

door Albert Jan Swart  
en Bram van Amerongen

# Stand van Transport

*De transportsector in economisch perspectief*

**Sector Advisory**

9 augustus 2019

## Krapte op arbeidsmarkt neemt snel af



# Stand van Transport – Krapte op arbeidsmarkt neemt snel af

9 augustus 2019

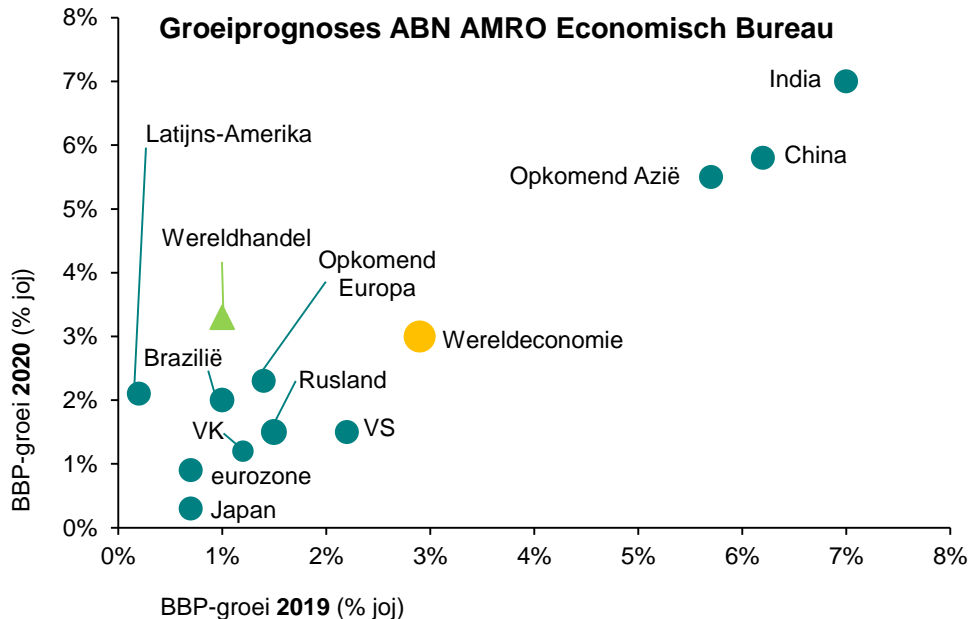
## Inhoudsopgave

sheet

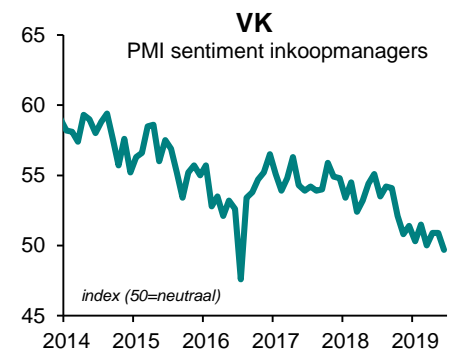
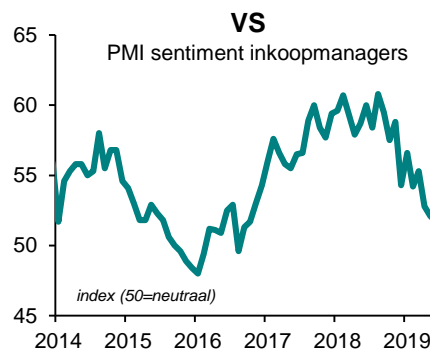
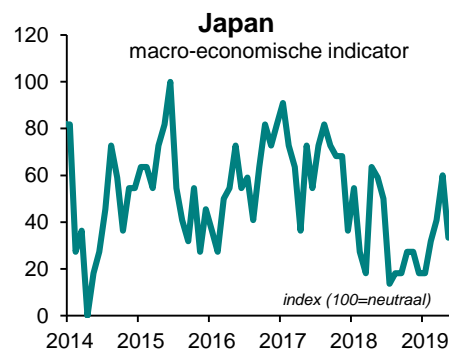
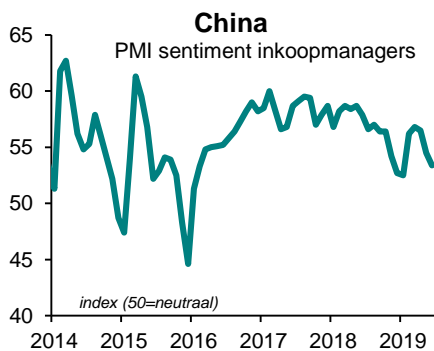
1	Macro-economie	●	▶ <u>Mondiaal, eurozone, Nederland</u>	2, 3 en 4
2	Vertrouwensindicatoren	●	▶ <u>Ondernemersvertrouwen, producenten- en consumentenvertrouwen</u>	5 en 6
3	Omzetontwikkelingen	●	▶ <u>Trends in omzet</u>	7
4	Luchtvracht	●	▶ <u>Vervoerde volumes door de lucht</u>	8
5	Zeevaart en havens	●	▶ <u>Toegevoegde waarde, nieuwbouw, orders, overslag</u>	9, 10 en 11
6	Binnenvaart	●	▶ <u>Vervoerde volumes over het water</u>	12
7	Wegvervoer	●	▶ <u>Volume, dieselprijs, bouwproductie- en omzet, omzet detailhandel</u>	13
8	Spoorvervoer	●	▶ <u>Vervoerde volumes over het spoor</u>	14
9	Logistieke dienstverleners en opslag	●	▶ <u>Tarieven, opname en aanbod</u>	15
10	Arbeidsmarkt	●	▶ <u>Aantal banen, vacatures, leeftijdsopbouw, maandloon</u>	16
11	Bedrijfsdemografie	●	▶ <u>Faillissementen, oprichtingen, opheffingen, fusies &amp; overnames</u>	17
A	Appendix		▶ <u>Contactgegevens en disclaimer</u>	18

# 1 Macro-economie - Mondiaal

## Wereldwijde economische groei vertraagd verder

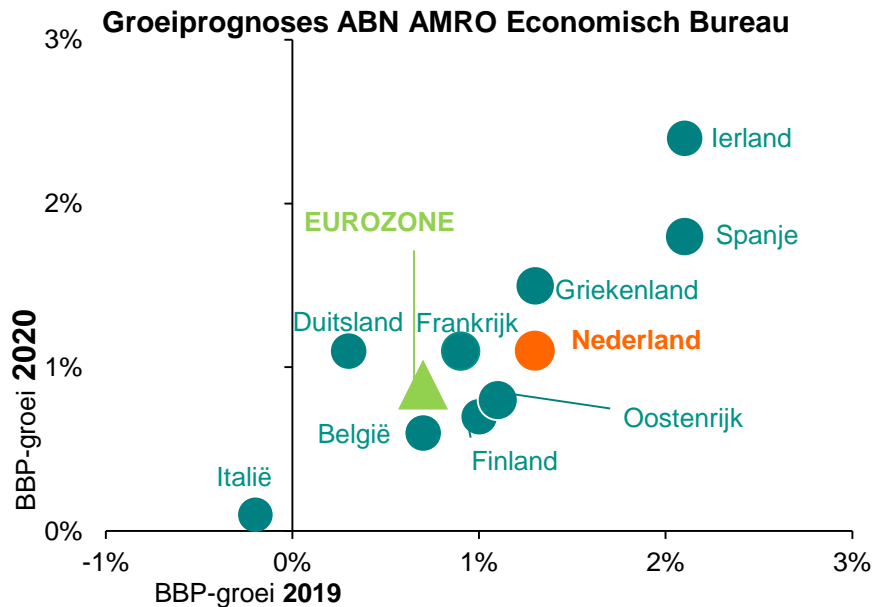


- ▶ De groei van de wereldeconomie is verder vertraagd. De handelsoorlog tussen de VS en China heeft het ondernemersvertrouwen in de economie wereldwijd aangetast. ABN AMRO verwacht voor 2019 een groei van de wereldeconomie van 2,9%.
- ▶ De handelsoorlog lijkt begin augustus verder te zijn geëscaleerd. Op de financiële markten zorgde dit voor flinke koersdalingen. Deze verdere escalatie kan ook het ondernemersvertrouwen verder aantasten.
- ▶ Ook de brexit kan een negatief effect hebben op het ondernemersvertrouwen, zeker in Europa en in Nederland.
- ▶ ABN AMRO verwacht dat de Fed de Amerikaanse rente nog twee keer zal verlagen. Van de Europese Centrale Bank verwacht ABN AMRO in september een eerste renteverlaging. Dat moet de economische groei later dit jaar stimuleren.

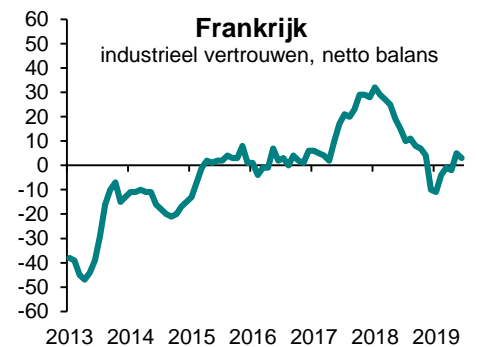
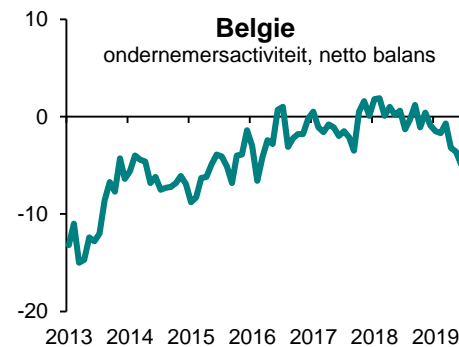
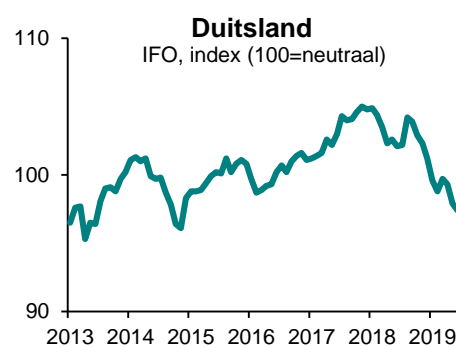
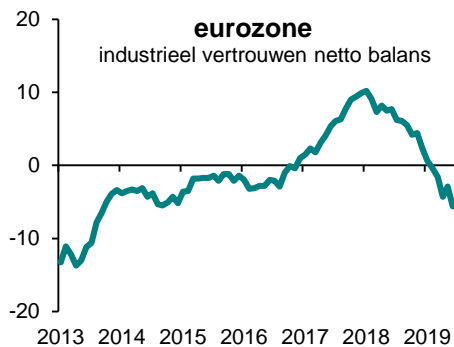


# 1 Macro-economie - Eurozone

## Steeds meer slechte cijfers uit Duitsland



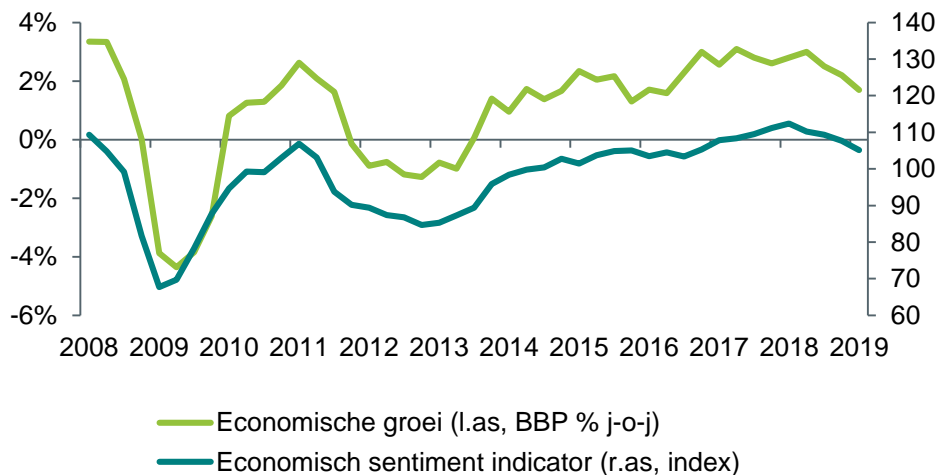
- ▶ In de eurozone laat de industrie sinds eind 2018 slechte cijfers zien. Sinds februari is de industriële productie aan het krimpen. De dienstensector houdt de economische groei in Europa op de been.
- ▶ Vooral uit Duitsland komen slechte cijfers. De IFO-index, die het vertrouwen van het Duitse bedrijfsleven meet, is begin dit jaar onder de 100 gezakt, wat duidt op pessimisme. De laatste maanden is de index verder verslechterd, vermoedelijk in reactie op de aanhoudende spanningen tussen de VS en China. De Duitse economie is behoorlijk afhankelijk van de export van industriële goederen, ook naar China. Vertragende groei van de Chinese industrie is dus slecht nieuws voor de Duitse industrie.
- ▶ Ook in de eurozone als geheel is de stemming onder industriële bedrijven negatief.
- ▶ Een harde brexit blijft een risico, vooral voor de landbouw, de industrie en de logistieke sector.



# 1 Macro-economie - Nederland

## Groei Nederlandse economie zakt verder in

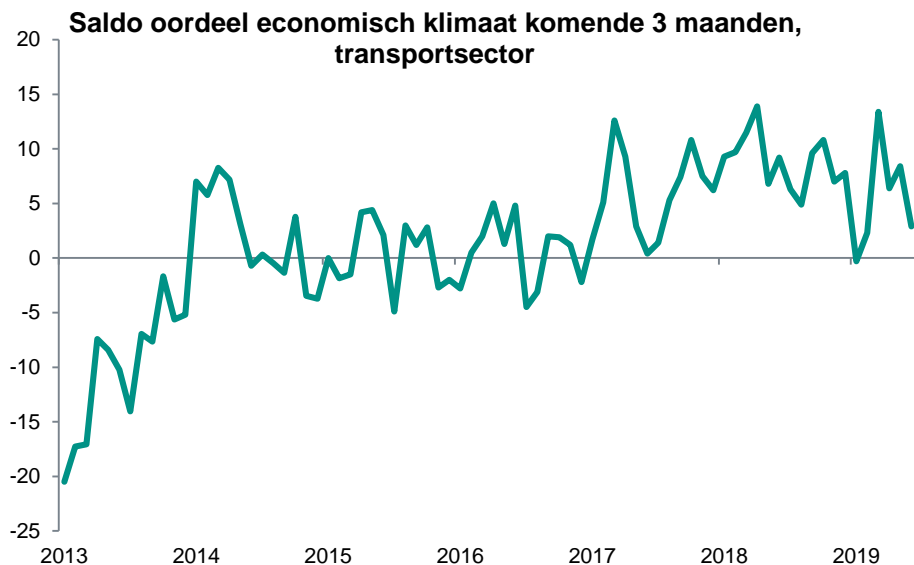
	2017	2018	2019	2020
<b>BBP</b>	3,0	2,6	1,3	1,1
Particuliere consumptie	1,9	2,5	1,3	1,4
Overheidsconsumptie	1,1	1,5	2,3	2,3
Investeringen	6,2	4,2	3,4	0,3
Uitvoer	5,6	2,6	1,0	2,1
Invoer	5,1	2,5	1,6	2,3
Consumentenprijzen (CPI)	1,4	1,6	2,4	1,6
Werkloosheid (% ber. bev.)	4,9	3,8	3,4	3,7



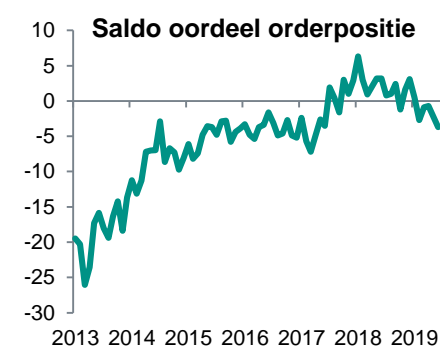
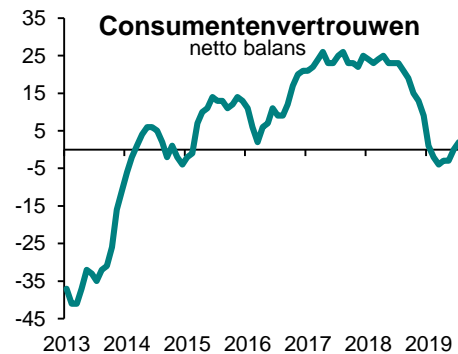
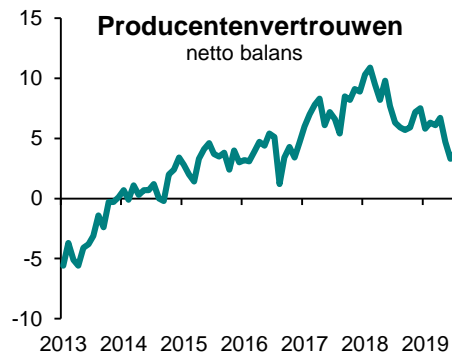
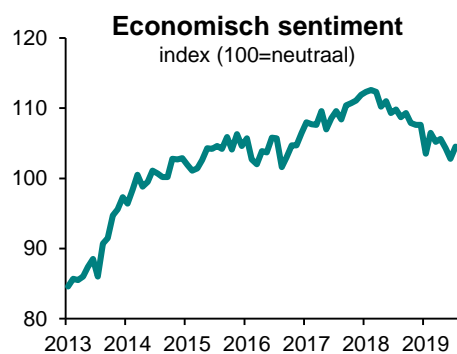
- ▶ De groei van de Nederlandse economie vertraagt verder naar 1,3% dit jaar en 1,1% in 2020, en valt daarmee lager uit dan we eerder dachten – vooral in 2020.
- ▶ De onzekerheid over de handelsoorlog is reden voor de verlaging van onze ramingen.
- ▶ De stijging van de particuliere consumptie valt flink terug, voornamelijk door de geringere verbetering van het beschikbaar inkomen, maar ook onder invloed van het lagere consumentenvertrouwen.
- ▶ Enig tegenwicht komt van de sterker stijgende overheidsbestedingen.
- ▶ De bedrijfsinvesteringen nemen minder toe door de minder gunstige afzetperspectieven. Door de onzekerheid rond de handelsoorlog zal het ondernemersvertrouwen verder afkalven. Dat zal vooral volgend jaar de investeringscijfers drukken.
- ▶ De uitvoer neemt minder toe door de magere expansie van de wereldhandel.
- ▶ De werkloosheid is nu lager dan tijdens de vorige hoogconjunctuur. Maar door de vertraging van de economische groei zal de banengroei afzwakken en de werkloosheid weer oplopen – met name volgend jaar.
- ▶ De groei van de Nederlandse economie beweegt zich onder het langjarig gemiddelde. Om die reden verwacht ABN AMRO een stijging van het aantal faillissementen.

## 2 Vertrouwensindicatoren – Nederland en transportbedrijven

### Ondernemers onzeker over economische situatie

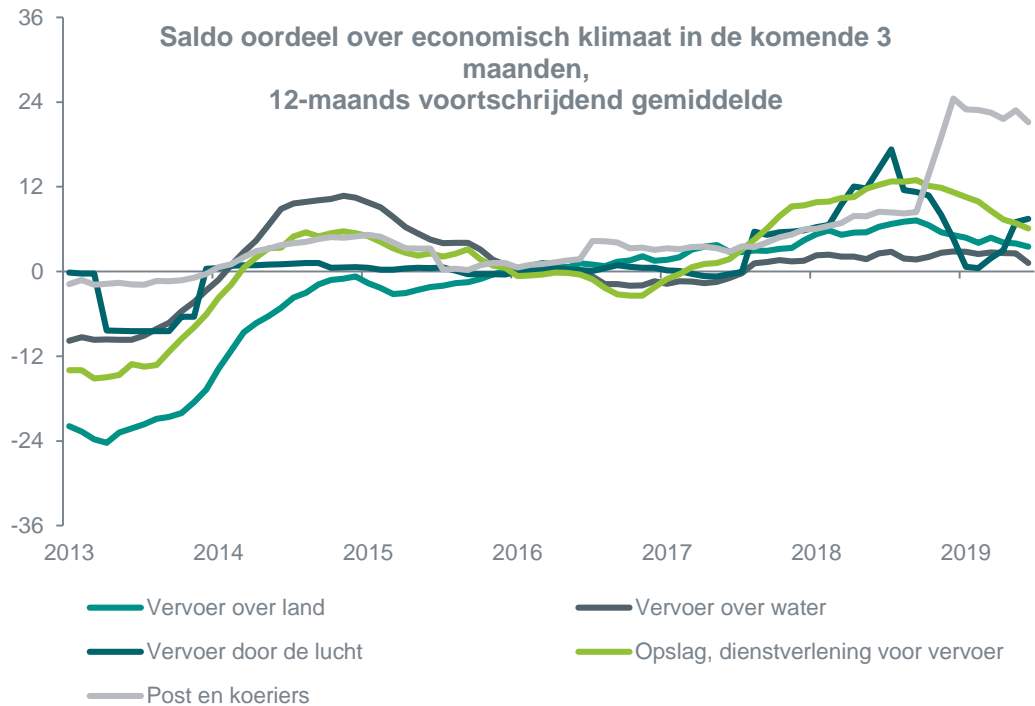


- ▶ Het ondernemersvertrouwen is licht positief, maar de wisselende scores sinds eind 2018 laten zien dat onzekerheid de boventoon voert. Begin 2019 was het vertrouwen van de sector transport en logistiek in de economie zelfs even licht negatief, per saldo -0,3.
- ▶ Het oordeel over de orderpositie is sinds begin 2019 per saldo negatief.
- ▶ De daling van de vertrouwensindicatoren is waarschijnlijk het gevolg van toenemende onzekerheid, bijvoorbeeld rond de brexit en de handelsoorlog tussen China en de VS.
- ▶ Ook de macro-economische situatie kan een negatieve invloed hebben op het vertrouwen. De groei van de Nederlandse economie vlagt af. De Duitse en Nederlandse industrie laten slechte cijfers zien. Dat heeft ook gevolgen voor de transportsector. Intussen zijn de loonkosten aan het stijgen, wat marges onder druk kan zetten.



## 2 Sectorbeeld

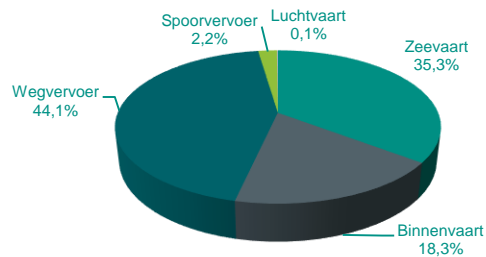
### Sector Transport & Logistiek minder positief gestemd dan vorig jaar, onder meer door dreiging brexit



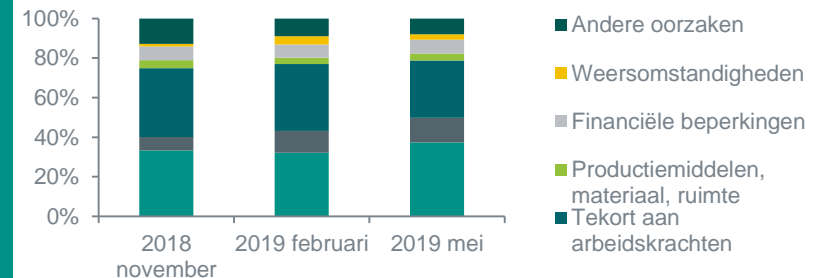
- ▶ De stemming van ondernemers in de transportsector heeft in 2018 een dalende trend ingezet. Toch is het vertrouwen nog positief.
- ▶ Ondernemers in post en koeriers zijn momenteel het meest positief gestemd. Dit is waarschijnlijk toe te schrijven aan de groei van pakketbezorging.
- ▶ Bij ondernemers die actief zijn in vervoer over land is het oordeel over het economisch klimaat de laatste maanden in rap tempo verslechterd.
- ▶ Uit enquêtes van het CBS blijkt dat de onzekerheid over de gevolgen van een brexit toeneemt. Inmiddels verwacht 12 % van de sector negatieve tot zeer negatieve invloed op de omzet in de komende drie maanden. Eind 2018 was dat nog 8%.
- ▶ Het aantal ondernemers in de transportsector dat last heeft van een tekort aan arbeidskrachten neemt af. Vorig jaar november had 35% daar last van, in mei gaf 29% aan met personeelstekort te kampen.

#### Aandeel branches in totale sector

(% van volume in mln ton, 2018)



#### % van het aantal transport ondernemers die belemmeringen ervaren

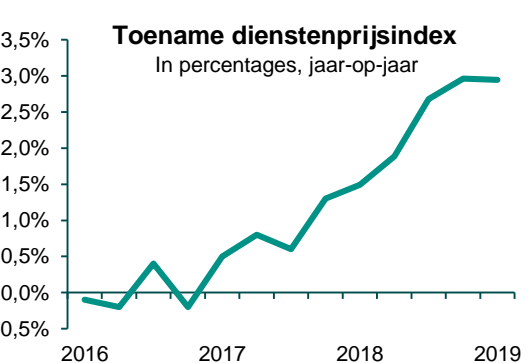
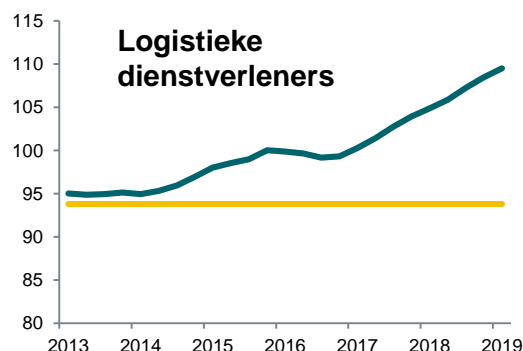
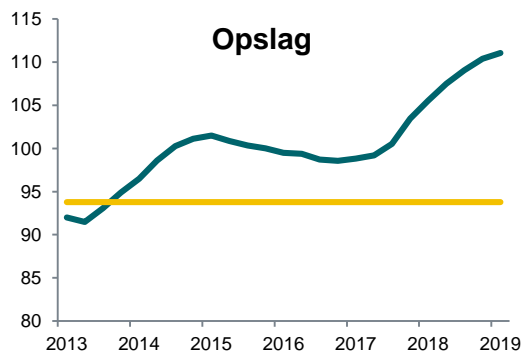
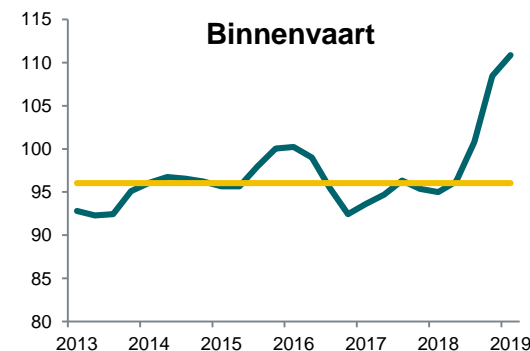
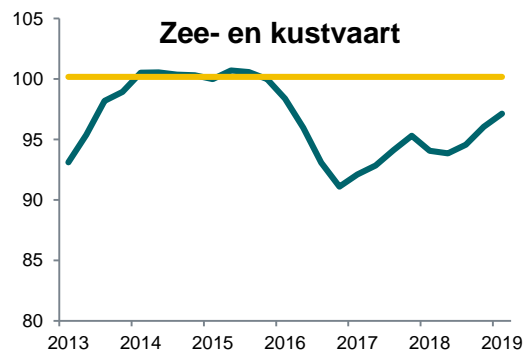
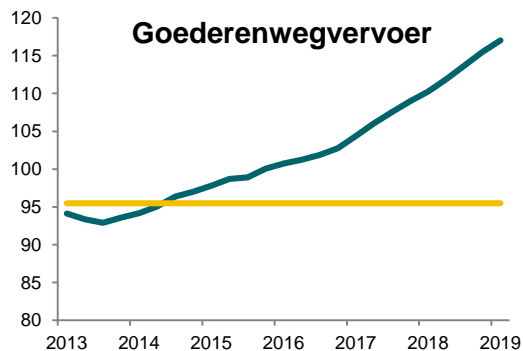


# 3 Omzetontwikkelingen

## Omzet blijft groeien; gecorrigeerd voor inflatie vlakt omzetgroei af

Groei totale omzet branches transport (Index 2015=100)

Legenda:  
 — = 12-mnds voortschrijdend gemiddelde  
 — = lt gemiddelde



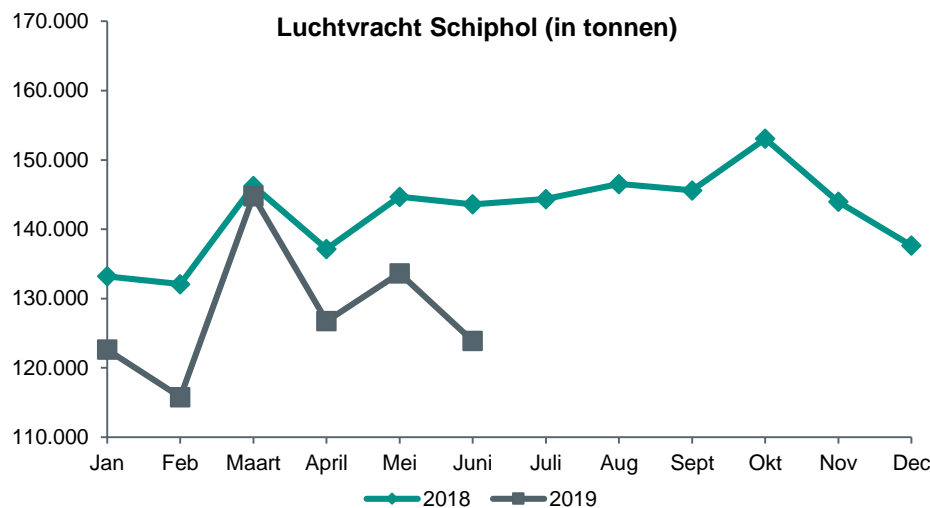
Omzetgroei in bijna alle transport-branches

- ▶ In het eerste kwartaal van 2019 lieten de meeste transportbranches een aardige omzetgroei zien, vooral de binnenvaart (+10,8% jaar-op-jaar). De omzetgroei was het zwakst in de opslag (+2,5% jaar-op-jaar). Voor de gehele sector kwam de omzetgroei jaar-op-jaar uit op 4,6%. De tarieven namen toe met gemiddeld 2,9% (jaar-op-jaar).
- ▶ Toch vlakt de omzetgroei in reële termen wat af, aangezien de inflatie flink aantrok. In het eerste kwartaal van 2018 steeg de dienstenprijsindex nog met 1,5% (j-o-j) en in het eerste kwartaal van 2017 met slechts 0,5%. In het eerste kwartaal van 2019 stegen de dienstenprijzen met 2,9% (jaar-op-jaar). De omzet groeit nominaal gestaag door, maar vlakt in reële termen af door de toegenomen inflatie. Tegenover deze omzetgroei staan dus sneller gestegen kosten, bijvoorbeeld hogere loonkosten.

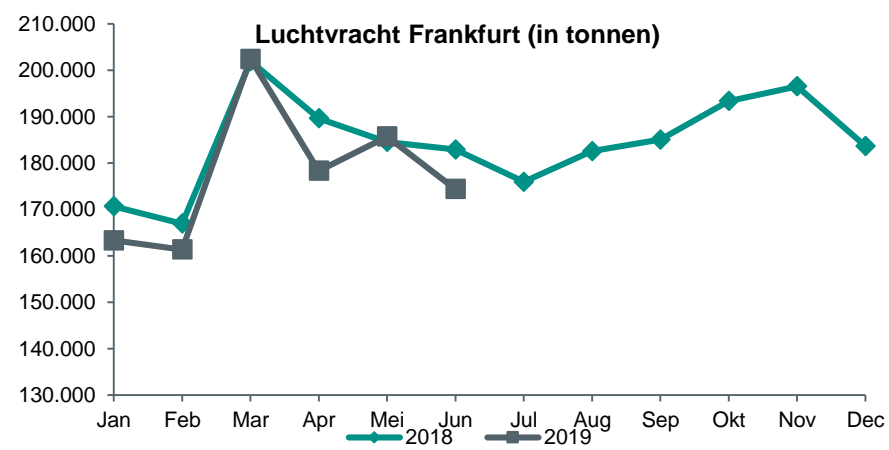
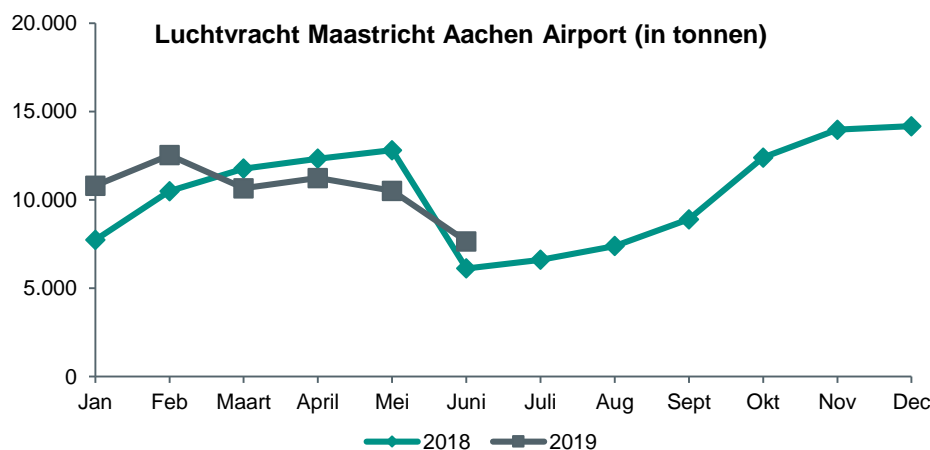


## 4 Trends in luchtvracht

### Luchtvracht wereldwijd hard geraakt door handelsoorlog; Schiphol extra hard geraakt

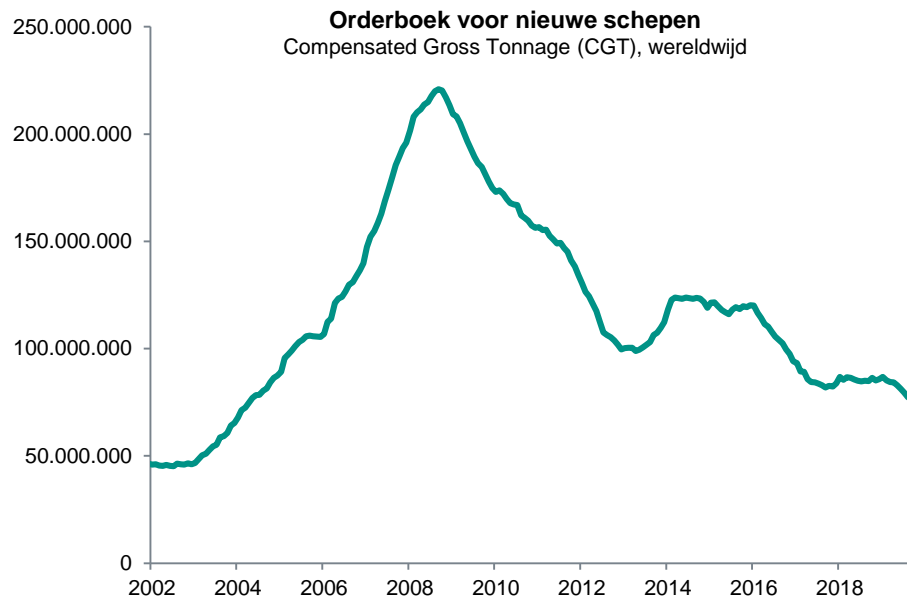


- ▶ De luchtvracht is een vroege indicator voor economische ontwikkelingen. Volumes in de luchtvracht staan al enige tijd onder druk. Wereldwijd daalde de luchtvracht van januari tot en met juni met 4,8% ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar. Door de handelsoorlog tussen de VS en China, de krimp van de industriële productie en het dalende ondernemersvertrouwen neemt de groei van de wereldhandel af.
- ▶ Schiphol is zo hard gegroeid, dat het maximum van 500.000 vliegbewegingen per jaar is bereikt. Daardoor namen in 2018 de luchtvrachtvolumes via Schiphol al af. Inmiddels zorgt de afvlakkende groei van de wereldhandel voor minder vraag. In de eerste zes maanden van 2019 werd via Schiphol 9,2% minder luchtvracht vervoerd dan in dezelfde periode in 2018.
- ▶ In Frankfurt werd in dezelfde periode 2,8% minder vervoerd.

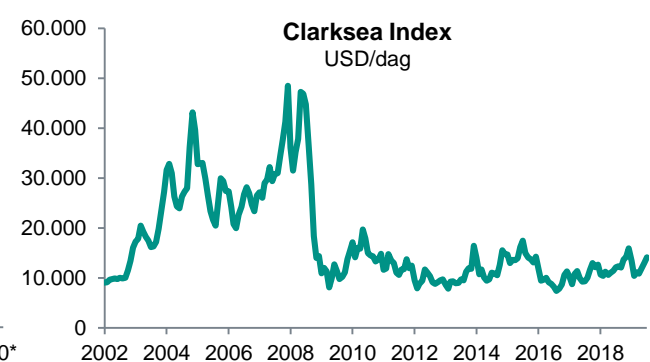
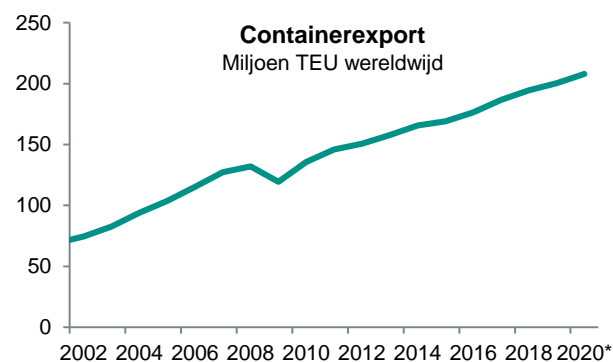
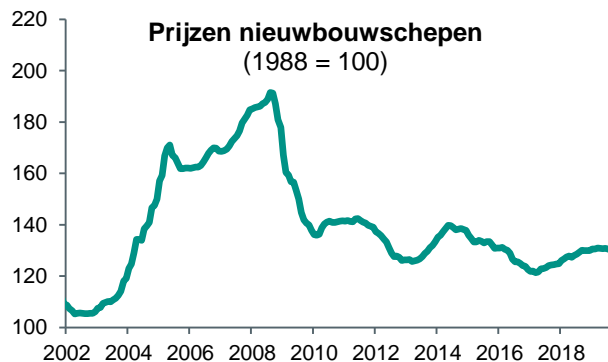


## 5 Trends in de zeevaart

### Containerexport trotseert afnemende groei van de wereldhandel



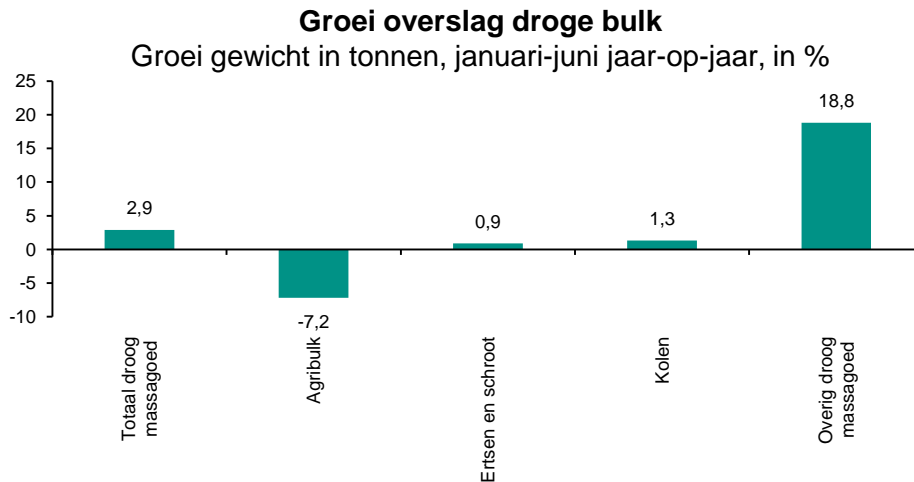
- ▶ Ondanks de handelsoorlog tussen de VS en China blijft de containerexport gestaag groeien.
- ▶ Ook de Clarksea Index, die de inkomsten van grote commerciële schepen meet, blijft aardig op peil. Het is een gewogen index van de inkomsten van onder meer tankers, bulkcarriers en containerschepen.
- ▶ Clarksons verwacht dat de containerexport in 2019 en 2020 gestaag blijft groeien. Nederlandse havens kunnen daarvan profiteren.
- ▶ Het orderboek voor nieuwe schepen laat zien dat de zeevaart wel duidelijk minder investeert in capaciteit. Hetzelfde is te zien aan de prijzen voor nieuwbouwschepen, die de laatste maanden licht daalden. Op termijn moet deze afname van investeringen leiden tot betere tarieven voor ondernemingen in de zeevaart.



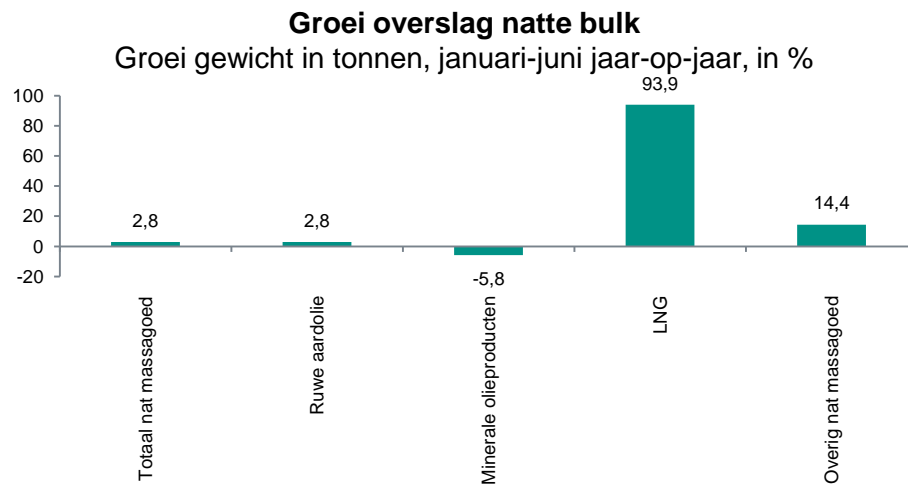
\*prognose Clarksons

## 5 Trends in de haven van Rotterdam

### Overslag massagoed daalt, containeroverslag groeit

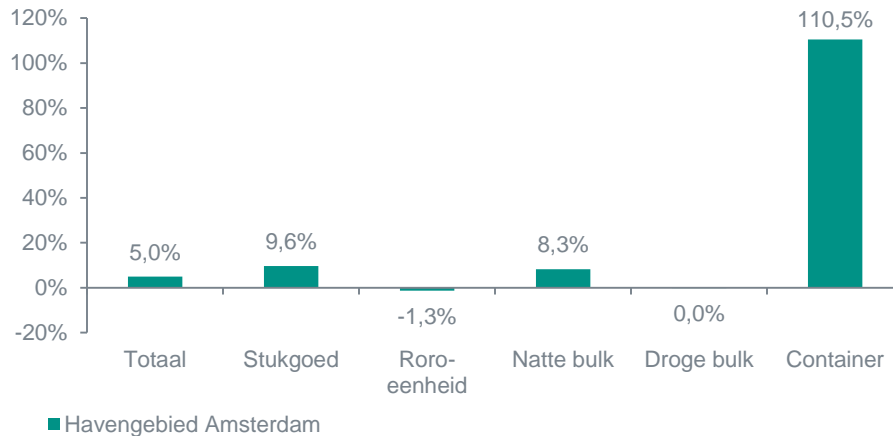


- ▶ In de eerste helft van 2019 groeide de totale overslag naar 240,7 miljoen ton, een nieuw record. In de eerste helft van 2018 was de overslag juist met 2,2% gedaald.
- ▶ De containeroverslag groeide met 6,4% (jaar-op-jaar) naar 7,5 miljoen TEU. Bulkgoederen, met name voor de voedingssector, worden steeds vaker per container vervoerd, wat waarschijnlijk een deel van de groei verklaart. Die trend zou ook de verdere afname van agribulk kunnen verklaren.
- ▶ Ook de overslag van massagoed groeide: droog massagoed met 2,9%, nat massagoed met 2,8%.
- ▶ De overslag van minerale olieproducten is gedaald. In 2018 daalde die ook al, maar de daling is versneld.
- ▶ De overslag van ruwe aardolie groeide wel, na een daling in 2018.
- ▶ De aanvoer van LNG steeg opnieuw spectaculair, nu met bijna 94%.
- ▶ Havenbedrijf Port of Rotterdam verwacht dat de groei in de tweede helft van dit jaar wat afzwakt als gevolg van de handelsoorlog tussen de VS en China en, dichterbij huis, brexit.

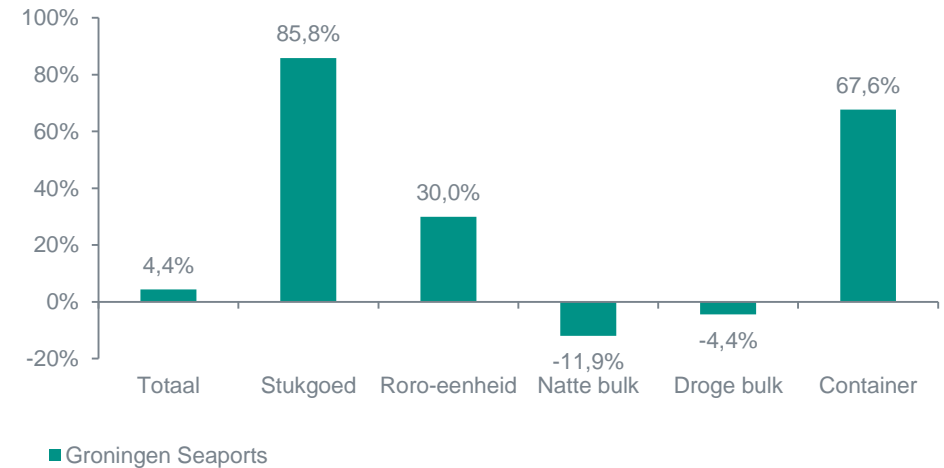
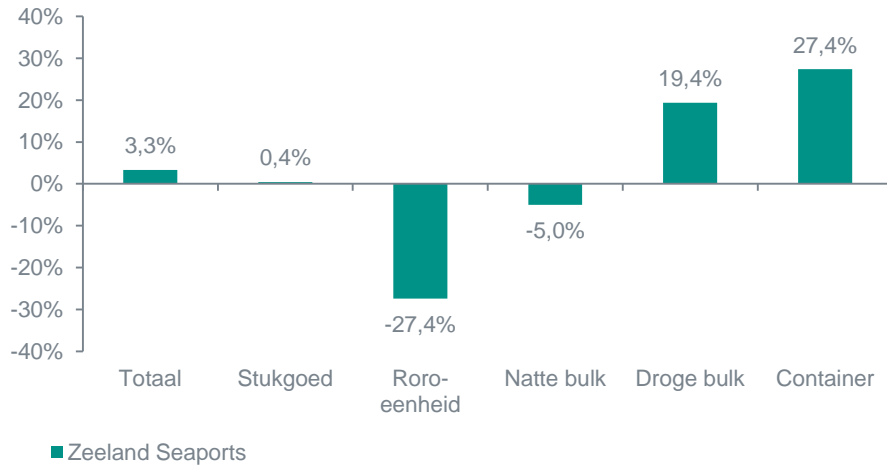


## 5 Trends in de overige Nederlandse havens

### Krimp RoRo in Zeeland, sterke stijging containervervoer

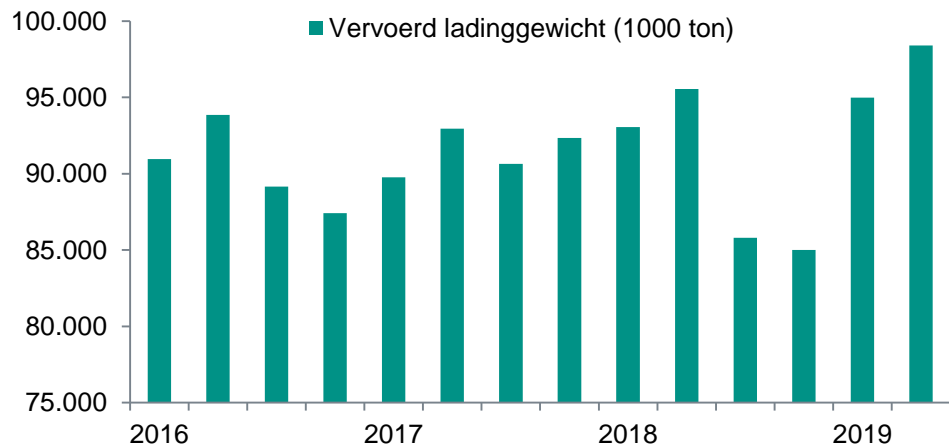
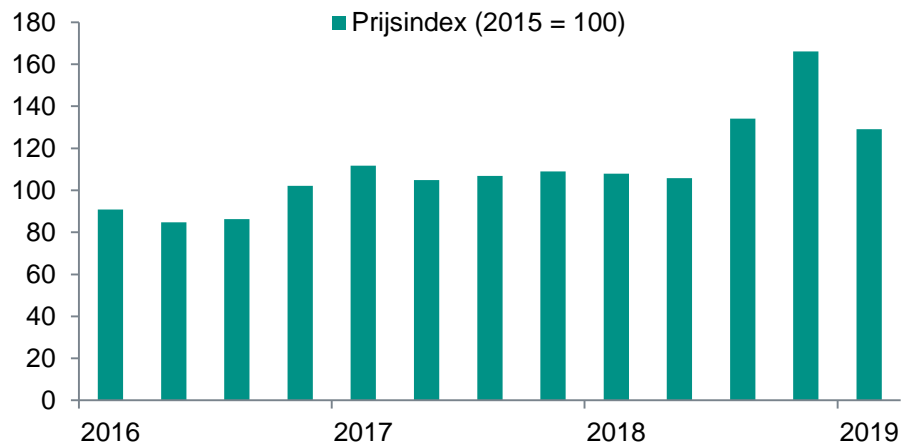


- ▶ Volgens de meest recente CBS-cijfers is de overslag in de tweede helft van 2018 in Amsterdam, Groningen en Zeeland flink gegroeid.
- ▶ In Zeeland kromp de overslag van Roll on-Roll off (RoRo). RoRo wil zeggen dat vrachtwagens of trailers de boot op rijden. In de haven van Vlissingen is RoRo belangrijk voor transport van en naar Groot-Brittannië. De daling hangt mogelijk samen met de naderende brexit en de vertragende groei van de Britse economie.
- ▶ Droge bulk groeide niet in Amsterdam en kromp zelfs in Groningen. Dit kan mogelijk deels worden verklaard doordat agri-bulk steeds vaker in containers wordt vervoerd. Die trend verklaart ook een deel van de groei van containeroverslag.



## 6 Trends in de binnenvaart

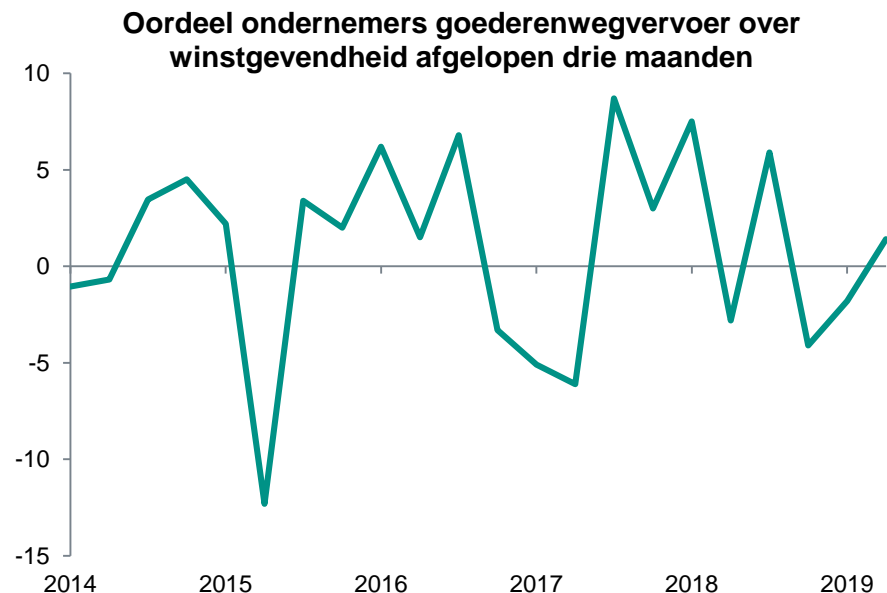
### Binnenvaart vaart wel bij hoge prijzen



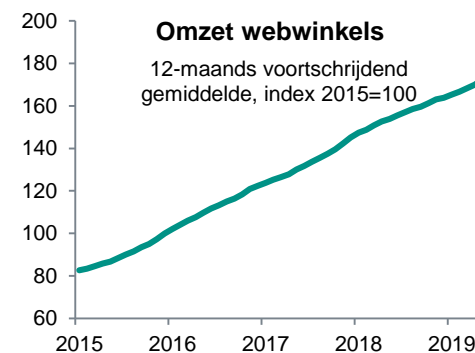
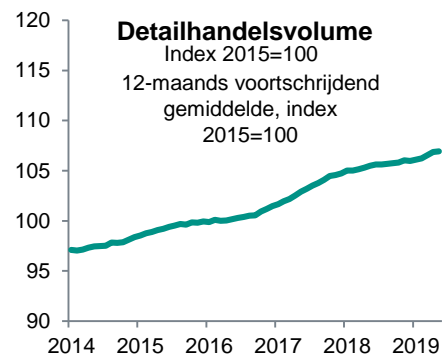
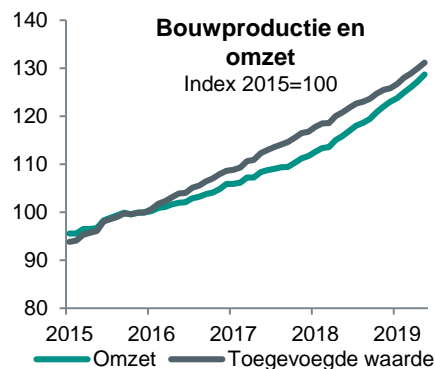
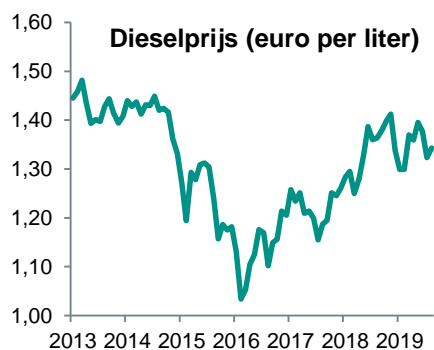
- ▶ Het gaat goed in de binnenvaart. Geholpen door goede prijzen, als gevolg van lange periodes met laag water, is de omzet sinds 2017 flink gestegen (zie sheet 7).
- ▶ De zomer van 2018 was extreem droog, wat leidde tot historisch lage waterstanden in de Rijn. Bij Lobith werd op 15 oktober 2018 een waterstand gemeten van 6,73 meter, een nieuw record. Door het lage waterpeil konden binnenvaartschepen veel minder lading meenemen. Dat leidde tot een groot gebrek aan capaciteit. In het derde en vierde kwartaal stegen de prijzen daardoor spectaculair.
- ▶ In het eerste kwartaal van 2019 zijn de tarieven weer wat gedaald, maar nog altijd zijn de tarieven hoog, zeker in de tankvaart.
- ▶ Het vervoerde ladinggewicht is na een flinke dip in de tweede helft van 2018 inmiddels weer op peil. Het tweede kwartaal van 2019 was zelfs goed voor 98,4 miljoen ton, een stijging van 3 procent ten opzichte van dezelfde periode in 2018. Dat is vermoedelijk een nieuw record, of in elk geval het hoogste niveau in jaren – de CBS-cijfers per kwartaal gaan terug tot en met 2010.
- ▶ Ondernemers in de binnenvaart gaven afgelopen mei per saldo wel aan pessimistisch te zijn over de omzet en prijzen in de komende drie maanden. Per saldo was 11 procent daar negatief over. Dit pessimisme kan mogelijk worden verklaard door de krimp van de industriële productie in het tweede kwartaal en de afvlakkende economische groei. Daarnaast hebben ondernemers de aanhoudend lage waterstanden in de tweede helft van vorig jaar nog in het achterhoofd. Die zorgden voor hogere tarieven, maar kunnen in het ergste geval ook leiden tot lagere omzet.

# 7 Trends in wegvervoer

## Nederlandse wegvervoerders hebben tarieven behoorlijk kunnen verhogen

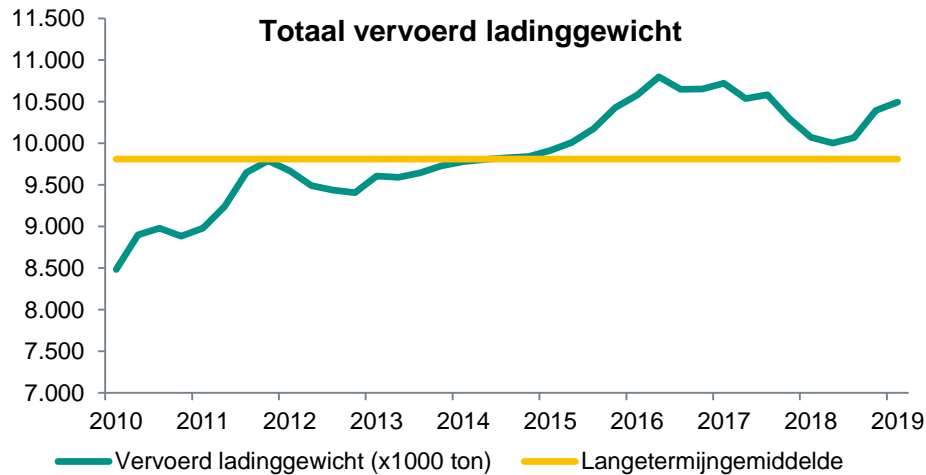


- ▶ De omzet van het goederenwegvervoer was in het eerste kwartaal 5,7% hoger (jaar-op-jaar). Ondernemers zijn positief over omzet. Over de winst zijn ze volgens het CBS per saldo licht positief.
- ▶ Uit een enquête van brancheorganisatie TLN over het eerste kwartaal blijkt dat 80% van de branche de kosten zag stijgen. Brandstof en personeel zijn de meest genoemde kostenposten.
- ▶ Ondernemers konden de hogere kosten veelal doorberekenen in de tarieven, die jaar-op-jaar stegen met 4,3%. In veel gevallen zijn nieuwe tarieven volgens TLN overeengekomen per 1 januari 2019. Ondernemers verwachtten dat de prijzen in het tweede kwartaal gelijk zouden blijven. Daarmee bestaat de kans dat de marges in het goederenwegvervoer onder druk blijven staan.
- ▶ De krapte op de arbeidsmarkt neemt af. In het eerste kwartaal stonden 4.900 vacatures open voor chauffeurs, tegen 7.200 een jaar eerder.



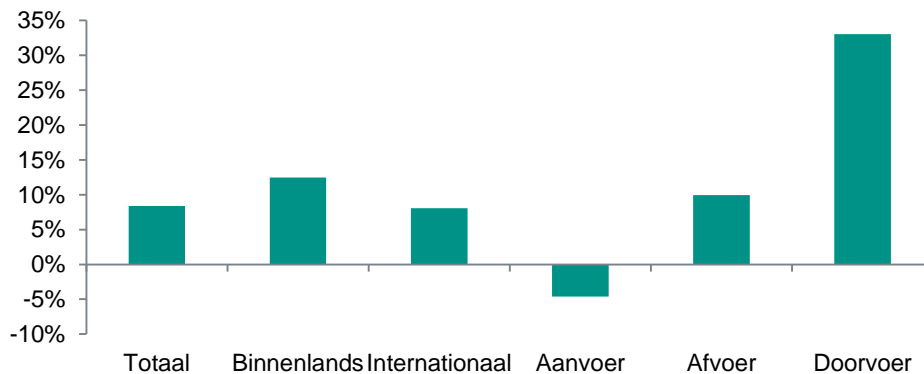
## 8 Trends in het spoorvervoer

### Volumes over het spoor herstellen iets van slap 2018

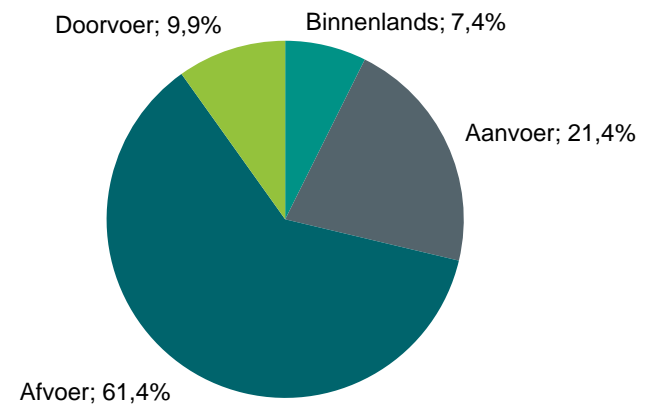


- ▶ Na een dip in 2018 is het goederenvervoer over het spoor begin 2019 enigszins hersteld. Vanaf het derde kwartaal van 2018 trok het goederenvervoer over het spoor aan.
- ▶ Van het derde kwartaal van 2018 tot en met het eerste kwartaal van 2019 groeide het vervoerde ladinggewicht met gemiddeld 6,5% (jaar-op-jaar).
- ▶ Het herstel hangt waarschijnlijk samen met de gegroeide overslag in de Rotterdamse haven. Met name de doorvoer groeide, met maar liefst 33%.
- ▶ Wel blijft het spoorvervoer achter bij de haven, waar een nieuw record werd gevestigd (zie sheet 10).

### Groei vervoerd ladinggewicht, vierde kwartaal 2018 t/m eerste kwartaal 2019 (jaar-op-jaar)

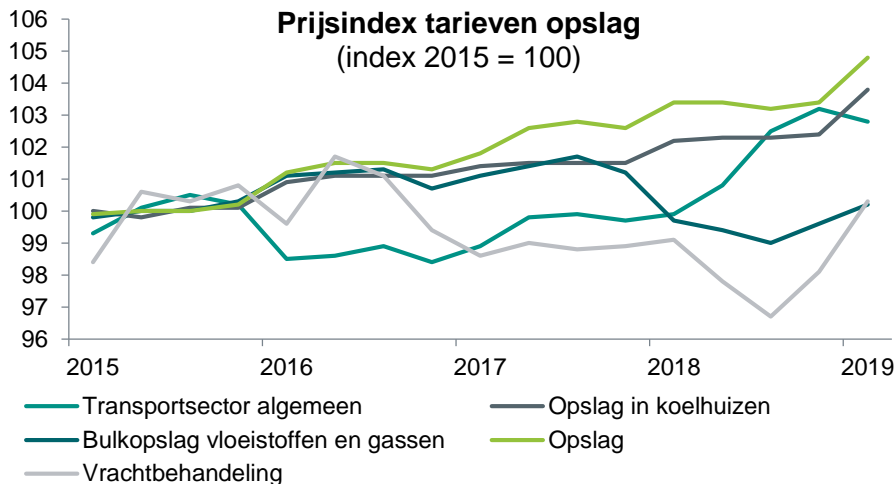


### Vervoerd ladinggewicht, eerste kwartaal 2019

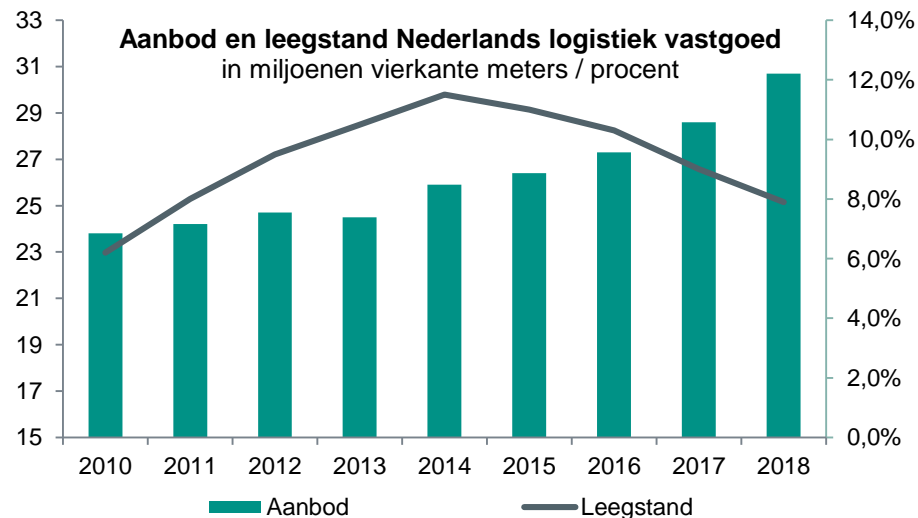
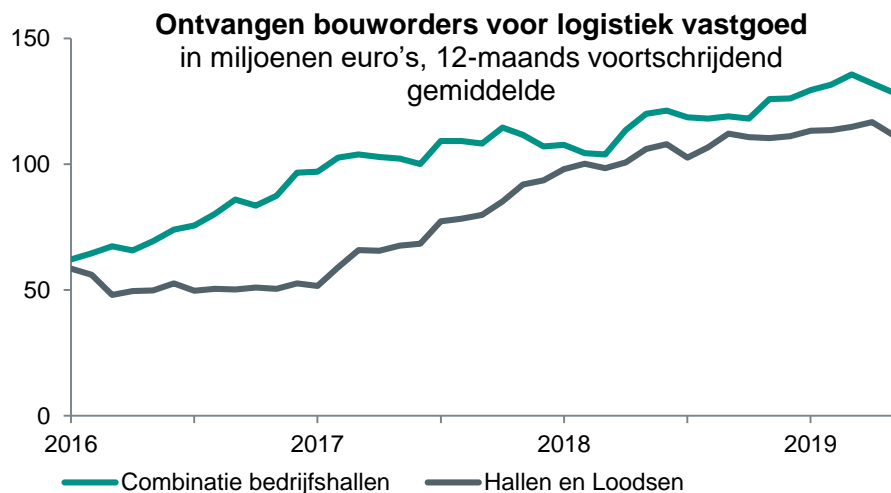


# 9 Trends in de logistieke dienstverlening en opslag

## Groei van vraag naar opslag lijkt af te vlakken



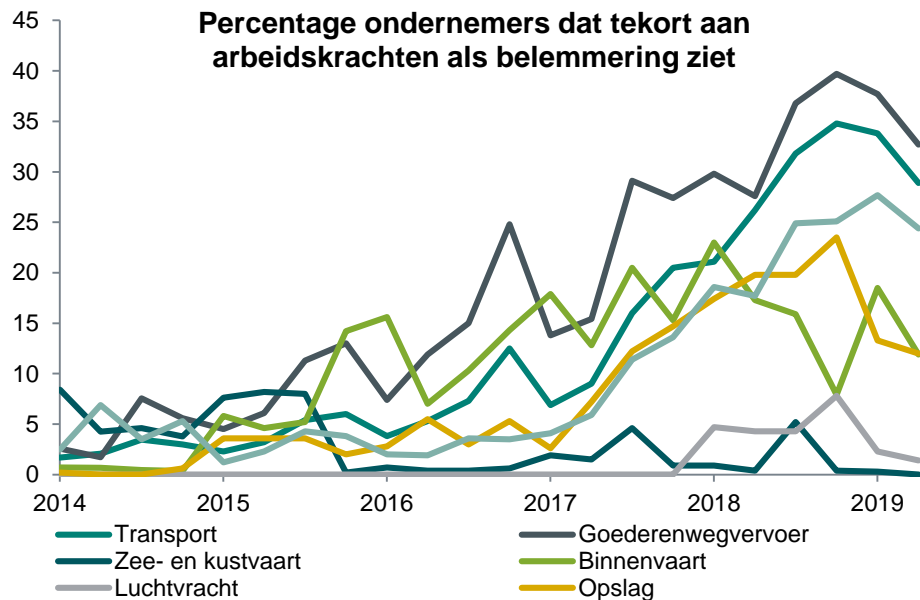
- ▶ De tarieven voor opslag staan onder druk. In het eerste kwartaal namen de tarieven toe met slechts 1,4% (jaar-op-jaar), veel minder dan die van de gehele sector (2,9%). De omzetgroei vlakte af naar 2,5% in het eerste kwartaal (zie sheet 7). De groei van de vraag naar opslag lijkt dus af te vlakken. Het tekort aan arbeidskrachten nam de laatste maanden snel af (zie sheet 16: arbeidsmarkt).
- ▶ De tarieven voor vrachtbehandeling en de bulkopslag van vloeistoffen en gassen zijn wat hersteld van de dip in 2018, waarschijnlijk dankzij de gestegen overslag van olie (zie sheet 10).
- ▶ De waarde van bouworders voor logistiek vastgoed lijkt in maart 2019 een piek te hebben bereikt. Het aanbod is de laatste jaren explosief gegroeid, vooral door de groei van e-commerce. Meer over logistiek vastgoed in de [Stand van Vastgoed](#), sheet 15.



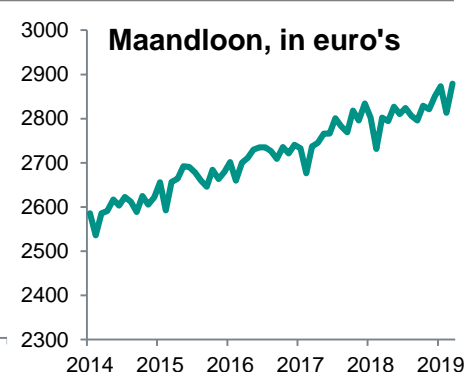
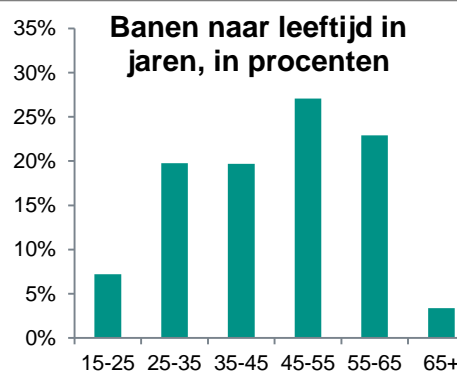
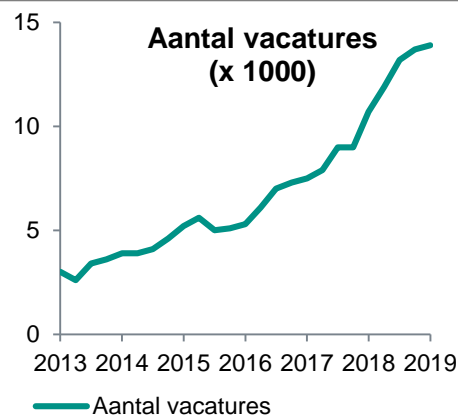
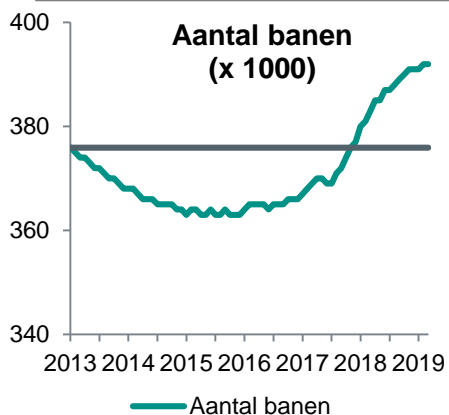


# 10 Arbeidsmarkt

## Groei aantal banen stagneert, arbeidsmarkt minder krap

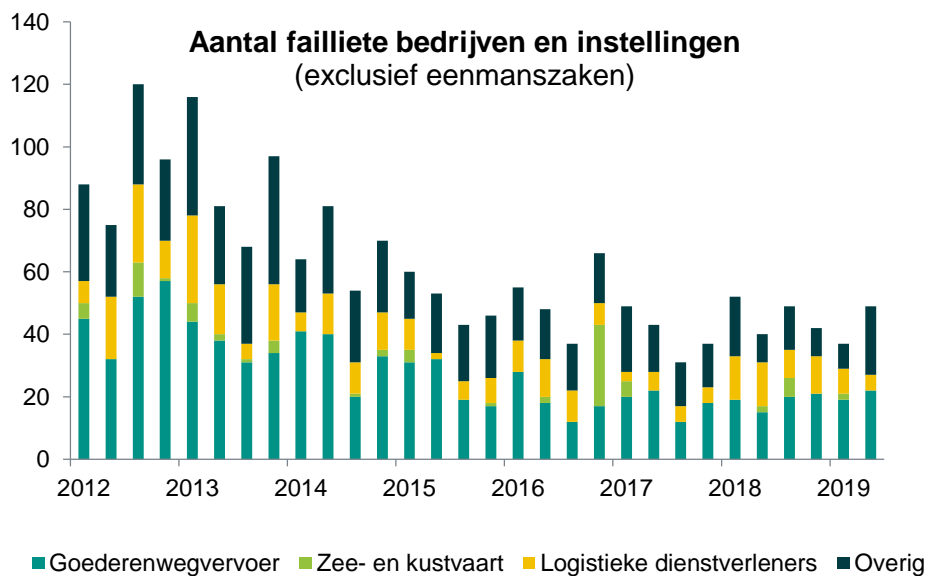


- ▶ De groei van het aantal banen stagneert. Maand-op-maand nam het aantal banen sinds november 2018 nauwelijks meer toe. In die maand bedroeg het aantal banen (afgerond op duizendtallen) 391.000. In maart was dat aantal gegroeid naar 392.000. Dat is de traagste groei sinds de zomer van 2017. Ook de groei van het aantal vacatures vlakt af.
- ▶ Het tekort aan arbeidskrachten lijkt af te nemen. In november vorig jaar gaf nog 35% van de ondernemers in de sector aan een tekort aan arbeidskrachten te ervaren als belemmering voor groei. Dat was een nieuw record. In mei was dat percentage gedaald naar 29%. De arbeidsmarkt is dus iets minder krap geworden.
- ▶ Het tekort aan arbeidskrachten nam sinds november het snelst af in opslag, nog een teken dat de vraag naar opslag afvlakt (zie sheet 15).

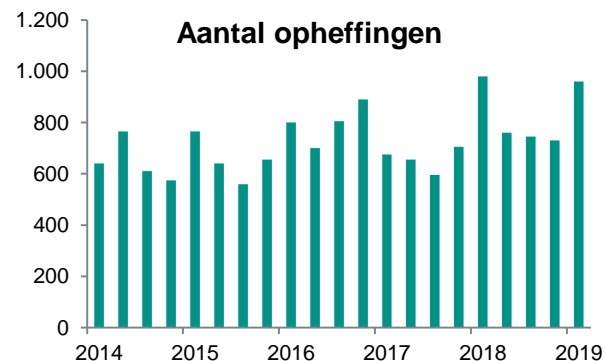
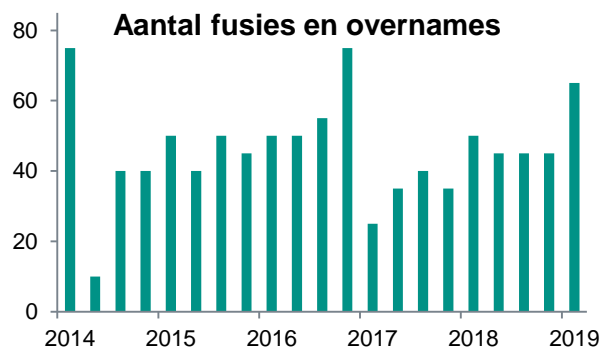
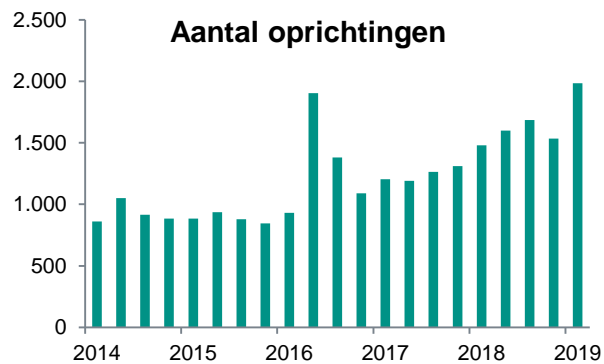


# 11 Bedrijfsdemografie

## Aantal faillissementen toegenomen in postbezorging en wegvervoer



- ▶ In de transportsector gingen in de eerste zes maanden van 2019 86 bedrijven en instellingen failliet.
- ▶ In het eerste kwartaal daalde het aantal faillissementen (jaar-op-jaar) met 29%. In het tweede kwartaal steeg het aantal faillissementen (jaar-op-jaar) met 23%.
- ▶ De stijging in het tweede kwartaal komt vooral door een toename van faillissementen van postbezorgers en koeriers.
- ▶ In het goederenwegvervoer steeg het aantal faillissementen in het tweede kwartaal (jaar-op-jaar). Er gingen 22 bedrijven failliet, het hoogste aantal in een kwartaal sinds twee jaar.
- ▶ In andere branches daalde het aantal faillissementen verder.
- ▶ Het aantal fusies en overnames is verder gestegen. Ook het aantal oprichtingen nam fors toe. Het aantal opheffingen nam licht af (jaar-op-jaar).



# A Appendix – Contactgegevens, disclaimer en extra informatie

## Contact

---



Albert Jan Swart

Sectoreconoom Transport & Logistiek

ABN AMRO Sector Advisory



Bram van Amerongen

Sectoranalist Transport & Logistiek

ABN AMRO Sector Advisory



Bart Banning

Sector Banker Transport & Logistiek

ABN AMRO Sector Advisory

06 513 013 96



**Voor meer sectorkennis, zie [insights.abnamro.nl](https://www.insights.abnamro.nl)**

### Disclaimer

This document has been prepared by ABN AMRO. It is solely intended to provide financial and general information on the sector developments in the Netherlands. The information in this document is strictly proprietary and is being supplied to you solely for your information. It may not (in whole or in part) be reproduced, distributed or passed to a third party or used for any other purposes than stated above. This document is informative in nature and does not constitute an offer of securities to the public, nor a solicitation to make such an offer.

No reliance may be placed for any purposes whatsoever on the information, opinions, forecasts and assumptions contained in the document or on its completeness, accuracy or fairness. No representation or warranty, express or implied, is given by or on behalf of ABN AMRO, or any of its directors, officers, agents, affiliates, group companies, or employees as to the accuracy or completeness of the information contained in this document and no liability is accepted for any loss, arising, directly or indirectly, from any use of such information. The views and opinions expressed herein may be subject to change at any given time and ABN AMRO is under no obligation to update the information contained in this document after the date thereof.

Before investing in any product of ABN AMRO Bank N.V., you should obtain information on various financial and other risks and any possible restrictions that you and your investments activities may encounter under applicable laws and regulations. If, after reading this document, you consider investing in a product, you are advised to discuss such an investment with your relationship manager or personal advisor and check whether the relevant product –considering the risks involved- is appropriate within your investment activities. The value of your investments may fluctuate. Past performance is no guarantee for future returns. ABN AMRO reserves the right to make amendments to this material.

© ABN AMRO, 2019

Teksten zijn afgesloten op 7 augustus 2019.