

Visie op Transport en Logistiek

Sectorrapport 2009



Visie op Transport en Logistiek

Inhoud

Voorwoord	3
Inleiding	4
Visie op Nederland	5
Interview met Peter Sierat	9
Samenvatting	12
Binnenvaart	13
Goederenvervoer over het spoor	15
Goederenvervoer over de weg	17
Opslag	19
Leeswijzer	21
Colofon	23

Visie op Transport en Logistiek

Voorwoord



Geachte lezer,

We zitten allen in zwaar weer, voor de logistieke sector geldt dat in het bijzonder. Deze sector is de barometer van de economie en merkt hierdoor als één van de eersten dat het buiten kouder wordt, maar ook als markten weer opbloeien loopt de logistieke sector voorop. Een belangrijke sector voor Nederland, dat is bekend. En een die reeds jaren in een sterk veranderende omgeving acteert. Immers, handelsgeest en gunstige geografische ligging zijn al lang niet meer voldoende om onze logistieke positie te garanderen; de wereld van nu draait om optimale efficiency en vraagt steeds weer om innovatieve oplossingen. Het aanpassingsvermogen van de logistieke sector wordt in deze periode extra zwaar op de proef gesteld.

Maar er is toekomst. Vanuit de Commissie Van Laarhoven zijn een aantal initiatieven geformuleerd die nodig zijn om de logistieke functie ook in de toekomst voor Nederland op economische waardevolle wijze te behouden en verder te ontwikkelen. Het recentelijk door de regering afgegeven akkoord met betrekking tot uitvoering van de plannen zoals door de Commissie bepaald, biedt houvast. In het op te zetten Strategisch Platform Logistiek, als opvolger van de Commissie Van Laarhoven, zullen alle relevante stakeholders uit de sector vertegenwoordigd zijn. Dit is nodig om het Masterplan voor de Nederlandse logistiek ten uitvoer te brengen. De regering heeft hiermee Logistiek tot één van haar speerpunten verheven. Dat is goed nieuws!

Maar daarmee zijn we er nog niet. Ieder individueel bedrijf en ondernemer werkzaam in deze sector zal zijn rol moeten vervullen om aan de steeds weer opnieuw veranderende omgeving het hoofd te bieden. De ketenpositie zal continu blijven veranderen. Momenteel heeft u alle kennis en energie nodig om de gure periode te overleven, maar stel ook vandaag de leermomenten vast die u morgen kunt gebruiken. Met vernieuwing en samenwerking komt u verder, het zijn woorden die ook de heer Sierat namens Transport en Logistiek Nederland (TLN) in het interview heeft gebruikt. Ondernemerschap wordt gevraagd om de sector het imago te geven dat ook vanuit het Strategisch Platform Logistiek wenselijk is.

Denk in kansen, samen met uw partners. Logistieke diensten op basis van toegevoegde waarde, tegen een juiste prijs en met je opdrachtgevers op basis van partnership.

Na een woord van dank aan Peter Sierat van TLN voor zijn bijdrage, wens ik u veel sterkte in deze roerige tijden!

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Bart Banning', with a long horizontal stroke extending to the right.

Bart Banning
Sector Banker Transport & Logistiek
ABN AMRO Bank N.V.

Visie op Transport en Logistiek

Inleiding

Sectorpublicaties hebben een lange geschiedenis binnen ABN AMRO. Reeds begin jaren zeventig zag een voorloper van Visie op Sectoren (kortweg VOS) het daglicht. Waren in de eerste decennia de sectoranalyses alleen voor intern gebruik, vanaf 2004 worden ze voor een breed publiek voornamelijk via internet aangeboden. In Visie op Sectoren 2009 vindt u de visie van ABN AMRO op trends, ontwikkelingen en onze vooruitzichten in de transport en logistiek.

De “Visie op Transport en Logistiek” begint met de visie van ABN AMRO op de Nederlandse economie. Vervolgens treft u een interview aan met Peter Sierat, directeur van Transport en Logistiek Nederland, gevolgd door een samenvatting en de 4 brancheanalyses. Elke brancheanalyse bestaat uit twee pagina’s met een beschrijving van de bedrijfstakdynamiek en de vooruitzichten, maar bevat tevens een veelheid aan cijfers. De lezer krijgt hiermee inzicht in de trends, ontwikkelingen, vooruitzichten en andere (bedrijfs)economisch gerelateerde vraagstukken, die relevant zijn voor een branche.

De VOS 2009 is samengesteld op basis van talrijke bronnen. Er zijn zowel openbaar toegankelijke bronnen als eigen informatiebronnen gebruikt. Veel informatie is publiekelijk toegankelijk. Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) is een welbekende bron voor cijfers. Ook hebben we gebruik gemaakt van de kennis en ervaring van brancheorganisaties in Nederland, diverse onderzoeks- en adviesbureaus en overheidsinstanties. Naast deze publiek toegankelijke bronnen heeft ABN AMRO Sector Research de beschikking over eigen informatiebronnen en databases. Een voorbeeld hiervan treft u op elke tweede pagina van de brancheanalyse waar het onderwerp ‘werkkapitaal MKB’ wordt behandeld. Dit gedeelte geeft de ontwikkeling van het werkkapitaal van het MKB weer over een periode tot 2007.

Wij hopen dat deze publicatie u stimuleert om met ABN AMRO en uw collega ondernemers van gedachte te wisselen over de uitdagingen voor uw sector in Nederland.

Nederlandse economie in zware recessie

In 2008 is de economische groei sterk teruggevallen. In het tweede en derde kwartaal was al sprake van krimp van de economie – zowel in de eurozone als in Nederland. De situatie werd nog grimmiger in het najaar van 2008 toen alom duidelijk werd dat de gevolgen van de kredietcrisis veel ernstiger waren dan eerder was gedacht. Voor 2009 worden nu zeer negatieve groeicijfers verwacht. En ook voor 2010 verwachten we (gemiddeld) nog geen groei. Bovendien zijn de risico's groot. Het is zeker niet uitgesloten dat de correctie op de in eerdere jaren ontstane en nu geknapte bubbels nóg sterker is en de economie in een nóg diepere recessie terechtkomt.

De afkoeling van de wereldeconomie begon al in de eerste helft van 2008. De groei - met name die in de VS - stond trouwens al vóór het begin van 2008 onder druk door de sterke terugval op de Amerikaanse huizenmarkt. Verder zorgde de in de zomer van 2007 begonnen kredietcrisis voor de nodige onzekerheid. Vervolgens liep de olieprijs in de eerste helft van 2008 op tot een recordhoogte. Dat zette de koopkracht in veel landen onder druk en daarmee de groei van de particuliere consumptieve bestedingen. In de loop van het jaar vertraagde de groei van de wereldeconomie van 4,3% jaar-op-jaar (j-o-j) in het eerste kwartaal tot net boven nul in het laatste kwartaal. Tezamen met de wereldeconomie liet ook de wereldhandel een afkoeling zien. Deze was trouwens al zichtbaar vanaf de nazomer van 2007. Eind vorig jaar – nadat de kredietcrisis weer in alle hevigheid was opgelaaid - leek de wereldhandel compleet in te storten. In de maanden november tot januari kromp de handel ruim 6% per maand. Als gevolg daarvan lag het volume van de wereldhandel bij het begin van dit jaar zo'n 17% onder het niveau van begin 2008!

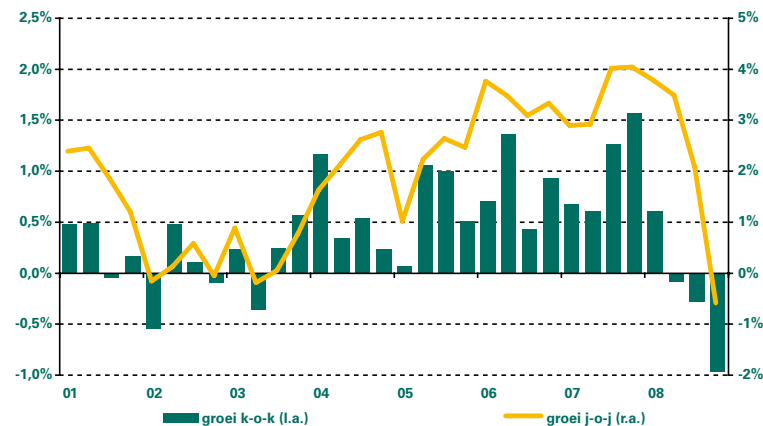
Sterke groeivertraging Nederlandse economie

In 2006 en 2007 draaide de Nederlandse economie heel goed. Het bruto binnenlands product (BBP) nam die jaren met gemiddeld 3,5% toe. In 2008 viel de groei terug naar 2%. Daarmee deed ons land het in die jaren duidelijk beter dan de eurozone als geheel. Vooral in het laatste deel van 2007 was de groei hoog. In feite was vrijwel de hele gemiddelde groei van 2008 al gerealiseerd in 2007. Dat zet de Nederlandse prestatie in een wat ander licht. We zien dit ook als we naar de kwartaalcijfers kijken van 2008. In het eerste kwartaal steeg het BBP nog met 0,6% ten opzichte van het voorgaande kwartaal (k-o-k). Maar in de periodes daarna kromp de economie – en ook nog eens steeds harder: van -0,1% k-o-k in het voorjaar naar -1,0% in het slotkwartaal.

Visie op Transport en Logistiek

Visie op Nederland

Economische groei Nederland



De afkoeling van de economie in de loop van het jaar wordt verklaard door de terugval bij vrijwel alle bestedingen. De consumptie stagneerde in het grootste deel van het jaar. Dat werd waarschijnlijk mede veroorzaakt door de forse inflatiestijging in het eerste halfjaar die de koopkracht onder druk zette. Alleen in de laatste maanden van het jaar namen deze bestedingen weer toe. De investeringen deden het aanvankelijk nog goed, maar in het tweede halfjaar eiste het afgenomen producentenvertrouwen, dat leed onder de dure olie en euro, zijn tol en gingen de investeringen dalen. De uitvoer kwam in het voorjaar onder druk. De vertraging van de wereldhandel en de alsmaar duurder wordende euro deden de uitvoer afnemen. Vooral tegen het eind van het jaar gingen de investeringen en de uitvoer onderuit. De toename van de consumptie voorkwam een nóg forsere krimp van de economie.

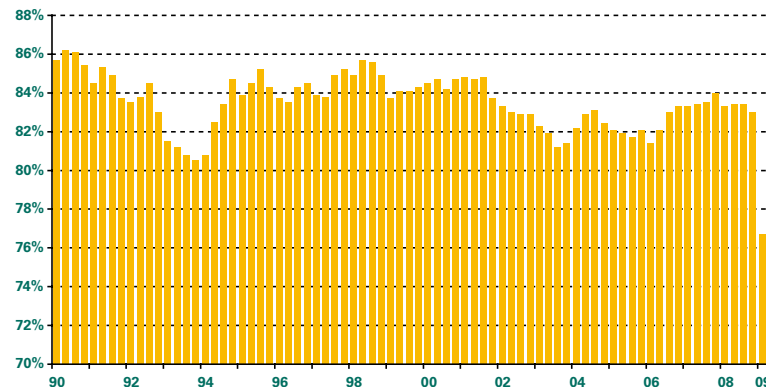
Stand begin 2009 - vooruitzichten

Waar staan we nu? Als we kijken naar de verschillende vertrouwensindicatoren, de barometers van het economisch weerbeeld, dan wijzen die op een heel slechte start van 2009. Eind vorig jaar hebben deze indicatoren een enorme duikvlucht gemaakt naar niveaus die we sinds de recessie van begin jaren tachtig niet meer hadden gezien. In het eerste kwartaal zijn deze indicatoren weliswaar gelukkig niet veel meer gedaald, maar doorgaans lagen ze in maart toch nog altijd op een iets lager peil dan eind vorig jaar. Vertrouwensindicatoren zijn gebaseerd op enquêtes. Daarmee zijn het 'zachte' cijfers. De eerste 'harde' cijfers van dit jaar waren echter ook slecht. Zo bleek dat het volume van de Nederlandse goederenuitvoer in januari 14% was gedaald ten opzichte van begin 2008. En ook de industriële productie liet in de eerste twee maanden met -12% j-o-j een enorme daling zien. De dramatische ontwikkeling sinds eind 2008 zien we ook terug bij de bezettingsgraad van het machinepark van de industrie. Tussen oktober en januari daalde de bezetting van 83% naar krap 77%. Ten slotte lag de ontvangst van nieuwe orders in de industrie ongeveer een derde lager dan begin 2008. Aan de neergang lijkt dus nog geen eind te komen.

Visie op Transport en Logistiek

Visie op Nederland

Bezettingsgraad industrie



Gelet op de enorme afname van de wereldhandel, zien we de Nederlandse uitvoer eveneens sterk dalen in 2009. De flink geslonken orderportefeuilles in de industrie bevestigen deze verwachting voor de verslechterde buitenlandse afzet. Bij de particuliere consumptie is sprake van verschillende, tegen elkaar in werkende factoren. De contractlonen nemen gemiddeld met ongeveer 3% toe. Veel cao's zijn vorig jaar afgesloten toen voor 2009 nog een inflatie van ruim 3% werd voorzien. De inflatie is echter hard gedaald en komt waarschijnlijk gemiddeld onder de 1% uit. Dat levert een flinke koopkrachtverbetering op voor de werkenden. Daar staat tegenover dat de werkloosheid, die overigens tot en met de eerste maanden van het jaar slechts licht is toegenomen, sterk zal stijgen. Dat is juist nadelig voor het beschikbaar inkomen in ons land. Bovendien zal het toenemende verlies aan banen het consumentenvertrouwen verder onder druk zetten. Daardoor gaat men mogelijk meer sparen in plaats van besteden. De particuliere consumptie zal dit jaar wellicht gelijk blijven of licht afnemen.

Door de slechte afzetperspectieven, vooral in het buitenland, staan de investeringen onder zeer zware druk. De bezettingsgraad is al drastisch afgenomen. Winsten zullen teruglopen deels als gevolg van een stijging van de arbeidskosten per eenheid product. De afname van de werkgelegenheid volgt immers met vertraging de afname van de productie. Daarbij komt dat de banken hun leenvoorwaarden hebben aangescherpt. (Maar de kredietverlening aan niet-financiële bedrijven is in de eerste twee maanden van 2009 wel iets toegenomen.) We gaan er daarom van uit dat de investeringen mogelijk met dubbele cijfers zullen afnemen.

Rente is fors verlaagd

Toen afgelopen najaar het financiële systeem in grote problemen kwam, hebben de centrale banken ingrijpende maatregelen genomen. Zo zijn de rentes in veel landen fors verlaagd. In de VS heeft de Fed haar rente teruggebracht naar bijna 0%. De ECB heeft weliswaar de rente in mindere mate omlaag gebracht, maar toch is ook hier de belangrijkste beleidsrente, de refi-rente, met 3 procentpunt verlaagd naar 1,25% in april. En alom wordt verwacht dat deze rente op korte termijn naar 1% wordt gebracht. De refi-rente is het tarief waartegen banken geld kunnen lenen bij de ECB. Sinds afgelopen najaar kan dat zelfs onbeperkt. Want in het kader van het steunen van de bancaire sector heeft de ECB het gebruikelijke maximum aan de toewijzing van liquide middelen tijdelijk laten vervallen. Onlangs heeft de ECB bekendgemaakt dat deze maatregel minstens tot na het einde van dit jaar van kracht blijft - en zo nodig nog

Visie op Transport en Logistiek

Visie op Nederland

langer. Een ander rentetarief van de ECB is de depositorente. Tegen deze rente kunnen banken middelen die ze (tijdelijk) over hebben, 'parkeren'. Dat levert hun nu nog maar 0,25% op.

Centrale banken buiten de eurozone hebben ook andere, niet-conventionele maatregelen genomen. De Fed bijvoorbeeld heeft twee nieuwe beleidsinstrumenten ingezet: kredietversoepeling (credit easing) en kwantitatieve verruiming (quantitative easing). Het eerste instrument betreft het aankopen door de Fed van schuldtitels uit de private sector. Bij het tweede instrument koopt de Fed staatsobligaties op. De bedoeling is dat daarmee ook de langere rentes naar beneden gaan. De ECB heeft aangekondigd ook met nieuwe niet-conventionele maatregelen te komen. Welke dat zullen zijn, heeft ze nog niet gezegd.

Door de sterke afkoeling van de economie zijn de lange rentes met name eind 2008 duidelijk naar beneden gekomen. We hebben het hier over het rendement op staatsobligaties. Het rendement op bedrijfsobligaties ligt daar sinds het begin van de kredietcrisis en vooral sinds het weer oplaaien daarvan in het afgelopen najaar, een stuk boven. Maar ook deze rentes zijn wat gedaald. In het eerste kwartaal heeft de neerwaartse trend niet doorgezet. Toch is er een redelijke kans dat de lange rente in de komende maanden iets verder zal dalen. Zo zit de economie voorlopig nog in een recessie. En indien de Fed haar aankopen van staatsobligaties verder gaat opvoeren, zal de rente in de VS wat dalen. Dat kan ook de lange rente in de eurozone meetrokken, zij het in mindere mate. In de tweede helft van het jaar kunnen de lange rentes weer iets oplopen.

Forse krimp in 2009

Hoe lang de recessie zal aanhouden en hoe diep die zal zijn, is moeilijk te zeggen. Bij eerdere bankcrises bleek dat de economie enkele jaren nodig had om daarvan te herstellen, ten koste van een flinke economische krimp. En we mogen niet vergeten dat we nu te maken hebben met een mondiale crisis, niet een nationale. Maar centrale banken en regeringen hebben stevige tegenmaatregelen genomen. En we gaan ervan uit dat deze maatregelen gaan werken.

We verwachten dat de Nederlandse economie dit jaar heel fors zal krimpen – met 3 à 5%. Later in het jaar of in 2010 kan aan de krimp een eind komen dankzij de genoemde stimulans van de monetaire en begrotingsmaatregelen voor de wereldeconomie. Maar de gemiddelde groei in ons land zal in 2010 waarschijnlijk nog negatief zijn. Toch zou dit betekenen dat in vergelijking met eerdere bancaire crises in de wereld de schade voor de economische groei deze keer wat lager uitvalt. Dat tekent dan ook tegelijkertijd het negatieve risico dat aan ons scenario kleeft. In dit verband wijzen we ook op de forse daling van de inflatie. In maart was deze in de eurozone gedaald naar 0,6% - van 4% in de zomer van 2008. In ons land lag het cijfer in maart met 2,0% hoger. Vooral de ontwikkeling van de olieprijs, en in mindere mate van de voedselprijzen, was voor de daling sinds afgelopen zomer verantwoordelijk. En dat geldt ook voor de verdere inflatiedaling die we voorzien – óók in Nederland. Maar de recessie drukt de prijzen eveneens. Daardoor zou de inflatie in de zomer tijdelijk onder de nul kunnen uitkomen. Maar of het daarbij blijft? Door de recessie is er een ongekend grote onderbezetting in de economie aan het ontstaan. Die zal de inflatie drukken. We weten echter niet hoe groot het deflatoire effect daarvan kan zijn.

Visie op Transport en Logistiek

Peter Sierat, algemeen directeur van Transport en Logistiek Nederland



Peter Sierat

‘Samen de economische winter doorkomen’

Peter Sierat: ‘Transport en logistiek is een vroegcyclische sector. Als er iets verandert met de economie, zie je dat het eerste bij ons. Een opleving na een mindere periode, maar ook een verslechtering na een goede tijd. Al in het derde kwartaal van 2008 zag je bij transporteurs die werken voor de automobielenindustrie, en alles wat daarvoor zit (denk aan plastics), dat het slecht ging met de zaken. In het vierde kwartaal 2008 waren de cijfers van de conjunctuurenquêtes voor de logistiek uiterst negatief. Dat was voor ons een reden om in samenwerking met VNO-NCW naar het kabinet te stappen en om maatregelen te vragen.’

‘Het beeld is overal verschillend. De transporteur die dicht bij de consument zit, denk aan supermarkten, merkt nog niet zo veel van de crisis. Wie veel werkt voor industrie, de automobielenindustrie, de chemiesector, die heeft het zwaar. De jaren 2005, 2006 en 2007 en de eerste drie kwartalen van 2008 zijn redelijk goede jaren geweest. We hadden zelfs onvoldoende chauffeurs om al het werk aan te kunnen. In die tijd hebben we er veel aan gedaan om nieuwe mensen aan te trekken. Het navrante is dat de toekomst van de sector onder druk staat, omdat op de lange termijn voor een groot tekort aan chauffeurs gevreesd wordt. En nu moeten de nieuwe chauffeurs er

het eerste uit. Daarom heeft Transport en Logistiek Nederland (TLN) een mobiliteitscentrum opgezet, waarmee we vraag en aanbod bij elkaar proberen te brengen.’

‘Er zijn nog steeds bedrijven die nieuw personeel nodig hebben, terwijl er aan de andere kant chauffeurs worden ontslagen of arbeidstijdverkorting krijgen. Dat mobiliteitscentrum hebben we opgezet vanuit de positieve gedachte dat de markt eind 2009, begin 2010 zo hard is aangetrokken, dat we alle chauffeurs weer keihard nodig hebben. Het zou mooi zijn als we zonder kleerscheuren door deze crisis heen zouden kunnen komen. Als de opleving van de economie pas in 2011 komt, dan denk ik toch dat er een behoorlijke sanering gaat plaatsvinden. En wat daar dan weer de gevolgen van zijn, daar durf ik geen uitspraak over te doen. Dan gaan we mensen verliezen voor de sector, als gevolg van faillissementen.’

‘TLN heeft een aparte website opgezet over de kredietcrisis en rendement, waarop ondernemers via een stappenplan kunnen aangeven wat de situatie is. Wij kunnen eventueel via een consultant één op één hulp aanbieden, denk aan een financieringsaanvraag, of tips voor onderhandelingen met een opdrachtgever. We hebben ook een aantal pakketten om te berekenen; is uw kostprijs eigenlijk nog wel goed? Wat zijn er voor kostenbesparingen te bereiken - door een auto bijvoorbeeld stil te zetten.’

Visie op Transport en Logistiek

‘Waar het altijd over gaat, is de verstandhouding met de klant. Stel, bij een klant moet ik altijd vechten om de opdrachten, hij gunt mij altijd verlies, terwijl ik dag en nacht voor hem klaar sta. Als hij een productieprobleem of opslagprobleem heeft, dan los ik het op. Maar als ik met redenen omkleed kan aangeven waarom mijn kostprijs omhoog is gegaan, en evengoed moet ik voor iedere cent prijsverhoging enorm knokken, dan moet ik me afvragen: wil ik voor deze klant nog wel logistiek dienstverlener zijn?’

‘In deze sector is het contact met de klant belangrijk. In deze tijden kun je, als je samen probeert de pijn te verdelen, voorkómen dat je iedere keer in een prijsdiscussie terecht komt. Hoe kunnen we de pijn verzachten? Want we hebben elkaar straks weer nodig. Daar gaan we tenminste van uit, want als we dat niet doen, dan wil ik je misschien nu ook al niet meer als klant hebben, want dan ga je misschien wel failliet. We gaan er dus vanuit dat het economisch beter wordt, en dan heb je mijn diensten weer hard nodig, dus laten we kijken hoe we elkaar kunnen helpen.’

‘Het transport kan nóg efficiënter geregeld worden. Met ict is het nog steeds mogelijk om tussen de één en de 20% rendabeler te werken. Onze sector is relatief laat begonnen met automatiseren en de inzet van ict. Dat komt omdat relatief kleine bedrijven daar geen budgetten voor hadden. Pas toen de opschaling goed op gang kwam, kwam er pas ruimte om in ict te investeren. Verder zijn logistieke processen relatief ingewikkeld en moeilijk te automatiseren, waardoor pas de laatste jaren ict-bedrijven zeer geavanceerde planningstechnieken ontwikkelen. Deelsystemen - boordcomputers, financiële administratie, transportmanagement systemen - zijn nog steeds heel lastig aan elkaar te koppelen.’

‘Transporten over weg, rails, binnenwateren en zeewater kunnen beter gecombineerd worden dan nu het geval is. Ik propageer al jarenlang dat die verschillende modaliteiten slimmer met elkaar gaan samenwerken. We moeten van het dogma af, dat die verschillende transportsectoren elkaars natuurlijke vijanden zijn, of concurrenten. Er is een behoorlijke groei van het intermodale of het multimodale transport - verschillende modaliteiten voor één transportstroom.’

‘De wegvervoerder is uitstekend in staat om dat hele transport met verschillende modaliteiten te regelen, omdat de wegvervoerder altijd gewend is geweest van deur tot deur te werken, alleen is het nu even met andere technieken. Wegvervoerders onderschatten hoe goed ze die organisatie op zich zouden kunnen nemen. Het zou het meest logische zijn als de wegvervoerder de leidende organiserende rol op zich neemt, omdat 99% van multimodale of intermodale vervoersstromen ergens een stukje weg kent. Je hebt wielen nodig - bij het voortransport, het natransport, of beiden. Dat de fabriek en de consument allebei aan het water zitten - dat zie je niet zo veel.’

‘Transport en Logistiek zijn heel belangrijk voor de Nederlandse economie, en worden steeds belangrijker, zeker qua werkgelegenheid. Het wordt een van de basisbedrijfstakken, waar direct en indirect zeshonderd- tot zevenhonderdduizend mensen bij zijn betrokken. Dat is zo’n

8,5% van alle werkgelegenheid in Nederland. Bovendien levert de sector een toegevoegde waarde van ruim 17 miljard euro, 4,4% van ons bruto nationaal product. Het is een stabiele sector, die een goed rendement kan opleveren. We moeten uitkijken dat we niet in de perceptie leven dat Transport en Logistiek een slecht renderende bedrijfstak is.'

Tips van Peter Sierat

Tip 1

Je hebt als logistiek dienstverlener ook de keuze om "nee" te zeggen, als een potentiële opdracht alleen met verlies kan worden uitgevoerd. Dat kan alleen tijdelijk en als dat past in een weloverwogen, strategische keuze. Bijvoorbeeld als je het vooruitzicht hebt dat je bij dezelfde klant of omzegtgroep op middellange termijn wel een bedrijfseconomisch verantwoorde omzet kunt halen. Dan doe je het uit strategische overwegingen. En dat moet realistisch en professioneel worden ingeschat. Wat je niet moet doen is werk binnenhalen om het werk en maar hopen dat die positieve rendementen ooit eens komen.

Tip 2

Ga in deze tijden niet onder de tafel zitten huilen, want dan is alles kapot. Blijf positief en blijf zoeken naar wegen en middelen om in ieder geval deze periode door te komen en klaar te staan voor de periode die daarna komt.

Tip 3

Probeer open te communiceren met je personeel, om wat efficiënter te werken. En in ieder geval wat minder uren te maken. Dat kan nu eenmaal niet anders. Gebruik de tijd ook voor opleidingen en trainingen. Transport en Logistiek Nederland haalt een aantal opleidingen naar voren. Er moet natuurlijk geld zijn voor opleidingen. Arbeidstijdverkortings kan ook ingezet worden voor studie. Ga daar slim mee om. Het gaat erom dat in de toekomst het werk behouden blijft, een argument dat overigens niet misbruikt mag worden door werkgevers. We moeten met elkaar de economische winter zien door te komen.

Transport en Logistiek Nederland

Transport en Logistiek Nederland (TLN) is de grootste belangenbehartiger in het goederenwegvervoer en logistieke dienstverlening. Ze behartigt de belangen van 6.000 leden, variërend van kleine transportbedrijven tot grote logistieke dienstverleners. TLN (115 medewerkers) vertegenwoordigt vijftien deelmarkten, denk aan verhuizingen, afvaltransport en zand- en grindvervoer, tot logistieke dienstverleners die voor supermarkten werken. TLN is ontstaan uit een fusie van Wegvervoer CVO en NOB Wegtransport.

Visie op Transport en Logistiek

Samenvatting

Nederland heeft een fijnmazig netwerk als het gaat om het spoor-, wegen- en waternet en staat internationaal bekend als de 'Gateway to Europe'. De open Nederlandse economie en de Nederlandse transportsector worden hard geraakt door de recessie en de terugval in internationale vervoersstromen. Een acuut probleem is dat betalingsgaranties voor verladers moeilijker en duurder verkrijgbaar zijn wat zich direct vertaalt in teruglopende handels- en vervoersvolumes. Naarmate het vertrouwen zich herstelt, zal dit probleem geleidelijk verdwijnen. De invloed van de crisis op de reële economie maakt het probleem meer diepgaand en van een langere aard.

Door de ingezakte productie en wereldhandel is het vrachtaanbod sterk verminderd. Vooral het vervoer van droge bulk, stukgoed en duurzame consumptiegoederen loopt sterk terug. Het tekort aan materieel en personeel is verdwenen. Door de ontstane overcapaciteit wordt de prijsconcurrentie heviger en dalen de vrachtprijzen en de omzet sterk. De lasten van investeringen in de afgelopen voorspoedige jaren drukken nog op het resultaat. Aan de andere kant, mede door de lagere brandstofkosten, komt er naar verwachting een eind aan de sterke stijging van exploitatiekosten. Kostenbewuste bedrijfsvoering, het stroomlijnen en flexibiliseren van de interne organisatie, zoeken naar optimale schaalgrootte, zelf of via samenwerkingsverbanden, en de focus op marktverwachtingen zijn belangrijk bij het doorstaan van de crisis.

Binnenvaart

- ▶ Het ladingaanbod krimpt door de dalende bedrijvigheid en wereldhandel
- ▶ Door de verminderde vraag dalen de tarieven en het rendement in de meeste segmenten
- ▶ De dreiging van overcapaciteit blijft, ook op de lange termijn



Branchebeschrijving

De binnenvaart omvat het vervoer van goederen en personen 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

De Nederlandse binnenvaart heeft als marktleider in het vervoer van bulkgoederen een sterke positie in het goederenvervoer. De vraag naar vervoer per binnenschip heeft een sterke relatie met de bedrijvigheid in de zeehavens. Ongeveer tweederde van de lading heeft zijn oorsprong of bestemming in een zeehavengebied. De vraag naar de meeste bulkgoederen (zoals erts, kolen, chemische producten, bouwstoffen) en de daarmee samenhangende transportvraag is zeer afhankelijk van de economische situatie. Het vervoer van aardolie(producten) fluctueert sterk met de prijsontwikkelingen op de oliemarkt. In de eerste helft van 2008 groeide de vervoersvraag mee met de economie met hogere vrachtprijzen als gevolg. Schippers

gingen de afgelopen voorspoedige jaren veel in nieuwe schepen investeren waardoor nieuwbouw en tweedehandse schepen veel duurder zijn geworden. De kapitaal- en verzekeringslasten namen hierdoor sterk toe. Samen met de hogere personeels-, reparatie- en onderhoudskosten en torenhoge brandstofprijzen veroorzaakten deze een sterke stijging van de exploitatiekosten. Schippers met brandstofclausules in hun vervoercontracten konden dit effect enigszins dempen. In het najaar is het ladingaanbod snel verminderd en zijn de vrachtprijzen gaan dalen. Omdat in de afgelopen jaren veel nieuwe schepen op de markt zijn gekomen dreigde in een aantal segmenten overcapaciteit. De recessie heeft dit probleem versneld en verhevigd.

Onze visie

Door de ingezakte productie en wereldhandel is het vrachtaanbod in alle segmenten sterk verminderd en zijn de vervoertarieven gedaald. Het vervoer van droge bulk (erts, kolen, bouwstoffen) en stukgoed (staal, auto's, containers) loopt sterk terug. Het vervoer van vloeibare chemicaliën daalt ook sterk. Omdat veel tankers zowel chemicaliën als minerale olieproducten kunnen vervoeren, wordt dit deels gecompenseerd door de grotere vraag naar het vervoer van olie en olieproducten. Maar met de uitfasering van enkelwandige tankers komen er steeds meer nieuwe grote dubbelwandige tankers bij. Hierdoor blijft tankvervoer, zeker in enkelwandige tankers, zorgen baren. Het vervoer van agribulk is minder gevoelig voor economische

schommelingen, toch dalen door de branchebrede overcapaciteit de tarieven ook hier. Aan de andere kant, komt er naar verwachting een eind aan de sterke stijging van exploitatiekosten. Brandstofkosten blijven waarschijnlijk op een laag niveau en de waardevermindering van schepen is gestopt waardoor vaste lasten minder gaan wegen. Een goede kostprijsberekening en kostenbewust varen blijven essentieel voor de continuïteit. Schaalvergroting (grotere schepen, meer schepen per ondernemer) en samenwerkingsverbanden kunnen de transportkosten ook verlagen. Wanneer de economie weer aantrekt, ontstaat er meer vraag naar scheepsruimte. De dreiging van overcapaciteit blijft echter bestaan en dit zal de stijging van de tarieven beperken.

Kerngegevens

Aantal bedrijven: ca. **3.300**
Ondernemingen met één schip: **90%**
Vervoerd gewicht: **324,1 mln ton**
Vervoerprestatie: **41,9 mrd tonkilometer**

Websites

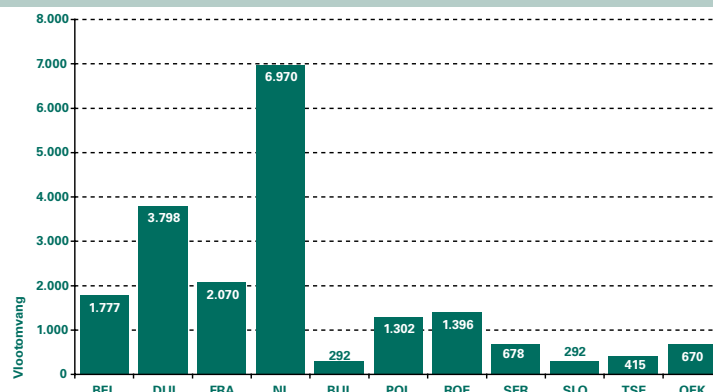
www.cbrb.nl
www.bureauvoorlichtingbinnenvaart.nl
www.schuttevaer.nl
www.ivr.nl

Binnenvaart

Binnenvaartvloot

Bron: CBRB

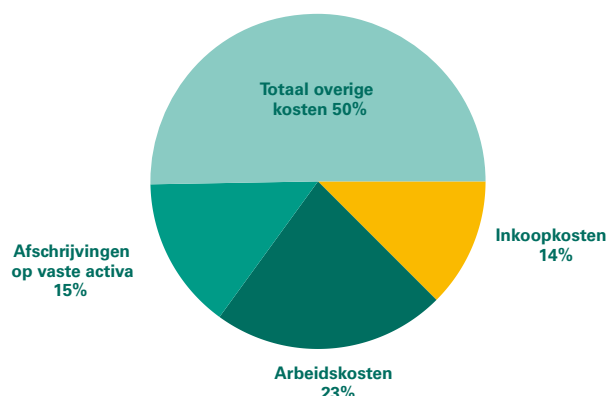
- De Nederlandse binnenvaartvloot is de grootste en modernste in Europa. In 2009 verwachten wij rond 100 nieuwe schepen in de vaart. Er zijn naar schatting in totaal 300 tot 400 nieuwe schepen in aanbouw.
- De gunstige ontwikkelingen van de afgelopen jaren hebben de modernisering van de vloot mogelijk gemaakt. In de tankvaart hangt de vernieuwing samen met wettelijke voorschriften en de eisen van de verladers.



Kostenstructuur

Bron: CBS, ABN AMRO Sector Research

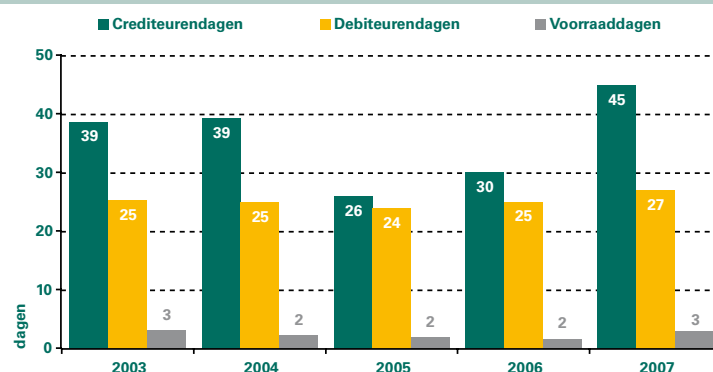
- Personeelskosten en overige kosten lopen ongeveer gelijk op met de inflatie, terwijl brandstofprijzen heel sterk fluctueren.
- Brandstofkosten wegen zwaar in de exploitatie. Een brandstofclausule in het vervoerscontract kan het effect van prijsfluctuaties beperken.
- Door de gestegen scheepswaarde en hogere rente zijn de kapitaal- en verzekeringskosten gestegen, bij jonge schepen sterker dan bij oudere.



Werkkapitaal MKB

Bron: ABN AMRO Sector Research

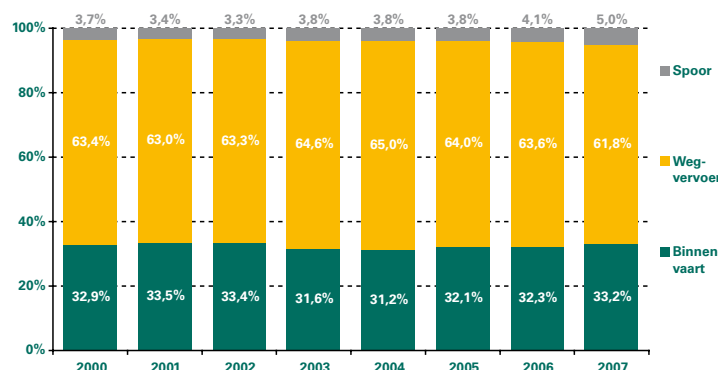
- De transportsector houdt over het algemeen geen fysieke voorraad aan. Binnenvaartondernemingen noteren slechts enkele voorraaddagen.
- Het aantal debiteurendagen schommelt al jaren rond de 25.
- Het aantal crediteurendagen is sterk gestegen, mede door de hoge brandstofrekeningen.



Aandeel van vervoerswijzen in goederentransport in Nederland

Bron: Eurostat, ABN AMRO Sector Research

- De binnenvaart neemt rond 33% van het vervoerd gewicht in Nederland voor zijn rekening. In internationaal vervoer is het aandeel van de binnenvaart met 55% nog hoger.
- In het vervoer van bulkgoederen ligt het aandeel van de binnenvaart rond 80%. Het marktaandeel in dit segment blijft stabiel.
- In containervervoer heeft de binnenvaart een aandeel van 33%. Met het oplossen van logistieke inefficiënties kan dit aandeel veel groter worden.



Transport en Logistiek

Goederenvervoer over het spoor

- ▶ Spoorvervoer is vooral geschikt voor het vervoer van grote volumes op langere trajecten
- ▶ Het vervoersaanbod in het binnen- en buitenland wordt steeds diverser
- ▶ Door de huidige recessie dalen de volumes in de meeste segmenten



Branchebeschrijving

Op de markt van railgoederenvervoer zijn meerdere spelers actief. Spoorvervoerders voeren het vervoer uit met eigen locomotieven en vaak ook wagons. Railoperators kopen voor eigen rekening en risico capaciteit in bij de railgoederenvervoerders en laten treinen rijden. Zij werken alleen met intermodale

transportmiddelen (containers, wissellaadbakken, opleggers, trailers). Railexpediteurs organiseren het vervoer per spoor bij de spoorvervoerder of railoperator voor hun opdrachtgevers en kunnen ook ladingen bundelen.

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. Railvervoer is zeer geschikt voor zware ladingen en gevaarlijke stoffen. Vervoer per spoor is ook milieuvriendelijk en relatief veilig. Het spoorgoederenvervoer in Nederland is in het afgelopen decennium verdubbeld. De groei is sterk geconcentreerd in de internationale afvoer vanuit de Rotterdamse haven naar de Nederlands-Duitse grens. Railgoederenvervoer heeft met 4% een relatief bescheiden aandeel in tonkilometers ten opzichte van andere modaliteiten. Het komt deels door de gunstige natuurlijke omstandigheden voor de

kust- en binnenvaart en door de fijnmazigheid en goed ontwikkelde logistieke dienstverlening in het wegvervoer. De verklaring ligt voor een deel ook in de capaciteit en de kwaliteit van de railinfrastructuur. Op internationaal gebied zijn er ook hindernissen. Zo worden, ondanks de liberalisering, nationale markten nog vaak afgeschermd en sluiten nationale spoorssystemen niet goed op elkaar aan. Nederland loopt voorop in het liberalisering en heeft een grote verscheidenheid aan marktpartijen. Naast DB Schenker Rail (de voormalige NS Cargo) zijn er 13 andere spoorvervoerders, een veelheid aan railoperators en dienstverleners actief. In de spoormarkt nemen de flexibiliteit, vraaggerichtheid en specialisatie toe.

Onze visie

De economische teruggang heeft zijn weerslag op de spoorbranche. De volumes dalen in de meeste segmenten, zoals de autoindustrie, staalnijverheid en de chemische industrie. Ook de aanvoer van halffabrikaten loopt terug. De groei van spoorvervoer over de Betuweroute zal lager uitvallen dan eerder gedacht als gevolg van de dalende overslag in de Rotterdamse haven. Treinen worden op andere routes uit dienst genomen en het tekort aan rollend materieel en personeel is aan het verdwijnen. Op de lange termijn wijzen de prognoses erop dat de Nederlandse spoorbranche zich snel zal ontwikkelen. Gezien de toenemende internationalisatie en het bestaande intensieve railnetwerk in Oost Europa, zal het belang van spoor groeien. Het vervoeraanbod in het binnen-

en buitenland wordt steeds diverser met nieuwe marktsegmenten, zoals geconditioneerd vervoer. In het containervervoer komt de groei vooral door nieuwe vervoerconcepten, zoals shuttletreinen die op vaste routes en vaste tijden rijden. Wij verwachten dat de marktliberalisatie en harmonisatie tot verdere efficiency- en kwaliteitsverbetering zal leiden. De concurrentie tussen vervoerders, de verdere inpassing van spoor in logistieke netwerken en de samenwerking met logistieke dienstverleners dragen bij aan een grotere flexibiliteit en beter aanbod. Verladere en wegvervoerders worden zich er ook steeds meer van bewust dat spoorvervoer een goede aanvulling kan zijn op andere modaliteiten.

Kerngegevens

Aantal spoorvervoerders: **14**
Aantal intermodale railoperators: **23**
Aantal railexpediteurs: **22**

Websites

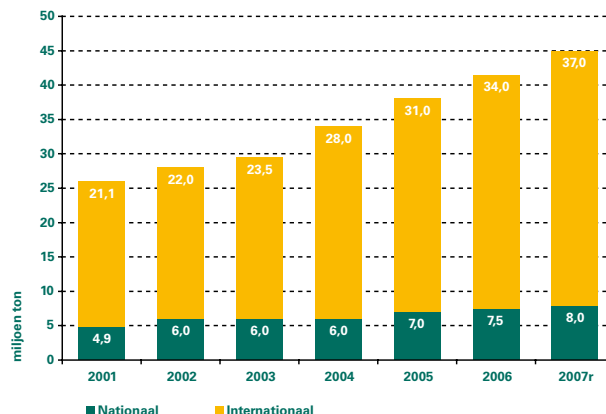
www.railcargo.nl
www.railforum.nl
www.tln.nl
www.cer.be

Goederenvervoer over het spoor

Ontwikkeling spoorvervoer in tonnen

Bron: Rail Cargo, ABN AMRO Sector Research

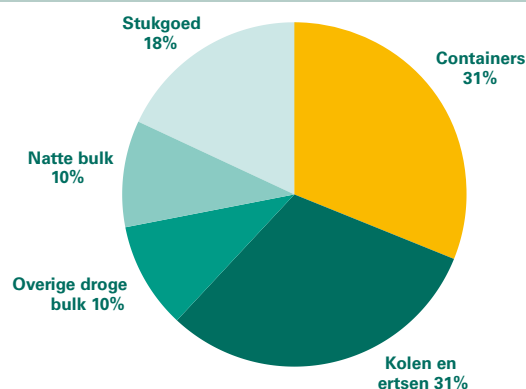
- De laatste jaren is spoorvervoer hard gegroeid. In tien jaar is het vervoerde volume verdubbeld.
- De groei in de afgelopen jaren doet zich vooral voor in het internationale vervoer, met name erts en kolen naar Duitsland. Ook het vervoer van containers en wissellaadbakken is sterk gestegen.
- De marktpartijen voorzien een verdubbeling tot 90 miljoen ton in 2020.



Spoorvervoer naar soort lading

Bron: Rail Cargo Information Netherlands

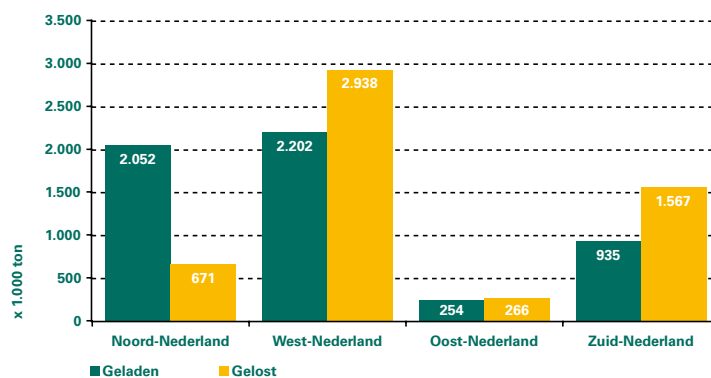
- Stukgoed bestaat over het algemeen uit kleine partijen, meestal geladen op pallets. Het aandeel stukgoed is de laatste jaren sterk teruggelopen, omdat steeds meer producten in een container worden vervoerd.
- De soort lading bepaalt het gebruikte vervoersconcept.



Binnenlands goederenvervoer per spoor naar plaats

Bron: CBS, Rail Cargo Information Netherlands

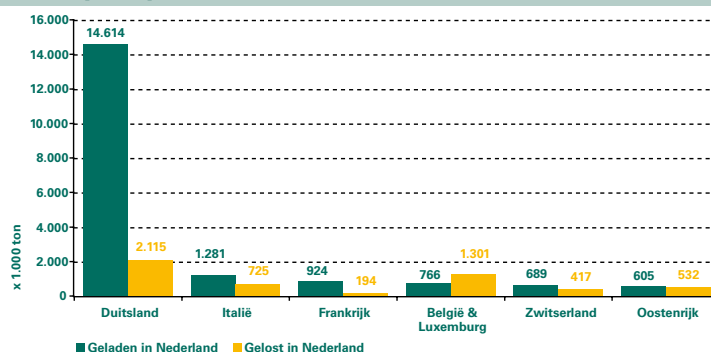
- Voor de railgoederenvervoerders is de bediening van een grote aantal locaties met kleine hoeveelheden niet rendabel.
- Binnenlands vervoer per spoor kent intensieve stromen tussen bijvoorbeeld Venlo en Rotterdam of Veendam en Rotterdam.
- Oost-Nederland heeft maar een beperkte binnenlandse goederenstroom per spoor. Het aantal spooraansluitingen is hier de laatste jaren sterk teruggelopen door het verminderde ladingaanbod.



Belangrijkste landrelaties in internationaal goederenvervoer per spoor

Bron: CBS, Rail Cargo Information Netherlands

- De grootste vervoerstroom per spoor is op Duitsland. De stroom naar Duitsland bestaat voor een groot deel uit erts en kolen. De relatie Italië richt zich vooral op het containervervoer van en naar het noorden.
- Er is een onbalans tussen inkomende en uitgaande goederenstromen. In het bulkvervoer keren bijvoorbeeld de kolen- en ertsentreinen leeg terug uit Duitsland. Het aantal containers heen en terug is beter in evenwicht.



Goederenvervoer over de weg

- ▶ Het wegvervoer lijdt ernstig onder de terugval in vervoersvolumes
- ▶ Door de overcapaciteit dalen de vrachtprijzen en de omzet; de resultaten verslechteren verder
- ▶ Voor bedrijven met negatieve cashflow en weinig reserves dreigt een koude sanering



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 de weg veruit de meest dominante positie.

Door zijn flexibiliteit blijft het wegvervoer zijn marktaandeel behouden. De branche bestaat uit een relatief laag aantal grote en zeer veel kleine bedrijven met een grote diversiteit in soort en deelmarkten.

Trends en ontwikkelingen

In de laatste paar jaren profiteerden wegvervoerders van de economische groei in Nederland en Europa. Ondanks de positieve ontwikkelingen waren de meeste bedrijven mede door de zware concurrentie, de regeldruk en hoge lasten slechts in staat om een beperkt rendement te realiseren. Veel bedrijven hebben de opgelopen kosten - chauffeurslonen, dieselprijs - niet door kunnen rekenen aan hun klanten. Tegelijkertijd investeerden ondernemers veel in nieuw materieel om van de hoge vrachtprijzen te kunnen profiteren. Opgeteld hebben nog te veel bedrijven weinig weerstand tegen slechtere tijden kunnen opbouwen. In de tweede helft van 2008 kreeg de markt zware klappen door de kredietcrisis. Over 2008 is de rentabiliteit in het

binnenlands en grensoverschrijdende wegvervoer flink gedaald. In beide segmenten lijdt het gemiddelde bedrijf verlies. Er is een groot verschil tussen transporteurs die alleen vervoeren, en transporteurs die zich ontwikkelen tot logistieke dienstverleners en tot partner van verladers. Op puur transport valt er amper winst te halen, alleen gespecialiseerde bedrijven of logistieke dienstverleners konden op een beter rendement rekenen. Het aantal faillissementen onder transportbedrijven is in 2008 met 30% toegenomen vergeleken met 2007. Ondanks de faillissementen nam het aantal bedrijven toe, tot 12.256 in 2009. De branche blijft erg kleinschalig, en bestaat voor 68% uit bedrijven met vijf of minder vrachtwagens.

Onze visie

Het wegvervoer lijdt ernstig onder de terugval in vervoerstroom. Vooral internationaal opererende ondernemers en vervoerders van bulk, containers en duurzame consumptiegoederen hebben last van dalende volumes. Door de overcapaciteit wordt de prijsconcurrentie heviger, en dalen de vrachtprijzen en de omzet sterk. De exploitatiekosten nemen ook af maar de lasten van eerdere forse investeringen drukken nog op het resultaat dat nu verder verslechtert. Naast de moeilijke marktomstandigheden worden transportbedrijven geconfronteerd met files, wachttijden, milieueisen en verstijven. In het aanpakken van deze problemen is ondernemerschap en flexibiliteit noodzakelijk. Kostenbewust rijden, het stroomlijnen en flexibiliseren van de interne organisatie,

zoeken naar de optimale schaalgrootte, zelf of via samenwerkingsverbanden, en de focus op marktverwachtingen en risicobeheer kunnen helpen bij het doorstaan van de crisis. Bedrijven die maatwerkoplossingen of toegevoegde waarde activiteiten bieden voor hun opdrachtgevers, en bedrijven met een grotere geografische of klantenspreiding zijn beter in staat hun rendementen op peil te houden. Nieuwe logistieke allianties met andere modaliteiten, en het ontwikkelen van aanvullende diensten kunnen hieraan bijdragen. Deze bedrijven kunnen ook profiteren van de te verwachten consolidatieslag. Onder bedrijven met een negatieve cashflow en geringe reserves lijkt een koude sanering onvermijdelijk.

Kerngegevens

Aantal vergunninghouders: **12.256**
Waarvan met Eurovergunning: **10.083 (82%)**

Bedrijven $\geq$ 100 wagens: **116 (0,9%)**
Bedrijven $\leq$ 5 wagens: **8.332 (68%)**
Aantal eigen rijders: **3.822 (31%)**

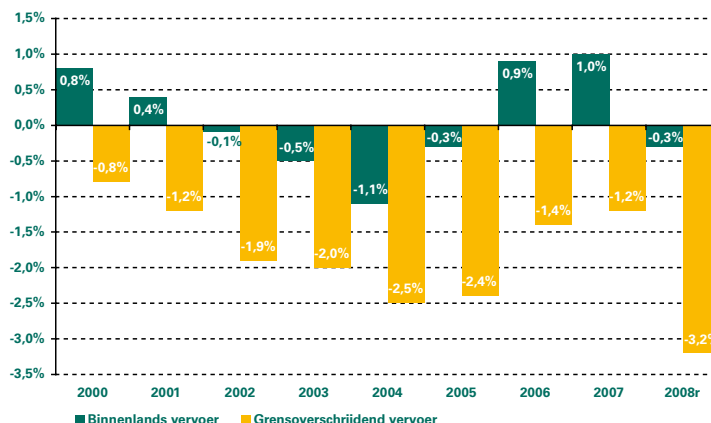
Websites

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

Rentabiliteit wegvervoer

Bron: NIWO, NEA, ABN AMRO Sector Research

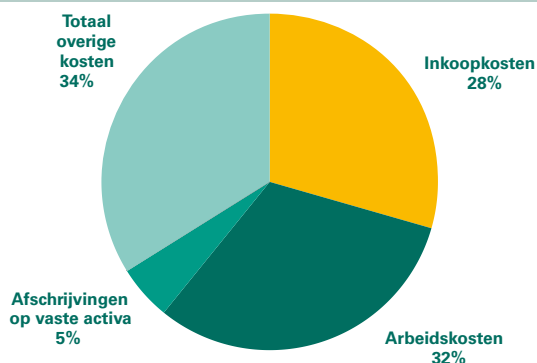
- De rentabiliteit in het wegvervoer is flink gedaald in 2008. De hoge dieselprijs in de eerste helft van 2008, de sterke concurrentie en de gevolgen van de economische teruggang zijn de belangrijkste oorzaken hiervan.
- De rentabiliteit van de ondernemingen loopt sterk uiteen. Over het algemeen zijn het de grotere vervoerders en transporteurs met aanvullende logistieke activiteiten die de beste resultaten behalen.



Kostenstructuur

Bron: CBS, NEA, ABN AMRO Sector Research

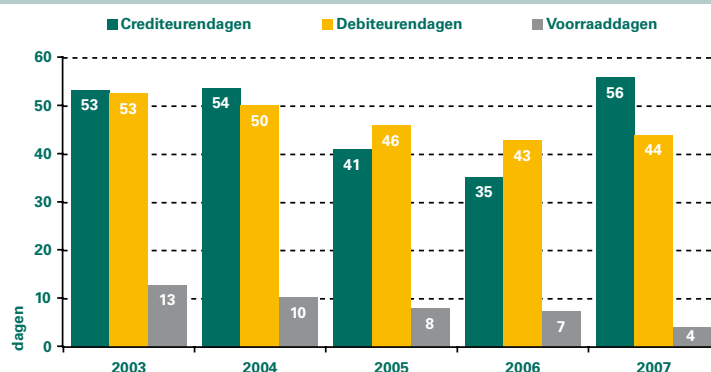
- De loonkosten zijn veruit de grootste kostenpost in het wegvervoer. Bandenkosten, rente en afschrijvingen zijn afhankelijk van kilometrage en tonnage.
- In 2009 zullen de arbeidskosten naar verwachting met 4 à 5% toenemen en de brandstofkosten zullen afnemen.
- De kostenontwikkelingen in het binnen- en het buitenlands vervoer zijn vergelijkbaar. Voor 2009 verwachten wij een gemiddelde kostendaling van 2 à 3%.



Werkkapitaal MKB

Bron: ABN AMRO Sector Research

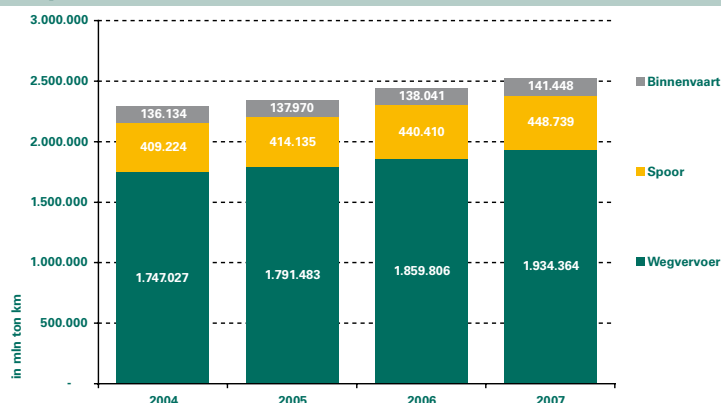
- Het aantal debiteurendagen is licht gestegen. Een beter debiteurenbeheer kan aanzienlijk schelen in het resultaat, vooral in mindere tijden.
- De gemiddelde termijn waarbinnen vervoerders hun facturen voldoen is fors toegenomen. Veel ondernemers hebben moeite met het nakomen van hun financiële verplichtingen.
- Het betaalgedrag van klanten en de liquiditeitspositie blijven in 2009 belangrijke aandachtspunten.



Aandeel van vervoerswijzen in goederentransport in Europa

Bron: Eurostat, ABN AMRO Sector Research

- Binnen Europa neemt het vervoer over de weg een overheersende positie in met bijna 80% van al het goederenvervoer gemeten in tonkilometers.
- Tussen 2004 en 2007 nam het wegtransport ook de meeste groei van vervoersstromen voor zijn rekening. ABN AMRO verwacht dat de dominantie van wegvervoer gehandhaafd blijft.
- De komende jaren moeten wegvervoerders meer samenwerken met andere modaliteiten om de beperkingen van wegvervoer te omzeilen.



Opslag

- ▶ De groei in de opslagbranche wordt onderbroken door de neergaande conjunctuur
- ▶ Toegevoegde waarde activiteiten en innovatieve oplossingen worden steeds belangrijker
- ▶ Efficiencyoverwegingen bevorderen de schaalvergroting en consolidatie in de branche



Branchebeschrijving

Opslagbedrijven zijn traditioneel ingedeeld in tankopslag, koel- en vrieshuizen, self-storage en algemene opslag en distributiecentra (dc's) voor logistieke dienstverleners. De locaties van productie en van consumptie van veel goederen komen steeds verder uit elkaar te liggen en daarmee ontstaat

een groeiende en aanhoudende vraag naar vervoer en opslag. Dit bevordert de bedrijvigheid in alle deelmarkten van opslag, ook al kunnen zich conjuncturele schommelingen in de branche voordoen.

Trends en ontwikkelingen

Door de intensieve handel en de verplaatsing van productielocaties worden de vervoersstromen langer en complexer. Om efficiencyredenen besteden veel bedrijven hun logistieke activiteiten uit. Opslagbedrijven vervullen vaker een sleutelrol in deze logistieke processen en de hoofdfunctie van magazijnen verandert van basale opslagruimte naar functioneel beheer van goederenstromen. Toegevoegde waarde activiteiten en innovatieve oplossingen worden steeds meer gevraagd en gezien de krappe marges in de sector ook steeds belangrijker. Door de veranderlijke klantvraag en service-eisen moeten magazijnen steeds meer flexibiliteit bieden zowel in omvang als in locatie. Bedrijven hebben minder behoefte aan langdurige opslag,

met kortere contracttijden en een toenemende gebruik van vastgoed lease als gevolg. Verkorte doorlooptijden, krappere levertijden en verkeersdrukte zorgen voor meer druk op bedrijven om zich dicht bij de klant te vestigen en genereren een toenemende vraag naar magazijnruimte op strategische handel- en vervoersknooppunten. Met de hoogconjunctuur in de scheepvaart nam de behoefte aan tijdelijke opslagcapaciteit in strategische havenlocaties sterk toe. Door het beperkte aanbod van moderne gebouwen en grond binnen de logistieke hubs en mainports, winnen alternatieve locaties landinwaarts aan belang. Nederland voert nog steeds de ranglijst aan van aantrekkelijke logistieke vestigingslanden gezien de totale operationele kosten.

Onze visie

De opslagbranche volgt de conjunctuur met enige vertraging. Door de terugval in productie, handel en consumptie groeien eerst de voorraden en de vraag naar tijdelijke opslag. Hierdoor is de vraag naar opslagruimte in de meeste segmenten nog in lijn met de capaciteit. Nadat de voorraden opraken verwachten wij dat de vraag naar opslag zal afnemen. In de afgelopen periode van voorspoed nam het aantal overnames en de hoogte van investeringen in moderne, geautomatiseerde warehouses toe. De financiële lasten van deze investeringen drukken op het resultaat. ABN AMRO verwacht echter dat de structurele lange termijn ontwikkelingen de bedrijvigheid in de branche zullen bevorderen. Het tekort aan moderne magazijnen

op toplocaties wordt weer voelbaar. Grotere en moderne DC's worden naar verwachting steeds meer ontwikkeld aan de rand van de belangrijkste logistieke regio's en langs belangrijke transportassen. De vraag naar hoogwaardige multifunctionele gebouwen, waaruit ook verschillende klanten bediend kunnen worden, houdt aan. ABN AMRO verwacht dat grootschalige complexen met multimodale aansluitingen die flexibiliteit in ruimtegebruik en personeelsinzet bieden, terrein gaan winnen. De groeiende uitbesteding van logistieke activiteiten aan gespecialiseerde dienstverleners, ketenintegratie en efficiencyoverwegingen blijven een rol spelen in de schaalvergroting en consolidatie in de branche.

Kerngegevens

Aantal bedrijven: **645**
Aantal ZZPers: **220**
Aantal distributiekantoren: **64**
Totale moderne DC-ruimte: ca. **19 mln m²**

Websites

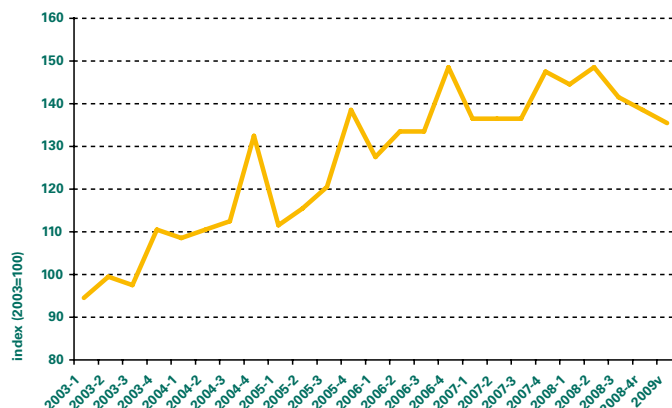
www.ndl.nl
www.evo.nl
www.logistiek.nl
www.tln.nl

Opslag

Omzetontwikkeling opslagbedrijven

Bron: CBS

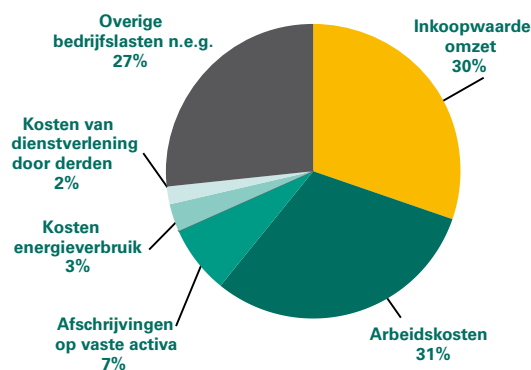
- De trendmatige groei van de omzet in de branche weer spiegelt de toenemende handels- en vervoersactiviteiten en de tendens van verladers om hun logistieke activiteiten uit te besteden.
- In de omzetontwikkeling doen zich schommelingen voor. Zo is de groei vanaf 2006 nu omgeslagen in een lichte daling.
- ABN AMRO verwacht dat de vraag, de tarieven en daarmee de omzet in 2009 na een verdere lichte daling op een redelijk niveau blijft.



Kostenstructuur

Bron: CBS, ABN AMRO Sector Research

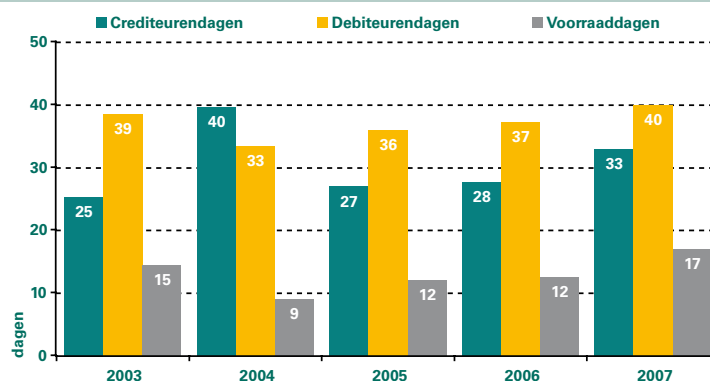
- De opslagbranche is een relatief groot deel van haar omzet kwijt aan loonkosten en huisvestingslasten.
- Door de hoge financieringslasten nemen de kosten van huisvesting toe. Steeds meer ondernemers kiezen voor sale-and-lease back constructies voor onroerend goed om zo geld en tijd vrij te maken.
- Ondanks de toenemende mechanisering en automatisering is het aandeel arbeidskosten hoog. Het verhogen van arbeidsproductiviteit blijft belangrijk.



Werkkapitaal MKB

Bron: ABN AMRO Sector Research

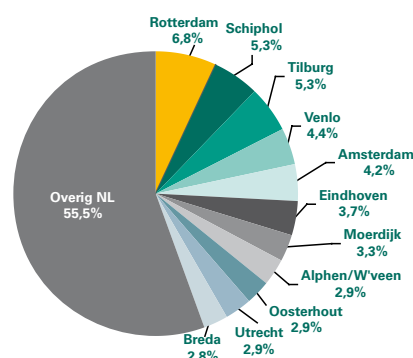
- De ontwikkeling van het aantal crediteuren-, debiteuren en voorraaddagen wijst op een verslechterende werkkapitaalpositie van bedrijven in de branche.
- Het gebruik van IT-based planning systemen voor de planning en beheer van geld, voorraad, personeel en machines, kan het werkkapitaal management verbeteren.
- Betaalgedrag van klanten en beschikbaarheid van liquiditeit zijn in 2009 belangrijke aandachtspunten.



Vestigingsplaatsen distributiecentra

Bron: CB Richard Ellis

- In de meeste logistieke hotspots is de vraag naar moderne DC-ruimte groter dan het aanbod. Deze locaties beschikken over meerdere modaliteiten en een adequate infrastructuur.
- Voor de gebouwen zijn marktconformiteit, technische aspecten, flexibiliteit, multifunctionaliteit en hoogwaardigheid bepalend.
- Naast de mainports zijn de belangrijkste plaatsen voor moderne DC's Noord en West-Brabant en Noord-Limburg.



Transport en Logistiek

Leeswijzer

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 2008 en maart 2009. 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 (2009) en in sommige gevallen het komende jaar (2010).

- **Het blok 'Kerngegevens'**

Het blok 'Kerngegevens' geeft een overzicht van de meest relevante (economische) variabelen die kenmerkend zijn voor de branche. De gegevens hebben betrekking op 2008, 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 bedrijfsschappen, ministeries).

De tweede pagina van de brancheanalyse

Op de tweede pagina van de brancheanalyse staan vier verschillende figuren. In de donkere 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 donkere 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. Een vaste rubriek voor de meeste branches op deze pagina is werkkapitaal. De gegevens wat betreft werkkapitaal zijn afkomstig uit de database van ABN AMRO en bewerkt door de afdeling Sector

Een vaste rubriek voor de meeste branches op de tweede pagina is werkkapitaal MKB

Research. De gegevens met betrekking tot het werkkapitaal MKB hebben betrekking op de periode 2003-2007. Voor 2008 waren helaas nog geen gegevens beschikbaar.

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 2008 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.

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

Veel gebruikte termen, inclusief definities

• Bandbreedte voorspelling

Bij sommige branche-analyses wordt een voorspelling gegeven van de omzet in 2009. ABN AMRO Sector Research heeft deze voorspelling gemaakt op basis van beschikbare informatie en data van de betreffende branche. De voorspelling van de omzet wordt hierbij weergegeven binnen een 5%-punts bandbreedte, met als uitersten 'meer dan 15% groei/krimp'.

• Definitie ZZP

ZZP-er staat voor Zelfstandige Zonder Personeel. Het begrip kent nog geen éénduidige definitie. Een ZZP-er heeft geen personeel in loondienst, heeft meerdere opdrachtgevers, verricht het werk meestal in dienstverband, neemt werkzaamheden onder eigen verantwoording zelfstandig voor zijn rekening en is daar qua inkomen volledig van afhankelijk.

• 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 werkkapitaal en onderdelen.

Werkkapitaal wordt in deze publicatie gedefinieerd als voorraden + debiteuren – crediteuren. Voorraaddagen is het aantal dagen dat de voorraad in magazijn ligt. Debiteurendagen is het aantal dagen dat een verstuurde factuur open staat voordat de factuur wordt voldaan door de afnemer. Crediteurendagen is het aantal dagen dat een ontvangen factuur open staat, voordat wordt betaald aan leveranciers.

• 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. Deze publicatie is geschreven door ABN AMRO Sector Research op verzoek van ABN AMRO Sector Advisory.

Sectoranalyse

Valentina Iván (valentina.ivan@nl.abnamro.com)
ABN AMRO Sector Research
Sector Econoom

Macro economische analyse

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

Interview

Joep Auwerda
Journalist/tekstschrijver

Commercieel contact

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

Distributie

Website: www.abnamro.nl/transportenlogistiek
Telefoon: 0900-0024 (EUR 0,10 per minuut)

Disclaimer:

De in deze publicatie neergelegde opvattingen zijn gebaseerd op door ABN AMRO Sector Research 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 2009

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.

De teksten zijn afgesloten op 23 maart 2009