



Logistiek

Verdeling referentiegroep SRA-BiZ: **n 195**

Verdeling volgens Centraal Bureau voor de Statistiek: **3%**



De Nederlandse logistiek

Voor de sector transport & logistiek werd 2021 gekenmerkt door een sterk herstel, wat is terug te zien in een goede omzetontwikkeling. De verschillen binnen de branche zijn weliswaar groot, maar over het geheel genomen staat de logistiek er goed voor. Dat is een prettig uitgangspunt, gegeven de huidige onzekerheid, hoge kosten en personeelsschaarste en de investeringen die de branche in cruciale thema's als verduurzaming en digitalisering zal moeten doen.

Sterke omzetontwikkeling

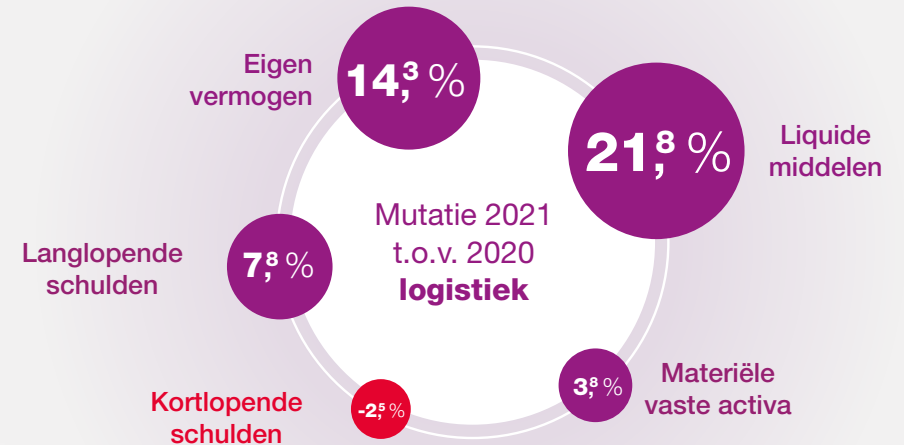
De logistieke branche heeft zich goed en relatief snel hersteld van de impact van de coronacrisis. Een aantal segmenten draait zelfs alweer beter dan voor het begin van de pandemie. Zo hebben logistieke bedrijven die de e-commercebranche bedienen, kunnen profiteren van de door corona extra versterkte verschuiving naar online winkelen tijdens periodes van lockdowns.

Voor de branche als geheel is de omzetontwikkeling in 2021 met bijna 12% op jaarbasis verbeterd. Dit betekent een aanzienlijke vooruitgang ten opzichte van het voorgaande jaar, dat een lichte omzetkrimp liet zien. De omzetontwikkeling over 2021 is de sterkste in jaren en ook beter dan het mkb-gemiddelde van ongeveer 10%. Niet alleen het sterke herstel van

de wereldeconomie speelde de branche in de kaart, ook de hogere prijzen die transportondernemers bij het vervoer van goederen konden rekenen, droegen bij. Inmiddels zorgen de hogere loonkosten en sterk opgelopen brandstof- en materieelkosten voor bredere prijsdruk in de transport & logistiek (zie ook het toekomstperspectief volgens experts).

Winst en brutomarge blijven achter

Ook de ontwikkeling van de winst en de brutomarge waren in 2021 duidelijk positief, al bleef de groei achter bij het mkb-gemiddelde. De brutomarge trok met ruim 7% aan, tegenover een daling van bijna 3% een jaar eerder. Voor het mkb kwam een gemiddelde groei van bijna 11% uit de bus. Het gewone resultaat voor belastingen kwam voor de logistieke branche ruim



17% hoger uit, ten opzichte van een groei van bijna 6% in het voorgaande jaar. Het mkb-gemiddelde lag met bijna +38% aanmerkelijk hoger.

Vergelijking pre-corona: 2021 vs. 2019

Ook als we vergelijken met de situatie voor het begin van de coronacrisis, heeft transport & logistiek het behoorlijk gedaan. De omzetontwikkeling komt opnieuw uit op bijna 12% ten opzichte van 2019, terwijl de winstontwikkeling een plus van ruim 8% laat zien. De brutomarge is in vergelijking met 2019 met 6% aangetrokken. Opvallend is verder dat de logistiek in 2021 een grote toename van de voorraden laat zien: 32%, ten opzichte van het mkb-gemiddelde van 16%. Als gevolg van de grondstoffenschaarste houden logistieke ondernemers grotere voorraden aan.





Goederenvervoer presteert sterk

Binnen de logistieke branche waren de verschillen in 2021 opnieuw groot. Het goederenvervoer over de weg liet een omzetgroei van gemiddeld ruim 11% en een winstgroei van maar liefst ruim 19% optekenen. Ook bij bedrijven actief in de opslag en dienstverlening voor vervoer liet zowel de omzet als de winst een positieve ontwikkeling zien.

De binnenvaart (vracht-, tank- en sleepvaart) kende daarentegen een moeilijk jaar. De omzet en de winst kwamen in deze deelbranche lager uit dan een jaar eerder, maar ten opzichte van 2019 zijn de cijfers voor de binnenvaart wel sterk positief.

Loonkosten weer gestegen

De bedrijfskosten zijn in de branche als geheel in 2021 per saldo met bijna 7% gestegen, versus een daling van bijna 4% een jaar eerder. De personeelskosten (een belangrijke kostenpost in de logistiek) stegen met ongeveer 3%, waar in 2020 nog een daling van ruim

3% te zien was. Toch blijft de stijging in vergelijking met de jaren voor de coronacrisis en ten opzichte van het mkb-gemiddelde (bijna 8%) bescheiden. De NOW-regeling kon weliswaar op deze post in mindering worden gebracht, maar het idee is dat transporteurs en logistieke ondernemers relatief weinig van deze overheidssteun gebruik hebben gemaakt.

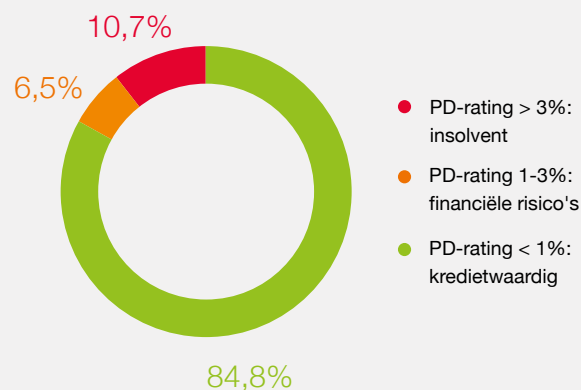
De loonkosten zijn met bijna 3% gestegen, tegenover een daling van ruim 4% een jaar eerder. De NOW kon ook worden opgeteld bij de 'overige bedrijfsopbrengsten'. Deze post gaf in 2020 dan ook een relatief sterke toename te zien, maar in 2021 was er een daling van bijna 30%. Dit bevestigt het beeld dat ondernemers in deze branche in het afgelopen jaar relatief weinig NOW-steun hebben aangevraagd. Als gevolg van cao-onderhandelingen wordt verwacht dat de loonkosten in 2022 sterk zullen toenemen.

Vermogenspositie

Het eigen vermogen is opnieuw aangetrokken, met ruim 14%. De toename is iets minder sterk dan in het voorgaande jaar (+15,7%) en ook iets minder dan het mkb-gemiddelde van bijna 17%. De liquide middelen zijn in de branche met bijna 22% toegenomen. Deels is dit een gevolg van uitstel van investeringen vanwege de grote onzekerheid. De hamvraag voor dit jaar is: is de opgebouwde buffer onder de huidige lastige omstandigheden voor de branche groot genoeg om alle noodzakelijke investeringen te doen (zie ook het toekomstperspectief volgens experts)?

De kortlopende schulden zijn in 2021 met 2,5% afgenomen, waar een jaar eerder nog een daling van ruim 9% te zien was. De langlopende schulden zijn met bijna 8% gestegen, tegenover een daling van bijna 9% een jaar eerder.

KREDIETWAARDIGHEID LOGISTIEK



Mutaties in resultatenrekening Logistiek

% mutatie 2021 t.o.v. 2020

Netto omzet	11,6%
Inkoopwaarde	16,1%
Brutomarge	7,3%
Overige bedrijfsopbrengsten	-29,7%
Personeelskosten	2,9%
Exploitatiekosten	11,0%
Inventariskosten	6,1%
Huisvestingskosten	11,2%
Autokosten	16,0%
Verkoopkosten	95,3%
Algemene kosten	11,3%
Overige kosten	-28,2%
Bedrijfskosten	6,8%
Afschrijvingen	-17,6%
Bedrijfsresultaat	14,7%
Financiële baten en lasten	-16,9%
Gewoon resultaat voor belasting	17,1%

Kredietwaardigheid

De financiële positie van bedrijven in de transport & logistiek is iets verbeterd. Uit de analyse van SRA-BiZ blijkt dat het percentage ondernemingen dat aan de financiële verplichtingen kan voldoen (een PD-rating <1%), is uitgekomen op bijna 85. Dit betekent een kleine verbetering ten opzichte van het voorgaande jaar (ruim 83). De branche doet het iets minder goed dan het mkb-gemiddelde, dat licht verbeterde naar ruim 86%.



Logistiek: toekomstperspectief volgens experts

De transport- en logistieke branche heeft een goed jaar achter de rug en de financiële positie is over de hele linie verbeterd. Dat is een prettig gegeven, gezien de huidige grote onzekerheid in de wereld, de extreme stijgingen van de energie- en grondstoffenprijzen en stevige arbeidstekorten. Maar is het voldoende om de branche op koers te houden? En waar liggen de kansen?

De transportsector heeft in 2021 een goede performance geleverd en een redelijke buffer opgebouwd. De verbeterde kaspositie is een prettig vertrekpunt onder de huidige onzekere omstandigheden, maar hierbij past enige nuancering, vindt Roger van Straaten van Transport en Logistiek Nederland (TLN). “De kaspositie in de branche is deels verbeterd doordat logistieke ondernemers investeringen hebben uitgesteld en minder financiering hebben aangetrokken, ook vanwege de onzekerheid in de markt. Nu moeten ondernemers de uitgestelde investeringen inlopen. Bedrijven hebben hun kaspositie nodig als buffer in deze onzekere tijd, maar ook voor de investeringen die ze moeten gaan doen vanwege verduurzaming van de branche. De financiële situatie kan verbeterd zijn, maar de uitdagingen zijn ook groter geworden.” Hierbij wordt een heldere financiële planning voor investeringskeuzes voor de komende jaren steeds belangrijker.

Explosieve prijsstijgingen – wie betaalt?

Een van de uitdagingen waarmee de branche wordt geconfronteerd, is de sterke stijging van prijzen. Naast brandstofkosten lopen ook andere kostenposten sterk op, zoals de aanschaf van materieel. Sterker nog, een

ondernemer die nu iets bestelt, weet soms niet eens hoeveel hij precies zal moeten afrekenen op het moment van levering. “De hamvraag voor de ondernemer is: ben je in staat om ook je contracten tussentijds aan te passen?” aldus Manfred Kindt, marktmanager bij onderzoeksbureau Panteia. “Als je kosten tussentijds stijgen, moet je ook je tariefafspraken aanpassen. Als dat niet lukt, krijg je het als ondernemer erg moeilijk.”

Roelof Oostindiën, Voorzitter van de SRA Branche-expertgroep Transport en Logistiek, ziet in dit kader duidelijk een kentering in de markt. “Met het toenemen van de onzekerheid schrijven opdrachtgevers sneller tenders uit, om toch enige grip te krijgen op de tarieven. Het tenderniveau is al met al behoorlijk opgelopen. Daarnaast is het vervangingsvraagstuk veel onduidelijker geworden. Een aantal heel grote partijen in Nederland wil dat er met alternatieve brandstof vervoerd gaat worden, maar de markt wil dat nu niet betalen. De investeringen die vervoerders daarvoor moeten doen, zijn dusdanig groot dat ze die in de tarieven niet gecompenseerd zullen krijgen. Dus krijg je uitstelgedrag, omdat transporteurs nog niet helder hebben waarin moet worden geïnvesteerd.” Ook aan de opslagkant gaan de kosten snel omhoog, vult Van Straaten aan. “De koelopslag wordt bijvoorbeeld vaak gebaseerd op energiekosten, waar de branche keer op keer werkt met brandstof-clausules. Je zou moeten denken aan een energie-toeslag, zeker nu de energieprijzen de pan uit rijzen.”

Samen navigeren in de mist

Bart Banning, Sector Banker Transport & Logistiek bij ABN AMRO, ziet in de manier waarop de prijzen

“
De hamvraag voor de ondernemer is: ben je in staat om je contracten tussentijds aan te passen?”
”



“

In deze onzekere tijden moet je meer samenwerken om zicht te hebben op wat er verandert. Dit betekent dat er ruimte komt om ook andere thema's met elkaar in te vullen, zoals duurzaamheid.

”

explosief zijn gestegen ook een lichtpuntje: momentum voor samenwerking. “Als de prijzen steeds een beetje stijgen, kan de impact uiteindelijk heel groot zijn, maar wordt de noodzaak om met elkaar om tafel te gaan niet altijd en overal gevoeld.” Door de huidige explosieve prijsstijgingen hebben logistieke bedrijven wél momentum om met hun opdrachtgevers over contractaanpassingen én optimalisatie van bestaande processen te praten. “De hele keten heeft te maken met hogere kosten en tekorten, maar ook met een hoge inflatie en een mogelijke krimp van de consumentenbestedingen. De combinatie van al deze factoren vraagt om snelle aanpassing binnen de keten en bij de afnemer. Er is serieus aanleiding tot intensievere samenwerking om tijdig zicht te hebben op wat er verandert. Het is samen beter navigeren in de mist.”

De huidige urgentie om met elkaar in gesprek te gaan, biedt volgens Banning ruimte om ook andere thema's samen in te vullen, zoals duurzaamheid door innovatie en technologie. “Een integrale aanpak vanuit de hele keten heeft op dit gebied nog zo veel potentie. De balans tussen technologie en conceptmatige oplossingen zal de komende jaren bepalen of we ook de duurzame transitie samen succesvol voor elkaar krijgen. Logistieke bedrijven moeten hier fors op gaan inzetten, mét hun opdrachtgevers.”

Oostindiën sluit hierbij aan: “Samenwerken is ook broodnodig om de capaciteit naar een hoger niveau te tillen en de beladingsgraden te optimaliseren. Op deze punten boekt de branche nog veel te weinig vooruitgang. Er zijn nog heel wat meters te maken. Dit zal moeten in combinatie en in samenwerking.”

Richting kiezen

De branche heeft te maken met de directe gevolgen van de oorlog in Oekraïne, in de vorm van hogere kosten en

tekorten. Daarnaast zijn er indirecte gevolgen en daarbovenop nog structurele uitdagingen, zoals verduurzaming en arbeidstekorten. Hoe kunnen kleinere transporteurs omgaan met deze storm aan ontwikkelingen? Oostindiën denkt dat zij de specialisatie zullen moeten opzoeken. “Kleine spelers moeten zich afvragen of zij nog wel doorkunnen in deze branche of dat zij zich moeten richten op die sectoren met zeer specifieke activiteiten. Denk aan windmolentransport of het vervoer van onderdelen voor de bouw. Mede door het gebruik van alternatieve brandstoffen wordt de investeringsselectie van groot belang. Die zal ook jaarlijks op de investeringsagenda van de kleinere transporteur aan de orde moeten komen. Zij zullen – net als de grotere spelers – goede strategieën moeten hebben en duidelijk richting moeten kiezen. Dat kunnen ze over het algemeen niet alleen, dus daarbij zullen ze geholpen moeten worden.”

Banning vult aan: “De kern is dat alle categorieën bedrijven op dit moment enorme uitdagingen hebben.” De grote bedrijven hebben iets meer capaciteit en kennis om daar op een goede manier mee om te gaan. Maar dat mag kleinere en middelgrote bedrijven niet ontslaan van het hebben van een visie op wat er gaat gebeuren en wat ze met hun bedrijf willen, vindt hij. En dat is nog niet zo gemakkelijk. “Zij zoeken naar handvaten, een klankbord, partijen die hen helpen om een volgende stap te maken. Daar hebben alle partijen in de branche een rol in. Wil de branche als geheel de juiste richting kiezen, dan is het zaak om ook de kleinere bedrijven daarin mee te nemen.” Vanuit TLN kan hierin een belangrijke brugfunctie worden geslagen, vindt Oostindiën. “Bedrijven kunnen op zichzelf klein zijn, maar in combinatie interessant zijn om naar de toekomst toe goede investeringen te kunnen doen. We moeten kijken



in hoeverre TLN, banken en accountants daarin faciliterend kunnen zijn voor de branche.”

Duurzame arbeid

Onder verduurzaming in brede zin kun je ook duurzame inzetbaarheid scharen. De arbeidsmarkt is krap en daar komt de komende jaren weinig verandering in. Van Straaten: “In de sector transport en logistiek is een recordaantal medewerkers aan de slag. Toch zijn nog niet alle vacatures vervuld. De vraag naar arbeid is zeer groot en wordt niet volledig vervuld. Dus komen we als enige oplossing uit bij onbenut arbeidspotentieel.” Daar ligt een groot dilemma, maar volgens Kindt ook een kans. “We zien links en rechts de markt wat afkoelen, dus daar gaan bedrijven uitvallen. Dit betekent ook dat er weer mensen op de markt komen. Tegelijkertijd zal de behoefte aan vacatures op die manier iets afnemen. Toch zal er een spanningsveld blijven bestaan. De schaarste aan mensen zal weer toenemen en wat doe je als ondernemer in de tussenliggende periode? Blijf je werven? Hou je mensen aan? Bedrijven proberen mensen aan zich te binden, maar tegelijkertijd moeten ze scherp op de kosten letten en niet met overcapaciteit zitten. Dat is een belangrijk dilemma voor de branche.”

Banning ziet krapte op de arbeidsmarkt en veranderende personeelsbestanden als strategische onderwerpen. De krapte kan volgens hem enigszins worden opgelost door een toenemende inzet van digitalisering. “Uit recente marktrapporten blijkt dat de branche wat betreft digitalisering nog een weg heeft te gaan, dus daar liggen zeker mogelijkheden.” De branche zou ook kunnen kijken waar ze mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt optimaler zou kunnen inzetten. Dat lost aan de ene kant een deel van het

capaciteitsprobleem op en anderzijds geeft het invulling aan de maatschappelijke rol van de branche.

Strategische personeelsplanning blijft hoe dan ook een belangrijk onderwerp, vervolgt Banning. “Ondernemers zullen moeten nagaan welke vaardigheden hun medewerkers in de toekomst nodig hebben en hoe zij die vanuit goed werkgeverschap moeten aanbieden. Duurzame inzetbaarheid is een vraagstuk met kansen en verdient aandacht.”

Kortom, in de afgelopen crisisjaren heeft de transportsector al laten zien hoe flexibel, weerbaar en veerkrachtig hij is. De branche kan echter niet alle problemen zelf oplossen. De keten moet veranderen om alle marktkansen die er zijn op de juiste manier in te vullen.

“

Bedrijven proberen mensen aan zich te binden, maar tegelijkertijd moeten ze scherp op de kosten letten en niet met overcapaciteit zitten. Dat is een belangrijk dilemma voor de branche.

”

