

Correctie voor wederuitvoer verkleint belang van Nederland als handelspartner

Wederuitvoer wordt niet altijd (ten volle) toegeschreven aan de juiste herkomst of eindbestemming. Omdat de wederuitvoer toeneemt, geven handelsstatistieken steeds minder goed de feitelijke handelsstromen weer tussen landen. Hoe vertekend zijn de Nederlandse cijfers door wederuitvoer?

IN HET KORT

- Nederland is relatief minder belangrijk als exportbestemming van financiële diensten voor de VS en het VK dan gedacht.
- De export van de Nederlandse luchtvaart gecorrigeerd voor wederuitvoer is echter groter na correctie voor wederuitvoer.
- Het VK is relatief belangrijk voor de Nederlandse wederuitvoer. Door de Brexit staat deze wederuitvoer onder druk.

MAUREEN LANKHUIZEN

Universitair docent aan de Vrije Universiteit Amsterdam

MARK THISSEN

Senior onderzoeker bij het Planbureau voor de Leefomgeving

Internationale handel bestaat in toenemende mate uit wederuitvoer. Dat betreft veelal goederen die worden geïmporteerd en geëxporteerd door een intermediair land. De goederen zijn tijdelijk eigendom van een ingezetene van het intermediaire land, maar worden vervolgens uitgevoerd zonder enige significante industriële bewerking. Het wederuitvoerende land produceert de goederen dus feitelijk niet zelf. De activiteiten die in het wederuitvoerende land plaatsvinden zijn bijvoorbeeld sorteren, (her)verpakken, opslag en vervoer, maar ook handelsbemiddeling.

Een mogelijke verklaring voor het bestaan van wederuitvoer is dat wederuitvoerende landen sterke handelsnetwerken voor specifieke goederen hebben, bijvoorbeeld door culturele of historische banden. Een andere verklaring voor wederuitvoer betreft belastingheffing. Lawless et al. (2018) illustreren de gevoeligheid van de vestigingsbeslissingen van multinationale ondernemingen voor vennootschapsbelasting. Het eigendom van de goederen kan zich dus bevinden in intermediaire landen met gunstige vennootschapsbelastingtarieven.

Daarbij creëert wederuitvoer economische waarde. Nederland verdiende in 2015 bijvoorbeeld 26 miljard euro aan het verhandelen, herverpakken, en de opslag en vervoer van wederuitgevoerde goederen, oftewel 3,8 procent van het bruto binnenlands product (CBS, 2016). Aan elke euro wederuitvoer wordt 0,11 euro verdiend. Ter vergelijking:

de toegevoegde waarde van een euro aan goederenexport van Nederlandse makelij bedraagt 0,57 euro (CBS, 2016).

Uit eerder onderzoek blijkt dat het niet toewijzen van handel aan de correcte oorsprong en bestemming leidt tot een vertekening van de schattingen met het graviteitsmodel, dat binnen de economische wetenschap de standaard is in de modellering van handel (Lankhuizen en Thissen, 2019). Het graviteitsmodel veronderstelt dat bilaterale handel positief afhankelijk is van de economische omvang van de handelspartners, en negatief afhankelijk van verschillende dimensies van de economische afstand (oftewel nabijheid) tussen de landen. De resultaten in Lankhuizen en Thissen (2019) suggereren dat de effecten van geografische afstand, culturele afstand en nabijheid worden onderschat.

Het niet toewijzen van handel aan de correcte oorsprong en bestemming, kan er toe leiden dat het handelsbeleid op verkeerde vooronderstellingen berust. De recente discussie tussen de Verenigde Staten (VS), Canada en Mexico over de Noord-Amerikaanse Vrijhandelsovereenkomst (NAFTA) is hier een voorbeeld van. Een belangrijke reden voor de heronderhandeling van het verdrag waren de vermeende handelstekorten van de VS met beide partnerlanden. De resultaten in Lankhuizen en Thissen (2019) tonen evenwel aan dat de VS een handelsoverschot heeft met Canada, en dat het handelstekort met Mexico minstens de helft afneemt als er rekening wordt gehouden met wederuitvoer. De VS hadden dus, als er rekening wordt gehouden met wederuitvoer, helemaal geen handelstekort maar juist een groot handelsoverschot met hun partnerlanden in de NAFTA.

Ook ontstaan er door vertekeningen als gevolg van wederuitvoer mogelijk extra verliezen voor de Britse economie door een Brexit die in bestaande studies niet in aanmerking worden genomen (Lankhuizen en Thissen, 2019). Deze verliezen houden verband met de wederuitvoersector in het VK.

In dit artikel laten we zien hoe het belang van Nederland als handelsland verandert na correctie voor wederuitvoer. Dit doen we door voor een groot aantal landen en op een gedetailleerd productniveau bilaterale handelsstromen voor wederuitvoer te corrigeren.

Correctie voor wederuitvoer

Onze methode is om de meest waarschijnlijke oorsprong en bestemming qua wederuitvoer in te schatten. Vervolgens

verleggen we de handelsstroom naar de juiste herkomst/bestemming (figuur 1). Het vernieuwende is dat we de handelsstromen in het internationale handelssysteem *als geheel* corrigeren. Onze aanpak verschilt van de methode gebruikt door Franssen et al. (2020) in deze *ESB* (kader 1).

We gebruiken gegevens uit de World Input-Output Database (WIOD) (Dietzenbacher et al., 2013). De WIOD-tabellen geven gedetailleerde informatie over de bilaterale handel. De gegevens omvatten 59 productcategorieën, inclusief diensten. De tabellen bevatten ook informatie over wederuitvoer per land en per productgroep.

De wederuitvoer wordt gedefinieerd als het verschil tussen uitvoer en productie, mits positief. Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) rapporteert hogere waarden voor de Nederlandse wederuitvoer. De schattingen van wederuitvoer in de WIOD zijn dus conservatief. Bijvoorbeeld, volgens de WIOD bedraagt de Nederlandse wederuitvoer in 2010 zo'n 130 miljard dollar; daarentegen rapporteert het CBS omgerekend 228 miljard dollar. Onze resultaten zijn dus te interpreteren als minimumeffecten.

We maken gebruik van niet-lineaire optimalisatie onder nevenvoorwaarden. Dit betekent dat de resulterende gegevens zo goed mogelijk moeten voldoen aan een aantal definities, gegeven een aantal beperkingen of voorwaarden.

Nederland is groot wederuitvoerland

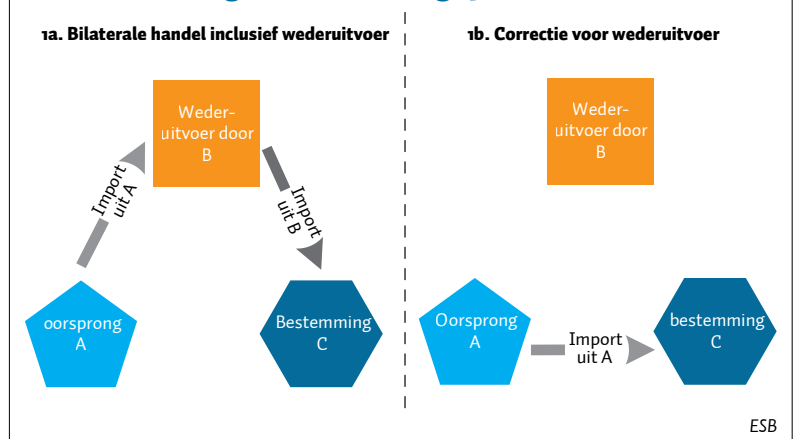
Nederland is een van de grootste wederuitvoerlanden (in waarde), gevolgd door Duitsland, België en het VK. In 2015 maakte de wederuitvoer in Nederland 54 procent uit van de totale goederenexport. De wederuitvoer is in de afgelopen twintig jaar sterk toegenomen: in 2015 was de waarde ervan ruim vier keer zo groot als in 1995 (CBS, 2016).

Correctie van wederuitvoer leidt tot een kleiner relatief belang van Nederland als handelspartner van de tien grootste economieën. In tabel 1 is te zien dat het relatieve belang van Nederland als exportbestemming voor met name Italië, de VS, China en India – maar ook voor Brazilië – geringer is wanneer er rekening gehouden wordt met wederuitvoer. Met andere woorden, wanneer er geen rekening wordt gehouden met wederuitvoer, wordt het belang van Nederland overschat als handelspartner van deze landen. Voor Duitsland en Japan geldt juist dat Nederland als bestemming relatief belangrijker is dan de (ongecorrigeerde) handelsstatistiek suggereren.

De bevinding dat Nederland veelal niet de eindbestemming is voor Amerikaanse uitvoer wordt ondersteund door gegevens van het CBS (2018). Hierin wordt gesteld dat het handelstekort van Nederland met de VS vrijwel verdwijnt wanneer er rekening wordt gehouden met wederuitvoer.

Ook het relatieve belang van Nederland als leverancier (herkomst) van de invoer vanuit de grootste economieën neemt af na correctie voor wederuitvoer. Per saldo heeft de correctie alleen geen effect op het belang van Nederland als oorsprong van de invoer vanuit Duitsland en het Verenigd Koninkrijk. Voor de overige grote economieën geldt dat het belang van Nederland als exporteur met correctie voor wederuitvoer lager is. Nederland is dus nog onbelangrijker voor China, Japan en India dan uit de exportcijfers blijkt. Vooral de uitvoer naar China blijkt voor een belangrijk deel

Grafische weergave van de toegepaste correcties FIGUUR 1



Gecorrigeerd voor wederuitvoer neemt belang van Nederland als handelspartner af TABEL 1

| | Bestemming: Nederland | Herkomst: Nederland |
|---------------------|-----------------------|---------------------|
| Brazilië | -2 | -2 |
| Canada | -1 | -2 |
| China | -3 | -3 |
| Duitsland | 2 | 0 |
| Frankrijk | -2 | -1 |
| Verenigd Koninkrijk | -2 | 0 |
| India | -3 | -1 |
| Italië | -7 | -1 |
| Japan | 2 | -2 |
| Verenigde Staten | -5 | -2 |

Noot: De tabel geeft, voor alle productgroepen over de periode 2000–2010, de gemiddelde verandering in de positie aan van Nederland als exportbestemming en als oorsprong van import van de grootste economieën, ten opzichte van andere landen.

te bestaan uit wederuitvoer. Dit illustreert de rol van met name de haven van Rotterdam als belangrijke doorvoerhaven voor het Europese achterland.

Handel in diensten

Wederuitvoer heeft vooral betrekking op goederen. Toch bieden onze gegevens ook een indicatie van de 'wederuitvoer' van diensten. Wat Nederland betreft vinden we vooral aanzienlijke effecten van wederuitvoer bij financiële diensten en luchtvervoersdiensten.

Financiële diensten

Het relatieve belang van Nederland voor de VS en het VK als exportbestemming van financiële diensten blijkt een stuk geringer wanneer er rekening wordt gehouden met 'wederuitvoer' (tabel 2). De resultaten weerspiegelen vermoedelijk deels de activiteiten van bijzondere financiële instellingen (BFI's); in de volksmond ook wel 'brievbusmaatschappij' genoemd (CBS, 2019). De gegevens drukken uit dat de betalingen via Nederland lopen, terwijl de daadwerkelijke diensten vanuit de VS of het VK aan een ander land worden geleverd. Het vestigen van eigendom in landen met een gunstig belastingklimaat – speelt hierbij waarschijnlijk een rol.

Luchtvervoersdiensten

Terwijl export over het algemeen kleiner wordt na correctie voor wederuitvoer, vormen luchtverkeersdiensten daar een opvallende uitzondering op: Nederlandse luchtvaartmaatschappijen zijn juist belangrijker dan de exportcijfers suggereren (tabel 3). Als mogelijke verklaring hiervoor noemen we, in Lankhuizen en Thissen (2019), het samenwerken van luchtvaartmaatschappijen binnen samenwerkingsverbanden (bijvoorbeeld Star Alliance en SkyTeam). Een voorbeeld van samenwerking zijn de interlinepartnerschappen.

Een interline-samenwerking stelt luchtvaartmaatschappijen in staat om namens elkaar tickets uit te geven. Luchtvaartmaatschappijen van Frankrijk, Nederland, Italië en de VS maken deel uit van dezelfde alliantie. Ter illustratie: een vlucht van Delta Air Lines van Milaan Malpensa naar New York, met tussenstop in Amsterdam, wordt uitgevoerd door de KLM. In dit geval worden er Italiaanse betalingen gedaan aan de VS, maar worden de luchtvervoersdiensten door Nederland geleverd. In dit voorbeeld is Nederland het herkomstland dat de dienst levert (exporteert), en is de VS het intermediaire land.

Effecten van wederuitvoer in financiële diensten **TABEL 2**

| Herkomst | Bestemming: Nederland |
|----------|-----------------------|
| VK | -16 |
| VS | -3 |

Noot: De cijfers drukken de gemiddelde verandering uit in de positie van Nederland als bestemming voor exporten van financiële diensten vanuit de VS en het VK over de periode 2000–2010

ESB

Effecten van wederuitvoer in luchtvervoer **TABEL 3**

| Bestemming | Herkomst: Nederland |
|------------|---------------------|
| Duitsland | 1 |
| Frankrijk | 2 |
| VK | 1 |
| Italië | 3 |
| VS | 6 |

Noot: De cijfers drukken de gemiddelde verandering uit in de positie van Nederland als land van de herkomst van invoer van luchtvervoersdiensten door een aantal grote economieën over de periode 2000–2010

ESB

Vergelijking met de methode van Franssen et al. (2020) **KADER 1**

De bijdrage van Franssen et al. (2020, in deze ESB) illustreert de vertekening van de handelsstatistiek door wederuitvoer vanuit een Nederlands perspectief. Er zijn een aantal verschillen en overeenkomsten met onze methode.

De methode van Franssen et al. is deels gebaseerd op microdata over wederuitvoer, dus gegevens van individuele handelaren over hun wederuitvoer naar de landen van bestemming. Daarnaast gebruiken zij de nationale rekeningen om de invoer uit individuele landen consistent te maken met de totale import van Nederland.

Het grootste verschil met ons onderzoek is dat wij ons richten op de feitelijke herkomst en bestemming van de internationaal verhandelde goederen en diensten in het algemeen. Franssen et al. richten zich daarentegen op de wederuitvoerfunctie van Nederland, specifiek op welk deel van de invoer uit land A bestemd is voor wederuitvoer, en welk deel daarvan naar land B gaat.

Onze schattingen houden dus rekening met wederuitvoer door andere landen. Aldus kunnen wij de validiteit analyseren van de schattingen met het graviteitsmodel van internationale handel. Ook kunnen wij in de analyse van bijvoorbeeld de Brexit

niet alleen kijken naar de wederuitvoer van Nederland naar het VK, maar ook naar de export van Nederland naar het VK via wederuitvoerende derde landen.

Verder hebben wij geen beschikking over microdata, in tegenstelling tot Franssen et al. die microdata voor Nederlandse bedrijven gebruiken. Dit geeft een duidelijke meerwaarde aan hun analyse. Microdata zijn echter niet voor alle landen beschikbaar.

Ook gebruiken we geen nationale rekeningen maar ‘internationale rekeningen’, oftewel de World Input-Output Database (WIOD). De volumes van bilaterale handel en wederuitvoer uit de onderliggende nationale rekeningen zijn (deels) aangepast om handelsstromen tussen landen consistent te maken. Bijgevolg wijken de waarden voor wederuitvoer in de WIOD af van die in de nationale rekeningen.

Verder wordt ten aanzien van wederuitvoer in de WIOD een relatief eenvoudige berekening gebruikt. De wederuitvoer wordt gedefinieerd als het verschil tussen uitvoer en productie, mits positief. De schattingen van wederuitvoer in de WIOD, en daarmee in onze berekeningen, zijn dus conservatief. Dat blijkt ook uit de cijfers: het CBS rapporteert hogere waarden voor de Nederlandse wederuitvoer.

Wederuitvoer en Brexit

Tot slot verandert na correctie voor wederuitvoer ook het beeld van de effecten van de Brexit voor Nederland. Het VK is, na Nederland, Duitsland en België, een van de belangrijkste wederuitvoerende landen in Europa. Dit is in overeenstemming met de belangrijke rol van de Britse havens wat betreft overslag (Ducruet en Itoh, 2016). Uit onze schattingen blijkt dat driekwart van de Britse wederuitvoer een EU-herkomst of -bestemming – of beide – heeft (figuur 2a). Deze stromen zullen hinder ondervinden van de Brexit. Door de extra kosten vanwege de Brexit zullen bedrijven naar verwachting hun transportroutes gaan verleggen.

Het verlies voor het VK kan mogelijke baten voor Nederland betekenen indien ons land (een deel van) de Britse wederuitvoer overneemt. De Britse wederuitvoer van en naar de EU (uitgezonderd Nederland) bedroeg tussen 2000 en 2010 ongeveer negen miljard dollar gemiddeld.

Nederland is echter zelf ook een schakel in de handel van en naar het VK (figuur 2b). Aangezien Brexit zal leiden tot minder handel tussen de EU en het VK (Chen et al., 2017) staat ook de Nederlandse wederuitvoer met herkomst of bestemming VK onder druk. In totaal bedroeg, tussen 2000 en 2010, de Nederlandse wederuitvoer met herkomst VK gemiddeld 6,2 miljard dollar en de wederuitvoer van Nederland met bestemming VK 15,9 miljard dollar. Deze cijfers duiden erop dat de gevolgen van een Brexit voor Nederland per saldo nadelig zullen zijn.

Omdat we de wederuitvoer in het hele internationale handelssysteem schatten, kunnen we bovendien een schatting geven van de uitvoer van goederen en diensten van Nederlandse makelij naar het VK, die via een ander land (bijvoorbeeld België of Duitsland) heruitgevoerd worden. Ook deze handel loopt het risico om door de Brexit verstoord te worden. Uit onze schattingen voor 2000–2010 blijkt dat de waarde van deze handel toen zo’n 1,6 miljard dollar gemiddeld bedroeg. Deze geschatte kosten komen bovenop bijvoorbeeld de productieverliezen door een minder directe uitvoer naar het VK (CPB, 2016).

Onze Brexit-analyse toont de toegevoegde waarde aan van het in kaart brengen van stromen tussen landen, inclusief wederuitvoer. Het rapporteren van gegevens over de wederuitvoer wat Nederland betreft werd stopgezet toen, door de vorming van de Europese Interne Markt, ook het in- en uitklaren van goederen binnen Europa verviel. Hiermee verdwenen tevens de douanegegevens als bron van data over de handel binnen de EU. Gelukkig publiceert het CBS sinds een aantal jaren weer gegevens over de wederuitvoer wat Nederland betreft.

Tot besluit

Door de toename in wederuitvoer geven handelsstatistieken steeds minder goed de feitelijke handelsstromen tussen landen weer. Onze methode laat zien hoe wederuitvoer binnen het hele internationale handelsstelsel in kaart kan worden gebracht.

Het toekennen van handel aan de juiste oorsprong en bestemming is van belang in een bredere context met het oog op handelsbeleid. Internationale handelspolitiek staat immers de laatste tijd weer volop in de belangstelling. Voorbeelden zijn het strategische handelsbeleid van de VS, de handelsoorlog tussen de VS en China, en de aanstaande Brexit met de mogelijke handelsbelemmeringen daarvan. In dit klimaat is correcte informatie over handelsstromen, en over de oorsprong en bestemming van handel, extra belangrijk.

Deze studie is hiermee een oproep tot betere internationale statistieken over wederuitvoer, aangezien er, voor een goede correctie van de export- en importstatistieken van een land, kennis nodig is over de wederuitvoer in landen waaruit wij onze goederen (denken te) betrekken en waaraan wij onze goederen (denken te) leveren.

Literatuur

CBS (2016) *Bijdrage wederuitvoer aan bbp in 20 jaar verdubbeld*. CBS Bericht, 13 oktober.

CBS (2018) *Handelstekort met VS door wederuitvoerstromen*. CBS Bericht, 12 december.

CBS (2019) *Nederland Handelsland 2019: export, investeringen & werkgelegenheid*. CBS Publicatie.

CBS (2020) *Internationale handel, in-, (weder)uitvoer, SITC (1 digit), landen (groepen)*. Statistiek te vinden op statline.cbs.nl.

Chen, W., B. Los, P. McCann et al. (2017) The continental divide? Economic exposure to Brexit in regions and countries on both sides of The Channel. *Papers in Regional Science*, 97(1), 25–54.

Dietzenbacher, E., B. Los, R. Stehrer et al. (2013) The construction of world input-output tables in the WIOD project. *Economic Systems Research*, 25(1), 71–98.

Ducruet, C. en H. Itoh (2016) Regions and material flows: investigating the regional branching and industry relatedness of port traffics in a global perspective. *Journal of Economic Geography*, 16(4), 805–830.

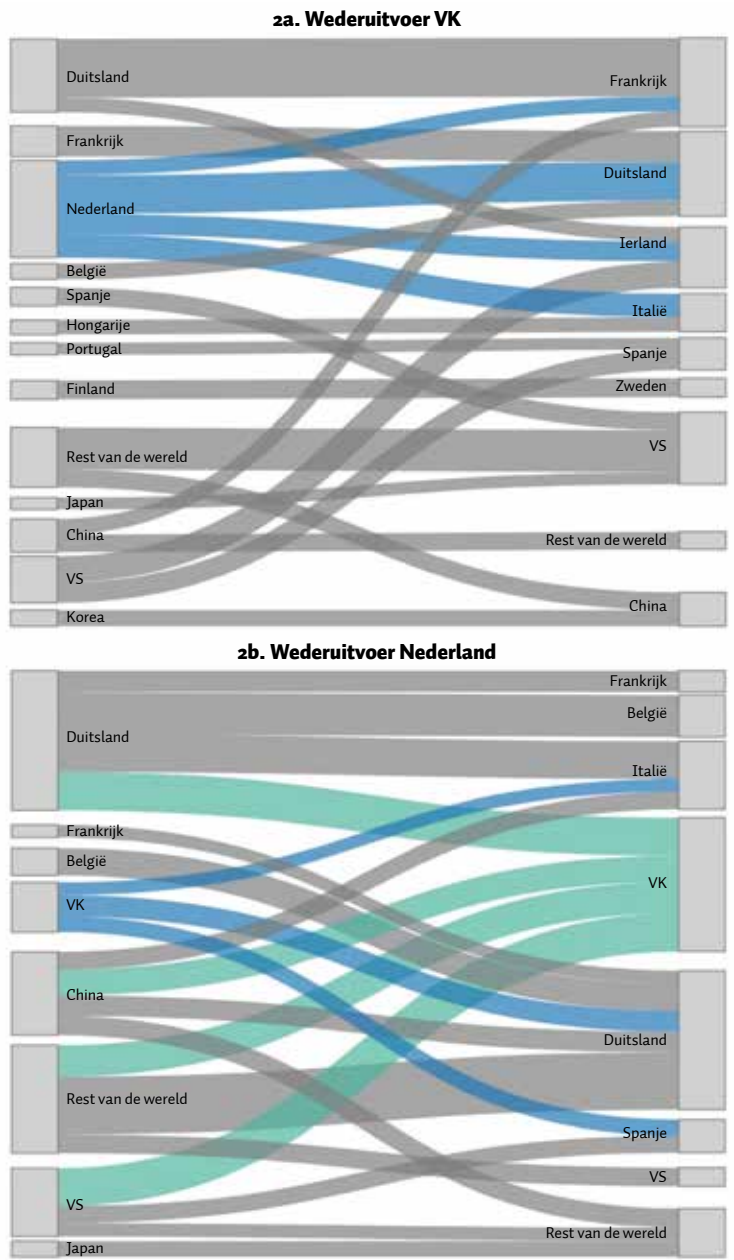
Franssen, L., O. Lemmers, L. Prenen en K.F. Wong (2020) Verenigd Koninkrijk afhankelijker van Europese Unie dan gedacht. *ESB*, 105(4786), 268–271.

Lankhuizen, M. en M. Thissen (2019) The implications of re-exports for gravity equation estimation, NAFTA and Brexit. *Spatial Economic Analysis*, 14(4), 384–403.

Lawless, M., D. McCoy, E.L.W. Morgenroth en C.M. O’Toole (2018) Corporate tax and location choice for multinational firms. *Applied Economics*, 50(26), 2920–2931.

Herkomst en bestemmingen van wederuitvoer tussen het VK en Nederland

FIGUUR 2



Noot: De rechthoeken geven, over de periode 2000–2010, de totale in- en uitvoer weer van goederen/diensten per land van herkomst (links) en bestemming (rechts). De stromen geven de twintig grootste handelsstromen aan in dezelfde periode tussen de oorsprong en de bestemming.

ESB