

De economische betrekkingen tussen Nederland en West-Duitsland

In de Westduitse economie lijken zich momenteel twee belangrijke ontwikkelingen te voltrekken, met mogelijke consequenties voor de economische betrekkingen tussen Nederland en de Bondsrepubliek. Dat zijn de verschuivingen van het economische zwaartepunt in West-Duitsland naar het zuiden en de veranderingen van de produktiestructuur. De vraag nu is of deze verschuivingen en veranderingen met elkaar samenhangen, en vervolgens welke gevolgen ze kunnen hebben voor de Nederlandse economie, niet alleen bij de uitvoer naar West-Duitsland maar ook bij de distributie voor de Westduitse markt. Dit artikel probeert op deze vragen een antwoord te geven.

DRS. G.J. KOOPMAN - DR. C.W.A.M. VAN PARIDON*

De economische betrekkingen tussen Nederland en de Bondsrepubliek Duitsland kunnen niet anders dan hecht genoemd worden. Al jaren neemt West-Duitsland de eerste plaats in bij de export en import van Nederland met een belang van bijna 30%, terwijl omgekeerd Nederland na Frankrijk de belangrijkste handelspartner is voor de Bondsrepubliek met een belang van rond de 10%. Na een groei tot aan 1970 is er sindsdien sprake van een geringe daling, die zich na 1985 verscherpt lijkt te hebben. Die daling geldt met name voor de export van Nederland naar de Bondsrepubliek. Andersom is er de laatste jaren sprake van een lichte opleving. De gevolgen van deze twee tegenstrijdige ontwikkelingen zijn af te leiden uit het saldo op de lopende rekening van de betalingsbalans. Sinds 1985 is er sprake van een opmerkelijke daling van het al sinds 1970 bestaande, voor Nederland positieve, saldo in de handel tussen Nederland en de Bondsrepubliek. Deze daling wordt niet alleen veroorzaakt door dalende energie-opbrengsten maar ook door een verdere verslechtering bij de handel in industrieproducten.

De samenstelling van de uitvoer van Nederland naar de Bondsrepubliek verschilt sterk van de uitvoer van de Bondsrepubliek naar Nederland. Als gekeken wordt naar de verdeling tussen voedingsmiddelen, grondstoffen, energie en industrieproducten, dan blijkt dat de Nederlandse uitvoer naar de Bondsrepubliek voor ongeveer 50% uit industrieproducten bestaat. Bij de invoer uit de Bondsrepubliek ligt dit percentage boven de 85.

Ontwikkelingen in de Westduitse economie

Sinds het begin van de jaren zeventig stagneert de bevolkingsontwikkeling in de Bondsrepubliek. Het aantal inwoners schommelt sinds dat jaar rond de 61,5 mln. Deze stagnatie doet zich overigens niet in alle regio's van de BRD voor¹. Te-

genover dalingen in het Noorden, Noordrijn-Westfalen en Berlijn, blijft het Midden vrij constant en stijgt het Zuiden voortdurend, zowel in relatieve als absolute zin. De groei in het Zuiden hangt – mede – samen met een positief migratiesaldo met de rest van West-Duitsland.

Nog grotere regionale verschuivingen blijken zich voor te doen bij de regionale verdeling van het bruto nationaal produkt. De bijdrage van Noordrijn-Westfalen daalt tussen 1958 en 1987 vrij constant, van 32 naar 26%. Daartegenover stijgt het aandeel van Zuid van 28 naar 34%. De verschuiving van het economische zwaartepunt naar het Zuiden (de 'Nord-Süd Gefälle') is hier duidelijk waarneembaar.

De resultante van deze bevolkings- en bnp-veranderingen, de ontwikkeling van het bnp per capita, laat in het oog springende veranderingen zien. Terwijl Noordrijn-Westfalen haar vooraanstaande positie heeft moeten opgeven (van 112 in 1958 tot 96 in 1987, met BRD totaal steeds = 100), zijn het Midden en het Zuiden er in nauwelijks 30 jaar in geslaagd om hun forse achterstand op de andere regio's geheel in te lopen en zelfs een lichte voorsprong te verwerven (van 83 in 1958 tot 103 in 1987).

Met uitzondering van de overheidsbestedingen groeien in de regio Zuid alle beschouwde bestedingscomponenten sneller dan elders, hetgeen tot een hogere groei van het bnp in het Zuiden heeft geleid. De relatief sterke ontwikkeling van de investeringen en in mindere mate van de uitvoer in Zuid

* Dit artikel is een verkorte versie van een studie, onder dezelfde titel gepubliceerd als Onderzoeksmemorandum nr. 54 van het CPB. De auteurs bedanken drs. A.R.M. Wennekers en drs. A.H.M. de Jong voor hun commentaar op eerdere versies van dit artikel, en J.W.P. Stikkelman voor het uitvoeren van enige berekeningen. 1. In deze paragraaf worden vijf regio's binnen de bondsrepubliek onderscheiden. Naast Berlijn en Noordrijn-Westfalen zijn dat Noord (Sleeswijk-Holstein, Hamburg, Bremen en Nedersaksen), Zuidelijk Midden (Hessen, Rijnland-Pfalz en Saarland) en Zuid (Baden-Württemberg en Beieren).

springen in het oog. In Noordrijn-Westfalen vormden de overheidsbestedingen een noodgevallen tegen de relatief slechte ontwikkeling van de overige bestedingscomponenten, hetgeen in nog sterkere mate in Berlijn gebeurde.

Veranderingen in de produktiestructuur

Beschouwt men de produktiestructuur van de verschillende Westduitse deelstaten op een hoog aggregatieniveau, dan zijn de verschillen tussen de regio's betrekkelijk klein. Desondanks vallen een paar zaken op. Zo blijkt het aandeel van de nijverheid vooral in Noordrijn-Westfalen en in Zuid hoog te zijn; in Zuid zelfs hoger dan in Noordrijn-Westfalen. De handel- en verkeersdiensten zijn sterk vertegenwoordigd in Noord (waar de twee belangrijkste havens liggen), terwijl in Zuidelijk-Midden de overige diensten een relatief groot aandeel hebben. Oorzaak daarvan is dat deze sector in Hessen, waar het financiële centrum Frankfurt ligt, zeer omvangrijk is. Daarnaast is het belang van de overheid voor Berlijn opvallend. Deze sector is behalve in Berlijn ook in het Noorden sterk vertegenwoordigd, waar ook de sector landbouw relatief groot is.

Beschouwt men nu de ontwikkeling van de bovenstaande sectoren op Bonds niveau dan komt duidelijk naar voren dat de aandelen van de kwartaire en tertiaire sector in het bnp in lopende prijzen toenemen, terwijl die van de primaire en secundaire sector afnemen.

Omdat de aandelen van de sectoren in elke regio dicht bij het Bondsgemiddelde liggen, kan worden aangenomen dat samenstellingseffecten slechts een geringe rol spelen in het verklaren van regionale groeiverschillen.

Nadere analyse heeft uitgewezen dat – op dit aggregatieniveau – het vooral regiospecifieke factoren zijn die de groeiverschillen verklaren. Opvallend is dat de regio Zuid gemiddeld per sector de hoogste groei kende maar sterk vertegenwoordigd was in relatief langzaam groeiende sectoren, hetgeen het totale groeiverschil verkleinde. De relatief hoge bevolkingsgroei in Zuid is daarnaast ook interessant. Enerzijds kan immers van een hoge bevolkingsgroei op termijn een positieve invloed op de economische ontwikkeling worden verwacht, terwijl er anderzijds aanwijzingen zijn dat de bevolkingsgroei zelf deels samenhangt met de economische groei. Dit laatste wordt mede gesuggereerd door de ontwikkeling van de interregionale migraties in West-Duitsland, die in de periode 1979-1985 vrijwel de gehele bevolkingsgroei in Zuid kunnen verklaren en voor circa een derde deel verantwoordelijk zijn voor de daling van de bevolking in Noordrijn-Westfalen.

Een verdere sectorale opsplitsing leert dat de industrie in Noordrijn-Westfalen wordt gedomineerd door basisindustrieën als de ijzer- en staalindustrie en de chemie. In Beieren is de positie van de elektrotechniek opvallend terwijl ook de voeding- en genotmiddelenindustrie, de kledingindustrie en de papierindustrie een veel groter aandeel hebben dan in Noordrijn-Westfalen. Al met al lijkt de industrie in Beieren 'hoogwaardiger' dan in Noordrijn-Westfalen.

Onderzoek van het Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) suggereert dat er aanzienlijke regionale groeiverschillen op sectorniveau bestaan². Daarnaast blijkt er in de periode 1976-1982 een – statistisch significante – samenhang te bestaan tussen het aandeel in de produktiewaarde van een regio van, op nationaal niveau, expanderende sectoren en de groei van het bnp van die deelstaat. Dit lijkt in tegenspraak met het voorafgaande, en is daarmee alleen te verenigen indien op Bonds niveau stagnerende sectoren in deelstaten met een hoge groei sneller groeien dan landelijk. Dit betekent verder dat in deelstaten met een lage groei zowel expanderende als stagnerende sectoren een geringere groei vertonen dan op landelijk niveau³. Ook demografische groeiverschillen spelen een rol, terwijl daarnaast gedacht kan worden aan de betrekkelijk nieuwe kapitaalgoederenvoorraad (een jaargangeneffect), hetgeen door de relatief sterke

groei van de bruto investeringsquote in Zuid wordt gesuggereerd, en aan de kwaliteit van arbeid (in samenhang met het leefmilieu) die in Zuid waarschijnlijk hoger ligt⁴. Nader onderzoek is echter noodzakelijk.

Een bedreiging voor Nederland?

Een belangrijke vraag die naar aanleiding van de verschuivingen in West-Duitsland opkomt, is in hoeverre deze een bedreiging vormen voor de Nederlandse economie. Hieronder wordt ingegaan op de betekenis en de ontwikkeling van twee belangrijke economische relaties tussen beide landen, te weten de distributiefunctie die Nederland voor West-Duitsland inneemt en de goederenuitvoer van Nederland naar West-Duitsland.

Distributiefunctie van Nederland

De positie van Nederland als distributieland staat sterk in de belangstelling. Bij het begrip 'distributie' kan aan een aantal activiteiten gedacht worden, die in de discussie omtrent distributie vaak niet of nauwelijks worden onderscheiden.

Ten eerste is er de produktie in industriële sectoren, waarbij slechts enkele bewerkingen in Nederland worden uitgevoerd, het verbruik grotendeels uit het buitenland komt en de afzet grotendeels uit export bestaat. In Nederland wordt deze stroom niet afzonderlijk geregistreerd maar vormt een onderdeel van in- en uitvoerstromen;

Ten tweede kan men onderscheiden de produktie in het vervoer (in ruime zin) ten behoeve van distributiestromen. Indien men het vervoer van de tot de eerste categorie behorende distributiestroom buiten beschouwing laat dan bestaat deze produktie uit het leveren van diensten door het Nederlandse beroepsvervoer en het eigen vervoer van:

- goederen die Nederland passeren op weg naar hun eindbestemming en die in Nederland worden overgeladen (en eventueel opgeslagen). Het betreft hier de doorvoer met overlading (dmo);
- goederen die Nederland passeren op weg naar hun eindbestemming en die niet in Nederland worden overgeladen⁵. Het betreft hier de z.g. doorvoer zonder overlading;
- handelsstromen tussen derde landen (cross-trades) of binnen derde landen (cabotage). Deze produktie wordt echter meestal niet beschouwd als onderdeel van de 'distributiefunctie van Nederland';
- het vervoer van personen tussen derde landen. Het grote belang van deze vorm van distributie voor de luchtvaart kan worden afgeleid uit het feit dat ca 35% van de passagiers op Schiphol transitoreiziger is.

Ten slotte kan men tot de distributiefunctie rekenen de activiteiten van de (groot)handel waarbij handelswaar in het buitenland wordt ingekocht, in Nederland tijdelijk wordt opgeslagen en vervolgens naar het buitenland wordt doorgevoerd. Voor zover deze goederen niet in het Nederlandse vrije verkeer worden gebracht worden ze onder 'doorvoer

2. Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, *Die wirtschaftliche Entwicklung der Bundesländer in den siebziger und achtziger Jahren – eine vergleichende Analyse*, Berlijn, 1987.

3. DIW, *op.cit.*, blz. 231. Het DIW-onderzoek stelt dat de regionale groeiverschillen grotendeels uit regio-specifieke factoren moeten worden verklaard: Weil in Regionen mit einem hohen Anteil wachstumsstarken Branchen ein Wachstumsklima entsteht in dem auch wachstumsschwache Branchen besser florieren.

4. Beide punten worden vaak genoemd door economische onderzoeksinstituten en industriële giganten. Zie hiervoor *NRC Handelsblad*, 17 november 1987.

5. Uiteraard alleen relevant voor zover vervoerd door Nederlandse bedrijven.

Tabel 1. De economische betekenis van de doorvoer van en naar West-Duitsland voor het Nederlandse beroeps-goederenvervoer, in mln. gld, 1985^a

	Directe prod.-waarde m.b.t. doorvoer naar de BRD	Dir. prod.w. m.b.t. doorvoer vanuit de BRD	(1)+(2) in % prod.-waarde van de tak	Toegev. waarde (bruto, m.p.) doorvoer ^b
Wegvervoer	340	340	7,5	450
Binnenvaart	400	50	26,4	190
Spoorwegen	50	5	2,9	30
Pijpleidingen	55	-	22,5	40
Havenbedrijven	<u>1180</u>	<u>130</u>	24,4	<u>1000</u>
Totaal	2025	525		1710

a. Schattingen afgerond op veelvoud van f5 mln.; excl. zee- en luchtvaart.
b. Op basis van gem. coëfficiënten uit gedesaggreerde gegevens 1984.

met overlading' geregistreerd. Daar een groot deel van de afzet van de handel in dat geval uit intermediaire leveringen van het vervoer bestaat wordt onder 'dmo' een groot deel van de afzetwaarde vastgelegd. Indien deze goederen wel in het vrije verkeer worden gebracht is sprake van in- en uitvoer en ontstaan problemen vergelijkbaar met die welke genoemd zijn bij de bespreking van 'productie in industriële sectoren'.

Hier wordt voor het onderdeel 'doorvoer met overlading' geprobeerd een schatting te maken van het belang in termen van afzetwaarde, toegevoegde waarde en werkgelegenheid van de Nederlandse distributiefunctie voor West-Duitsland. Het moge duidelijk zijn dat daarmee slechts een klein deel van de 'distributieproductie' wordt gemeten. Verdergaande kwantificering stuit echter op theoretische problemen en op het ontbreken van statistische informatie.

De doorvoer met overlading valt uiteen in een stroom die vanuit derde landen via Nederland naar West-Duitsland gaat en één die vanuit West-Duitsland via Nederland naar derde landen gaat.

De eerste stroom wordt doorvoer naar West-Duitsland genoemd, de tweede doorvoer uit West-Duitsland. De eerste stroom is in tonnen gemeten, en in mindere mate ook in waarde, veel omvangrijker dan de tweede en bezit een geheel andere produktsamenstelling.

Terwijl in de doorvoer naar West-Duitsland de vrij laagwaardige groepen olie en ertsen 70% voor hun rekening nemen is dit in de doorvoer uit West-Duitsland slechts 4%. In deze stroom is het aandeel van de hoogwaardige groepen overige goederen en fabrikaten, chemie en metalen en half-fabrikaten van metaal ruim 50%, tegen 10% in de doorvoer naar West-Duitsland. Splitst men het traject dat een stroom aflegt in een deel tussen West-Duitsland en Nederland en in een deel tussen Nederland en derde landen, dan blijkt dat beide distributiestromen op het laatstgenoemde trajectdeel voor meer dan 95% vervoerd worden door de zeevaart. De Nederlandse zeevaart levert slechts weinig productie voor deze stroom. Op het traject tussen Nederland en West-Duitsland is de modal split van de beide stromen nogal verschillend. In de doorvoer naar West-Duitsland is het aandeel van de binnenvaart ca. 70% en het aandeel van het wegvervoer ca. 5%; in de doorvoer uit West-Duitsland zijn deze percentages ca. 60 en ca. 35. Gelet op het hoogwaardige karakter van de doorvoer uit West-Duitsland is de grotere rol van het wegvervoer in deze doorvoerstream niet verrassend.

De grote verschillen in modal split leiden ertoe dat de verhouding tussen de bijdragen van beide stromen aan de produktiewaarde minder scheef is dan die tussen de tonnages van beide stromen. In bovenstaande tabel zijn schattingen opgenomen van de produktiewaarde in verschillende Nederlandse vervoerssectoren die betrekking hebben op doorvoer van en naar West-Duitsland. Het betreft hier activiteiten van het beroepsvervoer. Deze schattingen zijn gemaakt met ver-

schillende kengetallen en geven niet veel meer dan een indruk van de orde van grootte. In het geval van de havenbedrijven is bovendien waarschijnlijk sprake van een overschatting daar het hoge aandeel van massagoederen, die een relatief lage produktiewaarde per ton kennen, in de doorvoer in het geval van op- en overslagactiviteiten tot een vertekening leidt.

Op basis van tabel 1 kan geschat worden dat ca. 23.000 arbeidsjaren in het Nederlandse beroeps-goederenvervoer gemoeid zijn met de doorvoer naar en uit West-Duitsland. Dit is ca. 0,5% van de werkgelegenheid in Nederland. Een zelfde percentage wordt gevonden voor het aandeel in de toegevoegde waarde. Het gaat dus om betrekkelijk kleine aandelen. Voor de afzonderlijke vervoerstakken is het belang echter zeer groot zoals uit de derde kolom van de tabel blijkt. Binnenvaart, havenbedrijven en pijpleidingen zijn voor ca. een kwart van hun produktiewaarde afhankelijk van de doorvoer naar en uit West-Duitsland.

Het is waarschijnlijk dat de doorvoerstream naar West-Duitsland grotendeels uit inputs bestaat voor basis-industrieën in Noordrijn-Westfalen. Gezien de uitstekende verbindingen en de aanwezige infrastructuur lijkt de Rijnmond voor deze stroom een sterke concurrentiepositie te kennen ten opzichte van andere havens; al liggen de tarieven in de Rotterdamse haven waarschijnlijk aan de hoge kant. Echter, zelfs als de verdeling van het vervoerspakket over de verschillende havens constant blijft, leiden de lage groei in Noordrijn-Westfalen en de structurele problemen in vooral de staalindustrie in deze deelstaat tot een nadeel voor vooral de binnenvaart en de havenbedrijven. Voor de stroom die uit West-Duitsland naar Nederland komt en die veel meer dan de stroom naar West-Duitsland bestaat uit hoogwaardige eindprodukten, die per vrachtauto vervoerd worden, is de sterke groei van Zuid waarschijnlijk een grotere bedreiging. Nederlandse vervoerders hebben een klein aandeel in Zuid (ca. 5%) en bovendien is de Rijnmond met betrekking tot deze regio ten opzichte van andere havens in het nadeel ten gevolge van de grotere afstand. Macro-economisch beschouwd is de omvang van de potentieel bedreigde werkgelegenheid op grond van een mogelijke verslechtering van de Nederlandse concurrentiepositie op de Westduitse doorvoermarkt echter klein.

Nederlandse goederenuitvoer

Ongeveer 30% van de Nederlandse goederenuitvoer heeft West-Duitsland als bestemming. Hiermee is West-Duitsland de belangrijkste afnemer van de Nederlandse goederenuitvoer. Deze stroom heeft een aandeel van ca. 12% in de Westduitse goederenimport en was tot 1987 voor West-Duitsland de grootste invoerstream. Het waarde-aandeel van de Nederlandse uitvoer is sinds 1973, met uitzondering van de periode 1980-1985, gedaald. Deze daling vond plaats in een periode waarin de relatieve prijs van energie, die in de Nederlandse uitvoer een veel groter aandeel heeft dan in de invoer van West-Duitsland (zie tabel 2), zeer sterk steeg (tot 1986). De omvang van de Nederlandse goederenuitvoer naar West-Duitsland is groot maar kan op grond van verschillende criteria niet uitzonderlijk worden genoemd⁶. Dit laatste kan wel gesteld worden van de produktsamenstelling. Deze wordt gekenmerkt door tamelijk grote en bovendien toenemende verschillen in pakketsamenstelling ten opzichte van de Westduitse invoer. Daarnaast is de goederenuitvoer regionaal (op het niveau van de beschouwde Westduitse regio's) zeer geconcentreerd. Deze twee vormen van minder goede aansluiting bij het patroon van de Westduitse invoer

6. Zie C.W.A.M. van Paridon, *De handelsbetrekkingen tussen Nederland en de Bondsrepubliek Duitsland*, Den Haag, 1982, hoofdstukken 3 en 4.

Tabel 2. Aandelen van verschillende produktgroepen in de Nederlandse goederenuitvoer naar West-Duitsland en in de totale Westduitse invoer (op basis van de SITC-indeling) in %, 1973 en 1986

Produkt groep	1973			1986		
	(1) Aandeel totale invoer BRD	(2) Aandeel Ned. uitvoer naar BRD	(3) Relat. aandeel (3)= (2)/(1)	(4) Aandeel totale invoer BRD	(5) Aandeel Ned. uitvoer naar BRD	(6) Relat. aandeel (6)= (5)/(4)
Voeding, genot, niet-min. oliën (SITC 0,1,4)	17,2	26,4	1,53	11,8	20,5	1,74
Grondstoffen, oneetb., excl. brandst. (SITC 2)	11,2	7,4	0,66	6,4	6,1	0,95
Minerale brandstoffen (SITC 3)	11,4	17,2	1,51	11,7	27,5	2,35
Chemische produkten (SITC 5)	6,5	11,1	1,71	9,3	14,3	1,54
Overige ind.prod. (SITC 6-8)	51,3	37,7	0,73	57,5	31,3	0,54
Varia (SITC 9)	2,8	0,3	0,11	3,3	0,5	0,15
Totaal	100,4	100,1		100,0	100,2	

brengen, zoals hier-onder zal worden belicht, risico's met zich mee voor de Nederlandse positie op de Westduitse invoermarkt.

Uit tabel 2 kan opgemaakt worden dat de Nederlandse goederenuitvoer ten opzichte van de Westduitse goederen-invoer relatief gespecialiseerd is in voeding, genot en niet-minerale oliën, in minerale brandstoffen en in chemie. De Nederlandse uitvoer is sterk ondervertegenwoordigd in de zeer belangrijke groep overige industrieprodukten (SITC 6 t/m 8). Bekijkt men de ontwikkeling in de periode 1973-1986 dan blijkt dat Nederland relatief steeds meer olie en steeds minder industrieprodukten is gaan leveren terwijl West-Duitsland relatief nauwelijks meer olie en aanzienlijk meer industrieprodukten ging importeren. Tegenover deze zorgwekkende ontwikkeling stond slechts het toenemende aandeel van chemische produkten in beide stromen. Al met al lijkt de produktsamenstelling van de Nederlandse uitvoer steeds slechter aan te sluiten bij die van de Westduitse invoer.

De regionale structuur van de Nederlandse uitvoer wordt in tabel 3 belicht. De geografische structuur kan duidelijk ongunstig worden genoemd. Dit op grond van de oververtegenwoordiging in Noordrijn-Westfalen dat een lage invoergroei kent en de ondervertegenwoordiging in Zuid waar de invoer boven gemiddeld groeit. De ontwikkeling van de regionale structuur is in de periode 1970-1986 ongunstig: een toenemende oververtegenwoordiging in Noordrijn-Westfalen en een toenemende ondervertegenwoordiging in Zuid. Deelt men de periode 1970-1986 op in de twee subperiodes 1970-1978 en 1979-1986 dan blijkt dat de ongunstige ontwikkeling van de geografische structuur zich in de periode 1970-1978 heeft voltrokken maar daarna tot stilstand is gekomen. Terwijl het aandeel in Zuid in deze periode werd behouden, liep de Nederlandse positie in de Bondsrepubliek toch verder terug onder invloed van de oververtegenwoordiging in Noordrijn-Westfalen en de lage groei aldaar. Conclusie: bij voortgaande regionale groeiverschillen in West-Duitsland is de Nederlandse goederenuitvoer in het nadeel, al lijkt de Nederlandse positie op de verschillende deelmarkten afzonderlijk na 1978 niet verder te verslechteren.

Tabel 3. Aandelen van verschillende Westduitse regio's in de totale Westduitse goedereninvoer alsmede relatieve aandelen van de Nederlandse goederenuitvoer naar West-Duitsland, in %, in 1970 en 1986

	1970			1986		
	(1) Aandeel totale Westduitse invoer	(2) Aandeel Ned. uit- voer	(3) Relatief- aan- deel (2)/(1)	(4) Aandeel totale Westduitse invoer	(5) Aandeel Ned. uit- voer	(6) Relat. aan- deel (5)/(4)
Noord	24,5	20,9	0,85	22,4		
Berlijn	1,6	1,9	1,19	1,8	35,5	0,86
Zuidelijk- Midden	16,4	12,3	0,75	17,0		
Noordrijn- Westfalen	32,1	48,5	1,51	29,9	49,9	1,67
Zuid	25,4	16,3	0,64	28,9	14,6	0,51
Totaal	100,2	99,9		100,0	100,0	

Volume-aandeel

Terwijl geconstateerd kan worden dat het waarde-aandeel van Nederland op de Westduitse invoermarkt sinds 1973 vrij sterk is gedaald zou ook nagegaan dienen te worden in hoeverre dit geldt voor het volume-aandeel. Gelet op de afwijkende samenstelling van het Nederlandse uitvoerpakket zou de daling van het waarde-aandeel deels veroorzaakt kunnen zijn door een op grond van samenstellingseffecten afwijkende prijsontwikkeling. De volumeontwikkeling van de Nederlandse uitvoer naar West-Duitsland is echter niet bekend en moest daarom benaderd worden⁷. Voor de Nederlandse uitvoer werd uitgegaan van de statistiek van de Buitenlandse Handel (BUHA) en daarnaast van OESO-cijfers uit de statistiek *Trade by commodities* welke bron ook voor de gehele Westduitse invoer werd gebruikt⁸.

Volgens berekeningen gebaseerd op beide statistieken is in deze periode niet alleen het waarde-aandeel maar ook het volume-aandeel op de Westduitse invoermarkt teruggelopen. Uitgaande van de BUHA bedroeg het volume-aandeel in 1986 nog slechts 82% van dat in 1978. Baseren wij ons op OESO-cijfers dan is deze afnemende in de periode 1978-1986 slechts 8%, terwijl er in de periode 1981-1985 sprake is van een toeneming. Volgens beide statistieken werd winst geboekt in de SITC-secties 2 (grondstoffen), 4 (niet-minerale oliën), 5 (chemie) en 8 (diverse gefabriceerde goederen). Het marktaandeel in secties 1 (dranken en tabak) 6 (fabrikaten) en vooral in de zeer snel groeiende sectie 7 (machines en vervoermaterieel, inclusief elektrotechniek) liep terug.

Invoerpakketten

De produktsamenstelling van de Westduitse invoer op regionaal niveau is slechts (ten dele) bekend naar een Westduitse groeipakket die niet aansluit bij de SITC-indeling. Hierdoor is het niet mogelijk na te gaan in hoeverre veranderingen in de SITC-samenstelling van het invoerpakket bepaald worden door grote produktsamenstellingsverschillen tussen regio's gekoppeld aan regionale groeiverschillen. Daarnaast is voor vrijwel geen enkele deelstaat de produktsamenstelling van bilaterale handelsstromen bekend.

7. Daartoe werd verondersteld dat de mutatie van de tegen constante prijzen gewaardeerde fysieke volumina (in kg) van SITC-2-digit-groepen overeenkomt met de volumemutatie op dit niveau, waarna de volumemutaties op 1-digit-niveau werden berekend door de mutaties op 2-digit-niveau samen te wegen. Gegeven de waardemutatie van een 1-digit-groep is nu ook de prijsmutatie bekend.

8. Opvallend zijn de vrij grote verschillen tussen beide statistieken waarvoor, ook bij het CBS, geen goede verklaring lijkt te bestaan.

Om toch enige indruk te krijgen van de verschillen in de structuur van de regionale invoerstromen is eerst op Bonds-niveau een, nogal ruwe, vergelijking gemaakt tussen de SITC-indeling en de produktgroepindeling van de Westduitse invoer. Op grond van deze vergelijking is een indeling in aggregaten van SITC-secties gemaakt van het invoerpakket van Beieren en van Noordrijn-Westfalen.

De pakketsamenstelling van de invoer tussen de drie onderscheiden regio's (Noordrijn-Westfalen, Beieren en overig West-Duitsland) blijkt nogal sterk uiteen te lopen. Vooral opvallend is de – relatieve – dominantie van grondstoffen en chemie in Noordrijn-Westfalen (terwijl Beieren in deze groep zwaar ondervertegenwoordigd is) alsmede die van machines, elektrotechniek en voertuigen in Beieren (in welke groep Noordrijn-Westfalen juist een beneden gemiddeld aandeel heeft). Gelet op de oververtegenwoordiging van Beieren en in mindere mate van overig West-Duitsland in de industriële secties 6 t/m 8 betekent een verdergaand regionaal groeiverschil dat het aandeel op nationaal niveau van secties 6 t/m 8 (zie tabel 2) zal blijven toenemen.

Pakketaansluiting

Voor Beieren en voor de gehele Bondsrepubliek is de pakketsamenstelling van de totale invoer voor een beperkt aantal bilaterale handelstromen deels bekend. Om na te gaan of er aanwijzingen zijn dat er een verband bestaat tussen het aandeel op een invoermarkt en de pakketsamenstelling van de uitvoer naar die markt in verhouding tot de pakketsamenstelling van de totale invoer zijn per land determinatie-coëfficiënten berekend tussen de aandelen van de zes belangrijkste goederengroepen in het uitvoerpakket van een land en de aandelen van dezelfde produktgroepen in het totale invoerpakket. De produktgroepen zijn afkomstig uit een zeer gedesaggreerde opstelling. Deze opstelling is volledig voor de invoer van Beieren en Overig West-Duitsland, terwijl voor zes landen de zes belangrijkste produktgroepen in de bilaterale uitvoerstromen bekend zijn. Het betreft hier een gebrekkige maatstaf die bij gebrek aan beter cijfermateriaal werd berekend. Om na te gaan wat de invloed is van verschillende variabelen is een eenvoudig zwaartekrachtmodel geformuleerd, waarin het marktaandeel van een exporterend land in een Westduitse regio wordt verklaard uit de afstand tussen het exporteerende land en de betreffende regio, uit het bnp van het exporteerende land en uit de mate waarin het exportpakket aansluit bij het invoerpakket (de determinatie-coëfficiënten fungeerden als 'pakketaansluitingsvariabelen').

Schatting van het model laat zien dat het redelijk voldoet terwijl alle elasticiteiten het verwachte teken bezitten en de meeste significant van nul verschillen. Opvallend is dat de elasticiteit van de 'pakketaansluitingsvariabele' in Beieren significant groter is dan in Overig West-Duitsland. Dit wijst erop dat de 'pakketaansluiting' op de Beierse invoermarkt van groter belang is dan op de invoermarkt van Overig West-Duitsland. Op grond van de geschatte vergelijking voor Beieren kan het achterblijven van het Nederlandse aandeel in die regio ten opzichte van dat in Overig West-Duitsland voor bijna de helft worden verklaard uit de slechtere pakketaansluiting en voor ongeveer 30% uit de grotere afstand. Overigens dient met deze cijfers voorzichtig te worden omgegaan daar zij gebaseerd zijn op een beperkt aantal waarnemingen, uit slechts één jaar, terwijl de 'pakketaansluitingsvariabele' een gebrekkige maatstaf is.

Het Nederlandse marktaandeel

In het voorafgaande werd gesuggereerd dat het markt-aandeelverlies op de Westduitse invoermarkt samenhangt met de ongunstige pakketsamenstelling en de ongunstige regionale spreiding van de Nederlandse uitvoer naar West-Duitsland. Om het relatieve belang van beide factoren aan te geven is het nodig gebruik te maken van cijfers over (de ontwikkeling van) de regionale spreiding en over de regiona-

le produktsamenstelling van de Westduitse invoer en van de Nederlandse uitvoer naar West-Duitsland. Zoals boven al aangegeven, is deze informatie op het moment niet beschikbaar. Om nu toch een indicatie te geven is, op basis van een aantal tamelijk ruwe veronderstellingen, een kwantificering gemaakt⁹. Hierin is het groeiverschil tussen de Nederlandse uitvoer en de Westduitse invoer gesplitst in drie onderdelen. De eerste twee betreffen samenstellingseffecten op grond van een afwijkende pakketsamenstelling c.q. uiteenlopende regionale spreiding in de uitgangssituatie, terwijl het derde onderdeel de groeiverschillen gecorrigeerd voor samenstellingseffecten meet.

Volgens de twee gebruikte statistieken (BUHA en OESO) zijn de samenstellingseffecten ondergeschikt aan de gecorrigeerde groeiverschillen op regionaal (c.q. produkt-) niveau. Vrijwel het gehele groeiverschil wordt door deze laatste component veroorzaakt. Het samenstellingseffect op grond van de pakketsamenstelling is licht positief. Dit hangt samen met de relatief (ten opzichte van andere Nederlandse produktgroepen) lage groei van de uitvoer van Nederlandse industrieproducten en het relatief kleine (ten opzichte van West-Duitsland) aandeel van de industrieproducten in de Nederlandse uitvoer. Indien de Nederlandse uitvoer dezelfde pakketsamenstelling zou hebben gehad als de Westduitse invoer, dan zou – bij de feitelijke uitvoergroei per produktgroep – het marktaandeel dus nog verder zijn teruggelopen. Schematiserend kan worden gesteld dat Nederland het in deze periode beter deed in produktgroepen waar Nederland toch al relatief goed in was en juist slechter in produktgroepen waar al sprake was van een ondervertegenwoordiging. Dit is ook de conclusie die uit tabel 2 kon worden getrokken. De regionale structuur van de Nederlandse uitvoer leidt tot een negatief samenstellingseffect als gevolg van de ondervertegenwoordiging in Zuid en de relatief hoge invoergroei aldaar. Dit negatieve samenstellingseffect compenseert het positieve samenstellingseffect op grond van de pakketsamenstelling vrijwel volledig.

Beschouwt men de 'gecorrigeerde' groeiverschillen op *produktniveau* dan blijkt dat het marktaandeelverlies geconcentreerd is in SITC-hoofdstuk 7 (machines en vervoermiddelen), terwijl er zelfs van enige marktaandeelwinst sprake was in de chemie en in de grondstoffen. Indien men dezelfde groeiverschillen op *regionaal* niveau beschouwt dan blijkt dat het grootste deel van het marktaandeelverlies in Zuid plaatsvindt. Volgens de OESO-cijfers vindt de helft van het marktaandeelverlies in Zuid plaats terwijl deze regio slechts ca. een kwart van het totaal importeert. Ook andere regio's dragen echter aan dit marktaandeelverlies bij.

Deze resultaten dienen met voorzichtigheid te worden bekeken. Veel gegevens konden niet rechtstreeks uit statistieken worden afgeleid en moesten daarom benaderd worden. Met inachtneming hiervan moet de conclusie luiden dat de belangrijkste oorzaak van het marktaandeelverlies is gelegen in de ontwikkeling van de Nederlandse pakketsamenstelling. Als deze ontwikkeling doorzet dan ziet het toekomstbeeld er voor de Nederlandse uitvoer naar West-Duitsland zorgelijk uit. Veranderingen in de sectorale en regionale structuur van de Nederlandse uitvoer naar West-Duitsland lijken hard nodig om te voorkomen dat dit toekomstbeeld werkelijkheid wordt. Een grotere nadruk op de productie en export van machines en transportmiddelen alsmede marktexpansie in het zuiden van West-Duitsland zijn daarvoor essentieel.

9. Zie voor een overzicht van de gemaakte veronderstellingen en een beschrijving van de gevolgde werkwijze CPB, Onderzoeksmemorandum nr. 54, blz. 38 en 39.

Samenvatting en conclusies

In de Westduitse economie doen zich twee ontwikkelingen voor die potentieel bedreigend zijn voor de Nederlandse export naar West-Duitsland, namelijk sectorale veranderingen en regionale verschuivingen. Er kan worden geconstateerd dat de economie in het zuiden van West-Duitsland de afgelopen decennia ca. 0,5% per jaar meer groeide dan gemiddeld. In de periode 1982-1987 nam dit groeiverschil bovendien toe. De hogere groei in deze regio wordt enerzijds veroorzaakt door een hogere bevolkingsgroei en anderzijds door een gemiddeld hogere per capita inkomensontwikkeling. Veel meer dan in andere regio's werd deze groei gedragen door investeringen en export.

In de periode 1970-1987 traden ook veranderingen op in de sectorstructuur van de Westduitse economie. Zowel in volume als waarde nam het aandeel van de dienstensectoren toe. Terwijl op een hoog aggregatieniveau de sectorstructuur tussen de verschillende regio's niet zeer sterk verschilt, zijn de verschillen op een lager aggregatieniveau groter. In het zuiden van West-Duitsland bezit de industrie een groter aandeel in de bruto produktie dan elders (ook dan in Noordrijn-Westfalen), terwijl ook de structuur binnen de industrie verschilt. Ondanks de verschillen in sectorstructuur lijkt de Nord-Süd Gefälle niet uit het bedrijfstakkenpatroon te kunnen worden verklaard. Regionale groeiverschillen op sectorniveau vormen waarschijnlijk een veel betere verklaring voor de Nord-Süd Gefälle. Bij deze groeiverschillen moet allereerst gedacht worden aan de tussen regio's uiteenlopende bevolkingsontwikkeling terwijl daarnaast gedacht zou kunnen worden aan een jaargangeneffect (gesuggereerd door de relatief sterke groei van de bruto-investeringsquote in Zuid) en aan regionale verschillen in de kwaliteit van arbeid.

De Nord-Süd Gefälle in West-Duitsland vormt een potentiële bedreiging voor Nederland, door de dominante positie die Noordrijn-Westfalen in de economische betrekkingen tussen beide landen inneemt. Terwijl de invloed hiervan via de doorvoerproduktie, voor zover deze is te kwantificeren, macroeconomisch niet groot lijkt – al kan een negatieve ontwikkeling vooral de binnenvaart ernstig beïnvloeden – is de invloed die via de export loopt omvangrijk en negatief. Zowel het volume als het waarde-aandeel van de Nederlandse uitvoer op de Westduitse invoermarkt zijn in het afgelopen decennium beduidend teruggelopen. In deze periode groeide de invoer in Zuid aanzienlijk sneller dan in Noordrijn-Westfalen terwijl de Nederlandse goederenuitvoer juist zeer sterk is vertegenwoordigd in laatstgenoemde Bondsstaat en slechts een klein marktaandeel in het Zuiden heeft. Ook wijzigde de relatieve pakketsamenstelling van de Nederlandse uitvoer zich in ongunstige zin. Een analyse op basis van gebrekkig cijfermateriaal laat zien dat het marktaandeelverlies van Nederland op de Westduitse invoermarkt is opgebouwd uit een gering marktaandeelwinst in chemie en grondstoffen en een fors marktaandeelverlies in machines en vervoermiddelen. Beschouwt men de bijdrage van de verschillende regio's aan het marktaandeelverlies dan blijkt dat de bijdrage van Zuid het grootst is (hetgeen gezien het kleine aandeel van Zuid in de totale invoer opvallend is). Ook in andere regio's werd terrein verloren. Dit leidt tot de conclusie dat als de geschetste ontwikkelingen in West-Duitsland doorzetten er een verandering in de produktsamenstelling van het Nederlandse uitvoerpakket naar West-Duitsland nodig zal zijn om verder marktaandeelverlies te voorkomen. In de praktijk betekent dit dat er vooral meer machines en vervoermiddelen naar Westduitse markten moeten worden geëxporteerd, die vaker dan voorheen in het zuiden van West-Duitsland zullen liggen.

G.J. Koopman

C.W.A.M. van Paridon