepen ingezet. De vaargeul is zichzelf daardoor goed gaan stabiliseren tot in de jaren 70 en Suriname heeft zijn bauxiet ook goed kunnen verkopen. In 1958 is er besloten om niet slechts bauxiet te exporteren, maar een groot deel van de bauxiet in Suriname zelf te verwerken tot aluinaarde (Brokopoondo overeenkomst). Er is toen besloten om de hoeveelheid bauxiet die we exporteerden toch op 3 miljoen ton te houden, ongeacht de lokale aluinaarde productie. Dit is doorgegaan tot in de jaren 80. Bij de grote wereld aluminium crisis, heeft de maatschappij dus besloten om geen bauxiet meer te exporteren, maar het in Suriname te blijven verwerken tot aluinaarde alsook de aluinaarde productie op te voeren. Dit is ook gebeurd. De aluinaarde productie is toen opgevoerd van om en bij 660.000 ton tot om en bij 1.8 miljoen ton. Er was wel een groot probleem. De koper wilde meestal grote hoeveelheden, en daarvoor was de vaargeul niet diep genoeg. Het bestand van de zeeschepen was intussen ook veranderd, er waren grotere schepen en modernere schepen in de vaart die efficiënter waren en die paste niet meer in deze vaargeul. Dit was dus een aanleiding voor de twee bauxietmaatschappijen, die toen in Suriname werkten om te kijken of ze tot samenwerking konden komen voor de verdere verdieping van die vaargeul door het uitvoeren van een baggerprogramma dat zich door de export zelf in stand konden houden. De kleinere schepen met aluinaarde gingen eerst naar Trinidad en daarna in grotere schepen verder afgevoerd naar de eind bestemming met de hoeveelheid die de afnemer wilde hebben. Als we die stap konden elimineren en rechtstreeks vanuit Suriname naar de eind bestemming konden, zouden we ook een heleboel kunnen besparen.

De Surinaamse overheid heeft zich toen op het standpunt gesteld dat ze geen kosten willen maken in dat baggerwerk ten voordele van de bauxietmaatschappijen. De maatschappijen hebben samen oplossingsmodellen bekeken, samen met Staatsolie die er als 3e belanghebbende bij kwam. Er is toen nog een programma bedacht, maar was wel heel duur. Het zou om en bij 150 miljoen kosten. CESWO was betrokken bij bestuderen van de economische en organisatorische aspecten van dit programma en hebben toen besloten dat niet de maatschappijen het moeten betalen en geld ervoor moeten lenen. Ze moeten het van de overheid gedaan zien te krijgen dat het vaargeul wordt gebaggerd.

De situatie waarin we nu zitten:

We hebben gezien hoe de vaargeul is ontstaan. Wij hebben onze importen relatief goedkoop kunnen binnen krijgen in vergelijking met de omliggende gebieden. En dankzij de bulk exporten die we hadden in de vorm van aluinaarde en bauxiet, konden we die vaargeul op diepte hou-

den. We horen nu dat de vaargeul aan het dicht slibben is en de kosten gaan omhoog voor de goederen. Nu moeten we hiermee rekening houden.

De nationale economische problematiek zoals door Dhr. Ferrier opgenoemd:

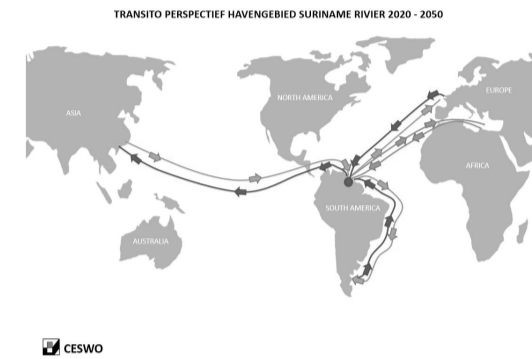
1. Alle goederen en diensten die we in Suriname maken met eigen grondstoffen kunnen elders in de wereld worden gemaakt in een kortere tijd tegen lagere prijzen en grotere volume.
2. U kunt in Suriname geen goederen en diensten bedenken als we kijken naar de opbouw van de kosten componenten, waarvan de import component minder is dan 30 % van de kostprijs van het product.
3. Het consumptie patroon van Suriname is in meerderheid import en het is niet te vervangen. Vb. we kunnen geen meel vervangen. Deze zijn enkele dilemma's waarmee onze economie zit. We moeten bij de aanvoer van onze grond en hulpstoffen zoveel mogelijk meedoen met het internationaal verkeer.

Zo komen we het goedkoopste uit. Dit moet eigenlijke ene grondslag zijn voor plannen en als je dit als grondslag neemt moet er naar de haven gekeken worden.

Als je kijkt naar kleine schepen in vergelijking met gangbare schepen, zijn de kleine schepen altijd duurder. Hoe verder we ondiepen, hoe meer je aangewezen raakt kleinere schepen met een kleinere diepgang te gebruiken. De ton is minder en tarieven zijn veel hoger dan die van de grotere schepen. Dit speelt dan een rol bij de kosten om je producten binnen Suriname te brengen. Wat we nu meemaken is dat scheepvaartmaatschappijen zeggen dat ze niet met grote boten kunnen komen maar met kleine boten of ze het moeten herladen ergens op de eilanden. Deze zijn dan kostenverhogend (consumptie).

Dit is een langzaam voortkruipend proces. Enig manier waarop dit opgevangen kan worden, is om de aanvoer van goederen weer efficiënter te maken zodat de kostprijs per aanvoer eenheid weer verder naar beneden gaat.

Dit probleem heeft te maken met onze toekomst. Wat wij wel goedkoop hier hebben is water en waterkracht. Water potentieel in Suriname is heel erg groot, maar er wordt niet hiernaar gekeken.



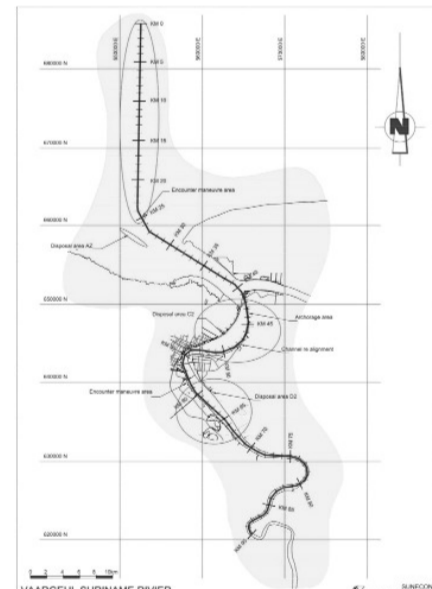
Er zijn momenteel 2 projecten die helemaal uitgewerkt zijn, wat je als stroom en water kan aanbieden:

1. Kabalebo
2. Tapajai

Grote scheepvaartmaatschappijen zijn jarenlang bezig geweest om Suriname te observeren, toen ze het verhaal hoorden van baggeren, waren ze ook geïnteresseerd om hier te komen. Suriname heeft geen bulkproducten. Enige die we hadden waren aluinaarde en bauxiet. Met deze zaak op de achtergrond zouden we moeten kijken hoe we ons gaan verzekeren door de bulkproductie. We hadden vroeger redelijk goede zekerheid met de aluinaarde fabriek van Paranam. We hebben de overeenkomst met Alcoa tot 2033, maar op een of ander manier hebben de mensen van Alcoa gezegd dat ze vroegtijdig willen beëindigen en Suriname heeft volgens de mening van Dhr. Ferrier onvoldoende doorgedacht. Belang van Suriname is de voortgang van export van het bulkproduct. Alcoa heeft belang bij om vroeg tijdig te beëindigen, maar er is een verplichting van Alcoa tegen over Suriname die loopt tot 2033. En in kader van die verplichting hebben wij behoefte aan de lading die Alcoa verscheept. Dit moest ook onderhandeld worden, maar dit is niet gebeurd en nu zitten we met deze situatie.

Stilstaan op korte termijn betekent voordurende kosten verhogingen. De ondernemers moeten mee denken aan het voorkomen hiervan, of ze nou willen of niet. Een ondernemer stelt de vraag hoe snel de vaargeul aan het dichtslibben is en welke consequenties voor de kosten van de scheepvaart maatschappijen.

Dhr. Ferrier geeft aan dat hij niet kan aangeven hoe snel de vaargeul aan het dichtslibben is, maar de vermindering van de scheepvaart op de Suriname rivier dateert van om en bij 2012 nadat de aluinaarde smelterij sloot. Specifieke tijdsindicatie voor het vrijwel onbevaarbaar raken kunnen we niet aangeven. Wat we wel weten is hoe langer je wacht hoe sneller de dichtslibbing zich voltrekt. Er moet gezorgd worden dat er beweging en verwijdering komt in de vaargeul. We moeten zelf het initiatief nemen en niet op het overheid wachten. Dhr. Lothar Boksteen geeft een toelichting op het Tapajai project en stelt dat de weerstand van de omringende dorpen te overbruggen. Het Tapajai project houdt veel meer in dan slechts energie opwekking. Het ontsluit een deel van het achterland en zal daardoor ontwikkeling brengen voor de dorpen in de omgeving. Dhr. Ameerali stelt dat de ontwikkeling van Suriname niet afhankelijk moet zijn van de overheid en benadrukt dat vanuit het ondernemersveld zelf initiatieven moeten komen om erger te voorkomen. Suriname ontwikkelen moet in een breder perspectief worden geplaatst. Het Tapajai project is niet slechts ten behoeve van de omringende dorpen, maar het project moet de ontwikkeling van het land in totaliteit ten goede komen waarbij alle Surinamers mee liften. We kunnen het wel zelf, maar zullen waar nodig de technologie en menskracht extern moeten betrekken. Ook relevante partnerschappen zullen aan de orde zijn. Kern is dat we toe zijn aan een heroriëntatie van de ontwikkeling van Suriname. Dhr. Padarath geeft concluderend aan dat we niet onder het baggeren uitkomen, het aantal schepen en de lading door de vaargeul kunnen we o.a. door toename van doorvoer naar de buurlanden optimaliseren. Met een dankwoord aan Dhr. Ferrier wordt deze avond afgesloten.



Extra Kosten doorgevoerd door individuele banken in Suriname

Als gevolg van het invoeren van extra bankkosten door enkele banken in Suriname, heeft de KKF gemeend u onderstaand een kort overzicht te geven a. g. v het verloop van dit proces.

Op de ondernemersavond van 22 mei 2018 heeft de KKF een discussieavond georganiseerd met als thema: "de huidige situatie inzake valuta". Op deze avond heeft de KKF het bedrijfsleven ruimte geboden zich te ventileren over de mogelijke gevolgen.

Naar aanleiding van deze meeting is onderzocht van wie deze maatregel kwam waarbij duidelijk werd dat de banken verwezen naar de CBVS. Al gauw bleek echter dat het een zelfstandige actie was van de diverse banken. Vervolgens is er een schrijven gericht d.d. 24 mei 2018 naar minister Tsang van Handel, Industrie & Toerisme en op d.d. 01 juni 2018 aan de Governor van de Centrale Bank van Suriname omtrent de diverse maatregelen genomen door de lokale Banken naar aanleiding van Euro stortingen. De cambio's hebben vervolgens wederom toestemming gehad voor de beperkte verkoop van Euro aan Surinaamse passagiers na overleg van hun gekochte ticket.

Vanaf 11 juni bleek dat enkele banken nieuwe maatregelen hadden ingevoerd namelijk het in rekening brengen van kosten bij opname en storting van gelden in SRD. Hierop is er op d.d. 18 juni 2018 wederom een schrijven geweest naar de CBVS voor een spoed onderhoud welke op 25 juni 2018 heeft plaats gevonden. Ook is de minister van HI&T d.d. 20 juni van deze nieuwe maatregelen in kennis gesteld. Naar aanleiding van de aanhoudende klachten en de groeiende zorg vanuit het ondernemersveld is erop d.d. 09 juli 2018 wederom een schrijven gegaan naar de Cbvs waarop een schrijven is ontvangen van de Governor d.d. 12 juli 2018 In dit schrijven is o.a. aangegeven dat de geuite bezorgdheid ten dele juist is, en de bank in gesprek is getreden met de bankinstellingen. Dat de banken volgens hun zeggen ertoe zijn overgegaan contante betalingsverkeer zo veel als mogelijk te ontmoedigen en het girale betalingsverkeer aan te moedigen. Dat t.a.v. de aflossing van kredieten in Euro of leningen deze kosten absoluut niet in rekening moeten worden gebracht. Dat er t.a.v. de opgegeven punten er nog overleg gaande is. In de afgelopen periode heeft de Kamer ook nog individuele gesprekken gehad met ondernemers en sectoren die in grote mate afhankelijk zijn van het bankwezen. Met de Hakrinbank en de Finabank zijn er inmiddels individuele gesprekken geweest. De Kamer zal ondertussen de gesprekken voortzetten en de komende week komt er een overleg moment met alle betrokken partijen.