

Synergie door mainports

Zowel bij beleidsmakers als bij bepaalde belangengroeperingen leeft het idee dat de aanwezigheid van Schiphol en de Rotterdamse haven synergie oplevert voor de Nederlandse economie. Het begrip synergie wordt echter nooit gedefinieerd.

De mainports hebben ieder hun eigen rol in het economische proces. Schiphol zorgt voor internationale bereikbaarheid door de lucht en de Rotterdamse haven zorgt voor internationale bereikbaarheid over zee. Beide mainports zijn daardoor van belang voor de handels- en distributiefunctie van Nederland. De mainports onderscheiden zich van de overige Nederlandse zee- en luchthavens door de omvang van de verkeerstromen, de omvang van het herkomst- en bestemmingennetwerk en de aantrekkelijkheid als vestigingslocatie. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2006) beschouwt de mainports als motoren van de economie die een "grote economische synergie" hebben met de bedrijvigheid in een wijde regio daaromheen. De combinatie van de mainports biedt bovendien "schaalvoordeel". Een vergelijkbaar standpunt is terug te vinden in de Nota Ruimte van de ministeries van VROM, LNV, VenW en EZ (2006). De organisatie Nederland Distributieland wijst daarnaast op het voordeel van de onderlinge nabijheid van de mainports voor de concurrentiepositie van bedrijven die van lucht- en zeevracht gebruikmaken (NDL, 2006). We hebben aan de hand van economische theorie en gesprekken met belanghebbenden van de mainports verkend of het begrip synergie in relatie tot de mainports geconcretiseerd kan worden (zie Kolkman en Visser, 2007). Synergie wordt daarbij omschreven als de situatie waarin één plus één meer is dan twee. Het totale voordeel dat Nederland van de twee mainports heeft, moet dus groter zijn dan op basis van de som van elk afzonderlijk verwacht kan worden.

Voordelen afzonderlijke mainports

De mainports dragen elk afzonderlijk bij aan een aantal voordelen: schaalvoordelen, *scope*voordelen en agglomeratievoordelen. Schaalvoordelen worden behaald vanwege de omvang van de vervoermiddelen die de mainports aandoen, de omvang van de organisaties die betrokken zijn bij het vervoer en vanwege de hoge frequenties waarmee de vervoermiddelen gebruikt worden (Kuipers et al., 2003). *Scope*voordelen ontstaan doordat vrachtstromen, en in het geval van Schiphol ook passagiersstromen, met verschillende herkomsten en bestemmingen op de mainports

gebundeld worden (*hub and spokes*-systeem). Op Schiphol ontstaan bovendien *scope*voordelen door de combinatie van passagiers en vracht in één vliegtuig. Voor in Nederland gevestigde bedrijven is ook de nabijheid van de mainports in veel gevallen een voordeel. De landzijdige transportkosten zijn daardoor lager dan wanneer het vervoer via vergelijkbare lucht- of zeehavens in het buitenland had moeten plaatsvinden. Agglomeratievoordelen hangen samen met de clustering van bedrijven en werknemers in stedelijke gebieden. De mainports dragen bij aan deze voordelen, vanwege de clustering van bedrijven die gerelateerd zijn aan de luchthaven of zeehaven. Met name de voordelen op het gebied van arbeidsmarkt en kennis zijn relevant voor synergie. Voordelen op de arbeidsmarkt ontstaan doordat de agglomeratie, vanwege de clustering, over een groter potentieel van geschikte werknemers beschikt, waardoor de zoekkosten om geschikt personeel te vinden lager zijn (*arbeidsmarkt-spillovers*). Werknemers van verschillende bedrijven wisselen daarnaast kennis uit in hun sociale netwerken, waardoor de opbouw van specialistische kennis in de hele agglomeratie goedkoper wordt (*kennisspillovers*). Zowel de schaal-, *scope*- als agglomeratievoordelen maken het voor bedrijven aantrekkelijk zich in de regio's rondom de mainports te vestigen. Schiphol draagt vooral bij aan het vestigingsklimaat voor zakelijke dienstverlening, (Europese) hoofdkantoren en logistieke activiteiten zoals (Europese) distributiecentra. De haven van Rotterdam draagt met name bij aan het vestigingsklimaat voor petrochemie, logistieke dienstverlening (Europese distributiecentra) en internationale groothandel (SEO et al., 2006; Kuipers et al., 2003; HBR, 2004).

Nauwe band met beide mainports

Bedrijven die een nauwe band met zowel de lucht- als de zeehaven hebben, genieten de voordelen die beide mainports afzonderlijk met zich meebrengen. Een nauwe band wordt hier overigens gedefinieerd als een rechtstreekse betrokkenheid bij de goederen- en passagiersstromen via beide mainports. Volgens ons komt dit vooral voor bij internationaal handelende bedrijven in de sectoren landbouw, voeding, machines, elektronica, groothandel en (petro)chemie. Logistieke dienstverleners vormen in veel gevallen een schakel tussen dergelijke bedrijven die opdracht geven voor het transport (de verladers) en de vervoersmaatschappijen op de mainports. De vervoersmaatschappijen zelf zijn hoofdzakelijk actief in de lucht- of zeevaart. Op basis van bestaande statistieken is het niet mogelijk om inzicht te krijgen

in aantallen of percentages bedrijven met een nauwe band met beide mainports. Met uitzondering van logistieke dienstverleners: circa 35 procent van hen is actief op zowel de lucht- als zeevrachtmarkt (NDL, 2007).

Extra voordelen

Kan er voor bedrijven in bovengenoemde sectoren (inclusief logistieke dienstverlening) extra voordeel bestaan bovenop de som van het voordeel van de mainports afzonderlijk? Er zijn verschillende argumenten die daarop wijzen. Bij logistieke dienstverleners kan sprake zijn van extra schaalvoordelen op het gebied van arbeidsmarkt en kennis. Doordat de gezamenlijke arbeidsmarkt groter is, zijn de zoekkosten voor geschikt personeel lager. De nabijheid van twee mainports vergroot bovendien de kans dat mensen die in de logistiek werkzaam zijn elkaar in (sociale) netwerken ontmoeten en kennis uitwisselen. Daarnaast zijn er scopevoordelen in de organisatie van de logistieke dienstverlening. Bepaalde vaste kosten kunnen over beide vrachtsegmenten worden verdeeld. Dit geldt overigens niet voor het landzijdige transport. De afhandeling van lucht- en zeevracht is dermate gescheiden dat dit niet tot extra schaal- of scopevoordelen leidt.

Voor internationaal handelende bedrijven die hun logistiek uitbesteden, is het inkopen van lucht- en zeevrachtdiensten bij één aanbieder vaak voordeliger vanwege lagere transactiekosten. Bedrijven kunnen daarnaast zelf extra voordeel creëren door het toepassen van verschillende bevoorradingstrategieën. Vervoer over zee is langzaam, maar relatief goedkoop. Vervoer door de lucht is snel, maar relatief duur. De aanwezigheid van Schiphol en Rotterdam maakt het ondernemen in Nederland makkelijker om de vervoerwijze te kiezen die vanuit concurrentieoverwegingen op dat moment het beste is. Deze flexibiliteit kan bijvoorbeeld een rol spelen bij de lancering van nieuwe consumentenelektronica. Producenten daarvan willen nieuwe producten zo snel mogelijk op de internationale markt hebben om de concurrenten zo veel mogelijk voor te blijven. Daarom wordt een eerste, kleine zending vaak met het vliegtuig naar de afzetmarkten gestuurd. De rest van de productie wordt per schip aangevoerd. Dergelijke strategieën komen ook voor bij het vervoer van grote machines, waarin kleine onderdelen zitten die elders gemaakt worden. Of in het geval van reparatie-onderdelen die, in tegenstelling tot de machine, vaak snel ter plaatse moeten zijn.

Vestigingsklimaat

Voor Nederland als geheel kan vanuit het concept optiewaarde een extra bijdrage aan het vestigingsklimaat worden verwacht. Bij optiewaarde gaat het om de waarde die in het heden kan worden toegekend aan de mogelijkheid om in de toekomst onverwacht van een bepaalde (infrastructurele) voorziening gebruik te maken. Geurs (2006) toont bijvoorbeeld aan dat de spoorwegen voor consumenten een

optiewaarde kunnen hebben. Voor de mainports kan een vergelijkbaar mechanisme optreden in de vestigingsplaatskeuze van bedrijven. In dat geval is in het heden alleen de luchthaven of de zeehaven relevant voor de bedrijfsactiviteiten. Omstandigheden kunnen echter met de tijd veranderen. De aanwezigheid van een grote zee- en luchthaven geeft de flexibiliteit om in de toekomst relatief eenvoudig andere markten (zowel voor de input als voor de output) en zakelijke relaties te kunnen bereiken. Het gaat hierbij dus niet om de mate waarin in de praktijk de opties daadwerkelijk benut worden, maar om het effect dat de aanwezigheid van deze opties voorafgaand aan de vestigingsplaatskeuze heeft op de aantrekkelijkheid van de vestigingsplaats.

Tijdens het onderzoek gaven veel geïnterviewden aan ook een extra bijdrage aan het vestigingsklimaat te verwachten via het imago. Schiphol en Rotterdam dragen onder andere bij aan het imago van Nederland als distributieland. Dit zou extra aantrekkelijk zijn voor bedrijven waarvoor dat imago, of andere imago's waar de mainports aan bijdragen, op zichzelf een belangrijke vestigingsplaatsfactor is. In de literatuur is daarvoor geen verdere onderbouwing gevonden. Vanwege het verkennende karakter van het onderzoek is niet getracht het extra voordeel van de mainports te kwantificeren. Het extra voordeel is op micro-economisch niveau naar verwachting beperkt in relatie tot het voordeel van de mainports afzonderlijk. Op macro-economisch niveau gaat het bovendien om een beperkt aantal bedrijfstakken, waarbinnen zeker niet alle bedrijven een nauwe economische band met beide mainports hebben.

Conclusies

Voor bepaalde bedrijven kan de aanwezigheid van Schiphol en de Rotterdamse haven tot meer voordeel leiden dan men op grond van beide afzonderlijk zou verwachten. Het gaat daarbij om logistieke dienstverleners die diensten aanbieden in de zee- en luchtvracht en om bepaalde internationaal handelende bedrijven in de sectoren landbouw, voeding, machines, elektronica, groothandel en (petro) chemie. Het extra voordeel kan voor logistieke dienstverleners bestaan uit lagere kosten in de organisatie van de dienstverlening, lagere zoekkosten op de arbeidsmarkt en uit lagere kosten bij de opbouw van kennis. Bij internationaal handelende ondernemingen kan het extra voordeel bestaan uit lagere transactiekosten bij het inkopen van logistieke dienstverlening en uit voordeel dat zij zelf kunnen creëren door het toepassen van verschillende strategieën. De aanwezigheid van de mainports maakt het hun makkelijker om de vervoerwijze te kiezen die vanuit concurrentieoverwegingen op dat moment het beste is. Voor Nederland als geheel is op basis van de optiewaardetheorie een extra bijdrage aan het vestigingsklimaat te verwachten.

LITERATUUR

- Geurs, K.T. (2006) *De optiewaarde van het spoor*. Bilthoven: Milieu- en Natuurplanbureau.
- Havenbedrijf Rotterdam (2004) *Aan de bak! De Rotterdamse haven en de betekenis voor de regionale werkgelegenheid*. Rotterdam: HBR.
- Kolkman, J. en J.G.S.N. Visser (2007) *Synergie tussen de mainports?* Den Haag: KiM.
- Kuipers, B., W.J.J. Manshanden, A.C. Muskens, G. Renes, M.J.P.M. Thissen en J.E. Ligthart (2003) *De maatschappelijke betekenis van doorvoer. Een onderzoek naar de maatschappelijke kosten en baten van de zuivere doorvoer van goederen door de Nederlandse zeehavens*. Delft: TNO Inro.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2006) *Beleidsbrief logistiek en supply chains*. Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
- Ministerie van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieu, Ministerie van Landbouw Natuur en Voedselkwaliteit, Ministerie van Verkeer en Waterstaat en Ministerie van Economische Zaken (2006) *Nota Ruimte (deel 4: tekst na parlementaire instemming)*. Den Haag.
- Nederland Distributieland (2006) *Wereldstromen: wereldkansen*. Zoetermeer.
- Nederland Distributieland (2007) *Top 200 Logistiek Dienstverleners*. www.ndl.nl.
- SEO Economisch Onderzoek, TNO en Buck Consultants International (2006) *Economische effecten Schiphol*. Amsterdam: SEO Economisch Onderzoek.