

Sectorprognose Transport en logistiek | 31 maart 2023

In rustiger vaarwater

Albert Jan Swart, Sectoreconoom Industrie, Transport & Logistiek

Albert.Jan.Swart@nl.abnamro.com

Na drie hectische jaren komt de transportsector in 2023 in rustiger vaarwater. Toeleveringsketens hebben zich hersteld van de jarenlange chaos die werd veroorzaakt door de pandemie. Als gevolg van de oorlog in Oekraïne en de daarmee gepaard gaande sancties zijn goederenstromen verlegd. In 2023 blijven de hoge inflatie en hoge rente echter op de sector drukken. Door de hoge inflatie kopen consumenten minder goederen. De snel verhoogde rente remt de productie in de bouw en de industrie. Ook de versnelling van de energietransitie remt de groei.

Nu de energiecrisis in hevigheid is afgenomen en toeleveringsketens weer normaal functioneren, beginnen de structurele gevolgen van de oorlog in Oekraïne zich af te tekenen. Voor de transportsector is de versnelling van de energietransitie het belangrijkste gevolg. Hierdoor daalt in Duitsland de vraag naar steenkool, waardoor de binnenvaart en de Rotterdamse haven minder droge bulkclading te verwerken krijgen. Aangezien de binnenvaart in 2022 weinig lading vervoerde door laagwater, groeit deze branche nog wel.

Prognoses groei goederenvolumes Transport & Logistiek, per branche, jaar-op-jaar

	2022	2023	2024
Wegvervoer	2,0%	-0,5%	0,0%
Binnenvaart	-2,0%	2,0%	1,0%
Zee- en kustvaart	1,0%	-0,5%	0,0%
Luchtvracht	-13,9%	0,0%	3,0%
Opslag en dienstverlening voor vrachtvervoer*	4,0%	1,0%	1,5%
Post en koeriers*	-3,0%	0,0%	3,0%
Totaal Transport & Logistiek	0,5%	0,5%	1,0%

* Prognoses voor Opslag, dienstverlening voor vrachtvervoer en Post en koeriers betreffen volumegroei.

Bron: CBS / ABN AMRO Sector Expertise

De vraag naar steenkool daalt doordat investeringen in zonne-energie aanzienlijk zijn versneld. Daardoor zal er vooral van april tot september minder elektriciteit nodig zijn van kolencentrales. Deze versnelling van de opwek van hernieuwbare elektriciteit kan de komende jaren grote gevolgen hebben voor ladingstromen.

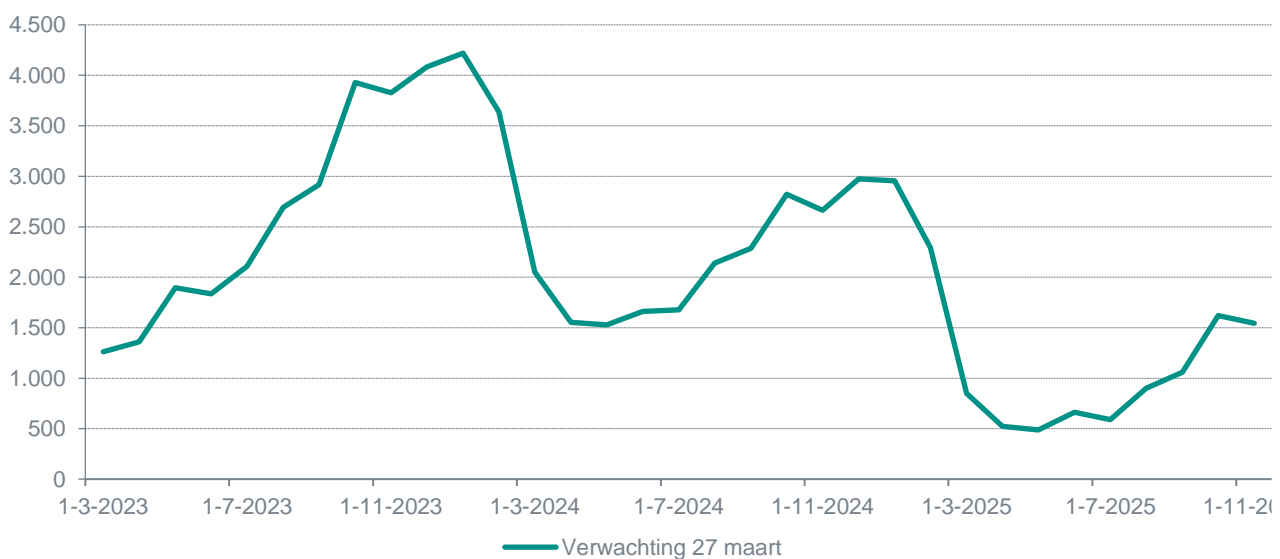
Vanwege de hoge energieprijzen hebben zowel bedrijven als consumenten in veel hoger tempo zonnepanelen aangeschaft. Zo schat brancheorganisatie Netbeheer Nederland dat het vermogen van zonnepanelen op Nederlandse woningen in 2022 met 25 tot 40 procent is gegroeid. Ook internationaal is flink geïnvesteerd in zonnepanelen. In de gehele Europese Unie (EU) werd in 2022 volgens brancheorganisatie SolarPower Europe 41,4 gigawatt (GW) nieuw vermogen geïnstalleerd, bijna 50 procent meer dan in 2021. Het totale vermogen in de EU nam toe met 25 procent, tot 208,9 gigawatt.

De komende jaren zal de vraag naar elektriciteit toenemen door de elektrificatie van bedrijfsprocessen die nu nog op fossiele brandstoffen lopen, bijvoorbeeld in de industrie, maar dit zal meer tijd vergen.

Vanaf de zomer van 2021 nam de Duitse vraag naar steenkool juist toe vanwege de hoge gasprijs. De inzet van kolencentrales voor het opwekken van elektriciteit werd opgevoerd, omdat dit goedkoper was dan via gascentrales. In het eerste kwartaal van 2022 gebruikten Duitse kolencentrales volgens het Duitse statistische bureau Destatis maar liefst 31 procent meer steenkool dan in dezelfde periode in 2021. Volgens informatieleverancier PointConnect bedroeg de stijging over heel 2022 zo'n 10 procent. In de loop van 2022 nam de stijging af, vermoedelijk door de opschaling van zonne-energie en door een gebrek aan kolen als gevolg van laag water in de Rijn dat de aanvoer via de binnenvaart ernstig belemmerde. Normaliter wordt [meer dan de helft](#) van de Duitse kolenimport door de Nederlandse binnenvaart vervoerd.

De stijgende vraag naar kolen was ook te zien in de Rotterdamse haven, waar de overslag van steenkool in 2022 toenam met 18 procent, tot 29 miljoen ton. De totale overslag in de Rotterdamse haven daalde daardoor met slechts 0,3 procent. Zonder de gestegen vraag naar kolen zou de overslag ongeveer 1 procent meer zijn afgenomen.

Verwacht gebruik van steenkool in Duitsland, ton per uur



Bron: Point Carbon

Door energiebesparing en de toegenomen capaciteit van vooral zonnepanelen ziet het plaatje er voor 2023 heel anders uit. In januari en februari verbruikten Duitse kolencentrales al zo'n 9 procent minder steenkool dan in 2022. Daarnaast staat de gasprijs mede dankzij de milder winter momenteel lager dan sinds de oorlog in Oekraïne en is de koers van CO₂-certificaten in het Europese emissiehandelssysteem (ETS) gestegen, wat de inzet van de minder CO₂-intensieve gascentrales aantrekkelijker maakt. Ook gaan de Franse kerncentrales naar verwachting weer meer elektriciteit produceren. Vooral van april tot en met augustus zal er beduidend minder vraag naar steenkool zijn. Wel kan de Duitse staalindustrie uit het dal klimmen, wat de afnemende vraag van kolencentrales deels kan compenseren.

Het gevolg van de snellere verduurzaming van de elektriciteitsproductie betekent hoe dan ook een onvermijdelijke daling van de vraag naar steenkool, met [mogelijk](#) tientallen procenten per jaar. Dat zal vermoedelijk leiden tot een daling van de overslag van droge bulk in de Rotterdamse haven. In 2022 was steenkool goed voor 36 procent van de overslag van droge bulk en ruim 6 procent van de totale overslag. Ook de binnenvaart zal de gevolgen daarvan merken.

Door de dalende vraag naar steenkool neemt de totale overslag af. De natte bulkmarkt doet het wel goed; onder andere natte bulkterminals en tankschepen kunnen daarvan profiteren. Door de sancties en de verlegging van handelsstromen worden bijvoorbeeld olie en olieproducten over grotere afstanden verscheept. Ook chemicaliën worden meer verscheept, nu bijvoorbeeld vanwege de hogere gasprijs de productie van de chemische industrie in Europa is afgenomen en er meer chemische producten worden geïmporteerd. Ook de overslag van LNG is als gevolg van de oorlog in Oekraïne flink toegenomen. In de Eemshaven is versneld een tweede LNG-terminal in gebruik genomen om aan de grote Europese vraag naar LNG tegemoet te kunnen komen. Deze markt zou nog enkele jaren krap kunnen blijven.

Hogere gasprijs en sancties oliemarkt leiden tot hoge tarieven in natte bulkvaart



Bron: Refinitiv

Afbouw voorraden

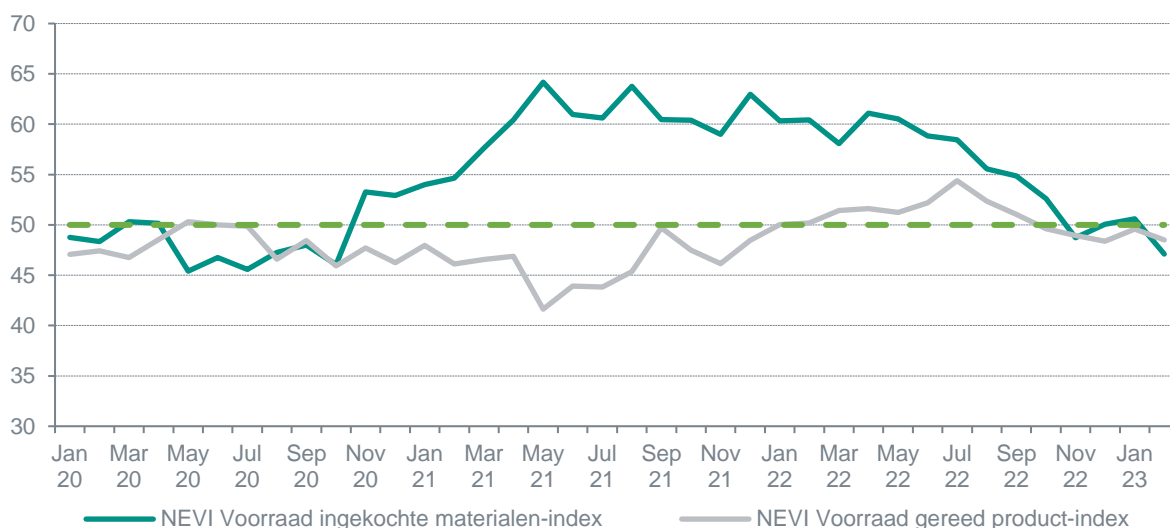
Door de coronapandemie waren toeleveringsketens jarenlang ernstig ontregeld. Aan het begin van de pandemie viel een aanzienlijk deel van de mondiale industriële productie en containervaart stil door de harde lockdown in China. Daarna kwam een extreem hoge vraag naar goederen op gang, vooral doordat consumenten tijdens lockdowns uitzonderlijk veel goederen kochten. Intussen leidden nieuwe lockdowns van fabrieken en haventerminals in Azië tot ontregeling van de industrie en logistiek. Met het vastlopen van het containerschip Ever Given in het Suezkanaal, in maart 2021, was de chaos compleet. Het schip blokkeerde gedurende een week circa 10 procent van de wereldhandel en zorgde zo voor ernstige vertragingen.

Vooraf containerrederijen boekten recordwinsten. Door de chaos ontstond schaarste, waardoor de tarieven sterk stegen. Inmiddels zijn de containerprijzen terug op niveaus van voor de pandemie. De luchtvracht profiteerde ook van tekorten aan producten en materialen, die met grote haast werden ingevlogen om geen gebruik te hoeven maken van de trage containervaart.

Voor de containermarkt en de luchtvracht zijn de vette jaren duidelijk voorbij. Sinds de zomer van 2022 zijn toeleveringsketens snel genormaliseerd. Sinds het einde van lockdowns geven consumenten weer meer geld uit aan horeca en reizen, en is de consumptie van goederen teruggekeerd naar normale niveaus. Het probleem is nu echter dat de hoge inflatie de koopkracht van consumenten onder druk zet. Door de terugvallende vraag en de normalisatie van de containermarkt ontstonden vanaf het derde kwartaal van 2022 grote [overtollige voorraden](#) van eerder bestelde producten en materialen. Distributiecentra profiteerden van de extra vraag naar opslagruimte. De financiering van die voorraad werd ook nog eens duurder, doordat centrale banken in historisch tempo de rente verhoogden om de hoge inflatie te bestrijden. De tekorten aan allerlei producten en materialen zijn vanaf het najaar opgelost. Bedrijven begonnen vanaf de zomer voorraden af te bouwen, zo blijkt onder andere uit de NEVI Inkoopmanagersindex.

Industriële bedrijven bouwen voorraden af, blijkt uit NEVI Inkoopmanagersindex

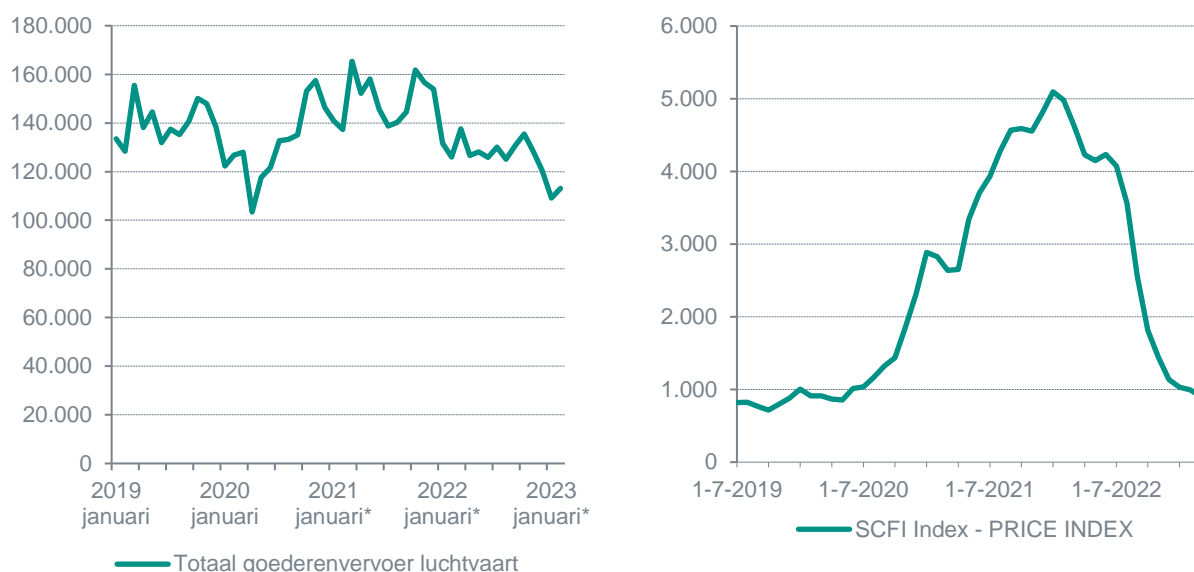
Een stand van onder de 50 betekent een afname ten opzichte van de voorgaande maand



Bron: NEVI

In de luchtvracht werd de capaciteit bovendien tegelijk beperkt door het wegvallen van een groot deel van de passagiersvluchten, die normaliter vracht meenemen in het ruim. Nu het aantal passagiersvluchten langzaam herstelt, neemt ook de luchtvrachtcapaciteit wat toe, terwijl de vraag daalt. In 2022 nam het vervoerde gewicht af met 13,9 procent, na een aanzienlijke groei in 2021. En het einde van de daling lijkt nog niet in zicht. Zolang ondernemingen voorraden afbouwen, consumenten minder goederen kopen en de industriële productie niet aantrekt, is er relatief weinig behoefte aan luchtvracht. Ook komen er mogelijk minder slots beschikbaar voor vrachtluchten doordat het kabinet om geluidsoverlast te reduceren het aantal vliegbewegingen wil beperken van 500.000 naar 440.000 per jaar. Mogelijk wordt het aantal vliegbewegingen ('slots') vanaf november 2023 al beperkt. De zaak is momenteel onder de rechter doordat luchtvaartmaatschappijen een kort geding hebben aangespannen. Zij menen dat de overlast ook te beperken is door de inzet van stillere toestellen.

Lading luchtvracht gedaald en Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) genormaliseerd



Bron: CBS / Refinitiv

Volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) namen de voorraden in het vierde kwartaal van 2022 af met 5,5 miljard euro. Gecorrigeerd voor prijseffecten kwam deze afname neer op 0,7 procent van het bruto binnenlands product. De laatste keer dat voorraden zo sterk afnamen was in 2009, tijdens de kredietcrisis. Uit de NEVI Inkoopmanagersindex blijkt bovendien dat gedurende het eerste kwartaal van 2023 in elk geval in de industrie de voorraden verder zijn afgebouwd.

Krimp bouwproductie

Een andere factor die de groei in 2023 drukt is de verwachte krimp van de bouwproductie. ABN AMRO [verwacht](#) een afname van de bouwproductie van 1,5 procent in 2023 en 1 procent in 2024. De belangrijkste oorzaken zijn de snel gestegen rente, die de financiering van bouwprojecten duurder maakt, en de stikstofproblematiek, die vooral infrastructuurprojecten raakt. De daarmee gepaard gaande lagere volumes bouwmaterialen zullen vooral de binnenvaart en het wegvervoer parten spelen. De hogere rente heeft ook invloed op de waarderingen van vastgoed. Voor logistiek en industrieel vastgoed [verwacht](#) ABN AMRO een waardedaling van 6 procent in 2023 en 3 procent in 2024.

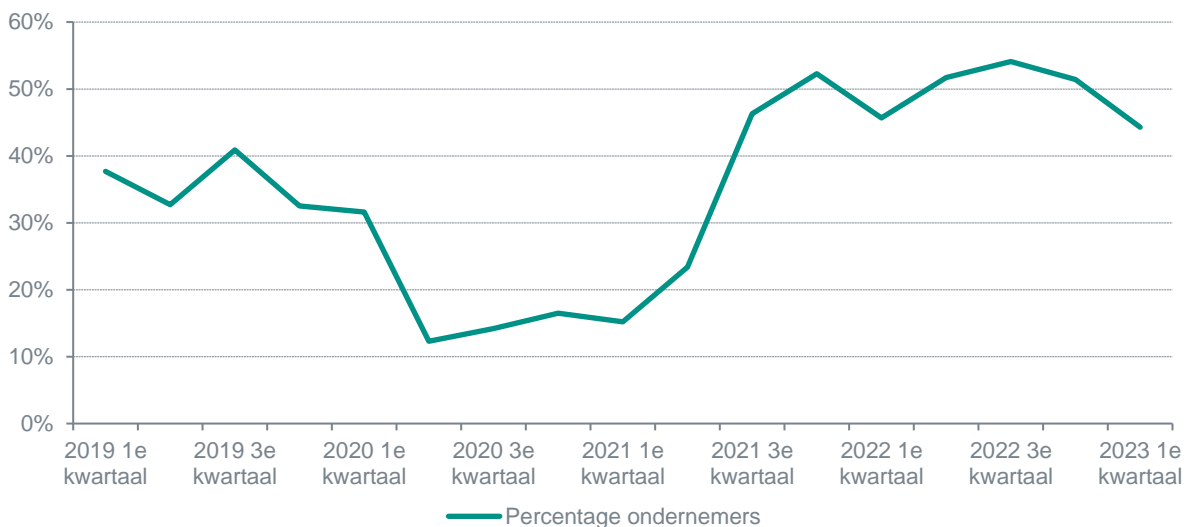
Concurrentie wegvervoer neemt toe

Na enkele jaren van snelle groei wordt 2023 voor het goederenvervoer over de weg een minder goed jaar. In 2022 waren de meeste wegvervoerders nog in staat de hogere dieselprijs en de stijgende personeelskosten door te berekenen aan hun opdrachtgevers. In 2023 kan dat voor sommige wegvervoerders moeilijker worden. De arbeidsmarkt wordt in 2023 waarschijnlijk iets minder krap. Doordat de vraag naar verwachting licht afneemt, kan ook het tekort aan vrachtwagenchauffeurs iets afnemen. Het percentage van ondernemers in de branche dat kampt met een tekort aan arbeidskrachten is in het eerste kwartaal van 2023 gedaald naar 44,3 procent. Dat is nog steeds een hoog percentage en het tekort is door de vergrijzing waarschijnlijk structureel, maar het is wel het laagste percentage sinds het tweede kwartaal van 2021. Ook komen er dit jaar meer nieuwe trucks op de markt doordat het chiptekort in de industrie afneemt. Vooral op de internationale markt is de concurrentiepositie sinds eind 2022 verslechterd.

Dieselprijs blijft hoog

De dieselprijs blijft naar verwachting hoog door de beperkte capaciteit van raffinaderijen. Het is daarom van belang dat chauffeurs zuinig rijden. Veel ondernemingen laten hun chauffeurs al trainingen volgen om het brandstofverbruik terug te dringen. Daarnaast kan worden geïnvesteerd in energiezuiniger trucks. Ook kunnen transporteurs op basis van data hun planning optimaliseren, zodat de beladingsgraad kan worden verhoogd. Onder invloed van het gebruik van data zou de markt verder kunnen consolideren. Grotere bedrijven kunnen makkelijker de benodigde investeringen doen en IT-kennis in huis halen. Daarnaast is een groter wagenpark gemakkelijker optimaal in te zetten door heen- en terugritten van verschillende opdrachtgevers te combineren.

Iets minder ondernemers in goederenvervoer over de weg ervaren tekort aan arbeidskrachten



Bron: CBS

De noodzaak tot efficiënter rijden zal met de jaren toenemen, nu het wegvervoer als onderdeel van het 'Fit for 55'-pakket aan maatregelen van de Europese Commissie waarschijnlijk vanaf 2026 onder een Europees emissiehandelssysteem (ETS) zal vallen. Brandstofleveranciers zullen onder dit systeem CO₂-rechten moeten kopen. De kosten daarvoor worden aan wegvervoerders doorberekend. Door middel van het systeem moet de CO₂-uitstoot van het wegvervoer en gebouwen in 2030 met 43 procent zijn gereduceerd ten opzichte van 2005. Een deel van de opbrengst van de verkoop van emissierechten zal gestort worden in

het Social Climate Fund, dat onder andere kleine ondernemingen zal ondersteunen in de aanschaf van zuiniger transportmiddelen.

ETS voor zeevaart

Ook de zeevaart zal als onderdeel van 'Fit for 55' moeten betalen voor de uitstoot van broeikasgassen, al vanaf 2024. In december 2022 werd daarover een akkoord bereikt. Voor vracht- en passagiersschepen met een bruto tonnage (GT) van 5.000 of meer moeten rederijen binnen het Europese emissiehandelssysteem (ETS) CO₂-rechten kopen. De verplichting geldt voor alle schepen die EU-havens aandoen. Indien een schip van of naar een bestemming buiten de EU vaart, valt de uitstoot voor de helft onder het ETS. Op grond van een EU-verordening uit 2015 rapporteren rederijen al jaren hun CO₂-uitstoot bij de European Maritime Safety Agency (EMSA). De data zijn inzichtelijk via [THETIS-MRV](#).

De scheepvaart hoeft niet al vanaf 2024 te betalen voor de gehele uitstoot. Over de uitstoot in 2024 moet voor 40 procent van de emissies worden betaald, over 2025 70 procent en over 2026 100 procent. Naar verwachting biedt het systeem een sterke prikkel om door middel van investeringen, duurzame brandstoffen en langzamer varen de broeikasgasemissies van schepen te verlagen. De prijs van CO₂-rechten kan in de loop der jaren toenemen doordat steeds meer rechten uit het systeem worden gehaald, zodat de uitstoot daalt. In de toekomst moeten waarschijnlijk ook kleinere schepen uitstootrechten kopen.

Disclaimer

De in deze publicatie neergelegde opvattingen zijn gebaseerd op door ABN AMRO betrouwbaar geachte gegevens en informatie. 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. Het gebruik van tekst of cijfers uit deze publicatie is toegestaan mits de bron duidelijk wordt vermeld.

Teksten zijn afgesloten op 27 maart 2021