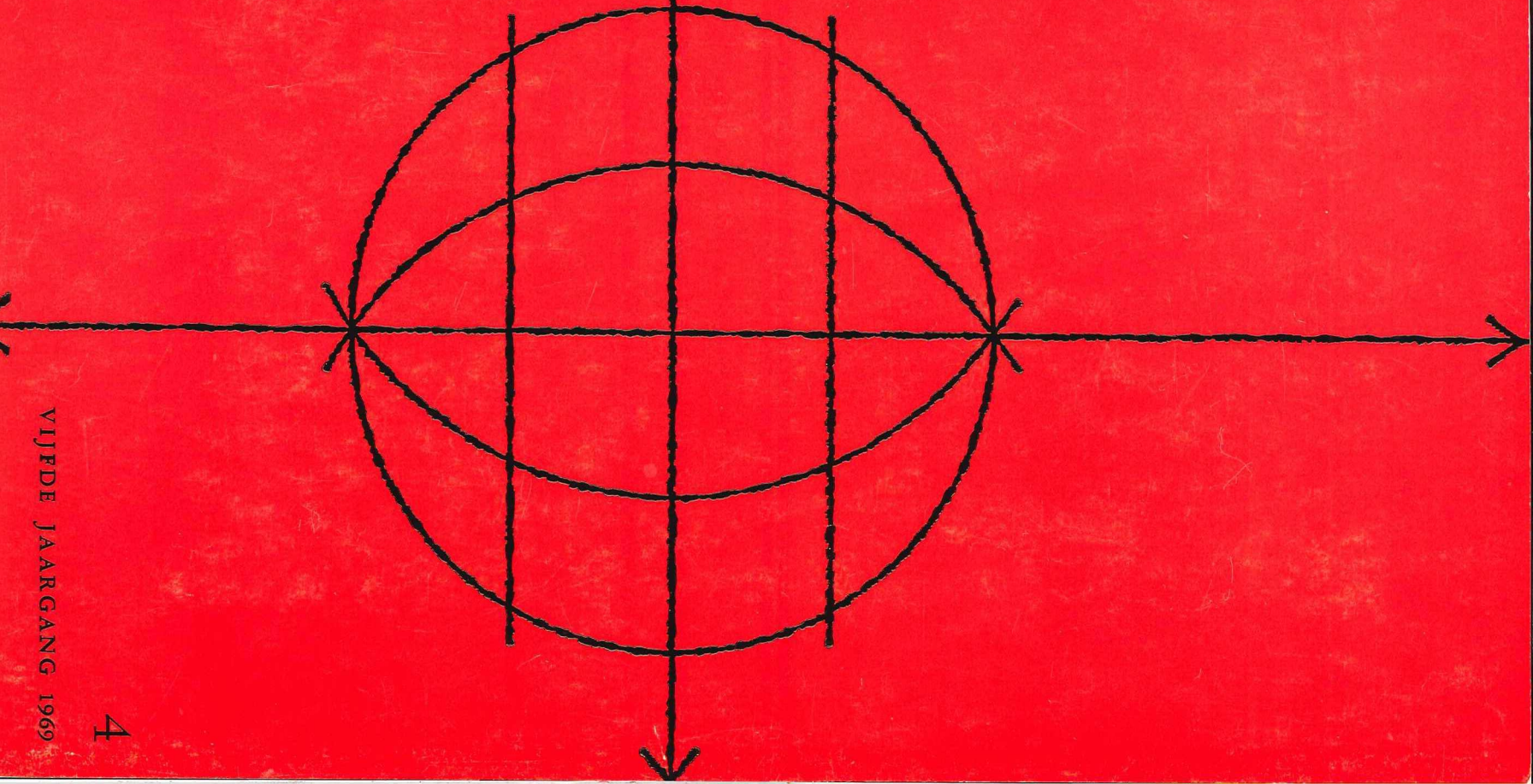
TIJDSCHRIFT VOOR VERVOERSWETENSCHAP



VIJFDE JAARGANG 1969 4

TIJDSCHRIFT VOOR VERVOERSWETENSCHAP

(Magazine for Transport Science)
(Revue pour l'étude scientifique des transports)

COMMISSIE VAN REDACTIE:

Prof. Dr. H. C. Kuiler (voorzitter) - Drs. R. den Besten - Drs. J. A. Bourdrez - Drs. G. Gort - Mr. G. W. van Hasselt - Drs. H. H. Horsting - Dr. J. B. van der Kamp - Drs. Ph. Leenman - Dr. H. J. Molenaar - Drs. H. J. Noortman - Drs. H. Plasse - Prof. Drs. E. H. van de Poll - Prof. Dr. J. P. B. Tissot van Patot - Prof. Ir. J. Volmuller - Prof. Mr. K. Vonk. België: Prof. R. Jacobs, Antwerpen - Prof. Dr. R. d'Hoine, Antwerpen.
Wnd. redactie-secretaris: Drs. H. J. Noortman

Vaste medewerkers:
Mr. Olga D. Gerbers
Drs. J. D. Goslinga
Drs. H. H. de Vries

VIJFDE JAARGANG
1969 - Nr. 4

KWARTAALSCHRIFT VAN DE STICHTING
NEDERLANDS VERVOERSWETENSCHAPPELIJK INSTITUUT
KONINGIN EMMAPLEIN 6, ROTTERDAM-3002

INHOUD

ARTIKELEN

Dr. H. J. Molenaar:
UNCTAD, zeescheepvaart en research (II) 305

AANTEKENINGEN

W. J. Stenason and H. M. Romoff:
Transportation pricing and regulated competition, the Canadian experience 319

Onderzoek naar de toekomstige mogelijkheden van duwvaart in Nederland: een economische evaluatie 326

EUROPARUBRIEK

A. E.E.G. 329
B. C.E.M.T. 331

KRONIEK 343

STATISTISCHE KANTTEKENINGEN

Publikaties van het Centraal Bureau voor de Statistiek met betrekking tot het verkeer en vervoer 349

BOEKBESPREKINGEN

Helmut Wölte:
Die Neuordnung des Marktzuganges im gewerblichen Güterfernverkehr (Dr. J. D. de Haan) 355

Dr. H. Schmidt:
Kooperation im Verkehr - Strukturpolitische Aufgaben und Perspektiven (J. B. van der Kamp) 357

A. A. Walters:
Integration in Freight Transport (H. Plasse) 359

Dieter Nicolaisen:
Regionalpolitisch orientierte Verkehrsplanung in Ballungsraum (Drs. R. den Besten) 362

A. Schmitz:
Der Einflusz der Nordwanderung des Ruhrkohlenbergbaus auf die industrielle Standortstruktur und den Wasserstraszenverkehr (H. Kuipers) 365

Helmut Burmester:
Probleme und Möglichkeiten einer Planwirtschaftlichen Verkehrsordnung (J. B. van der Kamp) 366

BOEKAANKONDIGINGEN

Stowage of goods in containers and on flats 370

Shipper's Guide for proper stowage of intermodal containers with emphasis on ocean transport 370

BUITENLANDSE TIJDSCHRIFTEN 371

MEDEDELINGEN VAN HET INSTITUUT 372

BELANGRIJKSTE AANWINSTEN VAN DE BIBLIOTHEEK 373

De verantwoordelijkheid voor de Inhoud der artikelen berust bij de schrijvers. Overneming van de inhoud of van gedeelten daarvan slechts toegestaan met schriftelijke toestemming van de uitgever.

Voor advertenties wende men zich tot Born N.V.
Uitgever: Born N.V. Uitgeversmaatschappij, Assen, Postbus 22.

Betaling abonnementen aan adm. Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut, Koningin Emmaplein 6, Rotterdam-2 Postrekening nr. 2055.

Abonnementsprijs *f* 20,— per jaar (buitenland *f* 22,—). Studenten-abonnement *f* 10,—. Losse nummers *f* 5,50.

UNCTAD, ZEESCHEEPVAART EN RESEARCH (II)

Dr. H. J. Molenaar

VI Werkprogramma (vervolg):

2a *Level and structure of freight rates*

Het eerste artikel liep uit in de behandeling van een aantal vervoerseconomisch en politiek interessante aspecten van de structuur van zeevrachten, aan de orde gesteld in een recent rapport. [1]) De groep vrachtenstudies eist van het secretariaat de meeste aandacht op omdat ze politiek geladen materie onderzoekt; het feit dat door de technologische ontwikkeling de vervoerssystemen, waarmee de bestaande vrachtenstructuur verbonden is, ondermijnd lijken te worden geeft het secretariaat nog geen vrijheid aan haar bestudering een lagere prioriteit toe te kennen. Nogmaals, de formuleringen van het programma, zo moeizaam gevonden, beheersen het arbeidsveld. Hier dient echter aangetekend te worden dat op voorstel van het secretariaat in 1969 punt 5 (zie onder) aan het studieprogramma is toegevoegd. Naast de vervoers*prijzen* kunnen daardoor ook de vervoers*kosten* zelfstandig onderwerp van studie worden.

Doel, indeling en voortgang der vrachtenstudies

Deze studies hebben ten doel om meer inzicht te geven in de economie van het zeevervoer, door schatting van het effect van de bestaande organisatie en kosten van de scheepvaartdiensten op de internationale handel en betalingen. Voorts door analysering van de factoren die meespelen in de vrachtprijsvorming.

Het is niet de bedoeling dat de research gebruikt wordt voor het uitspreken van meningen ten aanzien van de juistheid van afzonderlijke vrachtprijzen. Evenmin mogen studies worden opgezet met het oog op de invoering van Overheidsregulering van vrachten. Maar, ze bedoelen toch ook niet de souvereine rechten van regeringen in te perken.

Men mag niet verwachten dat de niet-maritieme landen zich getrouw door de uitkomsten der studies zullen laten leiden. Toch zullen de zeilaanwijzingen van UNCTAD beter geraadpleegd worden dan goede raad, aan ontwikkelingslanden gegeven door traditioneel-maritieme

---

[1]) TD/B/C.4/38. De gedetailleerde lijst van documenten, afgedrukt in nr. 3, wordt in het vervolg van dit artikel beschikbaar verondersteld.

landen. Temeer, wanneer daaronder rapporten zouden zijn die zouden concluderen dat bepaalde practijken of systemen de economische ontwikkeling overzee stelselmatig nadelig zouden beïnvloeden. Dat het secretariaatswerk niet eenzijdig tendeert in een of andere richting zal in het vervolg echter weer bevestigd worden.

Het werkprogramma onderscheidt vier typen vrachtenstudies:

Country studies

Hierin wordt voor een aantal geselecteerde landen het scheepvaartprobleem voor ontwikkelingslanden in zijn geheel gesteld. Ze zijn informatief bedoeld. Hoewel alle onderdelen van het werkprogramma erin terug te vinden zullen zijn, zullen de zeevrachten een uitgebreide behandeling ontvangen. In deze categorie is het werk op gang gekomen door opdrachten, een procedure die onmiddellijk na de eerste Conference in 1964 onvermijdelijk leek maar waarvan het secretariaat enige wrange vruchten heeft geplukt. Studies over drie Zuidamerikaanse landen naderen eerst nu hun voltooiing. Eerder werden studies van T. K. Sarangan over Liner Shipping in India's Overseas Trade [2]) en van D. Tresselt over The West African Shipping Range [3]) (gemaakt bij het Institute for Shipping Research van Prof. S. S. Svendsen in Bergen) door UNCTAD gepubliceerd. Het laatste is gepresenteerd als background document; maar ook de studie van Sarangan blijft voor rekening van de auteur en „the views expressed do not necessarily reflect those of the Government of India or of the secretariat of UNCTAD". Voor de onmiddellijke toekomst zijn geen verdere landenstudies geplanned [4]). Tenzij als secretariaatsrapporten tot stand gekomen zou hun waarde ook betrekkelijk zijn.

Commodity studies

Met C.o.S. stelde zich voor dat voor één of twee agrarische grondstoffen of voedingsmiddelen, een of twee mineralen en enkele halffabrikaten of eindprodukten een zo goed mogelijke schatting gemaakt zou worden van het effect van het niveau en de structuur der zeevrachten op de handel in die produkten. Bovendien zou licht moeten worden geworpen op de factoren die de vrachten in verschillende routes, van verschillende conferences en voor verschillende afschepers beïnvloeden. Het zou daarbij met name gaan om een vergelijking van vrachten voor overeenkomstige routes en partijen. Zonder een goed inzicht van de relevante prijselasticiteiten van vraag en aanbod kan een gekwantificeerde raming van het effect moeilijk gemaakt worden. De beschikbaarheid van die

---

[2]) 1967, 191 blz, TD/B/C 4/31, gedrukt als U.N. publ No 67.II.D.25, $ 2.50

over „The West African Shipping Range [3]) (gemaakt bij het Institute

[3]) 1967, 92 blz, TD/B/C 4/32, gedrukt als U.N. publ No 67.II.D.24, $ 1.50

[4]) Wel zijn onder het meer beperkte hoofdstuk „national merchant marines" twee case studies over Bulgarije en de Philippijnen onderhanden.

coëfficiënten zou de keuze der produkten moeten bepalen maar de verlanglijst wordt door de delegaties anders samengesteld: exportprodukten ten aanzien van welke men aan de zeevracht een kwalijke rol toedenkt. Indien het accent der studies bij de tweede doelstelling komt te liggen kunnen ze toch van grote waarde blijken, al is niet gemakkelijk in te zien dat de ontwikkelingslanden zich bij kennisneming daarvan als een hechte belangengemeenschap zouden blijven gedragen. De eerste drie studies, over tropisch hout en houtprodukten, over natuur- en synthetische rubber en over jute en juteprodukten verwacht het secretariaat voor C.o.S. IV (voorjaar '70) gereed te hebben. Aan het Instituut in Bergen zijn studies over suiker en fosfaat opgedragen. Rubber is op de lijst gekomen op verzoek van de International Rubber Study Group, waarmee samengewerkt wordt. Ter completering van een ijzererts-studie door de Commodities Division zal ook het zeevervoer van ijzererts in studie worden genomen. Na gereedkomen van hangende studies zullen nieuwe produkten worden gekozen.

Route studies

Dit is het meest controversiële onderdeel van de scheepvaartresearch. Met een „pilot study" betreffende een of twee betrekkelijk eenvoudige lijnroutes met weinig havens en soorten lading wordt beoogd inzicht te verschaffen in de vrachtprijsvorming. In een simulatie-model zou voor een hypothetische trade volgens het secretariaat getracht kunnen worden een vrachttarief op te bouwen uit aangenomen prijselasticiteiten - op basis van winstmaximalisatie of ook maximalisatie van vervoersvolume - maar blijkens een voortgangsrapport is in eerste instantie een meer praktische benadering gekozen. De vaart tussen Marokko en Noord-Frankrijk is voor dit doel uitgekozen en de verkregen medewerking, o.m. van Nederlandse scheepvaartmaatschappijen, wettigt de verwachting dat het projekt in 1969 kan worden afgesloten. De beduchtheid van maritieme kant kwam voort uit de vrees dat theoretisch-geconstrueerde vrachttarieven ter vergelijking en beoordeling van werkelijke tarieven zouden gaan dienen. Bestaande lijntarieven komen uit wijziging van vroegere voort; een moment van conceptie van het tarief als geheel is zelden terug te traceren. De tariefopbouw dient practische doeleinden; ze kan onder invloed van concurrentie (niet voor alle ladingsoorten), wisselende druk van afschepers, relatieve waardeverandering en wijziging van marktverhoudingen theoretisch aanstootgevende facetten vertonen. Kennelijk heeft de benieuwdheid naar de resultaten van het projekt het van de beduchtheid voor misbruik ervan gewonnen.

Aggregative studies

Deze beogen ook weer na te gaan welk handelseffect zeevrachten en wijzigingen daarvan hebben, maar nu wereldomvattend gezien. Bij de vrachtwijzigingen denkt men hier ook alleen aan die, resulterend uit

veranderingen in de scheepvaarttechnologie, in haar organisatie of van de marktverhoudingen. De aandacht moet speciaal uitgaan naar de relatieve invloed op de handel in primaire produkten enerzijds en op halffabrikaten en eindprodukten anderzijds.

De studies moeten voornamelijk steunen op wereldhandels- en vervoersstatistieken. Onder dit hoofd valt met name het onderzoek naar de betekenis van zeevrachten voor de betalingsbalans van maritieme en niet-maritieme landen.

Behalve de twee in het eerste artikel aangehaalde documenten zijn rapporten verschenen over „The estimation of freight factors (C.4/47) en over „The construction of indices of freight rates of interest to developing countries" (C.4/37).

Onder freight factor wordt verstaan het aandeel van vracht- en assurantiekosten in de invoerprijs van gespecificeerde goederen. Indien het mogelijk zou zijn voor dit aandeel per route een zeker verband te vinden met een of meer bekende, onafhankelijke variabele, factoren zou de omzetting van f.o.b. in c.i.f.-invoerwaarden en omgekeerd, o.m. voor betalingsbalansdoeleinden, mogelijk worden.

Van de 145 landen welke gegevens verstrekten aan de 1966-editie van het Yearbook of International Trade Statistics der V.N. hadden nog 24 landen de invoer gebaseerd op f.o.b.-basis.

Bedoeld verband is voorlopig gezocht met de afstand, de f.o.b.-waarde en de stuwagefactor der goederen voor een beperkt aantal primaire produkten waarvoor het vrachtaandeel uit bekende f.o.b.- en c.i.f.-invoerwaarden van partnerlanden kan worden afgeleid. Behalve thee en schroot bleken de gekozen produkten redelijk te gehoorzamen aan de functie:

$$\log Z = 0{,}2969 + 0{,}5698 \log D - 0{,}4720 \log V$$

waarin $Z = \dfrac{\text{c.i.f.-waarde per ton minus f.o.b.-waarde per ton}}{\text{f.o.b.-waarde per ton}}$

D = afstand in mijlen tussen exporthaven en importhaven

V = f.o.b.-waarde per ton

Toevoeging van de stuwagefactor als derde parameter bleek de functie niet te kunnen verbeteren. De research wordt voortgezet, verwezen wordt naar een suggestie om ook het totale ladingvolume en de tonnagebalans (verhouding inkomende/uitgaande lading) zo mogelijk als variabelen op te nemen in een verbeterde functie. Langs deze weg zal waarschijnlijk met de IMF-fictie dat zeevrachten 10 procent van de c.i.f.-waarde uitmaken kunnen worden afgerekend.

Over het onderwerp vrachtindexcijfers is eerder een advies door een consultant, Prof. Kendall, uitgebracht. [5]) Geen van de bestaande zeevrachtindexcijfers staat toe de vrachtveranderingen en de koopkracht-

---

[5]) „Liner Freight rate index - a feasibility study" (TD 29)

veranderingen van importen en exporten van ontwikkelingslanden, uitgedrukt in scheepvaartdiensten, nauwkeurig te meten. Kendall adviseerde voor de exporten een 15-tal route-indexcijfers van lijnvrachten op te zetten, op basis van een klein aantal voor de export representatieve produkten. Samenstelling van dergelijke indices voor de import van ontwikkelingslanden achtte deze Britse consultant practisch onuitvoerbaar. Het secretariaat kon echter op grond van recentelijk beschikbaar gekomen handelsmatrixen met het voorstel komen indexcijfers te gaan samenstellen voor droge lading naar en van ontwikkelingslanden, de eerste reeks aan de hand van conferencetarieven, de tweede met inachtneming van zowel tramp- als conferencevrachten en het aandeel voor beide vervoerswijzen. Wellicht worden de moeilijkheden optredend bij vrachtoorlogen en variërende outsiderconcurrentie onderschat maar de procedure lijkt ruimte te bieden om dergelijke situaties toch het hoofd te bieden. Een bijzondere moeilijkheid is dat goederen-classificaties in de conferencetarieven niet parallel lopen met de nomenclatuur van de standard international trade code. Overeenkomstig het voorstel van het secretariaat besloot C.o.S. III dan ook voor wat betreft het vervoer naar ontwikkelingslanden eerst een „pilot study" uit te voeren, maar overigens onmiddellijk met de constructie van de indexcijfers een begin te maken.

2b(1) *Conference practices*

Nauwelijks minder belangrijk dan de zeevrachten wordt in het programma het complex van goeddeels met de vrachtvorming verbonden andere practijken geacht. Gedoeld wordt hierbij op de deelname van scheepvaartlijnen van ontwikkelingslanden aan conferences, effectieve vertegenwoordiging van conferences in hoofdhavens van deze landen, de besluitvorming in conferences en een reeks van andere aspecten gereflecteerd in een questionnaire, door het UNCTAD-secretariaat rond de jaarwisseling 67/68 verzonden aan 42 niet-Amerikaanse dus in hoofdzaak nog niet gereguleerde conferences.

Hoewel deze aspecten onderwerp van gesprek en onderhandeling (zouden moeten) vormen tussen afschepers en conferences in het kader van de „consultation machinery" kan het wenselijk zijn dat het secretariaat studies ter hand neemt omdat deze overlegprocedures in de meeste landen niet bestaan en de ontwikkeling ervan onvermijdelijk langzaam is.

Een voortgangsrapport [6]) van december 1968 stelt vast dat de gekozen procedure, rechtstreekse benadering van conferences, te volgen door die van afschepers, door een zeer teleurstellende respons de realisering van het plan om C.o.S. III een rapport voor te leggen onmogelijk heeft gemaakt. Misverstanden, emotionele reacties en bezwaren van legale aard tegen de export van commerciële gegevens, gewekt door de uitvoerige questionnaire (die overigens was opgesteld met hulp van een ervaren

[6]) C 4/39 met als bijlagen de questionnaire en daarop ontvangen antwoorden.

scheepvaartman uit een Westeuropees land) dienen door persoonlijke contacten, door het secretariaat en door de betrokken Regeringen uit de weg te worden geruimd. Het is de bedoeling het rapport nu voor C.o.S. IV (april '70) in te dienen. Tevens wordt dan een studie in het vooruitzicht gesteld over de problemen rond „way-port conferences". Verschillende delegaties hebben overigens aangedrongen op de bestudering van de relatieve voor- en nadelen van open en gesloten conferences. De Amerikaanse en Australische scheepvaartpolitiek staan op dit punt tegenover elkaar en het thema is dus alleszins actueel.

2b(2) *Adequacy of shipping services*

Deze kwestie reikt veel verder dan de conference-practijken al hebben de laatste daarop ook wezenlijk betrekking en al is het thema buiten de lijnvaart ook weinig actueel omdat het marktmechanisme daar functioneert. Onder „adequacy of service" wordt uiteraard niet verstaan de toestand dat lading nimmer moet wachten. Het is een belangencompromis; de frequentie van afvaarten is zodanig dat de kosten van vertraging van afscheep geringer zijn dan de kosten van hogere frequentie, maar gelijkertijd zijn de mogelijke besparingen voor reders van lagere frequentie geringer dan de extra kosten op de lading bij deze frequentie. [7]) Kritiek van afschepers zo wordt gesteld, houdt zelden in dat deze bereid zijn de extra kosten te dragen. Het secretariaat stelt zich voor dat het thema, behalve in voornoemd rapport over conference-practijken, breder wordt behandeld in een afzonderlijk document over „shipping facilities" in samenhang met de structuur van de handel, te presenteren voor C.o.S. IV (1970).

3 *Improvement of ports*

Het minst controversiële onderdeel van het werkprogramma, dat het gebied bestrijkt waar de grootste potentiële verlagingen van de zeevervoerskosten te vinden zijn, bevat toch ook aanknopingspunten voor diepgaande conflicten. Zo kunnen conferencelijnen, mede door hun, niet geheel autonoom bepaalde vrachtenpolitiek („averaging"), geen automatisme aanvaarden voor het verband tussen de tarieven en de despatch in havens. Investeringen en verbeteringen in havens, zo stellen ontwikkelingslanden, dienen door vrachtverlagingen te worden gevolgd.

In tegenstelling tot scheepvaartvragen waren havenproblemen sinds lang het onderwerp van rapporten en aanbevelingen door internationale organen. De research bij UNCTAD is in het werkprogramma dan ook niet nauwkeurig omschreven. Het accent wordt gelegd bij de betekenis van technische bijstand en internationale financiering en financiële hulp

---

[7]) C.4/39 pag. 4/5

bij de verbetering van havens. Niettemin gaven de „terms of reference" van het Committee [8]) het secretariaat voldoende aanleiding om een studieprogramma te ontwikkelen gericht op het vinden van optimaliseringsmethoden voor transport en goederenoverslag in havens met het oog op een optimale bijdrage tot de economische groei. Een voorlopig rapport met 3 omvangrijke addenda is aan C.o.S. III voorgelegd. [9]) Voorlopig omdat de daarin gepresenteerde simulatie- en optimaliseringsprogramma's nog voor meer havens dan voor welke dit gebeurd is getest moeten worden. Op grond van de voorlopige uitkomsten - Casablanca heeft als proefkonijn gediend - bestaat goede hoop dat de ontwikkelde programma's ook werkelijk operationeel kunnen worden en behulpzaam zijn bij het vinden van optimale werkwijzen binnen de bestaande capaciteit van havens. Het werd het meest logisch geacht als het optimaliseringscriterium te aanvaarden het minimum der totale kosten voor scheepvaart en handel samen. Dit kan de plaats niet zijn om uitvoerig in te gaan op het projekt, alle delegaties in het C.o.S. spraken hun waardering uit en stelden zich er achter „as constituting an important *innovation* in the study of port problems". [10]) Eensgezind hoopte men dat verder werk op dit gebied prioriteit zou krijgen en na voltooiing zou leiden tot practische maatregelen.

Veel complexer is de optimalisering van havenuitbreiding in de tijd. Daartoe moet eerst de techniek van de voorspelling van goederenoverslag en scheepvaartverkeer in havens veel verder ontwikkeld worden. Ook is meer onderzoek vereist naar de aard van het optimaliseringscriterium; de computer-programma's zijn reeds ingesteld op variatie hiervan. Uiteraard stelt de procedure die is ontwikkeld voor optimalisering op korte termijn (binnen de bestaande „capaciteit") hoge statistische eisen, waaraan de meeste havens in ontwikkelingslanden nog niet voldoen. Het secretariaat werkt aan een „statistical manual" voor havens.

Voorts is ook het onderwerp „port pricing" in studie genomen. Aangaande het politieke wrijvingspunt aan het begin genoemd kan vermeld worden dat het secretariaat later zal rapporteren over „how the benefits arising out of port improvements were to be shared as between the various parties involved".

4 *Establishment or expansion of merchant marines in developing countries*

Het gemeenschappelijk uitgangspunt aangenomen door de eerste Conference in 1964, de zgn. „common measure of understanding" is dat nationale handelsvloten zouden moeten worden ontwikkeld op basis van gezonde economische criteria. Het werkprogramma verwacht dan ook

---

[8]) nr. 3 van dit Tijdschrift
[9]) C.4/42
[10]) Report of the C.o.S. on its third session 9-25 April 1969, TD/B/C.4/55

behalve een „general review" een analyse van de factoren en criteria die aan beslissingen terzake van de ontwikkeling van vloten ten grondslag liggen.

De volgende vragen kunnen daarbij bijzondere aandacht vragen:

(a) de rol van handelsvloten als factor in de nationaal- of regionaal-economische ontwikkeling, in het bijzonder in de diversificatie van economische structuren
(b) de relatieve prioriteit van investeringen in scheepvaart vergeleken met die in andere sectoren
(c) het netto-effect op de betalingsbalans
(d) de betekenis voor de werkgelegenheid
(e) nationale handelsvloten als instrument ter bevordering van de export.

Voorts wordt de aandacht gevestigd op de betekenis van efficiënte en adequate feederdiensten tussen kleine havens en de grote havens door de internationale scheepvaart bediend. Rationalisatie en expansie van kustvloten zal onderwerp van studie vormen.

Over dit voor de oude maritieme landen zo belangrijke onderwerp is reeds eind 1967, tijdig voor de tweede Conference, een voorlopige maar toch behoorlijk diepgravende studie gereedgekomen met conclusies die de scheepvaartpolitiek van die ontwikkelingslanden ten dele weinig of niet steunen. [11]) Aan de andere kant wordt bij maritieme landen, die soms snel klaar zijn met een veroordeling van nieuwe avonturen op zee door hantering van „private costs" and „private benefit" criteria, begrip gevraagd voor een mogelijk afwijkende beoordeling „at the national level" in een „social cost/benefit" analyse. Op dit moeilijke niveau is het rapport ook niet meer dan een goede terreinverkenning. Verschillen tussen maatschappelijke en de ondernemerskosten en baten zijn tweeledig:

— er zijn kosten en baten welke niet op ondernemersniveau geboekt worden;
— de maatschappelijke waardering van de „inputs" behoeft niet samen te vallen met de betaalde lonen en prijzen. „Shadow prices" leiden tot afwijkende netto contante waarden van investeringsprojecten.

Uiteraard komt de appreciatie van deviezeninkomsten ter sprake. Calculatie met een schaduwkoers moet echter ook betrekking hebben op de aankoop van schepen, bunkers, op de reparatie-uitgaven enz. De schaduwlonen zouden voor ongeschoolde arbeid veelal beneden de werkelijke gages mogen liggen maar zouden voor werktuigkundigen met een hoge schaarstewaarde te land daar wel eens bovenuit kunnen komen.

Indien door de inzet van nationale handelsvloten de zeevrachten omlaag gaan of wel de dienstverlening verbetert, kunnen belangrijke maatschappelijke baten het gevolg zijn (die een verliesgevende exploitatie zouden rechtvaardigen). Maar ook kan een maatschappelijk verlies ge-

[11]) TD 26 en suppl. 1

boekt worden, nl. bij verplichte gebruikmaking van inefficiente diensten terwijl de diensten zelf nog winstgevend zijn (volle schepen). De theorie van de investeringsselectie wordt in het rapport toegepast op scheepvaart in het algemeen en op een time-charter tanker in het bijzonder. De „net present value" leent zich naar het oordeel van de studie het beste voor dit doel. Bij onzekere vrachteninkomsten in de tijd is het gebruik van verfijnde selectietechnieken moeilijker te rechtvaardigen. De meningen zullen verdeeld zijn over de vraag of het rapport die toepasselijkheid in feite nog niet te hoog aanslaat, voor wat lijnvaart betreft.

Hetzelfde geldt de behandeling van het thema van de betekenis van nationale handelsvloten voor het vrachtenpeil. Daarentegen zal de uitvoerige analyse van het effect voor de betalingsbalans opvallen door de zeer genuanceerde en realistische weergave van alle denkbare casusposities. De netto betalingsbalansbijdrage, uitgedrukt in percentages van de brutovrachten, varieert in een samenvattende tabel van 5 tot 60 % voor ingevoerde schepen en tot maximum 43 % voor hele vloten.

Van de in het werkprogramma opgesomde aspecten heeft (b), het moeilijkste van alle, nog nauwelijks aandacht gekregen. Men stuit op moeilijk kwantificeerbare „externalities" (external economies and diseconomies) van alternatieve investeringen. Wel worden twee specifieke voordelen van investering in scheepvaart genoemd: schepen zijn transferable, hebben dus een gerede tweedehandsmarkt terwijl een lange aanloopperiode voordat de investering inkomsten gaat genereren ontbreekt.

De vraag hoe investeringen in schepen te financieren komt ook aan de orde [12]) maar heeft vooral actualiteit gekregen door een Note Verbale van de secretaris-generaal van UNCTAD aan de ontwikkelde (maritieme) landen waarbij de aandacht wordt gevestigd op enige voorstellen terzake (w.o. uitbreiding crediet-termijn voor nieuwe schepen voor ontwikkelingslanden tot tenminste 10 jaar, voor oude schepen tot aan 8 jaar). [13])

Tijdens het debat over TD 26 in New Delhi werd door ontwikkelingslanden voorgesteld een vergelijkende kostenstudie te maken voor vloten van beide kanten. Gesuggereerd werd dat „the balance of advantage with respect to cost of transportation in future might lie with the shipping of developing countries and hence comparatively greater stress should be placed on the growth of shipping in these countries." [14]) Hiertegen werd natuurlijk gewezen op de hoge kapitaalintensiviteit, lage rentabiliteit en hoge risico-factor en op de noodzaak om de netto deviezeninkomsten uit scheepvaart vergelijkend te beoordelen met die uit andere investeringen. „Undue weight should not be given to factors external to the enterprise because of uncertainty attaching to these factors."

Over vlagdiscriminatie blijven de opvattingen tegenover elkaar staan. Het bleek trouwens onmogelijk over „national merchant marines" in

---

[12]) Zie hierover ook een afzonderlijk rapport: C.4/51

[13]) C.4/44 en add 1/4

[14]) Doc. TD/83 van 19.3.1968, het rapport van de vierde Commissie van de New Delhi-Conference, p 15.

zijn geheel in de vierde commissie van de tweede Conference een resolutietekst te vinden die unaniem voor aanneming door de Conference kon worden aanbevolen. Deze Conference liet over dit onderdeel slechts een resolutie na over „training in the economics and management of shipping".

5 *Technological progress in shipping*

De toevoeging van dit punt aan het werkprogramma door C.o.S. IV verruimde de armslag van het secretariaat bij de bestudering van de repercurssies van de revolutionaire ombuiging van de vervoerspatronen en technieken voor ontwikkelingslanden. Na de studie over containerisatie [15]), nog geclasseerd als „aggregative study" onder de vrachtenstudies, volgde dit jaar een „pilot study" over de containerisatie van de Noordzee-diensten. [16]) Daarin wordt de feitelijke situatie in januari 1969, de bestaande plannen, de uitwerking op de tarieven en kosten en op de structuur van de handel beschreven. Dit alles met het oog op lessen die ontwikkelingslanden hieruit mogelijk kunnen trekken. Grondige studie wordt aanbevolen alvorens stappen worden gezet, die in de naaste toekomst zullen moeten volgen in de vorm van feeder-diensten naar de intercontinentale container-havens [17]).

Het secretariaat dient de ontwikkeling nauwlettend te volgen en te rapporteren over de economische implicaties daarvan, in het bijzonder natuurlijk voor ontwikkelingslanden.

6 *„Reviews of current and long-term aspects of maritime transport"*

Het was de bedoeling van het Committee on Shipping dat het secretariaat jaaroverzichten zou samenstellen over feitelijke ontwikkelingen vallend binnen het werkprogramma, daarin begrepen wetgevende en regulerende activiteiten.

Er zijn inmiddels twee „reviews" verschenen [18]) overeenkomstig een opzet die aan C.o.S. II was voorgelegd. In 1955 was 6,5 % van de wereldhandelsvloot geregistreerd in ontwikkelingslanden (excl. de 10,1 % onder de vlaggen van Panama en Liberia), in 1968 was dit 7,4 %, waarvan 0,4 % in Afrika, 4,3 % in Azië en 2,7 % in Latijns Amerika en het Caraïbisch gebied. Van het internationale goederenvervoer over zee is in 1967 63,1 % geladen en 18,7 % gelost in ontwikkelingslanden. De oliestromen beïnvloeden de verdeling sterk: 34,9 % van de droge lading kwam in 1966 uit ontwikkelingslanden terwijl 18 % daar werd geïost.

---

[15]) Gepubliceerd in nr 3/1967 van dit Tijdschrift

[16]) C.4/52

[17]) In september j.l. had in Noorwegen een door de V.N. belegd „Interregional seminar on coastal shipping, feeder and ferry services" plaats.

[18]) C. 4/25 en C. 4/50

Van de droge lading-vloot is het aandeel van de ontwikkelingslanden hoger: 11,1 % in 1968.

Het vrachtverloop kan met de bestaande indexcijfers niet voldoende nauwkeurig voor ontwikkelingslanden worden gevolgd. Het secretariaat heeft, gelet op het belang van de zaak de bestaande gegevens echter zo goed mogelijk gebruikt om daarmee de koopkracht/ontwikkeling van export en import, uitgedrukt in scheepvaartdiensten te meten. Daarbij werd echter tevens het eerdergemelde onderzoek naar de mogelijkheid om aangepaste vrachtindexcijfers te construeren ter hand genomen. Sinds 1958 [19]) heeft de „purchasing power of commodities" gemeten in trampvrachten een aanhoudende daling te zien gegeven, behalve in 1962 en 1966.

De meeste primaire exportprodukten van ontwikkelingslanden maken gebruik van lijndiensten en in lijnvrachten gemeten is een trendmatige daling sinds 1954 te constateren. Hetzelfde geldt in verzwakte mate voor eindprodukten, gerelateerd aan lijnvrachten. Daaruit is in 1967 voorzichtig de conclusie getrokken dat de koopkracht van de export van ontwikkelingslanden uitgedrukt in scheepvaartdiensten iets meer blijkt te zijn gedaald dan van de import (eindprodukten). Dit in UNCTAD-sfeer goed aanslaande thema heeft bij de maritieme landen nogal veel zakelijke kritiek uitgelokt, waaraan in de toekomst alleen te ontkomen is door realisering van de plannen om op het doel afgestemde nieuwe vrachtindexcijfers te construeren. In het „Review of maritime transport, in 1968" is, steunend op het nader onderzoek van de vrachtindices in C.4/38 nu ook gesteld dat „none of the indices available are suitable for use in calculating changes in the costs of transportation of the imports and exports of developing countries".

In dit tweede jaaroverzicht is ook aandacht besteed aan andere trendmatige ontwikkelingen (containerisatie, kernvoortstuwing, luchtvervoer). Voorts is een korte bibliografie van 20 titels uit de scheepvaart-economische literatuur toegevoegd met de aankondiging dat het volgende review een systematisch overzicht van boeken, artikelen en rapporten verschenen in 1969 zal bevatten.

7 *Interregional seminars on shipping economics*

Het secretariaat heeft tot taak in verschillende gebieden interregionale „seminars on shipping economics" te organiseren met participatie van universitaire, gespecialiseerde, technische en andere instituten en personen die zich bezighouden met het onderzoek naar de economie van zeevervoer.

De overdracht aan UNCTAD van de technische hulpverlening en de daarmee verbonden researchtaken heeft de basis voor dit werk, voordien voornamelijk gezien in verband met de ontwikkeling van nationale handelsvloten, verbreed. Er zijn plannen uitgewerkt voor een eerste

---

[19]) maar noteer het jaar waarin de grote scheepvaartcrisis begon

trainingscursus scheepvaarteconomie en management voor 20—30 deelnemers, te houden in 1970 of 71 gedurende 30 weken. [20]) Deze activiteit is bedoeld als aanvulling van hetgeen reeds door het maritieme bedrijfsleven aan scholing van mensen uit ontwikkelingslanden wordt gedaan.

8 *International legislation on shipping*

Reeds onder punt 6 van het werkprogramma moet het secretariaat ontwikkelingen in de internationale scheepvaartwetgeving rapporteren. Bij de voorbereiding van de agenda voor de tweede Conference bleken de ontwikkelingslanden UNCTAD echter ook te zijn gaan beschouwen als de organisatie die de huns inziens eenzijdig maritieme belangen dienende bestaande wetgeving moet revideren. Het betreft connossementen, charter-partijen, zeeverzekering, vooral de beperkte redersaansprakelijkheid. Een standing committee zou in het leven moeten worden geroepen om in één jaar, samen met andere organen, nieuwe conventies te ontwerpen en een grote conference over de commerciële en economische aspecten voor te bereiden. In New Delhi waren de maritieme landen zeer vast in hun standpunt dat deze zaak niet bij UNCTAD thuishoorde; de United Nations Commission on International Trade Law en I.M.C.O. waren competent. Met de eventuele nieuwe researchtaak toonde het secretariaat zich ook niet gelukkig. Overeenkomstig beslissing van de tweede Conference is nu een Working Group on International Shipping-legislation gevormd uit leden van de C.o.S. terwijl aan het secretariaat is gevraagd „to undertake immediate and intensive studies as background material".

Een consultant, dr. Thommen (India), had reeds ten behoeve van de Conference in opdracht van het secretariaat een rapport opgesteld dat sindsdien herzien is [21]).

9 *Other questions*

Een nuttige taak van het secretariaat is de periodieke voortaan tweejaarlijkse samenstelling van een volledig overzicht van studies over scheepvaart en havens verricht door organen van de V.N., intergouvernementele en non-gouvernementele organisaties, in het bijzonder over zaken waarmee technische bijstand of financiële hulp gemoeid is.

Het laatste rapport, gedateerd januari 1969, telt niet minder dan 62 pagina's.

Met het Statistical Office van de V.N. in New York moet het secretariaat een rapport voorbereiden over de bestaande situatie met betrekking tot de samenstelling en publicatie van statistieken op het competentiegebied van het Committee on Shipping en suggesties doen voor

[20]) C.4/40
[21]) TD 32, Rev. 1

maatregelen om deze te verbeteren. Het tweede „Review on Maritime Transport" bevat reeds nimmer tevoren gepubliceerd cijfermateriaal en het hangt voornamelijk van de leden van het C.o.S. af hoeveel werk op dit oneffen terrein zal worden verzet. In de maritiem-economische research stuit men nog op veel belangrijke statistische leemten.

Door een geco-ordineerde inspanning van de desbetreffende V.N.-instanties zou meer cijfermateriaal beschikbaar kunnen komen.

SAMENVATTING

De groote scheepvaartdialoog, ontstaan in het nieuwe kader van de „United Nations Conference on Trade and Development" en haar „Committee on Shipping", deed tegelijkertijd de behoefte en de basis ontstaan voor economisch onderzoek naar een groot aantal aspecten van de scheepvaart.

Het secretariaat, bijgestaan door eigen bibliotheek en documentatiedienst én nu 20 academisch gevormde researchmedewerkers omvattende, begon het onderzoek op basis van een werkprogramma dat gedurende de eerste 2 zittingen van het „Committee on Shipping" in 1965 en 1966 zorgvuldig geformuleerd werd, dit i.v.m. de bestaande controversen.

Op het terrein van de scheepvaart is UNCTAD er tot nu toe goeddeels in geslaagd practisch alle besluiten eenstemmig te doen aannemen. Opmerkelijke uitzonderingen waren het opnemen in het werkprogramma van route-studies m.b.t. de vrachtprijzenvorming en van het onderwerp scheepvaartwetgeving.

De vooruitgang geboekt op onderzoekgebied kan beoordeeld worden aan de hand van de publicatie van uitgebreide rapporten met betrekking tot de totstandkoming van overlegorganen tussen reders en verladers, de ontwikkeling en uitbreiding van nationale koopvaardijvloten, de verbetering van havens, de vrachtenmarkten en het niveau en de structuur van vrachtprijzen, terwijl ook rapporten werden gepubliceerd over verscheidene andere onderwerpen, o.a. de kwestie van vrachtprijs-indices, de functionering van de conferences, de financiering van nieuwe en tweedehands schepen voor de ontwikkelingslanden, de containerisatie, de vervoercondities en de technische hulpverlening op het terrein van scheepvaart en havens.

De bovengenoemde rapporten behandelen een aantal interessante onderwerpen voor vervoerseconomen, b.v. de kwestie van het zeevrachtaandeel in de goederenprijzen, het beschermend effect van transportkosten, de handelbevorderende vrachtprijzen en de discriminatie door middel van de zeevrachtprijzen.

Gelet op de organisatie van interregionale seminars op het gebied van de scheepvaart, de publicatie van jaarlijkse rapporten omtrent aspecten op korte en lange termijn van de scheepvaart en de taak om de mogelijkheid te onderzoeken voor verbetering van de scheepvaartstatistieken, verdient het werk van UNCTAD ook gevolgd te worden door diegenen die niet direct bij de scheepvaart betrokken zijn.

SUMMARY

The big shipping dialogue, launched within the new framework of the United Nations Conference on Trade and Development and its Committee on Shipping, created at the same time the need and the basis for commencing basic economic research on quite a few aspects of shipping.

The secretariat, serviced by its proper library and documentation service and counting by now 20 odd professional researchers undertook research under a program of work, carefully worded because of the existing controversies, during the first two sessions of the Committee on Shipping in 1965 and 1966.

In the field of shipping UNCTAD largely succeeded so far in adopting resolutions by unanimous vote only. Notorious exceptions were the inclusion in the program of work of the route-type of freight rates studies and of the issue of shipping legislation. Progress made in the field of research may be judged from the publication of substantial reports on the establishment of consultation machinery between shipowners and shippers, on the development and expansion of national merchant marines, on the improvement of ports and on freight markets and the level and structure of freight rates, whereas reports were published also on various other issues, inter alia the question of freight rate indices, conference practices, financing of new and secondhand ships for developing countries, on containerization, on the terms of shipment, on technical assistance in shipping and ports.

For transport economists, the above reports deal with a number of interesting issues, for instance the question of the incidence of cost of transport, the protective effect of transport costs, promotional freight rates and discrimination in ocean freight rates. Considering the organization of interregional seminars on shipping economics the publication of annual reviews of current and long term aspects of shipping and the duty to investigate possibilities for improving statistics in the field of shipping, the work of UNCTAD deserves to be followed also outside the small circle of those actively engaged with shipping.

Dr. J. H. Molenaar.

AANTEKENINGEN

TRANSPORTATION PRICING AND REGULATED COMPETITION, THE CANADIAN EXPERIENCE

A summary of a paper presented to the International Symposium on Transportation Pricing, the American University, June 18, 1969

W. J. Stenason, vice-president Transport and Ships, and
H. M. Romoff, manager, Department of Research, Canadian Pacific

In approaching our topic we concluded that the greatest contribution we could make was not a theoretical discourse on transportation pricing. Rather, we decided to comment upon transportation pricing and regulated competition in the Canadian environment.

The Canadian environment has many unique characteristics.

First, it is an environment in which public and private ownership in transportation co-exist. Canadian Pacific, a privately owned Company, competes in the railway, air, and trucking modes with a Government-owned enterprise - Canadian National. For those of you who believe such co-existence is inherently unstable, we would remind you that it has existed for fifty years.

Secondly, it is the only industrially advanced economy in which all forms of transportation can be provided by a single transportation company. Multi-modal ownership has long been sanctioned in Canada, and Canadian Pacific has been a transportation company rather than purely a railway since its inception. The transportation interests of Canadian Pacific now include railways, trucking, shipping, airlines and pipelines.

Thirdly, through recent legislation, Canada has made an honest attempt at equalizing the burden of regulation between and among the various forms of transportation, as we shall elaborate in this paper.

We believe that these characteristics are unique, and that both the ability of a company to operate in different transport modes and relative regulatory freedom are necessary conditions to attainment of optimum resource allocation in the transportation industries.

To defend this position, we would first like to review what is meant by effective competition and then deal with its applicability to the Canadian transportation environment, through tracing the evolution of rate regulation in Canada.

The various modes of transportation have very different cost and service characteristics. Since traffic is distributed between the various transportation technologies on the basis of price and service, it is essential that the pricing system reflect, as closely as is feasible, variable cost

and service advantages or deficiencies. A competitive industry is one in which the structure of the markets force prices to the level of lowest costs of the most efficient producer. While this concept is theoretical and is seldom found in practice, it does offer standards which can be applied to assess whether the organization of an industry is such as to lead to as close an approximation of competitive performance as is likely to be obtained under any alternative form of organization. This standard is known as that of workable or effective competition.

For many years, transportation in Canada was synonymous with rail transportation. Not really until the post second war era did alternative forms of transportation develop to the point at which they were worth regulatory consideration. The regulatory framework for railway pricing was thus developed entirely in a monopoly context. The general level of rates was related to overall earnings requirements and regulatory approval was required before any general rate increase was implemented. Regulation provided for the control of rate discrimination, with all rates having to be „just and reasonable" and with a statutory prohibition of „undue preference" or „unjust discrimination" in rate-setting. All competitive rates had to be not only „compensatory" but „not lower than necessary to meet the competition". The regulatory authority had the power to suspend rates pending investigation.

Except for certain differences in terminology, this is not an inaccurate description of the regulatory position today in the United States with regard to rail pricing. It is a regulatory approach which presumes the existence of unfettered monopoly power and is entirely appropriate for such a situation.

However, as the railway monopoly crumbled after the Second War with the emergence of trucking, air and pipeline transportation on a large scale, it became more and more apparent that such a regulatory approach was inappropriate to the economic facts of life.

Regulatory policy comes to a basic dilemma at the point in time where a monopolistic, tightly-regulated industry becomes subject to intense competition from an unregulated competitor. One approach leads in the direction of attempting to extend the umbrella of economic regulation over the competitor, and to thus restrict competition by regulatory fiat. This, in a terribly oversimpled way, is the route taken by the United States in 1935, with the enactment of the Motor Carrier Act. All the twists and turns of regulatory policy in the United States since that date can be traced back to the basic decision to regulate competition rather monopoly.

It would be nice to say that in Canada we were smarter than this and that we foresaw the pitfalls of regulating competition. But this was not the case. A truer explanation of the course of Canadian regulatory history is that we were lucky.

Trucking emerged as a strong and viable competitor to the Canadian Railways in the late 1940's and early 1950's. Previous to that, the Federal Government had not thought it worthwhile to establish federal regulation of trucking and, by default, the provinces had exercised

regulation over both intra and inter-provincial trucking. This issue was first faced in 1951, when a Royal Commission on Transportation recommended that the Federal Government reconsider its attitude towards the regulation of interprovincial trucking. For reasons that were essentially political, the Federal Government chose not to exercise its jurisdiction and, by statute, it delegated its jurisdiction over interprovincial trucking to provincially appointed boards.

Thus, ten provincial bodies exercised full regulatory control over all interprovincial trucking passing through their territory. One would expect overlap, confusion and inconsistencies from such an arrangement, but it is perhaps a tribute to Canadian ability at compromise that the system has worked and does work satisfactorily. More importantly, however, there was no federal regulation over the competition between railways and trucks. Railways remained regulated, trucks provincially regulated, and the regulatory bodies seldom came together.

We referred previously to the dilemma which is reached when a monopolistic industry,tightly regulated, becomes subject to intense competition. One answer to the dilemma leads to the regulation of competition - the route taken in the United States. The other answer leads to substantial deregulation of the hithero regulated mode. It is this latter path that Canadian regulatory policy finally followed. It is very doubtful whether this decision would have been reached in 1951, when the issue was first faced, and a wrong decision would have been very hard to reverse at a later date. A decade of grace, given to policy makers by the political decision not to federally regulate trucking, was long enough to prove the case that competition was pervasive and that overall deregulation made good sense. The decision to deregulate, when eventually made in early 1967, was a carefully thought out one and a wise one, not a lucky one.

For by that time, a trucking industry had developed which served most Canadian communities and most transport markets, air transport had virtually removed the railways from the long-distance passenger market and private automobiles made substantial inroads in the short distance passenger market. Pipelines emerged as an economic mover of oil and gas, attracting rail traffic and displacing coal, previously a large user of rail transportation.

It was this emergence of alternative forms of transportation in all markets, coupled with the post war price inflation, which led to the appointment of the MacPherson Royal Commission on Transportation in 1958 and finally to the new transportation legislation of 1967, which is closely modelled on the recommendation of this Commission.

Before going into the details, however, it may be worth noting that the new legislation specifically provides for the federal regulation of interprovincial trucking. We use the word „provides" advisedly, for that section of the legislation, although enacted, will not become effective until it is proclaimed by the Cabinet - and this has not yet happened.

Let us consider the significant features of the new legislation as it relates to transport pricing.

1. Control over the General Rate Level

Recognizing that control of this type is appropriate only in the case of a monopoly, the legislation contains no provision for regulation of the general rate level, for railways or motorcarriers. Carriers are thus permitted to implement general rate increases as they see fit, the only inhibition being that all rates be filed and published.

We see much merit in the deregulation of the general rate level. There appears little opportunity under conditions of effective competition for the public to be exploited.

2. Control over Maximum Rates

The MacPherson Commission advanced the very sensible proposition that, although the railways had a very limited *average* degree of monopoly power, as evidenced by their overall level of earnings, they had a high *specific* degree of monopoly power in certain instances in which competition was not effective.

From this follows the sensible thesis that it is only excessive *specific* monopoly power that should be regulated. That is to say, maximum rate regulation should be selective and apply only to what the Commission termed „captive shippers". These are defined in the legislation as:

> „A shipper of goods for which in respect of those goods there is no alternative, effective and competitive carrier or carriers other than a rail carrier or carriers or a combination of rail carriers".

The specific regulatory formula adopted is to limit the rate, in instances of this type, to 250 % of the variable cost of the movement. The cost is to be developed at a carload weight of 15 tons, with a formula for adjusting the maximum rate downward at higher carload weights.

With regard to specific maximum rates for motor carriers, the application is again restricted to situations in which a tariff.... „unduly takes advantage of a monopoly situation favouring motor vehicle carriers".

One could argue with the definitions used to identify the area of maximum rate control, or with the numbers in the rail maximum rate formula. Nonetheless, the approach affords maximum scope for permitting competition, not regulation, to set rates.

3. Regulation of Minimum Rates

The Canadian legislation provides that all rates are to be compensatory and defines compensatory, in the case of the railroads, as a rate exceeding the *variable* cost of the movement. There can be no doubt that this is the proper economic concept if one is concerned with the efficient allocation of transportation resources.

It is reasonable to have minimum rate regulation, particularly in view

of the differing sizes of the competitors in the transportation marketplace. Predatory pricing should be prohibited. We suggest that any rate that exceeds the variable cost of the movement cannot be predatory in nature.

4. Regulation of Discrimination

A study of the history of anti-discrimination provisions before regulatory tribunals or the courts should convince anyone that such regulation can only be capricious. Nonetheless, in a monopoly context, there is merit in the argument that the monopolist should be „fair", „just and reasonable", „equitable", etc. However, in a competitive environment, with maximum rate protection afforded to the shipper still exposed to excessive carrier monopoly power, there is little to be said for imposing particular anti-discriminatory regulations on the transportation industry.

The Canadian legislation goes a long way towards recognizing this. All references to „undue preference" and „unjust discrimination" are deleted from the statute. A new provision is introduced, governing all modes of transport subject to federal jurisdiction, whereby the regulatory authority is empowered to investigate any act, omission, or tariff that „may prejudically affect the public interest". „Public Interest" is not defined, although it is stated to include Section 1 of the Act which reads as follows:

> „It is hereby declared that an economic, efficient and adequate transportation system making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost is essential to protect the interests of the users of transportation and to maintain the economic well-being and growth of Canada, and that these objectives are most likely to be achieved when all modes of transport are able to compete under conditions ensuring that having due regard to national policy and to legal and constitutional requirements. . . .
>
> (D) Each mode of transport as far as practicable carries traffic to of from any point in Canada under tolls and conditions that do not constitute
>
> (I) An unfair disadvantage in respect of any such traffic beyond that disadvantage inherent in the location or volume of the traffic, the scale of operation connected therewith or the type of traffic or service involved, or
>
> (II) An undue obstacle to the interchange of commodities between points in Canada or unreasonable discouragement to the development of primary or secundary industries or to export trade in or from any region of Canada or to the movement of commodities through Canadian ports".

These provisions place the anti-discrimination provisions in a context far removed from the narrow interests of shipper A versus shipper B. The burden of proof is on the applicant to show that any act or omission has the effects enumerated.

We would suggest that this represents a vast improvement from the vague words „undue preference" or „unjust discrimination" and the vast jurisprudence which has been built around them.

5. Relationship among Competing Carriers

The growth of intense competition between the various transportation media has raised the question of what should the regulatory rules be to provide for „equitable competition" and to achieve a „desirable relationship" among the competing carriers. Clearly one has to start by asking what is meant by such phrases.

One is, of course, free to define words as one chooses. It appears to us that one can do no better than to refer to the first paragraph of Section I of Canada's National Transportation Act previously quoted. It would require special pleading of a most convincing kind to persuade us that the goal of national transportation policy can be anything else.

How does one achieve this goal? We start from the premise that market forces, in a reasonable competitive environment, by their very nature work towards this end. We also realize that market forces are far from perfect, and that they will seldom, if ever, take us to the „optimum optimorum" of the welfare economist. But we do contend that a reasonably competitive market takes us as far as we can hope to go, given the world as it is. Any serious student of the regulatory process, be it in Canada, the United States, or Europe, would have to agree, we would suggest, that the record of transportation regulation has been very far from satisfying. It has yet to be shown that even the most able of men with the best of intentions can do the job of resource allocation (which, after all, is what pricing is about) as well as the admittedly imperfect markets that exist. And we say this with the greatest of respect for the regulators.

Our first precept is thus - rely on the market where competition is reasonably effective. Do not presume than any regulatory body can do a better job.

Our second precept would be - regulate only where the market mechanism is not effective, or where it is abundantly clear that the market result is not the desired one. We would classify maximum rate regulation, on the Canadian model, as falling into the first category, and minimum rate regulation and anti-discrimination regulations as falling into the second.

Our third precept would be that, subject to the above, there is no better arbitrator of what is „desirable" than the market place itself.

One can question whether reliance on the marketplace affords adequate protection to the users and producers in what is, after all, a

most important industry. Our response would be that maximum rate control and broadly-based anti-discrimination controls adequately protect the user. Minimum rate control protects the smaller marginal operator from predatory pricing. One final safeguard is written into the Canadian legislation and this is the power for the regulatory body to disallow an aquisition of a transportation enterprise by another transportation company where such an aquisition „will unduly restrict competition or otherwise be prejudical to tho public interest".

We would suggest that these safeguards are more than ample.

6. Transportation and National Policy

The interface between government and the transportation industry goes much deeper than pricing policy. As broad guidelines to be followed in order to achieve „an economic, efficient and adequate transportation system", the Canadian legislation lists the following conditions:

> „(A) Regulation of all modes of transport will not be of such a nature as to restrict the ability of any mode of transport to compete freely with any other modes of transport".

This does not help us in developing specific guidelines.

> „(B) Each mode of transport, so far as practicable, bears a fair proportion of the real costs of resources, facilities and services provided that mode at public expense".

This, of course, is the argument for user charges, so that misallocation does not result from the underpricing of public facilities. User charges are required not only to be „fair", although there is nothing wrong with being fair, but in order to avoid economic waste.

> „(C) Each mode of transport, so far as practicable receives compensation for the resources, facilities and services that it is required to provide as an imposed public duty".

There is no way to justify the requirement that any mode of transport, in our competitive era, be forced to operate a service on which it incurs a loss and which public policy prevents it from abandoning. If the service is required in the public interest, a decision which only the body politic can make, then clearly that same body politic should pay the costs of that service. The public service obligations which were appropriate to a transportation monopoly, are not appropriate to a competitive environment.

Accordingly, the Canadian legislation provides for payments by the Federal Treasury to the railways to cover the burden of public policy discharged by them. These include 80 percent of the loss occasioned by

passenger train services which cannot be discontinued; losses involved in the operation of branch lines which cannot be abandoned, and some of the losses occasioned by the movement of commodities at rates which are artificially low for reasons of national policy. Through these payments, national policy and national transportation policy are separated. Efficient, low-cost transportation is achieved from the competitive workings of the market place and the competitive process is not distorted by the demands of national policy.

Thus, a regulatory environment has been established in which the railway industry and its principal competitor, highway transport, are treated equally.

More and more, the railway and trucking industries in Canada have found their own markets, and the areas of competition between them have lessened substantially. This is the type of competitive equilibrium one would expect. There are, of course, markets in which competition between rail and truck is vigorous. But each mode is learning what its competitors can do and what markets it can reasonably expect to hold, given its basic cost and service characteristics.

We believe that the competitive environment now present in Canadian transportation is the most successful means of ensuring as close to an optimum in resource allocation as can be achieved in the real world. We have not achieved perfect resource allocation and we readily admit this, but neither has any other major industry in our economy. We certainly see no evidence that resource allocation in transportation, abstracting from national policy consideration, is any worse than in other major industries; it may well be better than some. We doubt whether it is practical or even desirable, to try to achieve more.

We would suggest that there is something to learn from the Canadian experience.

ONDERZOEK NAAR DE TOEKOMSTIGE MOGELIJKHEDEN VAN DUWVAART IN NEDERLAND; EEN ECONOMISCHE EVALUATIE

Zoals reeds eerder werd vermeld is de studie die het Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut in opdracht van de Minister van Verkeer en Waterstaat heeft uitgevoerd naar de toekomstige mogelijkheden van duwvaart in Nederland thans voor publicatie vrijgegeven. De aanleiding tot deze studie, waartoe de opdracht enige jaren geleden werd gegeven, was de vraag in hoeverre rekening moet worden gehouden met het in de vaart brengen van duwconvooien. Bij het onderzoek zou niet alleen rekening worden gehouden met duwconvooien zoals deze zich op de internationale vervoerrelaties hebben gepresenteerd. Het leek van belang dat werd nagegaan of het inschakelen van eenheden met meer bescheiden afmetingen onder bepaalde omstandigheden economisch van betekenis zou kunnen zijn.

Als basis voor het onderzoek is een prognose opgesteld van de voor de binnenvaart relevante vervoerstromen zoals deze omstreeks 1980 mogen worden verwacht. Vervolgens is nagegaan voor welke vervoerstromen een eventuele overschakeling van conventionele vaartuigen op duwvaart economische voordelen met zich zou kunnen brengen. Daartoe bleken niet alleen van belang de aard en de omvang van de vervoerstromen, maar eveneens de omstandigheden waaronder de transportafwikkeling redelijkerwijs kan geschieden. Wat dit laatste betreft bleek het relatieve aandeel van de havenverblijftijden in de totale omlooptijd van de vaartuigen van bijzonder grote betekenis te zijn. De havenverblijftijd van motorschepen neemt over het algemeen toe naarmate:

— het laadvermogen van de vaartuigen groter is;
— de vervoersafstand korter is;
— het vervoerde goed een langere overslag resp. overlaadtijd vereist.

Aangezien bij duwvaart de mogelijkheid bestaat tot het ontkoppelen van de duwboot op de laad- en losplaatsen, wordt de omlooptijd van de duwboot in beginsel onafhankelijk van de havenverblijftijd van de bakken. Dientengevolge kunnen door overschakeling op duwvaart per periode meer reizen met de duwboot worden gemaakt dan met een motorschip, waardoor een vergroting van de productiviteit van personeel en motorische eenheden mogelijk wordt. Uit het onderzoek kwam duidelijk naar voren dat economische voordelen verbonden aan invoering van duwvaart toenemen naarmate het laadvermogen van de in te schakelen duwconvooien groter is, het vervoer over relatief korte afstand plaatsvindt en het vervoerde goed een relatief lange overslagtijd vergt. Uit de opgestelde kostenvergelijkingen kon worden geconcludeerd, dat bij de beoordeling van de vraag in hoeverre overschakeling op duwvaart voordelen met zich kan brengen, met betrekking tot de vervoers*omvang* rekening moet worden gehouden met een ondergrens, terwijl anderzijds wat betreft de vervoersafstand een bovengrens in acht zal moeten worden genomen.

Gebleken is dat naast de zogenaamde „grote duwvaart", zoals gebruikelijk op vaarwegen waarvoor met betrekking tot de maximale scheepsafmetingen geen of zeer ruime grenzen gelden, ook de zogenaamde „kleine duwvaart" bestaansrecht heeft. Voor de binnenlandse vaart kan onder bepaalde omstandigheden zelfs het gebruik van convooien, bestaande uit een duwboot met slechts één duwbak, rationeel zijn.

Gelet op de trendmatige ontwikkeling in het niveau van de loonkosten en het verschil in de kostenstructuur tussen conventionele vaart en duwvaart, moet er mede rekening worden gehouden dat de grenzen waarbinnen de overschakeling van conventionele vaart op duwvaart rationeel is, in de loop der tijd aan belangrijke verschuivingen onderhevig zijn. D.w.z., vervoeren die onder de kostenverhoudingen van heden nog niet in aanmerking zouden komen voor overschakeling op

duwvaart blijken, wanneer men rekening houdt met de te verwachten kostenontwikkeling op relatief korte termijn, daarvoor wel in aanmerking te komen. Gelet op de relatief lange levensduur van de vaartuigen is dit een punt waarmede bij de investeringsbeslissingen terdege rekening moet worden gehouden.

In het rapport is voorts aandacht besteed aan de eisen die deze techniek stelt aan de organisatie van het vervoer. Geconcludeerd werd dat voor een rationele toepassing, door middel van samenwerking van binnenvaartondernemingen naar de vorming van grotere organisatie-eenheden zal moeten worden gestreefd.

Als goederensoorten waarvoor de duwvaart gunstige perspectieven biedt, zijn onder meer genoemd industriezand, grind en kunstmeststoffen. Afgezien van de vaarwegen die thans reeds voor de grote duwvaart geschikt zijn, resp. geschikt worden gemaakt, vermeld de studie nog als vaarwegen, welke potentieel een grote betekenis hebben voor de duwvaart: de Gelderse IJssel, de Twente kanalen, de Maas, de Nederrijn en de Zaan.

EUROPARUBRIEK

A. E.E.G.

Hoewel het begrijpelijk is, dat de Commissie van de Europese Gemeenschappen eerst tevreden is als de Raad van Ministers haar voorstellen definitief heeft aanvaard, kan men zich afvragen of men op het ogenblik van de Raad kan stellen, dat deze meer en meer het struikelblok voor het EEG-vervoerbeleid dreigt te worden. Deze mening uitte de Heer Bodson [1]) ten overstaan van de vervoerscommissie van het Europees Parlement. Gezien de besluiten, die de Raad in juni 1965, december 1967, juli 1968 en maart 1969 [2]) nam en die te zamen tot een niet meer weg te denken stuk vervoerbeleid hebben geleid, lijkt het oordeel van de Heer Bodson nogal aan de scherpe en negatieve kant te zijn. Op twee belangrijke gebieden, namelijk dat van de gezondmaking der spoorwegen (financiële betrekkingen Spoorwegen-Staat) en dat van de prijsvorming voor het gebruik van de infrastructuur, zal eerst de Commissie tot een oordeel moeten komen en voorstellen moeten formuleren, voordat de Raad zijn taak ten dele in volle omvang zal kunnen vervullen.

Dit neemt overigens niet weg, dat bij het schrijven van deze kroniek inderdaad ongeveer vijftien voorstellen van de Commissie nog op een Raadbeslissing wachten [3]). Een aantal hiervan is in behandeling bij de Permanente Vertegenwoordigers van de Lid-Staten te Brussel. Als belangrijkste kunnen worden genoemd de ontwerp-verordening betreffende de toegang tot de markt van het goederenvervoer over de binnenwateren, die tot invoering van een uniforme en permanente boekhouding van de uitgaven voor de wegen voor het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren en een voorstel voor een eerste richtlijn betreffende de aanpassing van de nationale belastingstelsels voor bedrijfsautomobielen [4]).

Aangezien de Raad nog geen datum voor een volgende vergadering heeft vastgelegd en de op te lossen problemen vele zullen zijn, is het volkomen onzeker wanneer en in welke zin uiteindelijk beslist zal worden. Van de oudere voorstellen, die door de Permanente Vertegenwoordigers zelfs nog niet op hun werkprogramma zijn geplaatst, vallen vooral in het oog die ter regeling van de capaciteit van het goederenvervoer over de weg resp. tot invoering van een margetariefsysteem voor spoorwegen, binnenvaart en wegvervoer (nationaal).

---

[1]) Deutsche Verkehrszeitung d.d. 26-8-1969.
[2]) Zie b.v. de Eurorubrieken in nr. 4/68; 2/69 van dit Tijdschrift.
[3]) Vergelijk H. R. Watermann in Zeitschrift für Verkehrswissenschaft 1969/2.
[4]) Zie Eurorubriek in nr. 2/1969 van dit Tijdschrift en P.B. 11e jaargang nr. C 95 d.d. 21-9-1968.

Nieuwe voorstellen, die de Commissie deze zomer deed, betreffen naast de invoering van een mechanisch controletoestel bij het wegvervoer (uitvoering verordening harmonisatie dienst- en rusttijden wegvervoer) [5]) en de vaststelling van gemeenschappelijke regels voor geregeld vervoer met autobussen tussen de Lid-Staten [6]), de nadere uitwerking resp. wijziging van de per 1-9-1968 in werking getreden verordening waarin besloten werd tot invoering van margetarieven voor het goederenvervoer over de weg tussen de Lid-Staten [7]). Wat dit laatste onderwerp betreft kan worden opgemerkt, dat de bilaterale tarieven eigenlijk op 1-9-1969 in werking hadden moeten treden. Men heeft de onderhandelingen echter nog niet weten af te sluiten. Naar aanleiding van het in juni ingediende voorstel tot vaststelling van de algemene toepassingsvoorwaarden van de bilaterale margetarieven kan men zich afvragen of de inwerkingtreding van deze laatsten hierdoor niet nog meer zal worden vertraagd, het mogelijke nut van de regeling hierbij buiten beschouwing latend. Het voorstel tot wijziging van de margetariefverordening verruimt de mogelijkheid bijzondere overeenkomsten te sluiten buiten de marge. De Commissie wil bij overeenkomsten waarbij een vrachtprijs *boven* de bovengrens van de marge wordt overeengekomen niet langer vereisen, dat het desbetreffende contract betrekking heeft op het vervoer van een hoeveelheid goederen van minstens 500 ton in 3 maanden. Dit criterium dient namelijk om ruïneuse concurrentie door middel van prijzen onder de benedengrens tegen te gaan.

Behalve bovengenoemde voorstellen deed de Commissie ook twee verordeningen het licht zien op kartelrechtelijk gebied [8]). Ter uitvoering van de kartelverordening voor het vervoer (nr. 1017/68) gaf zij ten eerste regels o.m. verband houdende met het indienen van klachten bij de Commissie ter inleiding van een procedure tot vaststelling van een verboden kartel dan wel misbruik van machtspositie; ten tweede voorschriften inzake het horen van belanghebbenden en derden.

Ter afsluiting van de laatste Eurorubriek van dit jaar wordt de aandacht gevestigd op het Tijdschrift Europees Vervoerrecht (vol. IV nos. 2 en 3/1969). Hierin geven een keur van vervoersdeskundigen, waaronder vele hoge ambtenaren van het Directoraat-Generaal Vervoer van de Commissie, aandacht aan een groot deel van de vraagstukken, waarmee men in het kader van het gemeenschappelijk vervoerbeleid van de EEG in aanraking komt. Verder vindt de lezer in een afzonderlijk gedeelte van het desbetreffende nummer alle EEG-rechtsregels, die sedert de inwerkingtreding van het verdrag op vervoergebied tot stand gekomen zijn, behalve die waarover de Raad in maart van dit jaar een beslissing heeft genomen. Het Tijdschriftnummer vormt daardoor een waardevolle en nagenoeg up-to-date zijnde bron van informatie.

---

[5]) P.B. 12e jaargang nr. C 82 d.d. 27-6-1969.

[6]) Zittingsdocumenten Europees Parlement 1969/70 nr. 95 d.d. 18-8-1969.

[7]) PB 12e jaargang nr. C 97 d.d. 30-7-1969.

[8]) PB 12e jaargang nr. L 209 d.d. 21-8-1969.

B. C.E.M.T.

Inleiding

Van 23 t/m 26 september 1969 werd door C.E.M.T. voor de derde maal een symposium georganiseerd met als algemeen thema „theorie en praktijk in de vervoerseconomie". Tijdens dit symposium, dat te Rome werd gehouden, zijn drie onderwerpen behandeld; per onderwerp vormden twee preadviezen de basis voor de discussies.

Topic I

Economic implications of the development of productivity in the transport field with special regard to the distribution of goods transport.
Theoretical aspects.
Red. by Rolf Funck.

Topic I

Economic implications of the development of productivity in the transport field.
Practical aspects.
Red. by Rafael Izquierdo.

Topic II

The role of traffic in the physical planning of urban areas.
Some theoretical considerations.
Red. by Leo H. Klaassen.

Topic II

Transport in conurbations, considered as an integral part of regional development policy.
Practical aspects.
Red. by Mr. Anselin.

Topic III

Effects of specific government intervention on the organisation and efficiency of transport concerns.
Theoretical aspects.
Red. by Mr. Paul Josse.

Topic III

Effects of specific government intervention on the organisation and efficiency of transport concerns.
Practical aspects.
Red. by Dr. Giuseppe Renzetti.

Tijdens de slotzitting op vrijdag 26 september werden door de rapporteurs de navolgende conclusies getrokken.

Comments to topic I - Prof. B. Björkman.

Topic II - W. Burns.

Topic III; Effets des interventions specifiques de l'état sur l'organisation et l'efficacité des entreprises de transport - Prof. Genton.

Comments tot topic I

Economic applications of the development of productivity in the transport field

There were two reports presented: one, by Prof. FUNCK dealing with the theoretical aspects, and the other presented by Prof. IZQUIERDO, on practical aspects.

Prof. Funck starts by presenting the actual terminology in connection with the calculation of productivity on the basis of neo-classical production theory which is relevant for all industrial production of goods and with certain general simplifications of the variables for output and input relations studies.

He discusses the subject both on a global basis and on marginal level. He notes in this connection all the risks of inaccuracies in the evolution of output and input variables.

When dealing with productivity progress in the transport field, Mr. Funck notes the inter-relation of technological progress on all sectors of the system: new power systems, new rolling stock, new infrastructure, new handling procedures. This aspect is further elaborated in the discussion of the change in the modal split as a result of the introduction of new technology.

When dealing with external effects of improved progress in transportation, Mr. Funck points out that productivity progress in the transport sector will increase the total factors stocks and, thus, be accompanied by production increases in other sectors of the total economy. The repercussions of these developments on the transport sector also have to be considered.

Summarizing the situation, the conclusion can be drawn that evaluation of the effects of productivity improvement in the transport field is much more complicated than in other industries, and this is further emphasized in the final part of the report where Mr. Funck is discussing the effect on localisation of production of goods and on the modal split on the basis of an optimization model, constructed under very rigid assumptions.

Mr. Izquierdo, after presenting the productivity concept using the productions functions or the indices of productivity, marginal or aver-

age, gave a review of the theories and their practical applications so far presented, and as a general reference he has collected a bibliography covering 244 reports.

He notes with regret that the research of productivity in transport is rather limited and more or less restricted to railway traffic.

Mr. Izquierdo notes in his conclusion that the productivity evaluation is very complicated to make in the transport sector due to the great number of quantities involved both with regard to factors and products. He also notes the heterogenity of these factors and their inter-relationship.

He notes that the main obstacles to calculating average productivity in European transport are inadequate and substandard statistics and further the lack of information concerning the operating accounts of transport undertakers.

With regard to the various theories and their practical applications, Mr. Izquierdo recommends the use of global productivity as determined from Kendrick's formula for the value added, as a function of values of both capital and labour, and for estimation of the connection between technological progress and productivity. In this connection he is stating that, although the physical productivity of a specific factor - usually labour - is the formula most frequently used, it is the least accurate one and may give rise to serious errors.

After having presented some cases of practical application on railway traffic, Mr. Izquierdo is discussing the situation by other means of transport and he complains about the lack of statistics and basic facts as regards road transport.

He also stresses the possibilities of great increase of productivity by combined transport techniques, containerisation, etc.

He ends with a recommendation to create a working party where all basic knowledge covering statistical information and accounting data could be brought together. Certain efforts in that respect have started in the railways and it should be further extended to all means of transport.

From the beginning of the discussion it was stated the great difficulties which arise when choosing common denomiators for the estimation of output. Many participants in the discussion stressed that passenger, km, or ton/km as measuring units could not be used due to varying qualities.

Another aspect on the output sector which was mentioned by several speakers was the change of the market requirements. The transport industry serving the customer as an integrated part in their operation had to adapt their standard to the market requirements.

It was further pointed out by some speakers that the governmental policies with regard to price control, safety regulations, long term traffic policies, social services should also be considered in order to get significant result.

The variations in the quality of service were further elaborated by representatives from different organisations and various means of

transport. The effect of the length of haul, the speed and the availability were some factors which were mentioned.

When discussing the input side, the inter-relation between labour and capital was discussed and some speakers emphasized the necessity of analysing, case by case, the basic reasons for substitution between labour and capital. The inter-relation with the technical progress was also stressed and many doubts were presented as regards the possibility to isolate the effects of changes in the various factors' influence.

Some participants in the discussion gave their contribution by informing the audience about the work carried out and planned within their organisations.

In the course of the discussion one could notice difficulties between the experts on economic theories to establish full contact with the people concerned with actual problems in transport administration.

It is the Rapporteur's view that this difficulty of not talking the same language might be overcome by the establishment of two groups of experts: one starting from the theoretical side and with concentration on the application of their theories on the practical administrative problems, and the other group should study practical cases where actual changes in the procedure could be simulated and the effects on productivity evaluated. These two groups should regularly exchange views and report their progress.

Without direct reference to the discussion on Tuesday, I will now present my personal *recommendations* for future action.

A. To form a group of economic experts to examine the possibilities of adapting the classic theories of productivity evaluations to the transport industry on national, international and sector level.

1. The group should particularly analyse the following aspects:

a) Growing basic demand of transportation irrespective of productivity or price.

b) Increased coordination between different means of transport. The origin-destination concept - „the total transport chain" - has to be considered.

c) The customers quality requirements: safety, regularity, availability, speed at varying standards.

d) The governmental condition and regulations as: social services in low populated areas, safety restrictions on operation, legal regulations, capacity of infrastructure, etc.

e) Varying character of goods to be measured in tons or ton/kms: mass goods, car loads, other unit loads, general cargo, mail, passengers, baggage, etc.

f) Varying transportation conditions as international or domestic operations, short haul versus long haul transportation,

urban or inter-urban traffic, peak hour traffic, compared with low season operation, treatment of fagile goods, express goods, etc.

g) Substitution of labour and capital: maintenance of capital investment: rolling stock and infrastructure. What is repair and what is extension of economic life, i.e. time of obsolence?

h) Effect of training and education. High educated and trained employees represent an investment of education capital.

i) Investment in alternative standards in infrastructure as regards technical quality, capacity and duration of capital goods.

2. The above listed characteristics - and more could be recorded - should be evaluated by the group and weights should be estimated for the variations in quality. The group should arrive at a model where all these variables should be inserted.

Even if there is a certain risk of over simplification, the group should derive approximate elasticities of the various factors. These elasticities should represent acceptable averages on a global basis and verification of the hypothetical assumptions might be derived from the work of the second group.

B. To form another group of experts to study selected cases on a pragmatic approach. They should preferably be comparable on international basis, and most irrelevant variables should be eliminated.

May I suggest some examples of cases which could be studied (the list to be amended if appropriate after consideration of the group):

1) *Shipping*

a) Transatlantic container traffic, including: packaging, stewing, handling and pick up and delivery service.

b) Distribution of oil from oil harbours by coastal shipping and inland waterways.

c) Ferry transport on 50—500 km distances. Roll on and roll off of trucks contra lift on/lift off system.

2) *Air transport*

a) Handling of arriving air freight at airports, transfer goods and terminal goods, including delivery to customers.

b) Newspaper distribution on domestic operation, including pick up and delivery.

c) Domestic air passenger traffic. Reservation system contra „air-bus" system.

3) *Railways*

a) Car-load transport on distances above 100 km, on route operation in domestic traffic.

b) Transport of deep freezed commodities over 300 km distance, including handling, storing and distribution.

c) International transport of pallatized goods.

4) *Road transport*

a) Local mail distribution in cities of medium size 10.000—50.000 inhabitants.

b) Distribution of afternoon newspapers in metropolitan areas (1 to 2 million inhabitants).

c) Long haul transport by truck of general cargo, including handling and local distribution, transport distance above 400 km.

d) Collection and transport of garbage in metropolitan areas.

5) *Transport of selected goods*

a) Collection and transport of wood to paper and pulp factories.

b) Transport of inter-urban mail internationally and/or domestic operation.

c) Collection and transport of milk from the farms to milk producing factories.

Simulation of changes in operating considerations and procedures should give the requested indications of gains in productivity.

Topic II

1. The two main papers presented on Topic 2 were wide in scope and gave rise to a good deal of misunderstanding; there even seemed to be difficulty about the titles in the different translations.

The general outline, however, was clear enough. What was suggested to us was that we start our consideration of traffic and planning of urban areas by looking to our regional policies, and even if these have not been widely succesful in the past they can be modified to give a greater measure of success in the future.

We next looked at conurbations and city regions. What we find is a growing amount of decentralisation and especially an outflow from central areas of commercial and industrial buildings and of high and medium income group housing. If these matters go unchecked and unplanned we may find that with increasing efficiency the real character of the city has disappeared. So let us restructure our conurbations so

that they relate to our objectives for city life, and accept that they can function satisfactorily as multi centred settlements if they are properly planned. Indeed they may function better than the mono centred city.

Our lecturers suggested that we should recognise the overwhelming movement of people to own and use a motor car. They were not advocating the abandonment of public transport, but rather that we should recognise its role as secondary. The first task was to plan for evening out traffic flows by structural rearrangement of land use and physical provision of roads. Public transport would then be used where it resulted in economy or was necessary to relieve road congestion. This analysis, too, points to a thorough going reappraisal of our conurbations. But in this re-analysis and planning we have to reconcile long and short term proposals and retain flexibility to deal with change.

How do we prepare such plan? First we must see traffic as part of town planning in general - not an uneasy coordination, but integral, and transportation specialists must be part of the planning team. Secondly we need sensible boundaries within which to plan and our local government systems do not give these. Third we need to work with the politicians and the public if we are to have the plans accepted.

Within this general framework of regional development, restructured conurbations and adequate provision for the private car the new planning team can consider the way in which public transport will plan its role and the role of road pricing or other financial determinants in limiting the use of private cars in certain areas.

Our speakers raised many other points, but I have simply tried to drawout the main lines of thought as I saw it.

2. The discussion did not range over all the points in the papers. Many of us were content to make a statement of belief - for it was seldom more than that - that public transport was vitally important in urban areas. Indeed I think that the delegates were overwhelmingly in favour of giving priority to public transport over private transport, but I do not think we got many convincing arguments or new facts.

On regional development we had very few contributions and I do not know whether delegates in general think the subject irrelevant to traffic and other problems in conurbations or simply that everyone accepts its importance.

On the structure of conurbations we were clearly divided. Some think that restructuring to obtain multi centred cities is right; some think it is downright dangerous and could threaten urban life; some think it utopian (good in theory but impracticable); some think that some form of multi centred city will appear naturally in any event; some think the size of city is an important determinant and restructuring is sensible only when one passes a certain threshold; some think that restructuring is a long term matter and we need solutions today.

When the discussion turned on to the role of public and private transport we got much less disagreement. It is true that some delegates (some of them transport operators) could see the force of the argument

that free choise means that we must expect to see more and more cars and that we must plan for this. But, as one delegate put it, a car planned town in Europe seems to be an illusion, and the majority of speakers took the line that there needs to be a shift back from private to public transport, and that even in multi centred cities public transport will have an important role to play. There cannot be sufficient road space for satisfying all possible movements by private cars and unless we give priority to public transport in city centres these centres will perish.

There were many suggestions and criticisms about techniques of implementing plans for achieving the right relationship between public and private transport. Some believe that tolls or road pricing can be pursued; others think it difficult and costly. Some want higher subsidies and lower fares for public transport, some want to do model building and cost benefit analysis or social cost accounting, some think that there will be total prohibition of cars in certain areas, some think that new technologies may help, that staggering of peak hour traffic is helpful but difficult, that linked signals and in city special public transport ways should be part of the solution.

Finally there did seem to be agreement on the fact that the planning team should be widened and include other specialists such as road traffic experts and public transport operators.

3. What can we learn from all this and how should our thoughts be developing? What I now say must of course be my personal interpretation.

First, I think we should give more attention to regional and city region planning. The long term continued growth of our largest cities cannot be contemplated with equanimity and I believe we have enough knowledge and experience now to achieve some measure of rational redistribution of population and employment. In Britain I believe that our regional policies have been successful in changing the economic base of our disadvantaged regions so that they will increasingly be able to take off the pressure from London and the Midlands. I think that we have also shown that given a plan for a city region it is possible to hold green belts and to built new towns as part of the restructuring of the area. Indeed we are now going further and planning for large new cities as part of this redistribution. But all of us want more information. We need to know much more about economic linkages, whether and to what extent offices can be decentralised, the characteristics of migration and so on. This is an urgent first task.

Secondly, we obviously need much more thought on the advantages and disadvantages of restructuring. This means more surveys of patterns of linkages, of the functioning of spatial systems, economic systems, social systems and transportation systems. But I think that we may save ourselves a good deal of effort if we accept one simple fact; namely, that each and every city has unique personality and that whilst we may learn much from model building we are unlikely to achieve results that are universally valid and applicable to all situations. Some towns have

historic centres that we meddle with at our peril; some cities are already multi centred - indeed that is the definition of conurbation; some cities are too small or are so constrained by their land form as to make the idea of restructuring undesirable and perhaps impossible. The need for and extent of restructuring will depend on size, land form, present character, the scale of redevelopment and many other matters. At the very least it will be possible to develop varied city structures in the large new developments that we are proposing in Britain and that are being considered in other countries.

Thirdly, when we implement our proposals we should monitor progress and ensure that we do sufficient research to understand whether our objectives are being reached in all respects. It is a matter of great regret to many of us in Britain that we did not have such a research programme to judge the way in which our new towns programme was succeeding.

Fourthly, we need to see traffic management and town planning as part of the same process, and we need multi-disciplinary teams to do the work.

Fifthly, we should consider the relationship between public and private transport as one of securing and appropriate balance to achieve the objectives of the town plan. In some parts of a city - perhaps a historic central core - we may banish all traffic. What a joy it would be to reexperience some of the treasures of the past in the complete freedom of a pedestrian precinct. We can have this experience if we really have the courage to face the barrage of vested interests. In other parts of a city we may have restricted access, and we need to study further such matters as road pricing or rely on parking control rigidly enforced. In suburban areas we will be wise to plan for full motorisation - i.e. provide the infrastructure for people to choose their own mode of transport.

The complementary provision for public transport may involve reserved ways, or subsidies or new forms of transport. The important thing is to decide what the balance should be and then design the land uses, the new roads and the restrictions, and the public transport provision so that this balance is achieved. I fear that unless we see this in its totality, i.e. one programme of many items to achieve one objective, we will end up with ad hoc proposals that will never solve the problem. Worse still we may end up by continually arguing that priority should be given to public transport whilst the people themselves quietly change over to their private cars. If we accept my line of argument we would establish the objective for public transport and we would then need to spend all our efforts on understanding what factors motivate the public and thus whether it is important to concentrate on speed, or time, or comfort or journeys not requiring changes of transport and so on. I believe we need to set out methodically all the factors that are involved in determining what the balance should be and how it can be achieved. All the details will then fall into place. I am afraid that at present we do more talking about modal split than either detailed motivational research or practical experiment.

Sixthly, I think we need much more work on techniques of analysis and planning. Few speakers mentioned land use/transportation surveys and I wondered why. My own view is that they have given us a better understanding of the inter relationship of land uses and transport, but that we are still a long way from a real understanding of the way in which people live - and this, after all, is what determines the need for either public or private transport.

It is the way in which people use their leisure time, the social activities they pursue, the work or business journeys they undertake, that are important to understand, not just a series of mathematical formulae that appear to fit the facts today, but might be irrelevant in 20 years.

Finally, I would like to make just one comment about the conference itself. I personally have enjoyed it, but I think it might have been professionally more stimulating if many of the comments had been made earlier in writing so that a panel, or the speakers, or the rapporteur, could have summarised so as to avoid repetition and allow the congress to debate some of the major inssues in depth. Perhaps the difficulty for me is that Topic 2 is far and away too complex for just one day. As some of our speakers said, it needed much more time and it perhaps warrants C.E.M.T. coming back to the subject at a later date. I think all of you would agree that this is one of the most difficult problems facing society today.

Topic III

Effets des interventions spécifiques de l'état sur l'organisation et l'efficacité des enterprises de transport

Résumer les débats relatifs à l'effet des interventions spécifiques de l'Etat sur l'organisation et l'efficacité des entreprises de transport, tenter d'esquisser l'orientation qui pourrait être donnée à l'avenir à de telles interventions, telle est la périlleuse mission confiée au rapporteur du IIIème thème de ce Symposium.

Le caractère d'intensité des besoins de transport et le rôle que jouent les transports dans l'économie moderne expliquent et justifient l'interventionisme croissant des pouvoirs publics dans le secteur des transports.

Une analyse des principales interventions spécifiques et de leurs effets en révèle certes l'opportunité et les aspects positifs, mais aussi la diversité, la rigidité et parfois le caractère fragmentaire et „sédimentaire" qui sont la conséquence de phénomènes héréditaires.

Les structures mêmes de certains Etats sont telles qu'il peut arriver que des organismes gouvernementaux agissent en ordre dispersé sans évaluer au préalable les répercussions de leurs actions propres.

Ainsi la contribution globale directe et indirecte de l'Etat aux investissements, aux frais de fonctionnement, aux recettes des entreprises de transport, bien qu'elle soit souvent déterminante, ne peut que difficilement être chiffrée.

L'utilisation des transports comme instrument de politique générale économique et sociale, rend illusoire toute tentative d'élaborer, et surtout d'appliquer, une politique cohérente de l'ensemble des transports.

Les entreprises de transport terrestres et par eau intérieure surtout ont gardé les caractéristiques organiques qu'elles avaient déjà il y a une cinquantaine d'années. Pour faire face aux besoins et accrître l'efficacité de leurs entreprises, les responsables s'efforcent, dans les limites qui leur sont imposées, de s'adapter aux progrès de la technique, d'améliorer leur organisation et leur gestion. Mais les contraintes fixées aux dirigeants restreignent leur possibilité d'action.

Les éléments d'information nécessaires à la préparation des décisions sont souvent encore insuffisants en nombre et en qualité. Les lacunes des statistiques, les difficultés d'évaluer les prix de revient sont par exemple choses cummunes.

Les collectivités publiques et privées, les usagers des transports, sont eux aussi peu ou mal informés. Comment s'étonner qu'ils soient sensibles à des groupes de pression.

Les ressources dont dispose l'Etat, quel qu'il soit, pour faire face aux tâches qui lui incombent, sont toujours limitées, il importe donc que les moyens consacrés aux transports, en régime de croisière, soient maintenus à un niveau aussi bas que possible, compatible avec le volume des besoins de transport, les exigences de qualité et de sécurité. Et à cet effet, il faut évidemment que les entreprises soient gérées comme de véritables entreprises industrielles.

Relevons enfin que l'application même des principes de base dont s'inspire l'action de la communauté tels que l'égalité de traitement des différents modes de transport, le libre choix de l'usager, la coordination des investissements, rélève des contradictions, tout au moins apparentes.

Toute intervention de l'Etat dans le domaine des transports devrait s'inscrire dans le cadre d'une politique englobant le système des transports.

Bien plus, système de transport et aménagement du territoire ne sauraient être dissociés. Il y a une interdépendance étroite et non des liens de subordination entre l'occupation du sol et les transports. Ceci justifie une coordination permanente des interventions de l'Etat dans ces deux secteurs.

Par ailleurs, toute planification moderne est continue, les besoins évoluent dans le temps et dans l'espace. Les interventions de l'Etat devraient donc être suffisamment souples et nuancées pour pouvoir être adaptées à l'évolution des besoins et des moyens.

Que la politique d'intervention soit dirigiste ou libérale, il importe aussi que les effets sur les entreprises, les systèmes de transport, puissent être évalués au préalable et que des correctifs puissent, s'il y a lieu, être apportés en temps utile.

I'informatique et les mathématiques appliquées permettent aujourd'hui de donner des solutions utilisables dans la pratique courante à ces problèmes qui sont analogues à ceux de la régulation de systèmes complexes.

Mais les difficultés résideront moins dans l'élaboration des modèles que dans la détermination des valeurs des divers paramètres dans celle du choix des critères d'optimisation et dans l'interprétation des résultats des calculs.

Quoiqu'il en soit, il est indispensable de s'engager dès maintenant dans cette direction.

Parmi les interventions de l'Etat, il y a lieu d'insister enfin tout particulièrement sur celles qui devraient favoriser la transformation fondamentale des structures administratives des entreprises de transport et promouvoir l'application de méthodes modernes de gestion des entreprises.

En conclusion, il serait souhaitable que la C.E.M.T. provoque:
— la constitution d'équipes pluridisciplinaires chargées d'élaborer et de mettre au point des modèles économétriques généraux de réseaux, de systèmes de transport destinés à évaluer les effets les plus importants des interventions de l'Etat et à guider les choix des dirigeants;
— la mise sur pied, sur le plan national, mais sur des bases identiques dans chaque pays, de „banques d'information" groupant les informations indispensables à l'élaboration et au contrôle d'une politique globale des transports.

Ces objectifs peuvent paraître ambitieux, ils ne seront atteints que progressivement, de nombreuses itérations seront nécessaires.

Il serait également indiqué de mener de front des recherches ayant un caractère plus limité, mais d'une grande importance pratique.

Citons entre autres

— coût d'usage des infrastructures (suite)

— action des véhicules routiers sur les infrastructures;
réglementation des caractéristiques techniques des véhicules routiers;

— analyse des actions réciproques des collectivités publiques et des groupes de pression;

— gestion moderne des grandes entreprises de transport afin d'accroître leur efficacité.

KRONIEK

Het *Nedex Congres* op 22 en 23 oktober jl. in Rotterdam behandelde de onderwerpen

„Het vervoer in de marketing"

en

„De marketing van het vervoer".

Ter inleiding van het eerstgenoemde onderwerp zei *Ir. J. Bolhuis*, congresvoorzitter, o.m.

„Een van de eerste dingen die men vandaag zal trachten duidelijk te maken is de betekenis van „marketing". Dit is zeer belangrijk. Velen met mij zullen „marketing" onder de meer cryptische bezigheden rangschikken. Immers, van het begrip marketing is bekend dat er evenveel definities zijn als experts. Bijna al deze definities hebben echter een ding gemeen, en wel dat ze van een verbazingwekkende bescheidenheid blijk geven.

Een voorbeeld om dit aan te tonen:

„marketing is the total effort of an industry".

Ik ben van mening dat het hier om een belangwekkend onderwerp gaat en daar ben ik erg gelukkig mee.

In deze context namelijk wordt het vervoer niet langer gezien als een passieve afhankelijke activiteit, maar heeft het een actieve betekenis gekregen. Gewoonlijk wordt verondersteld dat het vervoer een functie van de handel is; dus met andere woorden de omvang van de handel is bepalend voor de omvang van het vervoer en niet andersom.

Deze „afgeleide vraag" gedachte is natuurlijk juist, maar ik ervoer die afhankelijkheidspositie altijd als iets onplezierigs en ik ben dan ook sterk voor een meer genuanceerd standpunt geporteerd.

Immers, een betrouwbaarder vervoersproces maakt efficiëntere planning mogelijk. Dit veronderstelt een methode waarbij de overall reistijden nauwkeurig bepaald kunnen worden, en waarbij er onder meer op kan worden vertrouwd dat de goederen zonder schade of manco's te bestemder plaatse arriveren. Dit is nu een bijdrage tot een optimale integratie van de activiteiten van de ondernemingen, kostenreductie en last but not least een potentiële afzetmarktvergroting.

Het vervoer in de marketing is in essentie een logistiek probleem. „Logistiek" wordt over het algemeen als een militaire term beschouwd. Een leger heeft nu eenmaal weinig aan geweren zonder kogels of tanks zonder brandstof.

Deze situatie vinden we in de ondernemingen terug wanneer bijvoor-

beeld voor bepaalde goederen markten zijn, waar adequate of betrouwbare vervoersgelegenheden ontbreken. Nu zijn dit externe factoren waaraan de marketing-man meestal niet veel kan doen. Is echter onbekendheid met nieuwe vervoersontwikkelingen de oorzaak van het niet tijdig onderkennen van afzetgebieden, dan ligt een excuus minder eenvoudig voor de hand".

Prof. Dr. J. Kreiken hield een lezing getiteld *„Towards more impact of the transportation function on marketing and management"*.

De volgende passage is aan deze lezing ontleend.

„In my address I shall investigate the question of how planning for marketing change will affect marketing and management decisions of the *clients* of transportation. It will be seen that in the next few years transportation, and the physical distribution function in general, will have an ever increasing impact on industrial and commercial operations, and that it will strongly influence short and long term decision making in marketing and management. This development will strengthen independent integrated transportgroups. It will also accelerate the trend to mergers in the industrial and commercial world, although it will change their physical and managerial structure. In management decision making it will lead us to more rather than less centralization, and in the marketing mix more emphasis will be placed on physical distribution not only as a sales processing, but also as a sales generating function.

In my address this afternoon, I suggest to distinguish between short, intermediate and long term effects of this development on marketing and management. The short term effect, which is almost the most direct one, concerns the impact of faster availability or of more physical presence of goods on sales volume. The intermediate term effect is probably a more indirect one; its influence on overall efficiency and therefore on final price will be felt through lower order processing costs and through a wider geographical range of activity per company unit. Finally, on the longer term, the revolution in physical distribution will increase the operating scale and the degree of specialization of production units, resulting, indirectly, in a stronger competitive price position with a further sales volume generating effect. In other words, the impact of improved transportation and physical distribution is far reaching and not limited to the sphere of transportation costs and storage costs only. It is this insight, which to my view, is of utmost importance to the clients of transportation. No time should be lost on their part to study the possible effects of this revolution which may well dominate business managerial thinking in the next ten or fifteen years.

It is remarkable how the function of physical distribution has been neglected by marketing scientists and practitioners during the last few decades. Some enlightened minds have warned against this negligence, and have drawn attention to this field by speaking of it as „the for-

gotten frontier of business management", or calling it the „dark-continent" of organisation. Even more remarkable - and to a certain extent even more deplorable - is it, that these warning voices have come from engineers and organisation analysts, rather than from marketing people themselves."

De structuur van de vervoersmarkten werd ontleed door Mr. J. L. M. van Rhijn.

Over het bestaan van markten en deelmarkten handelt het volgende citaat.

„Transportation is easy to define: movement of goods from one place to another. In the abstract the term transport market is also very clear: that segment of the economy where there is a demand to get goods transported. The trouble starts however when we want to apply the abstract term to concrete situations, because then we discover that we must deal with a multitude of markets.

Now let me clarify this. In order to define his market, each transporter has to ask himself the following basic questions:

1. From where to where are goods moving? This leads to a breakdown by route.
2. What type of goods are transported on certain routes? The stream of goods must be divided into commodities as oil, iron ore, fertilizer, various type of break bulk.
3. Which modes of transportation are or might be employed? Markets must be further refined by types of transportation as deep or short sea shipping, barge, rail, road, pipeline, and air.
4. What is the size of the consignments? In which markets is consolidation necessary, and in which can you expect to move unit loads?
5. Who requires the transport service? They might be shippers, receivers, middlemen, or operators of other forms of transportation.

And although this list of basic questions can be further expanded, these criteria alone lead to an extensive pattern of numerous markets, each important and each with its own characteristics.

As I can take only half an hour of your time today, I will not try to sketch out the structures of all these markets, but will confine myself to point out one broad development which might be of interest from a marketing point of view.

There has been, and there still is, a major difference between those segments of the transportation industry which have direct contact with the shippers (or the receivers) and those segments which sell their services to other segments of the industry. The difference lies in the comprehension of the shipper's total needs in the transportation field. The first group - which includes not only forwarders, but also truck

operators and shipowners who charter out their ships on a long-term basis - is directly confronted with the requirements put forward by the shipper, whether these are price, speed, or reliability. Every change in any specific requirement can be monitored, and used as a basis for action.

The second group, however - shipping lines, stevedores, port agents - are made aware of the shipper's demands only in so far as these are communicated to them by the first group, the initial segments of the transportation chain. This communication usually contains only that part of the shipper's demands which, in the opinion of the first group, is relevant to the second group, so that this latter group never gets an overall perspective.

Moreover, the transporter with direct access to the shippers often does not communicate the demand of any specific shipper, but generalizes these into the demands of a - sometimes wide - group of shippers.

This lack of comprehending shippers'total needs has had in the past, and has to a degree still today, two consequences:

1. Inability to anticipate and respond quickly to new demands and developments
2. Inaptness to evaluate the role of the total transportation service rendered to the shipper.

Although the consequences apply to the second group, they indirectly affect the whole industry."

De heer *D. Hooykaas* analyseerde de marketing van de vervoersdiensten. Na gesignaleerd te hebben, dat het Nederlandse beroepsvervoer in zijn totaliteit een *onvoldoende rentabiliteit* heeft, deed spreker een poging het beroepsvervoer enige perspectieven te bieden.

„We zullen in de eerste plaats moeten beseffen dat het doel van een vervoersonderneming niet moet zijn het verrichten van bepaalde vervoersdiensten zoals: het onderhouden van een lijndienst tussen A en B of: het exploiteren van een vloot ertsschepen.

Met andere woorden: we mogen ons beleid op lange termijn niet baseren op de thans ter beschikking staande productiemiddelen, dat beleid zal zich moeten richten op die marktbehoeften waaraan we met het beste rendement kunnen voldoen.

Dan zijn we dus niet meer bedrijven die vervoersprestaties verrichten en die aan de man brengen, maar ondernemingen die vervoersprestaties ontwikkelen om te voldoen aan bestaande of toekomstige behoeften.

In de industrie heeft zich deze ontwikkeling al eerder afgspeeld, ook daar was de ondernemer te vaak verliefd op zijn produkt, dat hij verbeterde en verfijnde, poetste en schuurde tot hij leerde dat niet de geschikte markt moet worden gezocht voor het produkt, maar dat het produkt moet worden gezocht dat geschikt is voor de markt.

Zo is het ook in het vervoer; de beste conventionele lijndienst moet het op de North Atlantic afleggen tegen containerdiensten die nog in de

kinderschoenen staan, omdat de markt het ongebroken huis-huis vervoer prefereert boven gefragmenteerd transport. Er was kennelijk een latente behoefte die door het bieden van containerdiensten steeds bewuster wordt.

De vervoersondernemer moet zich realiseren dat zijn markt voortdurend in beweging is, niet alleen in kwantitatieve, maar ook in kwalitatieve zin. Het anticiperen op die ontwikkeling van de markt is het eigenlijke ondernemen.

Alleen door dit goed te doen waarborgen wij de continuïteit van de onderneming.

Alleen door datgene te leveren, wat de klant nodig heeft kunnen we een optimaal rendement bereiken.

Marktgericht denken en handelen betekent verfrissing van het bedrijf, verhindert dat men op zijn lauweren gaat rusten, vereist van elke medewerker in de onderneming, dat hij zich voortdurend waar moet maken, anders gaat of hij of het bedrijf eraan, of allebei.

Dat is nodig want men heeft te maken met concurrentie uit de eigen vervoerstak, concurrentie van andere vervoerstakken en „concurrentie" van het eigen vervoer."

Ook de *marketing* vanuit het gezichtspunt van een *geïntegreerde vervoeronderneming* werd aan een uitvoerig onderzoek onderworpen en wel door de heer *Stenason,* Vice-President Transport and Ships, Canadian Pacific Railway Company. Over de voor- en nadelen van vervoersintegratie binnen één onderneming zei hij o.m.

„I am familiar, of course, with the many and often stated pros and cons of transportation integration. Those who advocate it tend to rest their arguments on the efficiency, greater flexibility in capital and management, and convenience and lower cost to the shipper which results. Those who oppose it argue largely that the creation of integrated transportation companies limits alternatives available to the shipper and can thus give rise to concentration in market and economic power with prejudicial effects for the shipper. I have obviously come down in favour of the first approach. That is, I believe that the economic and physical advantages inherent in transportation integration greatly outweigh any economic disadvantages which might arise. I would now like to consider this in somewhat greater detail.

First, transportation integration make possible achieving a level of cost which cannot be achieved except through integration under a common management. This arises from the need to design a transportation system as a system, and not as a series of unrelated elements, as well as from the frequent need to effect trade-offs between different elements of the transportation process. Thus, the most efficient overall transportation system might not have the most efficient highway, railway, or transhipment components but overall may be optimum".

„Too often, in my judgment, transportation systems evolve through

market responses of different carriers frequently operating under different economic environments. It is far better, and more likely to result in more efficient economic performance, for transportation systems to be planned as an integrated whole. It is also far better that the person or firm evolving the transportation system for a particular movement be knowledgeable about and capable of putting together the best physical elements of the various transportation technologies.

We like to feel that an important advantage of integrated transportation flows from the fact that transportation people tend to think of themselves as transportation people, and to diverce themselves, to some degree, at least, from the specific technology of a specific form of transportation. Thus, officers in our railway tend increasingly to think in terms of how best to use trucking to participate in a movement in which the railway cannot participate exclusively as a result of rail cost or service levels. The same can be said of shipping, air or other operations.

What about the cons? It is alleged by many, particularly in the United States, that the integrated transportation company can give rise to market power which is prejudicial to the public good through limiting the options available to shippers. This basic theme has many variations, all of which have a tendency of confusing the ends of public policy in the transportation industries between whether such ends should be the protection of competitors or the protection of competition. There is general agreement among transportation economists in North America that less regulation is more to be desired than more regulation proviced, of course, that the industry has effectively competitive characteristics. That is, the industry has a basic structure which provices the shipper with options; which is conducive to relatively easy entry or has a real threat of entry; has a history of price flexibility in response to competitive pressures; and has a sufficiently attractive economic return to permit the financing of new products and new technology".

STATISTISCHE KANTTEKENINGEN

PUBLIKATIES VAN HET CENTRAAL BUREAU VOOR DE STATISTIEK MET BETREKKING TOT HET VERKEER EN VERVOER

Verschenen in het derde kwartaal 1969:

- *Het gebruik van het Nederlandse wegennet in 1966*
  Artikel in het Maandschrift van het C.B.S., augustus 1969, bestelnr. AZ 2/1969, f 3,65

Het onderzoek dat in 1966 op instigatie van de Europese Gemeenschappen in het kader van de onderzoekingen naar de „Kosten van de weg" in alle landen van de Gemeenschap heeft plaatsgevonden, is thans voor wat Nederland betreft, voor een bijzonder belangwekkend gedeelte in de publiciteit gekomen. Vooruitlopende op een uitgebreide publikatie heeft het C.B.S. thans de globale eindresultaten van dit onderzoek voor wat de voertuigkm betreft, gepubliceerd.

Hieraan ontlenen wij onderstaande tabel van het gebruik van het Nederlandse wegennet naar voertuigcategorie in 1966:

mln voertuigkm

	Totaal	Motor-rijwielen	Personen-auto's	Auto-bussen	Vracht-voer-tuigen
NEDERLAND	32 681	575	26 595	533	4 968
Buiten de bebouwde kom	17 963	261	14 523	236	2 933
Primaire wegen . .	9 259	121	7 549	121	1 458
Autosnelwegen . .	4 011	43	3 331	37	600
overige	5 248	78	4 218	84	858
Secundaire wegen . .	3 774	60	3 088	65	561
Tertiaire wegen . .	2 420	39	1 936	34	411
Verh. niet-planwegen	2 510	41	1 950	16	503
Binnen de bebouwde kom	14 718	314	12 072	297	2 035

Deze gegevens moeten gezien worden als een eerste kwantitatieve benadering van een onderwerp, dat in de toekomst zeker meer en meer aandacht zal eisen. Zo staat het nu wel vast dat in 1970 in het kader van de zogeheten „algemene" verkeerstellingen overeenkomstige gegevens zullen worden berekend voor de planwegen, dit zijn de primaire, secundaire en tertiaire wegen, die tezamen bijna de helft (47 %) van het totale verkeer verwerken.

Ter voorkoming van misverstand moge worden opgemerkt, dat onder

bovenstaande cijfers betreffende het gebruik van het Nederlandse wegennet ook de voertuigkm van buitenlandse voertuigen begrepen zijn (de gegevens a + b van onderstaand schema):

	voertuigkm in Nederland	op wegennet in het buitenland	Totaal
Nederlandse voertuigen	a	c	a + c
Buitenlandse voertuigen	b	p.m.	p.m.
Totaal	a + b	p.m.	p.m.

De gegevens van andere statistieken van het C.B.S (personen-enquête, autobusenquête, goederenvervoersenquêtes) geven de kilometerprestaties zoals hierboven aangeduid met de letters a + c.

Het is duidelijk dat confrontatie van de statistische gegevens uit diverse bronnen derhalve niet mogelijk is zonder rekening te houden met genoemde onderscheidingen. Thans is de situatie zo dat nog met veel schattingen moet worden gewerkt.

● *Statistiek van de luchtvaart 1967. Bestelnr. 814-050-67, prijs f 9,—*

De belangrijkste aanwinst in deze statistiek betreft een zogeheten „relatiestatistiek" van het passagiers-, goederen- en postvervoer met betrekking tot Schiphol. Tot dusverre werd dit vervoer geregistreerd naar begin- en eindpunt van de vluchten, hetgeen geenszins behoefde overeen te komen met de luchthavens van herkomst en bestemming (bij passagiers), resp. van lading en lossing (bij goederen).

Nu zijn er in de luchtvaart vele begrippen van herkomst en bestemming; de statistische waarneming heeft zich hier bepaald tot hetgeen op de flightcoupon daaromtrent is vermeld, hetgeen neerkomt op laatste herkomst en eerste bestemming.

In volgorde van belangrijkheid zijn de luchthavens van bestemming de volgende (de luchthavens van herkomst vertonen een vrijwel overeenkomstig beeld):

Londen	272 000	passagiers
Parijs	132 000	„
New York	128 000	„
Kopenhagen	65 000	„
Frankfort	60 000	„
Hamburg	59 000	„
Zürich	55 000	„
Brussel	54 000	„
Palma	44 000	„
Montreal	38 000	„
Milaan	36 000	„
Barcelona	33 000	„
Malaga	31 000	„
(vgl. totaal Schiphol	1 575 000	passagiers vertrokken)

Het aandeel van het niet-geregelde verkeer in het totaal wordt eveneens gegeven en hieruit komen dan ook duidelijk de specifieke toeristenplaatsen zoals Palma met 41 000, Malaga en Barcelona met elk 29 000 charterpassagiers naar voren.

Het binnenlandse luchtverkeer van Amsterdam geeft in totaal 25 671 vertrekkende passagiers te zien, waarvan naar:

Eindhoven	4 545	passagiers
Eelde	9 274	„
Zuid-Limburg	3 746	„
Rotterdam	1 573	„
Twenthe	6 533	„

Bij het goederenvervoer blijkt New York de belangrijkste relatie van Schiphol te zijn:

	Gelost	Geladen	
New York	10 600	7 100	ton
Londen	7 500	6 100	„
Montreal	600	4 900	„
Parijs	2 900	3 500	„
Frankfort	2 200	2 000	„
Zürich	2 000	1 800	„
(vgl. totaal Schiphol	47 900	50 700	ton)

Enige kaarten in kleur brengen het geregelde Europese en intercontinentale passagiersvervoer van en naar Schiphol, alsmede de luchtwegen boven Noordwest Europa in beeld.

● *Nationale Rekeningen 1968. Bestelnr. 816-002-68, prijs f 13,50*

Uit deze jaarlijks terugkerende publikatie ontlenen wij onderstaande gegevens over de vervoersbedrijven (in mln gld.):

	1965	1966
Totale afzet	7 945	8 342
Uitvoer	4 379	4 429
Binnenlandse afzet	3 566	3 913
Onderlinge leveringen	2 799	3 055
Consumptiegoederen	708	790
Investeringsgoederen	59	68
Verbruik	3 488	3 734
Afschrijvingen	1 006	1 043
Toegevoegde waarde	3 451	3 565
Lonen, salarissen en sociale lasten	2 485	2 698

Tezamen met de P.T.T. is de bijdrage van deze bedrijven tot het nationale inkomen in deze jaren gedaald van 7,3 tot 7,0 %, om van 1967 op 1968 weer een lichte stijging te vertonen en wel van 7,0 tot 7,1 %.

- *Statistiek van het internationaal goederenvervoer in de havens Rotterdam en Amsterdam per land 1966 en 1967, prijs f 25,—*

Deze statistiek bevat dezelfde jaarcijfers als de Maandstatistiek van het internationaal zeehavenvervoer, doch anders gegroepeerd.

In de maandstatistiek worden de cijfers uitgesplitst naar goederensoort en vervolgens naar land; in deze statistiek krijgt men eerst de cijfers per land en vervolgens naar goederensoort. Bovendien staan in deze publikatie de gegevens per vervoerstechniek in afzonderlijke hoofdstukken bij elkaar.

Deze vormgeving komt tegemoet aan de reeds lang bestaande wensen van de gebruikers van deze gegevens.

ANDERE PUBLIKATIES

- *Statistieken van de „Kosten van de weg"*

De eerste resultaten van de statistische onderzoekingen betreffende de „Kosten van de weg", zoals deze door de landen van de Europese Gemeenschappen met betrekking tot het jaar 1966 zijn uitgevoerd, zijn thans in de openbaarheid gekomen.

In augustus publiceerde het C.B.S. een kort artikel over „Het gebruik van het Nederlandse wegennet in 1966" - zie afzonderlijke bespreking hiervoor - kort daarop gevolgd door de „Vervoersstatistiek 1967" van het Bureau voor de Statistiek der Europese Gemeenschappen, in welke publikatie naast de traditionele jaarlijkse gegevens over de vervoerstakken thans summier een aantal resultaten van de in 1966 gehouden onderzoekingen zijn opgenomen.

Terzijde zij vermeld dat deze „Vervoersstatistiek" tot de belangrijkste internationale statistieken behoort, ofschoon zulks niet tot uitdrukking komt in de prijs (*f* 3,60), noch in de Nederlandse vertaling van het voorwoord, waarin onder meer het inmiddels toch wel ingeburgerde begrip „kosten van de weg" wordt aangeduid als „kosten van het vervoer".

De gepubliceerde resultaten hebben betrekking op de binnenvaart en het wegverkeer. Als overeenkomstige gegevens zijn voor beide vervoertakken per land de vaartuigkm, resp. voertuigkm vermeld, gespecificeerd naar categorie van vaartuig, resp. voertuig.

Commentaar wordt er bij deze cijfers niet gegeven, hetgeen enerzijds te betreuren valt, doch anderzijds wel begrijpelijk is gezien de afgrenzing van het in de tellingen betrokken waterwegen- en landwegennet.

Bij de waterwegen ligt de situatie anders dan bij de landwegen. Van de in de waarnemingen betrokken vaarwegen kan men stellen dat zij tot

een aantal groepen van min of meer homogene kostenstructuren behoren, hoewel zij qua geografische ligging, verkeersintensiteit of capaciteit geen afgerond geheel vormen. Er zijn ook belangrijke vaarwegen die niet in het onderzoek betrokken zijn. Men kan zich dan ook terecht afvragen wat de gepubliceerde totaalcijfers betekenen.

Zonder deze vraag te kunnen beantwoorden moge hier enkele cijfers worden genoemd:

	waargenomen netlengte in km	vaartuigkm motorschepen x mln	laadvermogentonkm x mld	ladingtonkm x mld
Duitsland	4 057	99	72	36
Frankrijk	6 036	51	22	10
Italië	621	0	•	0
Nederland	2 192	85	41	23
België	1 450	23	10	5
Totaal E.G.	14 357	258	145	74

Bij de resultaten met betrekking tot het wegverkeer worden de wegcategorieën wel onderscheiden en wel in drieën - om de Nederlandse terminologie te gebruiken:

— de autowegen van het Rijkswegenplan
— de overige wegen van het Rijkswegenplan } primaire wegen
— de secundaire en tertiaire wegen.

Deze indeling is een zuiver administratieve, waaraan zelfs binnen één en hetzelfde land - men denke aan de secundaire en tertiaire wegen in de diverse provincies - zeker geen uniforme indelingscriteria ten grondslag liggen, laat staan dat zulks internationaal het geval zou zijn.

Ook hier derhalve geen commentaar op de cijfers, waaruit het onderstaande een greep vormt:

		Lengte wegennet in km	Totale voertuigkm x mln	Personen autokm x mln
Autowegen				
	Duitsland	3 400	20 271	17 171
	Frankrijk	650	3 022	2 564
	Italië	2 127	8 787	7 105
	Nederland	586	3 968	3 331
	België	316	1 509	1 268
	Luxemburg	—	—	—
	Totaal E.G.	7 119	37 558	31 439

Andere primaire wegen

Duitsland	26 700	58 954	50 317
Frankrijk	81 000	75 798	62 247
Italië	39 100	31 704	21 515
Nederland	2 067	5 170	4 218
België	10 170	15 341	11 962
Luxemburg	851	686	499
Totaal E.G.	159 888	187 653	150 758

Secundaire en tertiaire wegen

Duitsland	116 701	62 403	51 258
Frankrijk	280 000	31 098	24 536
Italië	63 000	17 229	12 228
Nederland	8 675	6 095	5 024
België	1 249	1 023	797
Luxemburg	1 890	210	154
Totaal E.G.	471 418	118 058	93 997

Ter perse:

- *Statistiek van de scheepvaartbeweging 1968*
- *Financiële structuur van grote ondernemingen in de sector Verkeer 1967 (artikel in de Maandstatistiek van Verkeer en Vervoer)*

Drs. J. D. Goslinga

BOEKBESPREKINGEN

Helmut Wölte, *„Die Neuordnung des Marktzuganges im gewerblichen Güterfernverkehr"*, Vandenhoeck & Ruprecht, Göttingen, 1969. Beiträge aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster. Herausgegeben van H. St. Seidenfus, Heft 55.

De studie van Wölte, die nagaat of een soepeler wettelijke regeling voor het goederenvervoer over de weg in Duitsland wenselijk is, biedt hem die een inzicht wil krijgen in de problematiek van het wegvervoer vooral wat de marktstruktuur betreft een goede handleiding.

Wat Nederland betreft, ontbreekt een dergelijk boekwerk of is althans aan de recensent niet bekend.

Het boek van Wölte valt in een drietal delen uiteen:

In het eerste hoofdstuk wordt een evaluatie gegeven van de capaciteits- en prijsregelingen als middelen om te komen tot een optimaal functioneren van de vervoersmarkt.

In het tweede hoofdstuk wordt een analyse gegeven van het thans in Duitsland toegepaste systeem van marktbeheersing en wordt de marktstructuur in het beroepsgoederenvervoer nader geanalyseerd.

In hoofdstuk drie komt de schrijver tot suggesties voor een nieuwe regeling voor de toegang tot het goederenvervoer over de weg.

Voor de insider biedt het boek weinig nieuws. Het pleit er voor het starre Duitse contingenten-systeem los te laten omdat dit niet leidt tot het gewenste optimaal functioneren van de vervoersmarkt.

Anderzijds aarzelt de schrijver ook ten aanzien van een volledig vrije vervoersmarkt, waarvan hij maatschappelijke verspilling vreest als gevolg van een ongebreidelde concurrentie, die mede de positie van de Bundesbahn in gevaar kan brengen. Met name het irrationele ondernemersgedrag als gevolg van een tekort schieten van het „ondernemersniveau", de geringe marktdoorzichtigheid en de structurele inflexibiliteit, wat betreft de aanpassing aan de vraag, kunnen tot marktverstoringen leiden.

Schrijver is voorstander van een geleidelijke afbouw van het overheids-ingrijpen, met name van het doen verdwijnen der tarieven, alsmede van het starre contingenten-systeem. Daarnaast zal een oplossing gevonden moeten worden voor het probleem van de kosten van de weg en de samenwerking en de concentratie in de bedrijfstak sterk moeten worden bevorderd en ook het doorzicht in de markt vergroot moeten worden. Als eerste maatregel wil hij de voertuigconcessies per bedrijf vervangen door een tonnage-concessie. Gelijktijdig moet ook het totaal contingent en verdeling ervan over de verschillende deelstaten bezien worden om na te gaan of niet een verhoging en een andere verdeling van het contingent wenselijk is.

In plaats van een star contingent voor een lange periode zou men dit slechts voor een aantal jaren moeten vaststellen en vervolgens aan de dan bestaande behoefte aanpassen. De verdeling van de tonnagevergunningen over de individuele ondernemers kan dan binnen dit flexibele contingent plaats gaan vinden aan de hand van individuele objectieve criteria en na een overgangsfase, b.v. na 5 jaar dient het contingent uitsluitend op deze basis te worden samengesteld.

Het totaal-contingent in zijn huidige opzet en de verdeling over de Bonds-staten komt daarmee te vervallen. Deze ontwikkeling eist wel een verzwaring van de eisen die bij de capaciteitsvergroting gesteld moet worden aan het individuele bedrijf wat betreft rentabiliteit, beladingsgraad en de vervoersvraag.

In een volgende fase kunnen dan de tonnage-concessies vervangen worden door bedrijfs-concessies met vrije capaciteit en prijsvorming. Alle bestaande bedrijven krijgen automatisch een bedrijfsconcessie na een doorlichting met positief resultaat.

Ondernemers die hierbij afvallen of niet om een bedrijfsconcessie verzoeken, zullen verder tonnage-concessies blijven ontvangen.

Dit geldt ook voor nieuwe ondernemingen die b.v. na 2 jaar aan een overeenkomstige procedure voor een bedrijfsconcessie worden onderworpen.

In tegenstelling tot het Amerikaanse systeem, is schrijver geen voorstander van een beperking van de bedrijfsconcessies tot bepaalde deelmarkten. De trend tot een verdere specialisering van de goederenvervoerbedrijven op bepaalde relaties, resp. goederengroepen, zal, aldus de schrijver, met grote waarschijnlijkheid ook in de toekomst doorzetten. Daardoor zal het probleem van de z.g. boven de markt hangende capaciteit sterk aan betekenis inboeten, vandaar dat Wölte beperking van de bedrijfsconcessies tot deelmarkten niet nodig acht.

Door de specialisering wordt tenslotte ook het gevaar van de wederzijdse prijsonderbiedingen afgezwakt. Tenslotte zal aldus een systeem van bedrijfsconcessies ontstaan waarbij de toegang tot de markt nog slechts van bepaalde subjectieve eisen afhankelijk wordt gemaakt en waarbij dus alle ondernemers vrij hun capaciteit en prijs kunnen vaststellen.

Spreker ziet geen voldoende argumenten dat een dergelijk systeem in een wilde concurrentiestrijd zou ontaarden.

Daarnaast zijn maatregelen op andere gebied nodig, zoals de ondernemersopleiding, de verbetering van het marktdoorzicht e.d. De gedachten welke schrijver naar voren brengt acht ik gezond, ook al twijfelt deze zelf aan de betekenis van het rentabiliteitsprincipe bij ondernemingen die naast het vervoer nog andere activiteiten ontplooien en waar tussen deze activiteiten interne verrekeningen kunnen plaats vinden (p. 74).

Zoals schrijver ook stelt, zal verder gewerkt moeten worden aan de verbetering van de situatie bij de spoorwegen in die zin, dat deze op commerciële basis geschoeid, los komen van de staat. Het zijn immers de Duitse Spoorwegen welke, zoals bekend, de oorzaak zijn van de vergaande regulering van het wegvervoer. Deze werd pas in 1935 inge-

voerd. Terecht vraagt schrijver (p. 130) of een oplossing voor het probleem van de kosten van de weg werkelijk een primaire vereiste dient te zijn voor een nieuwe meer liberale marktregeling in het goederenvervoer over de weg. Irreële concurrentie vloeit z.i. eerder voort uit irreëel ondernemersgedrag dan uit gunstiger concurrentie voorwaarden in het wegvervoer.

Concluderend acht ik het een logisch opgebouwd boek, waarbij opgemerkt zij, dat de realisering van de inhoud nog wel enige tijd op zich zal doen wachten.

Dr. J. D. de Haan

„Kooperation im Verkehr - Strukturpolitische Aufgaben und Perspektiven" onder redactie van Dr. H. Schmidt, Kirschbaum Verlag, Bad Godesberg, maart 1969, 469 pag.

Dit uit 44 verschillende bijdragen opgebouwd verzamelwerk wil de samenwerkingsgedachte verbreiden in de verkeerssector en het „geïntegreerde gesprek" tussen de verkeersdragers bevorderen. Dienovereenkomstig is het ingedeeld in een deel „Kooperation und Verkehrspolitik" (13 bijdragen) en een deel „Kooperation und Politik der Verkehrsträger" (31 bijdragen).

In een voorwoord stelt Dr. H. Schmidt concentratie tegenover coöperatie. Met de geleende uitdrukking „Kooperation soweit wie möglich, Konzentration soweit wie nötig" onderstreept hij de bedoeling van het werk. In zijn eigen bijdrage (Grundlegung) omschrijft Schmidt de coöperatie in het verkeer als „de binnen een door de Staat gegeven raam door contract, aanbeveling of andere afstemming tussen 2 of meer economisch zelfstandige ondernemingen bewerkstelligde gedeeltelijke of volledige coördinatie van funkties, gericht op bevordering van het concurrentie-vermogen der deelnemende partijen door rationalisatie of door het scheppen van grotere concurrentie-eenheden". Doorwrocht als deze definitie is de gehele bijdrage van Schmidt. Zij is moeilijk leesbaar door de veelheid van vormen, aspecten en gevolgen die hij onderscheidt. De coöperatie kan zijn: horizontaal (samenwerking tussen bedrijfsgenoten binnen één vervoerstak), complementair (samenwerking tussen verschillende vervoerstakken; voor- en natransport tezamen met hoofdtransport) en verticale coöperatie (verladers en vervoerbedrijven). Hij voegt daar een onderscheid aan toe tussen regionale, boven-regionale, nationale en internationale coöperatie, maar bovendien tussen langlopende, tijdelijke en incidentele coöperatie. Voorts noemt hij „kartellfreie" naast „kartellrelevante" coöperatie en federatieve naast bedrijven-coöperatie. Hij gaat in op de voor- en nadelen van coöperatief handelen voor de bedrijven zelf, voor de vervoermarkten als geheel, voor de nationale economie, voor de arbeidsmarkt, in zeer vele directe en niet minder talrijke neveneffecten, beschreven in concreto, maar ook sterk geabstraheerd en uitgedrukt in gedachtenconstructies en nieuwe termen die een langdurig en geduldig lezen verlangen.

Een bijdrage van H. Börner opent het deel dat handelt over de coöperatie en de vervoerpolitiek. Deze auteur belicht in 14 pagina's de coöperatie-aspecten van het vervoerpolitieke plan van de Bondsregering voor 1968—1972 (Leber-plan), achtereenvolgens voor de spoorwegen en het gecombineerde vervoer, het lange- en het korte afstands-goederenvervoer over de weg, de expeditie- en opslagbedrijven, het personenvervoer over de weg, de binnenscheepvaart en de luchtvaart. Een korte bijdrage van Müller-Hermann stelt de coöperatie en de middenstandspolitieke opgave in het verkeer in het licht. H. Kern gebruikt in zijn beschouwing over coöperatie met betrekking tot de Duitse zeehavens het onderscheid tussen horizontale coöperatie (samenwerking tussen havens) en verticale coöperatie (samenwerking tussen de verschillende functies die per haven moeten worden vervuld). Horizontaal ook: samenwerking tussen vervoerbedrijven, waarbij naar de mening van de auteur, in de concurrentiestrijd met de Benelux-havens Hamburg specifiek profijt kan trekken uit een goede samenwerking tussen zijn zee- en zijn luchthaven. G. Kienbaum beziet coöperatie (in de ruime betekenis die er in dit boek aan wordt gehecht) als middel tot rationalisatie. A. Predöhl behandelt het machtselement (o.m. kartellering, conferences in zee- en luchtvaart), evenals C. A. Andreae, die de coöperatie ziet als middel om de concurrentiepositie van de kleine vervoersonderneming te versterken. Dan volgen in dit deel nog 7 andere auteurs, o.m. schrijvend over hindernissen bij de totstandbrenging van samenwerkingsvormen en samenwerking op het gebied van gecombineerd vervoer.

Met dit laatste onderwerp opent ook het volgende deel: de coöperatie en de bedrijfspolitiek der verschillende dragers van het vervoer. H. Stukenberg schrijft hierover uit het oogpunt van de Duitse spoorwegen. Het is een goed uitgewerkte analyse van de vele mogelijkheden die op dit gebied bestaan en die naar Stukenberg's mening noodzakelijkheden zijn, in vele gevallen opgeroepen door hetgeen de klant van de moderne huis-huis vervoersketen verlangt. Tegenover dit ene artikel over spoorvervoer staan 14 artikelen die betrekking hebben op het wegvervoer.

A. Heimes belicht de gehele situatie in het goederenvervoer over de weg en eindigt zijn overzicht met de mededeling, dat het lange afstandsgoederenvervoer in Duitsland graag bereid is met de DB een organisatie op te bouwen die het gecombineerde vervoer organisatorisch, op commerciële basis, kan afwikkelen. Coöperatie kan naar zijn mening niet worden afgedwongen. Tot het koren onder het kaf behoort zeker de bijdrage van H. H. Binnenbruck: Zur Systematisierung der Kooperationsmöglichkeiten im Strassengüterverkehr. Theoretische analyse en praktische gerichtheid koppelt deze auteur op bijzonder constructieve wijze tot algemeen uitgangspunt voor verder onderzoek, denken, bedrijfspolitiek en overheidsbeleid op dit gebied. De overige bijdragen zijn omspelingen, die - op één na, dat de Ver. Staten beziet - beperkt blijven tot het Duitse toepassingsgebied.

Over scheepvaart en haveneconomie schrijft o.m. P. Broers, waarna G. Schnuis vraagstukken van struktuurwijziging en coöperatie bespreekt ten aanzien van de Duitse kustvaart; concentratie zou verlammend werken, zo meent hij; coöperatie is te prefereren. Sterk feitelijk georiënteerd is P. Lepach die over de samenwerking tussen zeevaart en luchtvaart in het personenvervoer schrijft en wel in het bijzonder over gecombineerde boot/vliegreizen in het toeristisch verkeer. W. Kebschull ziet in zijn bijdrage over samenwerking tussen scheepvaart, landvervoer en verladers naast de horizontale coöperatie tussen vervoersbedrijven de noodzaak van verticale coöperatie, zulks om - zoals hij het noemt - naadloos vervoer van producent naar consument te krijgen. Grote waarde hecht D. Wulf aan de coöperatie als middel om de kleinere onderneming in de binnenscheepvaart zijn bestaansrecht te doen behouden, zij het in de vorm van partner in grotere samenwerkingsverbanden zoals de Duitse vervoerspolitiek die voor de binnenscheepvaart nastreeft. H. F. Klumpp geeft mogelijkheden aan voor samenwerking tussen luchtvervoer, landvervoer en verladers, waarbij hij ingaat op vroegere en moderne vormen van samenwerking tussen luchtvaart en spoorwegen. Zes pagina's wijdt tenslotte R. Stuchtey aan samenwerking tussen lucht- en zeevaart in de goederensector. M.b.t. het personenvervoer bevat het boek slechts één bijdrage. W. Heinze beschrijft het Hamburger Verkehrsverbund als model voor samenwerking in die sector.

Niemand zal zich voor dit boek als geheel interesseren. Maar evenmin zal niemand het, voor wat het eigen vakgebied betreft, geheel ongeïnteresseerd terzijde behoeven te leggen.

J. B. van der Kamp.

A. A. Walters: *Integration in Freight Transport;* The Institute of Economic Affairs, London; 1968, 100 blz. met bibliografie.

Onder deze titel heeft Walters, hoogleraar in de econometrie en sociale statistiek aan de University of Birmingham, in 1968 een monografie gepubliceerd waarin hij zich kritisch opstelt tegenover een aantal regeringsplannen voor het vervoer en verkeer in Groot-Brittannië. In een zeer vlot leesbare stijl behandelt hij achtereenvolgens in zes hoofdstukken het begrip integratie, kosten- en tarievenstructuren van weg- en railgoederenvervoer, de wijze waarop de goederen bij transport over de genoemde vervoertakken zijn verdeeld, aspecten van de vervoerkeuze door verladers en tot slot de overheidsplannen zoals neergelegd in The White Paper van 1966 en 1967.

Walters verstaat onder integratie in deze monografie „the traditional economic problem of making the best use of resources to satisfy people's wants". Door integratie en voldoende coördinatie wordt een zo doelmatig mogelijk gebruik gemaakt van de bestaande bronnen voor de voortbrenging.

Hij bespreekt twee stellingen die worden gebruikt ter verklaring van het feit dat de Staat het integratieproces dient te leiden, in het bijzonder met betrekking tot het transport. In eerste instantie het feit dat het transport in feite een „natuurlijke" monopolie is en ten tweede het feit dat de gebruiker - de verlader - niet in staat zou zijn de voor hem meest geschikte vervoermethode te kiezen.

Schetsmatig wordt de geschiedenis van overheidsreguleringen voor weg- en spoorvervoer aan de orde gesteld: de betrekkelijk grote vrijheid van concurrentie tussen spoor- en wegvervoer in de jaren '20, de verhindering van deze concurrentie in de jaren '30 en de nationalisatie in 1947, de denationalisatie in 1955-'56 en tenslotte de laatste fase, de White Papers met voorstellen voor wederom een nationalisatie.

De hoofdstukken 2, 3 en 4 vormen in feite de centrale bestanddelen van het werk. Hierin onderzoekt hij de kosten van het wegvervoer zoals deze ongeveer 12 jaar geleden onder staatscontrole bekend werden van de British Road Services. Hij meent hierbij geen aanleiding te kunnen vinden voor een rechtvaardiging van de stelling dat de integratie van het vervoer onder overheidscontrole moet plaats vinden. Hierbij ontdekt Walters dat veel verladers de voorkeur geven aan vervoer via de weg in die gevallen, waar railtransport op zich bekeken goedkoper zou zijn geweest. De verklaring die hij hiervoor geeft zijn de kwaliteitsfactoren zoals snelheid, betrouwbaarheid, e.d. die de verlader in samenhang met de vrachtprijs bekijkt.

Vele voorstellen voor integratie in de vervoersector houden verband met het bestaan van vele kleine wegvervoerondernemingen. Concentratie in een aantal grote wegvervoerondernemingen zou de doelmatigheid van het vervoer ten goede komen. Walter merkt op dat, gezien zijn onderzoekingen, er geen aanwijzingen zijn dat grote vervoerondernemingen met geringere kosten per eenheid worden geconfronteerd dan kleine ondernemingen.

Dit is een conclusie die ook uit onderzoekingen in de U.S.A. zijn te trekken. Ook het Nederlandse Economisch Bureau voor het Weg- en Watervervoer komt op grond van haar onderzoekingen tot de conclusie dat - in tegenstelling tot produktieondernemingen - „economies of scale" bij toenemende grootte van de onderneming in het wegvervoer niet zijn waar te nemen. Merkwaardigerwijs verwijst Walter zo goed als niet naar deze of andere onderzoekingen die met gelijke conclusies komen. Wel merkt hij nog op dat hij indicaties heeft dat de kleine vervoerondernemer voor bepaalde werkzaamheden meer geschikt is dan de grote onderneming.

In zijn onderzoek naar de factoren die de keus voor de vervoerder bij de verlader bepalen komt Walter met interessante conclusies die echter ook uit andere bronnen reeds min of meer bekend zijn. Het blijft echter - gezien de niet steeds bevredigende resultaten van de onderzoekingen - een intrigerende vraag welke factoren de transportkeus van de verlader bepalen. Of wel, hoe komt de vraag naar vervoer van de transport-

consument tot stand. In zijn lijstje van bepalende factoren komen voor: snelheid, alleen behoefte aan vervoer over korte afstand, prijsfactor, betrouwbaarheid, flexabiliteit en schadevrij vervoer, vermindering van verpakkingskosten, e.d. Walter concludeert dat geen algemeen geldende eenvoudige conclusie kan worden getrokken uit het onderzoek. De vraag naar vervoer door de verlader wordt beïnvloed door een zeer groot met elkaar samenhangend aantal factoren die de beslissing beïnvloedt. Wel kan worden geconcludeerd dat de eenvoudige regel „gekozen wordt de goedkoopste (bezien naar directe vrachtprijs) vervoermethode" niet gelijk staat aan een efficiënte vervoerkeus. Een zeer sterk op de voorgrond komende eis bij het proces voor het beslissen over de aard van het vervoer voor de onderneming, is de volledige vrijheid van de „transport manager" bij deze keus. Slechts op deze wijze kan zo goed mogelijk met alle voor de onderneming in aanmerking komende factoren worden rekening gehouden.

Ook hiermede bevestigt Walter de ook in Nederland geleidelijk bekend wordende factoren voor de vervoerkeus. Helaas zijn deze feiten echter nog beslist geen algemeen goed. Vooral in politieke kringen wordt over deze zaken vaak te simpel gedacht. Ook dit concludeert Walter bij de behandeling van de White Paper. Bij deze behandeling stelt hij dat aan twee voorwaarden tenminste moet worden voldaan wil de overheid althans met enig succes zich met het integratieproces in het transport kunnen bezig houden. De staatsinstelling die met de bevordering van de integratie wordt belast dient in eerste instantie een uitnemende kennis te hebben van de vraagpreferenties van verladers en voorts dient dit staatsorgaan neutraal te werken, d.w.z. zonder enige politieke bijbedoelingen. Echter - aldus Walters - de vereiste kennis en inzichten bij genoemde instelling zullen steeds onvoldoende zijn mede als gevolg van de vele in het geding zijnde factoren die de vraag bepalen. Het neutraal behandelen van de materie zal welhaast niet mogelijk zijn, steeds zal op de achtergrond bepaalde politiek georiënteerde uitgangspunten mede invloed blijven uitoefenen.

Gezien deze conclusie en op grond van zijn onderzoekingen formuleert Walters de stelling dat integratie in het transport met een sterke inspraak van de overheid een ongewenste situatie moet worden geacht, zeker gezien in het licht van de economische doelstellingen van de integratie.

Immers een vorm van monopolie bij vervoerondernemingen is haast niet denkbaar mede gezien de vele kleine vervoerondernemingen. Ondanks het wellicht niet steeds perfekt werkend marktmechanisme geeft Walters de voorkeur aan de vrije markt om het proces van integratie te bewerkstelligen.

Bij behandeling van de White Papers - plannen van de overheid waarom heen Walters zijn boekje heeft geschreven - geeft hij zowel de versie van 1966 als 1967 weer. De overheid voorziet hierbij in een planning van de investeringen in het vervoerwezen en de verkeersvoorzienin-

gen in de grote steden. Hierbij wordt als centraal uitgangspunt genomen dat het transport in dit kader een openbare dienst is. Bij de uitvoering van de plannen dient met dit uitgangspunt te worden gerekend. Walters concludeert in dit verband dat de Minister van Transport met deze plannen niet bepaald een oplossing heeft gegeven voor de aanwezige problemen. De voorstellen zullen bij doorvoering in de praktijk - en hierbij kijkt hij in het bijzonder naar de integratieplannen - eerder aanleiding geven tot inefficiëntie dan een doelmatige ordening bewerkstelligen. Immers voor een groot deel betekent het dat bepaalde vrijheden onder het bestaande marktmechanisme worden vervangen door meer centraal geleide maatregelen met een daaraan verbonden minder grote vrijheid voor de marktpartijen en een vergroting van de kans op toenemende bureaucratie.

Bij het doornemen van dit boekje kan niet aan de indruk worden ontkomen, dat het aan de kaak stellen van bepaalde plannen van de Britse overheid de enige drang van de auteur is geweest, zich tot schrijven te zetten. Een nog al politiek georiënteerd werkstuk, waarbij gebruik wordt gemaakt van de resultaten van enige onderzoekingen om aan de eigen argumenten kracht bij te zetten. Hierbij kunnen echter enige zwakke punten niet worden voorkomen, die Walters zelf ook onderkent. In dit verband kan bijvoorbeeld worden gewezen op het feit dat de resultaten van de onderzoekingen voor een groot deel zijn verkregen uit enquêtes gehouden onder het bedrijfsleven; de onzekerheden bij de interpretatie van de vragen en de antwoorden bepalen zodoende in sterke mate het totale beeld. Voorts kan worden gewezen op het feit dat het onderzoek betrekking heeft op het gebied dat bepaald niet representatief kan worden geacht voor het Verenigd Koninkrijk, te weten de West Midlands. Daarnaast zijn de gegevens van betrekkelijk oude datum, nl. uit de periode 1953—1956. Na deze periode zijn er nogal wat wijzigingen opgetreden o.a. van structurele aard. Mede door deze feiten kan het werk niet geheel bevredigend worden geacht. Echter de positieve zijde van het boekje is, dat op een aantal feiten wordt gewezen waarmede bij de samenstelling van o.a. plannen van de overheid, beslist rekening moet worden gehouden. Hoewel het werk van Walters in eerste instantie betrekking heeft op de nationale omstandigheden, kunnen de gepresenteerde feiten en bepaalde conclusies ook voor het continent van Europa van belang geacht worden.

H. Plasse

Dieter Nicolaisen, *Regionalpolitisch orientierte Verkehrsplanung in Ballungsraum*, Verkehrswissenschaftliche Studien Nr. 6; Aus dem Institut für Verkehrswissenschaft der Universität Hamburg. Herausgegeben von Harald Jürgensen und Helmut Diederich. Vandenhoeck en Ruprecht, Göttingen, 1968, 147 pag.

In de onderhavige studie wordt onderzocht, welke mogelijkheden er

thans bestaan om de investeringen in de sector van het verkeer te benutten ten behoeve van een regionale politiek in een hooggeïndustrialiseerd land als de Bondsrepubliek. Het zwaartepunt van de studie ligt bij de problematiek van deze investeringen in de agglomeraties. (Ballungsgebiet). Als doelstelling voor de regionale politiek stelt de schrijver het verbeteren van de economische structuur van de regio. Dit begrip, ook aangeduid als productie-structuur, omvat niet alleen het niveau van de output van de regio, doch ook de interne proudctiestructuur, mede in relatie tot de nationale economie. Anders geformuleerd zou men de doelstelling kunnen omschrijven als het streven naar een uit oogpunt van economische groei optimale benutting van productie-factoren.

De betekenis van een goede verkeersinfrastructuur voor de regionale economische ontwikkeling is, hoewel het directe effect kwantitatief bizonder moeilijk is te meten, zonder twijfel van groot gewicht. Het hanteren van de verkeersinvesteringen als beleidsinstrument op korte en lange termijn vereist een zorgvuldige verkeersplanning, welke in het bizonder is gericht op de beleidsdoelen, welke men zich voor ogen stelt. Er doen zich hierbij direct een aantal problemen voor. Het is geenszins denkbeeldig, dat er op korte termijn een tegenstelling bestaat tot wat uit het oogpunt van politiek op lange termijn wenselijk is en datgene wat noodzakelijk is om op korte termijn knelpunten te elimineren. In dit verband kan men spreken van aanpassingspolitiek tegenover politiek op langere termijn. Beziet men de agglomeraties afzonderlijk, dan treedt wederom een duidelijke tegenstelling in het oog tussen die gebieden, welke weliswaar een hoge graad van economische ontwikkeling kennen, doch waar stagnatie verschijnselen optreden en die gebieden, waarin sprake is van een krachtige expansie. Het is duidelijk, dat men elke concrete situatie afzonderlijk zal moeten bezien en onderzoeken om tot een adequate politiek te komen.

Bizondere aandacht dient te worden geschonken aan de relatie tussen publieke en private investeringen. Men zal bij de beleidsbepaling onder ogen moeten zien, dat krachtige private investeringen in de economische sector hun complement moeten vinden in overheidsinvesteringen. Nog afgezien van het feit, dat deze laatste investeringen aan projecten buiten de regio moeten worden onttrokken, rijst bovendien de vraag of de rentabiliteit van private- en publieke investeringen samen een bepaalde economische politiek rechtvaardigt. Een goede en op het beleidsdoel gerichte verkeersplanning zal het hier bestaande kwantificeringsprobleem moeten vereenvoudigen. De schrijver wijst in dit verband op de grote mogelijkheden welke studies op het gebied van de regionale rekeningen kunnen verschaffen.

De verkeersinfrastructuur moet worden gezien als een onderdeel van het productie-apparaat. Enerzijds zullen investeringen in de verkeerssector wijzigingen in de kostensituatie voor de afzonderlijke bedrijven veroorzaken; anderzijds zal ook door deze verandering in de kosten-

structuur de productie-structuur veranderen. Behalve deze directe invloed, is er ook de indirecte invloed welke wordt uitgeoefend op de andere factoren welke bepalend zijn bijvoorbeeld voor de vestigingsplaatskeuze. In het bizonder geldt dit voor de productie factor arbeid. De beweeglijkheid van deze factor wordt in zeer sterke mate bepaald door de beschikbare infrastructuur. Hierbij moet niet alleen gedacht worden aan het woon-werk verkeer, doch ook aan het sociaal-culturele verkeer.

Het probleem van de z.g. agglomeratie voor- en nadelen is ook in de Bondsrepubliek van belang. Juist het hanteren van de verkeersinvesteringen als beleidsinstrument speelt hier een belangrijke rol. Men kan immers niet stellen dat de eventuele voor- en nadelen van de agglomeratievorming alleen het gevolg zijn van de omvang. In veel sterkere mate gaat het hierbij om de inrichting. De verkeers- en vervoersvoorzieningen vormen daarbij één van de bepalende elementen. Zo is het bijvoorbeeld niet noodzakelijk, dat alle activiteiten in de stadscentra plaats vinden, waardoor congestie-problemen worden verergerd en de nadelen van agglomeratievorming worden versterkt. Mits grote aandacht aan de inrichting wordt geschonken, is het veelal mogelijk een aantal activiteiten naar de periferie te verplaatsen, waardoor de agglomeratie-voordelen behouden blijven en de nadelen kunnen worden verminderd.

De ervaring leert, dat, naarmate het niveau van de output van de regio stijgt, de relatieve betekenis van de transportkosten daalt. De eisen, welke aan de verkeersinfrastructuur moeten worden gesteld, treden daarmede op de voorgrond: betrouwbaarheid, snelheid en individualiteit. Tariefpolitiek wordt als beleidsinstrument in het algemeen verworpen, omdat een tariefpolitiek de tendentie in zich draagt kunstmatige verhoudingen te scheppen, welke tegenstrijdig zijn met een optimale aanwending van mogelijkheden op basis van een zo rationeel mogelijke productie. Ook ten aanzien van ontwikkelingsgebieden zal het accent moeten liggen op de investeringen en structuurverbetering en niet op het door tariefpolitiek in stand houden van economisch ondoelmatige situaties.

Het is moeilijk een onderscheid te maken naar de betekenis van verschillende soorten verkeersmiddelen. Zeer in het algemeen geldt, dat ten aanzien van de productie-structuur de investeringen in wegen van primair belang zijn en die in het openbaar vervoer van secundair belang. De auteur acht het bezwaarlijk, dat een optimale verhouding tussen het vervoer over de weg en over de rail in de meeste gevallen wordt verstoord doordat de kostenverschillen niet economisch worden bepaald, maar vaak een gevolg zijn van tarief- en belastingpolitiek. Terloops wordt nog de aandacht gevestigd op de betekenis, die pijpleidingen in het kader van de regionale economische politiek kunnen hebben.

De gehele studie wordt gekenmerkt door een diepgaande benadering van het probleem van de verkeersinvesteringen. De stelling, dat elke

regio een specifieke politiek vereist, gebaseerd op een aantal algemene hoofd-uitgangspunten, wordt verduidelijkt in de laatste paragrafen, waarin een beschouwing wordt gegeven over het Roergebied, de zich aldaar voordoende stagnatie-verschijnselen en de mogelijkheden tot oplossing daarvan op korte en lange termijn. Hoewel de studie een bizonder duidelijk inzicht geeft in de problematiek, is er sprake van een zekere (economisch georiënteerde) eenzijdigheid, die door de verkeersdeskundige die ervan kennis neemt niet uit het oog mag worden verloren. Weliswaar stelt de auteur, dat meer factoren van invloed zijn op de economische ontwikkeling dan alleen het verkeer en dat verkeersplannen moeten worden ingepast in de regionale plannen, doch dit betekent tevens dat de verkeerspolitiek als beleidsinstrument, gezien de interdepentie van alle factoren welke van invloed zijn op de regionale ontwikkeling in brede zin, niet uitsluitend gehanteerd wordt met het oog op economische doelstellingen. Het is duidelijk, dat ook de publieke investeringen, welke het gevolg kunnen zijn van private investeringen in dit licht moeten worden bezien en dat het verkeersbeleid veelal op meer algemene doelstellingen gericht zal moeten zijn. De onderhavige studie draagt dan ook het karakter van een facetstudie en levert als zodanig een waardevolle bijdrage tot de discussie over regionale vraagstukken.

Drs. R. den Besten

A. Schmitz, *Der Einflusz der Nordwanderung des Ruhrkohlenbergbaus auf die industrielle Standortstruktur und den Wasserstraszenverkehr.* Göttingen (Vanderhoeck & Ruprecht) 1966. 235 blz.

Deel 40 in de reeks „Beiträge aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster" is een verhandeling over de mogelijke gevolgen van de noordwaarts opschuivende exploitatie van de kolenlagen voor de algehele industriële structuur van het Ruhrgebied.

Ruim twintig bladzijden verkenning in de hedendaagse literatuur over de industriële vestigingsplaatsleer brengen de auteur tot de slotsom, dat de daarin beschikbare theoretische concepties en econometrische methoden voor de analyse van „das eigentliche Herzstück des europäischen Industriesystems" geen nuttige bijdrage kunnen leveren. Daarom worden met behulp van statistisch materiaal de toekomstige betrekkingen tussen de steenkoolwinning en de aanverwante nijverheid, met name de aantrekkingskracht van de mijnen op de op steenkool gebaseerde industrieën, maar enigszins benaderd. „Denn was nützen detaillierte Berechnungen, wenn die Unkenntnis der zukünftigen Entwicklung der Wirtschaftsstrukturen und ihrer Komponenten die Daten nicht exakt zu setzen erlaubt?"

Op grond van enkele schattingen, bijvoorbeeld van de mogelijke attractie van steenkool als energiebron en als grondstof voor de chemische industrie, van de noodzakelijke transportkosten en de mogelijk

negatieve invloeden van het gronduitgiftebeleid en een toenemend tekort aan mannelijke arbeidskrachten, komt Schmitz tot de conclusie, dat die noordwaartse verschuiving van de steenkoolwinning maar een heel geringe invloed zal uitoefenen op de industriële structuur van dit gebied. Zelfs de kolenverwerkende bedrijven zullen er naar zijn mening niet toe komen hun standplaatsen aan de gewijzigde omstandigheden aan te passen. De substitutie van steenkool door aardolie, gas en geïmporteerde electriciteit, alsmede de expansie van de petro-chemische industrie, kunnen z.i. daarvoor als oorzaken worden aangewezen.

De betrekkelijk geringe transportkosten voor kolen vormen ook voor de grote afnemers weinig reden de mijnschachten te volgen.

Misschien kan het Ruhrgebied voor de toeleverende bedrijven van de mijnindustrie (technische hulpmiddelen) nog wel interessant worden als vestigingsplaats. De beschikbaarheid van een niet onbelangrijk vrouwelijk arbeidspotentieel zou die zwakke tendens wellicht nog kunnen versterken. Ook de gevolgen van de locatieverschuiving van de mijnen voor de binnenvaart komen niet bijzonder duidelijk uit de beschouwingen naar voren. Schattingen van de toekomstige kolenafvoer en een fictieve maximale benutting van het waterwegennet in de Bondsrepubliek, doen de auteur concluderen, dat ook die sector maar heel weinig invloed van een en ander zal gaan ondervinden. Slechts een enkel kanaal-traject zou zo nu en dan wel eens iets zwaarder kunnen worden belast. Andere mogelijke impulsen werden niet in het onderzoek betrokken.

Na deze in hoofdzaak kwalitatieve benadering van de ontwikkelingstendensen blijven zelfs de omtrekken van de toekomstige ruimtelijke structuur van dit verschuivende en veranderende industriële complex nog min of meer in nevelen gehuld.

Het is wel een nuttige bijdrage, maar o.i. geen analyse om een verantwoord regionaal economisch beleid op te baseren.

H. Kuipers.

Helmut Burmester, *„Probleme und Möglichkeiten einer Planwirtschaftlichen Verkehrsordnung"*, Heft 52 van Beiträge aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, Vandenhoeck und Ruprecht, Göttingen 1968, 178 pag.

In de conclusies van Helmut Burmester ligt besloten, dat de sterke kant van de Russische planeconomie althans wat de verkeerssector betreft de planning is van de verkeerscapaciteit op lange termijn, waar tegenover de markteconomie in het voordeel is op de korte termijn. De planningresultaten in de USSR op de korte termijn worden in dit boek problematisch geacht, waar tegenover de markteconomie lacunes te zien geeft met betrekking tot verkeersvraagstukken op de lange termijn. De lange termijn in de USSR is 7 jaar. Op die termijn wordt het zgn. perspectiefplan van het verkeer opgesteld, op basis van de planning der

verkeersbehoeften. Dat garandeert een ver gaande afstemming bij voorbaat van vraag en aanbod op elkaar. Over-capaciteiten in het verkeer - naar B. opmerkt een structureel verschijnsel in de westerse verkeersstructuren - worden op die manier vermeden, hetgeen in de USSR extra accentuering krijgt door het restrictieve investeringsbeleid dat men sinds vele jaren volgt voor het verkeer. Men tracht de aanwezige verkeerscapaciteit maximaal te benutten, door middel van de grootst mogelijke coördinatie binnen de gehele verkeerssector en inpassing van het verkeersplan in de groeipolitiek voor de gehele economie.

B. heeft zeker gelijk, dat in de lange termijn niet de grootste kracht schuilt van de westerse markteconomie. Dat vindt allerwege erkenning. De tendens van toenemende meerjaren-planning komt daar uit voort, evenals de toenemende behoefte aan inpassing van verkeersplanning in de gehele economische politiek. Zo constateerde onlangs in een artikel in Europees Verkeersrecht (1969, nr. 1 en 2) J. Dousset ten aanzien van het EEG-beleid, dat een communautaire aktie inzake de investeringen in het verkeer allereerst een voorafgaande vaststelling vraagt van een algemene economische politiek en wel op de lange termijn. Die schrijver signaleerde een kloof tussen de conclusies van de economische wetenschap en de beslissingen uit de praktijk van het openbaar bestuur inzake verdeling van de gelden over de infrastructuur. Men kan aan die constatering toevoegen, dat binnen de EEG bedoelde noodzakelijkheid wel wordt onderkend (zoals o.m. blijkt uit het streven naar een samenhangend regionaal ontwikkelingsbeleid voor de gemeenschap) maar nog niet in maatregelen neerslaat.

Na een algemene inleiding bespreekt Burmester in zijn boek de uitgangspunten voor de beoordeling van een planeconomische verkeersordening. Een tweede deel is gewijd aan het Russische verkeerssysteem, waarna hij zich in een derde deel beoordelend uitspreekt, eerst over een planeconomische verkeersordening zoals de USSR die kent en vervolgens over de wenselijkheden en mogelijkheden om zo'n vorm van verkeersordening toe te passen in het raam van markteconomische systemen.

Met dit laatste tracht B. dus eigenlijk de kloof te overbruggen waarvan hierboven sprake was. Hij volstaat er niet mee te constateren, dat in het Russische systeem geleidelijk aan meer elementen van de markteconomie zijn opgenomen en dat in de markteconomie meer en meer planning-elementen hun intrede doen; hij stelt zich de vraag, of in een westerse markteconomie (i.c. de Westduitse) partieel, namelijk alleen voor de sector verkeer, planeconomie zinvol zou zijn. De voordelen van het Russische systeem (doelmatig gebruik en gecoördineerde uitbreiding van de capaciteit) zouden wellicht kunnen worden overgenomen en gecombineerd met de voordelen van de markteconomie (investeringsbeslissingen en kostencalculaties op basis van de marktprijsvorming zoals die in de overige sectoren bestaat, alsmede grotere vrijheid van keuze van vervoerwijzen). Rusland tracht de voordelen van staatseigendom te behouden en tegelijk - door een „organisch gedecentraliseerde opbouw van de organisatie" - de nodige elasticiteit in de planning te brengen.

B. constateert, dat in West-Duitsland (en daar niet alleen) de infrastructuur van het verkeer eigenlijk al in zijn geheel staatseigendom is. Centrale instanties voor iedere vervoertak zouden belast moeten worden met de zorg voor de capaciteit; onder hen zouden regionale sub-organisaties de vervoerbedrijven moeten bundelen en in nauw contact met de verladers de eigenlijke vervoersprestaties moeten leveren. Schrijver spreekt zich niet duidelijk uit, of hij hiervoor nationalisatie noodzakelijk acht; waarschijnlijk wel. Hoewel het zeker mogelijk zou zijn onnodige leegloop te vermijden, betwijfelt schrijver, of planeconomie voor het eigenlijke vervoeren zoveel beter zou zijn dan thans de markteconomie is. Wel ziet hij voordelen in de capaciteitsbeheersing ook van de vervoermiddelen, door middel van planmatige coördinering. Zonder zijn verder betoog van dit hoofdstuk te vervolgen, zij geconstateerd, dat de ontwikkelde gedachte onvolledig is en maar ten dele oorspronkelijk is. Onvolledig, omdat de kloof niet werkelijk wordt overbrugd; een planeconomie voor het verkeer zou - zie hierboven - moeten passen in een plan voor de gehele economische politiek. Of, anders gezegd, een deelplaneconomie moet leiden tot een algehele planeconomie òf het mislukt wegens het ontbreken van de meest essentiële voorwaarde: de afstemming op elkaar van verkeerscapaciteit en economische groei op lange termijn. Slechts ten dele oorspronkelijk is zijn gedachte, omdat de behoefte aan planmatige beheersing van de capaciteit van de verkeersinfrastructuur op grond van prognoses van de vervoersvraag op langere termijn, algemeen wordt erkend en stukje bij beetje wordt gerealiseerd, in West-Duitsland en ook elders. In onze eigen vervoerpolitiek streven we evenwicht tussen vraag en aanbod na door (globaal) onderscheid te maken naar deelmarkten, naar aantallen aanbieders op elk der deelmarkten en naar de vervoerscapaciteit van die aanbieders. Resteert aan de aanbodzijde het gebruik dat van die capaciteit wordt gemaakt. Zou een al te strak hanteren van deze onderscheiden en het aanbrengen van laatstgenoemd sluitstuk niet de verstarring brengen die men nu juist in het Russische systeem als grootste bezwaar aanmerkt? De markteconomie, zo kan men dus tegen Burmester's gedachte aanvoeren, zal zijn *eigen* planning-concepties moeten vinden, die passen bij de essentie van het marktsysteem, waarbij men van de planeconomie weliswaar kan leren, zonder haar particieel te kunnen overnemen.

De brede beschouwing die B. geeft van het Russische systeem levert dus geen verrassende conclusies op. Wel geeft hij reliëf aan de problemen en de oplossingen die men in en buiten Rusland zocht en zoekt voor deze kernvraagstukken van de verkeers- en vervoerspolitiek. Veel aandacht geeft B. aan de totstandkoming van de investeringsbeslissingen, met als vast uitgangspunt het minimaliseren van alle investeringen ten behoeve van het verkeer, ten gunste van de investeringsvolumina in andere sectoren. De grote rol van het spoorvervoer en de zeer intensieve gebruikmaking van de bestaande spoorwegoutillage zijn het effect van die politiek, evenals de uitbreidingen van de outillage juist van de spoorwegtechniek; in vele gevallen kan in die vervoerssector per toegevoegde

prestatie met de minste investeringsbedragen worden volstaan (o.m. elektrificatie). Volgens B. staan in Rusland voor de kwantitatieve benaderingen, o.m. voor cost benefit studies meer gegevens ter beschikking dan b.v. in West-Duitsland. Burmester idealiseert geen van beide systemen. Hij constateert, dat in elke praktische economische politiek een stuk irrationaliteit aanwezig is ten aanzien van de theorie waarop zij stoelt. Markteconomie is geen strikte concurrentie-economie en planeconomie geen strikte centraal geleide overheidseconomie. Elk systeem houdt elementen in van beide. Het gaat ook naar schrijvers oordeel om de vraag hoeveel meer vrijheid en hoeveel meer plan de verschillende landen en de verschillende bedrijfstakken in hun verkeerskoek doen.

We zijn met deze bespreking enigszins aan de buitenkant van het boek gebleven. Het leidt er ondanks de gewetensvolle behandeling door de schrijver van de vele ook theoretische aspecten, als vanzelf toe. Het evenwichtsprobleem in het verkeer is naar zijn woorden een coördinatie-, in feite een ordeningsprobleem. Daar werken de verschillen in situaties, in achterliggende belangen, in doelstelling en politiek wenselijk of tolerabel geachte middelen op in. Dat brengt ons snel op het terrein van de politiek, dus bij belangen-afweging en het beste compromis. De eigenlijke conclusie van Burmester is ook in compromis-stijl gesteld: Misschien bewonderen wij de theoretische sluitendheid en perfectie van het marktmodel te zeer om te erkennen, dat de praktische irrationaliteit van de Sowjet-planning niet zo groot is als ze uit theoretisch oogpunt lijkt (pag. 105).

J. B. van der Kamp.

„Stowage of goods in containers and on flats", Swedish National Committee of ICHCA; the Swedish Transport Research Commission, Stockholm, 1968, 72 blz.

Toen de container zich aandiende, werd als een van de voordelen daarvan genoemd de lagere verpakkings- en verzekeringskosten bij verzending van goederen per container. Dat kan ook met de werkelijkheid overeenstemmen, doch dan hangt zeer veel af van het al dan niet goed stuwen van de goederen in de containers. Deze brochure geeft op zeer aanschouwelijke wijze aanwijzingen voor dat stuwen; ieder die weleens heeft gezien hoe sommige goederen na een ruwe zeereis uit een container komen, zal overtuigd zijn van het nut van dit boekje. Bestudering ervan valt aan te bevelen voor allen die iets met het stuwen van containers en flats te maken hebben.

H.H.

„Shippers' Guide for proper stowage of intermodal containers with emphasis on ocean transport", National Cargo Bureau Inc., New York, 1969, 24 blz.

In de publikaties over het stuwen van containers heerst een hoogconjunctuur. Deze brochure geeft op overzichtelijke wijze aan hoe containers van allerlei soort eruit dienen te zien, hoe sterk ze moeten zijn, en tenslotte hoe de inhoud gestuwd moet worden. Ook aan de gevaarlijke goederen wordt aandacht besteed. Een nuttige brochure voor verladers.

H.H.

BUITENLANDSE TIJDSCHRIFTEN

Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, 1969 - Heft 3

O. Seidelmann	:	Das Gesamtverkehrskonzept der österreichischen Bundesregierung
Theodor Wessels	:	Die volkswirtschaftlichen Konsequenzen des Strukturwandels in der Energiewirtschaft
R. W. Ward	:	The British Transport Staff College
F. Reichel	:	Die grössten Reedereien in Europa

Verkehrsannalen - Mitteilungen der Oesterreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft , 1969 - Heft 4

B. Rothschuh	:	Die Regionalstadt als Zielsetzung im Zeitalter des Verkehrs
C. Kaspar	:	Gedanken zur Verkehrsbedienung im ländlichen Raum
K. Kádas	:	Die Rolle der Verkehrsentwicklung in der Gestaltung der optimalen Betriebsgrösse und der optimalen Standorte

Journal of Transport Economics and Policy 1969 - No. 3

J. Horn	:	Nationalism versus Internationalism in Shipping
H. Mohring and H. F. Williamson, Jr.	:	Scale and „Industrial Reorganisation" Economies of Transport Improvements
S. L. Edwards	:	Transport Costs in the Wholesale Trades
C. J. Oort	:	The Evaluation of Travelling Time
W. H. Long	:	Airline Service and the Demand for Intercity Air Travel
J. O. Jansson	:	Optimal Congestion Tolls for Car Commuters. A note on Current Theory
R. E. Burns	:	Transport Planning: Selection of Analytical Techniques
J. G. Ody	:	Application of Cost-Benefit Analysis to Airports. The Case of Nicosia, Cyprus
P. E. Stonham	:	The Demand for Overseas Shipping in the Australian Export Trade
J. W. Knowles	:	A Process Function for Rail Linehaul Operations. A Note
L. M. Falkson	:	Airline Overbooking. Some Comments

MEDEDELINGEN VAN HET INSTITUUT

VERVOERSCENTRUM IN TWENTE

In het kader van de economische herstructurering van Twente heeft het Samenwerkingsorgaan Stedenband Twente het Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut de opdracht verleend een onderzoek in te stellen naar de mogelijkheden tot vestiging van een vervoerscentrum in dit gebied.

Uitgangspunt van het onderzoek vormt de analyse van de huidige en toekomstige vervoerstromen van en naar Twente. Daarbij gaat het niet alleen om de vervoerde hoeveelheden, maar tevens om herkomst en bestemming, goederensoorten, gebruikte technieken e.d.

Vervolgens zal een analyse worden gemaakt van de economische betekenis, die een vervoerscentrum binnen de totale vervoersafwikkeling kan hebben. Daarbij zal in het bijzonder op de volgende functies van een dergelijk centrum worden gelet:

a. bodecentrum
b. groepagecentrum
c. distributiecentrum (handel)
d. coördinatie vervoertechnieken
e. bevrachting

In de derde fase van het onderzoek zal op grond van bovenstaande onderzoekingen en rekening houdende met de specifieke kenmerken van Twente de aard en omvang, de technische uitrusting alsmede de geografische plaats van het eventueel te stichten vervoerscentrum worden bepaald.

BROCHURE „DE ECONOMISCHE BETEKENIS VAN HET VERVOER"

De grote belangen die er bij het tot standkomen van een gemeenschappelijke vervoerstructuur in de E.E.G. voor de Nederlandse vervoersector op spel staan, waren enkele jaren geleden voor het Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut aanleiding tot het instellen van een onderzoek naar de economische betekenis van het vervoer in een aantal Westeuropese landen. De resultaten van dit onderzoek werden in 1967 gepubliceerd in het rapport „De economische betekenis van het vervoer in de E.E.G.-landen en een drietal E.F.T.A.-landen".

De belangstelling die er binnen en buiten de vervoersector voor dit onderzoek bestaat, heeft het instituut doen besluiten de resultaten hiervan in een brochure uit te geven. Uiteraard moest de inhoud van deze brochure beperkt blijven tot de belangrijkste conclusies uit het onderzoek. Niettemin is de lijn van dit onderzoek volledig gevolgd, terwijl de kwantitatieve gegevens in de brochure aan het meest recente ter beschikking staande statistisch materiaal is aangepast.

De brochure „De economische betekenis van het vervoer" is bij het instituut verkrijgbaar. De prijs bedraagt *f* 5,—.

BELANGRIJKSTE AANWINSTEN VAN DE BIBLIOTHEEK [1])

ALGEMEEN

Klooster, A. J. van 't. Administratieve organisatie, organiseren en bestuurlijke informatieverzorging; rede utigesproken bij de aanvaarding van het ambt van buitengewoon hoogleraar in de administratieve organisatie aan de Rijksuniversiteit te Groningen; 6 mei 1969. Alphen aan den Rijn, Samson, 1969. 25 blz.

Isard, W. Methods of regional analysis; an introduction to regional science; in assoc. with *D. F. Bramhall, G. A. P. Carrothers, J. H. Cumberland,* a.o.; 1st ed. 1960, 5th pr. Cambridge, Massachusetts enz., The M.I.T. press, 1967. 784 blz., grafn., krtn, tabn.

Roos, W. A. A. M. de. De economische machtspositie; aspecten van de integratie van kartels en concerns in het welzijnsstreven van een groter geheel. Leiden, Stenfert Kroese, 1969. 204 blz., graf., tabn. Proefschrift Tilburg.

Rijnmond in cijfers; samengest. door het Bureau voor sociaal-economische aangelegenheden en het Verkeersbureau van Rijnmond; met medew. van *R. den Besten, G. H. Lansink, B. C. van der Weide* e.a. Schiedam, Openbaar lichaam Rijnmond, 1968. 97 blz., grafn, krt, tabn.

Wissink, G. A. Stadsgewesten als spel van krachten. - Verschuivende perspectieven voor landelijke gebieden. Gastcolleges gegeven aan de Katholieke universiteit te Leuven; februari 1968. Leuven, Katholieke universiteit; Interfakultair instituut voor stedebouw en ruimtelijke ordening, 1968. 13 blz.

VERKEER ALGEMEEN

Oort, C. J. Het vervoer in de Europese gemeenschap; algemene inleiding. Deventer, Kluwer, 1969. 30 blz., tabn: Overdr. uit: Het Vervoer in de Europese gemeenschappen; blz. 9—38.

Jandy, G. Optimale Transport- und Verkehrsplanung; Anwendung der mathematischen Programmierung. Würzburg, Physica-Verlag, 1967. 275 blz., grafn, tabn.

Ruppenthal, K. M., and *H. A. McKinnell Jr.* Business logistics in Ameri-

---

[1]) Telefonisch te bereiken onder 010 - 149290.

can industry. Stanford, California, Stanford university; Graduate school of business, 1968. 403 blz., afbn, grafn, tabn.

John, G. Die Verkehrsströme innerhalb der Bundesrepublik Deutschland naar Gütergruppen und Verkehrsarten; Standortstruktur, Verkehrsverflechtung und Netzbelastung als Basis einer Verkehrsprognose. Berlin, Duncker und Humblot, 1967. 83 blz., krtn, tabn.

Scheurleer, P. H. en *J. H. Bartman.* De NZH 2; Noord-Zuid-Hollandse vervoermaatschappij; het busbedrijf. Alkmaar, De Alk. 64 blz., afbn.

Passenger transportation; 6 reports by *F. Houston Wynn, H. S. Levinson, Th. A. Bostick* a.o. Washington, Highway research board, 1967. 87 blz., grafn, tabn. Highway research record; nr. 197.

Kobe, Susumu. Transport problems in West Africa. Paris, O.E.C.D.; Development centre, 1967. 146 blz., grafn, tabn.

Timber research and development association (TRADA). Softwood handling project; final report. High Wycombe, Buckinghamshire, 1968. 77 blz. Met afz. inhoudsopgave.

WEGVERKEER

De vaste verbinding over de Westerschelde; samengest. door *S. P. van der Zee.* Middelburg, Stichting Vaste oeververbinding Westerschelde, 1969. 54 blz., afbn, grafn, krtn, tabn.

Vereniging Het Nederlandse wegencongres. Voorzieningen voor het autoverkeer in en rond de stad; prae-adviezen voor de congresdag; Utrecht, december 1968. 's-Gravenhage, 1968. 2 dln, afdn, grafn, tabn.

Nota van de raadsleden *E. van Thijn, H. J. Nipperus, J. R. van der Leeuw* e.a. aan de gemeenteraad van Amsterdam inzake de verkeersveiligheid. Amsterdam, 1968. 12 blz. Gemeenteblad afd. 1; nr. 1121, blz. 1859—1870.

SCHEEPVAART

Far Eastern freight confeence. The conference system. London, 1968. 12 blz. Met 10 afz. bijlagen.

Noordelijke economisch-technologische organisatie. De economische positie van de Nederlandse kleine handelsvaart. Groningen, 1968. 3 dln, grafn, tabn. Dl 1: Analyse. Dl 2: Bijlagen. Dl 3: Deelrapport. De behartiging van de gemeenschappelijke belangen.

Klimke, U. Die Investitionspolitik deutscher Nordseehäfen unter besondere Berücksichtigung der Tendenz zu wachsenden Schiffsgrössen im Massengutverkehr. Düsseldorf, Verlag Handelsblatt, 1968. 116 blz., tabn.

National ports council. Port progress report. London, 1969. 141 blz., grafn, krtn, tabn.

Ontwikkeling noordelijke delta; plan 2000+; opgest. door het Havenbedrijf en de diensten van Stadsontwikkeling en Gemeentewerken van Rotterdam. Rotterdam, 1969. 53 blz., tabn. Met 16 afz. krtn.

Kammer der Technik; Fachverband Fahrzeugbau und Verkehr; Industriezweigverband Binnenschiffahrt. Beiträge zur 3. Schiffahrtstagung-Symposium Rationalisierung in der Binnenschiffahrt - Mai 1969; Tl 1—3. Berlin, 1968. 3 Tle, afbn, grafn, tabn.