

Conjunctuur Bericht

Nederlands Beroepsgoederenvervoer over de Weg

Conjunctuurbericht, 1^e kwartaal 2010

Het conjunctuurbeeld binnen transport en logistiek is voor de derde maal op rij op een aantal belangrijke punten verbeterd. Zo stijgt al drie kwartalen achtereenvolgend de bedrijvigheid en omzet. Eind maart was de orderportefeuille lange tijd niet zo goed gevuld. Voor het 2e kwartaal wordt nog meer bedrijvigheid verwacht. Het aantal ondernemers dat een verbetering waarneemt in de economische situatie binnen transport en logistiek stijgt en is voor het eerst sinds een jaar groter dan het aantal dat een verslechtering waarneemt, waarbij laatstgenoemde categorie afneemt. Ook het aantal dat positief de toekomst in kijkt, is na een periode van twee jaar weer in de meerderheid. De stijgende lijn van bijna alle indicatoren duidt er nog niet op dat het weer 'goed' gaat. De vrachtprijs staat op een zeer laag niveau en de winst staat niet in verhouding tot bedrijvigheid en omzet. Sommige ondernemers noemen de verbetering in de laatste drie kwartalen 'flinterdun' en durven het woord 'herstel' nog niet uit te spreken.

Stemmingsindicator totale bedrijvigheid

	klein	middel	groot	bin.	int.	log.	totaal
kw.1-2009	2,4	2,0	1,7	2,3	2,1	3,1	2,1
kw.4-2009	5,0	5,7	6,4	5,2	6,0	5,0	5,4
kw.1-2010*	3,9	3,3	3,4	3,1	4,8	3,4	3,6
kw.1-2010	5,5	5,7	5,2	4,7	6,9	4,9	5,6
kw.2-2010*	7,2	8,3	10,0	7,9	8,1	8,7	8,0

*o.b.v. verwachting

Toenemende transportbedrijvigheid

De opgelopen bedrijvigheid binnen transport en logistiek komt voor een belangrijk deel voor rekening van het internationale vervoer. Het vervoer op alle belangrijke landenrelaties pluste. Vooral het vervoer op Duitsland trok in de afgelopen maanden sterk aan. Overigens hoeft niemand zich te verbazen over de toename van de internationale transportbedrijvigheid. De Nederlandse export van goederen zit weer in de lift en is zelfs bijna op het niveau beland van voor de crisis, die in de zomer van 2008 startte. Volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) groeide het exportvolume met 8% in januari en 11% in februari. De vraag naar goederentransport stijgt, zodra de export en import van goederen toenemen. Internationale transportbedrijven hebben hier in het 1e kwartaal van kunnen profiteren. Maar niet alleen de toename van te vervoeren goederen zorgde voor meer bedrijvigheid. Veel transportbedrijven hebben vorig jaar vrachtauto's tijdelijk of permanent op non actief gezet. Daarnaast gaan bovengemiddeld veel bedrijven failliet. Twee factoren waardoor het actieve wagenpark krimpt, wat ook van invloed is op de bedrijvigheid van het 'overgebleven' wagenpark. Maar hoe het ook zij, een groot aantal bedrijven meldde meer bedrijvigheid. Ondanks een verbetering ten opzichte van zowel het voorgaande kwartaal als ten opzichte van hetzelfde kwartaal van verleden jaar, werd het niveau van bedrijvigheid in het 1e kwartaal toch iets gedrukt door het bouwmaterialenvervoer, het vervoer met kiepauto's en het afvalstoffenvervoer. Ondernemers binnen deze deelmarkten zijn een stuk negatiever over de bedrijvigheid. In tegenstelling tot deze deelmarkten, zorgden andere deelmarkten voor een hogere bedrijvigheid. Volgens het laatste conjunctuuronderzoek zien we wat bedrijvigheid betreft een opgaande lijn in het geconditioneerde vervoer, het vervoer van stukgoederen (nationaal en internationaal), het tank-/silovervoer en het containervervoer.

Stemmingsindicator binnenlandse bedrijvigheid

	Klein	middel	groot		log.	totaal
kw.1-2009	2,5	2,2	1,2	-	-	3,0
kw.4-2009	4,8	5,4	5,9	-	-	2,9
kw.1-2010	5,2	4,5	2,5	-	-	4,8

INHOUDSOPGAVE

Toenemende transportbedrijvigheid

Internationale bedrijvigheid stijgt meer

Vrachtprijs historisch laag

Omzet gelijk

Nog lagere winst

Betalingstermijn steeds langer

Kosten stijgen

Meer vacatures

Toename losse krachten

Weinig plannen voor aanschaf materieel

Vertrouwen neemt toe

1^e kwartaal 2010 scoort beter

Kentering in crisissituatie

Orderportefeuille beter gevuld

Resultaten per deelmarkt verschillen

Één zwaluw brengt nog geen zomer

Tweede kwartaal altijd beter

ING herstel transportsector

Te laat

CONJUNCTUURBERICHT

Begripsomschrijving:

Categorie bedrijven:

Klein (<5 vrachtauto's)

Middelgroot (5-50 vrachtauto's)

Groot (≥50 vrachtauto's)

Binnenlands (≥75% omzet uit binnenlandse activiteiten)

Internationaal (≥75% omzet uit internationale activiteiten)

Logistiek (≥40% omzet uit logistieke diensten, naast transport)

De **Stemmingsindicator** zoals in dit bericht bedoeld, stelt TLN samen uit het percentage positieve en negatieve respondenten ten opzichte van het totaal aantal respondenten, waarbij de uitkomst wordt gegeven. Het minimum is 0, maximum is 11

Vacaturegraad = aantal vacatures ten opzichte van het aantal ingevulde arbeidsplaatsen, als percentage weergegeven

Investeringsgraad = aantal geplande aanschaffen voertuigen (koop/lease) ten opzichte van het in gebruik zijnde aantal voertuigen, als percentage weergegeven

Graad oproep- en uitzendkrachten = aantal oproep- en aantal uitzendkrachten ten opzichte van het aantal ingevulde vaste arbeidsplaatsen, als percentage weergegeven

Losse krachten = uitzend- en/of oproepkrachten

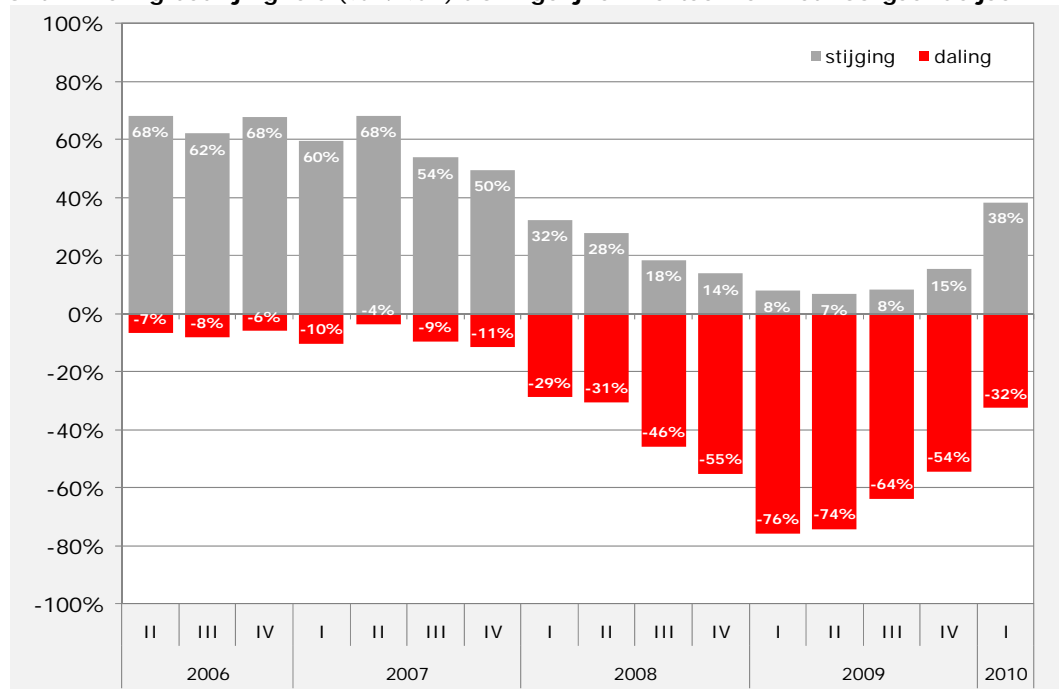
Kwartaalbasis = kwartaal vergeleken met voorgaand kwartaal

Jaarbasis = kwartaal vergeleken met hetzelfde kwartaal van voorgaand jaar

De bedrijvigheid ontwikkelt zich gunstig. Op jaarbasis zien we al drie kwartalen achtereen het niveau van de bedrijvigheid stijgen. Voor de eerste maal sinds het 2^e kwartaal 2008 spreken met 38% meer ondernemers over een hogere bedrijvigheid dan over een lagere bedrijvigheid, met 32%. Op kwartaal basis stijgt de stemmingsindicator voor het niveau van bedrijvigheid van 5,4 in het 4^e kwartaal 2009 naar 5,6 in het 1^e kwartaal van dit jaar. Opmerkelijk, want op basis van de verwachtingen zou deze indicator voor het 1^e kwartaal op 3,6 moeten staan.

Bij kleine bedrijven stijgt de stemmingsindicator van 5,0 naar 5,5, bij middelgrote bedrijven blijft de indicator met 5,7 onveranderd en bij grote bedrijven daalt de indicator van 6,4 naar 5,2. Bij bedrijven met overwegend binnenlands vervoer daalt de indicator voor bedrijvigheid op kwartaalbasis van 5,2 naar 4,7 en bij bedrijven met overwegend internationaal vervoer stijgt de indicator van 6,0 naar 6,9.

Ontwikkeling bedrijvigheid (%- / %+) t.o.v. gelijke kwartaal van het voorgaande jaar



Ontwikkeling stemmingsindicator bedrijvigheid per land

	2008				2009				2010
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I
Duitsland	5,4	5,7	4,8	3,4	2,8	3,9	5,7	5,6	6,6
België	5,1	5,9	5,2	3,3	3,0	3,9	5,2	5,4	5,7
Frankrijk	5,1	5,0	4,3	3,1	2,8	2,9	4,7	5,2	6,3
Italië	5,2	5,0	4,3	2,9	3,9	4,1	4,4	5,2	6,1
Verenigd Koninkrijk	5,7	4,9	3,6	2,3	2,1	3,9	5,8	4,9	6,1
Zweden	5,6	5,3	3,4	3,1	2,7	4,3	4,5	5,9	5,8
Spanje	4,9	4,7	2,6	2,6	1,5	3,4	3,6	5,0	4,7
Denemarken	5,4	5,8	5,2	2,6	2,3	4,2	4,5	5,5	6,0
Oostenrijk	4,9	4,9	4,0	3,2	1,4	3,6	2,4	5,0	6,5
Polen	6,6	5,0	5,9	2,4	1,2	4,5	2,8	6,4	5,5
Totaal	5,2	5,4	4,7	3,1	2,6	3,6	4,7	5,3	5,9

Internationale bedrijvigheid stijgt meer

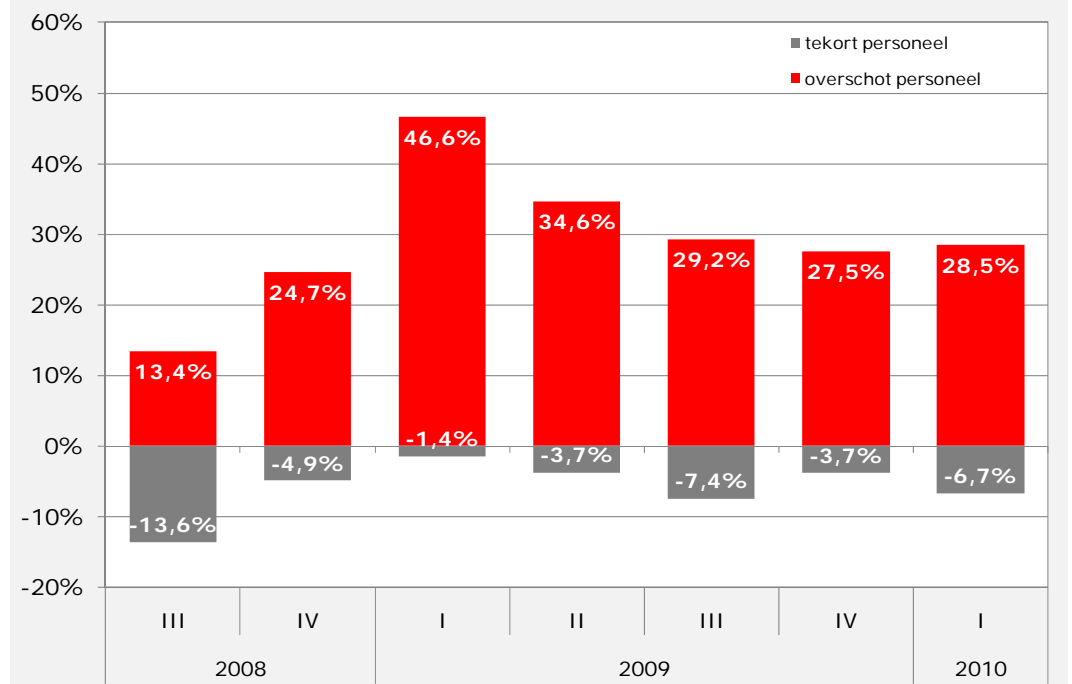
In tegenstelling tot de matige ontwikkeling in binnenlandse bedrijvigheid, zien we een grotere toename in het internationale vervoer. In het vervoer op de landen waar het meeste wordt geladen en gelost, is een behoorlijke stijging te zien. Zo stijgt de stemmingsindicator voor bedrijvigheid in het vervoer op Duitsland van 5,6 naar 6,6. De indicator voor bedrijvigheid in het vervoer op België stijgt van 5,4 naar 5,7 en in het vervoer op Frankrijk van 5,2 naar 6,3.

De stemmingsindicator voor internationale bedrijvigheid stijgt op kwartaalbasis van 5,3 in het 4^e kwartaal 2009 naar 5,9 in het 1^e kwartaal 2010. Bij kleine bedrijven stijgt deze van 5,1 naar 6,0, bij middelgrote bedrijven van 5,3 naar 6,0 en bij grote bedrijven daalt de indicator van 5,6 naar 5,6. Het niveau van internationale bedrijvigheid laat bij logistieke bedrijven een ongunstige ontwikkeling zien. De indicator daalt van 5,2 naar 3,8.

Stemmingsindicator internationale bedrijvigheid

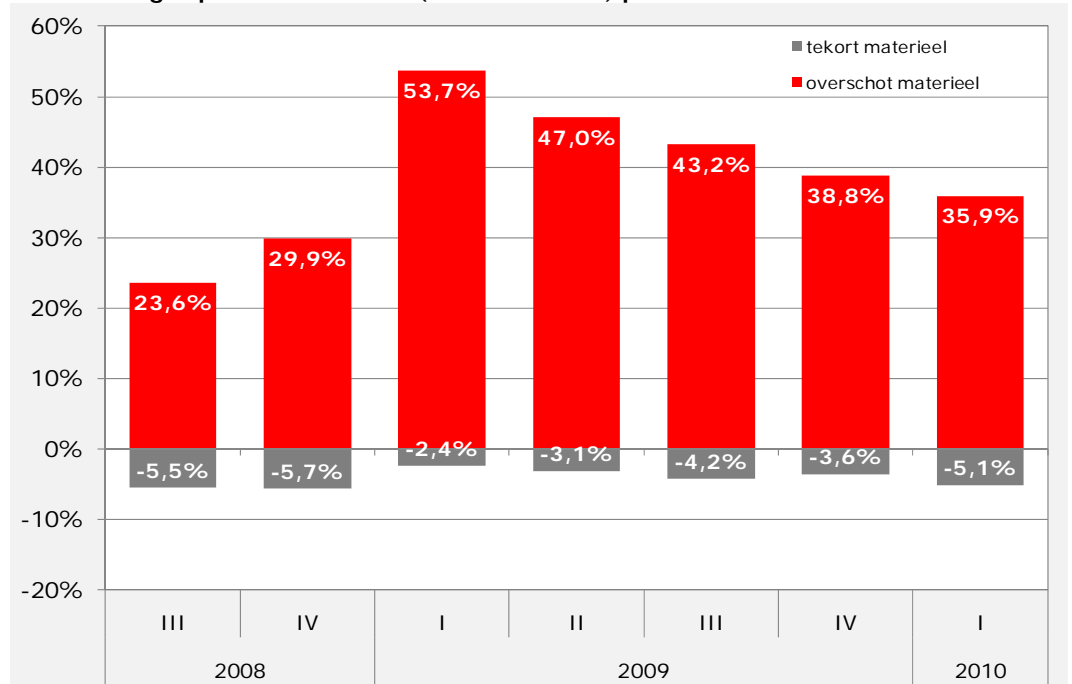
	Klein	middel	groot			log.	totaal
kw.1-2009	2,7	2,6	2,4	-	-	3,9	2,6
kw.4-2009	5,1	5,3	5,7	-	-	5,2	5,3
kw.1-2010	6,0	6,0	5,6	-	-	3,8	5,9

Ontwikkeling capaciteit personeel (overschot/tekort) per kwartaal



Tekort wordt uitsluitend voor de visualisatie afgebeeld in een negatief percentage

Ontwikkeling capaciteit materieel (overschot/tekort) per kwartaal



Tekort wordt uitsluitend voor de visualisatie afgebeeld in een negatief percentage

Vrachtprijs historisch laag

Op basis van het huidige niveau kunnen we de conclusie trekken dat de gemiddelde vrachtprijs sinds begin 2009 flink is gedaald. Ook al is het aantal ondernemers dat melding maakt van een dalende vrachtprijs gekrompen, dan nog is het niveau waarop de vrachtprijs is beland 'zorgelijk laag', zoals heel veel ondernemers onderstrepen. Zeker voor een 1e kwartaal. De geschiedenis laat zien, dat in een 1e kwartaal het niveau van de vrachtprijs omhoogschiet en sowieso hoger staat dan in het 2e en 3e kwartaal. Vrachtprijsaanpassingen vinden meestal in december en januari plaats, waarbij vervoerder en verlader samen een nieuwe vrachtprijs vaststellen aan de

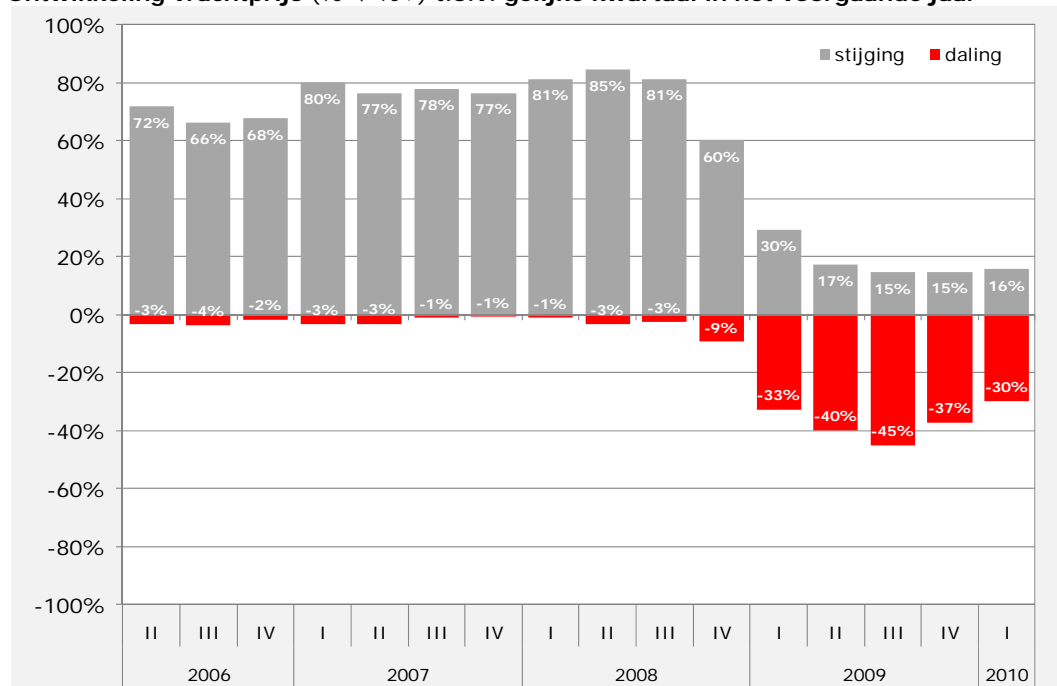
hand van o.a. een gewijzigde kostprijs. Terwijl transportkosten volgens NEA Transportonderzoek tussen 1 januari 2009 en 1 januari van dit jaar met gemiddeld 4,7% zijn gestegen is het vrachtprijsniveau in het 1e kwartaal nauwelijks gestegen. De sterke afname van de vraag naar transportdiensten in de afgelopen anderhalf jaar zorgde niet alleen voor een lagere bedrijvigheid en productiviteit, maar ook voor lagere vrachtprijzen.

Stemmingsindicator vrachtprijs

	klein	middel	groot	bin.	int.	log.	totaal
kw.1-2009	4,4	4,6	4,9	5,1	3,6	5,5	4,5
kw.4-2009	4,8	4,8	4,6	5,0	4,4	4,6	4,8
kw.1-2010	5,2	5,3	5,3	5,3	5,3	4,3	5,3

Ondanks een lichte stijging, staat de vrachtprijs nog steeds op een laag niveau. Op jaarbasis maakt 16% melding van gestegen vrachtprijzen, terwijl 30% het heeft over lagere vrachtprijzen. Op kwartaalbasis vormt het niveau van de vrachtprijs een gunstiger beeld. De stemmingsindicator stijgt van 4,8 in het 4^e kwartaal 2009 naar 5,3 in het 1^e kwartaal 2010. Deze stijging lijkt gunstig, maar het is slechts 11% dat over hogere vrachtprijzen kan spreken. Voor 74% is er in het 1^e kwartaal niets veranderd aan de vrachtprijzen en 15% zag zijn vrachtprijzen dalen. De indicator stijgt bij kleine bedrijven van 4,8 naar 5,2, bij middelgrote bedrijven van 4,8 naar 5,3 en bij grote bedrijven van 4,6 naar 5,3. Bij bedrijven met overwegend binnenlands vervoer stijgt de indicator voor het vrachtprijsniveau van 5,0 naar 5,3 en bij internationale bedrijven van 4,4 naar 5,3.

Ontwikkeling vrachtprijs (%- / %+) t.o.v. gelijke kwartaal in het voorgaande jaar



Gemiddelde omzetstijging of -daling t.o.v. gelijke kwartaal in het voorgaande jaar (indicatief)

	klein	middel	groot	bin.	int.	log.	totaal
kw.1-2009	-15,1%	-15,4%	-14,2%	-13,8%	-18,4%	-12,7%	-15,3%
kw.2-2009	-16,6%	-16,9%	-13,4%	-15,4%	-19,7%	-16,1%	-16,5%
kw.3-2009	-17,9%	-18,0%	-13,3%	-17,2%	-17,5%	-17,8%	-17,6%
kw.4-2009	-11,1%	-10,0%	-8,0%	-10,2%	-10,2%	-9,4%	-10,2%
kw.1-2010	-1,4%	-0,9%	-0,3%	-3,0%	+1,9%	-4,9%	-1,0%

Omzetpercentage betreft rekenkundig gemiddelde gebaseerd op de eigen opgaven van respondenten

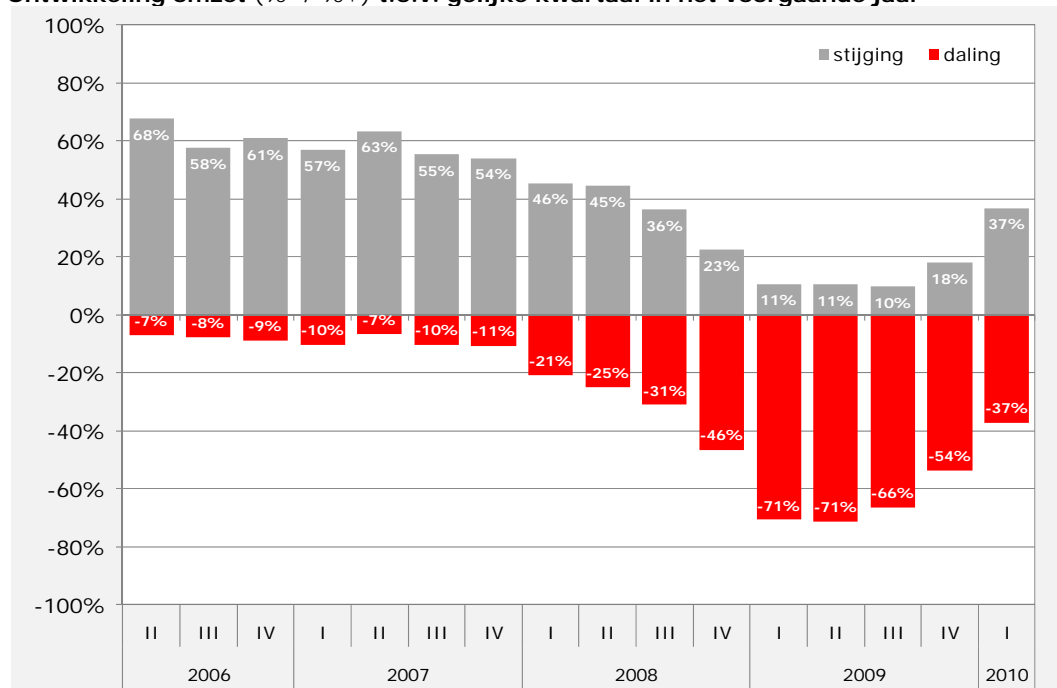
Omzet gelijk

Hoewel op jaarbasis het niveau van de omzet en van de winst al drie kwartalen achtereen stijgt, zien we op kwartaalbasis dat de stemmingsindicator met betrekking tot de omzet in het 1^e kwartaal gelijk is en met betrekking tot de winst iets daalt. Het verschil tussen een stijging op jaarbasis en een gelijkblijvend of gedaalde niveau op kwartaalbasis heeft alles te maken met seizoensinvloeden. Een vergelijking op jaarbasis geeft het reële beeld weer.

Op kwartaalbasis blijft de stemmingsindicator voor het omzetniveau met 5,1 onveranderd. Bij kleine bedrijven stijgt deze indicator van 4,7 in het 4^e kwartaal 2009 naar 5,1 in het 1^e kwartaal 2010. Bij middelgrote bedrijven zien we een dalende indicator van 5,3 naar 5,2 en bij grote be-

drijven zien we een daling van 6,1 naar 4,5. Bij binnenlandse bedrijven daalt de omzetindicator van 4,9 naar 4,5 en bij internationale bedrijven stijgt de indicator van 5,6 naar 6,2. De indicator bij logistieke bedrijven laat een daling zien van 5,3 naar 4,4.

Ontwikkeling omzet (%- / %+) t.o.v. gelijke kwartaal in het voorgaande jaar



Stemmingsindicator omzet

	klein	middel	groot	bin.	int.	log.	totaal
kw.1-2009	2,6	1,8	1,7	5,8	2,1	3,1	2,2
kw.4-2009	4,7	5,3	6,1	4,9	5,6	5,3	5,1
kw.1-2010	5,1	5,2	4,5	4,5	6,2	4,4	5,1

Stemmingsindicator winst

	klein	middel	groot	bin.	int.	log.	totaal
kw.1-2009	2,9	2,1	1,3	2,6	2,3	2,4	2,4
kw.4-2009	4,3	4,3	5,1	4,4	4,3	3,9	4,3
kw.1-2010	4,2	4,2	3,9	3,9	4,6	3,8	4,2

Nog lagere winst

Naast de vrachtprijs schiet het met de winstgevendheid ook niet echt op. Voor ondernemers is puur zakelijk gezien de factor winst bepalend voor het succes in een bepaalde periode. Aan de bedrijvigheid en omzet lag het niet, maar door het winstniveau is er geen reden om het 1e kwartaal 2010 als 'goed' kwartaal uit te roepen. Tegenover 29% van alle bedrijven die melding maken van een hogere winst ten opzichte van het 1e kwartaal 2009, staat 41% dat het met een lagere winst moest doen. En dat, terwijl het winstniveau wordt afgezet tegen het 1e kwartaal van vorig jaar; een historisch 'slecht' kwartaal waarin het winstniveau op het laagste punt ooit stond. Met 56% noemen de meeste ondernemers de financiële positie van hun bedrijf niet sterk, waarbij een kwart binnen deze groep volmondig spreekt over een 'zwakke tot zeer zwakke' positie.

De winstindicator daalt gemiddeld licht van 4,3 naar 4,2. Bij kleine en middelgrote bedrijven daalt de indicator zoals gemiddeld en bij grote bedrijven daalt deze van 5,1 naar 3,9. Bij binnenlandse bedrijven daalt de winstindicator van 4,4 naar 3,9 en bij internationale bedrijven stijgt deze van 4,3 naar 4,6. De winstindicator bij logistieke bedrijven daalt minimaal van 3,9 naar 3,8.

Betalingstermijn steeds langer

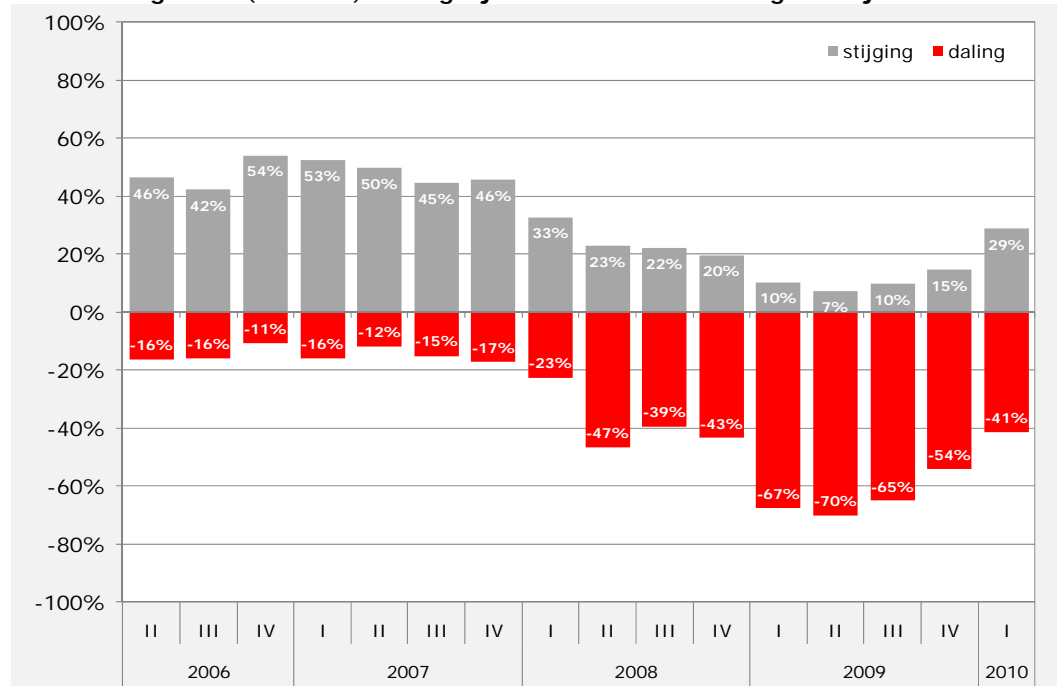
Bij een groot aantal bedrijven wordt de uitvoering van het financiële huishouden nog eens extra bemoeilijkt, doordat bedrijven de betalingstermijn van hun facturen steeds langer zien worden. Een langere betalingstermijn tast de cash-flow aan, wat de financiële armslag van bedrijven beperkt. Sommige bedrijven komen alleen al door te lange betalingstermijnen ernstig in financiële problemen. Veel ondernemers brengen dit probleem dan ook onder de aandacht:

"Ook bij ons worden de betalingstermijnen steeds langer. Dit is op termijn funest. Veel geld nog niet geïnd door openstaande facturen/debiteuren".

"De lage tarieven en de lange betalingstermijn vormen voor ons grote problemen".

"Aanbod is er weer meer. Nu de prijzen en de betalingstermijn nog weer op een aanvaardbaar niveau zien te krijgen".

Ontwikkeling winst (%- / %+) t.o.v. gelijke kwartaal in het voorgaande jaar



Stemmingsindicator kosten

	klein	Middel	groot	bin.	int.	log.	Totaal
kw.1-2009	5,1	6,1	6,6	5,8	5,8	5,8	5,7
kw.4-2009	6,7	7,0	7,3	6,8	6,9	6,4	6,9
kw.1-2010	8,5	8,2	8,6	8,2	8,8	6,6	8,3

Kosten stijgen

De kosten stijgen in het 1^e kwartaal, aangevoerd door stijgende brandstofkosten, behoorlijk. De brandstofkosten laten in het 1^e kwartaal ten opzichte van het voorgaande kwartaal een gemiddelde stijging zien van 5,3%. Vergeleken met het 1^e kwartaal van 2009 is de stijging met 14,3% nog fors. De kostenindicator stijgt van 6,9 in het 4^e kwartaal 2009 naar 8,3 in het 1^e kwartaal 2010. Bij kleine bedrijven stijgt de indicator van 6,7 naar 8,5, bij middelgrote bedrijven van 7,0 naar 8,2 en bij grote bedrijven van 7,3 naar 8,6. Bij binnenlandse bedrijven zien we een stijging van de kostenindicator van 6,8 naar 8,2, bij internationale bedrijven van 6,9 naar 8,8 en bij logistieke bedrijven van 6,4 naar 6,6.

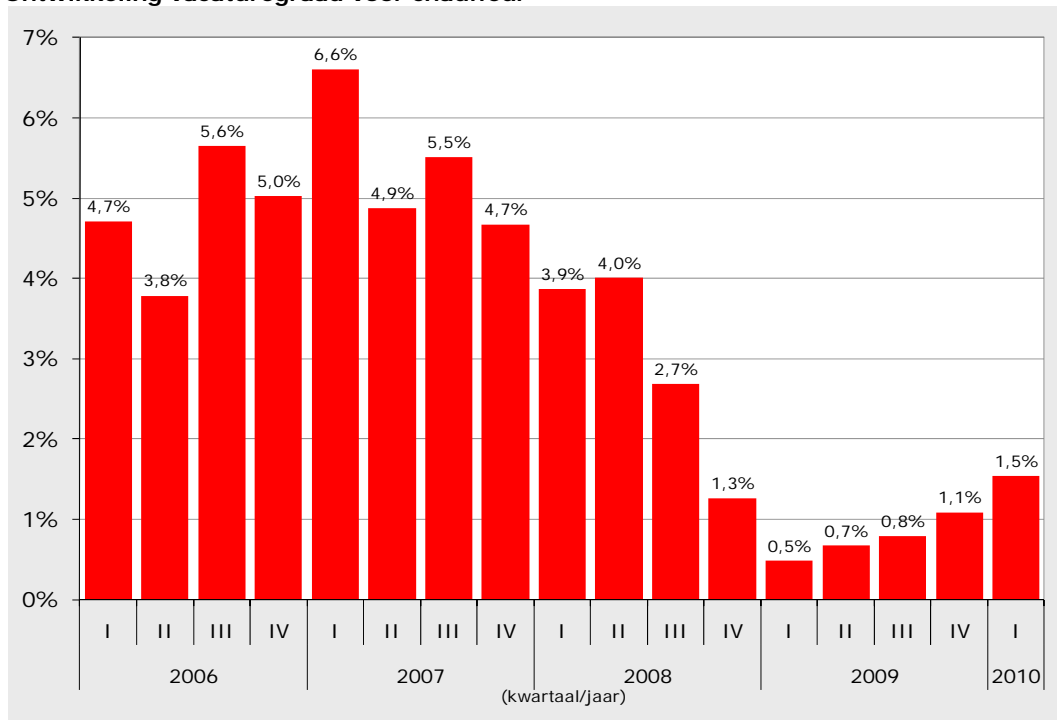
Vacaturegraad

	klein	middel	groot	bin.	int.	log.	totaal
kw.1-2009	0,3%	0,4%	0,6%	0,5%	0,6%	0,2%	0,5%
kw.4-2009	1,6%	0,9%	1,2%	1,2%	0,9%	1,5%	1,1%
kw.1-2010	1,0%	1,3%	1,8%	1,3%	1,8%	1,8%	1,5%

Meer vacatures

Het aantal bedrijven met één of meerdere vacatures stijgt van 9% in het 4^e kwartaal 2009 naar 17% in het 1^e kwartaal 2010. Deze stijging is toe te schrijven aan de toenemende bedrijvigheid, maar ook aan de invloed van het seizoen. Het 2^e kwartaal geldt voor veel deelmarkten als het drukste kwartaal van het jaar. De vacaturegraad stijgt van 1,1% naar 1,5%. Bij kleine bedrijven daalt de vacaturegraad van 1,6% naar 1,0%, maar bij middelgrote bedrijven stijgt de vacaturegraad van 0,9 naar 1,3%, evenals bij grote bedrijven van 1,2 naar 1,8%. Bij binnenlandse bedrijven zien we de vacaturegraad stijgen van 1,2 naar 1,3% en bij internationale bedrijven van 0,9 naar 1,8%. De vacaturegraad bij logistieke bedrijven stijgt van 1,5 naar 1,8%.

Ontwikkeling vacaturegraad voor chauffeur



Aandeel bedrijven met uitzend- en oproepkrachten

	klein	middel	groot	bin.	int.	log.	totaal
kw.1-2009	7,8%	27,7%	27,6%	21,3%	11,8%	43,2%	19,1%
kw.4-2009	9,7%	30,6%	50,5%	23,2%	19,5%	29,1%	22,8%
kw.1-2010	9,1%	32,9%	68,6%	22,5%	24,8%	30,6%	25,6%

Toename losse krachten

Het aantal 'losse' krachten in de vorm van uitzend- en oproepkrachten stijgt van gemiddeld 1,5 naar 1,7 per bedrijf. In het 4^e kwartaal van vorig jaar had 23% één of meerdere losse krachten in (tijdelijke) dienst. Dit percentage stijgt naar 26% in het afgelopen kwartaal.

Het gemiddeld aantal losse krachten bij kleine en middelgrote bedrijven blijft met resp. 0,2 en 1,4 gelijk, maar bij grote bedrijven stijgt dit gemiddelde van 7,1 in het 4^e kwartaal 2009 naar 11,6 in het 1^e kwartaal 2010. Bij binnenlandse bedrijven daalt het gemiddeld aantal losse krachten van 1,4 naar 0,9 en bij internationale bedrijven stijgt deze van 2,5 naar 4,0. Het gemiddeld aantal losse krachten bij logistieke bedrijven stijgt van 8,6 naar 12,4.

Gemiddeld aantal uitzend- en oproepkrachten

	klein	middel	groot	bin.	int.	log.	totaal
kw.1-2009	0,8	2,7	4,1	2,8	1,1	8,1	2,5
kw.4-2009	0,2	1,4	7,1	1,4	2,5	8,6	1,5
kw.1-2010	0,2	1,4	11,6	0,9	4,0	12,4	1,7

Investeringsgraad (vervoermaterieel)

	klein	middel	groot	bin.	int.	log.	totaal
kw.1-2009	4,9%	1,8%	1,3%	1,9%	2,0%	1,7%	1,8%
kw.4-2009	6,0%	3,1%	3,6%	4,1%	3,4%	4,7%	3,4%
kw.1-2010	4,2%	2,1%	2,4%	2,9%	2,4%	3,8%	2,3%

Weinig plannen voor aanschaf materieel

Na een 4^e kwartaal daalt in een 1^e kwartaal de investeringsgraad steevast. Het beeld met betrekking tot de investeringsgraad laat ook ditmaal geen uitzondering zien. De investeringsgraad vervoermaterieel daalt van 3,4 naar 2,3%. Bij kleine bedrijven daalt de investeringsgraad van 6,0 naar 4,2%, bij middelgrote bedrijven van 3,1 naar 2,1% en bij grote bedrijven van 3,6 naar 2,4%. De investeringsgraad bij binnenlandse bedrijven daalt van 4,1 naar 2,9%, bij internationale bedrijven van 3,4 naar 2,4% en bij logistieke bedrijven van 4,7 naar 3,8%

Vertrouwen neemt toe

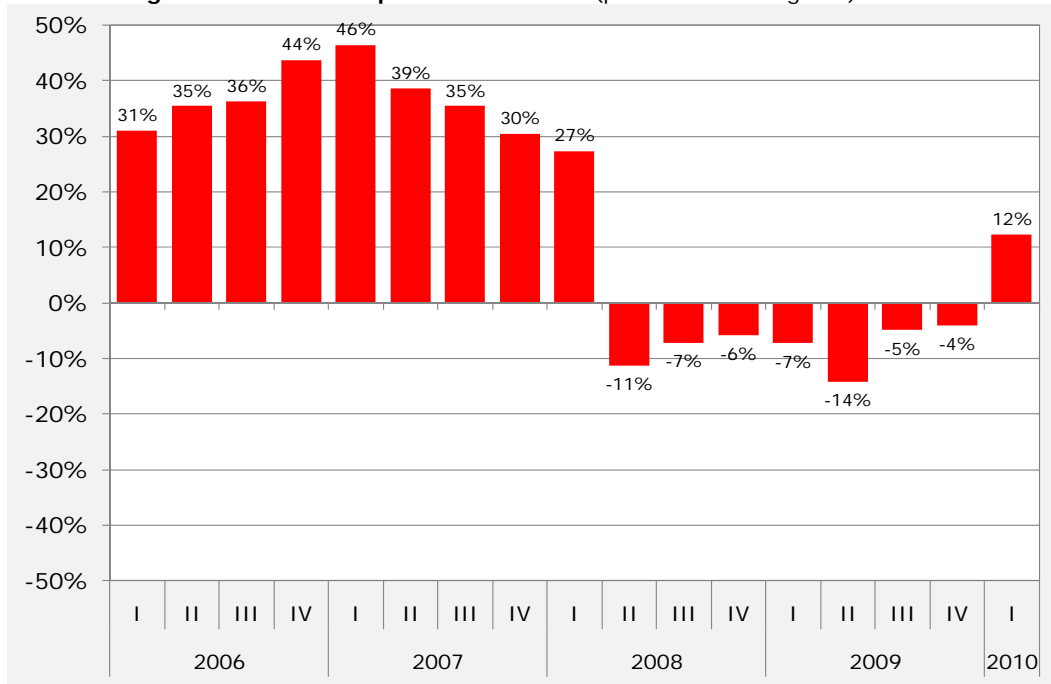
Binnen transport en logistiek neemt het vertrouwen in de nabije toekomst toe. Het niveau van vertrouwen voor het komende kwartaal heeft in bijna 2 jaar tijd niet zo hoog gestaan. Het aantal

positieve ondernemers vormt ten opzichte van het aantal negatieve ondernemers een meerderheid. En dat verschil vormt in een tijdsbestek van 2 jaar een uitzondering. De stemmingsindicator voor het niveau van vertrouwen stijgt van 5,3 in het 4^e kwartaal 2009 naar 6,4 in het 1^e kwartaal 2010. Bij kleine bedrijven stijgt deze indicator van 5,6 naar 6,6, bij middelgrote bedrijven van 5,0 naar 6,2 en bij grote bedrijven van 5,2 naar 6,5. Bij binnenlandse bedrijven zien we een stijging van 5,2 naar 6,4, bij internationale bedrijven van 5,6 naar 6,7 en bij logistieke bedrijven van 5,3 naar 5,7. Ondernemers bij bedrijven waarbij naast transport andere logistieke activiteiten een groot deel van de omzet bepalen, blijven met de laagste indicator (5,7) nog het meest sceptisch met betrekking tot de toekomst.

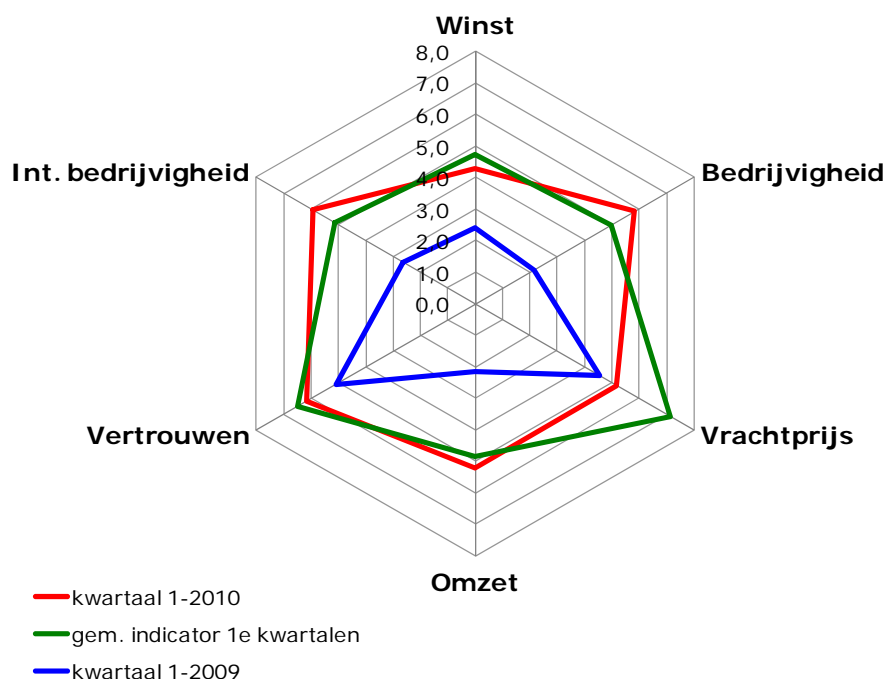
Stemmingsindicator vertrouwen

	klein	middel	groot	bin.	int.	log.	totaal
kw.1-2009	5,5	4,8	5,1	5,2	4,7	5,2	5,1
kw.4-2009	5,6	5,0	5,2	5,2	5,6	5,3	5,3
kw.1-2010	6,6	6,2	6,5	6,4	6,7	5,7	6,4

Ontwikkeling vertrouwen transportondernemers (positief minus negatief)



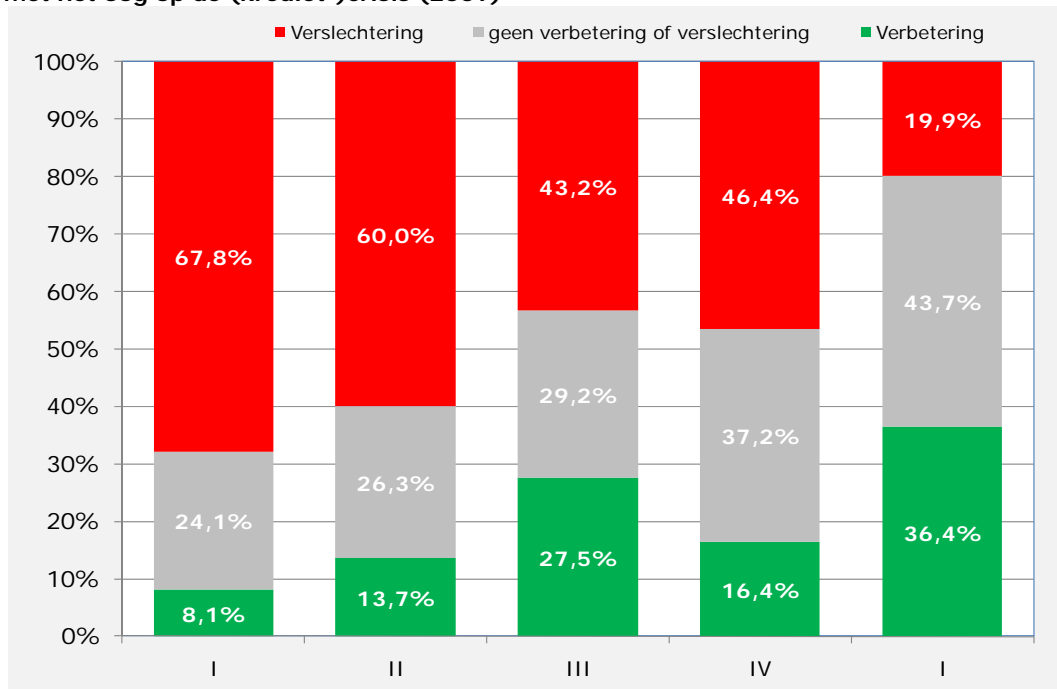
1^e kwartaal 2010 t.o.v. 1^e kwartaal 2009 en gemiddelde indicatoren (1^e kwartalen)



1^e kwartaal 2010 scoort beter

Het 1^e kwartaal van dit jaar scoort op alle punten beter dan het 1^e kwartaal van vorig jaar. Nu staat het 1^e kwartaal 2009 wel te boek als één van de 'slechtste' kwartalen ooit, dus een vergelijk met dit kwartaal levert altijd een gunstig beeld op. Niettemin zien we vergeleken met gemiddelde indicatoren voor 1^e kwartalen ook een gunstige ontwikkeling. Het niveau van bedrijvigheid en omzet scores bovengemiddeld. Vertrouwen, vrachtprijs en winst scores onder het gemiddelde. Al met al oordeelt een meerderheid van 39% negatief over het 1^e kwartaal 2010. Daarnaast oordeelt 24% positief over het 1^e kwartaal en de rest bestempelt dit kwartaal als 'normaal' kwartaal.

Ondernemerswaarneming van de situatie binnen transport en logistiek met het oog op de (krediet-)crisis (2009)



Kentering in crisissituatie

In de TLN conjunctuurenquête wordt onder andere gevraagd of de ondernemer met betrekking tot transport en logistiek een verandering waarneemt ten opzichte van de situatie toen de wereldwijde (krediet-)crisis startte. De waarneming ontwikkelt zich in het 1^e kwartaal 2010 in gunstige zin. Ondanks matige of slechte financiële resultaten, lijkt er zich een kentering voor te doen in de crisis waarin transport en logistieke bedrijven zich sinds de zomer van 2008 bevinden. Het aantal ondernemers dat een economische verbetering waarneemt binnen transport en logistiek neemt toe. Waarop ze deze verbetering baseren, moeten we vermoedelijk op conto van de toegenomen bedrijvigheid schrijven. Eind 2009 nam 16% van alle transport en logistieke ondernemers een verbetering waar. En nu spreekt 36% over een verbetering. Een meerderheid van 46% sprak eind 2009 nog over een verslechtering en nu krimpt dit percentage naar 20%. Wat de economische crisis betreft is er dus duidelijk een kentering gaande. Met 43% zijn het vooral ondernemers van grote bedrijven die een verbetering constateren. Het verschil tussen ondernemers van bedrijven met overwegend binnenlandse activiteiten en ondernemers van bedrijven die zich voornamelijk richten op internationale activiteiten is groot. Bij binnenlandse bedrijven neemt 29% een verbetering en 23% een verslechtering waar. Bij internationale bedrijven neemt 45% een verbetering en 13% een verslechtering waar.

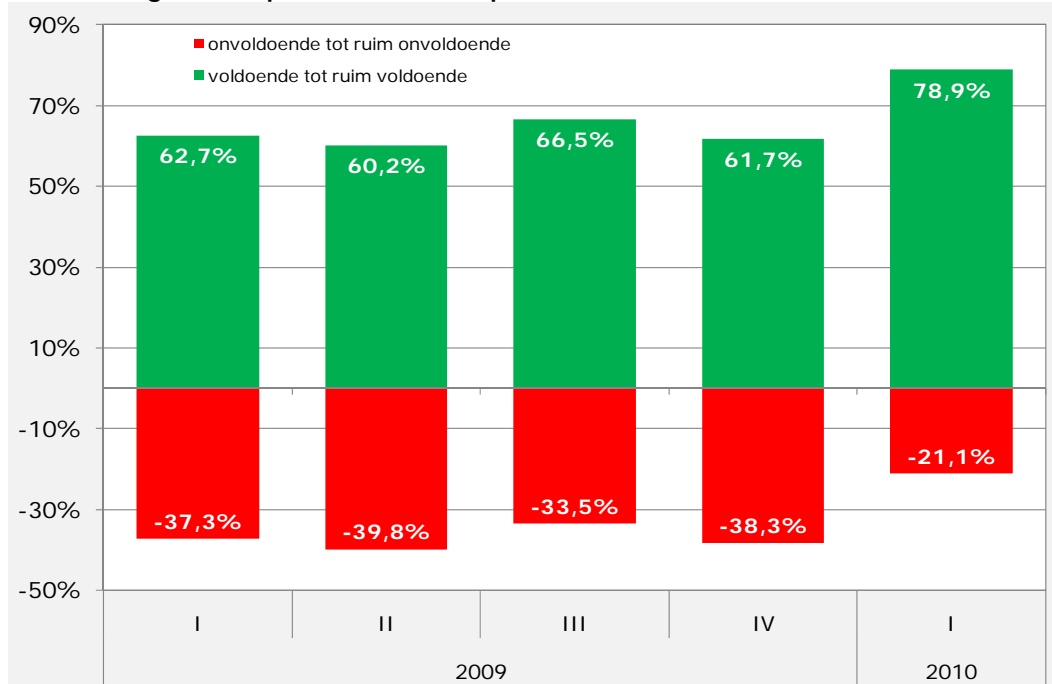
Orderportefeuille transport en logistieke bedrijven voor het 2^e kwartaal 2010

	klein	middel	groot	bin.	int.	log.	totaal
Ruim voldoende opdrachten (zeer veel, meer dan genoeg)	5,3%	11,9%	11,8%	6,9%	10,9%	13,9%	9,1%
Voldoende opdrachten (veel, genoeg)	73,2%	66,1%	74,5%	66,7%	75,9%	41,7%	69,8%
Onvoldoende opdrachten (weinig, niet genoeg)	19,6%	20,3%	13,7%	24,9%	12,4%	33,3%	19,6%
Ruim onvoldoende opdrachten (veel te weinig)	1,9%	1,6%	0,0%	1,5%	0,7%	11,1%	1,6%

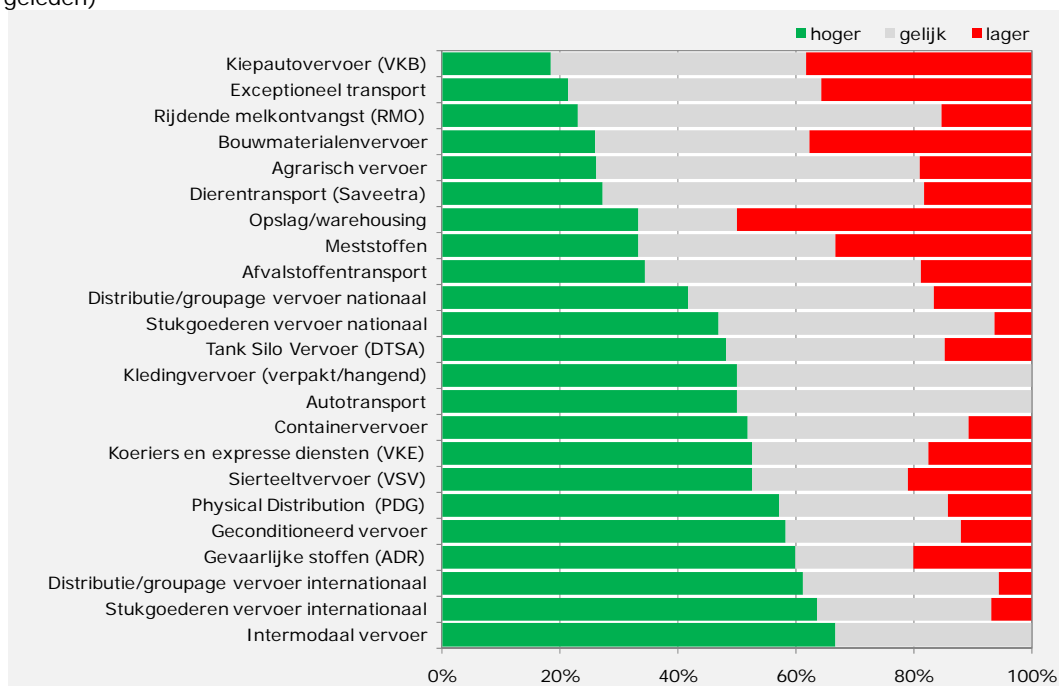
Orderportefeuille beter gevuld

De orderportefeuille was eind maart voor 79% van alle bedrijven 'voldoende tot ruim voldoende' gevuld. Een verbetering ten opzichte van eind december toen 62% sprak over 'voldoende tot ruim voldoende' opdrachten. Het percentage dat spreekt over 'onvoldoende tot ruim onvoldoende' opdrachten daalt van 38% eind december naar 21% eind maart van dit jaar.

Ontwikkeling aantal opdrachten in orderportefeuille



Verwachting per deelmarkt* ten aanzien van bedrijvigheid 2^e kwartaal 2010 (t.o.v. jaar geleden)



*deelmarkt = activiteit die grootste deel van bedrijfsomzet bepaald

Resultaten per deelmarkt verschillen

Het TLN conjunctuurbericht geeft het gemiddelde resultaat weer van bedrijven in transport en logistiek, onderverdeeld naar grootteklassen, binnenlandse en internationaal vervoer en naar bedrijven waarvan de omzet voor een groot deel wordt gevormd door omzet uit logistieke activiteiten, anders dan transport. Per deelmarkt of soort vervoer wijken de resultaten vaak sterk af van de gemiddelde resultaten. Zo laten een aantal deelmarkten een gunstiger beeld (indicatief) zien ten opzichte van andere deelmarkten. Op basis van de verwachtingen over het 2^e kwartaal, zijn de verwachtingen in het kiepautovervoer, het exceptioneel transport, het rijdende melkontvangst en het bouwmateriaalenvervoer niet erg hoog gespannen. Ondernemers in het intermodale vervoer, het internationale stukgoederenvervoer en in het internationale distributie/groupage vervoer zijn daarentegen een stuk optimistischer over het 2^e kwartaal.

Één zwaluw brengt nog geen zomer

Inderdaad, één zwaluw brengt nog geen zomer. Maar we hebben er wel achtereenvolgend drie voorbij zien vliegen. De laatste drie kwartalen laten, zeker wat bedrijvigheid, omzet en orders be-

Colofon

Het Conjunctuurbericht Nederlands Beroepsgoederenvervoer over de weg is een uitgave van Transport en Logistiek Nederland. De gegevens in dit Conjunctuurbericht zijn gebaseerd op een kwalitatieve analyse van resultaten uit een enquête die elk kwartaal wordt afgenomen onder leden van Transport en Logistiek Nederland. De gegevens in deze uitgave hebben betrekking op de periode januari t/m maart 2010.

Hoewel bij het samenstellen van dit Conjunctuurbericht de uiterste zorgvuldigheid is betracht, wordt aansprakelijkheid voor eventuele onjuistheden door Transport en Logistiek Nederland niet aanvaard, noch aansprakelijkheid voor schade, van welke aard dan ook, die het directe of indirecte gevolg is van handelingen en/of beslissingen die (mede) gebaseerd zijn op de informatie in dit bericht.

Uitgave

Transport en Logistiek Nederland
Collectieve Belangen, Research
Boris Pasternaklaan 22
Postbus 3008, 2700 KS
Zoetermeer

Telefoon 079 3636111
fax 079 3636200

Onderzoek

Afdeling Research,
Eric Doppert

Samenstelling en redactie

Afdeling Research,
Eric Doppert

Nadere inlichtingen

Afdeling Voorlichting,
Esther Vorenkamp
079-3636115 of 06-51806340

© Bronvermelding is verplicht.
Verveelvoudiging voor eigen gebruik
of intern gebruik is toegestaan.

treft, een stijgende lijn zien. Maar een greep uit de commentaren van ondernemers leert dat ze uiterst terughoudend zijn met betrekking tot deze verbetering. Er wordt veelvuldig gesproken over toenemende bedrijvigheid maar ook over toenemende concurrentie en lage tarieven. Ondanks de sceptici zijn veel ondernemers positief gestemd over het aankomende kwartaal. Het volgende commentaar van een ondernemer illustreert de situatie: *"Het is wel druk maar er wordt nog niks verdiend daar we vorig jaar met bijna al onze tarieven naar beneden moesten om ons werk te behouden"*

Tweede kwartaal altijd beter

Het 2e kwartaal geldt voor de meeste deelmarkten binnen het transport als een drukke periode. Niet verwonderlijk dat een meerderheid zijn vertrouwen over het 2e kwartaal uitspreekt. Eind maart was de orderportefeuille lange tijd niet zo goed gevuld. Bijna 80% spreekt over 'voldoende tot ruim voldoende' opdrachten. Precies een jaar geleden was het 67% dat daarover sprak, terwijl 33% het over 'onvoldoende tot ruim onvoldoende' opdrachten had. Voor bedrijven in het sieraanvoer breekt de drukste periode van het jaar aan. Maar ook ondernemers bij bedrijven in het distributie-, geconditioneerd-, groupage- en het stukgoederenvervoer verwachten bovengemiddeld meer bedrijvigheid in het komende kwartaal. Gaat het op dat punt dan werkelijk beter met transport en logistiek?

ING herstel transportsector

De resultaten van de TLN conjunctuurenquête staan niet op zich en sluiten feilloos aan op andere onderzoeken van economische onderzoeksbureaus en banken. Zo bevestigt het laatste ING Kwartaalbericht Transport & Logistiek inderdaad dat het beter gaat met de sector. 'Beter' met de kanttekening dat het geleden verlies door de economische crisis nog niet is goedge maakt: "Herstel transport wint aan kracht, prijsherstel blijft uit".

Te laat

Ook al lijkt het er sterk op dat de Nederlandse economie weer langzaam 'op stoom' begint te komen, voor veel transportbedrijven komt het economische herstel te laat. Soms valt het doek voor bedrijven die jaren achtereen goed hebben gereendeerd. Gevestigde namen in de wereld van transport en logistiek. Oude familiebedrijven die steeds van vader op zoon jarenlang actief waren, nemen afscheid van onze branche. Soms vrijwillig, maar vaak gedwongen verdwijnen bedrijven van het toneel. Opdrachten bleven te lang uit, 'reserves' bleken niet toereikend om de crisisperiode te overbruggen. Vaak was er geen sprake van slecht ondernemerschap. Opdrachtgevers switchen en gaan in zee met 'goedkopere' transportbedrijven of opdrachtgevers gaan failliet. De transportsector is zwaar getroffen door de wereldwijde crisis. Hoewel de Stichting NIWO vorig jaar van 155 gefailleerde transportbedrijven de vergunning introk, telde het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) dat jaar 221 faillissementen van bedrijven in het goederenvervoer over de weg; 80% meer dan het jaar ervoor. Precieze cijfers zijn nog niet bekend, maar ook dit jaar zal het aantal faillissementen hoger dan gemiddeld uitvallen. Januari begon volgens de zakelijke adviesgroep Dun en Bradstreet met 58% meer faillissementen in de gehele transportsector (incl. personenvervoer). Het na-ijleffect van de laagconjunctuur zal in de vorm van faillissementen nog lange tijd waarneembaar zijn.