

Immediate access to the world's journals

The International Current Awareness Services

Anthropology, Economics, Political Science, Sociology

A major bibliographic service providing rapid international coverage of the world's most significant social science literature

The four *International Current Awareness Services* are compiled at the British Library of Political and Economic Science (London School of Economics). *ICAS* is published monthly as an immediate, comprehensive and easy-to-use tool for accessing the latest in the world's constantly expanding social sciences literature. The special features of *ICAS* include:

- monthly publication for each subject, permitting users to scan the contents of journals often *before* they reach the library shelf
- unparalleled coverage of the world's journal literature through a service that scans at least 120,000 articles a year
- access to literature in 30 languages with each entry accompanied by English language title translation and identification of any summaries in English
- Indexing of important papers in monographic works of edited collections—a unique feature in a bibliographic service

ICAS ISSNs

Anthropology 0960 1511 Economics 0960 152X

Political Science 0960 1538 Sociology 0960 1546

Average extent 100pp per issue.

ROUTLEDGE



For further details, sample copies and annual subscription rates, please contact **Promotions Department**,
Routledge, 11 New Fetter Lane, London EC4P 4EE,
Telephone: 071 583 9855

Peter Nijkamp *

Sytze A. Rienstra *

Privatisering van transportinfrastructuur: enige argumenten

De laatste jaren is er een duidelijke trend waarneembaar tot het privatiseren van traditionele overheidstaken, mede door nieuwe Europese wetgeving. Deze overheidstaken worden traditioneel uitgevoerd door staatsondernemingen of de overheid zelf, onder andere vanwege het "natuurlijk monopolie"-argument. Voorbeelden van huidige en toekomstige privatiseringen van dergelijke monopolies zijn de telecommunicatie- en de energiesector. Voor de transportinfrastructuur (in dit artikel beperkt tot wegen en spoorwegen) echter lijkt de overheid steeds meer verantwoordelijkheid te nemen, onder andere door formeel de verantwoordelijkheid voor de financiering op zich te nemen. In het artikel wordt geanalyseerd in hoeverre overheidsbeheer van transportinfrastructuur noodzakelijk en wenselijk is. Daarbij wordt het strategische belang van transportinfrastructuur geanalyseerd, door in te gaan op de economische effecten van infrastructuur op verschillende ruimtelijke schaalniveaus. Vervolgens wordt geanalyseerd in hoeverre dit invloed heeft op de financiering en exploitatie van transportinfrastructuur als traditionele overheidstaak met behulp van het Pentagon-model en het Coase-theorema. Daarbij wordt aandacht geschonken aan de geldigheid van traditionele argumenten voor overheidsingrijpen, huidige managementtrends in zowel de publieke als de private sector en de relatie van infrastructuur (en transport) tot het milieu. De conclusie is dat traditionele argumenten voor overheidsingrijpen grotendeels weggevalen zijn en dat een privatisering van infrastructuur bij kan dragen aan de verbetering van de concurrentiepositie van de economie van een land.

* Vrije Universiteit Amsterdam, Vakgroep Ruimtelijke Economie

Inleiding

De invloed van de overheid op de economie en de samenleving is sinds 1945 sterk toegenomen. Dit uitte zich onder andere in een sterke groei van de overheidsuitgaven (absoluut en relatief) en in een sterke groei van reguleringsmaatregelen. Als gevolg daarvan werd onder andere de sociale zekerheid sterk uitgebreid; tevens vonden grootschalige investeringen plaats in allerlei vormen van infrastructuur, zoals de weginfrastructuur en de telecommunicatie.

In de jaren tachtig trad echter een kentering op. Deze werd in de eerste plaats veroorzaakt door de slecht functionerende economie en versterkt door de oliecrises. Daardoor ontstond een situatie waarin een hoge werkloosheid en inflatie, grote overheidstekorten en een lage economische groei samengingen. Verder trad een toenemende liberalisering van de Europese en de wereldmarkt op, wat versterkt werd door het instorten van het communisme. Als gevolg daarvan ontstond een steeds grotere concurrentie van zogeheten "lage-lonenlanden", waartegen de relatief sterk gereguleerde westerse economieën moeilijk kunnen concurreren.

Door de liberalisering van de wereldmarkt en de snelle ontwikkeling van verschillende technologieën (onder andere telecommunicatie) is het ondernemingsklimaat sterk veranderd. De grootste veranderingen vinden echter plaats in de publieke sector. Hier is steeds meer nadruk komen te liggen op de overdracht van verantwoordelijkheden door middel van deregulering, decentralisatie en privatisering (Fokkema en Nijkamp, 1994). Het sterkst wordt deze ontwikkeling waargenomen in de semi-publieke sector en bij staatsbedrijven. Op verschillende gebieden werd tot voor kort uitgegaan van gereguleerde natuurlijke monopolies als de meest efficiënte marktordening. De komende jaren zullen deze echter – mede onder invloed van de Europese Unie – voor concurrentie opengesteld worden. Het betreft hier onder andere de markten van telecommunicatie, energie en spoorwegen, maar bijv. ook de uitvoering van de sociale zekerheid en de sociale verzekeringen zelf. Ook op andere gebieden worden steeds meer prikkels ingebouwd om de publieke sector efficiënter en meer marktgericht te laten functioneren en produceren; dat geldt bijv. ook voor de non-profitsector (Wilderom en Jorritsma, 1994). Daarom is het interessant na te gaan in hoeverre een meer marktgericht management van wegen en spoorwegen mogelijk is (zie ook Button, 1992), mede omdat er nieuwe technologieën ontwikkeld worden

die het innen van gebruikersbijdragen goedkoper maken (rekeningrijden).

De laatste jaren is verder de aandacht voor transportinfrastructuur flink toegenomen. Een belangrijke reden hiervoor is dat de groei van de mobiliteit onverminderd doorging, terwijl er relatief weinig capaciteitsuitbreidingen plaatsvonden. Dit leidde tot een toenemende congestie op het wegen- en spoorwegennet. Tevens is er – mede door de integratie van de Europese markt – meer aandacht voor internationale verbindingen gekomen (de Trans-Europese Netwerken) (Nijkamp e.a., 1994).

Gezien de bovengenoemde trends is het interessant na te gaan in hoeverre de hierboven geschetste ontwikkelingen van invloed zijn op het management van transportinfrastructuur en in hoeverre de private sector zijn aandeel hierin kan vergroten.

Om dit te analyseren is het artikel als volgt opgebouwd. Allereerst behandelen we kort de huidige trends in de financiering en exploitatie van infrastructuur. Vervolgens gaan we in op het strategische belang van infrastructuur. Daarna onderzoeken we – mede aan de hand van het zogeheten Pentagon-model en het Coase-theorema – huidige managementtrends in zowel de publieke als de private sector, de validiteit van traditionele argumenten voor overheidsingrijpen, en de problemen bij en de mogelijkheden van private financieringsconstructies. In de laatste paragraaf trekken we enkele conclusies.

1. Huidige trends in de financiering en exploitatie van infrastructuur

Bij de spoorwegen is er de laatste jaren een trend om het beheer en de exploitatie van infrastructuur te scheiden, naar analogie van de situatie in Groot-Brittannië, Zweden en Zwitserland (Hansson en Nilsson, 1991; Nash, 1993). Het beheer en de financiering van de infrastructuur is daarbij de taak van de overheid, terwijl de exploitatie op min of meer private basis plaatsvindt, waarbij de beheerder van de exploitant gebruikersbijdragen int. Hierbij is het mogelijk dat er meerdere aanbieders van transport zijn, terwijl ook vaak trajecten openbaar aanbesteed worden, waardoor er concurrentie ontstaat.

Deze constructie komt overeen met EU-richtlijnen voor het beheer van de spoorwegen. In verschillende landen (Italië, Duitsland, Nederland) wordt gewerkt aan of gediscussieerd over de invoering van deze constructie. In Nederland bijv. is daartoe Railned opgericht, die als zelfstandig onderdeel van de Nederlandse Spoorwegen (NS) de infrastructuurcapaciteit moet toewijzen aan potentiële gebruikers; vooralsnog zijn dit voornamelijk de werkmaatschappijen van de NS. Hierbij is het denkbaar dat er in de toekomst meerdere aanbieders van railvervoer komen. Hoewel deze scheiding erg modern lijkt, is een dergelijke constructie in Nederland reeds toegepast in de periode 1860-1890, hetgeen onder andere leidde tot het ontstaan van de Staatsspoorwegen (Nijkamp en Rienstra, 1994).

De weginfrastructuur daarentegen is in de meeste – met name Noordwesteuropese – landen vrijwel geheel een publieke zaak. Meestal wordt er echter geen tol geheven op de weginfrastructuur; de inning van gebruikersbijdragen vindt veelal op een indirecte wijze plaats (benzineaccijnzen, wegenbelasting). Ook de financiering is grotendeels de verantwoordelijkheid van de publieke sector.

Voor de financiering van transportinfrastructuur is er overigens de laatste jaren wel meer aandacht geweest voor private financieringsconstructies voor grote projecten, waaronder enkele tunnels, HSL-trajecten enz.

2. Het strategische belang van transportinfrastructuur

Zoals hierboven vermeld, is er een toenemende roep om de infrastructuur uit te breiden om aldus de economische groei te stimuleren en de concurrentiepositie van een land te handhaven of te verbeteren. De vraag is uiteraard of deze redenering in al haar eenvoud opgaat. In de theorie van de interregionale handel bijv. heeft de aanleg van transportinfrastructuur duidelijke gevolgen voor de economie op verschillende geografische schaalniveaus (Bruinsma, 1994). Door de aanleg dalen verschillende kostenposten voor het bedrijfsleven, onder andere doordat de reistijden verkort en nauwkeuriger bepaald kunnen worden (zodat er bijv. meer "just in time" kan worden geleverd, hetgeen de voorraadkosten verlaagt). Als gevolg daarvan kunnen produktiefactoren efficiënter ingezet worden, waardoor de concurrentiepositie van het bedrijfsle-

ven verbetert. Op die manier heeft de aanleg van infrastructuur een positieve invloed op de nationale en/of regionale economie.

Overigens is het ook mogelijk dat door de verbeterde bereikbaarheid de concurrentie vanuit andere landen/regio's zo sterk toeneemt dat het bedrijfsleven in de oorspronkelijke zin weggeconcurrereerd wordt; daardoor verslechtert de economische situatie juist. Het uiteindelijke resultaat is daardoor onduidelijk: empirische onderzoeken gebaseerd op case-studies dienen daarom uitkomst te bieden. Daarom gaan we hieronder beknopt in op enkele studies, zowel op nationaal als op regionaal en lokaal niveau.

A. Empirische onderzoeken op nationaal niveau

Er zijn op het nationale schaalniveau vele empirische studies verricht naar effecten op de economische groei van overheidsinvesteringen in het algemeen en van die in transportinfrastructuur in het bijzonder (zie onder andere Aschauer, 1993; Bruinsma en Rietveld, 1993; Seitz, 1993). Het blijkt dat met name investeringen in verschillende soorten infrastructuur en vooral weginfrastructuur een duidelijk positieve bijdrage leveren aan de economische groei. Dat gebeurt in het bijzonder via omzettingen van het private bedrijfsleven; het effect op de werkgelegenheid is vaak kleiner, doordat arbeid efficiënter kan worden ingezet dankzij de verbeterde infrastructuur.

Een belangrijke vraag is of er sprake is van tijdelijke dan wel permanente effecten. In het eerste geval levert alleen de aanleg op zich een positief effect op door de extra werkgelegenheid en de uitstraling van die extra impuls op de economie. Indien de aanleg gereed is, vallen die effecten weer weg. In het tweede geval stijgt de produktiviteit in het hele land. Daardoor is er sprake van een permanente stijging van de welvaart. Verschillende studies identificeren naast tijdelijke ook permanente effecten; andere daarentegen maken hier geen onderscheid tussen.

B. Empirische onderzoeken op regionaal en lokaal niveau

Vaak wordt geargumenteed dat de aanleg van infrastructuur van belang is om de regionaal-economische ontwikkeling te stimuleren. Uit empirische onderzoeken blijkt veelal dat er sprake is van een positief effect

op de regionale of lokale economie (zie Bruinsma, 1994; Bruinsma en Rietveld, 1993). Er worden vaak positieve economische effecten gevonden, met name op de werkgelegenheid, het investeringsniveau en de regionaal-economische groei. Andere onderzoeken echter vinden geen positieve effecten van infrastructuur aanleg (zie bijv. Rienstra e.a., 1994).

Van belang hierbij is of er sprake is van generatieve dan wel distributieve effecten. In het eerste geval is er daadwerkelijk sprake van extra economische groei als gevolg van de aanleg van de infrastructuur. In het tweede geval vindt echter alleen een verschuiving van economische activiteiten plaats naar de beter ontsloten regio. Per saldo stijgt op macroniveau de economische activiteit dan echter niet. Het blijkt vaak moeilijk om in onderzoeken op dit schaalniveau de verschillende effecten te onderscheiden, aangezien beide tegelijkertijd optreden.

C. Het toenemende belang van infrastructuur

Het is duidelijk dat er – met name gezien de gevonden effecten op nationaal niveau – veelal sprake is van generatieve effecten, hetgeen het belang van een goede transportinfrastructuur onderstreept. Dit belang wordt nog versterkt door enkele trends op Europees en wereldniveau.

In de eerste plaats is door de integratie van onder andere de Europese markten en de liberalisering van de kapitaalmarkten de aandacht voor de concurrentiepositie van afzonderlijke landen sterk toegenomen. Tegelijkertijd is de mogelijkheid van overheden om door gericht beleid deze positie te beïnvloeden afgenomen. Dat komt doordat de traditionele beleidsterreinen van het wisselkoers-, het monetair en het budgettair beleid vanwege de EMU-normen en de liberalisering van de internationale kapitaalmarkten grotendeels zijn weggevallen.

In de tweede plaats is er een toenemende concurrentie van de "lage-lonenlanden". Naast de al jaren steeds sterker wordende concurrentie van landen uit de Pacific is, door het wegvallen van het communisme in Oost-Europa, de concurrentie vanuit deze landen sterk toegenomen. Westeuropese landen met een hoge loonvoet kunnen die concurrentie alleen aangaan door de arbeids- en kapitaalproductiviteit te verhogen. Daarbij zullen steeds meer activiteiten naar lage-lonenlanden afgestoten worden, waarbij de westerse landen zich dienen te specialiseren in het produceren van producten met een hoge kwaliteit en een hoge toege-

voegde waarde, alsmede op R&D-activiteiten waarvoor een hoog opleidingsniveau noodzakelijk is.

Gezien dit toenemende belang is het opvallend dat de investeringen in transportinfrastructuur de afgelopen decennia in alle Europese landen sterk afgenomen zijn. Een belangrijke reden daarvoor lijkt de problematische situatie van de overheidsfinanciën in deze periode (tabel 1).

Tabel 1. Ontwikkeling van infrastructuurinvesteringen in enkele landen.

	Index 1988 (1975 = 100)	% BNP 1975	% BNP 1988
België	48	1,9	1,0
Duitsland	76	1,8	1,0
Frankrijk	85	1,3	1,0
Groot-Brittannië	76	1,0	0,5
Nederland	66	1,5	0,7

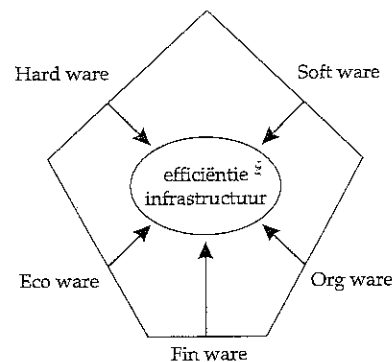
Bron: Bruinsma, 1994.

Uit tabel 1 blijkt verder dat in België de investeringen relatief sterk afgenomen zijn. Wanneer echter het aandeel in het BNP geanalyseerd wordt, blijkt dat in Groot-Brittannië en Nederland het investeringsniveau relatief laag is. Westerse landen gaan derhalve onderling steeds meer concurreren, enerzijds door een gunstig ondernemersklimaat te scheppen via het verlagen van belastingen en anderzijds door (semi-)publieke voorzieningen van een hoge kwaliteit te verschaffen. Daardoor is er tevens meer nadruk komen te liggen op de kwaliteit van infrastructuur, hetgeen de laatste jaren leidt tot een toenemende aandacht voor investeringen in onder andere de telecommunicatie en de transportinfrastructuur. Voorbeelden zijn de "digitale snelweg", het aanleggen van mobiele telefoonnetten, de aanleg van de hoge-snelheidstrein en de Betuwelijn. Op die manier hoopt men de produktiviteit te verhogen en de concurrentiepositie ten opzichte van andere landen te handhaven of te verbeteren. Ook is er weer een toenemende aandacht voor investeringen in conventionele transportinfrastructuur als snelwegen en spoorwegen. Mede gezien de nog steeds problematische situatie van de overheidsfinanciën, is het echter interessant na te gaan in hoeverre de private sector deze investeringen kan financieren.

D. Succesfactoren bij het beheer van infrastructuur

De kwaliteit van de infrastructuurnetwerken kan worden geanalyseerd met behulp van het zogenaamde Pentagon-model (zie figuur 1). In dat model staan vijf kritieke succesfactoren waaraan een efficiënt infrastructuurnetwerk moet voldoen (Nijkamp e.a., 1994).

Figuur 1. Het Pentagon-model.



De *hardware* heeft betrekking op het fysieke aspect van de infrastructuur (technische aspecten, terminals, wegen, spoorwegen, havens). *Software* heeft betrekking op de controle daarop, bijv. met behulp van telecommunicatie- en telematicasystemen om de gebruikers van informatie te voorzien. Het gevaar bestaat in het algemeen dat te veel aandacht uitgaat naar de hardware en de software, terwijl andere factoren minder aandacht krijgen. Het is echter duidelijk dat, indien de infrastructuur optimaal wil bijdragen aan de economische structuur, de welvaart en het welzijn van een land, ook de andere succesfactoren voldoende aandacht dienen te krijgen.

Naast de aanwezigheid van de hardware en software is dan ook de organisatie en het management van de infrastructuur (de *orgware*) van essentieel belang. Indien het management efficiënt plaatsvindt, kan dit een groot concurrentievoordeel opleveren ten opzicht van andere landen.

Verder is het belangrijk te bedenken dat de aanleg en later het gebruik van transportinfrastructuur ook negatieve – vooral externe – effecten met zich meebrengt (de *ecoware*). De overheid en de samenleving moeten

daarom een afweging maken, waarin deze negatieve effecten afgewogen worden tegen de positieve gevolgen voor de economie. Duidelijk is dat de privatisering van transportinfrastructuur op dit vlak grotere problemen oproept dan bijv. het geval is bij telecommunicatie.

Tot slot is ook de financieringsconstructie (de *finware*) van essentieel belang voor de efficiëntie van de infrastructuurnetwerken. Deze kan geheel privaat, geheel publiek of gezamenlijk (in een joint venture) opgezet worden. In de volgende paragrafen gaan we in op enkele managementtrends, die ook van belang zijn voor de concurrentiepositie van afzonderlijke landen. Vervolgens analyseren we de redenen van overheidsinterventie (mede in verband met milieu-effecten), waarna we de financiering van infrastructuur nader bekijken.

3. Algemene managementtrends

Zoals hierboven betoogd is, is de institutionele en maatschappelijke context waarbinnen economische actoren zich bewegen sterk veranderd. Door de sterk toenemende concurrentie, zowel tussen bedrijven als tussen landen, is er een toenemende noodzaak tot vernieuwing, waardoor het Schumpeteriaanse paradigma van "creatieve destructie" opnieuw lijkt te gelden. Zo blijken sterke bedrijven als Philips en IBM snel in de problemen te raken als een dergelijke vernieuwing uitblijft. Hetzelfde lijkt echter te gelden voor nationale staten: de economische ontwikkeling in West-Europa blijft bijv. duidelijk achter bij die in de Verenigde Staten en de Pacific.

De respons van succesvolle ondernemingen op deze uitdagingen is veelvormig geweest:

- een toenemende nadruk op schaalvergroting door fusies en overnames (bijv. in de financiële sector);
- een agressieve marktpenetratie, onder andere door toenemende reclame-activiteiten (bijv. de "OMO-Power-oorlog");
- een toespitsing op kernactiviteiten met afstoting van overige activiteiten (bijv. Philips, DAF);
- nadruk op zowel kwaliteit als flexibiliteit ("just in time"-principes, tijdelijke arbeidskrachten);
- het aangaan van nationale en internationale samenwerkingsverbanden om de concurrentiepositie te verzekeren (bijv. in de vliegtuigindustrie).

Deze trends hebben niet alleen plaatsgevonden in de private sector, maar ook in de publieke sector. Zo zijn er steeds meer samenwerkingsverbanden en integratietendensen waarneembaar (EU, NAFTA, ASEAN), stoten overheden steeds meer taken af (transport, telecommunicatie) en is er een toenemende flexibiliteit door de afschaffing van diverse reguleringsmaatregelen (winkelsluitingstijden, arbeidsmarktregelingen). Duidelijk is dat een goed management, zowel in de publieke als in de private sector, van groot belang is voor het toekomstig economisch functioneren van een land.

De trend richting "meer markt en minder overheid" heeft tot op heden echter nog niet geleid tot een grootscheepse privatisering, wat gedefinieerd is als verkoop van overheidseigendom. Veelal wordt er overgegaan tot verzelfstandiging, waarbij de overheid de zeggenschap behoudt over de verzelfstandigde dienst. Over het algemeen hebben deze diensten een monopoliepositie en worden ze beschermd door de overheid. Ook zaken als interne verzelfstandiging (waarbij de ministeriële verantwoordelijkheid intact blijft) en uitbesteding (veelal aan overheidsbedrijven) lijken niet te hebben geleid tot een grootscheepse terugtrekking van de overheid uit de economie, zodat het beleid meer met de mond beleden wordt dan dat het daadwerkelijk wordt uitgevoerd (De Ru, 1994).

Het mag hoe dan ook duidelijk zijn dat de traditionele wijze van exploitatie van de transportinfrastructuur niet meer voldoet aan de hierboven genoemde voorwaarden. Hoewel bij de spoorwegen reeds een grootscheepse reorganisatie plaatsvindt, is de flexibiliteit en marktgerichtheid van de spoorwegen nog lang niet voldoende, terwijl met name internationale samenwerkingsverbanden moeilijk lijken te functioneren. Bij de waterweg- en weginfrastructuur is het management in handen van de publieke sector, waardoor de bovengenoemde principes in het gedrang lijken te komen. We kunnen derhalve stellen dat het management van de transportinfrastructuur niet (meer) voldoet aan de eisen die aan een modern management – ook in de publieke sector – gesteld worden.

4. De geldigheid van traditionele argumenten voor overheidsingrijpen

Uiteraard blijft er wel een verschil in financiële en sociaal-economische doelstellingen en democratische verantwoordingsplicht tussen de publieke en de private sector. Daardoor zijn er tevens verschillende redenen voor de overheid om in te grijpen in de economie en de verschaffing van infrastructuur op zich te nemen. Duidelijk is dat de verschaffing van pure collectieve goederen (bijv. defensie) een taak is van de overheid. Zodra echter het gebruik van goederen rivaliserend is (zoals bij gebruik van infrastructuur), kunnen die goederen in principe door de private sector verschaft worden (zie ook Kanning, 1995).

De vraag in hoeverre de publieke dan wel de private sector goederen dient te verschaffen, kan onder andere geanalyseerd worden met behulp van de transactiekostenbenadering. Deze transactiekosten bevatten onder andere onderhandelingskosten, de kosten van de contractopstelling, kosten van toezicht en het verwerven van informatie. Binnen het Coase-theorema van een wereld zonder transactiekosten maakt het niet uit of een goed verschaft wordt door de publieke of de private sector, aangezien door onbepaalde onderhandelingen een optimum bereikt zal worden (Coase, 1988). In werkelijkheid bestaan er echter wel transactiekosten. Een goed dient nu door die sector verschaft te worden die dat tegen de laagste transactiekosten kan doen. In de meeste gevallen is dat de private sector, voor sommige goederen kan het echter efficiënter zijn als de overheid ze verschaft. De traditionele argumenten voor overheidsingrijpen zijn (Fokkema en Nijkamp, 1994):

- het "infant industry"- of "infant regio"-argument;
- het marktimperfectie-argument;
- het ethisch of rechtvaardigheidsargument.

Gezien de hierboven beschreven trends is het echter de vraag in hoeverre deze traditionele argumenten nog gelden, mede omdat er steeds meer aandacht is gekomen voor de hoge transactiekosten van overheidsingrijpen (het overheidsfalen). Op deze onderwerpen gaan we in de rest van deze paragraaf nader in.

A. Het "infant industry"- en "infant regio"-argument

Dit argument wordt veelal gebruikt om industrieën en regio's tijdelijk van de markt af te schermen om zo een solide basis te ontwikkelen van waaruit een goede concurrentiepositie opgebouwd kan worden. Op die manier worden subsidies en/of protectie gerechtvaardigd; hetzelfde geldt voor het aanleggen van infrastructuur van een hoge kwaliteit naar perifere regio's.

De geldigheid van deze argumenten is echter duidelijk afgenomen. Langzaam is de overtuiging gegroeid dat protectie en subsidies leiden tot inefficiëntie en concurrentievervalsing, terwijl het moeilijk blijkt "tijdelijke" beschermingsconstructies en subsidies af te schaffen. Het regionale stimuleringsbeleid is dan ook langzamerhand afgeschaft ten gunste van een meer generiek voorwaardenscheppend beleid. Verder zijn vanwege het Europese concurrentiebeleid steeds minder beschermingsmaatregelen mogelijk. Wel neemt op Europese schaal het belang van de Structuurfondsen toe; daarop kan echter op nationaal niveau nauwelijks invloed uitgeoefend worden.

De perifere regio's zijn inmiddels veelal aangesloten op het wegennetwerk, waardoor hun bereikbaarheid sterk verbeterd is (Rienstra e.a., 1994). Daardoor heeft het "infant regio"-argument – zeker in Nederland wat betreft de transportinfrastructuur – grotendeels zijn geldigheid verloren.

B. Het marktimperfectie-argument

Een tweede argument voor overheidsingrijpen is het zogeheten marktfalen, waardoor het marktsysteem niet altijd leidt tot een Pareto-optimale allocatie. In theorie zijn er drie hoofdredenen van marktfalen:

- imperfecte informatie;
- imperfecte competitie;
- afwezigheid van markten.

Imperfecte informatie lijkt in het geval van infrastructuur – behalve bij telematica-infrastructuur – van minder belang te zijn. Daar gaan we dan ook niet verder op in.

1. Imperfecte competitie

Er is sprake van imperfecte competitie wanneer er sprake is van een natuurlijk monopolie. Bij infrastructuur gaat dit op, aangezien het meestal niet efficiënt is twee wegen of spoorwegen aan te leggen op een zelfde traject. Daardoor vindt er geen concurrentie plaats, waardoor de exploitant monopoliewinsten kan behalen. Overigens kan er wel sprake zijn van concurrentie van andere modi, waardoor dit argument niet geheel opgaat.

Verder speelt het netwerkarakter van infrastructuur een rol: een link kan bijdragen aan de winst van het totale netwerk, doordat deze extra reizigers aanlevert voor de rest van het netwerk. Daardoor komen op de rest van het netwerk hogere opbrengsten tot stand. Dit argument wordt bij de spoorwegen ook veel gebruikt om niet-rendabele trajecten open te houden. Dat is tevens het geval bij de aanleg van de HSL tussen Brussel en Amsterdam, die op zich verliesgevend is, maar wel bijdraagt aan de winst van het traject Brussel – Parijs. Het kan dus gebeuren dat links in een marktsituatie niet worden aangelegd, terwijl dat economisch gezien wel wenselijk is.

Het probleem van het natuurlijke monopolie geldt niet voor de exploitatie van infrastructuur indien deze gescheiden wordt van het beheer en deze exploitatie opengesteld wordt voor concurrentie. Bij het beheer van infrastructuur blijft dat een probleem. Indien het wegennet echter voldoende fijnmazig is of er een goed onderliggend wegennet aanwezig is, zal dit probleem beperkt zijn; hetzelfde geldt wanneer er sprake is van concurrentie met andere modi.

Een andere mogelijkheid om het nadeel van een imperfecte competitie te ondervangen is recent bepleit door Kanning (1995). Hij stelt voor om exploitatieconcessies slechts voor een beperkte tijd te verlenen. Daardoor ontstaat er een prikkel om de infrastructuur tegen een redelijke prijs te exploiteren, terwijl ook de kwaliteit van belang is, want anders is de houder geen serieuze kandidaat bij de volgende concessieperiode.

2. Afwezigheid van markten

Afwezigheid van markten treedt in de eerste plaats op bij publieke goederen (onder andere defensie) die per definitie door de overheid vanuit de algemene middelen gefinancierd worden. Dat is tevens het

geval indien het heffen van gebruikersbijdragen dusdanig kostbaar is dat het efficiënter is deze uit vaste heffingen of uit de algemene middelen te financieren. Dit argument gold lange tijd voor de infrastructuur. Met de nieuwe technologische ontwikkelingen op het gebied van rekeningrijden is het rechtstreeks heffen van gebruikersbijdragen echter in principe veel efficiënter te organiseren, waardoor dit argument niet meer lijkt op te gaan.

Ook uit welvaartstheoretisch oogpunt is tolheffing veelal te prefereren boven het gebruik van andere instrumenten, bijv. om een "optimaal congestieniveau" te bereiken. Hierbij is het wel belangrijk dat monopoliewinsten zoveel mogelijk voorkomen worden; wanneer ze te hoog worden is tolheffing niet optimaal (Verhoef e.a., 1996).

Een andere reden is het bestaan van externe effecten, die niet in de marktbeslissing worden meegenomen. Duidelijk is dat er bij de aanleg van infrastructuur sprake is van positieve externe effecten (zie paragraaf 1), maar dat die – door het verkeer en vervoer dat gegenereerd wordt – ook negatieve externe effecten met zich meebrengen (de ecoware). Het gaat hier om geluids-, stank- en visuele overlast, en om de uitstoot van schadelijke stoffen, die enerzijds leiden tot smog en anderzijds tot het broeikas-effect en congestie (Boneschansker, 1994). De aanleg van nieuwe infrastructuur leidt verder tot doorsnijding van het landschap, hetgeen steeds minder als acceptabel wordt beschouwd (zie onder andere de discussies over de Betuwelijn en de HSL).

Het huidige verkeers- en vervoersbeleid in de meeste Europese landen is er daarom op gericht de externe effecten terug te dringen. Dat gebeurt langs drie hoofdsporen:

- de groei van het autoverkeer wordt beperkt door kostenstijgingen (met name benzine-accijnzen) en door variabilisering van de kosten, het voeren van een restrictief parkeerbeleid enz.;
- de "modal split" dient te veranderen ten gunste van het openbaar vervoer; daartoe worden onder andere grote investeringen gedaan in de railinfrastructuur en hoogwaardig stadsgewestelijk openbaar vervoer (metro, sneltram);
- de uitstoot van schadelijke stoffen wordt beperkt door regels voor emissies (katalysator), de invoering van schonere brandstoffen (loodvrije benzine) enz.

Er bestaat in de samenleving echter een grote weerstand tegen met name de prijsverhoging en de variabilisering van de kosten van het autoverkeer. Toch wordt er in toenemende mate over gedacht gebruikersheffingen te gaan innen, bijv. door een systeem van rekeningrijden, het heffen van tol of het invoeren van spitsvignetten. Duidelijk is dat een dergelijke variabilisering mogelijkheden biedt voor een meer marktgericht beheer van de infrastructuur. Indien immers rechtstreekse gebruikersbijdragen gevraagd worden, biedt dat mogelijkheden om de exploitatie van de infrastructuur uit te besteden aan private marktpartijen. Een bijkomend voordeel van een dergelijke uitbesteding kan zijn dat de tegenstand in de samenleving daardoor vermindert, omdat niet de overheid maar een privaat "bedrijf" de gebruikersbijdragen int.

C. Het rechtvaardigheidsargument

Tot slot is het rechtvaardigheidsprincipe een reden voor overheden om in te grijpen in de markt. Het is mogelijk dat de uitkomst van de markt als onaanvaardbaar wordt beschouwd, doordat bijv. bepaalde groepen hun basisbehoeften niet kunnen bevredigen. Als voorbeeld van een interventie om deze reden kan het verschaffen van openbaar vervoer gelden, waardoor de overheid aan iedereen de mogelijkheid tot mobiliteit biedt tegen een relatief lage prijs; andere voorbeelden zijn diverse sociale verzekeringen en het progressieve belastingstelsel.

Ook echter voor het verschaffen van goederen omwille van dit argument is een toenemende marktgerichtheid waarneembaar. Een voorbeeld hiervan is het afsluiten van contracten met private ondernemingen (uitbesteding van openbaar vervoer, sociale zekerheid, arbeidsbemiddeling) om zo efficiëntieprikkels te koppelen aan de uitvoering van sociaal beleid. Ook op andere terreinen zijn er steeds meer pogingen om verantwoordelijkheden bij de private sector te leggen, onder andere via convenanten en andere afspraken.

Aan de ene kant is derhalve de noodzaak om in de economie in te grijpen – mede door veranderde inzichten in de maatschappij – verminderd, anderzijds is de overtuiging ontstaan dat dergelijke doelstellingen ook op andere – vaak efficiëntere en marktconforme – manieren behaald kunnen worden. Tevens is er langzamerhand steeds meer aandacht gekomen voor het feit dat ook overheidsingrijpen tot inefficiëntie en hoge (transactie)kosten kan leiden.

D. Overheidsfalen

De laatste jaren is er dan ook steeds meer aandacht gekomen voor het zogeheten overheidsfalen. Bij overheidsinterventie wordt het marktmechanisme (deels) vervangen door het budgetmechanisme, dat zijn eigen regels kent; daardoor kan een suboptimaal (te hoog) niveau van interventie ontstaan. In een democratische besluitvorming zijn daarvoor twee belangrijke oorzaken (Frey, 1983):

- het ambtenarenapparaat heeft eigen doelstellingen en nutsfuncties;
- de besluitvorming wordt beïnvloed door lobby's van belangengroepen.

Een suboptimale allocatie ontstaat in de eerste plaats doordat ambtenaren hun eigen nutsfunctie hebben. Een voorbeeld hiervan is de theorie van de budgetmaximalisatie, die ervan uitgaat dat de nutsfunctie van een ambtenaar direct gerelateerd is aan de hoogte van zijn budget. Omdat de ambtenaar een monopoliepositie heeft in de informatievoorziening aan het parlement, zal hij dusdanige informatie verschaffen dat het interventieniveau hoger wordt dan in de optimale situatie, waardoor hij een hoger budget toegewezen krijgt. Verder is de democratische controle op het ambtenarenapparaat beperkt en is door het ontbreken van marktprikkels de efficiëntie van een bureaucratische organisatie laag.

In praktijk wordt de besluitvorming verder beïnvloed door belangengroepen. Deze verschillen in macht en kracht: werkgevers en werknemers bijv. zijn goed georganiseerd; het omgekeerde geldt voor consumenten en belastingbetalers. Door onderhandelingen te voeren zullen de sterkste groepen voordeel behalen ten koste van zwakkere groepen, waardoor een te hoog niveau van interventie tot stand komt. De kosten van een dergelijke interventie worden afgewenteld op de rest van de samenleving. Per economische actor zijn die kosten zo laag en ondoorzichtig dat er niet tegen geprotesteerd zal worden. Voorbeelden zijn minimumprijzen en handelsbelemmeringen.

Een ander nadeel van interventie is dat ze tot een verstoring van marktverhoudingen leidt, terwijl er over het algemeen een gecompliceerde en niet-transparante wetgeving ontstaat. Ook dat kan de potentiële winst van overheidsingrijpen weer tenietdoen. De transactiekosten van overheidsingrijpen blijken derhalve hoog te zijn. Het gevolg daarvan is dat ook het beheer van infrastructuur door de overheid vrijwel per definitie

tot efficiëntieverlies leidt. Bij de transportinfrastructuur kan dat op drie gebieden tot uiting komen:

- het vragen van een te lage "prijs" voor de infrastructuur, bijv. om de autogebruikers (die een machtige belangengroep vormen) tevreden te stellen;
- inefficiëntie bij het aanleggen en onderhouden van de infrastructuur door het ontbreken van marktprikkels;
- aanleg van (niet-rendabele) infrastructuur, vanwege de druk van bepaalde belangengroepen.

Daarom moet men altijd een afweging maken tussen de kosten die voorkomen worden door het marktfalen op te heffen en kosten die door dat overheidsfalen ontstaan. In Coaseaanse termen: de transactiekosten van marktverschaffing dienen afgewogen te worden tegen die van ingrijpen door de overheid.

Indien de overheid tot ingrijpen besluit, dient dat tegen de laagste kosten te gebeuren. Duidelijk is dat in dit geval marktconform ingrijpen – waarin de private sector het goed blijft verschaffen – vaak lagere transactiekosten met zich meebrengt, al kan het problemen met de rechtvaardigheid opleveren.

5. Mogelijkheden van private financieringsconstructies

Duidelijk is dat de huidige trends in de samenleving wijzen op een voortgaande privatiseringstrend. Tevens lijken de argumenten voor overheidsingrijpen deels vervallen te zijn, terwijl dat ingrijpen, als het nodig wordt geacht, steeds meer op een marktconforme manier gebeurt. Daardoor rijst de vraag in hoeverre het mogelijk en wenselijk is om de transportinfrastructuur te privatiseren.

Private financiering en exploitatie van transportinfrastructuur is niet nieuw. In de vorige eeuw is een groot deel van de water- en railinfrastructuur al door de private sector gefinancierd en geëxploiteerd. In de loop van de negentiende en twintigste eeuw heeft de overheid deze taken echter voor het grootste deel overgenomen (zie Nijkamp en Rienstra, 1994).

Een van de meest gebruikte argumenten tegen private financiering is dat de overheid goedkoper kan lenen dan de private sector; bovendien zal de private sector een risicopremie eisen, waardoor er extra opbrengsten gegenereerd moeten worden. Daardoor zou private financiering niet aantrekkelijk zijn. We kunnen daar echter twee argumenten tegen inbrengen. In de eerste plaats geldt deze argumentatie voor alle investeringen die gedaan worden, zodat – indien men consequent door zou redeneren – de overheid alle investeringen op haar schouders zou moeten nemen. De reden waarom dat niet gebeurt – als tweede argument – is dat de private sector over het algemeen efficiënter produceert, waardoor deze extra lasten gecompenseerd zouden kunnen worden. De vraag hierbij is uiteraard of dat ook voor investeringen in infrastructuur geldt.

Zoals aangetoond in Nijkamp en Rienstra (1995) is het belangrijk dat een private financieringsconstructie aan twee essentiële voorwaarden voldoet:

- de private financier moet de risico's van de investering (grotendeels) op zich nemen;
- er moet een gebruikersbijdrage geheven worden.

Aan de eerste voorwaarde wordt bijv. niet voldaan wanneer de overheid garanties geeft over de opbrengsten van de infrastructuur of over de aflossing van de leningen. Wanneer de overheid dat doet, dan loopt ze het risico alsnog grote rente- en aflossingsverplichtingen op zich te nemen, terwijl eventuele extra opbrengsten van het project ten goede komen aan de private financier. Dat maakt deze constructie economisch gezien onaantrekkelijk voor de overheid in vergelijking met een eventuele eigen financiering. Een praktisch gevolg van het niet geven van garanties is wel dat een project verliesgevend kan zijn en derhalve failliet kan gaan (zie onder andere de ervaringen met de Liefkenshoek-tunnel in Antwerpen).

De tweede voorwaarde is dat er een gebruikersbijdrage geheven moet worden, wat kan gebeuren door bijv. tolheffing of rekeningrijden. Het alternatief is dat de overheid op een of andere manier de private financier vergoedt, bijv. door een vergoeding per passant. In dit geval echter neemt de overheid langdurige verplichtingen op zich, terwijl de private financier een hoge risicopremie zal eisen. Daardoor loopt de overheid het risico dat deze verplichtingen hoger zijn dan wanneer ze de investering zelf gefinancierd zou hebben door bijv. extra leningen (zoals het geval

is bij de tunnel onder de Noord bij Dordrecht). Hieruit volgt dat private financiering pas kan plaatsvinden indien uit de exploitatie voldoende opbrengsten gegenereerd worden. *Private exploitatie is derhalve een voorwaarde voor private financiering*, terwijl die relatie omgekeerd niet geldt. Dat neemt niet weg dat er vele vormen van private financiering en exploitatie zijn, alsook vele tussenvormen waarin zowel de private als de publieke sector voordelen kunnen behalen (Button, 1992; Gidman e.a., 1995).

Overigens zijn private financieringsconstructies, waarbij niet wordt overgegaan op een private exploitatie – en die derhalve niet aan de bovengenoemde voorwaarden voldoen –, wel politiek zeer aantrekkelijk, omdat op korte termijn de begroting van de overheid ontzien wordt, terwijl de zeggenschap over de infrastructuur niet vermindert. Dat maakt de beslissing tot aanleg makkelijker omdat pas later middelen gevonden hoeven te worden.

In enkele landen, bijv. Frankrijk en Italië, is er al sprake van (gedeeltelijk) private financieringsconstructies voor snelwegen en tunnels, waarbij tol geheven wordt. Ook bij de railinfrastructuur is daarvan sprake, bijv. bij de Kanaaltunnel en HSL-trajecten, waarvoor de spoorwegmaatschappijen gebruikersbijdragen (gaan) betalen.

Conclusies

De toenemende liberalisering van de Europese en de wereldmarkten en het wegvallen van traditionele beleidsinstrumenten heeft ertoe geleid dat er steeds meer aandacht gekomen is voor de infrastructuur. Het strategische belang daarvan blijkt verder ook uit enkele empirische onderzoeken over de economische effecten van infrastructuur.

Het gevaar bestaat echter dat de aandacht voornamelijk uitgaat naar de "hardware" en de "software", als direct zichtbare en aantoonbare succesfactoren. Daardoor dreigen de "orgware" en "finware" – en in mindere mate de "ecoware" – min of meer vergeten te worden. Toch zijn ook die drie factoren van essentieel belang voor de kwaliteit van de infrastructuur en derhalve voor de economische structuur, de welvaart en het welzijn van een land.

Bij de "orgware" geven huidige managementtrends aan dat marktprijken steeds belangrijker worden, om zo door een grotere efficiëntie de concurrentiepositie ten opzichte van het buitenland te verbeteren, terwijl de redenen voor overheidsingrijpen deels weggevallen zijn. Het is echter duidelijk dat de transportinfrastructuur – en het verkeer en vervoer – geen goed is dat simpelweg aan de private sector overgelaten kan worden, onder andere vanwege milieu-effecten ("ecoware") en rechtvaardigheidsprincipes. Interventie van de overheid blijft daarom noodzakelijk, hoewel het gevaar bestaat dat de transactiekosten van interventie zo hoog zijn dat de efficiëntiewinst weer tenietgedaan wordt (het overheidsfalen). Indien de overheid echter besluit tot ingrijpen, zou dat kunnen door middel van een marktconform ingrijpen, hetgeen geen belemmering hoeft te vormen voor een grotere invloed van de private sector.

Het is verder duidelijk dat een privatisering van infrastructuur – in eerste instantie bij de exploitatie, in tweede instantie ook bij de financiering ("finware") – grote efficiëntiewinsten kan opleveren, terwijl tegelijkertijd diverse andere beleidsdoelstellingen op bijv. het gebied van milieu, de collectieve lastendruk en het financieringstekort gerealiseerd kunnen worden. Anderzijds echter kunnen er problemen ontstaan, bijv. wanneer een project niet winstgevend is (zie de Liefkenshoek-tunnel).

Een verantwoorde privatisering van de infrastructuur kan belangrijk zijn voor het versterken van de concurrentiepositie van een land, doordat de economische structuur verbeterd en de efficiëntie vergroot wordt, zonder dat dit nadelige gevolgen hoeft te hebben voor andere doelstellingen op het gebied van bijv. het milieu of de verdelende rechtvaardigheid.

Referenties

- ASCHAUER, D.A. (1993), "Is Public Expenditure Productive?", *Journal of Monetary Economics*, vol. 23, blz. 177-200.
- BONESCHANSKER, E. (1994), *Externe kosten van het personenverkeer*, IOO-onderzoeksreeks, nr. 56, Den Haag, IOO.
- BRUINSMA, F.R. (1994), *De invloed van transportinfrastructuur op ruimtelijke patronen van economische activiteiten*, dissertatie, FEWEC, Amsterdam, Vrije Universiteit.
- BRUINSMA, F.R. en P. RIETVELD (1993), "De structurerende werking van transportinfrastructuur: een survey betreffende de invloed van infrastructuur en be-

- reikbaarheid op de ruimtelijke spreiding van activiteiten", *Tijdschrift Vervoerswetenschap*, nr. 4, blz. 279-302.
- BUTTON, K. (1992), "Privatisation in the Transport Sector: Some of the Key Issues", *Economisch en Sociaal Tijdschrift*, vol. 46, blz. 29-48.
- COASE, R.H. (1988), *The Firm, the Market and the Law*, Chicago/Londen, The University of Chicago Press.
- DE RU, H.J. (1994), "Privatisering lijkt te mislukken", *Staatscourant*, 9 december, blz. 28.
- FOKKEMA, T. en P. NIJKAMP (1994), "The Changing Role of Governments: the End of Planning History?", *International Journal of Transport Economics*, vol. 21, nr. 2, blz. 127-145.
- FREY, B.S. (1983), *Democratic Economic Policy: a Theoretical Introduction*, Oxford, Basil Blackwell.
- GIDMAN, P., I. BLORE, J. LORENTZEN en P. SCHUTTENBELT (1995), "Public-Private Partnerships in Urban Infrastructure Services", *UMP-Working Paper Series*, nr. 4, Nairobi, UNDP/UNCHS/World Bank-UMP.
- HANSSON, L. en J.E. NILSSON (1991), "A New Swedish Railroad Policy: Separation of Infrastructure and Traffic Production", *Transportation Research*, jg. 25A, nr. 4, blz. 153-159.
- KANNING, W. (1995), "Privatisering van de Betuwelijn", *Economisch Statistische Berichten*, ESB, 8 februari, blz. 129-133.
- NASH, C. (1993), "Rail Privatisation in Britain", *Journal of Transport Economics and Policy*, jg. 27, nr. 3, blz. 317-322.
- NIJKAMP, P. en S.A. RIENSTRA (1994), "Private invloed in de financiering van transportinfrastructuur: een historische schets, de huidige praktijk en enkele lessen", in: A. MOUWEN, red., *Bundeling van bijdragen aan het openbaar vervoer colloquium*, Utrecht, OVC, blz. 249-263.
- NIJKAMP, P. en S.A. RIENSTRA (1995), "Private Sector Involvement in Financing and Operating Transport Infrastructure", *Annals of Regional Science*, vol. 29, nr. 2, blz. 221-235.
- NIJKAMP, P., J.M. VLEUGEL, R. MAGGI en I. MASSER (1994), *Missing Transport Networks in Europe*, Avebury, Aldershot.
- RIENSTRA, S.A., P. RIETVELD en F.R. BRUINSMA (1994), "De invloed van snelwegen op de regionale werkgelegenheid", in: J.M. JAGER, red., *Bundeling van bijdragen aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk*, Rotterdam, CVS, blz. 1093-1113.
- SEITZ, H. (1993), "A Dual Economic Analysis of the Benefits of the Public Road Network", *Annals of Regional Science*, jg. 27, blz. 223-239.
- VERHOEF, E.T., P. NIJKAMP en P. RIETVELD (1996), "Second-Best Congestion Pricing: The Case of an Untolled Alternative", *Journal of Urban Economics* (te verschijnen).
- WILDEROM, C.P.M. en F. JOLDERSMA (1994), "Succesvolle non-profit dienstverlening in de 21ste eeuw", in: P.A. VERHEYEN, red., *Non-profit in bedrijf*, Deventer, Kluwer, blz. 215-229.

Abstract

Privatisation of Transport Infrastructure: Some Arguments

Over the past few years there has been a clear trend to privatise traditional governmental tasks, a.o. because of new European laws. These tasks were traditionally carried out by the government itself, e.g. because of the "natural monopoly" argument. Examples of current and future privatisations are the telecommunication and energy sectors. For transport infrastructure (in this paper limited to roads and railways), however, governments tend to increase their influence, e.g., by formally taking over the financing of infrastructure. In this paper the authors analyse the degree to which the traditional arguments for government intervention are still valid. First, the strategic importance of transport infrastructure is investigated by analysing the economic impacts at several spatial levels. Next, the authors discuss how this affects the financing and operation of transport infrastructure as a traditional government task, by applying the Pentagon model and the Coase theorem. In this respect the traditional arguments for government intervention, current management trends in the public and private sectors as well as the impacts on the environment are discussed. As a conclusion the authors state that the traditional arguments for government intervention have become less valid and that privatising transport infrastructure may improve the competitive position of countries.

Patricia Everaert *

Werner Bruggeman *

"Target costing": een overzicht van de literatuur

In de hedendaagse intense concurrentiestrijd is kostenbeheersing voor vele ondernemingen een belangrijke doelstelling geworden. Bovendien leren Japanse ondernemingen ons dat kostenbeheersing vanuit de ontwerpfase tot goedkopere nieuwe produkten leidt, d.w.z. tot nieuwe produkten met lagere produktie-, verkoop- en klantenservicekosten. Het doel van "target costing" is informatie te leveren aan de ontwerpers om nieuwe produkten te creëren die in eerste instantie voldoen aan de klanteneisen, maar bovendien tegen een vooraf bepaalde kostprijs geproduceerd kunnen worden, zodat het op de markt brengen van het nieuwe produkt een aantoonbare winst voor de onderneming oplevert. In dit artikel geven we op basis van een literatuurstudie een overzicht van de definities, kenmerken en verschijningsvormen van "target costing". Ook besteden we aandacht aan het werkelijke gebruik van "target costing" in Japan.

Inleiding

De laatste vijf jaar treffen we in de literatuur over management accounting steeds meer artikelen over "target costing" aan. "Target costing" is van Japanse origine en zou in 1965 voor het eerst zijn gebruikt in de Toyota Corporation. Nochtans wordt ook in de Japanse literatuur slechts de laatste vijf jaar aandacht geschonken aan dit fenomeen. Japanse academici vertellen ons dat de Japanse vakliteratuur in de jaren zeventig

* Faculteit van de Economische en Toegepaste Economische Wetenschappen en De Vlerick School voor Management, Universiteit Gent