

DE BEDRIJFSECONOMISCHE ZIJDE VAN HET VERKEERSVRAAGSTUK

door Drs A. M. Groot

Dat de discussies over het verkeersvraagstuk, meer in het bijzonder over de verkeerscoördinatie, in het verleden weinig vruchtbaar zijn geweest, mag thans wel zonder voorbehoud worden vastgesteld. Reeds gedurende twintig jaar wordt er in allerlei commissies en vergaderingen over deze vraagstukken gesproken, maar men is desondanks geen stap dichterbij de oplossing van dit probleem gekomen. De diepste oorzaak daarvan moet naar mijn mening gezocht worden in een onjuiste probleemstelling, die de discussies tussen de belanghebbenden onvruchtbaar maakt.

Het beeld, dat de sociale economie ons in haar waarde- en prijsleer geeft van de markt en van de marktverschijnselen is vaag en veel te sterk vereenvoudigd. Nu is het merkwaardige, dat de markt voor de vervoersdiensten een zeer bijzondere structuur heeft. Past men op deze markt het sterk vereenvoudigde marktbeeld van de algemene economie toe, hetgeen herhaaldelijk geschiedt in de discussies, dan komt men tot een volkomen verwrongen voorstelling van het gehele marktgebeuren en allerlei zeer wezenlijke verschijnselen worden daardoor miskend of zelfs in het geheel niet meer opgemerkt.

De vervoersdiensten, zowel van reizigers als van goederen, vertonen een welhaast oneindige verscheidenheid en juist deze grote verscheidenheid werpt zowel aan de aanbod- als aan de vraagzijde bijzondere problemen op.

Technisch pleegt men de vervoersprestaties uit te drukken in tonkilometers voor goederen en zitplaats- of reizigerskilometers voor reizigers, maar voor onze economische beschouwingen zijn deze eenheden niet bruikbaar, ja zelfs misleidend en daarom in menig betoog gevaarlijk.

Wat zijn 1000 zitplaatskilometers? Dat is de technische prestatie, die verricht moet worden als men incidenteel 100 reizigers over een afstand van 10 km moet vervoeren, maar ook als men 10 reizigers over een afstand van 100 km moet vervoeren, of als men gedurende 10 uur per dag ieder uur 5 reizigers over 20 km moet vervoeren.

Nu is het zonder meer duidelijk, dat de kosten die gemaakt moeten worden om deze technische prestatie van 1000 zitplaatskilometers te verrichten in de drie hiervoor genoemde gevallen zeer verschillend zijn. In het eerste geval zijn bijv. drie autobussen of één tram met bijwagen nodig, in het tweede geval kan men met twee personenauto's volstaan. Kijkt men naar de vraagzijde, dan ziet men dat 1000 zitplaatskilometers zeer verschillende behoeften kunnen bevredigen. Het kunnen zitplaatskilometers zijn die voorzien in de verkeersbehoeften van de forensen, van toeristen, van zakenreizigers, van werklieden en het spreekt dus wel vanzelf dat de waardeschattingen van de gebruikers van die zitplaatskilometers in al die gevallen zeer verschillend kunnen zijn. Zowel van de aanbodzijde als van de vraagzijde is dus de betekenis van 1000 zitplaatskilometers of van 1000 tonkilometers van geval tot geval verschillend en daaruit volgt dat wij voor de meting van de economische prestaties en voor de economische betekenis van deze prestaties zeer voorzichtig moeten zijn, indien wij deze technische eenheden gebruiken. Een zitplaatskilometer en ook een tonkilometer is dus economisch een onbepaalde grootheid. Toch hoort men in de discussies over het verkeersvraagstuk herhaaldelijk, dat de kostprijs per zitplaatskilometer van de spoorwegen hoger is dan die van de bus, terwijl dan door anderen juist het tegen-

overgestelde wordt verdedigd. Zowel bij de spoorwegen als bij de autobus is de kostprijs per zitplaatskilometer geheel afhankelijk van de aard van de vervoersprestatie waarvan men de kostprijs wil berekenen en een kostenvergelijking tussen de verschillende verkeersmiddelen is dan ook alleen mogelijk als men precies weet over welke vervoersprestatie het gaat. Daarbij zal dan blijken, dat er bepaalde vervoersprestaties zijn, die goedkoper door de spoorwegen geleverd kunnen worden, andere die goedkoper door andere verkeersmiddelen verricht kunnen worden en hieronder blijkt wel, dat er een zeer groot aantal factoren is, dat daarbij van doorslaggevende betekenis is. Men kan dus niet in het algemeen zeggen, dat de kostprijs van het spoorwegvervoer hoger of lager is dan die van het busvervoer. Men kan even goed beweren, dat ijzeren artikelen duurder of goedkoper zijn dan houten artikelen. Niemand zal er over denken voor de gehele ijzerverwerkende industrie de bedrijfseconomische problemen op te lossen door daarbij uit te gaan van de technische eenheid 1 kg eindproduct, onverschillig of dat nu kachels, schoppen of machines zijn. Van de eenheid „één kg eindproduct uit ijzer vervaardigd" kan men geen kostprijs en geen opbrengstprijzen bepalen, omdat deze eenheid economisch-kwalitatief onbepaald is. Uitgaande van een dergelijke onbruikbare eenheid zou alle discussie over kosten en prijsvorming zinloos worden omdat verschillende mensen met deze zelfde eenheid zeer verschillende goederen zouden aanduiden, terwijl deze goederen ook zeer verschillende economische offers voor de voortbrenging zouden vorderen. Ook de aard van de behoeften, die door deze verschillende goederen bevredigd zouden kunnen worden, zou zeer ongelijk zijn. Ten aanzien van de ijzerverwerkende industrie zal niemand deze denkfout maken, ten aanzien van het vervoerbedrijf is het optreden van deze denkfout welhaast algemeen.

Alle discussies over de bedrijfseconomische vraagstukken in het verkeerswezen zijn tot onvruchtbaarheid gedoemd, als wij er niet eerst in slagen, de vervoersdiensten economisch-kwalitatief te bepalen en naar dat gezichtspunt te classificeren. Een vervoersbehoefte wordt economisch eerst een vast omljnd begrip, of m.a.w. is economisch-kwalitatief eerst bepaald, als wij de totale vervoersomvang en de spreiding van het vervoer over de verschillende uren van de dag en de verschillende dagen van het jaar kennen. Daarnaast zijn ook snelheid, comfort en vervoersrisico in vele gevallen mede bepalend. Wij moeten dus precies weten over welke vervoersdiensten het gaat. Eerst als dat bekend is kunnen wij voor de afzonderlijke verkeersdiensten kostprijzen berekenen en de te verwachten opbrengstprijzen benaderen; daaruit zal dus de rentabiliteit van die specifieke vervoersdiensten kunnen worden afgeleid. Men zal dan ook voor de afzonderlijke verkeersdiensten kostenvergelijkingen bij het gebruik van verschillende verkeersmiddelen kunnen opstellen en op grond daarvan de relatieve geschiktheid van die verkeersmiddelen voor de uitvoering van verschillende verkeersdiensten kunnen beoordelen.

Wij dienen ons dus de vraag te stellen, welke factoren economisch-kwalitatief de vervoersdienst bepalen. Er zijn enkele factoren, die zowel voor de producent (vervoerder) als voor de consument (reiziger, verlader) bepalend zijn en die dus invloed uitoefenen op de vraagzijde en op de aanbodzijde. Daarnaast zijn er twee andere factoren die alleen werken aan de aanbodzijde. Men kan deze factoren nog in enkele hoofdgroepen indelen. In de eerste plaats zijn er de factoren, die de technische kwaliteit van de vervoersdienst bepalen, nl.:

- a. de vervoerssnelheid;
- b. het comfort (speciaal bij reizigers);

- c. het schaderisico (breuk en vermissing van goederen, ongevallen);
- d. het storingsrisico (invloed o.a. van het klimaat op de regelmatige uitvoering).

De aard van het vervoermiddel is hierbij gewoonlijk van doorslaggevende betekenis, dat wil dus zeggen, dat elk vervoermiddel ten aanzien van deze punten specifieke voor- en nadelen heeft in vergelijking met andere vervoermiddelen, maar dat betekent nog helemaal niet, dat die vervoermiddelen, die ten aanzien van deze kwaliteitseigenschappen bepaalde nadelen hebben, uitgeschakeld zullen worden. De vliegmaschine is het snelste vervoermiddel ter wereld, maar dat betekent helemaal niet dat al het vervoer per vliegmaschine gebeurt. Er gaan nog altijd heel veel mensen liever per boot naar Amerika dan met het vliegtuig en voor het vervoer over korte afstanden wordt het voordeel van de snelheid geheel tenietgedaan door het tijdverlies dat ontstaat bij het vervoer naar de vliegvelden. Er bestaat een groot verschil tussen het reiscomfort in 3e., 2e., 1e. klasse en de Pullman, maar er zijn kopers voor al deze vervoersdiensten. Het schade-*risico* is anders voor druiven dan voor het vervoer van bakstenen en een vervoermiddel dat voor het vervoer van druiven ongeschikt is, kan dus voor het vervoer van bakstenen wel zeer geschikt zijn. Het storingsrisico is belangrijker voor vis en films dan voor vele andere artikelen. Uit deze voorbeelden blijkt duidelijk dat het belang van deze factoren bij verschillende vervoersdiensten zeer ongelijk is, dat de appreciatie van reizigers en verladers ten aanzien van deze punten subjectief is, en dat het waardeoordeel van de verbruikers door deze factoren zeer verschillend beïnvloed wordt.

Daarnaast is er een groep van factoren, die eveneens economisch-kwalitatief bepalend zijn, die verband houdt met de aard van de dienstuitvoering, nl.:

- e. het tijdstip waarop de vervoersdienst wordt verricht, resp. de opeenvolging van de tijdstippen, waarop deze diensten worden verricht (frequentie);
- f. de volledigheid van de vervoersdienst (huis — huis-vervoer).
- g. de volledigheid van de verkeersvoorziening (alle plaatsen bereikbaar).

Arbeiders, forensen en schoolkinderen zijn aan bepaalde aankomsttijden gebonden; verkeersdiensten, die op andere tijdstippen worden uitgevoerd, zijn voor hen waardeloos. De handelsreiziger, die vele plaatsen bezoekt kan de verkeersdiensten alleen gebruiken als zij met een betrekkelijk grote frequentie worden uitgevoerd en als er een volledige verkeersvoorziening wordt geboden. Voor dat laatste zijn daarentegen de forensen, die altijd een bepaald traject bereizen in het geheel niet geïnteresseerd.

Aan de aanbodzijde is daarnaast bovendien nog bepalend:

- 1. de verkeersdichtheid (de bundeling van de verkeersbehoeften);
- 2. de vervoerspitsen.

Als alle individuele verkeersbehoeften van het Westen van het land naar het Noorden, ook die uit de kleinste en naar de kleinste plaatsen zich tezamen bundelen op het traject Zwolle-Amersfoort, dan krijgt de aard van de verkeersdienst tussen deze beide stations een geheel eigen karakter. Van het midden van ons land naar het Zuiden waar men via Nijmegen, Geldermalsen of Dordrecht kan reizen is de vervoersstructuur geheel anders. Ook de vervoerspitsen (dagelijkse fluctuaties, seizoenfluctuaties) leiden er toe dat in zitplaatskilometers gemeten technisch-kwantitatief gelijke vervoeren, economisch-kwalitatief een geheel verschillend karakter dragen.

Uit het feit, dat al deze factoren tezamen de vervoersdienst economisch-kwalitatief bepalen volgt, dat er een oneindige verscheidenheid van vervoersdiensten bestaat, ieder met een eigen markt en met zeer verschillend marktpersoneel. Vele van deze vervoersmarkten zijn volkomen geïsoleerd van andere vervoersmarkten, in andere gevallen bestaat er in verband met de mogelijkheid van substitutie tussen deze afzonderlijke markten een soortgelijk verband als tussen de markt van boter en margarine.

Volkomen geïsoleerd zijn bijv. de markten voor de afzonderlijke trajecten. Een reiziger, die van Amsterdam naar Groningen moet, treedt alleen maar als koper op op de markt voor vervoersdiensten van Amsterdam naar Groningen. Welke prijzen gelden en welke vervoersdiensten worden aangeboden op de markt voor vervoersdiensten voor het traject Amsterdam-Arnhem interesseert hem helemaal niet. Voor elk traject bestaat dus een afgescheiden vervoersmarkt.

De kosten van de verschillende vervoersdiensten zijn alleen te bepalen als de economisch-kwalitatief bepalende elementen volledig bekend zijn en daar de economische geschiktheid van de afzonderlijke vervoermiddelen voor de uitvoering van verschillende vervoersdiensten voor een belangrijk deel mede bepaald moet worden door de vergelijking van de kosten, is ook ten aanzien van de economisch-rationele taakverdeling tussen de vervoermiddelen niets wezenlijks te zeggen indien de vervoersdiensten in kwestie niet volledig kwalitatief bepaald zijn.

Het vervoer van reizigers per autobus van Sneek naar Leeuwarden is economisch (zowel ten aanzien van de kosten als ten aanzien van de waardeschatting van de kopers) een volkomen verschillend object gedurende de normale uren, de spitsuren en op marktdagen. Zelfs de vervoersdiensten, die op één traject door één verkeersmiddel worden verricht, vertonen dus nog een zeer wezenlijk verschil.

Als men zich deze oneindige verscheidenheid der verkeersdiensten scherp voor ogen stelt, wordt men er zich eerst goed van bewust hoe weinig praktisch nut het heeft de gemiddelde kostprijs per zitplaatskilometer voor een bepaald vervoermiddel te bepalen, want in feite betekent dat, dat men de kosten van alle verschillende vervoersprestaties die door een bepaald verkeersmiddel of door een bepaalde verkeersmaatschappij worden verricht, samentelt en de op die wijze gevonden som deelt door het aantal technische eenheden dat is gepresteerd. Als men op deze wijze de kostprijzen per zitplaatskilometer dan nog gaat gebruiken voor de vergelijking van de efficiëntie van de verschillende vervoermiddelen, iets wat dagelijks gebeurt, dan moet het toch wel duidelijk zijn, dat dit een zinloze methode van werken is, die nimmer tot enig resultaat zal leiden. Men kan werkelijk met evenveel succes de totale productiekosten van Werkspoor delen door het geproduceerde aantal kilogrammen en dezelfde berekening dan maken voor Stork, om na te gaan of Stork dan wel Werkspoor het meest efficiënt werkt. Volkomen waardeloos zijn dan ook uitspraken als „de spoorwegen zijn het meest geschikt voor het langeafstandsvervoer, het vervoer over korte afstanden is het meest geschikt voor de bus”. De economische prestatie van de voorziening in de verkeersbehoefte van Haarlem naar Amsterdam v.v. is in geen enkel opzicht te vergelijken met de economische prestatie verbonden aan de verzorging van het vervoer tussen twee plaatsen, die op gelijke afstand van elkaar verwijderd zijn, ergens in Friesland.

Consequente toepassing van de standaardkostentheorie op elk van de verschillende vervoersdiensten afzonderlijk is de enige weg die tot een oplossing van het vraagstuk van de economisch doelmatige verkeers-

voorziening kan leiden en wat dat betreft moet na 25 jaar discussie over de verkeerscoördinatie de eerste spade nog in de grond gestoken worden. Ook bij toepassing van deze methode zal men nog voor vele moeilijke theoretische vraagstukken worden gesteld, die zich in het algemeen bij de toepassing van de kostprijs-theorie niet doen gelden. Wij willen er hier slechts twee aanduiden die van groot principieel belang zijn, nl.:

1. de vaststelling van de technisch-economische maximum-capaciteit van de transportwegen,
2. het vraagstuk van de parallelverbindingen, meer speciaal de vraag onder welke voorwaarde op een bepaald traject naast een voor de bediening van dat traject economisch onmisbaar vervoermiddel een ander vervoermiddel als parallelverbinding moet worden toegelaten.

Wat het eerste vraagstuk betreft dient er op gewezen te worden dat de transportwegen praktisch altijd onderbezet zijn. Spoorwegen, landwegen, waterwegen zouden zonder dat daartoe een vergroting noodzakelijk was veel meer vervoer kunnen verwerken. Er bestaat ten aanzien van deze transportwegen dus een permanente overcapaciteit, die economisch onvermijdelijk dus economisch rationeel is. De kosten van deze overcapaciteit moeten dus gedragen worden door de prestaties ten behoeve waarvan zij worden gemaakt, dat is dus door het vervoer over deze transportweg. Als het vervoer verdubbelt, dalen de kosten van deze overcapaciteit per eenheid vervoer met 50 %, of m.a.w. in het vervoerbedrijf is de economische kostprijs mede afhankelijk van de werkelijke bezetting van de transportwegen. In het licht van de moderne kostprijs-theorie toch inderdaad een zeer merkwaardig verschijnsel.

De kwestie van de parallelverbindingen levert ook zeer interessante vraagstukken op. Nemen wij aan dat tussen A en B een spoorwegverbinding onmisbaar is, omdat de totale vervoersstroom tussen beide plaatsen niet economisch met autobussen verwerkt kan worden. Een autobusonderneming vraagt concessie aan om een bepaald vervoer dat tussen deze beide plaatsen bestaat te verzorgen en toont daarbij aan dat de integrale kostprijs van dat vervoer per autobus lager is dan per spoor. De spoorwegen bestrijden de concessieverlening door aan te tonen dat de kostenbesparing voortvloeiende uit de afvloeiing van dat verkeer geringer is dan de integrale kostprijs van de autobus voor dat vervoer. Wat moet dan de beslissing zijn? In eerste instantie zal men geneigd zijn deze laatste redenering te verwerpen, omdat zij op de differentiële kostenbeschouwing is gebaseerd. De verwerping van de differentiële kostenbeschouwing in dat verband komt echter in een merkwaardig daglicht te staan als men zich realiseert dat de parallelverbinding onder deze omstandigheden niet tot stand zou komen als de beide vervoermiddelen in één hand zouden zijn en dat de totale kosten van de verkeersvoorziening door de inschakeling van de parallelverbinding stijgen.

Voegt men aan dat alles dan nog toe de zeer merkwaardige tariefstelling in het openbaar vervoer (uniforme tarieven voor zeer ongelijke prestaties), dan blijkt duidelijk dat het gehele verkeersvraagstuk wordt gekenmerkt door een zeer bijzondere problematiek. Neemt men dat alles in ogenschouw, dan behoeft het ons nauwelijks te verwonderen, dat de oplossing van het verkeersvraagstuk geen stap verder komt, dat door onvoldoende inzicht in deze materie de gevaren voor overmatige en onjuiste investeringen bijzonder groot zijn, dat het daaraan verbonden gevaar te meer klemmt omdat deze investeringen nagenoeg geheel met deviezen moeten worden gefinancierd.

Is de tijd daarom niet rijp, dat de bedrijfseconomen zich eens meer

intensief gaan bezighouden met de bedrijfseconomische zijde van het verkeersvraagstuk? Over de verkeerseconomie wordt nogal eens smalend gesproken. Men doet het daarbij dan voorkomen alsof er voor een zelfstandige verkeerseconomie evenmin plaats is als voor een „kruideniers-economie”. Op grond van het voorafgaande schijnt ons deze opvatting echter niet juist.

BEROEPSUITOEFENING IN N.V.-VORM

door J. A. Burggraaff

Het vraagstuk van de beroepsuitoefening in N.V.-vorm, dat in de jongste vergaderingen van het N.I.v.A. zoveel stof deed opwaaien, is niet nieuw. In de jaren 1908 en 1909 is hierover reeds geschreven in „Accountancy” door de Heren Van Dien, Hoofiën en Limperg. Ook op het Internationaal Accountantscongres, in 1938 te Berlijn gehouden, is dit vraagstuk aan de orde geweest.

Voor het vormen van een juist oordeel omtrent het al dan niet wenselijke van beroepsuitoefening in N.V.-vorm is het noodzakelijk zich reenschap te geven van het wezen, zowel van het accountantsberoep als van de N.V.

I. De accountant kan worden gedefinieerd als: vertrouwensman van het maatschappelijk verkeer. In het kader van deze beschouwing moet „vertrouwensman” worden verstaan in die zin, dat het publiek vertrouwen stelt in het oordeel, dat de accountant uitspreekt omtrent de juistheid van verantwoordingsstukken en omtrent de doelmatigheid van bedrijfseconomische verhoudingen. Het publiek schenkt dit vertrouwen niet aan iedereen, doch slechts aan hen, die voldoen aan bepaalde voorwaarden: voorwaarden van karakter en voorwaarden van kundigheid.

Voor een accountant kunnen deze voorwaarden worden samengevat in drie vereisten:

1. Deskundigheid, d.w.z., dat de accountant de materie beheerst, waarover hij een oordeel moet uitspreken en dat hij de middelen kent en weet te hanteren, waarmede hij zich een oordeel moet vormen.
2. Objectiviteit, d.w.z., dat de accountant zijn oordeel moet kunnen vormen en uitspreken, zonder aanzien des persoons.
3. Onkreukbaarheid, d.w.z., het publiek moet, op grond van zijn karakter, overtuigd kunnen zijn, dat de accountant zijn taak zal verrichten overeenkomstig de eisen van de vaktechniek en alleen dan een oordeel zal uitspreken, wanneer dit gefundeerd en objectief is.

Deze eigenschappen van deskundigheid, objectiviteit en onkreukbaarheid zijn bij uitstek persoonlijke hoedanigheden. Alleen een individu, een mens, kan die eigenschappen bezitten. Bij een machine kan men nimmer spreken van deskundigheid, objectiviteit of onkreukbaarheid; evenmin bij een organisatie, hoezeer ook de leden van die organisatie deze kwaliteiten kunnen bezitten. Vandaar, dat het accountantsberoep een persoonlijk beroep is. De persoonlijke hoedanigheden maken een mens tot accountant.

II. We komen nu tot de vraag wat een N.V. in wezen is. Volgens de wet is een N.V. een vennootschap met beperkte aansprakelijkheid der vennoten. Practisch evenwel heeft de N.V.-vorm deze betekenis, dat