

Visie op Transport en Logistiek

Sectorupdate 2010



Visie op Transport en Logistiek

Voorwoord



Veel sectoren nu door het dal heen

In deze publicatie brengen we u graag op de hoogte van de huidige trends en ontwikkelingen en geven wij onze visie op uw sector. Als ondernemer kunt u zich spiegelen aan de trends en branchecijfers, kijken hoe het met de branche van uw toeleveranciers is gesteld en zien wat de verwachtingen zijn van ABN AMRO over uw eigen branche.

In de loop van 2010 en 2011 zullen meer en meer branches het economische dal passeren en weer groei laten zien. Dat geldt op dit moment al voor veel exporterende ondernemingen die profiteren van de aantrekkende wereldhandel (zoals de industrie). In het kielzog daarvan zullen meerdere sectoren herstel laten zien (zoals transport). Hoewel in Europa het herstelproces minder snel verloopt dan in Azië en de VS, is de ondernemingsstemming in veel economische sectoren in Nederland al flink aan het verbeteren. Dit neemt niet weg dat een aantal sectoren het ook het komend jaar nog lastig gaat krijgen. Zo zal de bouwsector helaas nog worden geconfronteerd met afnemende omzetten in 2010.

In deze Visie op Transport en Logistiek is ook een gesprek opgenomen tussen de heer van Maanen, directeur Van Maanen BV en Bart Banning, Sector Banker Transport & Logistiek van ABN AMRO. Zij geven u ter inspiratie voor uw eigen bedrijfsvoering praktijk gerichte verhalen. Hoe bedrijven uit de sector de neergang van de economie hebben overleefd, wat hun toekomstvisie is en hoe de ontwikkelingen in de afgelopen jaren hun sector hebben veranderd.

Hopelijk stimuleert deze publicatie u om met ABN AMRO en uw collega ondernemers van gedachten te wisselen over de uitdagingen voor uw bedrijf en uw sector in Nederland. Wij denken graag met u mee en zijn u graag van dienst. Namens alle collega's van ABN AMRO wens ik u en uw bedrijf alle succes toe!

Vriendelijke groeten,

Joop Wijn

Lid Raad van Bestuur ABN AMRO

Visie op Transport en Logistiek

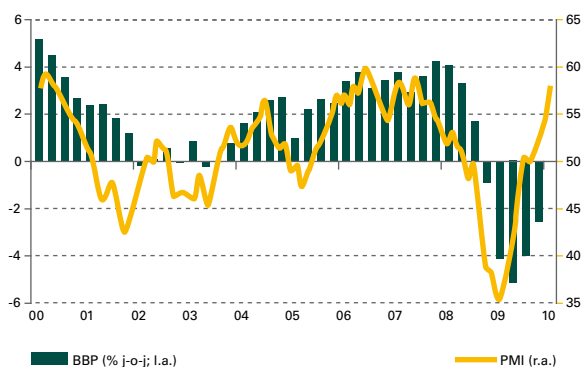
Visie op Nederland	4
Interview met René van Maanen	6
Binnenvaart	10
Expediteurs	12
Goederenvervoer per spoor	14
Goederenvervoer over de weg	16
Opslag	18
Leeswijzer	20

Verder herstel Nederlandse economie

Afgelopen zomer krabbelde de economie overeind uit een diepe recessie. Maar in het laatste kwartaal van 2009 halveerde de groei al weer ten opzichte van het voorgaande kwartaal. Volgens voorlopige indicatoren trekt de groei echter opnieuw aan.

Midden vorig jaar liet de economie de recessie achter zich, die vier kwartalen had geduurd. Het BBP groeide in de zomer met een ½% ten opzichte van het voorgaande kwartaal. In het slot-kwartaal viel de groei echter terug naar ¼%. Deze vertraging werd veroorzaakt door een geringere stijging van de overheidsconsumptie, een stevige daling van de investeringen en een kleinere bijdrage van de netto-uitvoer (het positieve groeiverschil tussen uitvoer en invoer slonk). Doordat de afname van de voorraden fors kleiner uitviel dan in het derde kwartaal bleef de BBP-groei toch in de plus.

BBP-groei trekt verder aan volgens PMI

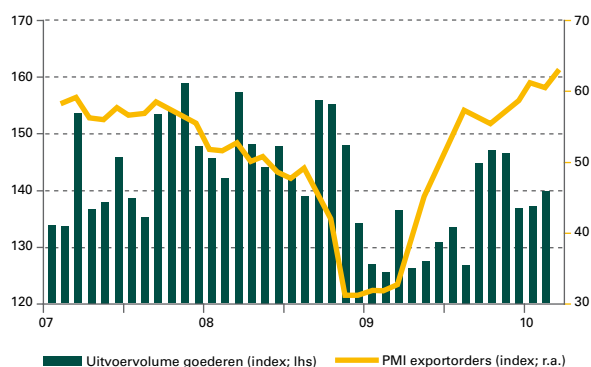


Bron: Thomson Financial, Markit NEVI

Recente cijfers wijzen echter niet op een verdere vertraging van de groei. De industriële productie had in oktober en december een daling laten zien (maand-op-maand), maar in januari-februari steeg de productie weer per saldo duidelijk, net als in veel andere eurozonelanden. Verder laat de wereldhandel een duidelijk opgaande lijn zien, waar onze uitvoer van profiteert. In januari liep de groei van het uitvoervolume ten opzichte van de overeenkomstige maand van 2009 op tot ruim 11%. Dat neemt niet weg dat het februari-niveau nog altijd duidelijk lager was dan dat vóór het begin van de crisis in het najaar van 2008.

Voorlopige indicatoren wijzen op meer groei in de nabije toekomst. We geven enkele cijfers: het producentenvertrouwen in de industrie is verder opgelopen, vooral in maart. De inkoopmanagersindex (PMI) van de industrie ligt al enkele maanden ruim boven de 50 (maart: 57,8), wat duidt op meer groei. ('50' markeert de omslag van krimp naar groei.) De deelindex 'nieuwe orders' en de deelindex 'nieuwe uitvoerorders' liggen zelfs duidelijk boven de 60. Dat belooft veel goeds voor een aanhoudend herstel van de uitvoer. Meestal is het de uitvoer die het herstel in ons land in gang zet. Uit andere enquêtes (CBS, Europese Cie) komt ook naar voren dat men in de industrie beter te spreken is over de orderportefeuilles. Verder zijn ook de geleidelijk verbeterende verwachtingen ten aanzien van de werkgelegenheid en de verkoopprijzen een teken dat het met de industrie beter gaat. Deze sector is sterk afhankelijk van de buitenlandse handel. De betere stemming rond de uitvoeruitzichten heeft mogelijk ook te maken met de waardedaling van de euro in de voorbije maanden.

Uitvoer stijgt verder



Bron: CBS, Markit NEVI

Binnenlandse bestedingen komen later op gang

De particuliere consumptie blijft nog duidelijk achter. In het laatste kwartaal van 2009 werd al weer de vierde k-o-k-daling op rij genoteerd. Jaar-op-jaar daalde de consumptie in dat kwartaal met ruim 2½%. Maar in januari nam de krimp flink af naar minder dan 1% j-o-j. Deze verbetering deed zich voor bij diverse goederencategorieën, óók bij duurzame goederen. De tijd zal leren of het verwachte consumptieherstel nu is ingezet.

De particuliere consumptie kan dit jaar weer gaan stijgen ondanks lagere loonstijgingen en een verder oplopende werkloosheid, die het totale beschikbaar inkomen van werknemers doet afnemen. Daar staat tegenover dat het totale beschikbaar inkomen van uitkeringstrekkers toeneemt, terwijl het winstinkomen waarschijnlijk sterk stijgt. Verder gaat het consumentenvertrouwen langzaam omhoog (met even een onderbreking in februari). Waargenomen patronen in het verleden suggereren dat de inmiddels gerealiseerde jaar-op-jaar-verbetering van de koopbereidheid binnenkort zou kunnen worden gevolgd door een jaar-op-jaar-stijging van de consumptieve bestedingen.

De investeringen zullen als laatste bijdragen aan het herstel. De bezettingsgraad in de industrie is nog altijd heel laag, ondanks enige stijging vanuit het diepe dal in het voorjaar van 2009. Gewoonlijk duurt het een jaar of meer voordat de investeringen in ons land weer aantrekken. Deze keer zou het anders kunnen lopen. Wellicht dat bedrijven eerder dan verwacht weer gaan investeren omdat ze teveel hebben gesneden in hun investeringen vanwege de alarmerende economische vooruitzichten waarvan een jaar geleden sprake was. Samengevat denken we dat de economie dit jaar 1¼% à 2% zal groeien. In 2011 valt de groei mogelijk weer iets terug, voornamelijk als gevolg van maatregelen van de overheid om haar forse financieringstekort terug te dringen.

Inflatie blijft laag in 2010

De inflatie lag in het eerste kwartaal gemiddeld net onder 1%. In de tweede helft van 2009 was de inflatie duidelijk opgelopen als gevolg van basiseffecten: het neerwaartse effect op de inflatie van de sterke daling van de olieprijsen in de tweede helft van 2008 is twaalf maanden later uit de inflatiecijfers weggevallen. In de komende maanden zal er geen sprake meer zijn van noemenswaardige basiseffecten. Door de forse onderbezetting in de economie kan de inflatie in de eerstkomende maanden in de buurt van de 1% blijven. Die onderbezetting zal ook in het tweede halfjaar de prijsstijgingen drukken. Maar doordat het effect van de forse verlaging van de energietarieven vorig jaar zomer in juli a.s. zal wegvallen uit het inflatiecijfer, zal dat weer (meer) boven de 1% uitkomen. De inflatie blijft niettemin laag – waarschijnlijk ook in 2011.



*René van Maanen,
directeur Van Maanen
Transport BV en Bart
Banning, sector banker
Transport en Logistiek
ABN AMRO*

Crisis: snel maatregelen treffen met het vizier op de toekomst

Van Maanen Transport BV won in 2008 en 2009 twee zeer prestigieuze prijzen. Maar holdingdirecteur René van Maanen zou die prijzen graag weer inleveren, als hij daarmee zijn omzet van 2007 terug kreeg. Sinds eind 2008 staat er een gure, zeer gure wind in de sector. Bart Banning is sector banker Transport & Logistiek bij ABN AMRO. Banning stelt dat een bedrijf in deze tijden vooral moet zorgen voor onderscheidend vermogen. Beide mannen spraken over het overwinnen van de crisis.

Banning: "Een rendabel bedrijf voeren met prijs als allesbepalende factor, is in deze sector een zeer lastige opgave. Zeker omdat er nog steeds overcapaciteit in de markt is. Bedrijven moeten goed over hun strategie en toegevoegde waarde blijven nadenken."

Bij Van Maanen doen ze dat. Vandaar dat ze in 2009 tot het beste transportbedrijf in Europa zijn uitgeroepen. Van Maanen: "We doen nationale en internationale groupage onder andere voor de bouw en voor bouwgerelateerde bedrijven. En dan is er het rollend materieel (heftrucks, tractoren en golfkarretjes) en de industrie. Daarnaast hebben we een afdeling exceptioneel transport en een groot warehouse. We proberen ons zo veel mogelijk te onttrekken aan de prijzenoorlog die in de sector aan de gang is. Voor klanten met een hoog verwachtingspatroon zijn we een interessante partner. Wij zitten in een ander prijssegment. Zijn er afwijkende wensen, is de lading schadegevoelig of heeft die bijzondere afmetingen, vergt de handling extra aandacht, of kun je de lading helemaal niet vastzetten? Dan ben je bij ons aan het goede adres."

‘Wij ontzorgen onze klanten, dat is al tachtig jaar onze rode draad’

“Wij ontzorgen onze klanten. Dat is al tachtig jaar de rode draad voor ons bedrijf. Wij rijden op tijd. Onze klanten, een dikke 2.000 zijn het er, kiezen voor ons motto: kwaliteit die rijdt. We zorgen dat de factuur in orde is, dat we snel factureren en dat klachten fatsoenlijk afgehandeld worden. Middels telematica kunnen onze klanten precies bijhouden hoe het staat met de voorde- ringen van het transport.”

Moordende concurrentie

Banning: “Die rode draad is een strategische keuze, de basis van hoe je de toekomst van je bedrijf ziet. En zo’n keuze moet je ook aan klanten uitleggen, uitgaand van je eigen kracht. Dat betekent dat je een relatie hebt met elkaar, dat je de historie kent. Je weet wat je van elkaar mag verwachten. Het kan ook zijn dat je een klant laat lopen als die echt alleen maar voor de prijs gaat, want zo’n klant is dan niet meer interessant. De transporteur die zich alleen maar onderscheidt door een lage prijs, heeft het zwaar. De concurrentie is moordend. Niet zelden wordt onder de kostprijs gereden.”

Van Maanen: “Wij leggen ons onderscheidend vermogen altijd in een gesprek uit aan potentiële klanten. We sturen nooit zomaar een papieren offerte, zonder te weten met wie en wat we te maken hebben. Doe je dat wel, dan kiezen ze vaak het goedkoopste transportbedrijf. Dat is toch raar? Een onderneming heeft alles van A tot Z perfect geregeld, en dan mag het transport naar de klant niets meer kosten? Ik kan onze klanten echt uitleggen dat ze dan, wat ze aan de voorkant besparen, aan de achterkant weer uitgeven.”

Van de top naar het dal

Van Maanen: “In oktober 2008 werden we wel onrustig van de kredietcrisis, maar we zagen het nog niet bevestigd door het beeld in de markt. Sterker nog: qua cijfers hadden we een top- maand. We hadden toen nog een beetje hoop dat de crisis ons niet voluit zou treffen. Maar lang duurde dat niet. Uit onze maandelijkse rapportage bleek in november 2008 dat de omzetzaling begon. In december zette dat door en in januari 2009 raakten we de bodem.’

“Eind januari trokken we de conclusie: dit wordt een keiharde duw. Wat in drie maanden is weggevallen, komt niet in drie maanden terug. Het hele jaar 2009 hebben we toen als crisisjaar bestempeld, en we vermoedden toen al dat 2010 ook geen feestje zou worden. Als management team hebben we onze maatregelen genomen met in het achterhoofd “we willen er over twee jaar nog zijn, en gaan ervan uit dat het in 2011 beter gaat, zodat we de groei weer kunnen oppakken”. Nu, in maart 2010, denken we er nog steeds zo over. Onze flexibele schil is behoorlijk uitgedund. We werken veel minder met charters en ook met minder eigen mensen.”

Banning: “Ja, dat zijn herkenbare maatregelen, ze doen pijn, maar zijn noodzakelijk voor de toekomst van het bedrijf.”

‘Ik heb liever voor minder mensen wél een inkomen dan voor het complete bedrijf niets’

Van Maanen: “Ik heb liever voor minder mensen wel een inkomen dan voor het complete bedrijf geen inkomen. Weet je, zo eenvoudig is de afweging in feite. De basis van die gedachte is helder. Je kunt je daar als management team aan vast houden en dat geeft spirit en kracht om door te pakken.”

Geen paniek, het komt goed

René van Maanen vormt, samen met zijn neef Ronald, de vierde generatie eigenaren van het familiebedrijf. Een ervaren management team staat hen terzijde. Eerder had het bedrijf nog niet zo'n enorm dal meegemaakt. Van Maanen: "Wat konden we het beste doen? Mijn vader Gert en mijn oom Gijs, de vorige eigenaren, hadden zo'n groot dal ook niet meegemaakt. Ze zeiden: "Doe vooral wat jullie zelf denken dat goed is." En: "Geen paniek, het komt een keer goed." was hun hoofdboodschap."

Het interview met Van Maanen en Banning vindt plaats, vlak na het laatste maartse sneeuwweekeinde. Van Maanen is niet blij met die allerlaatste winterse verrassing. Zijn vrachtwagens hebben, in heel Europa, al meer dan genoeg vertraging opgelopen door de zware winter. Hij staat samen met Banning in de planningsruimte, kijkt naar een geprojecteerde kaart van Europa met daarop de actuele positie van de vrachtwagens en zegt: "Het was door deze vertragingen voor de planners, warehouse-medewerkers en chauffeurs weer alle hens aan dek, om het dit weekeinde weer rond te krijgen. In de jaren zestig rekenden transporteurs nog keurig gladheid-toeslag, maar die is lang geleden afgeschaft."

Realistische scenario's

Banning: "De logistiek was van 2006 tot medio 2008 enorm gewild. De sector is heel sterk gegroeid. Er zijn ook forse investeringen gedaan, gefinancierd op de groei. De overgang moet groot geweest zijn voor jullie. Je moet economisch gaan nadenken welke maatregelen je moet nemen binnen je bedrijf. Dat is noodzakelijk, omdat je weet dat het cijfermatig meteen consequenties heeft, die terugval van die omzet."

Van Maanen: "We hebben inderdaad zo snel mogelijk realistische scenario's gemaakt. In september 2008, toen de kredietcrisis begon, hadden we verschillende scenario's. Tot het meest zwartgallige dat we konden bedenken. Gewoon, kijken wat de effecten zijn voor de bedrijfsvoering. Het was snel duidelijk dat er verregaande maatregelen nodig waren. Die scenario's hadden we dus al op de plank liggen. En toen werd het nóg minder. We rekenden opnieuw aan het scenario en in de derde week van februari had het management team het complete draaiboek klaar."

Banning: "Veel bedrijven zijn de afgelopen twee jaar gedwongen om leaner en meaner te worden. Zodat ze, als het weer beter gaat, met een efficiëntere organisatie de groei weer kunnen oppakken. Bedrijven die de crisis overleven, komen er sterker uit. Kijk maar naar jezelf. Jij hebt straks meer ervaring dan je vader en je oom."

Van Maanen: "Ik zal straks toch voorzichtiger gaan ondernemen, als de crisis voorbij is. Met investeringen een voorschot op je groei nemen? Ik denk dat ik dat niet meer zo gauw zal doen. Ik ga zorgen voor meer vet, en minder verplichtingen."

'Bedrijven die de crisis overleven komen er sterker uit'

European Transport Company of the Year 2009

'Van Maanen reageerde adequaat op de crisis'

Van Maanen Transport BV uit Barneveld won in november 2008 de Nederlandse Ondernemersprijs Transport en Logistiek in de categorie grote bedrijven. De prijs is een initiatief van TLN (Transport en Logistiek Nederland), belangenbehartiger in het goederenwegvervoer en logistieke dienstverlening. René van Maanen: "We zijn daarna ook gekozen tot European Transport Company of the Year 2009. De motivering van de jury was mooi. Er zaten in de jury achttien logistieke journalisten van Europese vakbladen en vier vakspecialisten op het gebied van milieu, financiën, telematica en klanttevredenheid. De jury stelde dat het pas écht van goed ondernemerschap getuigd, als je zo snel en adequaat reageert op de economische crisis als wij hebben gedaan. Ik ben trots op ons bedrijf. Ik wist het van tevoren ook niet, of we deze crisis het hoofd konden bieden, maar tot dusverre gaat het ons goed af."

Visie op Transport en Logistiek

Binnenvaart

- › Binnenvaart heeft omzet met circa 17% zien dalen in 2009
- › In 2010 zal de omzet weer licht stijgen door de aantrekkende wereldhandel
- › Overcapaciteit en lage tarieven blijven op de omzet drukken



Branchebeschrijving

De binnenvaart omvat het vervoer van goederen over de binnenwateren. De grootste segmenten zijn de containervaart, droge bulkvaart, tankvaart en sleep- en duwvaart. Het goederenvervoer gaat vooral vanuit de Noordzeehavens naar het achterland en terug. De grootte

van het achterland hangt samen met het stroomgebied van rivieren als de Maas en de Rijn. Het overgrote deel van de binnenvaart is internationaal vervoer.

Trends en ontwikkelingen

Een belangrijke concurrent van de binnenvaart is het wegtransport. Hoewel het wegtransport sneller en flexibeler is, heeft de binnenvaart duurzaamheid als belangrijkste concurrentievoordeel. Het vervoeren van goederen met behulp van schepen is milieuvriendelijker en goedkoper. Het is belangrijk voor de binnenvaart om deze voorsprong te behouden. Zowel verladere als havens stellen steeds meer eisen aan de veiligheid en duurzaamheid van schepen. Bestaande schepen zullen technische aanpassingen verrichten en nieuwe schepen zullen aan de steeds strengere regelgeving moeten voldoen. Verder wordt het belangrijker voor de binnenvaartschippers om de klant over het gehele traject te kunnen faciliteren. Dit betekent

dat er meer samengewerkt zal moeten worden met andere vervoersmodaliteiten. Verschillende initiatieven hiertoe worden al genomen en ook het belang van inland terminals wordt onderkend. De binnenvaartschipper heeft een aantal goede jaren gekend. Tijdens deze jaren is geïnvesteerd in extra schepen om de capaciteit te verhogen. Door de relatief lange doorlooptijd van scheepsorders, komen deze schepen nu pas op de markt. Het afgelopen jaar is het aanbod van lading sterk gedaald. In combinatie met de capaciteitstoename zorgt dit voor veel druk op de tarieven. Het opvangen van de overcapaciteit vormt de komende jaren een grote uitdaging voor deze voor Nederland zo belangrijke modaliteit.

Onze visie

In de eerste helft van 2009 bevond Nederland zich in een recessie. De zeer cyclische binnenvaart heeft hier in alle hevigheid de gevolgen van ondervonden. Over heel 2009 is de omzet met meer dan 17% gedaald. De volumes in de binnenvaart zijn voor een groot deel afhankelijk van de aanvoer in de havens van Antwerpen, Rotterdam en Amsterdam (ARA). In 2009 kende de overslag in Antwerpen een daling van circa 16%, Rotterdam van circa 8% en Amsterdam 3%. De grootste krimp is te zien bij droge bulk en containervaart. De natte bulk presteerde relatief goed.

In 2010 zal de economie weer aantrekken. ABN AMRO verwacht dat de import en de export zal groeien. Dit betekent tevens een stijging van de vrachtvolumes voor

de binnenvaart. De stijging van de volumes zal voorlopig echter niet voldoende zijn om de overcapaciteit te compenseren. Ook in 2010 zullen er nog nieuwe schepen bij komen. Overcapaciteit en lage tarieven zullen dus ook in 2010 de binnenvaart parten spelen en op de omzet drukken. Wij verwachten daarom slechts een voorzichtige omzetstijging van tussen de 2 en 4%. NEA verwacht dat de exploitatiekosten na een daling in 2009, in 2010 weer zullen stijgen door onder andere stijgende brandstofkosten. Hierdoor zal de rentabiliteit verder onder druk komen te staan. In combinatie met het feit dat veel schippers in 2009 al op hun reserves hebben moeten interen, zal ook 2010 een financieel zeer lastig jaar worden voor de binnenvaart.

Kerngegevens

Aantal bedrijven: circa **3.030**
Ondernemingen met één schip: **90%**
Aantal binnenvaartschepen: **6.970**

Aantal nieuw in de vaart gebrachte schepen (2008): **140**

ABN AMRO omzetverwachting 2010: groei 2 tot 4%

Websites

www.cbrb.nl
www.bureauvoorlichtingbinnenvaart.nl
www.schuttevaer.nl
www.ivr.nl

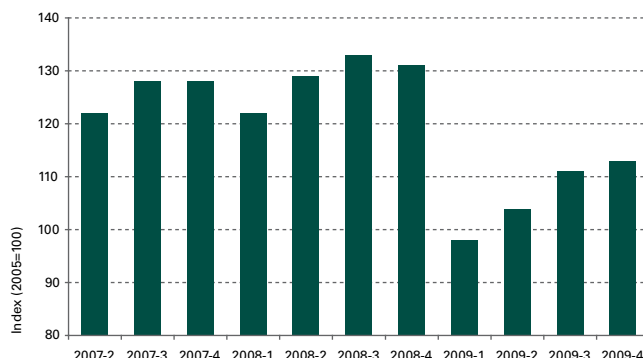
Visie op Transport en Logistiek

Binnenvaart

Omzet binnenvaart

Bron: CBS

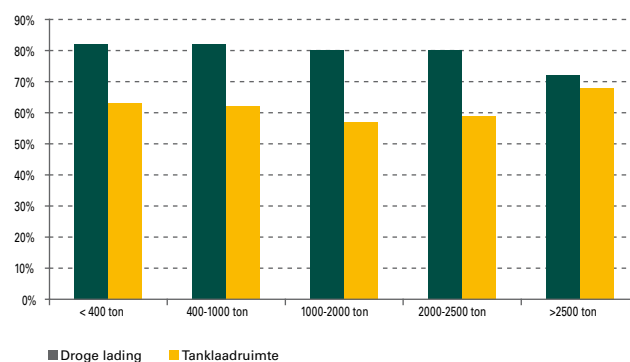
- Na een aantal goede kwartalen zakte de omzet met bijna 20% in het eerste kwartaal van 2009. Verschillen zijn zichtbaar tussen droge ladingvaart en de tankvaart, afhankelijk van de deelsegmenten (bijvoorbeeld landbouwproducten, bouwmaterialen en containers).
- Door de aantrekkende wereldhandel en de verbetering van zowel de Nederlandse als de Duitse economie verwacht ABN AMRO een lichte groei van de omzet in 2010.



Capaciteitsbenutting Europese binnenvaart 2009

Bron: NEA, CCR

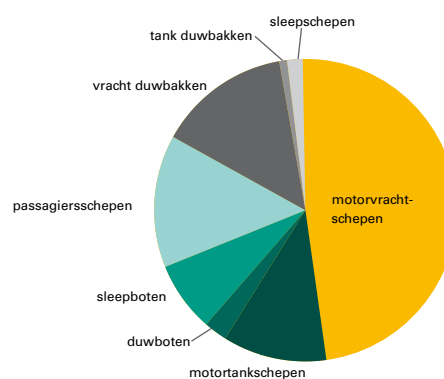
- De capaciteitsbenutting komt in 2009 een stuk lager uit dan in 2008.
- In 2009 is de capaciteitsbenutting in de tankvaart lager geweest dan de capaciteitsbenutting in de droge ladingvaart.
- Vanaf 2018 moeten vloeibare goederen in dubbelwandige schepen vervoerd worden. De kans bestaat dat tot die tijd enkel- en dubbelwandige schepen naast elkaar zullen varen. Dit kan de capaciteitsbenutting voor een aantal jaren verder drukken.



Soort schepen in de binnenvaartvloot

Bron: CBRB

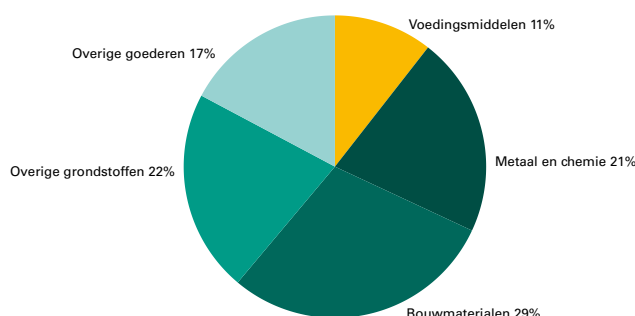
- Met 6.970 binnenvaartschepen heeft Nederland de grootste binnenvaartvloot van Europa.
- Het aantal binnenvaartschepen zal ook de komende jaren nog toenemen. Het is onzeker wanneer de capaciteit in lijn zal zijn met het aanbod. De verwachting is dat de overcapaciteit de komende jaren nog zal aanhouden. Dit zal de tarieven drukken. Naast capaciteit hebben fluctuaties in de waterstanden, en het aanbod invloed op de tarieven.



Vervoerde goederen Nederlandse binnenvaart

Bron: CBS, ABN AMRO Sector Research

- De binnenvaart is voor een belangrijk deel afhankelijk van de vraag in de bouwsector. De vraag in de bouw zal in 2010 nog niet aantrekken.
- Andere sectoren, zoals de chemische industrie en de metaalindustrie, de voedingsmiddelenindustrie en de autohandel, zullen in 2010 verder aantrekken.



Visie op Transport en Logistiek

Expediteurs

- › Na een stabilisatie in 2008 is in 2009 de omzet flink afgenomen
- › Innovatieve en duurzame oplossingen worden steeds belangrijker
- › Op de lange termijn zijn de vooruitzichten voor expediteurs goed



Branchebeschrijving

Expediteurs ondersteunen verladers op professionele wijze bij de regie van hun internationale logistieke processen en de uitvoering van hun goederenstromen. Zij managen het logistieke proces, dragen zorg voor de keuze van de vervoersvorm en zorgen voor de afhandeling van de admi-

nistratieve formaliteiten, zoals de naleving van nationale en internationale regelgeving, douaneformaliteiten en verzekeringen. Steeds meer expediteurs hebben zich in de breedte ontwikkeld, waarbij zij ook nevendiensten, als warehousing, zijn gestart.

Trends en ontwikkelingen

In de luchtvrachtsector wordt het grootste gedeelte van de lading via expediteurs vervoerd. Ook in de binnenvaart wordt een groot deel van de lading via expediteurs vervoerd. Ongeveer 80% van het droge ladingvervoer in de binnenvaart loopt via een bevrachter. In de zeevaart worden expediteurs minder in het vervoersproces betrokken. De verladers boeken nog vaak direct bij rederijen. De lange termijn vooruitzichten voor expediteurs zijn gunstig. De vervoersstromen worden steeds langer en complexer en de specialistische kennis van expediteurs wordt in deze dynamiek noodzakelijk. Verder zal een toenemend aantal bedrijven de logistiek uitbesteden om zodoende de vaste kosten om te kunnen zetten in variabele kosten. Ook

specialistisch vervoer, voor bijvoorbeeld hoogwaardige chemische en farmaceutische zendingen, wordt steeds vaker uitbesteed. De expediteur moet hiervoor beschikken over specialistische kennis. Het wordt belangrijker voor de expediteur om zich te blijven vernieuwen om zijn meerwaarde te bewijzen. Technologische ontwikkelingen zullen de goederenstromen efficiënter en sneller maken en daar zal de expediteur op in moeten springen. Daarnaast willen verladers steeds vaker duurzaamheid terugzien in de logistieke ketens. Zij zullen daarom op zoek gaan naar expediteurs die hen daarin kunnen faciliteren. In dit kader wordt er gezocht naar manieren om de distributiestromen te bundelen en zodoende te verdikken.

Onze visie

Na een aantal goede jaren met hoge omzetgroei is vanaf medio 2008 de daling snel ingezet. Door de recessie zagen de expediteurs in Nederland, maar ook in Europa, de volumes flink terugvallen. Dit heeft geleid tot overcapaciteit op de vervoersmarkt. De omzet is in 2009 met meer dan 18% gedaald. Het blijkt dat de grotere expediteurs het nog relatief goed hebben gedaan, evenals de kleinere spelers met een kwalitatieve of geografische specialisatie. ABN AMRO verwacht een groei van 3 tot 5% voor de expediteurs. Voor 2010 verwacht ABN AMRO dat het herstel van de non-food detailhandel, zoals consumentenelektronica en kleding nog achter zal blijven. De detailhandel in food zal echter licht groeien. En ook de export en import in Nederland zal zich herstellen en weer gaan groeien. Hierdoor zullen de vracht-

volumes toenemen en daarmee ook de vraag naar de diensten van de expediteur. Transport-bedrijven zullen steeds meer naar mogelijkheden zoeken om stroomopwaarts te integreren en verladers kunnen die mogelijkheden stroomafwaarts zoeken. Het risico bestaat dat de expediteur aan twee kanten wordt ingehaald. Innovatie blijft dus zeer belangrijk. Het is zaak om elektronische ontwikkelingen (internet) niet als bedreiging maar als kans te zien. Verder zal de service naar de klant verbeterd moeten worden door zo veel mogelijk te zoeken naar de optimale modal split, waarmee de klant efficiënt, effectief én op duurzame wijze wordt bediend.

Kerngegevens

Aantal expediteurs: **2.345**
Aantal fte (gemiddeld): **41.600**

ABN AMRO omzetverwachting 2010: groei 3 tot 5%

Websites

www.evo.nl
www.tln.nl
www.fenex.nl
www.fiata.com

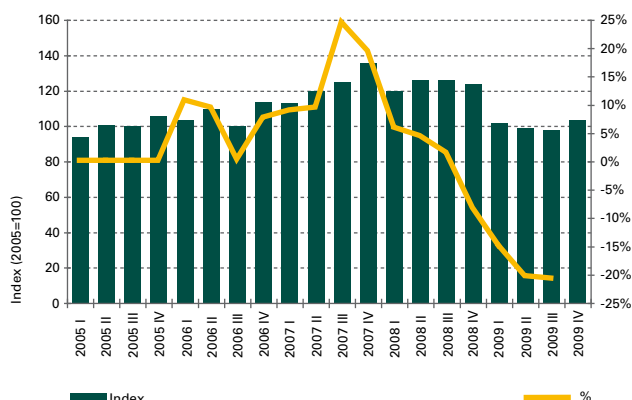
Visie op Transport en Logistiek

Expediteurs

Omzetontwikkeling expediteurs

Bron: CBS

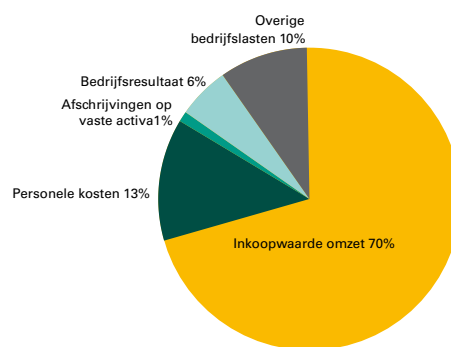
- De expediteurs hebben een aantal jaren van behoorlijke groei gekend. In 2006 en 2007 is de omzet met respectievelijk 7 en 15% gegroeid.
- In het laatste kwartaal van 2008 is de daling van de omzet ingezet. Over heel 2008 groeide de omzet met slechts een half procent.
- In 2009 heeft de omzet een behoorlijke klap gekregen met een daling van meer dan 18%. Wij verwachten voor 2010 een herstel tussen de 3 en 5%.



Kostenstructuur

Bron: CBS, ABN AMRO Sector Research

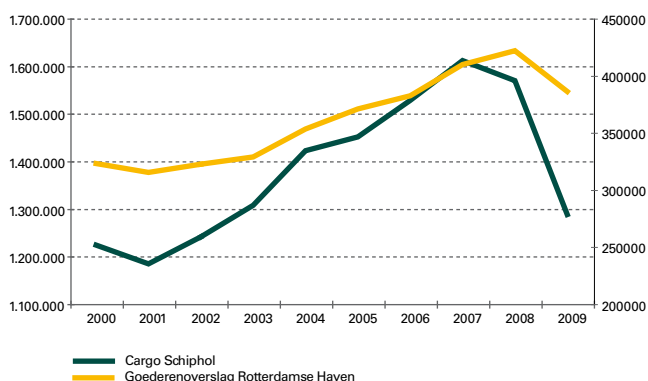
- Een groot deel van de kosten bestaat uit de inkoopwaarde van de omzet. Hier vallen voornamelijk loondiensten door derden en uitbestede diensten onder.
- In 2009 zijn de marges mogelijk positief beïnvloed door de verbeterde onderhandelingspositie van expediteurs. Echter het resultaat is sterk onder druk komen te staan van de gedaalde omzetten.



Goederenoverslag Schiphol en de Haven van Rotterdam

Bron: Schiphol, Port of Rotterdam

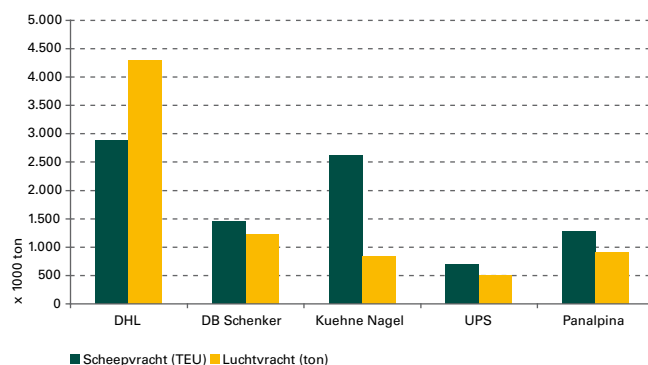
- De goederenoverslag in de Rotterdamse haven is in 2009 met circa 8% gedaald. De haven van Amsterdam heeft het relatief beter gedaan met een daling van slechts 3%.
- De haven van Antwerpen kende een daling van meer dan 16%.
- De vervoersvolumes over Schiphol zijn in 2009 afgenomen met 17% ten opzichte van 2008.



Grootste expediteurs wereldwijd

Bron: Armstrong & Associates, Inc.

- Wereldwijd is DHL de grootste expediteur, zowel in scheepsvrachten, als in luchtvrachten.
- DB Schenker is de tweede expediteur ter wereld. DB Schenker is in Nederland vooral actief in het vervoer van goederen over het spoor



Visie op Transport en Logistiek

Goederenvervoer over spoor

- › Gunstige vooruitzichten spoorvervoer door het milieuvriendelijke karakter
- › De recessie heeft ook op het goederenvervoer over spoor impact gehad
- › Voor 2010 verwacht ABN AMRO een stijging van de omzet



Branchebeschrijving

Op de markt van goederenvervoer over spoor zijn meerdere spelers actief. Spoorvervoerders gebruiken eigen locomotieven en vaak ook eigen wagons. Railoperators kopen voor eigen rekening en risico capaciteit in bij de spoorvervoerders en laten treinen rijden. Zij werken alleen

met intermodale transportmiddelen (containers, wissellaadbakken, opleggers, trailers).

Trends en ontwikkelingen

Spoorvervoer is vooral geschikt voor het vervoer van grote volumes op langere trajecten. De belangrijkste deelmarkten zijn het containervervoer, het vervoer van bulkgoederen en van stukgoed door wagonladingen. De shift naar meer duurzame vervoersoplossingen en de behoefte aan een optimale modal split maken dat de langetermijnvooruitzichten voor het spoor goed zijn. Spoorvervoer is een milieuvriendelijke manier van vervoeren. Toch heeft het railgoederenvervoer met 4% een relatief bescheiden aandeel in tonkilometers ten opzichte van andere modaliteiten. Dit komt vooral door de gunstige natuurlijke omstandigheden voor de kust- en binnenvaart en door de fijnmazigheid en goed ontwikkelde logistieke dienstverlening van het wegvervoer. Echter de

congestie op de wegen blijft een probleem vormen voor de wegvervoerders. Waar de spoorvervoerders nog ruimte hebben om te groeien, zitten de wegen nagenoeg vol. De politieke ambitie om van Rotterdam de spoorhaven van Europa te maken, zal het goederenvervoer over spoor een nieuwe stimulans geven. De uitgangspunten zijn dus goed. Niet alleen aan de kant van de verladings neemt deze belangstelling toe, ook de logistieke dienstverleners zijn steeds vaker op zoek naar de inzet van meerdere modaliteiten. In de spoormarkt nemen de flexibiliteit, vraaggerichtheid en specialisatie toe. Innovatie blijft belangrijk. Een voorbeeld hiervan is het Greenrail initiatief voor sierteelt en AGF producten.

Onze visie

De recessie heeft een flinke impact op het railgoederenvervoer gehad. De volumes zijn met 13% gedaald. Door verlaagde staalproductie in het achterland is het ertsvervoer afgenomen met 50%. Het vervoer van kolen kende een daling van 10%.

Ook drastische prijsverlagingen van concurrerende modaliteiten hebben bijgedragen aan de volumedaling bij het railgoederenvervoer.

DB Schenker, met 75 tot 80% marktaandeel de grootste partij in het goederenvervoer over spoor, heeft ingrijpende maatregelen moeten nemen om ook in de toekomst te kunnen blijven concurreren. Het aantal treinen op de Betuweroute is in 2009 lager uitgevallen dan werd verwacht. De verwachting is dat het aantal treinen snel

weer zal stijgen mede door de stimuleringsregeling tussen Keyrail en de vervoerders. Ook de introductie van het vervoer via de Betuweroute vanuit Amsterdam (boog Meteren) zal bijdragen aan de groei. Het goederenvervoer over spoor is voor het belangrijkste deel afhankelijk van internationale ontwikkelingen. Vooral de internationale afvoer vanuit de Rotterdamse haven naar de Nederlands-Duitse grens is belangrijk. De Duitse economie zal naar verwachting verder herstellen. Gegeven het mondiale herstel verwachten we een stevige verdere expansie van de Duitse uitvoer en invoer. Ook het Bruto Binnenlands Product van Nederland zal weer gaan groeien. Dit zal leiden tot een omzetgroei voor het goederenvervoer over spoor van 3 tot 5% in 2010.

Kerngegevens

Aantal spoorvervoerders: **14**
Aantal intermodale railoperators: **27**
Aantal railexpediteurs: **20**

Websites

www.railcargo.nl
www.railforum.nl
www.tln.nl
www.nea.nl

ABN AMRO omzetverwachting 2010: groei 3 tot 5%

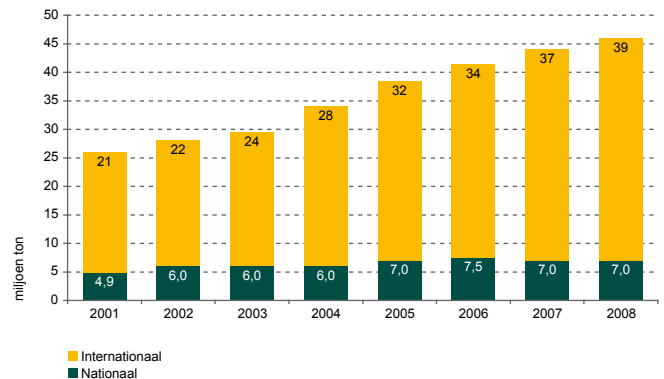
Visie op Transport en Logistiek

Goederenvervoer over spoor

Ontwikkeling spoorvervoer in tonnen

Bron: Rail Cargo, ABN AMRO Sector Research

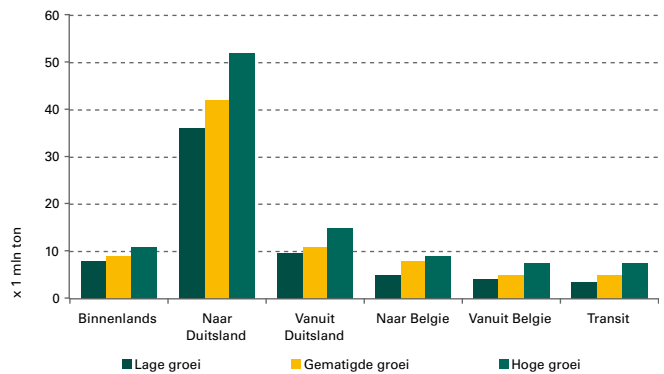
- Een belangrijk deel van het spoorvervoer vindt plaats over de landsgrenzen. De afgelopen jaren is in dit internationale vervoer de sterkste stijging te zien.
- In 2009 is zowel de import als de export afgenomen. Het internationale goederenvervoer heeft dan ook flinke klappen gekregen.



Omvang goederenvervoer per spoor richting 2020

Bron: TNO Scenarioberekening

- De verwachting is dat het spoorvervoer zal groeien. Er is een groeiende belangstelling voor spoorvervoer vanuit de kant van de verladers. Spoor wordt gezien als de meest duurzame vervoersmodaliteit. Organisatorisch is spoor echter een meer complexe vervoerswijze dan het wegvervoer of de binnenvaart.



Aantal treinen over de Betuweroute

Bron: Keyrail, ABN AMRO Sector Research

- Afgelopen jaren is er veel te doen geweest om de Betuweroute. De verwachting is dat de bezetting van de Betuweroute zal toenemen door een volledig geëlektrificeerd spoor. Bovendien is er een stimuleringsovereenkomst tussen Keyrail en de spoorvervoerders afgesloten.



Aandeel nieuwe spelers vrachtvervoer per spoor

Bron: CBS, KiM, Raillion, Ministerie V&W

- In 1995 zijn de Nederlandse Spoorwegen (NS) zelfstandig geworden. Hiermee is de marktliberalisatie van het spoorvervoer ingezet.
- De liberalisatie in Nederland heeft geleid tot een aantal toetreders op de Nederlandse markt. Naast DB Schenker Rail (voormalig NS Cargo) zijn er 13 andere spoorvervoerders actief.



Visie op Transport en Logistiek

Goederenvervoer over de weg

- › Het wegvervoer heeft ernstig geleden onder de terugval in vervoersvolumes
- › Door de overcapaciteit dalen de vrachtprijzen en de rentabiliteit
- › In 2010 zal er licht herstel plaats vinden



Branchebeschrijving

Wegtransport of beroepsgoederenvervoer over de weg omvat het vervoer van goederen tegen betaling voor derden, exclusief verhuisvervoer. In het binnenlands vervoer dat voor een overgroot deel uit fijndistributie van eindproducten bestaat, heeft het wegvervoer veruit de

meest dominante positie. Vanwege de flexibiliteit blijft het wegvervoer zijn marktaandeel behouden. De branche bestaat uit een relatief klein aantal grote en zeer veel kleine bedrijven met een grote diversiteit in soorten en deelmarkten.

Trends en ontwikkelingen

Het wegvervoer is de grootste vervoersmodaliteit in Nederland. Het grootste gedeelte van de ritten vindt in het binnenland plaats. In 2006 en 2007 profiteerden de wegvervoerders van de economische groei. Ondanks de positieve ontwikkelingen waren ook in deze periode een aantal bedrijven niet in staat een goed rendement te halen, onder andere door de zware concurrentie, regeldruk en hoge lasten. In 2009 heeft de Nederlandse economie behoorlijke klappen gekregen. Dit heeft gezorgd voor een daling van de vrachtvolumes. In de hoogtijdagen is er echter veel geïnvesteerd in nieuw materieel. Door een daling van de volumes vanaf eind 2008 is er in snel tempo overcapaciteit ontstaan. Dit heeft tot zeer lage tarieven geleid. In 2009 is

de omzet van het goederenvervoer over de weg gedaald met circa 12%. Dit heeft negatieve consequenties gehad voor de rentabiliteit van het wegvervoer. In 2009 zijn dan ook een flink aantal meer bedrijven in deze sector failliet gegaan dan in 2008. Voor de lange termijn geldt dat (prijs) concurrentie en het milieu een grote rol zullen blijven spelen in deze branche. De concurrentie met andere bedrijven, en wellicht ook milieuvriendelijkere modaliteiten wordt aangegaan. Deze branche heeft haar flexibiliteit als belangrijk concurrentievoordeel op andere modaliteiten. Tenslotte is onderscheidend vermogen binnen de sector van cruciale waarde voor de continuïteit van de onderneming in een sterk concurrerende markt.

Onze visie

De Nederlandse economie zal dit jaar aantrekken. De volumes in een aantal sectoren in Nederland zullen toenemen. Zo zullen de metaalindustrie en chemische industrie een groei laten zien, maar ook de voedingsmiddelenindustrie en de autohandel zullen gaan groeien. De bouw zal dit jaar nog een daling vertonen. Daarnaast zal de Duitse economie in 2010 weer groei vertonen. Aangezien het internationale wegtransport voor een belangrijk deel afhankelijk is van de Duitse economie, zullen ook de internationale vrachtvolumes toenemen. Daarentegen zullen de tarieven in 2010 nog wel laag blijven door de aanhoudende overcapaciteit. Bovendien blijkt het lastig eenmaal afgegeven lagere tarieven weer op een hoger niveau te krijgen. Ook schrijven verladers steeds vaker tenders uit. Dit zorgt er

voor dat de concurrentie tussen de wegvervoerders voornamelijk ongekend scherp zal blijven. ABN AMRO verwacht voor het wegvervoer in 2010 al met al een stijging van de omzet tussen de 0 en 2%.

In de realisatie van een optimale schaalgrootte is het belangrijk dat bedrijven maatwerkoplossingen of activiteiten met toegevoegde waarde bieden voor hun opdrachtgever. Nieuwe logistieke allianties, eventueel ook met andere modaliteiten, en het ontwikkelen van aanvullende diensten kunnen hieraan zeker bijdragen. Tot slot is het belangrijk voor de wegvervoerder om flexibel in te kunnen spelen op veranderende externe omstandigheden.

Kerngegevens

Aantal vergunninghouders: **12.235**
- waarvan met Eurovergunning: 10.092

Bedrijven met meer dan 100 vergunningen: **101**
Bedrijven met minder dan 5 vergunningen: **8.442**
Aantal eigen rijders: **3.955**

Websites

www.tln.nl
www.knv.nl
www.niwo.nl
www.nea.nl

ABN AMRO omzetverwachting 2010: groei 0 tot 2%

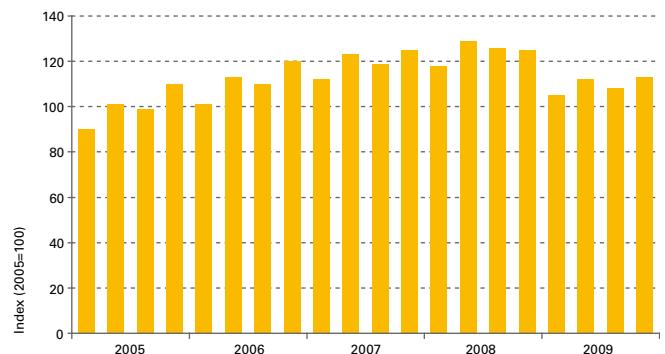
Visie op Transport en Logistiek

Goederenvervoer over de weg

Omzet wegvervoer

Bron: CBS

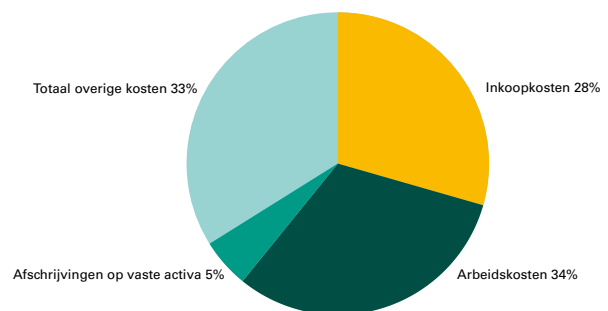
- De omzet van het goederenvervoer over de weg heeft in 2009 flinke klappen gekregen. De daling is in het eerste kwartaal ingezet en kende de sterkste neergang, van circa 14%, in het derde kwartaal van 2009.
- Voor 2010 verwacht ABN AMRO een groei van 0 tot 2%.



Kostenstructuur

Bron: CBS, NEA, ABN AMRO Sector Research

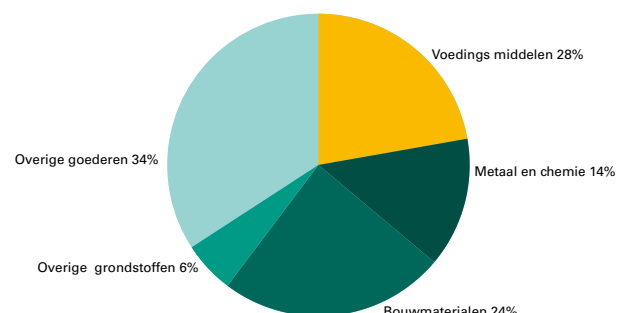
- De loonkosten zijn veruit de grootste kostenpost in het wegvervoer. Bandenkosten, rente en afschrijvingen zijn afhankelijk van het aantal gereden kilometers en het vervoerde volume.
- In 2010 zullen zowel de rentekosten, de loonkosten als de brandstofkosten verder toenemen. Door de overcapaciteit zal het moeilijk worden de tarieven te verhogen om deze kosten goed te maken. Hierdoor komt de rentabiliteit mogelijk verder onder druk te staan.



Goederenstromen wegtransport

Bron: CBS, ABN AMRO Sector Research

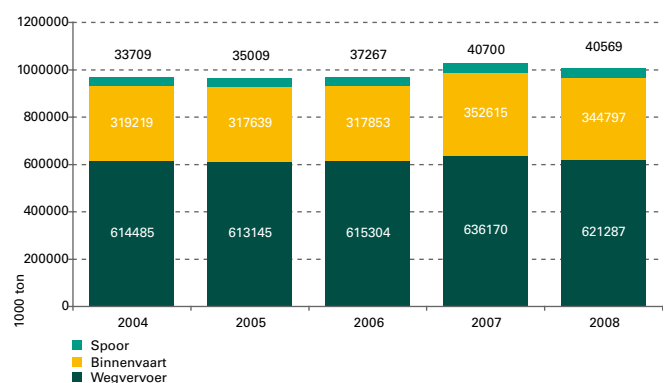
- Een groot gedeelte van het wegvervoer betreft ruwe mineralen en bouwmaterialen.
- De bouwsector in Nederland loopt achter met betrekking tot het herstel en zal pas naar verwachting in 2011 weer groei laten zien.
- Het vervoer van voedingsmiddelen omvat landbouwproducten, levende dieren, voedingsproducten en veevoerders. Deze goederen zijn over het algemeen minder conjunctuurgevoelig.



Aandeel van modaliteiten in goederentransport in Europa

Bron: Eurostat, ABN AMRO Sector Research

- Met 62% van het vervoerde gewicht neemt het wegtransport het grootste deel van het vervoer in Europa voor haar rekening.
- Hoewel er de laatste jaren steeds meer focus ligt op de meer groene transportvormen, heeft het wegvervoer een grote voorsprong als het gaat om flexibiliteit.
- Uiteindelijk zal het voor alle modaliteiten belangrijk zijn om door samenwerking de klant zo goed mogelijk te kunnen bedienen.



Visie op Transport en Logistiek

Opslag

- › De omzet van opslagbedrijven is in 2009 met 1% gedaald
- › Veel grondstoffen uit speculatief winsttoegmerk in opslag
- › Overcapaciteit concentreert zich voornamelijk bij oudere faciliteiten



Branchebeschrijving

Opslagbedrijven zijn traditioneel ingedeeld in tankopslag, koel- en vrieshuizen, self-storage, algemene opslag en distributiecentra (dc's) voor logistieke dienstverleners. De prestaties van deze branche zijn afhankelijk van de ontwikkelingen in de verschillende deelsegmenten in Nederland,

zoals supermarkten, agrifood en de non-food retail.

Trends en ontwikkelingen

Door de verplaatsing van productielocaties worden de vervoersstromen steeds langer en complexer. Hier profiteren de opslagbedrijven van. Efficiënt supply chain management en Just-In-Time leveranties om de voorraden laag te houden, worden steeds belangrijker. Bedrijven willen hun werkkapitaal op peil houden. Dit vraagt om innovatieve oplossingen aan de kant van de opslagbedrijven. Door de veranderende klantvraag en service-eisen moeten magazijnen steeds meer flexibiliteit bieden, zowel in omvang als in locatie. Door de wereldwijde afname van de vraag naar goederen zijn in 2009 de distributiestromen onder druk komen te staan. Toch heeft de opslagbranche het, met een omzetsdaling van circa 1%, nog relatief goed gedaan. Door de plot-

slinge daling van de vraag naar goederen zijn voorraden ontstaan die opgeslagen moesten worden. Verder hebben veel handelaren in grondstoffen, door de lage grondstofprijzen, voorraden gevormd om deze op een later tijdstip tegen een hoger tarief weer te verkopen. Regio's waar veel (speculatief) gebouwd is, hebben het in deze recessie zwaarder dan andere regio's. In het zuiden van Nederland is relatief veel gebouwd. Daar is nu sprake van overcapaciteit. Wel zal de vraag naar moderne faciliteiten bij economisch herstel sneller toenemen. Verder zal de aandacht uitgaan naar duurzaamheid bij het bouwen van nieuwe logistieke centra. De onderwerpen efficiency en duurzaamheid zullen de aantrekkelijkheid van de opslaglocaties ten goede komen.

Onze visie

In 2010 zullen de distributiestromen toenemen. ABN AMRO verwacht dat de detailhandel in food in 2010 zal aantrekken, verder zal de detailhandel in non-food artikelen stabiliseren. De wereldhandel trekt aan en ook de import en export in Nederland zal groeien. Dit zal de vraag naar opslagfaciliteiten verhogen. De oplevering van nieuwe faciliteiten zal in 2010 beperkt zijn gezien het bestaande aanbod. Bovendien is speculatie moeilijker geworden. Veelal wordt krediet pas verleend indien er een verhuurder voor het pand is gevonden. Dit zorgt ook op de middellange termijn voor een beperking van de capaciteit. De tarieven zullen in 2010 gelijk blijven of licht stijgen. Leegstand zal zich in de toekomst voornamelijk voordoen bij oudere panden. Hierdoor zullen de tarieven van oudere

panden naar beneden bijgesteld moeten worden. Echter, de tarieven van de moderne faciliteiten kunnen door het tekort aan dergelijke opslagruimtes in 2010 zelfs licht groeien. ABN AMRO verwacht een omzetgroei van tussen de 2 en 4% in 2010. Grootschalige complexen met multimodale transportaansluitingen die flexibiliteit in ruimte en personeelsinzet bieden, zullen terrein winnen. De groeiende uitbesteding van logistieke activiteiten aan gespecialiseerde dienstverleners, ketenintegratie en duurzaamheidoverwegingen, blijven een belangrijke rol spelen in de branche.

Kerngegevens

Aantal bedrijven: **635**
Totale beschikbare opslagruimte:
1.5 mln m²

Totale bezette opslagruimte: **615.000 m²**

Websites

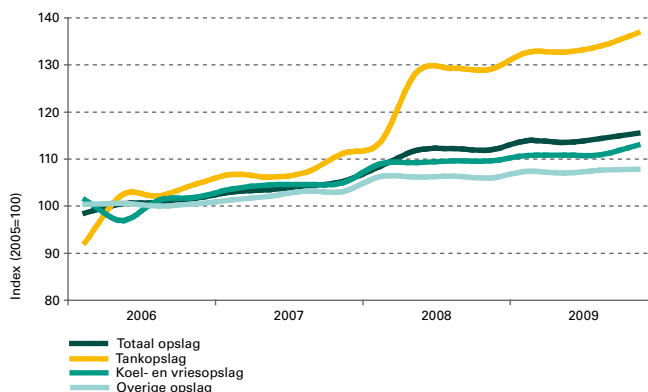
www.ndl.nl
www.evo.nl
www.logistiek.nl
www.cbre.com

ABN AMRO omzetverwachting 2010: groei 2 tot 4%

Tarieven opslagfaciliteiten

Bron: CBS

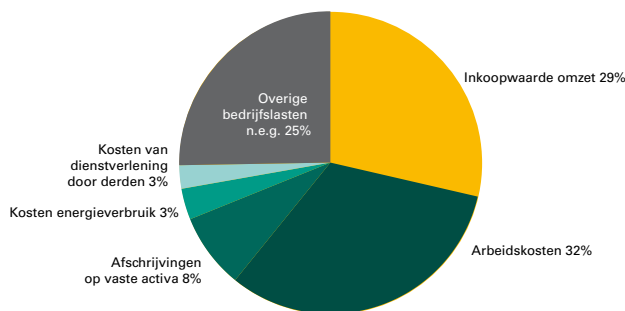
- Hoewel er sprake is van overcapaciteit, zijn de tarieven van opslag in 2009 relatief stabiel gebleven. Dit komt door het feit dat er veel incentives zijn weggeven om huurders binnen te houden, zoals huurvrije maanden.
- De producent en de eindgebruiker van olie komen steeds verder uit elkaar te liggen. Ook is er in 2009 veel speculatief ingekocht. Deze twee factoren hebben ervoor gezorgd dat de tarieven van tankopslag ongekend hoog zijn gebleven.



Kostenstructuur

Bron: CBS, ABN AMRO Sector Research

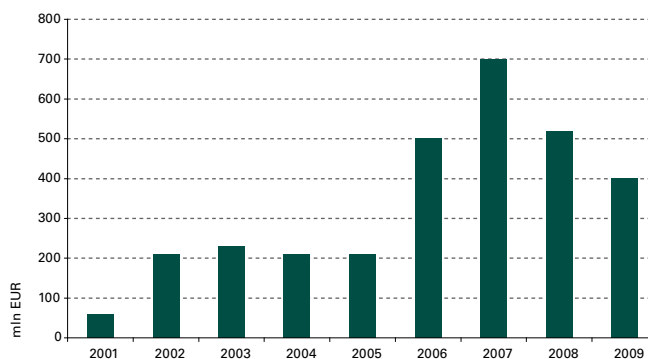
- Opslagbedrijven besteden een groot deel van hun omzet aan loon en huisvesting.
- Opslagbedrijven zullen te maken krijgen met de vraag naar duurzaamheid bij verladers. Dit betekent dat er op een slimme en innovatieve manier geïnvesteerd moet worden in de opslagfaciliteiten.
- Efficiëntere faciliteiten kunnen het aandeel arbeidskosten omlaag brengen.



Investeringen in logistiek vastgoed

Bron: CB Richard Ellis

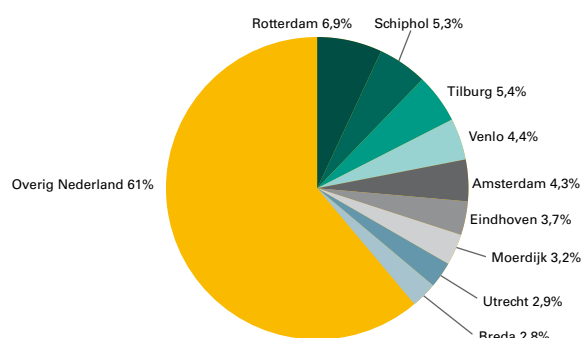
- In 2007 werd er EUR 700 mln geïnvesteerd in logistiek vastgoed. Door de recessie is in 2008 het aantal investeringen afgenomen en in 2009 is dit nog verder gedaald.
- De vraag naar moderne opslagfaciliteiten blijft de komende jaren nog bestaan.



Vestigingsplaatsen distributiecentra

Bron: CB Richard Ellis

- Er is een verschil in overcapaciteit per regio. Zo is er in het zuiden van Nederland relatief veel gebouwd en is daar door de recessie nu sprake van overcapaciteit.
- In het midden van Nederland en langs de A2 is de overcapaciteit beperkt gebleven. Hier is de vraag naar vierkante meter opslag nog in lijn met het aanbod.



Deze leeswijzer geeft u inzicht in de opbouw van de brancheanalyses en geeft bovendien een verklaring van enkele veel gebruikte termen.

De brancheanalyses bestaan uit twee volledige pagina's. Op de eerste pagina staan achtereenvolgens de volgende onderdelen:

De eerste pagina van de brancheanalyse

- **Drie bullets**

De drie bullets bovenaan de pagina geven de kern van de analyse weer. In drie korte zinnen wordt een kernachtige samenvatting van de brancheanalyse weergegeven.

- **Het blok 'Branchebeschrijving'**

Het blok 'Branchebeschrijving' geeft een beknopte omschrijving en definitie van de branche. De belangrijkste karakteristieken van de branche worden hierin beschreven.

- **Het blok 'Trends en ontwikkelingen'**

Het blok 'Trends en ontwikkelingen' gaat in op de huidige ontwikkelingen in de branche. De tijdspanne van dit blok ligt in veel gevallen tussen maart 2009 en maart 2010. In dit blok wordt in sommige gevallen ook enkele jaren teruggekeken om de huidige ontwikkelingen en trends beter te kunnen begrijpen.

- **Het blok 'Onze visie'**

Het blok 'Onze visie' geeft de visie over de branche weer van de sector economen van ABN AMRO Sector Research. De analyse heeft betrekking op het huidige jaar (2010) en in sommige gevallen het komende jaar (2011).

- **Het blok 'Kerngegevens'**

Het blok 'Kerngegevens' geeft een overzicht van de meest relevante (economische) indicatoren die kenmerkend zijn voor de branche. De gegevens hebben betrekking op 2009, tenzij anders vermeld. Bij het zoeken naar de gegevens voor dit blok is gebruik gemaakt van een veelheid van bronnen. Er is vooral gebruik gemaakt van de gegevens van het CBS, maar tevens zijn andere bronnen geraadpleegd, zoals brancheorganisaties, onderzoek- en adviesbureaus, kranten, tijdschriften, internet en overheidsinstanties (waaronder product- en bedrijfschappen, ministeries).

De tweede pagina van de brancheanalyse

Op de tweede pagina van de brancheanalyse staan vier verschillende figuren. In de balk boven de figuren staat de titel van de figuur in het betreffende blok, inclusief een bronvermelding. In veel gevallen heeft ABN AMRO Sector Research eigen bewerkingen en ramingen gemaakt met behulp van de gegevens van de genoemde dataleverancier. Indien een dergelijke bewerking heeft plaatsgevonden, dan staat dit vermeld in de balk. De figuren op pagina 2 hebben betrekking op economische ontwikkelingen. Onderwerpen die hier onder andere kunnen worden behandeld zijn: omzetontwikkeling, kostenontwikkeling, exploitatiebeeld, exportontwikkeling, aantal bedrijven, werkgelegenheid, marktaandeel, en dergelijke.

Waar staan de letters 'r' en 'v' voor in de figuren?

In de figuren treft u regelmatig een letter 'r' of 'v' achter het jaartal aan. In deze gevallen staat de 'r' voor een raming (op basis van beschikbare gegevens t/m bijvoorbeeld november 2009 is een inschatting gemaakt voor de rest van het jaar). De 'v' staat voor voorspelling en betreft de verwachting van de betreffende sector econoom van ABN AMRO Sector Research.

Veel gebruikte termen, inclusief definities

Tot slot van deze leeswijzer een opsomming van enkele veel gebruikte termen in deze publicatie, inclusief de definitie volgens ABN AMRO.

- **Bandbreedte voorspelling**

In de kerngegevens van een aantal branches wordt een verwachting gegeven van de omzetoontwikkeling in 2010. Deze verwachting wordt weergegeven binnen een variabele 2%-punts bandbreedte. ABN AMRO Sector Research heeft deze verwachting gemaakt op basis van informatie en data die beschikbaar was in de periode voorafgaande aan de datum van tekstafsluiting.

- **Definitie ZZP**

ZZP staat voor 'Zelfstandigen Zonder Personeel'. Ondernemers die geen personeel in dienst hebben. Het begrip verwijst ook naar de term 'freelancer'.

- **Definitie MKB**

MKB staat voor Midden- en KleinBedrijf. In deze publicatie hanteren we als definitie voor MKB de volgende veel gebruikte tabel:

Categorie onderneming	Werknemers	Jaaromzet	of jaarlijks balanstotaal
middelgroot	< 250	≤ € 50 mln.	≤ € 43 mln.
klein	< 50	≤ € 10 mln.	≤ € 10 mln.
micro	< 10	≤ € 2 mln.	≤ € 2 mln.

- **Definitie FTE**

FTE staat voor 'full-time-equivalent'. Eén fte staat voor een volledige werkweek van 38 uur.

- **Definitie BBP**

Bruto Binnenlands Product is de totale waarde van alle in een land geproduceerde goederen en diensten in een bepaalde periode.

Visie op Transport en Logistiek

Colofon

De Visie Op Transport en Logistiek is een uitgave van ABN AMRO. Het rapport is geschreven door ABN AMRO Sector Research op verzoek van ABN AMRO Sector Advisory.

Sectoranalyse

Nadia Menkveld (nadia.menkveld@nl.abnamro.com)
Senior Sector Econoom
ABN AMRO Sector Research

Macro economische analyse

Nico Klene (nico.klene@nl.abnamro.com)
Senior Econoom
ABN AMRO Economisch Bureau

Interviews

Joep Auwerda
Journalist/tekstschrjver

Commercieel contact

Bart Banning (020-3436487)
Sector Banker Transport en Logistiek
ABN AMRO Sector Advisory

Distributie

Website: www.abnamro.nl/transportenlogistiek
Telefoon: 0900-0024 (lokaal tarief)

Disclaimer

De in deze publicatie neergelegde opvattingen zijn gebaseerd op door ABN AMRO betrouwbaar geachte gegevens en informatie, die op zorgvuldige wijze in onze analyses en prognoses zijn verwerkt. Noch ABN AMRO, noch functionarissen van de bank kunnen aansprakelijk worden gesteld voor in deze publicatie eventueel aanwezige onjuistheden. De weergegeven opvattingen en prognoses houden niet meer in dan onze eigen visie en kunnen zonder nadere aankondiging worden gewijzigd.

© ABN AMRO, mei 2010

Deze publicatie is alleen bedoeld voor eigen gebruik. Het gebruik van tekstdelen en/of cijfers is toegestaan mits de bron duidelijk wordt vermeld. Verveelvoudiging en/of openbaarmaking van deze publicatie is niet toegestaan, behalve indien hiervoor schriftelijk toestemming is gekregen van ABN AMRO. Teksten zijn afgesloten op 14 april 2010.