

# De conjunctuurevolutie in de sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg

---

**Jaaroverzicht 2022**



**INSTITUUT WEGTRANSPORT EN LOGISTIEK BELGIË vzw**

Archimedesstraat 5 – 1000 Brussel

**http: [www.itlb.be](http://www.itlb.be) - Tel. +32/(0)2 234 30 10 – Fax +32/(0)2 230 75 34**



# Voorafgaande opmerkingen

---

## 1. Opzet van het onderzoek

Het Instituut wegTransport en Logistiek België (ITLB) organiseert sinds 1977 een enquête om de conjunctuurtoestand van de sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg op te volgen. De basismethodologie is dezelfde als deze gehanteerd door de NBB voor hun conjunctuuronderzoek.

Tot en met het jaar 2005 gebeurde dit door middel van een *maandelijkse* vragenlijst met de bedoeling om specifieke problemen en trends die kenmerkend zijn voor de sector vanuit de praktijk op te volgen en nader te leren kennen.

Om beter te kunnen inspelen op de wijzigingen en uitdagingen van de sector, heeft dit conjunctuuronderzoek in 2006 een heuse gedaanteverandering ondergaan. In plaats van maandelijks wordt de enquête voortaan per kwartaal uitgevoerd bij een representatief staal van ondernemingen uit de sector. In de vragenlijst wordt gepeild naar hun mening over de evolutie van een aantal factoren. Zij dienen op te geven of de toestand in het betreffende kwartaal gedaald, gelijk gebleven of gestegen is ten opzichte van voorgaand kwartaal. Daarenboven wordt hun opinie gevraagd naar de oorzaken van bepaalde trends, hun indrukken en vooruitzichten niet alleen met betrekking tot de vervoeropdrachten maar tevens binnen het ruimere logistieke gebeuren.

## 2. Indeling van de resultaten naar grootteklasse van de ondernemingen

De resultaten van dit onderzoek worden in onderhavig rapport in 5 klassen ingedeeld volgens de omvang van de deelnemende bedrijven, uitgedrukt in functie van het aantal motorvoertuigen:

---

<b>1 (klasse 1)</b>	ondernemingen met 1 motorvoertuig;
<b>2 (klasse 2)</b>	ondernemingen met 2 t.e.m. 5 motorvoertuigen;
<b>3 (klasse 3)</b>	ondernemingen met 6 t.e.m. 20 motorvoertuigen;
<b>4 (klasse 4)</b>	ondernemingen met 21 t.e.m. 50 motorvoertuigen;
<b>5 (klasse 5)</b>	ondernemingen met meer dan 50 motorvoertuigen;
<b>T (totaal)</b>	extrapolatie van de gegevens voor de ganse sector volgens een dubbele verdeelsleutel: het aantal motorvoertuigen en het laadvermogen.

---

## 3. Weergave van de resultaten

De resultaten betreffende de vervoeractiviteit, de personeelssituatie, de kostprijs en de vrachtprijs zijn voorgesteld in de vorm van een **gewogen saldo (S)** van de antwoorden van de deelnemers, d.w.z. het gewogen verschil tussen het gemiddelde percentage van de ondernemingen die een stijging (+) signaleren en het gemiddelde percentage van de ondernemingen die een daling (-) signaleren in vergelijking met de vorige maand. Om te komen tot een zo representatief mogelijk beeld van de gehele sector wordt aan de resultaten van elke deelklasse een wegingsfactor toegekend op basis van het aantal ondernemingen en het aantal motorvoertuigen van de betrokken klasse.

De benuttingsgraad van de voertuigen wordt uitgedrukt in een gemiddelde **afstandscoefficiënt**, die bekomen wordt door het aantal kilometers dat afgelegd is met lading te delen door het totaal aantal afgelegde kilometers (vol + leeg).

# Conjunctuursituatie van 2022

---

## 1. De algemene economische situatie in 2021<sup>1</sup>

Het inflatiespook dook op in 2022. In het jaar ervoor was een krachtig economisch herstel ingezet na de coronapandemie. Echter, de Russische invasie in Oekraïne luidde een nieuwe periode van economische turbulentie in. Dit bracht vooral veel onnoemelijk menselijk leed met zich mee, maar het verhoogde de al bestaande spanningen in de energiemarkten omwille van de wederzijdse economische sancties.

De sterke toename van de inflatie komt voort uit een combinatie van factoren. Een toenemende prijsdruk viel te verwachten in de herstelfase na de zware crisis die werd veroorzaakt door de pandemie en de wereldwijde gezondheidsmaatregelen. De inflatiegolf deed zich wereldwijd voor, al speelde hier en daar specifieke lokale factoren een rol.

Onder de geavanceerde landen was de groei op jaarbasis van de Amerikaanse en de Britse economie relatief zwak. De VS zijn niet afhankelijk van gasinvoer en dus minder sterk getroffen door de energieprijsschok. De inflatie in de VS was meer vraaggedreven. De binnenlandse vraag bleef er robuust, maar dit leidde tot een afbouw van de voorraden en een hogere invoer. In het eurogebied, het VK en Japan was de inflatie meer het gevolg van de evolutie van de energieprijzen.

In China werd de aanzienlijke economische verzwakking grotendeels veroorzaakt door de aanhoudende draconische gezondheidsmaatregelen, alsook door een verdere afkoeling van de vastgoedmarkt.

De Russische economie werd uiteraard getroffen door de economische en financiële sancties na hun inval in Oekraïne en het wegtrekken van vele westerse ondernemingen, maar de economie is er echter minder zwaar getroffen dan initieel verwacht. Een volledige meltdown bleef uit.

In het eurogebied is de inflatie in 2022 uitgekomen op gemiddeld 8,4 %, een heel stuk hoger dan de inflatiedoelstelling van de ECB. De inflatiegolf is in Europa zeer zeker begonnen met de toename van de gasprijzen, maar de NBB heeft berekend dat de directe impact van de energieprijzen slechts voor 45 % de oorzaak is van de totale inflatie in Europa. Ook de elektriciteitsprijzen zijn immers gestegen. Bovendien werden de gestegen energieprijzen geleidelijk aan doorberekend in de prijzen van diverse goederen en diensten.

Ook de Belgische economie verloor in de loop van het jaar flink wat vaart, maar het belandde vooralsnog niet in een recessie. Zoals in andere landen leidde de opheffing van de gezondheidsmaatregelen tot een krachtig herstel, mede geholpen door de verbetering van de problemen in de aanvoerketens. De inval van Rusland in Oekraïne en de economische en financiële sancties deed dit herstel stokken, waardoor de Belgische economie scherp vertraagde in de tweede jaarhelft. De energie-inflatie in België kwam echter hoger uit dan in de drie buurlanden (Duitsland, Frankrijk en Nederland<sup>o</sup>). De schok was aanvankelijk van buitenlandse oorsprong, maar werd in 2022 meer en meer gestuwd door binnenlandse factoren. De cumulatieve loonkloof tussen België en onze drie buurlanden is sinds het einde van de gezondheidscrisis dan ook opnieuw groter geworden.

---

<sup>1</sup> Bron: « Verslag 2022 », Nationale Bank van België, maart 2023 ([www.nbb.be](http://www.nbb.be))

<b>BBP - groei in de voornaamste economieën</b> (veranderingspercentages naar volume t.o.v. het voorgaande jaar)					
				<i>p.m.</i> <i>Bijdrage tot de</i> <i>mondiale groei</i>	<i>p.m.</i> Aandeel in het mondiale bbp <sup>(1)</sup>
	2020	2021	2022	2022	2022
<b>Geavanceerde economieën</b>	-4,4	5,4	2,7	1,1	42,0
waarvan:					
Verenigde Staten	-3,4	5,9	2,0	0,3	15,7
Japan	-4,6	2,1	1,4	0,1	4,1
Eurogebied	-6,3	5,2	3,4	0,4	12,0
Verenigd Koninkrijk	-9,3	7,6	4,1	0,1	2,3
<b>Opkomende economieën</b>	-1,9	6,7	3,9	2,3	58,0
waarvan:					
China	2,2	8,4	3,0	0,6	18,6
India <sup>(2)</sup>	-6,6	8,7	6,8	0,5	7,0
Rusland	-2,7	4,7	-2,2	-0,1	3,1
Brazilië	-3,9	5,0	3,1	0,1	2,3
<b>Wereld</b>	-3,0	6,2	3,4	3,4	100,0
<i>p.m. Wereldhandel</i>	-7,8	10,4	5,4		

Bronnen: ECB, IMF

(1) Volgens de definitie van het IMF en berekend op basis van de koopkrachtpariteiten (versie 2017);

(2) Voor India worden de groeicijfers gepresenteerd voor het fiscaal jaar, dat begint in het K2 van het lopende jaar.

*p.m.* : *pro memorie*

**Tabel 1: BBP in de voornaamste economieën**

## 2. De sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg in de ons omringende landen

### **Nederland**<sup>2</sup>:

In 2020 leed de sector omzetverlies omwille van de coronamaatregelen. Het jaar erop klom de sector uit het dal met een omzetgroei van + 11,5 % ten opzichte van 2020. De energieprijzen stegen reeds eind 2021, maar klommen vanaf het voorjaar van 2022 op ongekennde wijze, vooral als gevolg van de oorlog in Oekraïne en de bijhorende sancties en handelsbelemmeringen. In de tweede jaarhelft vertraagde de vervoeractiviteit. Het binnenlandse goederenvervoer kon zich nog enigszins handhaven met een lichte groei in vergelijking met 2021 maar de omzetcijfers van het internationaal goederenvervoer stonden vooral in het tweede semester van 2022 zwaar onder druk. De Russische inval in Oekraïne is slechts een deel van de oorzaak. Zo deden zich al bevoorradingstoringen voor door de coronamaatregelen, die langer aangehouden werden in China.

### **Duitsland**<sup>3</sup>

Naar het einde van 2021 toonden de meeste Duitse vervoerders zich tevreden met een hoger aantal opdrachten en gestegen omzet- en liquiditeitscijfers. Deze evolutie werd niet weerspiegeld in de vrachtprijzen, die onder hoge druk stonden.

In de loop van het jaar 2022 heeft een combinatie van factoren, waaronder de oorlog in Oekraïne, gezorgd voor een kostenexplosie met vooral hogere brandstofkosten, personeelskosten en voertuigkosten. Door deze evolutie stonden de vrachtprijzen nog meer onder druk. In het derde kwartaal van het jaar maakten veel vervoerondernemingen gewag van het op twee na slechtste derde kwartaal in acht jaar.

### **Frankrijk**<sup>4</sup>

Wereldwijd was 2022 een onrustig jaar. Het economisch herstel na de coronapandemie was nog maar net ingezet als de volgende zware crisis zich aanmeldde als gevolg van de oorlog in Oekraïne.

Ook in Frankrijk is het jaar 2022 slecht ingezet met een vertraging van de vervoeractiviteit in het eerste kwartaal. Het tweede kwartaal was iets beter, al bleef het onder het niveau van vóór de covidcrisis.

In de tweede jaarhelft zorgde de inflatie voor een destabilisatie van de sector, waarbij het niet alleen gaat om de explosieve energieprijzen maar onder meer ook de verhoging van de voedselprijzen.

---

<sup>2</sup> Bronnen: Sectorinstituut Transport en Logistiek, Kenniscentrum voor Mobiliteitsbeleid, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

<sup>3</sup> Bron: Bundesamt Güterkraftverkehr und Entsorgung (BGL)

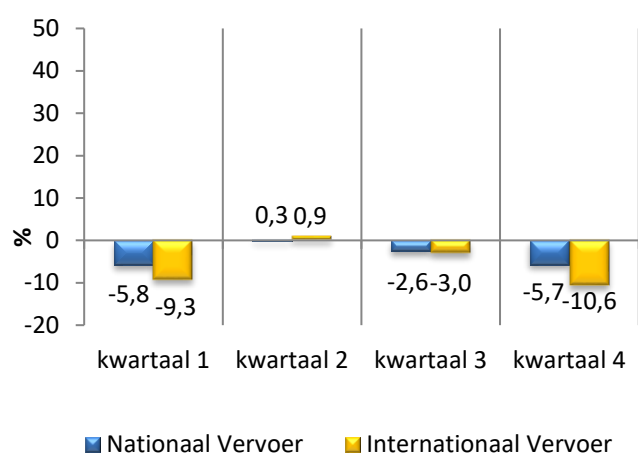
<sup>4</sup> Bronnen: Chiffres & Statistiques, Commissariat Général du Développement Durable.  
[www.cnr.fr](http://www.cnr.fr)

# Bespreking conjunctuursituatie in 2022 per thema

## 1. Vervoeractiviteit

Het jaar 2022 gaat de geschiedenis in als een turbulent jaar met veel uitdagingen, waaronder de aanhoudende gezondheidsmaatregelen in China, de oorlog in Oekraïne en de torenhoge inflatie. Desondanks hield de Belgische economie in deze moeilijke omstandigheden vrij goed stand. Het bbp van België is immers terug geklommen naar het niveau van voor de pandemie, terwijl het bbp van de EU en de eurozone hun vorige niveau benadert maar nog niet heeft bereikt.

De vervoersector heeft voornamelijk weinig redenen tot juichen. Enkel in het tweede kwartaal kwam de vervoeractiviteit net boven het nulpunt uit.

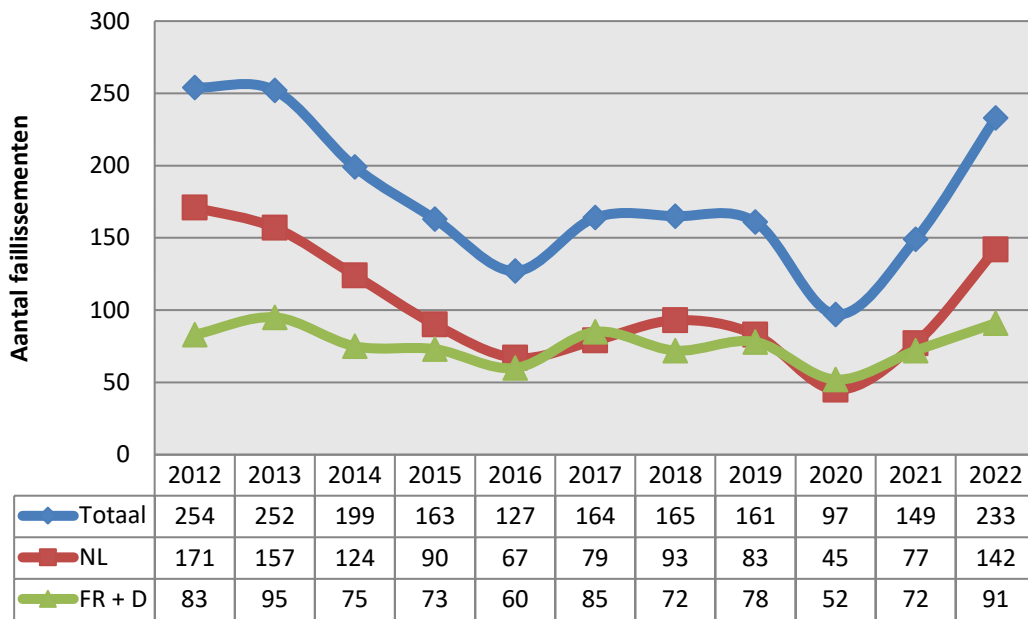


De gemiddeld gewogen saldi van de antwoorden van dat jaar bedragen  $-3,5\%$  in het nationaal vervoer ( $+1\%$  in het jaar ervoor) en  $-5,5\%$  in het internationaal vlak ( $-1,2\%$  in 2021).

Figuur 1: de nationale en internationale vervoeractiviteit

Omwille van de onzekere economische omstandigheden namen heel wat bedrijven in de tweede jaarhelft een eerder afwachtende houding aan, waardoor veel vervoerondernemingen het aantal vervoeropdrachten zag teruglopen. Het structurele chauffeurstekort blijft de sector flink parten spelen, maar deze problematiek is in de loop van het jaar haast overschaduwde door de ingrijpende inflatieschok.

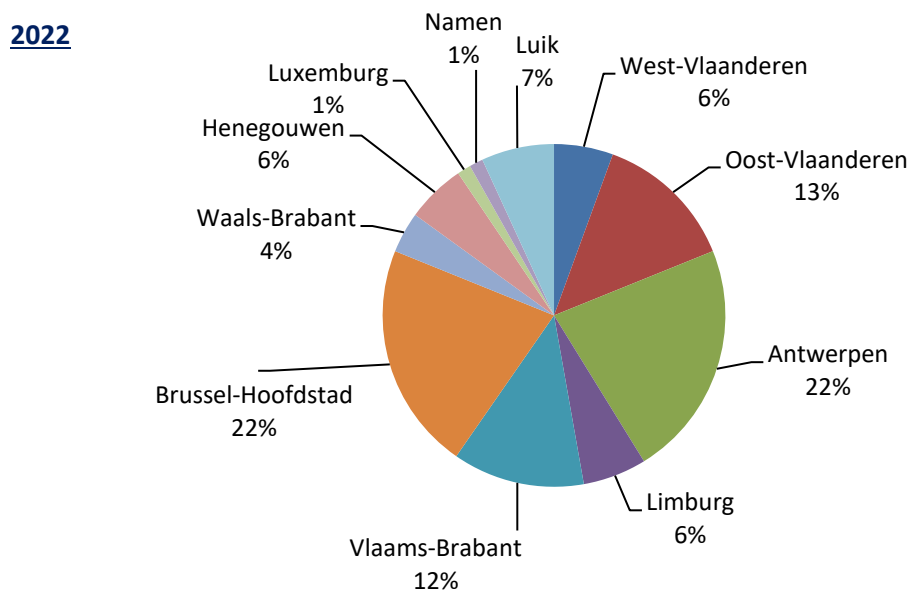
Het aantal uitbestedingen van vervoeropdrachten is eveneens afgenomen. In het nationaal vervoer bedraagt het gemiddeld gewogen saldo van de antwoorden  $-3,1\%$  in vergelijking met  $-1,2\%$  in het jaar ervoor. In het internationaal vervoer bedraagt dat saldo  $-4,2\%$  ten opzichte van  $-2,8\%$  in 2021.



Figuur 2: aantal faillissementen (o.b.v. vervoervergunningen) in de sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg <sup>5</sup>

Gedurende het coronajaar 2020 bleef het aantal faillissementen beperkt door de diverse overheidsmaatregelen die genomen werden om de impact van de gezondheids crisis te beperken. In 2021 is het aantal failliet verklaarde ondernemingen opnieuw gestegen, maar in het verslagjaar bereikte dat aantal het hoogste niveau in bijna tien jaar.

De meeste faillissementen werden uitgesproken voor vervoerondernemingen die gevestigd zijn in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest of in Antwerpen (telkens 22 %).

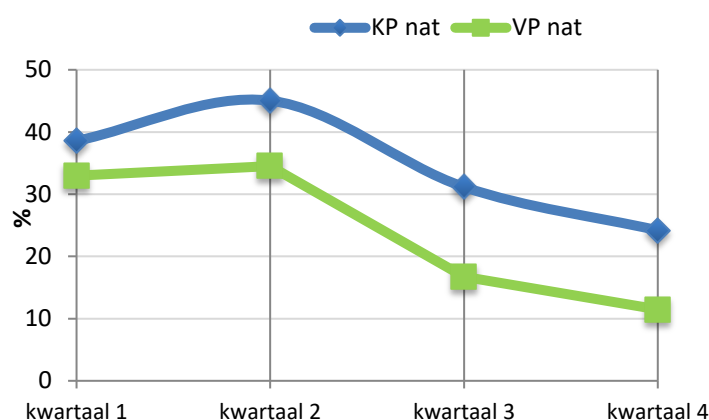


Figuur 3: aantal faillissementen (o.b.v. vervoervergunningen) per provincie <sup>6</sup>

<sup>5</sup> Bron: FOD Mobiliteit & Vervoer



## 2. De kostprijs en de vrachtprijs in het nationaal vervoer



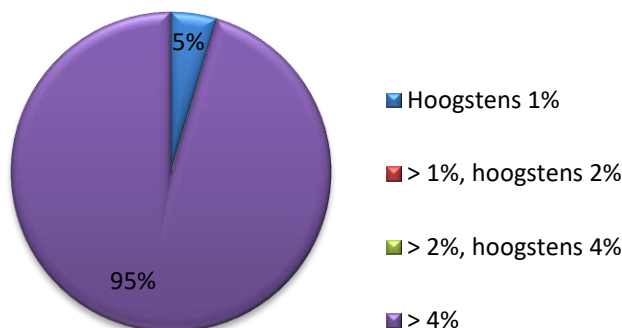
Figuur 4: evolutie van de kostprijs en de vrachtprijs

Gemiddeld verklaarde 58,9 % van de vervoerders dat hun kostprijs gestegen is, terwijl 35,4 % een status-quo meldt. Over het ganse jaar bekeken, bedraagt het gemiddeld gewogen saldo van de antwoorden + 34,7 % in vergelijking met + 21,8 % in het jaar ervoor.

Met betrekking tot de vrachtprijs gaf gemiddeld bijna de helft van de vervoerders (49,1 %) een status-quo aan, maar het leeuwendeel van de resterende bedrijven (47,9 %) wijst op een verhoging. Het gemiddeld gewogen saldo van de antwoorden van het jaar 2022 bedraagt 23,9 % ten opzichte van + 6,5 % in voorgaand jaar.

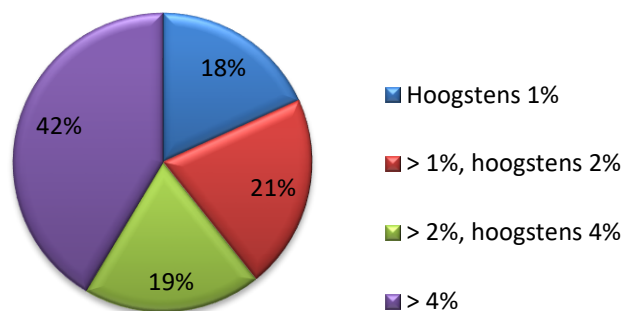
De kostprijs en de vrachtprijs van het nationaal vervoer namen vooral in de eerste jaarhelft een hoge vlucht, vooral onder impuls van de fel gestegen energieprijzen. De inflatie betrof uiteraard niet alleen de brandstofprijzen (zie figuur 7), maar andere kosten namen ook een vlucht naar boven toe, zoals de loonkosten, de kosten van onderhoud en herstelling, verhoogde Adblue-prijzen en verzekeringen.

Bijna alle bedrijven (95 %) met een kostprijsverhoging, signaleren dat het om een stijging van meer dan 4 % gaat.



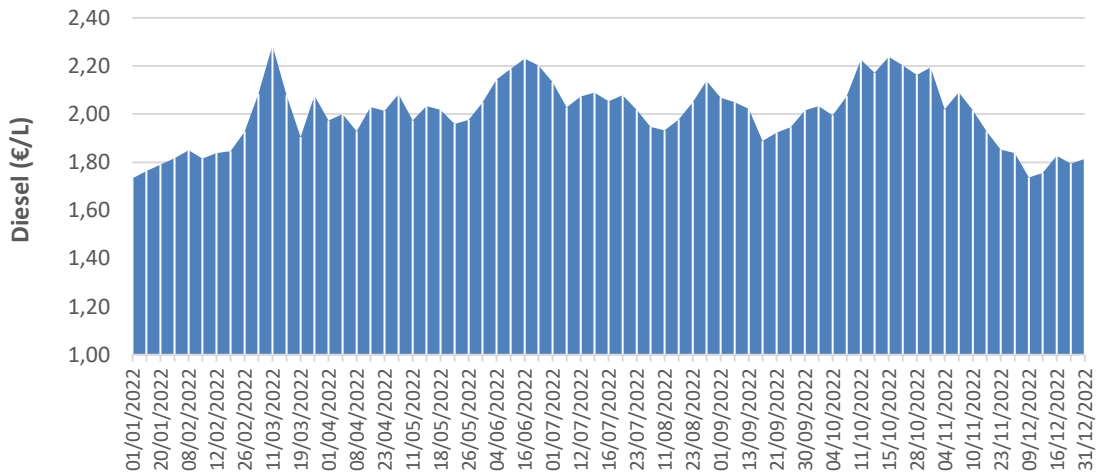
Figuur 5: marges van de kostprijsstijging

42 % van de vervoerondernemingen waarvan de vrachtprijs naar boven toe is aangepast, laat weten dat het om een verhoging van meer dan 4 % gaat.



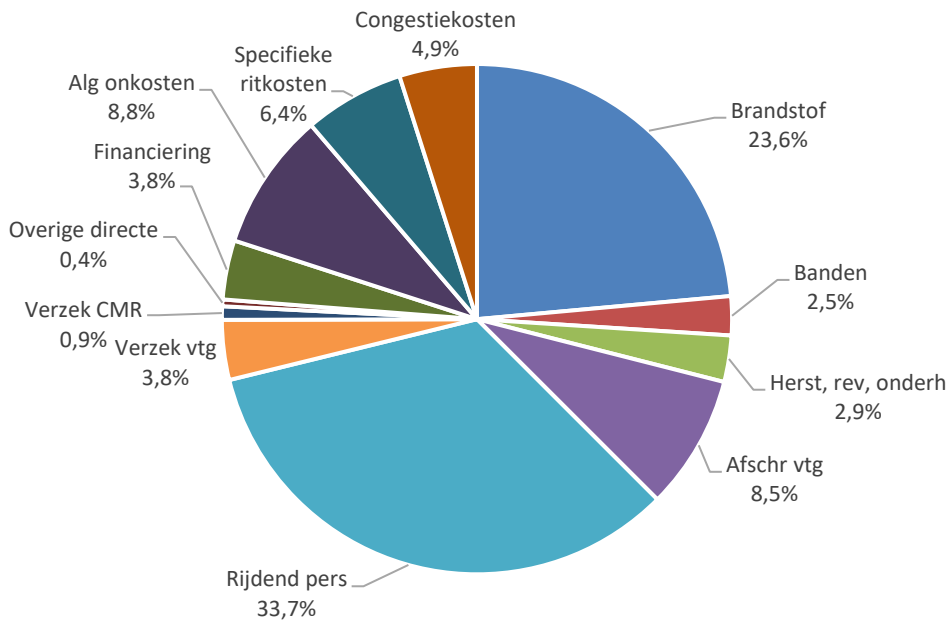
Figuur 6: marges van de vrachtprijsstijging

<sup>6</sup> Bron: FOD Mobiliteit & Vervoer



Figuur 7: evolutie van de maximumprijzen: diesel, zwavelarm, EUR/L (incl. BTW)<sup>7</sup>

De twee grootste kostenposten van het nationaal vervoer zijn “het rijdend personeel” (33,7 %) en “de brandstof” (23,6 %), samen 57,3 % van de nationale kostprijs (in het jaar ervoor bedroeg dat gezamenlijk aandeel 63,8 %).

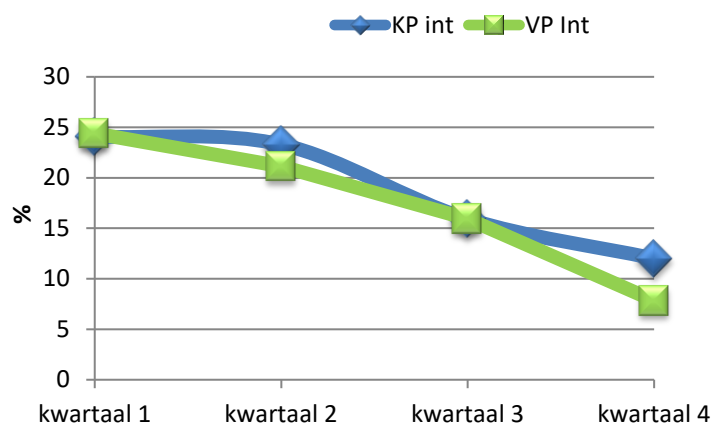


Figuur 8: de structuur van de kostprijs in het nationaal vervoer (situatie op 1 december 2022)<sup>8</sup>

<sup>7</sup> Bron: Belgische Petroleum Federatie

<sup>8</sup> Bron: ITLB Kostprijsindices, te raadplegen op [www.itlb.be](http://www.itlb.be)

### 3. De kostprijs en de vrachtprijs in het internationaal vervoer

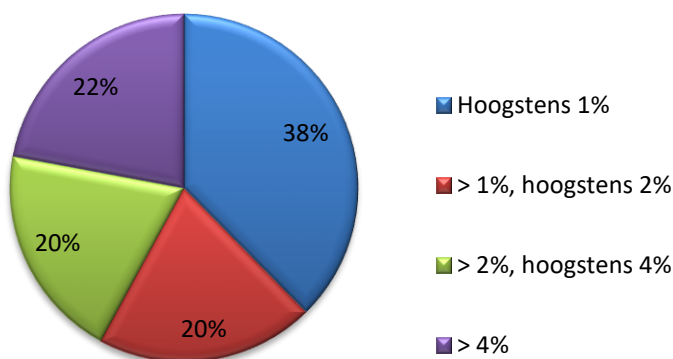


Figuur 9: evolutie van de kostprijs en de vrachtprijs

In het internationaal vervoer delen de meeste vervoerders mee dat zowel hun kostprijs (gemiddeld 50,5 %) als hun vrachtprijs (59,3 %) op hetzelfde niveau bleven in de loop van het jaar. De overige bedrijven wijzen merendeels op een verhoging.

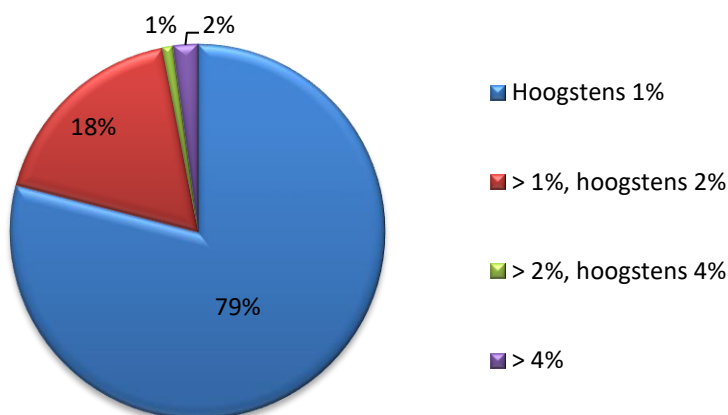
De gemiddeld gewogen saldi van de antwoorden bedragen 18,8 % voor de kostprijs (14,4 % in het jaar 2021) en 17,3 % voor de vrachtprijs (5,2 % in het jaar ervoor).

Gemiddeld 38 % van de bedrijven met een kostprijsverhoging meldt dat het om een stijging van ten hoogste 1 % gaat.

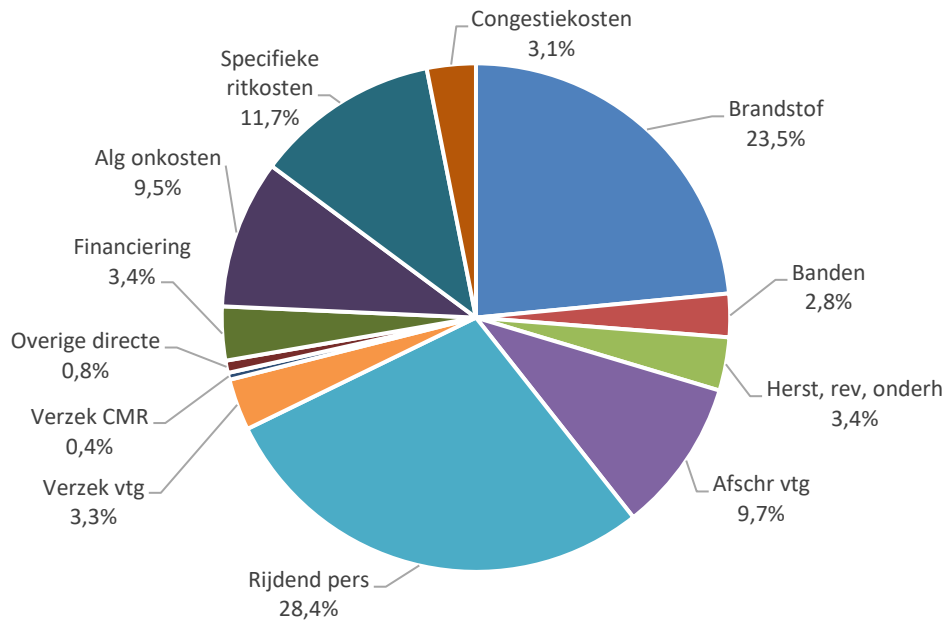


Figuur 10: marges van de kostprijsstijging

Bij de vrachtprijs is dat aandeel een stuk groter. Gemiddeld 79 % van de vervoerders signaleert dat het om een verhoging van niet meer dan 1 % gaat.



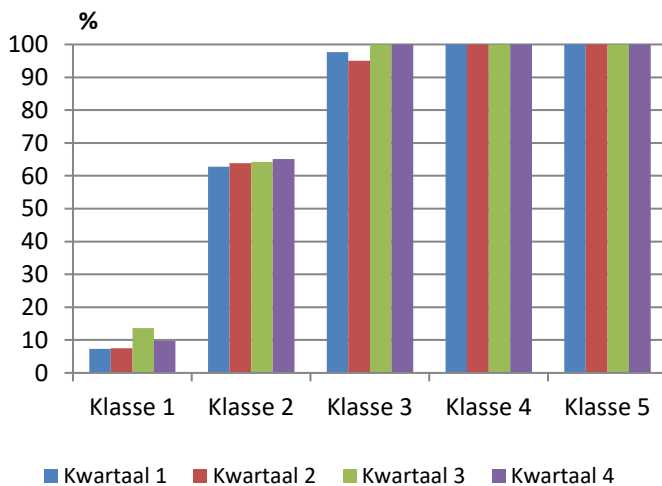
Figuur 11: marges van de vrachtprijsstijging



Figuur 12: structuur van de kostprijs van het internationaal vervoer (situatie op 31 december 2020)

De twee grootste kostenposten van het internationaal vervoer zijn de loonkosten van het rijdend personeel en de brandstofkosten: samen goed voor 51,9 % van de totale internationale kostprijs (53,1 % in het jaar ervoor).

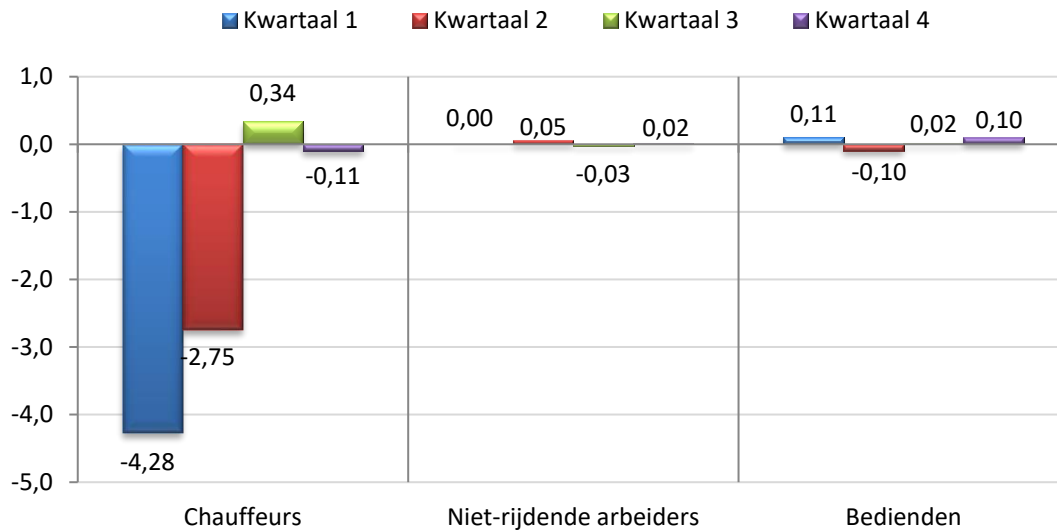
#### 4. Personeel



Figuur 13: Personeel in dienst

In klasse 1 verklaart gemiddeld 9,6 % van de vervoerders dat hun bedrijf over werknemers beschikt. In de klassen 2 en 3 loopt dit aandeel op tot respectievelijk 64 % en 98,2 %, terwijl de ondernemingen van de andere klassen allemaal mensen tewerkstellen.

Geëxtrapoleerd naar de ganse sector toe, signaleert gemiddeld 74,6 % van de vervoerbedrijven over personeel te beschikken in vergelijking met 75,6 % in 2021.

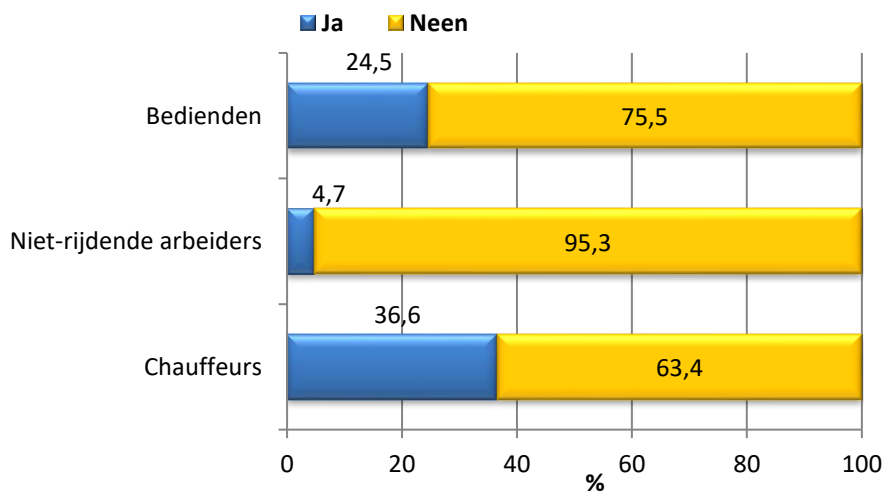


Figuur 14: evolutie van het personeelsbestand

De personeelsbestanden van de niet-rijdende arbeiders en de bedienden zijn nagenoeg niet gewijzigd doorheen het jaar. Deze gemiddeld gewogen saldi van de antwoorden komen dan ook uit op 0 %.

In het laatste kwartaal van 2021 is een vrij scherpe daling van het aantal tewerkgestelde chauffeurs geregistreerd en deze afname zet zich verder in de eerste jaarhelft van 2022. Het gemiddeld gewogen saldo van de antwoorden van het jaar 2022 bedraagt -1,7 % (- 0,1 % in voorgaand jaar).

In scherp contrast hiermee is het aantal gesignaleerde vacatures. Zo maar eventjes gemiddeld 36,6 % van de vervoerondernemingen geeft aan een chauffeur te willen aanwerven (in het jaar ervoor bedroeg dat aandeel gemiddeld 35 %). De vervoerders trekken al zeer lang aan de alarmbel rond deze problematiek. De instroom van jonge chauffeurs blijft ondermaats ondanks inspanningen van de overheid en de sector zelf, terwijl de gemiddelde leeftijd van de chauffeurs omhoog kruipt.

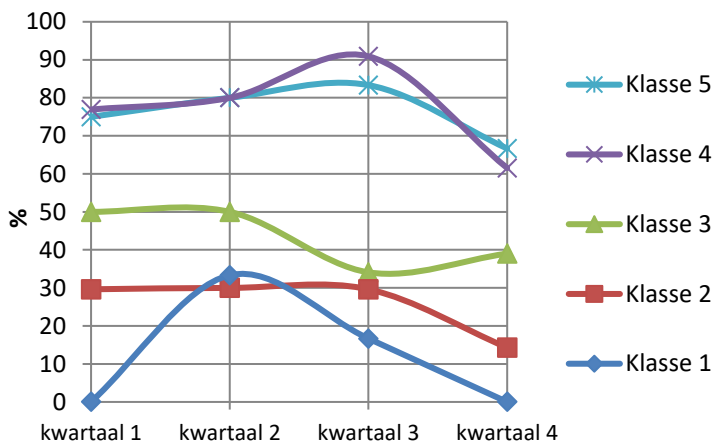


Figuur 15: gemiddeld aantal vacatures in 2021

Bij de bedienden zien we een opvallende stijging van het aantal vacatures. Zo maar eventjes gemiddeld 24,5 % van de ondernemingen signaleert een openstaande betrekking voor een bediende in vergelijking met slechts 3,9 % in het jaar ervoor. Het beroep boekhouder-accountant wordt stilaan ook een knelpuntberoep voor de sector.

Gemiddeld rapporteert 4,7 % een vacature voor een niet-rijdende arbeider. In het jaar ervoor bedroeg dit gemiddeld 6 %.

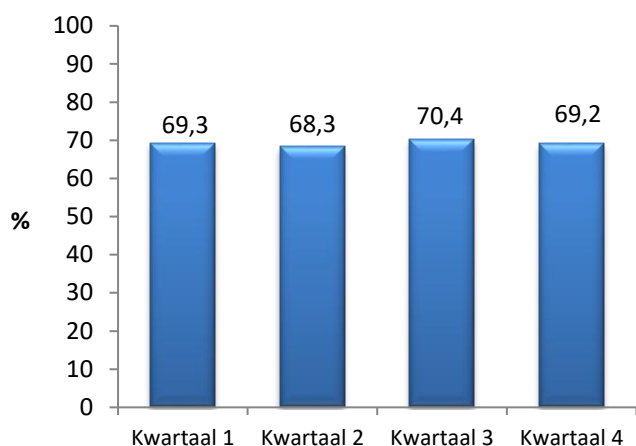
### Chauffeurs



Met uitzondering van de bedrijven van klasse 3 is het aantal vacatures voor chauffeurs lichtjes gedaald in het laatste kwartaal van het jaar.

Figuur 16: Vacatures voor chauffeurs

## 5. Afstandscoëfficiënt



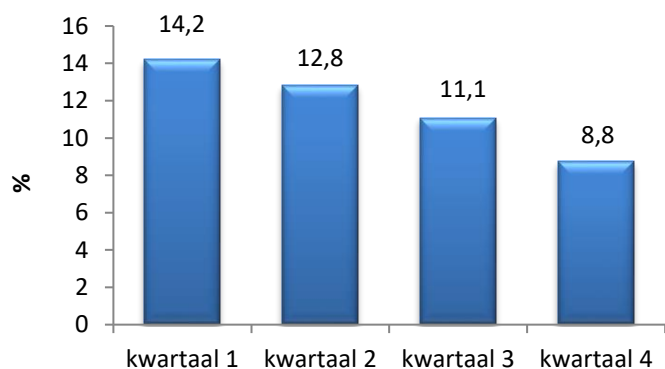
Figuur 17: de gemiddelde afstandscoëfficiënt

$$\text{Gemiddelde afstandscoëfficiënt} = \frac{\text{Beladen afgelegde kilometers}}{\text{Totaal afgelegde kilometers}}$$

De gemiddeld afstandscoëfficiënt verandert niet zoveel van kwartaal tot kwartaal en blijft meestal hangen rond gemiddeld 70 %.

Inderdaad, in 2022 is gemiddeld 30 % van de totale afstand afgelegd zonder lading.

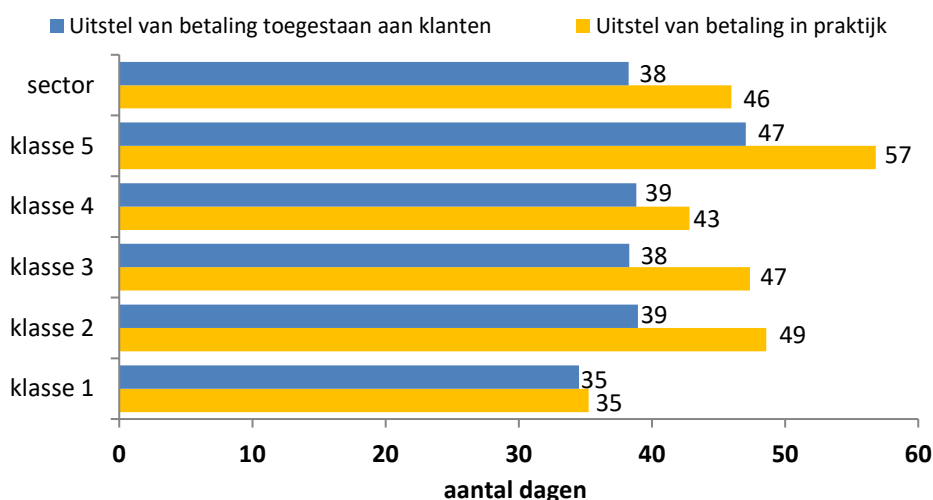
## 6. Liquiditeit



Figuur 18: liquiditeitsproblemen

Het gemiddeld aantal bedrijven met liquiditeitsmoeilijkheden is geleidelijk aan afgenomen in de loop van het jaar, al lag het gemiddeld wel iets hoger dan in 2021.

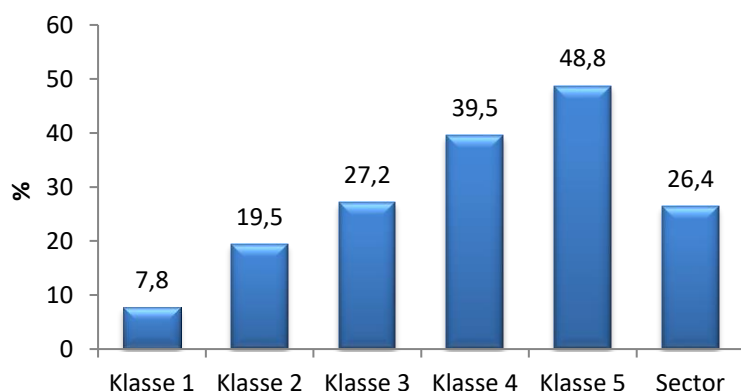
Gemiddeld meldt 11,7 % van de ondernemingen liquiditeitstekorten in vergelijking met gemiddeld 9,9 % in voorgaand jaar



Figuur 19: uitstel van betaling

De gemiddelde betalingstermijn toegestaan aan de opdrachtgevers bedraagt gemiddeld 38 dagen.

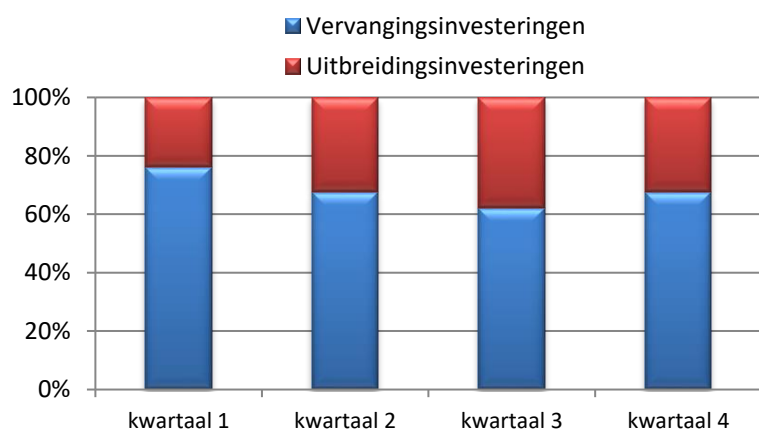
## 7. Investerings



Figuur 20: gedane investeringen

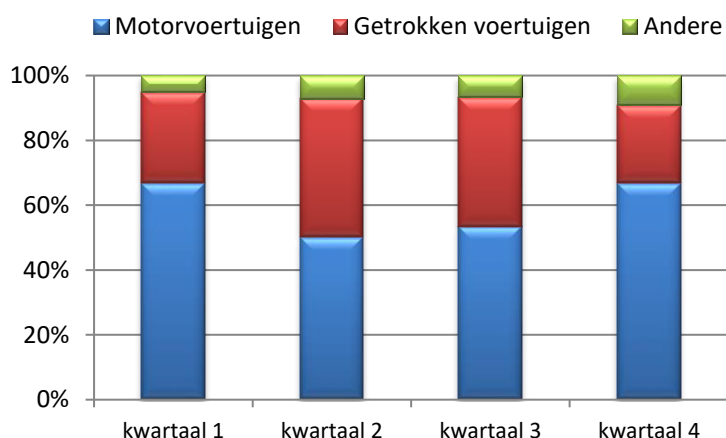
Het investeringsniveau is ei zo na gedaald ten opzichte van het jaar 2021.

Gemiddeld deelt 26,4 % van de vervoerders dat hun bedrijf in de loop van het jaar een investering gerealiseerd heeft in vergelijking met 27,2 % in het jaar ervoor.



Figuur 21: vervangings- of uitbreidingsinvesteringen

Bij gemiddeld 68,4 % van de investeringen betreft het een vervanging in vergelijking met 59 % in voorgaand jaar.



Figuur 22: vervangingsinvesteringen

Bij de vervangingsinvesteringen gaat het gemiddeld gesproken voor iets meer dan de helft om motorvoertuigen.



## De conjunctuursituatie in 2021 in een notendop

---

Het jaar 2022 gaat de geschiedenis in als een turbulente periode. In het jaar ervoor was een krachtig economisch herstel ingezet na de coronapandemie met de erbij horende gezondheidsmaatregelen. Echter de oorlog in Oekraïne luidde een nieuwe woelige periode in, met in de eerste plaats veel menselijk leed maar daarnaast verhoogde het de onderliggende geopolitieke spanningen en dook het inflatiespook op. Desondanks hield de Belgische economie vrij goed stand. Het bbp van België is immers terug naar het niveau van voor de pandemie geklommen, terwijl het bbp van de EU en van de eurozone hun vorige niveau benaderde maar nog niet heeft bereikt.

De vervoersector heeft weinig redenen tot juichen. Enkel in het tweede kwartaal van het jaar kwam de vervoeractiviteit nipt boven het nulpunt uit, maar in de rest van het jaar is een vertraging van zowel het **nationaal** als het **internationaal vervoer** geregistreerd. De gemiddeld gewogen saldi bedragen – 3,5 % op nationaal vlak (+ 1 % in 2021) en – 5,5 % op internationaal vlak (- 1,2 % in het jaar ervoor).

In het nationaal vervoer verklaart gemiddeld bijna 60 % van de vervoerondernemingen dat de **kostprijs** gestegen is, terwijl bijna de helft wijst op een status-quo van de **vrachtprijs**. De gemiddeld gewogen saldi van de antwoorden bedragen + 34,7 % voor de kostprijs en + 23,9 % voor de vrachtprijs.

Op internationaal vlak deelt gemiddeld iets meer dan de helft van de bedrijven mee dat zowel de kostprijs als de vrachtprijs niet veranderd zijn in de loop van het jaar, al registeren de overige onderneming een verhoging. De gemiddeld gewogen saldi bedragen +18,8 % voor de kostprijs en + 17,3 % voor de vrachtprijs.

Voor de energieprijzen baarden veel vervoerders veel zorgen, al kan de explosieve inflatie uiteraard niet volledig teruggevoerd worden tot alleen de brandstofprijzen. De cumulatieve loonkloof tussen België en onze drie buurlanden Duitsland, Frankrijk en Nederland is sinds het einde van de gezondheidscrisis opnieuw groter geworden.

De **personeelsbestanden** van de niet-rijdende arbeiders en de bedienden zijn nagenoeg niet veranderd van kwartaal tot kwartaal. Met betrekking tot de chauffeurs is in het laatste kwartaal van het jaar 2021 een afname vastgesteld en deze daling zette zich verder in de tweede jaarhelft van het verslagjaar. In scherp contrast hiermee is het aantal vacatures voor chauffeurs (gemiddeld 36,6 % in vergelijking met 35 % in 2021), maar dit jaar ook voor bedienden (gemiddeld 24,5 % ten opzichte van slechts 3,9 % in het jaar ervoor).

De gemiddelde **afstandscoefficiënt** lag gemiddeld lichtjes onder 70 %. Anders geformuleerd: gemiddeld wordt ongeveer 30 % van de afstand zonder lading afgelegd.

Het aantal bedrijven met **liquiditeitsproblemen** is geleidelijk aan gedaald in de loop van het jaar, al ligt het niveau wel iets hoger dan in 2021. Gemiddeld signaleert 11,7 % van de vervoerders liquiditeitsmoeilijkheden in vergelijking met 9,9 % in voorgaand jaar.

Het aantal gerealiseerde **investeringen** is heel lichtjes gedaald ten opzichte van het jaar ervoor. Gemiddeld 26,4 % van de vervoerders meldt dat hun bedrijf een investering gerealiseerd heeft in de loop van 2022 in vergelijking met 27,2 % in voorgaand jaar. Bij gemiddeld 68,4 % van de bedrijven gaat het om een vervangingsinvestering.