

Branchesignalering Transport en logistiek

Visie op 2022



Branche
in Zicht



De Nederlandse transport en logistiek

Wat zijn kansen, uitdagingen en bedreigingen in de transportbranche in 2022? De BiZ-database geeft u inzicht in actuele financiële data ten opzichte van het gemiddelde. Deze branchesignalering geeft u inzicht in actuele ontwikkelingen in het mkb als geheel en de transport en logistiek in het bijzonder.

Visie op het mkb

De coronapandemie heeft een enorme impact gehad op het Nederlands midden- en kleinbedrijf. Binnen en tussen de branches waren de verschillen echter groot: sommige ondernemers profiteerden van groei, waar anderen hun activiteiten noodgedwongen moesten beperken of staken. Het mkb heeft de crisis over het geheel genomen echter behoorlijk doorstaan, mede dankzij de steunmaatregelen van de overheid. Uit onderzoek van De Nederlandsche Bank is bijvoorbeeld gebleken dat dit steun- en herstelpakket een groot deel van de

liquiditeits- en solvabiliteitsproblemen bij mkb'ers heeft kunnen ondervangen. Dit komt terug in onder meer het kleine aantal faillissementen tijdens de coronacrisis.

Economie veert terug

Hoewel de coronapandemie voor grote onzekerheid blijft zorgen, trekt de economie weer aan. Volgens het CBS (eerste berekening) is het bruto binnenlands product (bbp) in het derde kwartaal van 2021 met 1,9 procent gegroeid ten opzichte van een kwartaal eerder. Dit kwam vooral doordat huishoudens meer zijn gaan consumeren. Het CPB

voorspelde in september 2021 een economische groei van 3,9 procent voor 2021 en 3,5 procent voor 2022. In een pessimistisch scenario, dat rekening houdt met de opleving van corona, groeit de economie volgens het CPB met 3,3 procent in 2021 en met 2,2 procent in 2022.

In de komende periode zal naar alle waarschijnlijkheid dus nog wel sprake zijn van groei, maar door de coronamaatregelen, arbeidskrapte en hoge inflatie zit daar wel een rem op ten opzichte van 2021. Hoe sterk die rem is, blijft onzeker.

SRA Mkb-branchescan: ondernemers positief

Sinds 2017 monitort SRA de verwachtingen van mkb-ondernemers voor het nieuwe jaar, met behulp van de Mkb-branchescan. Vanwege de impact van corona, zijn de verwachtingen voor 2021 niet in 2020 uitgevraagd maar juist in de loop van dit jaar (april-oktober 2021). Immers, nooit eerder was het zo moeilijk om voorspellingen te doen voor de nabije toekomst als in het afgelopen jaar als gevolg van corona en de overheidsmaatregelen.





Opvallend zijn de positieve uitkomsten: naar verwachting zullen de omzet en winst eind 2021 met gelijke percentages zijn gestegen als bij de vorige meting toen er nog geen sprake was van corona, namelijk met 17 en 13 procent. Er zijn wel grote verschillen tussen sectoren. Zo zijn de automotive-, de retail- en de horeca-ondernemers in dit onderzoek beduidend pessimistischer over de winstprognose dan ondernemers in andere sectoren. De personeelskosten stijgen naar verwachting met ruim 6 procent nog iets sterker dan in de voorgaande jaren, vooral als gevolg van de schaarste op de arbeidsmarkt. De toename van de investeringen vlakkt naar schatting iets af, tot ruim 8 procent. Deze wordt vooral toegeschreven aan investeringen in ICT (+9 procent) en in mindere mate aan investeringen in nieuwe producten en diensten (+5 procent). De financieringsbehoefte blijft stabiel, mogelijk als gevolg van de belastingschuld: ruim 10 procent van de ondernemers heeft uitstel van belasting aangevraagd (bron: CBS).

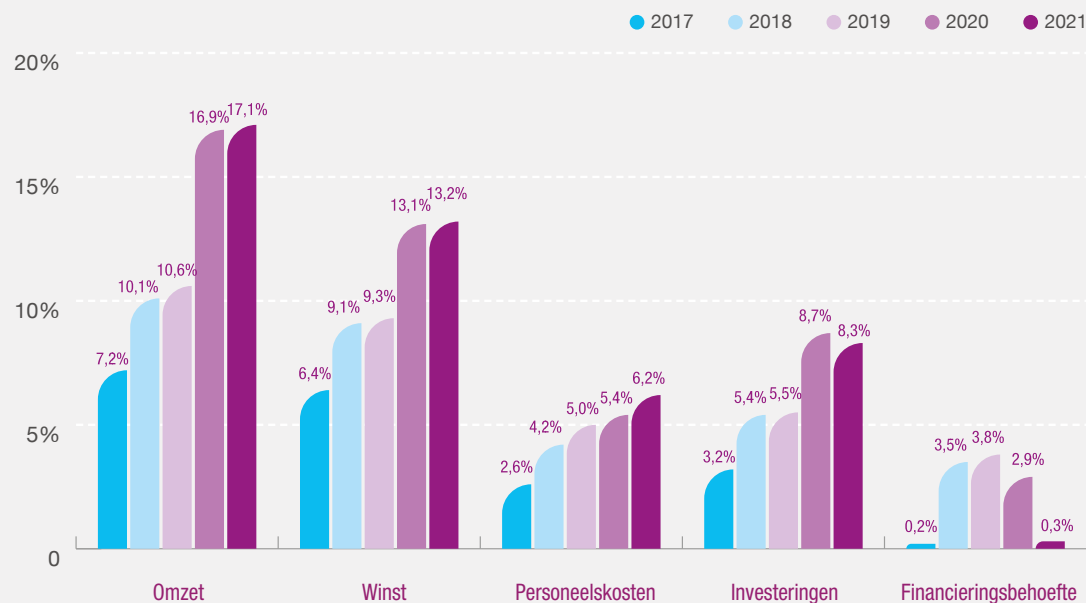
Op weg naar duurzame groei

Hoewel de economie weer groeit, hebben ondernemers in het mkb te maken met tekorten (grondstoffen en onderdelen, personeel) en daardoor met stijgende kosten. Tegelijkertijd hebben de steunmaatregelen de dynamiek in het mkb geremd. Nu de economie weer aantrekt, is het van belang dat de marktdynamiek

wordt hersteld (bron: Jaarbericht Staat van het mkb 2021).

Er is een klimaat nodig waarin ondernemers de ruimte hebben om duurzaam te groeien en voor de lange termijn waarde te creëren. Aandacht voor de klimaat- en energietransitie is hierbij cruciaal, net als goede toegang tot financiering (naast bancair ook alternatieve vormen van financiering) en verbetering van de (publieke) dienstverlening.

Financiële verwachtingen komende 12 maanden



Hét moment om verder te innoveren

Mkb-bedrijven kunnen hun groeikansen vergroten door hun diensten, producten en/of verdienmodellen te vernieuwen. Uit het Jaarbericht Staat van het mkb 2021 blijkt echter dat de investeringen in innovatie nog altijd achterblijven. Een meerderheid van het mkb realiseert geen product- of procesinnovatie, maar het is van belang om juist nu de prikkels te creëren waarmee de economie duurzaam kan herstellen en groeien.



Visie op transport en logistiek: analyse en prognose

Transport- en logistieke bedrijven staan midden in de keten en de markten van hun opdrachtgevers en de klanten van hun opdrachtgevers. Dit betekent dat zij snel de gevolgen merken als deze markten of supply chains worden geraakt. Toen het coronavirus zich in 2020 snel begon te verspreiden, hele sectoren dicht moesten en toeleveringsketens ernstig verstoord raakten, bereidde de transport en logistiek zich dan ook voor op zeer zwaar weer. De branche als geheel heeft echter een enorme veerkracht getoond en is goed hersteld, met uitzondering van segmenten als eventlogistiek en horecalogistiek.

Een groot deel van de transport- en logistieke bedrijven profiteert van de aantrekkende internationale handel en industriële productie. In de eerste acht maanden van 2021 werd bijvoorbeeld voor 372 miljard euro aan goederen geëxporteerd; een toename van 20 procent ten opzichte van een jaar eerder. Ook de vraag vanuit het binnenland laat een robuuste ontwikkeling zien, ondanks alle tekorten aan grondstoffen en materialen en vertragingen in de toeleveringsketen.

Hoge tarieven en kosten

De kosten van transport en logistiek zijn in relatief korte tijd sterk opgelopen. In september 2020 wees de Shanghai Containerized Freight Index, de belangrijkste tariefindicator voor containerstromen, al op een stijging naar het hoogste niveau in acht jaar. Sindsdien zijn de containertarieven nog verder opgelopen en ondanks een kleine tussentijdse correctie, lig-

gen ze nog altijd duidelijk boven het langjarige gemiddelde. In combinatie met hogere lonen in de branche en stijgende brandstofkosten is transport en logistiek hierdoor fors duurder geworden.

Op de korte termijn zullen de containertarieven naar verwachting niet sterk dalen, want de capaciteit blijft te krap in vergelijking met de vraag en er zijn nog veel achterstanden en vertragingen weg te werken. Er is wel fors geïnvesteerd in capaciteitsuitbreiding, onder meer door rederijen, maar het duurt nog wel even voordat deze capaciteit daadwerkelijk beschikbaar is. Verder wijzen termijncontracten op een daling van de energieprijzen in de loop van 2022 en ook het algehele gebrek aan grondstoffen en materialen zal in de loop van het jaar naar verwachting afnemen. Al met al zal dit waarschijnlijk echter pas na 2022 leiden tot een normalisering van de transportkosten.

Veranderingen in de toeleveringsketen

Bedrijven hebben geleerd van de pandemie en maken andere afwegingen als het gaat om de risico's in de toeleveringsketen. Sommige grote ondernemingen hebben de productie al (deels) verplaatst van Azië naar bijvoorbeeld Oost-Europa. Produceren op grote afstand is een groot risico gebleken en bovendien geldt het argument van lage productiekosten niet meer, nu de containertarieven vanuit Azië zo sterk zijn gestegen. Het overhevelen van bestaande productieplants is voor middelgrote en kleinere ondernemers erg lastig, maar bij nieuwe investeringen zullen ook zij de kosten afwegen tegen leveringszekerheid. Dit zal gevolgen hebben voor de toeleveringsketens voor het internationale transport.

Positieve vooruitzichten

Ondanks de hoge prijzen, voorraadverstoringen en krappe arbeidsmarkt zijn de vooruitzichten voor 2022 voor de transport en logistiek behoorlijk positief. De vraag laat zowel in het binnenland als het buitenland een robuuste ontwikkeling zien, ondanks alle vertragingen en tekorten. Gunstig is daarnaast dat de bouw niet stevig is gekrompen, dat consumenten meer online blijven bestellen dan voor de coronacrisis en dat de investeringsbereidheid bij bedrijven aantrekt.

Uiteraard hangt veel af van hoe het coronavirus en het economische groeiscenario zich de komende tijd zullen ontwikkelen. De onzekerheid is groter



geworden, maar veel transport- en logistieke ondernemers hebben laten zien dat ze zich onder moeilijke omstandigheden heel goed staande kunnen houden. Per saldo ziet het er voor de komende periode voorsnog dus rooskleurig uit voor de branche.

Omgaan met transities

Willen transport- en logistieke ondernemers ook op de lange termijn goed blijven draaien, dan zullen ze de kansen moeten grijpen die de vele belangrijke transities de branche bieden. Centraal staat uiteraard verduurzaming van de transportketen vanuit verschillende definities: minder uitstoot, minder verspilling, alternatieve brandstoffen, energie-efficiëntie en circulariteit. De technologie ontwikkelt zich snel en kan bijdragen aan de benodigde verduurzaming van de keten, maar dan is wel samenwerking nodig.

Ook digitalisering is belangrijk voor de transport en logistiek. In nieuwe businessmodellen ontstaat waarde vanuit data. Datagedreven ondernemen biedt efficiëntie, flexibiliteit en slimmere dienstverlening; allemaal zaken die nodig zijn om in de snel veranderende en verduurzamende wereld toekomstbestendig te zijn. In het vervolg van deze branchesignalering komen adviesthema's aan de orde die voor de transport en logistiek als geheel het belangrijkste zijn en waarin mogelijke transitiepaden worden genoemd. Het is zaak dat ondernemers analyseren welke van deze paden hun specifieke bedrijf raken en dit vertalen naar een actieplan. Dit zal bepalend zijn voor de continuïteit.

Belangrijkste adviesthema's in transport en logistiek

Duurzaamheid en energie-efficiënt transport

Een wezenlijke transitie voor de branche is de overgang van fossiel naar energie-efficiënt transport. Uit het Klimaatakkoord van Parijs komen voor Nederland reductienormen voort die voor de transport- en logistieke branche neerkomen op een uitstootbeperking van 3,7 megaton aan broeikasgassen (naast CO₂ onder meer ook zwavel en stikstof) in 2030. Ter vergelijking: de totale uitstoot van het goederenvervoer op Nederlands grondgebied voor weg, spoor en binnenvaart is ongeveer 9,5 Mton per jaar. Nederland heeft al een voorschot op de reductienormen genomen met de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek, waarbij de stadskernen straks emissievrij moeten worden bevoorrad. Dit benadrukt dat duurzaamheid hoog en stevig op de agenda staat.

De technologische ontwikkeling maakt snel steeds meer mogelijk als het gaat om alternatieve, fossielvrije brandstoffen en een aantal koplopers effent daarvoor de weg. Zo wordt er gekeken naar het gebruik van batterijen, waterstof en duurzame HVO-diesel (Hydrotreated Vegetable Oil). Dit soort ontwikkelingen zal vooral gevolgen hebben voor de bouwlogistiek, afvallogistiek (circulaire economie), retaillogistiek en e-commerce (aanhoudende groei verwacht). In de bouwbranche komen in de vorm van subsidies concreet miljoenen beschikbaar voor de elektrificatie van bouwlogistieke middelen (zowel machines als transport), dus in dit segment zal de verduurzaming relatief snel gaan. De retaillogistiek zal toewerken naar steeds meer whitelabel-oplossingen, zoals stadshubs voor de sterk groeiende pakketmarkt.



De technologische ontwikkeling maakt snel steeds meer mogelijk als het gaat om alternatieve, fossielvrije brandstoffen en een aantal koplopers effent daarvoor de weg.





Elektrificatie van de transport en logistiek brengt complexe vraagstukken met zich mee met betrekking tot laadinfrastructuur. Hoeveel laadpunten zijn er nodig als de branche serieus gaat investeren in elektrische voertuigen en hoeveel stroom is daarvoor nodig? De energiebehoefte die voortvloeit uit de vergroening van het wagenpark in de transport en logistiek is zo groot, dat er een enorme investeringsslag nodig is in het energienet. Een tweede vraagstuk betreft de laadlocaties. De meeste bedrijven zullen waar mogelijk op eigen terrein laden en vrachtwagens in depots, maar er ontstaat ook een laadbehoefte in de publieke ruimte en een vraag naar laadvoorzieningen onderweg. Dit is een complexe puzzel die de aandacht heeft.

Een ander belangrijk aspect van verduurzaming is het rapporteren over de milieu- en sociale impact van de activiteiten van een bedrijf. Dit wordt deels beleidsmatig afgedwongen. In het kader van de Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) moeten grote ondernemingen vanaf 2023 bijvoorbeeld verplicht rapporteren over duurzaamheidsbeleid en -prestaties en deze informatie moet worden getoetst door een accountant. Voor kleine en middelgrote bedrijven geldt deze verplichting vanaf 2026.

Gezien de grote en snelle veranderingen is het zaak dat ondernemers een visie ontwikkelen op de impact van de



De energiebehoefte die voortvloeit uit de vergroening van het wagenpark in de transport en logistiek is zo groot, dat er een enorme investeringsslag nodig is in het energienet.



energietransitie voor hun bedrijf en de verzameling en goedkeuring van data gaan formaliseren en zo veel mogelijk standaardiseren. Hier ligt een schone taak voor de accountant als trusted advisor.

Innovatie en digitalisering

Volgens onderzoeksbureau Panteia ligt de verwachte kostenontwikkeling in het goederenvervoer over de weg voor 2022 tussen de +3,5 en +5,7 procent. Dit is een kostenontwikkeling exclusief specifieke marktomstandigheden en brandstofkostenontwikkeling. De loonkosten zijn gestegen conform de cao voor het beroepsgoederenvervoer. Daarnaast stijgen de afschrijvingskosten (gemiddeld met ruim 6 procent in 2022), de verzekeringskosten (in 2022 met 9,4 procent) en de kosten van reparatie en onderhoud (2022: +4 procent). De brandstofkosten zijn in 2021 zeer fors toegenomen, met ruim 16 procent. Daarbovenop komen nog specifieke marktomstandigheden die invloed hebben op de kostenontwikkeling,

bijvoorbeeld het tekort aan chauffeurs en materialen, effecten van de coronacrisis en de onbalans van internationale containerstromen.

Om te blijven investeren, is het zaak dat ondernemers in de transport en logistiek inzetten op een efficiënte kostenontwikkeling: onderhandelen over de tarieven nu, in combinatie met kostenbeheersing in de nabije toekomst. Door samen te werken en slimmer om te gaan met de capaciteit, kunnen de kosten beter beheersbaar worden. Digitalisering is daarbij een onmisbaar instrument. Denk aan het gebruik van digitale platforms, zodat iedereen die bij het platform is aangesloten, zich kan richten op zijn kernlogistiek. Het belangrijkste uitgangspunt moet zijn: toegevoegde waarde. De ondernemer moet zichzelf zien als het logistieke verlengstuk van de opdrachtgever. Dit betekent dat hij professioneel logistiek moet bedrijven en continu op zoek moet naar verbeterprocessen en een zo efficiënt mogelijke interne organisatie. Digitale data spelen hierin een sleutelrol.



Het is belangrijk dat ondernemers in de transport en logistiek overgaan op strategische hr-planning, met een focus op het behoud van personeel.

Personeelstekort

Het aantal vacatures voor vrachtwagenchauffeurs en andere werknemers in de transport en logistiek is verder toegenomen. In juli en augustus 2021 waren er circa 10.400 vacatures voor chauffeurs en 15.300 voor logistiek medewerkers. Het aandeel beroeps-goederenvervoerders dat aan het begin van het derde kwartaal een belemmering ervoer door een tekort aan personeel lag fors hoger dan in de voorgaande kwartalen (46 procent, tegen bijvoorbeeld 23 procent aan het begin van het tweede kwartaal).

De arbeidsmarkt is over de volle breedte ontzettend krap. Volgens het CBS is een personeelstekort momenteel de meest ervaren belemmering binnen de verschillende bedrijfstakken. Omdat iedereen in dezelfde vijver vist, is het moeilijk om vakkundige mensen aan te trekken. Daarom is het belangrijk dat ondernemers in de transport en logistiek overgaan op strategische hr-planning, met een focus op het behoud van personeel. Daarbij spelen vragen als: waar wil je als bedrijf naartoe en welke competenties heb je daarvoor nodig? Is de organisatie klaar voor de veranderingen waar je als bedrijf in

mee wilt? En zo nee, aan welke knoppen kun je dan draaien?

Strategische hr-planning betekent dat er een krachtig werkgeversmerk moet staan. Wat is de identiteit van het bedrijf, waar streeft het naar, welke rol wil het spelen in de maatschappelijke uitdagingen die er zijn? Zo'n krachtig merk heeft meerdere doelen. Ten eerste vergt het een duidelijke formulering van de strategische doelstellingen. Ten tweede bepaalt het de richting voor het bedrijf en biedt het identiteit aan de klanten. En last but not least: het motiveert en inspireert het personeel.

Duurzame samenwerking

De coronacrisis heeft een versnellend effect gehad op samenwerkingsinitiatieven, ontstaan door de problemen in de toeleveringsketens. Partijen in de keten zaten tijdens de crisis allemaal met dezelfde problemen en hebben goed kunnen laten zien waar hun toegevoegde waarde zat. Dit kan een impuls zijn richting de intensieve ketensamenwerking die veel kan brengen als het gaat om efficiency en reductie van CO₂-uitstoot.

Er zijn al goede voorbeelden, zoals een samenwerking tussen CB en City Hub voor groen stadstransport. CB verzorgt de logistiek tot aan de stad en vervolgens neemt City Hub het over met eigen elektrische vervoermiddelen. De verwachting is dat er meer van dit soort ontwikkelingen zullen volgen. Er zal hoe dan ook een groter speelveld ontstaan, omdat nieuwe partijen de traditionele logistieke markt opschudden. Logistieke dienstverleners zullen daar een antwoord op moeten formuleren.

Conclusie

De vooruitzichten voor de transport en logistiek zijn rooskleurig, ondanks de belemmeringen (vertragingen en hogere kosten, personeelstekorten) waar de branche mee wordt geconfronteerd. Duurzaamheid speelt een centrale rol, maar er zijn meer transitiepaden. Voor ondernemers is het zaak om na te gaan wat de impact van de transitiepaden is voor de eigen organisatie en de vertaalslag te maken naar actieplannen. Hier ligt ook een belangrijke rol voor de accountant als trusted advisor.

Meer informatie

Kijk op www.sra.nl/biz of neem contact op met Leonie Derksen, 030 656 60 60, biz@sra.nl.