

**Verslag Workshop ‘Handel en Transport in Nederland’**  
**12 juni 2008, CBS Voorburg**

Chris de Blois, Henri L.F. de Groot en Gert-Jan M. Linders

Voor Nederland zijn de economische relaties met het buitenland van oudsher van vitaal belang. Door de geografische ligging, de uitbreiding en verdieping van de Europese Unie en verdergaande economische specialisatie als gevolg van globalisering zal het belang van internationale handel en transport wellicht nog verder toenemen voor de Nederlandse economie. Dit gaat samen met nieuwe kansen, bijvoorbeeld in de logistieke sector en de wederverkoop, maar ook met uitdagingen op het terrein van bereikbaarheid, duurzaamheid, en leefbaarheid.

De toegenomen belangstelling voor dergelijke ontwikkelingen in de economische relaties met het buitenland heeft nadrukkelijk de aanzet gegeven tot het beschikbaar komen van nieuwe cijfers over de handel in diensten, wederuitvoer, en doorvoer. Bijvoorbeeld, door integratie van de statistieken van internationale handel en transport is het voor het eerst sinds 1997 weer mogelijk om een betrouwbare schatting te maken van de doorvoer met overslag. Bij het CBS is het Speerpunt Internationale Economische Relaties (SIER) opgericht om te voorzien in de behoefte aan samenhangende informatie over de effecten van globalisering. Dit heeft in november 2007 geleid tot de publicatie van de *Kerncijfers Internationalisering*.

Tegen deze achtergrond heeft het CBS op 12 juni jl. in samenwerking met de afdeling Ruimtelijke Economie van de Vrije Universiteit een workshop georganiseerd met als doel een beeld te geven van de laatste ontwikkelingen in de gegevensverzameling, het onderzoek, en het beleid op het gebied van internationale handel en transport. Met die informatie kan worden gewerkt aan het verkrijgen van een betere afstemming tussen het aanbod van gegevens en de beleidsvragen op het gebied van internationale handel en transport.

Dit verslag geeft een impressie van de workshop. Bijlage 1 bevat het programma. Bijlage 2 geeft een compacte samenvatting van de presentaties.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Alle presentaties zijn beschikbaar via [www.feweb.vu.nl/re/workshop-cbs](http://www.feweb.vu.nl/re/workshop-cbs).

De workshop omvatte drie plenaire lezingen, twee parallelsessies met elk drie lezingen, en een paneldiscussie. Jo Thomas, sectormanager van BSH, opende de bijeenkomst met een kort welkomstwoord. Dagvoorzitter Harry Garretsen (UU) leidde de bijeenkomst vervolgens in.

### **Plenaire lezingen**

De plenaire lezingen tijdens het eerste deel van de workshop gaven een beeld van de mogelijke gevolgen en ontwikkelingen van het proces van globalisering.

#### *Globalisering in Nederland: vraag en aanbod van informatie (Fabienne Fortanier, CBS)*

De lezing van Fortanier scherpte het begrip globalisering aan tot de economische dimensies van globalisering. Vraagstukken omtrent internationale handel en transport, arbeidsmarktontwikkelingen en multinationale ondernemingen kwamen aan bod. Fortanier benadrukte het belang van de ontwikkeling en het gebruik van microdata ter beantwoording van de vraag hoe globaliseringsprocessen aangrijpen op individuele economische beslissingsmakers en van daaruit macro-economische uitkomsten beïnvloeden. Zij liet evenwel aan de hand van enkele tabellen en figuren zien hoe ook nu al op basis van slimme samenvoegingen van bestaande data nieuw vergelijkingsmateriaal kan worden gegenereerd om dergelijke vraagstukken te analyseren. Cijfers over het aandeel van internationale ondernemingen in de Nederlandse economie en in de internationale handel waren hier een voorbeeld van.

#### *Internationale handel en transport in de nationale rekeningen (Mark de Haan, CBS)*

De lezing van De Haan gaf aan dat relevante informatie over diverse dimensies van internationalisering uit het stelsel van nationale rekeningen kan worden gehaald. Het voordeel van dit systeem is de interne consistentie van de cijfers, waardoor een algeheel beeld van de Nederlandse economie, en het belang van het buitenland hiervoor, kan worden verkregen. Een voorbeeld van een dergelijke integrale analyse vormt de vaststelling van de milieu-impact van productie-, handel- en transportactiviteiten. De nationale rekeningen (NR) maken het via de aanbods- en gebruikstabellen mogelijk om bijvoorbeeld voor transportactiviteiten te bepalen welke milieueffecten optreden in de vorm van CO<sub>2</sub> uitstoot. Dergelijke analyses zijn belangrijk om de kosten en baten van effecten van globalisering op Nederland als handels- en transportland goed af te kunnen wegen. Een extra toegevoegde waarde van het NR stelsel is dat het mogelijk wordt om zowel te bepalen welke productie- of distributieactiviteit de uitstoot teweeg brengt, als ook welke uiteindelijke gebruiker de uitstoot genereert als

afgeleide uit de vraag naar producten. Dit biedt beleidsmakers de mogelijkheid om het principe van “de gebruiker betaalt” verder uit te werken. Ook het buitenland speelt daarbij een rol als zowel producent van uitstoot en veroorzaker van uitstoot als afgeleide vraag. Naast mogelijkheden kant het NR stelsel ook beperkingen bij de analyse van de gevolgen van globalisering. Zo liet de lezing zien dat het steeds moeilijker wordt om te bepalen wat buitenlandse ondernemingen aan waarde toevoegen aan de Nederlandse economie, nu het belang van en de veelheid aan vormen van buitenlandse participatie in ondernemingen en Nederlandse deelneming in buitenlandse ondernemingen toeneemt. Daarnaast is het bepalen van (de groei van) de bijdrage aan de totale toegevoegde waarde in de Nederlandse economie van handelsactiviteiten, en dus bijvoorbeeld ook van de sterk toenemende wederuitvoer, een lastige zaak.

#### *Modellering van transport en databehoeft (Lóri Tavasszy, RU en TNO)*

De derde lezing, van Tavasszy, toonde aan dat globalisering ook sterk van belang is voor regionaal economische ontwikkelingen. Middels een vanuit micro-economische beslissingen opgebouwd model voor de schatting en voorspelling van interregionale handels- en vervoersstromen per vervoerwijze kunnen uitspraken worden gedaan over de omvang van landsgrensgerelateerde handelsbarrières en de effecten op de verdeling van stromen over de verschillende vervoersmodaliteiten. De gevolgde methode maakt gebruik van bestaande data over interregionaal vervoer binnen de Benelux landen en Frankrijk en internationale stromen tussen de landen. Via een geschat graviteitsmodel waarin afstandseffecten en grensbarrières worden gekwantificeerd, kunnen de ontbrekende interregionale stromen tussen de verschillende landen worden geschat. Een dergelijke methode toont aan dat met macro-economische data uitspraken kunnen worden gedaan over beleidsrelevante vraagstukken op (inter-)regionaal niveau, bijvoorbeeld met betrekking tot de ontwikkelingen van vervoersstromen over de verschillende vervoerwijzen. Zo laat een scenario-analyse, waarbij globalisering wordt vormgegeven door het wegvallen van grensbarrières en het dalen van afstandsgerelateerde barrières, zien dat als gevolg van de groei van handelsstromen bij wegvallen van barrières vervoersstromen zich wellicht verder concentreren op al bestaande knooppunten en intensieve routes. Ook blijkt de verdeling over modaliteiten verrassend ongevoelig voor een daling van grensgerelateerde barrières, hoewel de initieel geschatte omvang van deze barrières verschilt per modaliteit.

## **Workshop 1. Handel en Transport**

De eerste parallelsessie van de workshop had een sterke focus op de recente ontwikkeling van beschikbare informatiereksen over handels- en vervoersstromen.

### *Inleiding (Piet Rietveld, VU)*

Rietveld leidde de eerste parallelsessie in met een korte presentatie. Hij liet zien dat de transportkosten vanaf het begin van de vorige eeuw tot nu almaar gedaald zijn. Daarnaast is het aandeel van de export in het BNP continu gestegen. Naast de kosten van het transporteren zelf zijn er ook andere soorten kosten van handel en transport, zoals tijdskosten, politieke en taalbarrières, valutakosten, informatiekosten en kosten van veiligheid. Rietveld constateerde een grote kloof tussen binnenlandse handel en internationale handel. De verklaring ligt in de diverse dimensies van de handelskosten. Er is weinig bekend over de diverse kosten die handel belemmeren. Dit geldt voor een deel ook voor de transportkosten. Monetaire kosten zijn vaak onderwerp van onderhandelingen, tijdskosten variëren sterk per type product. De afstandsgevoeligheid van de handel lijkt niet af te nemen in de loop van de jaren, terwijl toch de transportkosten zijn gedaald. Omdat het aandeel van transportkosten in de totale handelskosten tamelijk gering is, is de invloed van transportkosten op handelsstromen beperkt. Wel is er een grote invloed op de transportstromen. Handel en transport worden in verschillende eenheden gemeten: handel in waarde, transport in gewicht. Rietveld concludeerde dat er uitdagende onderzoeksthema's liggen op het gebied van handel en transport, met een grote beleidsrelevantie. Denk hierbij aan globalisering en de rol van de mainports. Er zijn ook grote dataproblemen, zowel bij de meting van kosten als bij de meting van volumes. Rietveld noemde het een goede zaak dat het CBS en wetenschappelijk onderzoekers intensief gaan samenwerken op dit terrein.

### *Integratie van internationale handels- en transportstromen (Gert-Jan Linders, VU; Harm Jan Boonstra, CBS)*

De eerste lezing, van Boonstra en Linders, ging in op uitkomsten van een recent onderzoeksproject dat ten doel heeft de bestaande statistieken van internationale handel en vervoer van goederen te integreren, om zo tot een verbetering op onderdelen van de bestaande statistieken te komen en nieuwe informatiereksen te ontwikkelen. De handels- en vervoersstatistieken worden afzonderlijk opgesteld bij het CBS, en geven ieder een deel van het totaalbeeld van de internationale goederenstromen van en via Nederland. Terwijl de vervoersstatistiek een beeld geeft van de totaalgewichten van aan- en afvoer van

internationale goederenstromen per vervoerwijze, geeft de handelsstatistiek een beeld van de totaalwaarde van handelsstromen naar herkomst en bestemming. De handelsstatistiek heeft minder informatie over gewicht en vervoerwijze, waar de vervoersstatistiek bij stromen niet aangeeft of het gaat om handel of doorvoer en alleen gewicht registreert. Een belangrijke bijdrage van het project aan de beschikbaarheid van data over de internationale relaties van Nederland, is de afleiding van inkomende en uitgaande doorvoerstromen (met overlading) voor tien sectoren naar herkomst en bestemming, per vervoerwijze en naar locatie van lading en lossing. Nadat via omrekeningsfactoren naar brutogewicht en via waarde-gewichtsverhoudingen, vervoersstatistieken en handelsstatistieken gekoppeld worden, schat een Bayesiaans statistisch model coherente geïntegreerde uitkomsten voor de stromen, waarbij aan de afgeleide doorvoer consistentierestricties worden opgelegd. Het model schat daarbij zowel het gewicht als de geldwaarde voor de geïntegreerde stromen onderscheiden naar tien sectoren. Door het opleggen van consistentie levert de geïntegreerde database aanpassingen op aan afzonderlijke totalen van de handels- en vervoersstatistieken. Het nieuw gegenereerde beeld van de doorvoerstromen betekent de eerste recente inschatting van doorvoercijfers (voor 2004) sinds 1997. Opvallende patronen in de doorvoer zijn dat, gemeten in kilogram, verreweg het grootste deel afkomstig is van en bestemd is voor Europa. Hoewel in kilogram de meeste doorvoer plaatsvindt in aardolieproducten, is in waarde gemeten de sector overige goederen en fabrikaten (waaronder bijvoorbeeld kleding en machines, inclusief electronica) de grootste.

#### *Wederuitvoer (Jasper Roos, CBS)*

Naast het onderscheid tussen handel en doorvoer is er in recente jaren ook veel aandacht voor het opkomende belang van wederuitvoerstromen voor de Nederlandse internationale handel en economie. Roos besprak een recent diepgaand onderzoek naar de omvang van wederuitvoer. Hierbij is in detail gekeken naar de waarnemingen zoals gerapporteerd in enquêtes en door de douane. Door een slimme vergelijking van invoer en uitvoerstromen op individueel bedrijfsniveau is meer zicht verkregen in de wederuitvoerstroom, zowel wat betreft omvang als naar type bedrijf en naar landen van herkomst en bestemming. De gepresenteerde cijfers zijn rechtstreeks gebaseerd op de waarneming in handelsstatistieken en bieden zo een meer directe weergave, ter aanvulling en verbijzondering van de schattingen die voor Nationale Rekeningen worden gemaakt. Het onderzoek levert veel nieuwe informatie op die van belang is voor academisch onderzoek en voor beleidsanalyse. Zo is het opvallend dat veel wederuitvoer plaatsvindt via gespecialiseerde bedrijven. Echter, het aandeel van pure

handelsbedrijfjes (traditioneel gezien als het beeld van wederuitvoer door ‘Nederland Handelsland’) is niet overheersend. Veelal vindt wederuitvoer plaats via distributiecentra van multinationale ondernemingen die in Nederland gevestigd zijn. Hierbij lijkt de locatie van Nederland een aangewezen verklarende factor. De infrastructuur en ligging, en de distributiefunctie via zee- en luchthavens spelen wellicht een aanzuigende rol voor deze stromen, waarbij de combinatie van doorvoer en wederuitvoer wellicht tot schaalvoordelen in de transport en logistieke sector van Nederland hebben geleid. Immers, de cijfers tonen aan dat de wederuitvoer niet uit het niets is ontstaan na het wegvallen van de binnengrenzen, maar historisch al relatief groot was (rond de 18% van de totale uitvoer). Wel is deze stroom relatief zeer hard gegroeid over de laatste 15 jaar. Inmiddels is dit aandeel al gestegen tot rond de 50%. Het beeld dat Nederlandse wederuitvoer voornamelijk een herverdeling is van handelsstromen uit Azië (en met name China) naar het Europese achterland wordt wel tegengesproken door de bevindingen uit dit onderzoek. Net als voor doorvoer geldt ook voor wederuitvoer dat deze met name afkomstig is van en bestemd is voor Europese landen. Verder blijkt wederuitvoer ook geen typisch Nederlands fenomeen. Hoewel het aandeel van deze stroom het grootst lijkt in Nederland, geven cijfers uit andere bronnen aan dat ook landen als België en Duitsland belangrijke wederuitvoerlanden zijn. Zelfs in de V.S. en Canada behelst wederuitvoer inmiddels veel meer dan een marginaal deel van de uitvoerwaarde. Een relevante vraag is wat deze wederuitvoerstroom aan toegevoegde waarde oplevert voor de Nederlandse economie. Roos kan hier op basis van dit onderzoek geen uitspraken over doen, maar wijst hierbij onder meer op de mogelijke bijdrage van gegeneerde transportactiviteit en de bijdrage van de logistieke sector (*value-added logistics*). De rol van handelsmarges op de wederuitvoer ligt ook voor de hand. Deze wordt in het Nationale-Rekeningenstelsel geschat op gemiddeld 10% van de totale waarde. Dit directe cijfer alleen zou een toegevoegde waarde opleveren van rond de 75 miljard euro per jaar.

#### *Statistiek containervervoer (Peter Smeets, CBS)*

In de afsluitende lezing van de eerste parallelsessie nam Smeets ons aan de hand voor een zoektocht naar de inhoud van de ‘black box’ in de vervoerstatistieken, de container. Deze staat wellicht symbool voor globalisering, zoals wordt geïllustreerd door de titel van een recente studie van Levinson (2006) over de container met als subtitel: ‘How the shipping container made the world smaller and the world economy bigger’. Voor invoer en uitvoer, maar ook voor de doorvoer van goederen door Nederland is deze zeecontainer van groot belang. De inhoud van containers en hun precieze vervoersketen zijn echter vaak niet bekend

in de statistieken. Echter, elektronische brongegevens van de douane voor de zeevaart bevatten vaak wel informatie over de inhoud, helaas niet in gestandaardiseerd formaat. Via een gedetailleerd onderzoek van deze bestaande informatie wordt op basis van een slimme geautomatiseerde selectie informatie over de inhoud van containers gefilterd uit omschrijvingen in de brongegevens. Het onderzoek is net opgestart. Vanwege de hoge arbeidsintensiteit wordt hierbij eerst uitgegaan van informatie voor een beperkte periode, om zo een eerste beeld te krijgen. Een steekproefmethode zal worden ontwikkeld om representativiteit te verkrijgen voor stromen over de tijd. Op basis van enkele eerste cases komt een veelbelovend beeld naar voren. Via containernummers op binnenvaartschepen en spoorvervoer wordt geprobeerd een koppeling te leggen met via zeehavens overgeslagen zeecontainers. Naast een goed beeld van de containerinhoud en herkomst of bestemming voor een groot deel van de vervoerde containers, kunnen deze containers zo tijdens hun vervoersketen worden gevolgd via het containernummer. Zo kan de *modal split* en *modal shift* van goederenstromen goed in beeld worden gebracht. De case-uitkomsten stellen een welkome verbetering van het detail in de vervoersstatistieken in het vooruitzicht, waarvan ook het integratieproject besproken in de eerste lezing van deze sessie veel voordeel kan hebben. Naast de toepassing op zeevaart, binnenvaart, en spoorvervoer, kunnen toekomstige ontwikkelingen zoals chipregistratie van containers in het wegvervoer en luchtvaart mogelijkheden voor uitbreiding van deze wijze van registratie bieden. Hiermee kan zonder toeneming van enquêtedruk in de toekomst bijvoorbeeld de nu grotendeels ontbrekende sectorverdeling van de luchtvaart in de vervoersstatistieken worden opgesteld.

## **Workshop 2. Handel en Heterogeniteit**

### *Relatie tussen productiviteit en exportparticipatie op microniveau (Henk Kox, CPB)*

In de eerste lezing van deze workshop ging Henk Kox (CPB) in op de relatie tussen de productiviteit van bedrijven en hun exportparticipatie op microniveau. De presentatie vormde daarmee een fraaie illustratie van de mogelijkheden die ontstaan door het analyseren van gekoppelde microdatabestanden. Tot zeer recent ging de economische theorie van de internationale handel standaard uit van een representatieve onderneming als centrale agent. De achterliggende idee was dat *grosso modo* de ondernemingen die in internationale handel participeren, niet systematisch verschillen van ondernemingen die enkel op de binnenlandse markt opereren. Het artikel van Melitz in *Econometrica* (2003) gaf een sterke impuls voor een snelgroeiende theoretische en empirische literatuur met betrekking tot het onderscheidende

karakter van ondernemingen die in de internationale handel participeren. Melitz voorspelde dat ten gevolge van verzonken toetredingskosten in exportmarkten, zelfselectie ervoor zorgt dat slechts de meest productieve ondernemingen zullen participeren in de export. Dit is door Kox empirisch aangetoond voor Nederland op basis van microdata van bedrijven. Daarbij is tevens onderzocht of de causaliteit misschien niet andersom ligt: exportbedrijven zijn productiever dan niet-exporterende bedrijven omdat ze leren van buitenlandse concurrenten. Hiervoor heeft Kox echter nog geen aanwijzingen gevonden. Kox eindigde met de conclusie dat er met de groeiende beschikbaarheid van microdata een boeiende onderzoeksagenda voor ons ligt.

#### *Handel in diensten (Ger Stam, CBS)*

Ger Stam ging vervolgens in op de relatief nieuwe CBS statistiek van Handel in Diensten. Diensten spelen in de economie een belangrijke rol. De internationale handel in diensten is als onderdeel van de betalingsbalans een specifiek terrein en vormt een relatief jonge tak binnen het geheel van CBS-statistieken. In 2003 is de statistiek overgenomen van De Nederlandsche bank. De basis voor de statistiek is een verordening van Eurostat. Directe gebruikers zijn De Nederlandsche Bank en Nationale Rekeningen. De afbakening en waarneming van het terrein is een uitdagende taak, zeker gelet op het in vergelijking met goederen niet-tastbare karakter en het ontbreken van een direct bruikbare bron als de BTW bij goederen. Het terrein van internationale diensten omvat een scala van sterk uiteenlopende activiteiten: van vervoer tot reisverkeer, van royalty's, computerdiensten tot bouw. Er is geen direct bruikbare bron voor de statistiek, zoals de BTW. Waarnemingsbronnen zijn bedrijven, de overheid, financiële instellingen, en personen. De *output* bestaat uit de invoer, de uitvoer, en het saldo van internationale handel in diensten. Op kwartaalbasis worden er 11 en op jaarbasis 55 soorten diensten onderscheiden. Verder wordt onderscheid gemaakt naar landengroepen en landen van herkomst en bestemming. De in- en uitvoerstromen kennen een voortdurende groei, hoewel er sprake is van vaak sterke fluctuaties over kwartaal en jaar. In totaal genereert de internationale handel in diensten een positief saldo van ruim 2 miljard euro in 2007 op een totale uitvoer van bijna 79 miljard euro. In 2007 nam de EU bijna 60% van de totale in- en uitvoer van diensten voor zijn rekening. Ongeveer de helft hiervan kan op het conto van Duitsland en het Verenigd Koninkrijk worden geschreven. De statistiek is nog flink in beweging. Zo wordt voor publicatie ingezet op uitbreiding van detail naar soort dienst en land of gebied van herkomst en bestemming van de dienst. Ook is aandacht vereist voor sectorale verbijzondering van uitkomsten.



### *FDI / databehoefte wetenschap ( Steven Brakman, RUG)*

Tot slot ging Steven Brakman (RUG) nader in op de databehoefte vanuit de wetenschap. In zijn inleiding vertelde Brakman dat de eerste golf van globalisering in de 19<sup>e</sup> eeuw plaats had, als gevolg van de scheiding van productie en consumptie. De tweede golf vond plaats na 1945: het productieproces zelf werd opgedeeld. Veel bedrijven verplaatsen onderdelen van het productieproces naar andere landen. Motieven zijn onder andere: lagere lonen, lagere belastingtarieven, en de afstand tot nieuwe markten of tot leveranciers van tussenproducten. Veel onderzoek op het terrein van de internationale handel geeft echter aan dat de invloed van internationale handel op de arbeidsmarkt in OECD-landen momenteel beperkt is. Dit zou te maken hebben met de kenmerken van de economie in die landen. Ook de revolutionaire ontwikkelingen die plaatsvinden op het terrein van *Foreign Domestic Investment* (FDI) lijken deze consensus niet aan te tasten. Deze conclusie is gebaseerd op datamateriaal dat onderhevig is aan een aantal beperkingen. Hierdoor worden internationale handelsstromen in het algemeen overschat, terwijl de internationale handel in diensten wordt onderschat. Als oorzaak hiervan noemde Brakman de sectorale categorisering die wordt gehanteerd (industrie, landbouw, diensten). Brakman betoogde dat een dergelijke categorisering geen goed beeld geeft van de huidige ontwikkelingen in de economie en dat naar een alternatief moeten worden gezocht. Hij ziet een classificatie naar beroepen als een veelbelovend alternatief. Recente ontwikkelingen binnen het CBS die zich richten op het koppelen van data bieden interessante mogelijkheden om een dergelijke nieuwe categorisering ook daadwerkelijk tot stand te brengen.

### **Paneldiscussie**

Piet Rietveld (VU) vat de eerste parallelsessie samen. Hij noemt 'verrijking' als sleutelwoord. Jan Francke (KiM) introduceert zichzelf en het KiM. Het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) voorziet het beleid van goede informatie voor goede beslissingen in mobiliteitsvraagstukken. Francke noemt een studie bij het KiM naar tijdwaardering in het goederenvervoer. Informatie over containerinhoud is waardevol voor deze studie. Op de vraag van voorzitter Harry Garretsen (UU) om de prioriteiten in de databehoefte te benoemen, gaat Francke in op de kwaliteit van de huidige statistiek van het goederenvervoer. Hij noemt het zorgelijk dat het eigenlijk niet meer mogelijk is een betrouwbare reeks van het aantal kilometers dat in Nederland afgelegd is te genereren. Francke merkt op dat het moeilijk is beleid te maken voor de toekomst als de huidige gegevens al niet betrouwbaar zijn. Investeren

in vernieuwingen vindt hij een goede ontwikkeling, maar de basis moet wel goed en betrouwbaar blijven. Garretsen vraagt CBS om een reactie, maar niemand reageert.

Rietveld benoemt het belang en de mogelijkheden van het gebruik van microdata. Gerhard Meinen (CBS) merkt op dat microdata wel beschikbaar moeten zijn. Garretsen geeft aan dat het belangrijk is aan te sluiten bij de beleidsvragen. Gert-Jan Linders (VU) vraagt zich af of je wel altijd microdata nodig hebt. Hij verwijst naar de presentatie van Lóri Tavasszy over interregionale stromen. Hij vraagt CBS of die regionale data beschikbaar zijn. Peter Smeets (CBS) antwoordt dat in de statistiek voor het goederenvervoer Nederland wordt opgedeeld in 54 regio's. De Europese statistiek hanteert de indeling in zogenoemde NUTS-regio's.

Martin Mellens (CPB) merkt op dat we vooral ook meer Europees moeten denken. We zijn momenteel erg nationaal bezig. Margreet van Brummelen (CBS) noemt hierop het Europees Bedrijvenregister als voorbeeld van statistiek bedrijven op Europees niveau. Mellens noemt ook het belang van het kunnen uitvoeren van kosten-batenanalyses. Hiervoor is inzicht in het gedrag van actoren nodig. De analyse van microdata kan bijdragen aan een dergelijk inzicht. Anderzijds moet je je ook afvragen of er een alternatief is voor de kosten van goederenstromen.

Peter van Bergeijk (EZ) zegt blij verrast te zijn met deze bijeenkomst. Hij had een saaie workshop verwacht, maar dat is het zeker niet geworden. De bijeenkomst is volgens Van Bergeijk dan ook zeker voor herhaling vatbaar. Microdata zijn er om microvragen te beantwoorden, zegt hij. Verder wijst hij op de beperkingen van Nederlandse kosten-batenanalyses; Duitsland heeft immers ook voordelen van het goederenvervoer door Nederland. Van Bergeijk vat ook de tweede parallelsessie samen. Hij verwacht dat de gepresenteerde onderzoeken in de toekomst tot interessante uitkomsten zullen leiden. Bij het nemen van kritische, strategische besluiten in de politiek zijn suggesties vanuit de wetenschap waardevol. Een internationale vergelijking is op zijn plaats; in andere landen zijn microdata al onderzocht. Globalisering biedt ook kansen voor een andere manier van registreren. Tot slot schetst Van Bergeijk het beeld van de saaie wereld van het beleid die wordt opgevolgd door statistieken van het CBS.

Fabienne Fortanier (CBS) heeft het als prettig ervaren om op deze manier, in een dergelijke bijeenkomst, te overleggen. Ze vindt dit een leuke opzet om samenwerking vorm te geven. Ze

laat weten dat het belangrijk is voor het CBS dat gebruikers van de statistieken hun wensen in de buitenwereld kenbaar maken. Europa en China zijn belangrijk voor Nederland als het gaat om internationale handel en transport. Dat moet het CBS ook in zijn cijfers kunnen weergeven. De classificatie van bedrijven op taken zoals die werd gesuggereerd in de tweede workshop vindt Fortanier interessant. Ze heeft een grote takenlijst opgesteld. Hierop staat bijvoorbeeld de koppeling van bedrijven en banen, om daarmee meer inzicht te verkrijgen in de werkgelegenheid.

Mellens zegt dat het ook een uitdaging is om gegevens op microniveau goed samen te vatten op macroniveau. Fortanier benadrukt dat vaak tientallen microbronnen gecombineerd moeten worden om een uitspraak op macroniveau te kunnen doen. Dit vraagt om aan- en inpassingen en het maken van slimme onderverdelingen. Rietveld geeft het voorbeeld van de noodzaak van het gebruik van microdata bij het bepalen van het effect van de hogere energieprijzen. Francke onderstreept het belang van microdata voor diverse analyses. Meinen noemt de mogelijkheid om via sleutels bronnen te combineren. Hier ligt een taak voor de speerpunten van het CBS en de wetenschap.

Voorzitter Harry Garretsen sluit de bijeenkomst af. Hij prijst de openheid van het CBS. De voorzitter eindigt met het beeld van drie bloedgroepen die op een gezamenlijke missie zijn en samen in de modder staan.

## Bijlage 1. Programma van de workshop

Programma workshop "Internationale handel en transport in Nederland"			
9:30 – 10:00	Aankomst		30 min
10:00 – 10:15	Opening door dagvoorzitter Garretsen (UU)		15 min
10:15 – 10:45	Lezing 1 "Globalisering in Nederland: vraag en aanbod van informatie" Fortanier (CBS/UvA)		30 min
10:45 – 11:00	Pauze		15 min
11:00 – 11:30	Lezing 2 "Internationale handel en transport in de nationale rekeningen" De Haan / Hiemstra (CBS)		30 min
11:30 – 12:00	Lezing 3 "Modellering van transport en databehoeft" Tavasszy (RU en TNO)		30 min
12:00 – 13:00	Lunch		60 min
13:00 – 13:15	Workshop 1 Handel & Transport Vz.: Rietveld (VU)	Workshop 2 Handel & Heterogeniteit Vz.: Van Bergeijk (EZ/AEP en BEB)	15 min
13:15 – 13:45	"Integratie van internationale handels- en transportstromen" Linders / De Blois / Boonstra (CBS)	"Relatie tussen productiviteit en exportparticipatie op microniveau" Kox (CPB)	30 min
13:45 – 14:15	"Wederuitvoer" Roos (CBS)	"Handel in diensten" Stam (CBS)	30 min
14:15 – 14:45	"Statistiek containervervoer" Smeets (CBS)	"FDI / databehoeft wetenschap" Brakman (RUG)	30 min
14:45 – 15:15	Pauze		30 min
15:15 – 16:15	Paneldiscussie Garretsen (UU, vz.), Van Bergeijk (EZ/AEP en BEB), Fortanier (CBS), Hensems (V&W), Rietveld (VU)		60 min
16:15 – 16:30	Afsluiting door dagvoorzitter		15 min
16:30 - ...	Borrel		

## **Bijlage 2. Samenvattingen van de presentaties**

### **10.00-12.00 uur: Plenaire sessie**

#### **Globalisering in Nederland: vraag en aanbod van informatie**

Fabienne Fortanier

Centraal Bureau voor de Statistiek en Universiteit van Amsterdam Business School

De toenemende internationalisering van de Nederlandse economie brengt veel vragen met zich mee over de exacte aard van dit proces en over de effecten ervan voor onder andere economische groei, innovatie, welvaart en werkgelegenheid. Om deze vragen te beantwoorden is actuele en samenhangende statistische informatie essentieel. Deze presentatie beoogt de vraag naar – en het (CBS) aanbod van – zulke informatie in kaart te brengen. Hiermee vormt deze presentatie een algemene inleiding op het thema internationalisering, waarbij voor Nederland het onderwerp ‘internationale handel en transport’ van essentieel belang is.

#### **Internationale handel en transport in de nationale rekeningen**

Leo Hiemstra en Mark de Haan

In de lezing zal worden ingegaan op het stelsel van nationale rekeningen (NR), de opzet van aanbod- en gebruiktabellen en op de wijze waarop handel en transport daarin zijn geregistreerd. Aan de hand van enkele cijferreeksen uit de NR zal het belang van handel en transport voor de Nederlandse economie worden geïllustreerd. De milieueffecten van handel- en transportactiviteiten zal kort worden besproken. Hiermee kan tevens worden aangetoond wat de analytische mogelijkheden van de NR zijn. Tot slot zullen aan de hand van twee voorbeelden enkele meetproblemen worden geïllustreerd. Het gaat daarbij om de vaststelling van het productievolume van de handel en de effecten van globalisering op de meting van handels- en transportactiviteiten.

#### **Explaining and forecasting the spatial patterns of freight flows within Europe**

Lóri Tavasszy

TNO / Radboud University Nijmegen

The impact of the gradual integration of national economies on the intensity of international freight flows is a key issue in European transportation policy. In general, it is anticipated that an increase will take place of international freight movements, along with a possible shift between transport modes. The questions in strategic transportation planning that are related to this issue concern the effects of economic integration and the associated transport policy on the patterns of international trade and the balance among different modes of transport. The paper deals with the development and application of a multimodal freight distribution model for Europe that accounts for the deterrent effects of international barriers to trade and transportation. The proposed model is designed in such a way that its estimation can be done using the presently available freight flow statistics. In principle, these data may originate from different sources, e.g. trade and transport statistics, or traffic counts. The present barriers are quantified for different modes of transport, providing new insight in the status of international relations, relative to domestic levels of the exchange of goods. As a result of the multimodal specification, the model provides a quantitative insight in the relationship between the time-sensitivity of goods and their main mode of transport, as well as in the regional access and egress costs in connection with rail and waterways networks. In order to obtain insight in the

areas where a possible increase in freight flows may concentrate, a projection is made of future freight flows under three scenarios for the way in which firms may react on the increased opportunities for international trade and transport. The results show that the issue of substitution between modes is indeed relevant for the future distribution of freight flows. At the infrastructural level, the cumulative effect of route choice on flows is clearly visible; even with relatively modest changes at the level of individual interregional relations, the growth of international freight flows concentrates on a limited number of links in the network.

### **13.00-14.45 uur: Handel en Transport (Workshop 1)**

Voorzitter: Piet Rietveld

#### **Inleiding**

Piet Rietveld

Vrije Universiteit Amsterdam

Lange termijn ontwikkelingen wijzen op grote dalingen van de reële transportkosten en toename van de exporten in verhouding tot het bruto binnenlands product. Dit wordt geïllustreerd door de titel van een recente studie van Levinson (2006) over de container met als subtitel: 'How the shipping container made the world smaller and the world economy bigger'. Om de betekenis van transportkosten voor handel te kunnen beoordelen dienen ze in het kader te worden gezien van de bredere handelskosten. Dan blijkt dat de transportkosten gaandeweg een beperkt aandeel zijn gaan uitmaken van de totale handelskosten. Voor de tijdsgereleerde kosten geldt dit in mindere mate. Dit kan een verklaring zijn voor het opvallende fenomeen dat de afstandsgevoeligheid van handel en transport niet aantoonbaar daalt. Er is geen sprake van een 'death of distance'. Dataproblemen belemmeren het onderzoek naar handel en transport, zowel bij kosten van handel en transport als bij de betreffende volumes. In het onderzoek naar de relatie tussen handel en transport is niet alleen belangrijk dat gekeken wordt naar de invloed van transportkosten op handelsstromen, maar ook naar de omgekeerde relatie. Schaafeffecten en 'backhaul effecten' kunnen aanzienlijk zijn.

#### **Integratie van internationale handels- en transportstromen**

Gert-Jan Linders, Chris de Blois en Harm Boonstra

Vrije Universiteit Amsterdam en Centraal Bureau voor de Statistiek

Tegen de achtergrond van voortgaande economische mondialisering, zijn internationale handel en vervoerstromen van toenemend belang voor een open economie als Nederland, dat historisch gezien ook bekend staat als handelsland. De statistieken van internationale handel en van internationaal goederenvervoer van het Centraal Bureau van de Statistiek bevatten gegevens over de omvang en samenstelling van de internationale goederenstromen voor Nederland. Deze conventionele statistieken zijn echter niet direct vergelijkbaar en bieden op afzonderlijke basis geen compleet overzicht van de goederenstromen van en naar het buitenland, bijvoorbeeld per type stroom en per vervoerwijze. Bovendien bevatten de conventionele handels- en goederenvervoerstatistieken geen apart onderscheiden informatie over de transportdoorvoer door Nederland. Deze bijdrage bespreekt de resultaten van een onderzoeksproject dat is gericht op het integreren van de transport- en handelsstatistieken. Aan bod komen de methoden die zijn ontwikkeld om de informatie uit handels- en transportstatistieken te kunnen samenvoegen. Bovendien is er een statistisch model

ontwikkeld en in gebruik genomen om de handels- en transportstatistieken op een consistente wijze te integreren. Het resultaat van het onderzoek is een geïntegreerde database voor het jaar 2004, met informatie over waarde, gewicht, type stroom, herkomst of bestemming, en vervoerwijze gecombineerd met werelddeel van lading of lossing. Deze informatie is beschikbaar voor een goederenclassificatie naar tien sectoren. Daarnaast bevat deze geïntegreerde database expliciete schattingen van het volume en de waarde van de doorvoer met overlading door Nederland.

### **Wederuitvoer**

Jasper Roos

Centraal Bureau voor de Statistiek

Nederland is een spil in de internationale goederenhandel. Dit blijkt onder andere uit een grote hoeveelheid wederuitvoer – spullen die in Nederland worden ingevoerd en het land in (vrijwel) onbewerkte staat weer verlaten. Het beeld is dat dit vooral goederen zijn die vanuit Azië over Europa gedistribueerd worden. Dit is echter maar een deel van het verhaal. Het grootste deel van de Nederlandse wederuitvoer blijkt afkomstig uit andere Europese landen.

### **Pilot studie modal split en goederentypering van containers**

Peter Smeets

Centraal Bureau voor de Statistiek

Omdat Nederland een centrale spil is in de toenemende handel tussen Europa en de rest van de wereld hebben veel goederen niet herkomst of bestemming Nederland maar gaan via Nederland naar hun eindbestemming buiten ons land. Bij deze doorvoeractiviteiten, waarbij de lading minstens 1 keer in Nederland wordt overgeladen, is de container erg belangrijk. Inzicht in de vraag welke soorten goederen via welke modaliteit via Nederland naar het achterland gaan is van belang voor het voorspellen van de goederenstromen over 5 à 15 jaar. Dit onderzoek richt zich op het samenstellen van doorvoerketens door het koppelen van bestaande informatie uit elektronische bronnen. Hieruit ontstaat een model waarmee gegevens worden geschat over de ‘modal split’ en het uitwaaiëren van de goederen over het achterland. Voor goederentypering wordt een codeermodule en een steekproefmodel ontwikkeld. Hierbij wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande technieken. Als bron dienen de douane-gegevens (Sagitta Binnenbrengen, SBB) uit een bepaalde periode (maand of kwartaal). Aan de hand van enkele voorbeelden en wordt de stand van zaken geschetst.

### **13.00-14.45 uur: Handel en heterogeniteit (Workshop 2)**

Voorzitter: Peter van Bergeijk

### **Relatie tussen productiviteit en exportparticipatie op microniveau**

Henk Kox

Centraal Planbureau

Tot zeer recent ging de economische theorie van de international handel standaard uit van een representatieve onderneming als centrale agent. De achterliggende idee was dat grosso modo de ondernemingen die in internationale handel participeren, niet systematisch verschillen van ondernemingen die enkel op de binnenlandse markt opereren. Het artikel van Melitz in *Econometrica* (2003) gaf een sterke impuls voor een snelgroeiende theoretische en empirische literatuur met betrekking tot het onderscheidende karakter van ondernemingen die in de

internationale handel participeren. Melitz voorspelde dat ten gevolge van verzonken toetredingskosten in exportmarkten, zelfselectie ervoor zorgt dat slechts de meest productieve ondernemingen zullen participeren in de export. We hebben dit empirisch getest voor Nederland op basis van microdata van bedrijven. Daarbij onderzochten we tevens of de causaliteit misschien niet andersom ligt: exportbedrijven zijn productiever dan niet-exporterende omdat ze leren van buitenlandse concurrenten.

### **Handel in diensten**

Ger Stam

Centraal Bureau voor de Statistiek

Diensten spelen in de economie een belangrijke rol. De internationale handel in diensten (ID) is als onderdeel van de betalingsbalans een specifiek terrein en vormt een relatief jonge tak binnen het geheel van CBS-statistieken. De afbakening en waarneming van het terrein is een uitdagende taak, zeker gelet op het in vergelijk tot goederen niet tastbare karakter en het ontbreken van een direct bruikbare bron als de BTW bij goederen. Het terrein van internationale diensten omvat een scala van sterk uiteenlopende activiteiten: van vervoer tot reisverkeer, van royalty's, computerdiensten tot bouw. De in- en uitvoerstromen kennen een voortdurende groei, hoewel sprake is van vaak sterke fluctuaties over kwartaal en jaar. In totaal genereert ID een positief saldo van ongeveer 4 miljard euro in 2007 op een totale uitvoer van bijna 79 miljard euro. De statistiek is nog flink in beweging. Zo wordt voor publicatie ingezet op uitbreiding van detail naar dienst en geografie (land/gebied van herkomst en bestemming van de dienst). Ook gaat aandacht uit naar sectorale verbijzondering van uitkomsten.

### **FDI / databehoeftewetenschap**

Steven Brakman

Rijksuniversiteit Groningen

Veel onderzoek op het terrein van de internationale handel geeft aan dat de invloed van handel op de arbeidsmarkt in OECD landen momenteel beperkt is. Ook de revolutionaire ontwikkelingen die plaatsvinden op het terrein van FDI lijken deze consensus niet aan te tasten. Deze conclusie is in feite gebaseerd op datamateriaal dat nog steeds een categorisering hanteert die gebaseerd is op de economisch inzichten uit de 19-de eeuw: industrie, landbouw, diensten. Geeft een dergelijke categorisering nog steeds een goed beeld van de huidige economische ontwikkelingen of zou naar een alternatief moeten worden gezocht?