

Voorraadopbouw misleidt transportsector

Na sterke opleving wacht groeivertraging

De transport- en logistieksector heeft een sterk half jaar achter de rug. Hiermee is een goede stap in de richting van volumeherstel gezet. Achterblijvende vrachtprijzen zorgen er echter voor dat financieel herstel nog ver weg is. Ook is de forse opleving tijdelijk en zal de opgaande lijn door voltooiing van voorraadopbouw in de rest van het jaar gaan vertragen. Desondanks groeit vooral het internationale vervoer dit jaar sterker dan verwacht en lijkt ook de binnenlandse vervoersvraag het dal achter zich te laten.

Terugkeer groei zorgt voor opleving in transport

Hoewel de onzekerheid bij consumenten en investeerders nog niet weg is, maakt de Nederlandse economie weer enige progressie. Geholpen door een krachtig herstel van de internationale handel en vooral het aanvullen van bedrijfsvoorraden¹, wordt voor dit jaar weer een economische groei (BBP) van 1,2% verwacht (tabel 1). Het is met name het internationale vervoer dat weet te profiteren van de sterke economische groei in Azië en de daaruit volgende handel. Dit gebeurt zowel direct, als indirect (via toelevering aan productieland Duitsland). Nederland vervult hierin een succesvolle rol als internationale 'draaischijf' voor doorvoer². Hoewel de vooruitzichten zijn verbeterd, krijgt het tweede deel van het jaar economisch naar verwachting wel een soberder gezicht dan het eerste half jaar.

Tabel 1 Nederlandse economie in cijfers j.o.j.

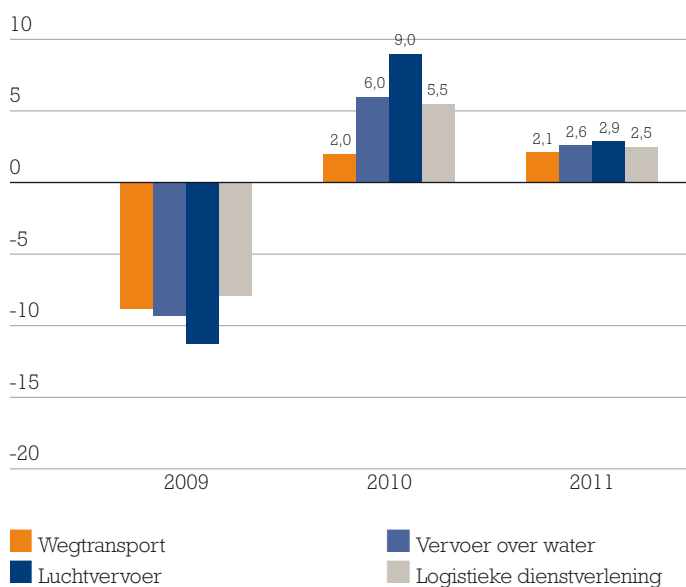
	2009	2010	2011
Economische groei (BBP)	-3,9%	1,6%	1,2%
Particuliere consumptie	-2,5%	0,5%	0,7%
Bedrijfsinvesteringen	-16,4%	-4,6%	3,2%
Uitvoer	-7,9%	10,0%	5,2%
Invoer	-8,5%	11,0%	4,5%
Inflatie	1,3%	1,7%	1,8%

Bron: ING Economisch Bureau

¹ In het tweede kwartaal kwam de volledige economische groei voor rekening van de voorraadopbouw.

² Het aandeel wederuitvoer in de uitvoer bedraagt thans bijna 45%.

Figuur 1 Verwachte volume ontwikkelingen 2009, 2010 en 2011 in % j.o.j.³



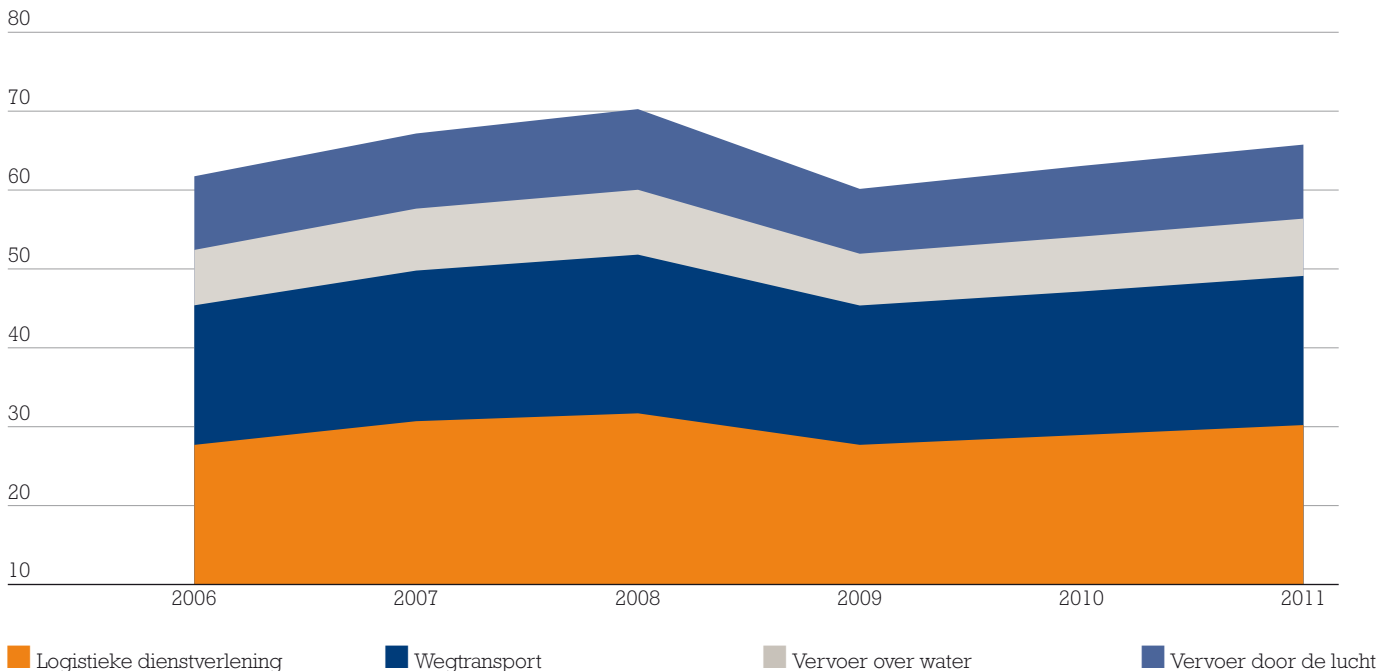
Bron: CBS/ING Economisch Bureau

Herstel transport oogt krachtig, maar eerste jaar-helft is niet representatief voor heel 2010

Tot in de zomer van dit jaar hebben de Nederlandse mainports een indrukwekkende groei laten zien. Het fundament onder het herstel is in de loop van het jaar duidelijk steviger geworden. Toch is het waken voor overmoed en te hoog gespannen verwachtingen. Zo raakt het voorraadeffect richting het einde van dit jaar uitgewerkt en slaat de overheidsstimulering in een groot aantal (Europese) landen noodgedwongen om in (forse) bezuiniging, waar consumenten en bedrij-

³ Vervoer over water betreft binnenvaart en zeevervoer, luchtvervoer is inclusief personenvervoer. Volumegroei: toegevoegde waarde tegen basisprijzen.

Figuur 2 Samenstelling en ontwikkeling omzet transport- en logistieksector in € mld.



Bron: CBS/ING Economisch Bureau

ven mee te maken krijgen. In eigen land heeft daarbij vooral de inkomensonzekerheid bij consumenten een drukkend effect op de vervoersvraag. Onderliggend (dus afgezien van deze tijdelijke factoren) zal de groei in het tweede deel van het jaar daarmee een stuk minder robuust zijn dan zich in de eerste twee kwartalen heeft afgetekend. 2011 belooft met een volumegroei van totaal 2,3% normalisering, al is het op een gematigd niveau.

Transport vertoont gespleten beeld

Voor een goed marktbeeld is het belangrijk te wijzen op de tweedeling die de transportsector vertoont. Het oog van velen valt op de sterke cijfers van de richtinggevende mainports, maar er is meer. Lang niet alle bedrijven hebben internationale tentakels. Waar het internationale zee- en luchtvervoer en in het kielzog ook de aanverwante logistieke dienstverlening van stuwadoors, cargadoors en opslag van goederen aantrekt, blijft het binnenlandse vervoer al sinds het begin van het economisch herstel achter. Opvallend genoeg merkt ook de grensoverschrijdende binnenvaart nog niet zoveel van verbetering. Al met al wordt voor het gehele jaar sectorbreed niettemin wel een volumegroei van 3,9% voorzien, waarmee een goede stap vooruit wordt gezet (figuur 1). Positief is daarbij dat ook het wegvervoer vanaf het tweede kwartaal eindelijk wat weet mee te profiteren. Hoewel de vooruitzichten voor het wegvervoer zijn verbeterd, moet deze deelsector het doen met een volumegroei van 2,0%. Naast dat consumenten voorzichtig blijven, leidt

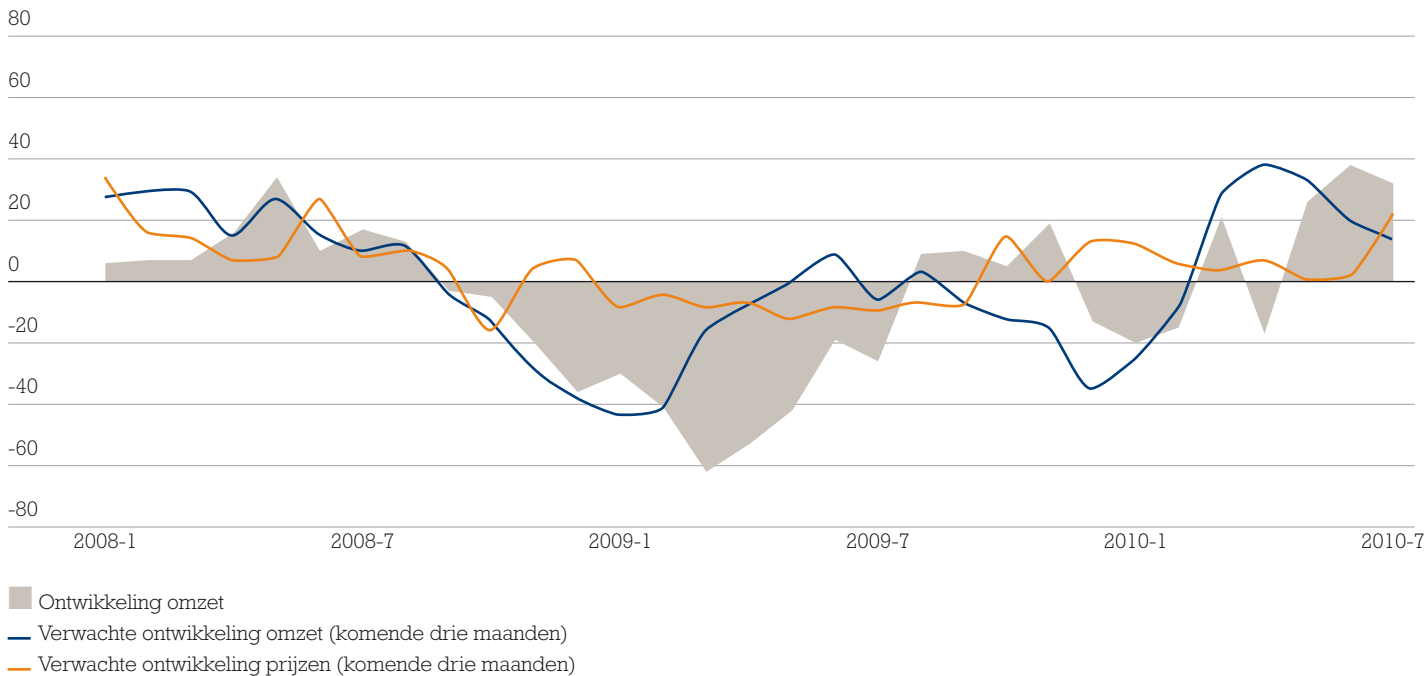
het opschorten van bouwplannen hier voor fikse tegendruk. Dit geldt ook voor de binnenvaart, waarvoor de bouwsector eveneens een belangrijke opdrachtgever is. Zo zijn de investeringen in woningen, gebouwen en grond-, weg- en waterbouw zijn in het tweede kwartaal (j.o.j) nog met 12% gedaald⁴. Hierdoor groeit de binnenvaart minder dan het totale vervoer over water, dat dit jaar een groei van naar verwachting 6% optekent. Met 2009 nog vers in het geheugen is de conclusie dat daar waar de volumes vorig jaar het sterkst daalden, nu de sterkste groei te vinden is.

Omzet vanaf tweede kwartaal branchebreed in de zwarte cijfers...

Het vrachtvolume en de omzet lopen door het prijseffect niet gelijk. Hoewel de omzetschade van 2009 (gemiddeld 12,5%) nog niet is weggepoetst, (figuur 2) is de weg omhoog ook wat dit betreft ingeslagen. Al met al daalde de omzet begin 2010 onder invloed van het slechte prijsniveau nog wel. Na een forse correctie met gemiddeld 3,5% vorig jaar, zakte de tarifiering begin dit jaar nog verder door het ijs. Vanaf het tweede kwartaal zal de omzet in de verschillende deelsegmenten van de sector weer in de plus komen. Bedrijven zijn optimistisch, maar uit figuur 3 blijkt wel dat ze per saldo terecht ook een slag om de arm houden voor de periode na de zomer.

⁴ Bron: CBS

Figuur 3 Vertrouwensindicator Ned. transport- en logistiekbedrijven (saldo pos./neg. antwoorden)



Bron: CBS/Europese Commissie

...maar volumeherstel verloopt zonder prijsherstel

Waar het vervoersvolume groeit, houden de vrachttarieven dus nog geen gelijke opwaartse tred. En dan te bedenken dat deze van een bodemniveau komen en hier nog heel wat goed te maken is. Hoewel de tarieven in lucht- en zeevervoer stevig zijn opgeveerd, geldt dit lang niet op alle fronten; zo blijven de tarieven in de dominante deelsector wegtransport en ook in de binnenvaart duidelijk achter bij het gemiddelde. Naast het karakter van het vervoer is dit ook te wijten aan de kleinschaligheid van de marktpartijen, waardoor de onderhandelingspositie zwak is. Ook wordt er nog geworsteld met de beladingsgraad en daarmee de productiviteit. Wel wordt ook hier sinds het tweede kwartaal enige verbetering gesignaleerd. Al met al blijft dit onvoldoende om ook financieel aan herstel te werken en is er wat dit betreft nog een lange weg te gaan (zie ook box 1). In het vorige kwartaalbericht bleek al dat de prijzen ook op langere termijn achterblijven⁵. Prijsconcessies zijn snel gedaan, maar wezenlijk prijsherstel zal naar verwachting een kwestie van lange adem zijn.

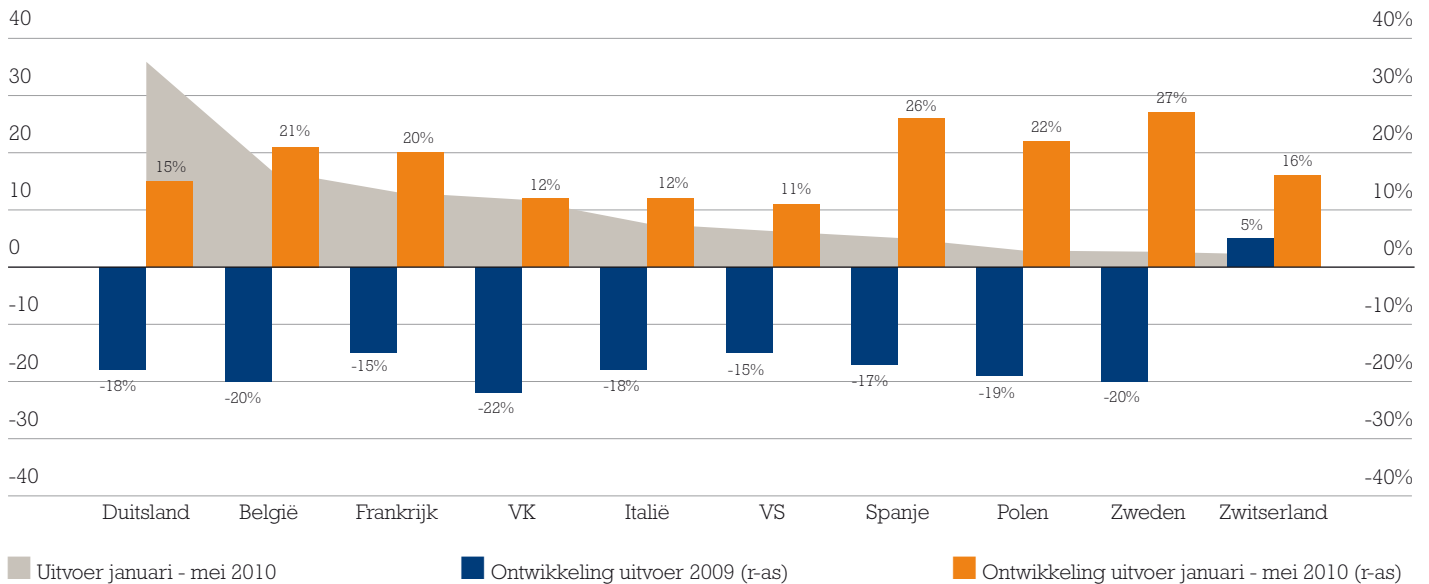
⁵ Zie kwartaalbericht Transport en Logistiek april 2010, figuur 2. Het prijsniveau in de transportsector daalde vanaf 2004 gemiddeld 0,6% per jaar⁵, terwijl het algemeen prijspeil met gemiddeld 1,6% op jaarbasis steeg.

Voorraadaanvulling stuwt vooral vervoer van basismaterialen en halffabricaten

Het economisch herstel vertaalt zich tot dusver vooral in een sterke opleving van het (bulk)vervoer van industriële basismaterialen zoals ertsen, chemicaliën en (minerale) brandstoffen over zee. Door de lucht gaat het om technische applicaties, computers en (consumenten)elektronica. Deze voorraden werden vanaf eind 2008 (beginfase recessie) afgebouwd en grotendeels in de eerste helft van dit jaar weer opgebouwd. Wanneer verschillende schakels van de keten besluiten tot aanvulling heeft dit een versterkend effect⁶. Dit was te merken in de Rotterdamse haven en op Schiphol (zie hierna). Ruwe basismaterialen zijn vaak bestemd voor doorvoer naar Duitsland. Zo hebben bedrijven als staalfabrikant Thyssen Krupp en chemiebedrijf BASF de productiecapaciteit dit jaar weer flink opgevoerd. Hier heeft de binnenvaart van kunnen profiteren. Daarnaast nemen - een fase verder - de investeringen in machines en installaties ook weer langzaam toe. Toch is het wel opvallend dat industriële bedrijven aangeven dat de voorraden gereed (eind) product nog altijd laag zijn. Dit strookt met het beeld dat de verkoop (en daarmee ook het vervoer) hiervan nog niet terug op niveau is.

⁶ Ook wel het 'opslingereffect', zie o.a. Prof. J. Fransoo. Bij afbouw geldt het omgekeerde.

Figuur 4 Ontwikkeling 10 belangrijkste exportlanden Nederland (naar waarde/€ mld.)



Bron: CBS, bewerkt ING Economisch Bureau

Box 1 Aantrekkelijke vervoersvraag maakt liquiditeitsproblematiek ondernemers acuter

De financiële positie van de transportsector is precair. De gemiddelde rentabiliteit is in het wegvervoer tot een dieptepunt gedaald, kostenbesparingen hebben dit niet kunnen tegenhouden. Naar verwachting zal het gemiddelde het bruto rendement voor nationaal en internationaal vervoer in 2010 rond de -/ - 2% respectievelijk -/ -6% uitkomen.⁷ Doordat de rendementen de afgelopen jaren ook al (ver) ondermaats waren, is de financiële positie danig aangetast. In het afgelopen anderhalf jaar hebben veel transportondernemingen investeringen uitgesteld, materieel afgestoten en kosten verlaagd om de kasstroom positief te houden. Het punt is echter dat dit eindig is. Dit gaat te meer knellen nu er door een aantrekkelijke vervoersvraag weer meer geld in uitstaande debiteuren gaat zitten (en de werkkapitaalbehoefte dus toeneemt). Dit voorjaar waren ook al tekenen van liquiditeitskrapte, toen bleek dat de procedureverandering in de BTW terugvordering tot vertraging leidde. De betalingstermijn in transport is met gemiddeld 47,9 dagen een kleine twee dagen langer dan over alle sectoren gemiddeld.⁸

Sentiment is verbeterd, verwachting is niet eenduidig

Sinds mei 2010 is het oordeel van transportondernemers over het 'ondernemingsklimaat' weer overwegend positief, zo blijkt uit peilingen onder transporteurs⁹. Met dit gegroeide vertrouwen is voldaan aan een basisvoorwaarde voor verder herstel. Wel is de vraag hoe zeer de aanstaande overheidsbezuinigingen en het einde van de voorraadsuppletie zullen doorwerken in het vertrouwen. Rekening houdend met het vroege dieptepunt in 2009 kan de opgaande lijn niet zonder meer worden doorgetrokken. In de tweede helft van het jaar zal de volumegroei afvlakken en volgend jaar op een onder trendmatig niveau doorzetten.

Opdrachtgevers laten verdeeld beeld zien; groothandel en industrie herstellen, bouw en delen van de detailhandel krimpen nog flink

Als business-to-business dienstverlening is de bedrijvigheid in andere sectoren een belangrijke richtinggever voor het binnenlandse transport. Zo ondervindt het overwegend nationaal actieve wegvervoer nog veel hinder van de geplaagde bouw¹⁰ (tabel 2) en zorgt de terughoudende consument voor tegendruk in het distributievervoer. Daarentegen kan de binnenvaart aanhaken bij de opleving in de voor die deelsector belangrijke industrie. Zo profiteren industriële opdrachtgevers in de chemie en (basis)metaal

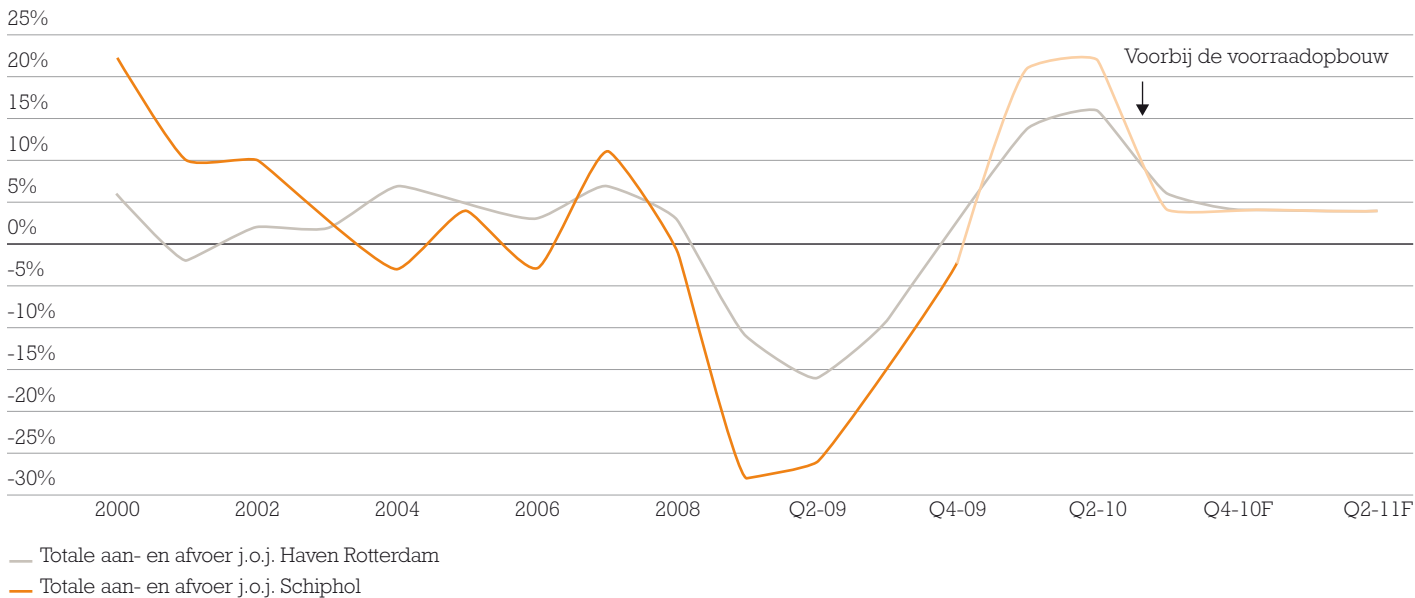
⁷ Na aftrek van vergoeding voor eigen vermogen en beloning DGA.

⁸ Bron: Graydon.

⁹ De Freight forwarding index van Danske Bank ondersteunt dit beeld.

¹⁰ Grofweg een vierde van de vervoersvraag in het wegvervoer (indirect) afhankelijk van de bouw.

Figuur 5 Goederenoverslag in de havens j.o.j.



Bron: Havenbedrijf Rotterdam/CBS/Schiphol/Prognoses ING

traditiegetrouw vroeg van de aantrekkende economie. Voor de bouw of duurzame consumentenproducten als woninginrichting is de verwachting voor dit jaar nog flink negatief.

Export naar Europese landen herstelt, export naar Azië groeit door

Na de terugslag van vorig jaar is de internationale handel van Nederland dit jaar sterk aangetrokken (figuur 4). De invoer, die voor een groot deel via de zeehavens plaatsvindt, steeg daarbij nog sterker dan de uitvoer. Opvallend is dat nu ook de vraag vanuit Europese handelslanden toenam. De top 3, Duitsland, België en Frankrijk, die gezamenlijk goed is voor 45% van de export, groeide in lijn met het gemiddelde. Het internationale wegvervoer, maar ook het spoorvervoer en de binnenvaart hebben hier garen bij kunnen spinnen (al verliest het Nederlandse internationale wegvervoer wel steeds meer terrein). Uitschieters waren er

met Spanje en Zweden. China en Rusland volgen de top 10 van Nederlandse exportlanden op de voet en worden snel belangrijker, al blijft hun absolute aandeel vergeleken met de buurlanden nog gering. Kansrijke landen voor toekomstige exportgroei zijn naast Rusland en Polen, Oekraïne. Ook de Aziatische landen die vrijwel zonder uitzondering een economisch groeiperspectief van tenminste 5% per jaar hebben, zijn onverminderd kansrijk voor Nederlandse transporteurs. De verwachte verzwakking van de euro ten opzichte van de dollar (verwachting: € 1,17 eind tweede kwartaal 2011) kan hierbij een steun in de rug zijn.

Mainports laten 'dal' snel achter zich

De Nederlandse 'mainports' fungeren als blikvanger en

Tabel 2 Groeiverwachtingen (binnenlandse) verladere

	2009	2010F	2011F
Bouw	-5,4%	-7,8%	-1,0%
Industrie	-8,9%	6,0%	2,0%
Detailhandel	-5,1%	-1,5%	1,0%
Groothandel	-7,5%	3,0%	2,0%

Bron: ING Economisch Bureau

Tabel 3 Economische groei Nederlandse exportlanden, naar positie j.o.j.

	2009	2010F	2011F
1. Duitsland	-5,0%	3,1%	1,8%
2. België	-3,0%	1,7%	1,6%
3. Frankrijk	-2,2%	1,3%	1,7%
4. Verenigd Koninkrijk	-5,0%	1,6%	1,6%
5. Italië	-5,0%	1,0%	0,9%
11. China	10,0%	9,0%	9,0%
12. Rusland	5,1%	4,5%	n/a

Bron: ING Economisch Bureau

Box 2 Lege containers en het raadsel van de schaarste

Over de eerste helft van 2010 was 20% van de in de Rotterdamse haven behandelde containers leeg¹¹. Er zijn zelfs havens in de wereld waar dit percentage meer dan het dubbele bedraagt. Het vervoer van lege containers levert niets op en is dus schadelijk voor de toegevoegde waarde. Bovendien is het een belangrijke oorzaak van de containerschaarste waarover halverwege dit jaar veel werd gesproken. Hoe is dit te verklaren, er was toch sprake van grote overcapaciteit?

Dit heeft een samengestelde oorzaak; als de markt aantrekt en de vraag naar containers stijgt, moeten deze lege containers voor hergebruik ook weer terug worden vervoerd en dat kost tijd (de wereldwijde goederenstroom van Oost naar West is immers veel groter dan omgekeerd). Daarnaast is de verhouding scheepscapaciteit: containers in de afgelopen jaren gedaald tot nauwelijks meer dan 1:2. Daar komt overigens bij dat de zomerperiode piekseizoen is voor de zeevaart. Tenslotte zorgt het 'slow steaming' (langzaam varen) ervoor dat de containerschepen soms oplopend tot 5 à 6 dagen¹² langer dan normaal onderweg zijn. Overigens is het fenomeen slow steaming door een deel van de rederijen onder druk van verladers teruggedraaid. Toch blijft de grootste rederij – Maersk – hier wel aan vasthouden.

graadmeter van de logistieke sector. Na een moeilijk jaar bracht de aantrekkende wereldhandel de euforie tijdelijk terug, wat vanaf eind 2009 een snelle volumestijging mogelijk maakte.

Schiphol maakt 'technische' sprong vooruit

Het goederenvervoer op Schiphol had als relatief klein segment in 2009 het meest te lijden onder de recessie. De overslag daalde met niet minder dan 17,9%. Pas in de laatste maanden ging het beter, waarbij vanaf december op jaarbasis weer een flinke plus wordt genoteerd. Deze positieve lijn heeft zich in de eerste helft van 2010 versterkt doorgezet (+ 21,6%) (figuur 5). Dat de eerste helft van 2009 een krimp van 26,7% vertoont nuanceert de ervaring en wijst op de conjunctuurgevoelheid van het luchtvervoer.

Luchtvervoer profiteert van keuze voor snelle voorraadopbouw

De sterke groei is deels verklaarbaar door de sterke handel

met Azië, waarbij Schiphol een knooppunt vormt voor het vervoer naar de Verenigde Staten. Toch heeft de ervaring zijn echte kracht te danken aan het feit dat bedrijven in reactie op de sneller dan verwachte economische verbetering ook sneller over nieuwe voorraden wilden beschikken en om die reden voor luchtvervoer kozen. Van en naar Azië naar Europa scheelt dit immers snel 3 tot 4 weken. Dit effect zal in het tweede deel van het jaar snel afnemen. Naar verwachting zal de situatie zich in 2011 binnen het luchtvervoer normaliseren, waarbij het volume op een lager groeipad terecht komt dan voor de economische crisis.

Rotterdamse haven maakt sterke 'come-back'

De goederenoverslag in grootste haven van Europa steeg over de eerste helft van 2010 met 14,8% (2009 -/ 14,3%). In het tweede kwartaal deed zich zelfs congestie en capaciteitsdruk voor. Dit deed de relatief milde terugval van 2009

Box 3 Faillissementen richtinggevend, maar geen ideale graadmeter voor de toestand in de sector

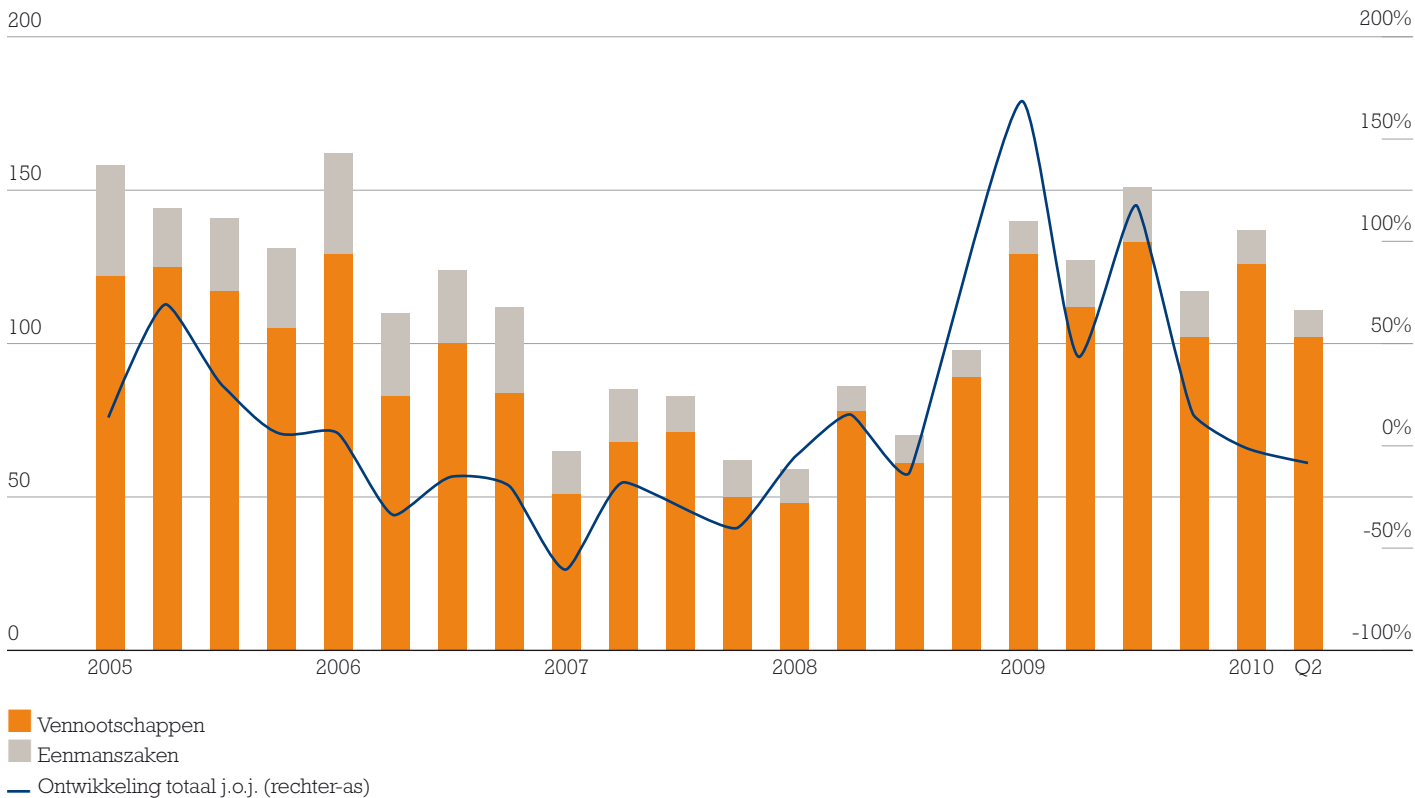
Aantal faillissementen blijft relatief hoog

Nadat het aantal faillissementen in 2009 met 476 70% hoger lag dan een jaar eerder is het aantal in de eerste helft van dit jaar nog maar licht gedaald (-5%), maar blijft het op een relatief hoog niveau liggen (35% hoger dan gemiddeld). Ook nu daalde het aantal faillissementen onder eenmanszaken met 23% minder dan onder vennootschappen (in de regel grotere bedrijven). De zwakke financiële weerbaarheid zorgt ervoor dat het aantal faillissementen in 2010 nog niet substantieel daalt. Toch zijn de aantallen niet verontrustend. De concurrentiedruk in de transportsector heeft daarmee weinig verlichting gekregen. Hoewel het faillissementscijfer vaak breed wordt uitgemeten, blijkt dit geen perfecte indicator voor de financiële gezondheid van de transportsector. Een aantal van 476 faillissementen op 30.000 (1,6%) blijft in een ongeëvenaard crisisjaar natuurlijk verwonderlijk laag. Een verklaring hiervoor is dat er veel verborgen blijft. Zo is er het afgelopen jaar bijvoorbeeld massaal uitstel van betaling verleend aan binnenvaartondernemers, waardoor veel faillissementen werden afgewend. Afgezien van deze bijzondere omstandigheden geldt ook dat banken veel faillissementen voorkomen door in de voorfase 'intensief beheer' toe te passen. Het aantal 'informele herstructureringen' wat op deze manier plaatsvindt, zegt veel meer, maar blijft omwille van de succesvolle reorganisatie buiten beeld. Juist dit was gezien het geringe aantal faillissementen het afgelopen jaar actueel.

11 Bron: havenbedrijf Rotterdam.

12 De vaarsnelheid daalt hierbij van gemiddeld 24-25 knopen naar 18 knopen.

Figuur 6 faillissementsontwikkeling transport en logistiek¹⁴



Bron: CBS

(-/-8%) bijna vergeten. Ondanks een afzwakking verwacht de Rotterdamse haven over heel 2010 op een groei van 10% uit te komen, waarmee het niveau van 2008 zelfs weer zal worden overtroffen. Ook hier speelt de voorraadopbouw het eerste deel van dit jaar een centrale rol. Zo was de overslagstijging bij de categorie erts met 150% bijvoorbeeld ongekend groot.

Voor een belangrijk deel zijn de goede prestaties van de Rotterdamse haven te danken aan de sterke transshipment-functie (zee-zeevervoer) en de wederuitvoer naar het Europese achterland. Rotterdam wint daarbij bovendien marktaandeel op concurrerende grote havens. Zo groeide de overslag in Antwerpen in het eerste half jaar met 12,7% en kon Hamburg na een dramatisch jaar in deze periode weer een groei van 8,1% bijschrijven. Kleinere concurrenten groeiden wel sneller. Zo liet de haven van Zeebrugge een groei van ruim 25% zien en groeiden ook de havens in Zeeland in dit tempo. Amsterdam bleef echter sterk achter (-7,1%), maar wist door verdubbeling van de overslag bij Corus, inclusief de Noorseekanaal havens toch nog een plus van 4,2% neer te zetten.

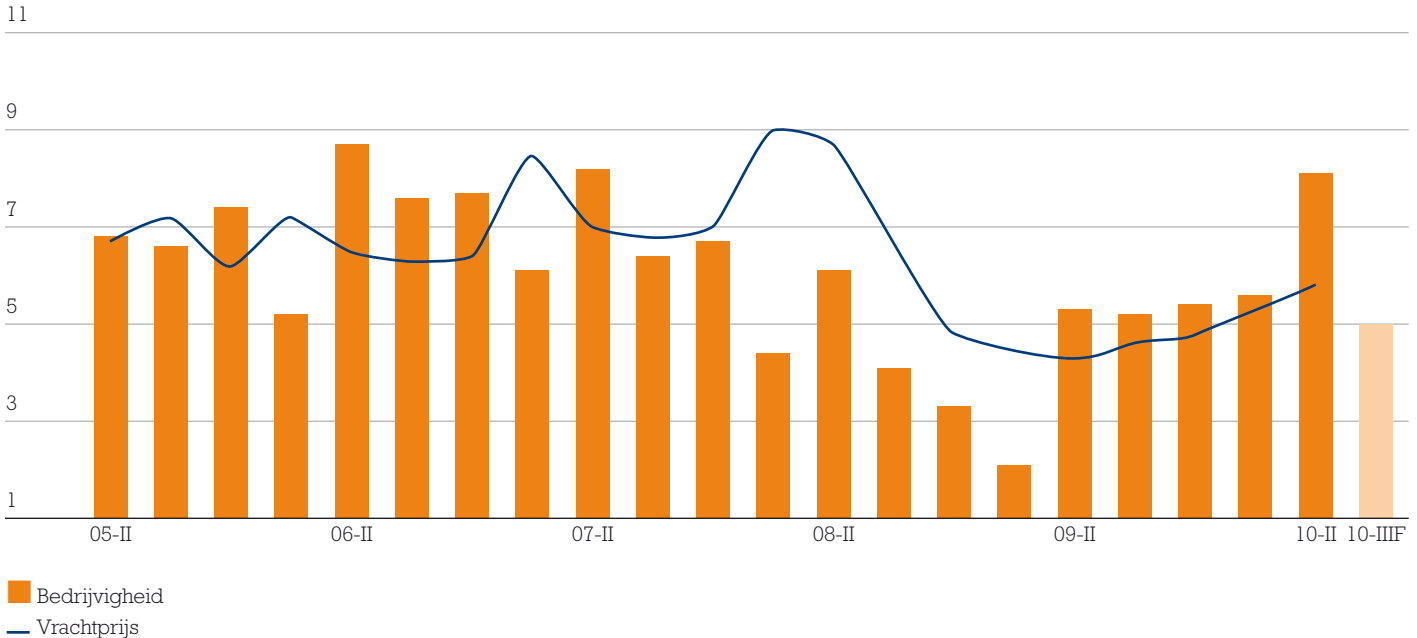
Binnenvaart volhardt, maar markt blijft verstoord

De binnenvaartsector heeft traditioneel een groot aandeel in het vervoer van natte en droge bulk over de Rijn naar Duitsland. De opleving van de industrie en het daarmee verbonden vervoer van basismaterialen heeft ook voor de binnenvaart enige verlichting gebracht, al is mede door een korting op de tarieven ook een flink deel hiervan weggelekt naar het spoorvervoer¹⁴. Ondanks dat een oplegplan zoals begin 2010 nog opportuun is uitgebleven, zijn verreweg de meeste bedrijven weer aan het werk, al houdt de bezettingsgraad nog niet over. Tot dusver is de gevreesde faillissementsgolf uitgebleven, maar is de vermogenspositie nog altijd nijpend. De pijn zit ook hier bij de vrachttarieven. Er is immers nog geen sprake van een zodanig evenwicht dat de prijzen kunnen herstellen. Bovendien is dit door de versnipperde sector tegenover de grote opdrachtgevers moeilijk af te dwingen. Daarnaast wordt met eerder bestelde nieuwe schepen ook dit jaar nog capaciteit aan de vloot toegevoegd.

¹⁴ In 2010 en 2011 krijgen verladers een korting op de tarieven die voor de Betuwelijn worden berekend. Mede hierdoor steeg het marktaandeel in het vervoer naar Duitsland van 40% begin 2009 tot 60% in het eerste kwartaal van 2010 en naar verwachting 65% eind 2010.

¹³ Betreft het gehele cluster transport, opslag en communicatie.

Figuur 7 Stemningsindicator wegtransport



Bron: TLN

Dat ook de industriële voorraadaanvulling de marktsituatie nauwelijks kan verbeteren, is een teken dat de onbalans in de binnenvaart nog altijd groot is.

Verdieping: wegvervoer

Omzet wegvervoer in tweede kwartaal 2010 weer positief, maar rendement verbetert niet

In de praktijk wordt de situatie in het wegvervoer in de zomer van 2010 nog altijd als een 'kopersmarkt' bestempeld. Ondanks dat ook in het wegvervoer het vrachtvolume aantrekt is de overcapaciteit nog niet verdwenen. Wel is het aantal stilstaande trucks bij transporteurs in vergelijking met een jaar terug naar schatting met tenminste de helft afgenomen. Dit laat de vrachtprijs licht oplopen, al houdt het nog niet over (figuur 7). Nadat het eerste kwartaal nog een omzetzakking te zien gaf, wordt voor het tweede kwartaal weer een plus van verwacht. Rekeninghoudend met een verwachte lichte kostenstijging (afhankelijk van de nieuwe CAO goederenwegvervoer) en een volumestijging van 2% houden wij over het gehele jaar rekening met een jaaromzetstijging die daar rond de 3% zal uitkomen. Gemiddelden zeggen in de wegtransportsector echter steeds minder. Deelmarkt en bedrijfsomvang blijken allesbepalend. Zo is het rendementsverschil in procentpunt tussen het meest rendabele fysieke distributie en het minst rendabele containervervoer opgelopen tot 13%-punt¹⁵. Ook tussen kleine en

15 Bron: NEA.

grote bedrijven loopt het rendementsverschil steeds verder op. Veel bedrijven hebben in het afgelopen jaar het hoofd boven water gehouden met forse kostenbesparingen.

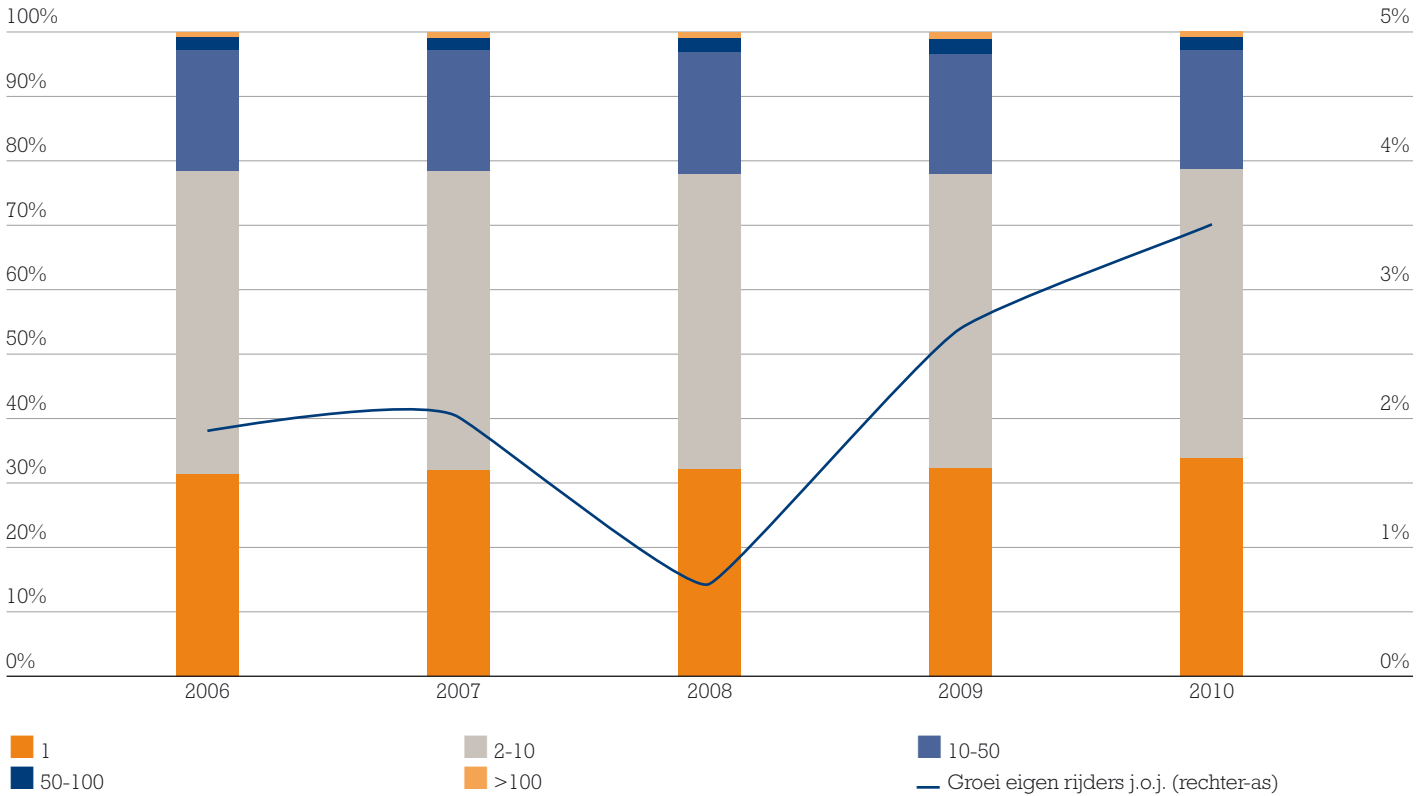
Snoeien in het wagenpark brengt vraag en aanbod eerder weer in balans

De overcapaciteit en de zwakke financiële positie hebben funest uitgepakt voor het investeringsklimaat. Wegtransporteurs hebben wat dit betreft vanaf eind 2008 keihard op de rem getrapt. De Nederlandse wegtransportsector kampte sinds vorig jaar met een aanzienlijke overcapaciteit, die zich aftekende in een flink gedaalde productiviteit¹⁶. Positief is echter dat veel transporteurs de tering naar de nering hebben gezet en de recessie hebben aangegrepen om drastisch in het wagenpark te snoeien. Hierbij zijn veelal oudere trucks in de categorie euro 0- euro III afgestoten. In combinatie met een licht aantrekkende markt zorgt dit ervoor dat de overcapaciteit versneld terugloopt, waardoor de balans eerder kan herstellen. Positief bijeffect is dat de kwaliteit van het wagenpark gemiddeld genomen op peil blijft en de sector op dit punt niet aan concurrentiekracht heeft ingeboet, ondanks dat investeringen sterk achterbleven.

Een uitgebreide analyse van de truck- en trailermarkt kunt u verwachten in de ING Assetvisie trucks en trailers die later dit jaar verschijnt.

16 De arbeidsproductiviteit daalde gemiddeld met € 5.000 per arbeidsjaar (EIM).

Figuur 8 Aantal bedrijven naar omvang en groei eigen rijders per 01/01 van elk jaar



Bron: TLN/NIWO, bewerkt ING Economisch Bureau

Geen shake-out, wel sluimerende herschikking

Opvallend is dat het aantal transportbedrijven ondanks de diepe economische crisis nauwelijks is afgenomen in 2009. Dit geeft aan dat de veerkracht en het incasservermogen groot zijn, in de grotendeels door familiebedrijven gedomineerde wegtransportsector. Toch voltrekt zich wel een sluimerende herschikking in de structuur. Het feit dat het aantal bedrijven stabiel is gebleven, ondanks het grotere aantal faillissementen, wordt immers verklaard door de aanwas van 'eigen rijders'. Ook in 2009 zijn veel chauffeurs vrijwillig of noodgedwongen voor zichzelf begonnen (figuur 8).

Crisis weerhoudt eigen rijders niet

Opmerkelijk is ook dat potentiële eigen rijders kennelijk voldoende vertrouwen hebben in de toekomst. Dit aantal zat ook in 2009 opnieuw in de lift en klom naar een kleine 4.000 (34% van het totaal). Waar het totaal aantal bedrijven de afgelopen vijf jaar slechts marginaal groeide, steeg het aantal eigen rijders met ruim 11%¹⁷. Deze ontwikkeling is verklaarbaar vanuit de behoefte om te flexibiliseren en anderzijds wellicht vanuit de behoefte aan vrij ondernemerschap bij chauffeurs. Hoewel de sector versnipperd blijft, zijn er wel

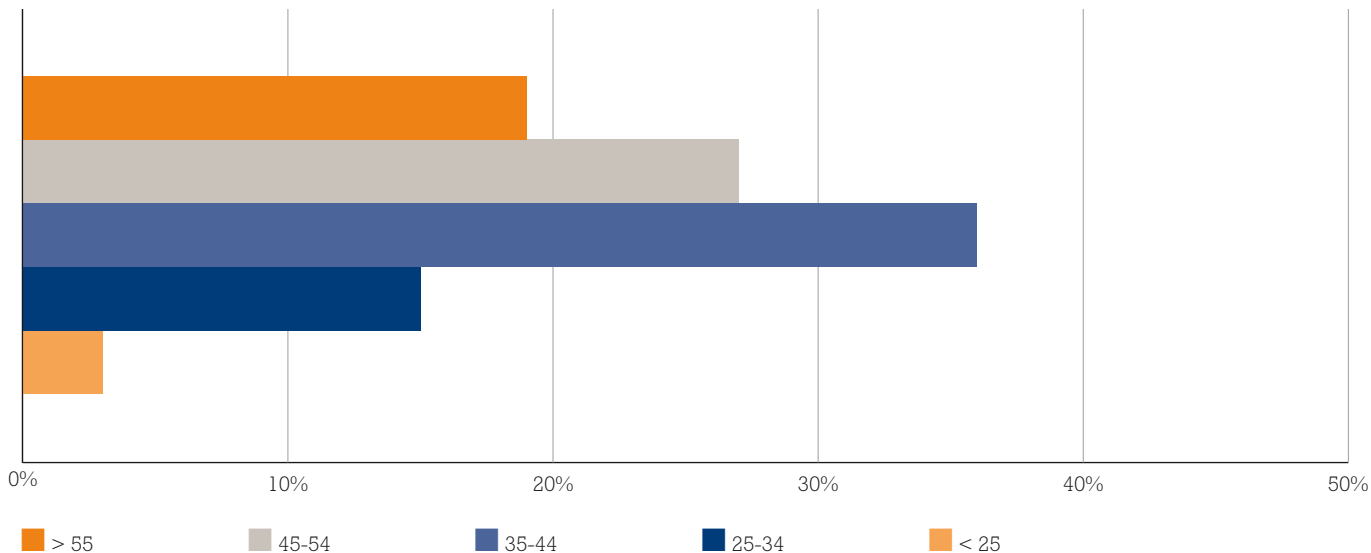
degeijk ook bedrijven met meer dan 50 trekkende eenheden die opschalen. Het afgelopen jaar hebben er in dit segment bovendien de nodige overnames plaatsgevonden. Hoewel de hoofdmoot in de sector door het middensegment wordt gevormd, is de verwachting dat deze tweedeling zich doorzet.

Transport laat schroom samenwerking steeds vaker achter zich.

Waar autonomie en onafhankelijkheid in de transport- en logistieksector boven alles werd geplaatst, zijn er steeds meer samenwerkingsinitiatieven te zien. Dit is een positieve ontwikkeling. Zo trachten de zeehavens hun regierol door middel van belangen in binnenhavens te versterken en wordt intermodaal vervoer steeds meer door bedrijven geadopteerd. Niet alleen het belang van ketenbrede samenwerking wordt gezien. Bedrijven zetten zich ook steeds vaker over de weerstand tegen horizontale samenwerking (tussen bedrijven in dezelfde schakel) heen, wat positief is en ook voorzichtig een doorbraak genoemd kan worden. Een ander voorbeeld is de ladingbundeling van de verladers Elektrolux, Zeeman en Heineken, van en naar de zeehavens. Ook in het wegvervoer is meer samenwerking zichtbaar. Zo is ook het Rotterdamse initiatief van containervervoerders tegen leegrijden een goed voorbeeld. Een

¹⁷ Bron: TLN/NIWO.

Figuur 9 Opbouw personeelsbestand wegvervoer



Bron: VTL/Ecorys/Policy research corporation, bewerkt ING Economisch Bureau

andere vorm van samenwerking die steeds meer zichtbaar wordt, zijn joint ventures tussen wegvervoerders, waarbij voor gezamenlijke rekening een nieuwe activiteit wordt opgestart. Net als meer informele samenwerking op retourengebied en het uitwisselen van bepaalde opdrachten steeds minder wordt geschuwd. Het resultaat hiervan is dat de efficiency en daarmee de productiviteit wordt gestimuleerd.

Vergrijzend chauffeurskorps vraagt om constructieve aanpak aanstaand tekort

Waar inzinking in het vrachtvolume en het vormen van chauffeurspools in 2009 nog de boventoon voerde, is het overschot aan personeel veel sneller verdwenen dan verwacht. Voor een deel is dit verklaarbaar door het zogenoemde 'labour hoarding', het verschijnsel dat werkgevers hun personeel vasthouden ondanks een daling van de

bedrijfsactiviteiten (met het oog op de toekomst). Dit doet zich (geholpen door de deeltijd ww) ook in andere sectoren voor. Het chauffeurstekort speelt overigens grotendeels op de binnenlandse markt. Naast het feit dat de Nederlandse sector zich al voor zo'n 80% met binnenlands vervoer heeft teruggetrokken¹⁸, wordt in het internationaal vervoer uit kostenoverwegingen eerder succesvol buitenlandse chauffeurs aangetrokken. Al met al blijft overeind dat het overschot in krap een half jaar is omgeslagen in een dreigend tekort. Dat transporteurs zich ook weer op de arbeidsmarkt begeven, blijkt de afgelopen zomer uit het gestegen vacatureaanbod¹⁹ dat overigens voor de gehele sector geldt. Een andere reden dat bedrijven anticiperen op de toekomst is dat de samenstelling van het werknemersbestand totaal gezien vergrijst (figuur 9). Dit dwingt bedrijven steeds meer om hier rekening mee te houden.

¹⁸ Hiervoor zijn verschillende redenen aan te wijzen; hogere loonkosten, cabotagebeperkingen en de richtlijn arbeidstijd (48-urige werkweek).

¹⁹ Bron: monster employment index.

Disclaimer

De informatie in dit rapport geeft de persoonlijke mening weer van de analist(en) en geen enkel deel van de beloning van de analist(en) was, is, of zal direct of indirect gerelateerd zijn aan het opnemen van specifieke aanbevelingen of meningen in dit rapport. De analisten die aan deze publicatie hebben bijgedragen voldoen allen aan de vereisten zoals gesteld door hun nationale toezichthouders aan de uitoefening van hun vak. Deze publicatie is opgesteld namens ING Bank N.V., gevestigd te Amsterdam en slechts bedoeld ter informatie van haar cliënten. ING Bank N.V. is onderdeel van ING Groep N.V. Deze publicatie is geen beleggingsaanbeveling noch een aanbieding of uitnodiging tot koop of verkoop van enig financieel instrument. Deze publicatie is louter informatief en mag niet worden beschouwd als advies. ING Bank N.V. betreft haar informatie van betrouwbaar geachte bronnen en heeft alle mogelijke zorg betracht om er voor te zorgen dat ten tijde van de publicatie de informatie waarop zij haar visie in dit rapport heeft gebaseerd niet onjuist of misleidend is. ING Bank N.V. geeft geen garantie dat de door haar gebruikte informatie accuraat of compleet is. De informatie in dit rapport kan gewijzigd worden zonder enige vorm van aankondiging. ING Bank N.V. noch één of meer van haar directeuren of werknemers aanvaardt enige aansprakelijkheid voor enig direct of indirect verlies of schade voortkomend uit het gebruik van (de inhoud van) deze publicatie alsmede voor druk- en zetfouten in deze publicatie. Auteursrecht en rechten ter bescherming van gegevensbestanden zijn van toepassing op deze publicatie. Overneming van gegevens uit deze publicatie is toegestaan, mits de bron wordt vermeld. In Nederland is ING Bank N.V. geregistreerd bij en staat onder toezicht van De Nederlandsche Bank en de Autoriteit Financiële Markten.

De tekst is afgesloten op 25 augustus 2010.

**Meer weten?
Kijk op ING.nl
Of bel met**

Rico Luman,
Sectoreconoom Transport en Logistiek
020 563 98 93

Machiel Bode,
Sectormanager Transport en Logistiek
020 652 20 75

Wilt u nieuwe publicaties per e-mail ontvangen?
Ga naar ING.nl/kennis

