

De transportsector in beweging

Transport en distributie worden in toenemende mate gezien als hoofdpijlers van de Nederlandse economie in de internationale concurrentiestrijd. De Randstad heeft daarbij, met de 'mainports' Schiphol en de Rotterdamse haven, het voortouw. De transportsector wordt geconfronteerd met een groot aantal ontwikkelingen, die de concurrentieverhoudingen sterk zullen beïnvloeden. In dit artikel worden enkele verschuivingen geanalyseerd, die zich thans in de transportsector voordoen.

DRS. W.J. STAM*

Het transport is een bedrijfstak die in de loop van de jaren tachtig in toenemende mate de maatschappelijke en politieke aandacht heeft weten te trekken. De sector is niet alleen fors gegroeid, maar wordt ook in toenemende mate met ontwikkelingen geconfronteerd, die in de toekomst voor onomkeerbare veranderingen zullen zorgen. Het transport is herontdekt als economisch trekpaard, vooral voor de Randstad, en er wordt 'gemikt' op een verdere versterking van Nederland als 'Distributieland'.

De groei van het transport in de jaren tachtig is echter niet evenredig verdeeld over de verschillende onderdelen van de bedrijfstak. Meer inzicht in de verschuivingen die zich binnen de sector zelf voordoen, is een voorwaarde om adequaat op de ontwikkelingen in te spelen. Met name voor de Randstad is het de vraag, of de verschuivingen die zich aftekenen de positie als regio met een sterke transportfunctie versterken of verzwakken. Zonder nu te pretenderen hierin volledig te zijn, zullen wij in dit artikel een aantal aspecten van de verschuivingen die zich binnen de transportsector voordoen, aan de orde stellen.

Ontwikkelingen rond de sector

In recente beleidsstukken als de *Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening* en het *Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer* wordt een zwaar accent gelegd op het versterken van de internationale concurrentiepositie van de Nederlandse 'gateways' en 'main-ports'.

De belangrijkste ontwikkelingen in dit verband zijn als volgt te rubriceren.

Veranderde vraag naar vervoer

De economische opleving van de tweede helft van de jaren tachtig, heeft tot een enorme groei van de mobiliteit en de vervoersstromen geleid. Het is echter niet alleen de groei van de economie die daarbij een rol speelt, maar ook een zekere structuurverandering, zowel sectoraal als geografisch. De volgende ontwikkelingen zijn hierbij, ook in de toekomst, van belang:

- de groei van de internationale handel, en de verwachte gevolgen van de eenwording van de Europese markt;
- een veranderend geografische patroon van herkomst en bestemming van goederenstromen door een verschui-

ving van economische zwaartepunten in Europa, en de opkomst van de landen rond de Grote Oceaan;

- een veranderende samenstelling van het goederenpakket: meer stukgoed (in containers en andere vormen van 'eenheidslading') en minder bulk;
- een grotere nadruk in het verladend bedrijfsleven op logistiek en 'just in time'-leveringen;
- een afnemende van het aandeel van het eigen vervoer door niet-transportbedrijven, door een tendens, bij vooral grote bedrijven, tot concentratie op kernactiviteiten en het uitbesteden van overige activiteiten.

Veranderd aanbod van vervoersdiensten

Mede door de hiervoor geschetste ontwikkelingen, maar bij voorbeeld ook geïnduceerd door technologische vernieuwing, is er een aantal trends in het aanbod van vervoersdiensten te onderkennen. Te denken valt aan:

- een uitbreiding en diversificatie van het aanbod van diensten (expresdiensten, vormen van voorraadbeheer en co-shipping); er lijkt een tendens te zijn in de richting van een sterkere segmentering van de vervoersmarkt;
- groei van het informatieverkeer;
- een zwaar accent op de toepassing van telematica voor de beheersing van transportstromen en, mede hierdoor, meer aandacht voor de integratie van vervoerswegen;
- schaalvergroting en ketenvorming bij grote bedrijven, die in hevige onderlinge concurrentie Europese en mondiale distributienetwerken opbouwen;
- de dreiging van een, al dan niet 'koude', sanering bij de kleine bedrijven in het vervoer;
- een verdere schaalvergroting van transportmiddelen en haveninfrastructuur ('mainports').

Ontwikkelingen in het overheidsbeleid

Indien we het overheidsbeleid voor verkeer en vervoer bezien, is er sprake van een spanningsveld tussen enerzijds de politieke wens tot decentralisatie en liberalisering,

* De auteur is werkzaam bij de TU-Delft, het Onderzoeksinstituut voor Technische Bestuurskunde (OTB). Dit artikel is gebaseerd op een onderzoek dat is uitgevoerd in het kader van het door het Ministerie van Onderwijs & Wetenschappen gefinancierde onderzoeksstimuleringsprogramma Stedelijke Netwerken. Met dank aan prof. dr. M. de Smidt en prof. dr. ir. H. Priemus voor hun commentaar op een concept-versie van de tekst.

en anderzijds het besef dat ingrijpen noodzakelijk is uit het oogpunt van milieubehoud, bereikbaarheid en het gebruik van schaarse ruimte. Voor de transportsector als economische activiteit komt dit tot uiting in de volgende punten:

- een tendens tot liberalisering van marktordening en het mededingingsbeleid in het kader van de eenwording van de Europese markt in '1992';
- een streven naar het opheffen van de belemmeringen aan de binnengrenzen van de EG, en naar de harmonisatie van wetgeving en belasting in de lidstaten;
- een groeiend besef dat ingrijpen in de mobiliteit en de modal split onontkoombaar is, wat zich uit in gedachtenvorming over het stimuleren van milieuvriendelijke vervoerswijzen als het railvervoer en de binnenvaart.

Naast deze zorgpunten voor het overheidsbeleid, bestaat er in toenemende mate een neiging om als overheid in samenwerking met het bedrijfsleven de nationale positie in het verkeer en vervoer te versterken. Dit gebeurt onder andere door het stimuleren van de toepassing van informatietechnologie in zee- en luchthavens en bij de douane, en door het bevorderen van samenwerking tussen voorheen vaak concurrerende modaliteiten en instellingen.

De materiële infrastructuur

Op het gebied van de infrastructuur wordt het steeds duidelijker dat niet alleen de infrastructuur binnen een land van essentieel belang is, maar dat zeer zeker de aansluiting op internationale netwerken ook van grote betekenis is¹. Juist op dit vlak doen zich de komende jaren belangrijke veranderingen gelden, zoals onder meer de Kanaaltunnel, het Rijn-Donaukanaal en de TGV.

De fors toenemende congestie op belangrijke wegen voor het wegverkeer en in de lucht, het besef dat een tekort aan infrastructuur voor het railverkeer moet worden weggewerkt, en de discussie omtrent de noodzaak tot het verhogen van de investeringen in de vaarwegen geven het toenemend belang van infrastructuur op de 'binnenlandse agenda' aan. Naast een selectieve uitbreiding van de infrastructuur wordt onder andere veel aandacht besteed aan de ontwikkeling van verkeersbegeleidende systemen, die capaciteit en kwaliteit van de infrastructuur moeten verbeteren.

Transport en de Nederlandse economie

De macro-economische betekenis van de transportsector² wordt veelal weergegeven door de bijdrage aan het nationaal produkt (bruto) en/of het nationaal inkomen. In tabel 1 is de ontwikkeling van beide indicatoren tussen 1970 en 1988 weergegeven. Uit de tabel blijkt dat het aandeel van de sector in de loop van de jaren tachtig wel is toegenomen, tot respectievelijk 8,4% en 7,5%, maar tevens dat hiermee een niveau is bereikt dat slechts licht hoger is dan in het begin van de jaren zeventig. De groei van het belang van de sector kan dus deels worden gezien als een herstel na een teruggang in de loop van de jaren zeventig en het begin van de jaren tachtig.

De groeiende economische betekenis van het transport lijkt zich vooral te concentreren in de periode na ongeveer 1984. Transport staat, als afgeleide activiteit, sterk onder invloed van de algemene economische ontwikkeling. Koopman e.a. geven aan dat de transportsector meer dan gemiddeld gevoelig is voor factoren die typisch op mondiale schaal bepaald worden, zoals de omvang van de wereldhandel, olieprijsen, wisselkoersen en financiële onevenwichtigheden³. De opleving van de sector lijkt dan ook in niet onbelangrijke mate te danken aan het in de tweede helft van de jaren tachtig opgetreden economisch herstel. Daarnaast speelt ook zeker een rol dat het zogenaamde eigen vervoer door ondernemingen waarvan transport niet

Tabel 1. Aandeel van de transportsector in het bnp en het nni, 1970-1988 (factorkosten, nominale bedragen; in %)

Jaar	Aandeel in bnp	Aandeel in nni
1970	8,0	6,9
1975	7,5	6,6
1980	7,7	6,9
1981	7,7	6,9
1982	7,5	6,6
1983	7,5	6,6
1984	7,6	6,6
1985	7,7	6,7
1986	8,0	7,1
1987 ^a	8,2	7,3
1988 ^a	8,4	7,5

a: Voorlopige cijfers.

Bron: CBS, Nationale Rekeningen en Maandstatistiek Verkeer en Vervoer, diverse jaren.

de hoofdactiviteit is, in de loop van de jaren tachtig is teruggedrongen. Zo was het aandeel eigen vervoer in het binnenlandse goederenvervoer in 1983 nog 44%, waarna dat in 1988 nog maar 38% was (voorlopig cijfer)⁴

Indien echter de ontwikkeling van de toegevoegde waarde in het transport wordt gecorrigeerd voor de prijsontwikkeling, dan blijkt ook in de eerste helft van de jaren tachtig de volumegroei in de transportsector boven die van de economie als geheel te liggen. Gemeten in prijzen van 1980, neemt het aandeel van de sector in het (bruto) binnenlands produkt (tegen factorkosten) toe van 7,6% in 1980 tot 8,3% in 1985. Tussen 1985 en 1988 is er sprake van een verdere groei tot 8,8%⁵.

De groei van het transport kan dus niet alleen worden toegeschreven aan de algemene economische ontwikkeling en de verschuiving van eigen vervoer naar beroepsvervoer (die pas na 1983 plaats vindt). De eerder genoemde ontwikkelingen zijn waarschijnlijk oorzaak van de meer dan evenredige groei.

Verschuivingen in de jaren tachtig

Zoals uit tabel 1 bleek, is de ontwikkeling van de toegevoegde waarde van de sector in de periode tussen 1980 en 1985, althans gemeten in nominale bedragen, gelijk aan die van de economie als geheel. Immers, het aandeel van de sector in het bnp en het nni is niet of nauwelijks toegenomen. Binnen de sector is er echter bij de luchtvaart en de communicatiebedrijven een bovengemiddelde groei waar te nemen. De binnenvaart blijft duidelijk achter, de groep 'bus, tram, metro' in mindere mate. Het CBS wijst erop dat tussen 1980 en 1984 het aandeel van de lonen en salarissen in de categorieën 'spoorwegen', 'bus, tram, metro' en 'communicatiebedrijven' sterker is gedaald dan in de sector als geheel. De beloning van werknemers geschiedt in deze bedrijfsgroepen voor een zeer belangrijk

1. Zie bij voorbeeld ook Round Table of European Industrialists, *Need for renewing transport infrastructure*, European Round Table Secretariat, Brussel, 1989.

2. Onder de transportsector wordt verstaan bedrijven die vallen onder bedrijfstak 7 van de Standaard Bedrijfsindeling (SBI) van het CBS: de transport-, opslag- en communicatiebedrijven.

3. Zie G.J. Koopman, C. Steenlage, J.G. Veldhuis, J.A.M. Wesseling, Mover, een economisch model voor de transport- en communicatiesector van de Nederlandse economie, *Tijdschrift voor Vervoerswetenschap*, 24 januari 1988, blz. 65-86

4. Ministerie van Verkeer & Waterstaat, *Jaarbericht vervoerend Nederland*, 1988, blz. 10.

5. Voorlopig cijfer; CBS, *Maandstatistiek Verkeer en Vervoer*, 1989/10, blz. 12.

deel volgens richtlijnen van de overheid⁶. De toegevoegde waarde van het goederenwegvervoer ontwikkelt zich tussen 1980 en 1985 overeenkomstig het gemiddelde van de sector als geheel. Voor de zeevaart, de spoorwegen en de overige bedrijven liggen de cijfers inzake de toegevoegde waarde licht onder het gemiddelde van de bedrijfstak.

Tussen 1985 en 1986 is de groei van de toegevoegde waarde bij het goederenwegvervoer opvallend hoog, en is er een duidelijke terugval bij de zeevaart de constateren. De communicatiebedrijven en de luchtvaart vertonen ook nu hoge groeicijfers. Spoorwegen en overige bedrijven blijven ook nu licht achter bij de bedrijfstak als geheel. De binnenvaart geeft in dit ene jaar herstel te zien, evenals de groep 'bus, tram, metro'. Cijfers over de toegevoegde waarde naar tak van vervoer over 1986 zijn nog niet bekend.

Het gevolg van deze verschuivingen is dat de o.a. de toegevoegde waarde van de transportsector in 1986 aanzienlijk anders is samengesteld dan in 1980 het geval was. Figuur 1 brengt dit in kaart. Overigens moet worden opgemerkt dat dit nog slechts een grove benadering geeft van verschillen in groei en stagnatie van onderdelen van het transport. In feite zou, voor een meer gedifferentieerde benadering, een verder onderscheid moeten worden gemaakt, naar met name de vervoersrelaties die zijn te onderkennen zoals herkomst of bestemming, soort goederen, aard van het personenvervoer.

De investeringen in de transportsector

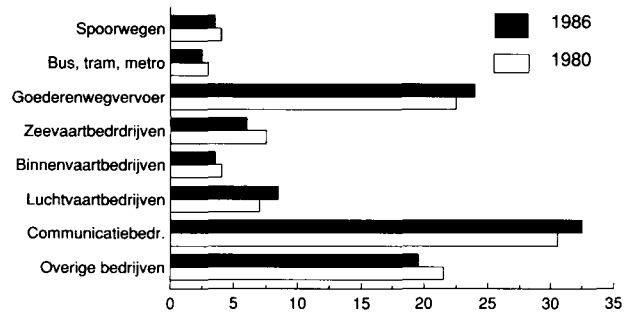
De investeringen zijn een goede indicatie voor de groeipotentie van een deel van de economie. Daarnaast geeft de ontwikkeling van de investeringen in het transport ook meer inzicht in een aantal ruimtelijke verschuivingen waarmee de hiervoor geanalyseerde functionele verschuivingen gepaard gaan. Een manco is echter het gegeven dat het toenemend belang van de leasing van vaste activa (vooral vervoermiddelen) in de investeringscijfers niet tot uiting komt. Op dit punt zijn (nog) geen tijdreeksen beschikbaar. Een indicatie van het belang ervan en de snelle groei, kan worden ontleend aan gegevens over 1986 en 1987. De waarde van de door leasing verkregen produktiemiddelen bedroeg in 1987 voor bedrijven met meer dan honderd werknemers f 896 mln. Op een totaalbedrag aan investeringen van f 8.163 is dat al bijna 11%. In 1986 was dat nog f 816 mln op een totaal investeringsbedrag van f 8.549 mln 9,5%. Leasing komt vooral voor in de luchtvaart, het goederenwegvervoer en bij de communicatiebedrijven, dus de snelst groeiende delen van de transportsector⁷.

In figuur 2 zijn de investeringen van de transportsector in vaste activa tussen 1980 en 1987 in kaart gebracht. De investeringen van de zee- en luchtvaart fluctueren sterk, en bepalen in belangrijke mate de schommelingen in het totale verloop. Zij zijn daarom afzonderlijk weergegeven. Deze fluctuaties hebben uiteraard vooral te maken met de hoge waarde, de lange levensduur en het onregelmatig gereed komen van vliegtuigen en schepen. De overige investeringen vertonen een trendmatige stijging.

Deze groei van investeringen blijkt voor een meer dan evenredig deel toegeschreven te kunnen worden aan het goederenwegvervoer, de hulpbedrijven van vervoer en de vervoersverwante bedrijven. Het aandeel van deze drie groepen in het totaal, exclusief zee- en luchtvaart, stijgt van 34% in 1980, via 42% in 1985, tot 48% in 1987.

De scherpe terugval van de investeringen van de zee- en luchtvaartbedrijven na 1983 kan worden ontleend in twee componenten. Voor de luchtvaartbedrijven is er na een piek in de jaren 1983 en 1984 sprake van een zekere stabilisatie op een lager niveau, dat echter ruim boven dat van 1980 ligt. In hoeverre sprake is van een verschuiving in de richting van

Figuur 1. Aandelen in de bruto toegevoegde waarde van de transportsector (%) naar cat. bedrijven, 1980 en 1986



Bron: CBS, Maandstatistiek van Verkeer en Vervoer, diverse jaren.

leasing van activa is moeilijk te zeggen. In de zeevaart komt de terugval van investeringen vooral na 1985 tot stand. Deze terugval is zo sterk, dat het investeringsniveau van 1987 nog maar 65% van het niveau van 1980 bedraagt. Leasing speelt hierbij geen rol van betekenis. Of deze terugval van tijdelijke aard is, valt moeilijk te zeggen.

Randstad versus overig Nederland

De investeringscijfers geven ook enig zicht op de gevolgen van deze veranderingen voor de positie van de Randstad ten opzichte van Overig Nederland. In figuur 3 is een splitsing gemaakt van de investeringen in het transport naar Randstad en Overig Nederland. Dit is slechts vanaf 1983 mogelijk, en dan nog niet voor alle categorieën van bedrijven binnen het transport⁸. De investeringen in de Randstad blijken aanzienlijk hoger te liggen dan in de rest van Nederland, maar vertonen een dalende lijn. De investeringen in de Overig Nederland vertonen daarentegen een stijgende lijn.

Er is een aantal factoren dat tot deze ontwikkeling bijdraagt. In de eerste plaats heeft de relatieve terugval na 1984 van de investeringen in de zee- en luchtvaart vooral consequenties voor de Randstad. Daarnaast wordt de Randstad ook geconfronteerd met een afname van de investeringen door bedrijven die vooral gericht zijn op het personenvervoer. In Overig Nederland groeien de investeringen van deze groep juist. De groei van de investeringen in het goederenwegvervoer, de hulpbedrijven van vervoer en de vervoersverwante bedrijven komt grotendeels buiten de Randstad terecht. In de Randstad is de groei voor deze drie categorieën te zamen slechts van f 1.378 mln in 1983 naar f 1.523 mln in 1987. Voor Overig Nederland zijn de cijfers respectievelijk f 697 mln in 1983 en f 1.554 mln in 1987⁹.

Buitenlandse investeringen

Het groeiend belang van distributienetwerken op Europese schaal leidt ertoe dat vervoersondernemingen zich

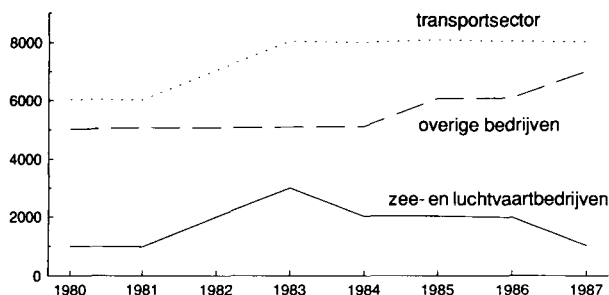
6. CBS, *Maandstatistiek Verkeer en Vervoer*, 1988/4, blz. 8.

7. CBS, *Maandstatistiek Verkeer en Vervoer*, 1988/12, blz. 6-8.

8. Bij een regionale uitsplitsing van de investeringen, worden zij toegerekend aan de hoofdvestiging van een onderneming, en niet aan lokale bedrijfseenheden. Omdat deze werkwijze voor de spoorwegen en de communicatiebedrijven de werkelijkheid te veel geweld aandoet, is het voor deze categorieën niet mogelijk de cijfers regionaal uit te splitsen.

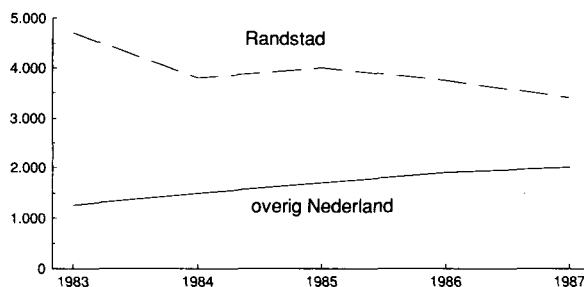
9. Bron: CBS, *Maandstatistiek Verkeer en Vervoer*, diverse jaren.

Figuur 2. Binnenlandse investeringen van de transportsector in vaste activa (in mln. gulden), 1980 tot 1987



Bron: CBS, Maandstatistiek voor Verkeer en Vervoer, 1988/12.

Figuur 3. Investeringen van de transportsector naar Randstad en overig Nederland, 1983-1987 (excl. spoorwegen en communicatiebedrijven)



Bron: CBS, Maandstatistiek Verkeer en Vervoer, diverse jaren

toeleggen op het organiseren van vervoersketens en 'door to door' transporten. Veelal wordt de verwachting uitgesproken dat er in Europa uiteindelijk slechts plaats zal zijn voor een zeer beperkt aantal geïntegreerde vervoersconcerns. Dit proces gaat gepaard met fusies en overnames.

Een indicatie van de ontwikkelingen die hier plaats vinden kan worden ontleend aan de statistieken inzake de grensoverschrijdende directe investeringen¹⁰. Deze geven een inzicht in de belangen van de Nederlandse transportondernemingen in het buitenland (bedrijfstak van herkomst is het criterium voor indeling), en de belangen van buitenlandse ondernemingen in de Nederlandse transportbedrijven (bedrijfstak van bestemming als criterium). Hieraan kan dus een indruk van de mate van internationale verwevenheid van de sector worden ontleend.

Uit de cijfers van tabel 2 blijkt dat de buitenlandse investeringen in de Nederlandse transport-, opslag- en communicatiesector toenemen, terwijl de Nederlandse investeringen in het buitenland lijken te stagneren.

De groei van de buitenlandse investeringen vanaf 1984 wordt vooral veroorzaakt door een toeneming van de investeringen uit de EG, en uit de groep 'overige ontwikkelde landen' (exclusief de Verenigde Staten). Het vrijwel stabiel blijven van de investeringen van de sector in het buitenland, verhuut een verschuiving in de bestemming van die investeringen. Het belang van de Nederlandse Antillen als bestemmingsgebied neemt af, terwijl vooral de Verenigde Staten en Zwitserland in belang toenemen.

Tabel 2. Stand van de grensoverschrijdende directe investeringen van, respectievelijk in, de transport-, opslag- en communicatiebedrijven; cijfers per ultimo van het jaar, 1980-1986 (mln. gld. nominale bedragen, 1980 = 100)

Jaar	Ned. investeringen in het buitenland		Buitenl. investeringen in Nederland	
1980	1.491	100	753	100
1981	1.550	104	788	105
1982	1.479	99	890	118
1983	1.460	98	555	74
1984 ^a	1.441	97	713	95
1985	1.468	98	785	104
1986	1.519	102	1.119	149

a. In de cijfers vanaf 1984 is er sprake van een breuk, door verbeteringen in de rapportage, en uitbreiding van het begrip 'directe investeringen' met onroerend goed.

Bron: M. van Nieuwkerk en R.P. Sparling, *De internationale investeringspositie van Nederland*, De Nederlandsche Bank, Monetaire Monografieën, nr. 4, Kluwer, Deventer, 1985; De Nederlandsche Bank, *Kwartalbericht*, 1988/3, december 1988.

Conclusies

De transportsector krijgt steeds meer de functie van economisch trekpaard van Nederland, en meer specifiek van de Randstad, toebedeeld. Het aandeel van de sector in de Nederlandse economie groeit, na een teruggang in de jaren zeventig en begin jaren tachtig. Deze groei is niet alleen een gevolg van de opleving van de economie en de verschuiving tussen eigen vervoer en beroepsvervoer.

De bedrijfstak wordt geconfronteerd met een groot aantal ontwikkelingen, die op termijn belangrijke veranderingen in de concurrentieverhoudingen en de structuur van de sector teweeg kunnen brengen. In de loop van de jaren tachtig tekenen zich al een aantal gevolgen hiervan af.

De heropleving van het transport gaat gepaard met aanzienlijke wijzigingen in samenstelling van de sector; de luchtvaart, het wegvervoer, de communicatiebedrijven en de groep overige bedrijven (voornamelijk vervoersverwante bedrijven en hulpbedrijven van vervoer) profiteren duidelijk meer van de groei dan andere delen van de sector. Uit een analyse van investeringscijfers wordt duidelijk dat deze functionele verschuivingen in het vervoer, ook ruimtelijk hun sporen nalaten. Hoewel de Randstad, ook gemeeten in investeringen van transportbedrijven, nog steeds de belangrijkste vervoersregio van het land blijft, komt toch een steeds groter deel van de investeringen in 'Overig Nederland' terecht. Dit kan voornamelijk op het conto van het goederenwegvervoer geplaatst worden.

De toenemende internationalisatie van de sector blijkt onder meer uit gegevens over de grensoverschrijdende directe investeringen. Er zijn verschillende aanwijzingen dat de investeringen van het buitenland in de Nederlandse transportsector vrij snel toenemen. In hoeverre dit in verband staat met het streven van grote concerns naar de opbouw van Europese distributienetwerken is niet uit de cijfers op te maken, maar het lijkt niet onwaarschijnlijk dat dit een rol speelt. Om de consequenties hiervan voor de positie van Nederland, en meer specifiek de Randstad, als knooppunt in internationale netwerken in kaart te brengen, is onderzoek naar de wijze waarop deze concerns hun netwerken opbouwen noodzakelijk.

W.J. Stam

10. Van een directe investering wordt gesproken indien er sprake is van een min of meer blijvend belang in een onderneming, met het oogmerk feitelijke invloed uit te oefenen op het beleid. Zie M. van Nieuwkerk en R.P. Sparling, *De internationale investeringspositie van Nederland*, De Nederlandsche Bank, Monetaire Monografieën, nr. 4, Kluwer, Deventer, 1985.