

De conjunctuurevolutie in de sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg

Jaaroverzicht 2021



INSTITUUT WEGTRANSPORT EN LOGISTIEK BELGIË vzw

Archimedesstraat 5 – 1000 Brussel

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:

1 (klasse 1)	ondernemingen met 1 motorvoertuig;
2 (klasse 2)	ondernemingen met 2 t.e.m. 5 motorvoertuigen;
3 (klasse 3)	ondernemingen met 6 t.e.m. 20 motorvoertuigen;
4 (klasse 4)	ondernemingen met 21 t.e.m. 50 motorvoertuigen;
5 (klasse 5)	ondernemingen met meer dan 50 motorvoertuigen;
T (totaal)	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 2021

1. De algemene economische situatie in 2021¹

In het voorjaar van 2020 kwam de wereld in een wervelstorm terecht omwille van Covid-19, met een economische crisis zonder weerga als gevolg. Het jaar 2021 werd gekenmerkt door eveneens een ongeziene heropleving, die zowel krachtig als ongelijkmatig verliep. Ondanks de schokken door de diverse wisselende coronamaatregelen volgde het Belgisch bbp sinds het begin van de crisis een V-vormig traject: een krachtige economische opleving na een grote initiële daling.

Wereldeconomie

Na een ongekennde krimp in het jaar 2020 van nagenoeg - 3 %, groeide de wereldeconomie met bijna 6 % in 2021. Door de snelle en grootschalige inzet van vaccins in Europa, de Verenigde Staten en China konden de zwaarste coronamaatregelen ingetrokken worden, waardoor de economieën beter bestand werden tegen nieuwe besmettingsgolven.

Dankzij een stevige ondersteuning van het macro-economisch beleid overschreed de economische bedrijvigheid in 2021 het niveau van vóór de crisis in heel wat landen van het eurogebied, waaronder ook België.

Na de opheffing van de voornaamste beperkingen om gezondheidsredenen kon de vraag zich onmiddellijk herstellen, maar aan de aanbodzijde verliep de heropleving een stuk trager, vooral in sectoren waarvan de procedures complexer en gemondialiseerd zijn en die ontworpen zijn volgens het just-in-time principe.

Grondstoffenprijzen

De krachtige wereldwijde economische heropleving alsook geopolitieke factoren in de tweede helft van het jaar, hebben geleid tot een hausse van de energie- en de brandstoffenprijzen.

In 2020 volgden de energieprijzen grotendeels een dalende tendens als gevolg van de pandemie en de lockdowns, maar in de loop van 2021 namen deze prijzen een vlucht naar boven toe.

Belgische economie

In 2021 bleef de pandemie wegen op de economie, zij het in mindere mate dan in het jaar voordien. In het voorjaar zijn de coronamaatregelen afwisselend versoepeld en verstrengd, kwam de vaccinatiecampagne op gang en vertraagde de verspreiding van Covid-19. In mei werd de avondklok afgeschaft en kon de horeca, na een maandenlange gedwongen sluiting, weer op gang komen.

Als gevolg van een geleidelijke vertraging van de verspreiding van het coronavirus en een hoge vaccinatiegraad, registreerde de Belgische economie in het derde kwartaal een derde groeiversnelling op rij en kwam het bbp zelfs uit op een niveau boven dat van vóór de gezondheidscrisis.

Aan het einde van het jaar verspreidde het virus zich echter opnieuw vrij hevig en daarom werden opnieuw strengere beperkingen opgelegd. De bbp-groei vertraagde dan ook in het vierde kwartaal van het jaar.

¹ Bron: « Verslag 2021 », Nationale Bank van België, februari 2022 (www.nbb.be)

Al bij al steeg het bbp naar volume op jaarbasis met 6,1 %. Dat is één van de sterkste gemiddelde stijgingen sinds de Tweede Wereldoorlog, al volgt dit weliswaar op de grootste negatieve schok in dezelfde periode.

De bbp-groei in België in 2021 is 0,9 procentpunt hoger dan in het eurogebied. Dit verschil is grotendeels te verklaren aan de hand van de grotere veerkracht van de Belgische economie tegenover de gezondheidsmaatregelen.

BBP - groei in de voornaamste economieën					
<i>(veranderingspercentages in volume t.o.v. voorgaand jaar)</i>					
	<i>Projecties Januari 2022</i>			<i>p.m. Projecties Januari 2021</i>	<i>p.m. Niveau vergeleken met pre-covid ⁽¹⁾</i>
	2019	2020	2021	2021	2021, Q4
Geavanceerde economieën	1,7	-4,5	5,0	4,3	101,6
waarvan:					
Verenigde Staten	2,3	-3,4	5,6	5,1	102,9
Japan	0,0	-4,5	1,6	3,1	99,6
Eurogebied	1,5	-6,5	5,1	3,9	99,9
Verenigd Koninkrijk	1,4	-9,4	7,2	4,5	98,7
Opkomende economieën	3,5	-2,2	6,8	6,4	106,0
waarvan:					
China	6,0	2,3	8,1	8,5	110,3
India	4,0	-7,3	9,0	11,5	105,9
Rusland	2,0	-2,7	4,5	3,0	102,9
Brazilië	1,4	-3,9	4,7	3,6	99,6
Lage-inkomenslanden	5,3	0,1	3,1	5,1	n.
Wereld	2,8	-3,1	5,9	5,5	103,9
<i>p.m. Wereldhandel</i>	<i>0,9</i>	<i>-8,2</i>	<i>9,3</i>	<i>8,1</i>	<i>n.</i>

Bronnen: ECB, IMF

(1) Index, 2019, Q4 = 100

p.m. : pro memorie

n.: niet beschikbaar

Tabel 1: BBP in de voornaamste economieën

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

Nederland²:

Over het algemeen verklaarden de meeste Nederlandse vervoerders zich tevreden over het economisch klimaat in 2021, al volgde het een hobbelig parcours door de wisselende coronamaatregelen. In het tweede kwartaal steeg de omzet boven het niveau van voor deze covid-19 maatregelen. In het derde kwartaal steeg de omzet verder in het beroepsgoederenvervoer over de weg (een toename van + 12,5 % in vergelijking met dezelfde periode van het jaar ervoor) en in de logistieke dienstverlening is op jaarbasis zelfs een groei van + 24 % geregistreerd, al zijn sommige deelsectoren en types vervoer minder geraakt door de coronacrisis.

De arbeidsmarkt in de Nederlandse transport- en logistieksector kampt met een tekort aan personeel, zegt 52 % van de ondernemers in het beroepsgoederenvervoer. Niet alleen is de instroom van vooral jonge chauffeurs ondermaats, de uitstroom naar pensioen neemt toe.

Duitsland³

In het najaar van 2021 spraken de meeste Duitse vervoerders van een bevredigende tot goede situatie. In vergelijking met het jaar ervoor is het aantal bedrijven met een hoger aantal opdrachten en verbeterde omzet- en liquiditeitscijfers aanzienlijk gestegen. Desondanks wordt de grotere vraag naar vervoer niet weerspiegeld in de vrachttarieven. Door tal van kostenverhogingen (vooral de brandstofprijsstijgingen) staat de concurrentiestrijd zowel op nationaal als op internationaal vlak op scherp. Dit vertaalt zich in een hogere druk op de vrachtprijzen.

Ook in Duitsland wordt het chauffeurstekort almaar groter. Het aantal chauffeurs dat jaarlijks met pensioen gaat, is gevoelig hoger dan de instroom van jonge chauffeurs.

Frankrijk⁴

De Franse vervoeractiviteit is aarzelend verbeterd ten opzichte van het jaar 2020. De sector moet noodgedwongen meesurfen op de golven van de wisselende coronamaatregelen en in de eerste helft van het jaar bleef de bedrijvigheid onder het niveau van vóór de coronacrisis.

Het aantal inschrijvingen van zware voertuigen is gestegen, het investeringsgehalte ging erop vooruit, maar anderzijds zijn de kosten gestegen, vooral in de tweede helft van het jaar, grotendeels onder invloed van de stijgende brandstofprijzen.

² Bron: STL (Sectorinstituut Transport en Logistiek)

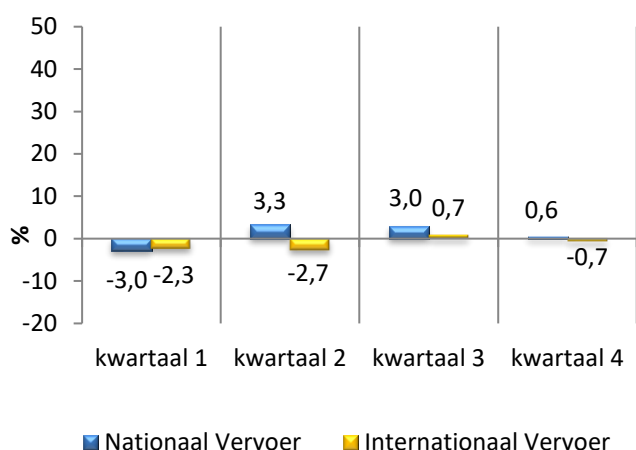
³ Bron: Bundesamt Güterkraftverkehr und Entsorgung (BGL)

⁴ Bronnen: Chiffres & Statistiques, Commissariat Général du Développement Durable.
www.cnr.fr

Bespreking conjunctuursituatie in 2021 per thema

1. Vervoeractiviteit

De covid-19-pandemie bleef wegen op de Belgische economie. Pas in het tweede kwartaal van het jaar kwam de vaccinatiecampagne goed op gang, maar doorheen het jaar ondervond de economie schokken omwille van de afwisselende verstrengingen en versoepelingen van de maatregelen in functie van de coronagolven.



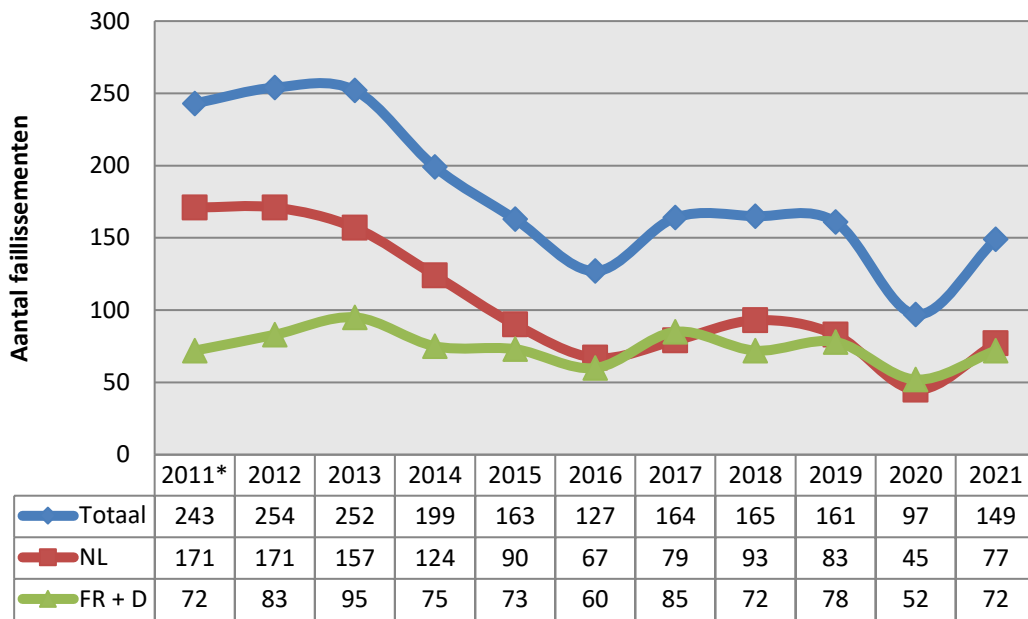
Figuur 1: de nationale en internationale vervoeractiviteit

Het nationaal vervoer registreert enkel in het eerste kwartaal een afname, maar in het internationaal vervoer kon men enkel in het derde kwartaal een zeer nipte verhoging noteren.

Het eerste kwartaal stond nog steeds bijna volledig in het teken van de Covid-19 crisis. De activiteit van zowel het nationaal als het internationaal vervoer is dan ook gedaald ten opzichte van het kwartaal ervoor.

In de loop van het tweede kwartaal werd de Belgische vaccinatiecampagne op gang getrokken en dat vertaalt zich in een verhoogde activiteit van het nationaal vervoer. In het internationaal vervoer werd nog steeds een vertraging van de activiteit vastgesteld op kwartaalbasis. Omwille van de vaak uiteenlopende coronamaatregelen in onze buurlanden, waren veel Belgische vervoerders terughoudender om veel internationale opdrachten aan te nemen.

Als we kijken naar de uitbesteding van vervoeropdrachten zijn de cijfers over de ganse lijn negatief, al is de daling groter in het internationaal vervoer. Inderdaad, in het nationaal vervoer bedraagt het gemiddeld gewogen saldo van de antwoorden $-1,2\%$ in vergelijking met $-17,8\%$ in het jaar 2020. In het internationaal vervoer bedraagt dat saldo $-2,8\%$ ten opzichte van -17% in het jaar ervoor.

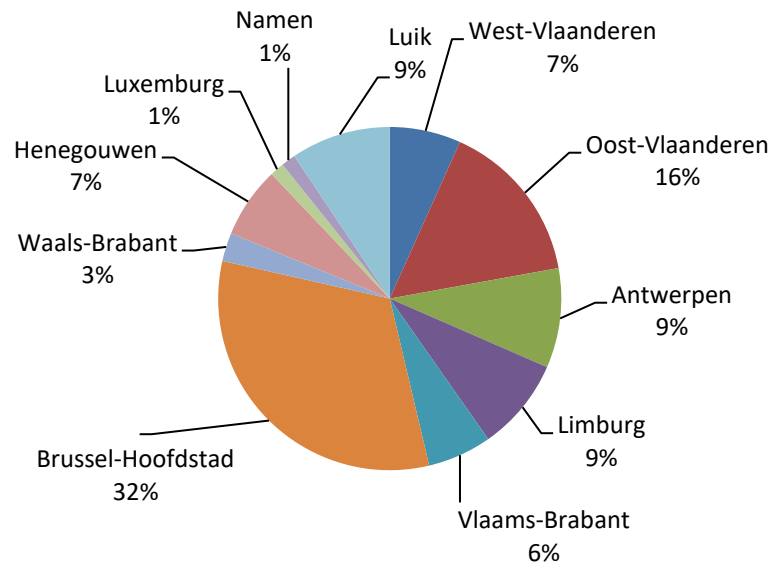


Figuur 2: aantal faillissementen (o.b.v. vervoervergunningen) in de sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg ⁵

Na een daling in het jaar 2020, grotendeels toe te schrijven aan diverse overheidsmaatregelen om de economische impact van het coronavirus te beperken, is het aantal faillissementen in 2021 opnieuw gestegen, al blijft het onder het niveau van vóór de gezondheidscrisis.

32 % van de failliet verklaarde bedrijven waren gevestigd in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

2021

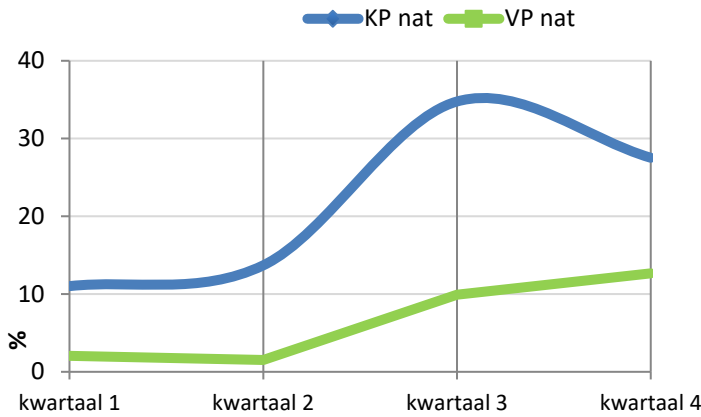


Figuur 3: aantal faillissementen (o.b.v. vervoervergunningen) per provincie ⁶

⁵ Bron: FOD Mobiliteit & Vervoer

⁶ Bron: FOD Mobiliteit & Vervoer

2. De kostprijs en de vrachtprijs in het nationaal vervoer



Figuur 4: evolutie van de kostprijs en de vrachtprijs

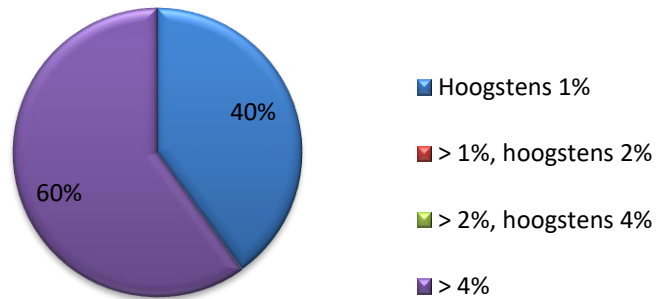
In het jaar 2021 verklaart gemiddeld iets meer dan de helft van de vervoerders (52,5 %) dat de kostprijs op hetzelfde niveau bleef. Het leeuwendeel van de overige bedrijven deelt mee dat de kostprijs gestegen is: 45,5 % duidt een verhoging aan en 2 % een verlaging.

Met betrekking tot de vrachtprijs signaleert gemiddeld 74,7 % een status-quo, terwijl 23,6 % een tariefaanpassing naar boven toe heeft kunnen doorvoeren.

De gemiddeld gewogen saldi van de antwoorden bedragen + 21,8 % voor de kostprijs (0 % in 2020) en + 6,5 % voor de vrachtprijs (- 0,6 % in 2020).

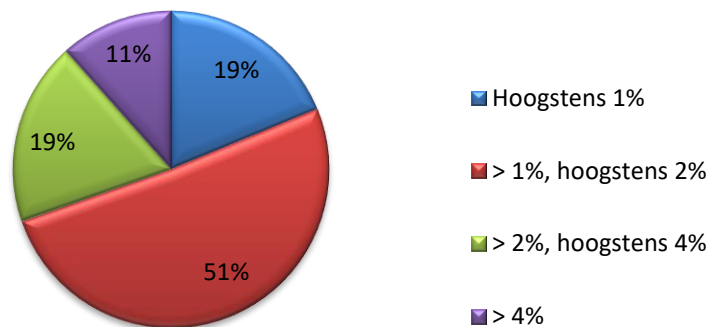
Vooraf in het derde kwartaal nam de kostprijs een hoge vlucht. De vrachtprijs werd bij veel vervoerbedrijven ook naar boven toe aangepast, maar kon de evolutie van de kostprijs duidelijk niet volgen. Deze evolutie is grotendeels het gevolg van de brandstofprijsevolutie (zie figuur 7).

Gemiddeld 60 % van de vervoerondernemingen waarvan de kostprijs gestegen is in 2021, verklaart dat het om een verhoging van meer dan 4 % gaat

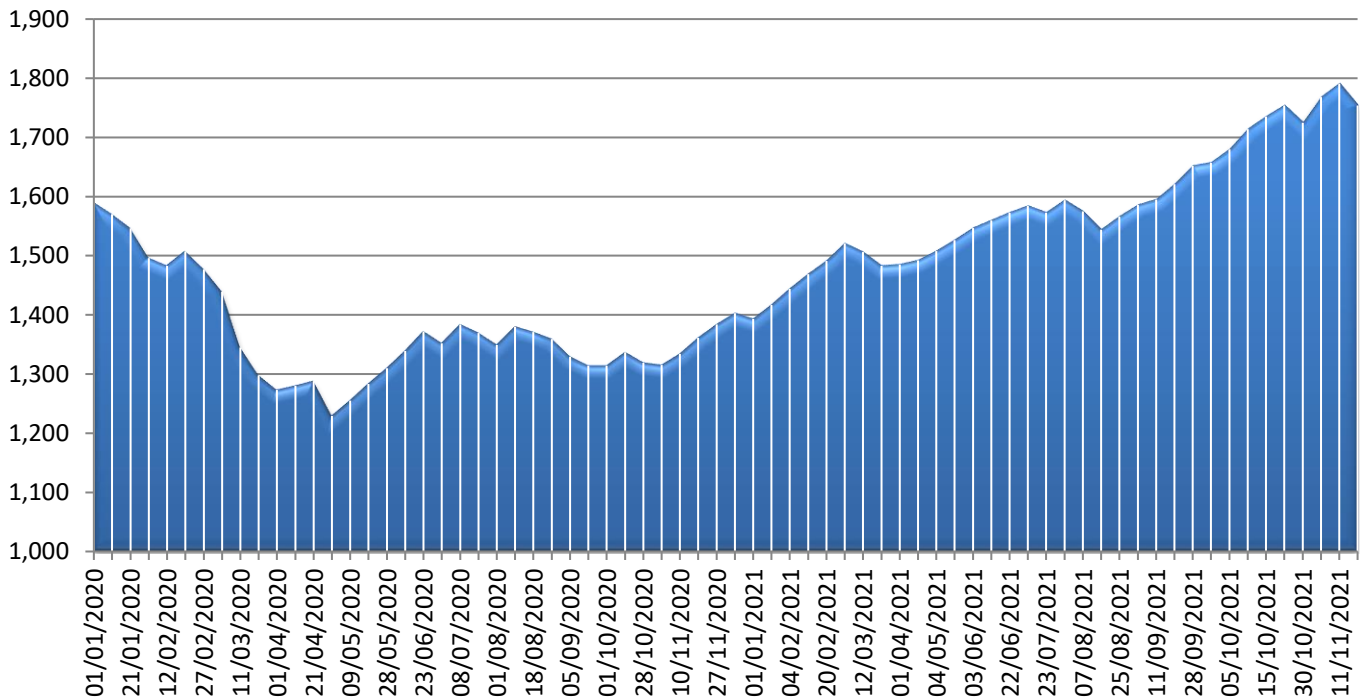


Figuur 5: marges van de kostprijsstijging

Iets meer dan de helft van de vervoerders met een vrachtprijsverhoging deelt mee dat het om een stijging van meer dan 1 % gaat, maar ten hoogste 2 %.

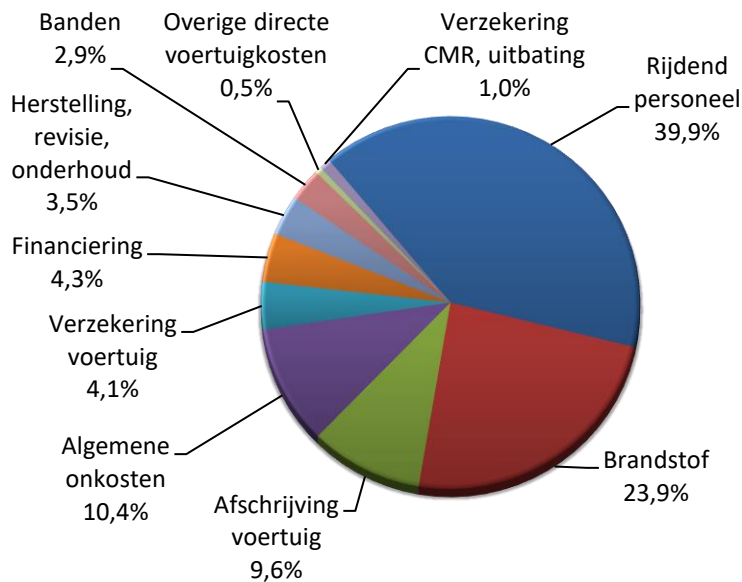


Figuur 6: marges van de vrachtprijsstijging



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

De twee grootste kostenposten van het nationaal vervoer zijn “het rijdend personeel” (39,9 %) en “de brandstof” (23,9 %), samen 63,8 % van de nationale kostprijs (in het jaar ervoor bedroeg dat gezamenlijk aandeel 63 %).

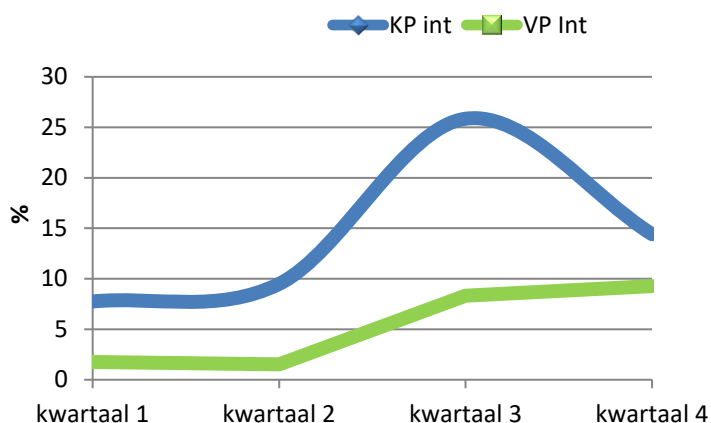


Figuur 8: de structuur van de kostprijs in het nationaal vervoer (situatie op 31 december 2021)⁸

⁷ Bron: Belgische Petroleum Federatie

⁸ Bron: ITLB Kostprijsindices, te raadplegen op www.itlb.be

3. De kostprijs en de vrachtprijs in het internationaal vervoer

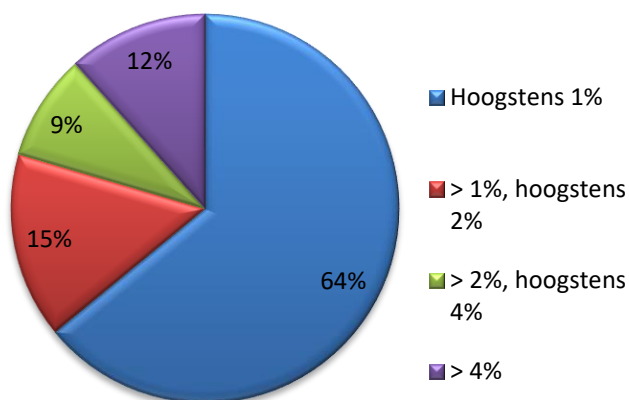


Figuur 9: evolutie van de kostprijs en de vrachtprijs

Gemiddeld 60,5 % van de vervoerondernemingen deelt mee dat hun kostprijs in de loop van het jaar op hetzelfde niveau bleef en 37 % registreert een verhoging. Het gemiddeld gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 14,4 % (- 0,1 % in 2020).

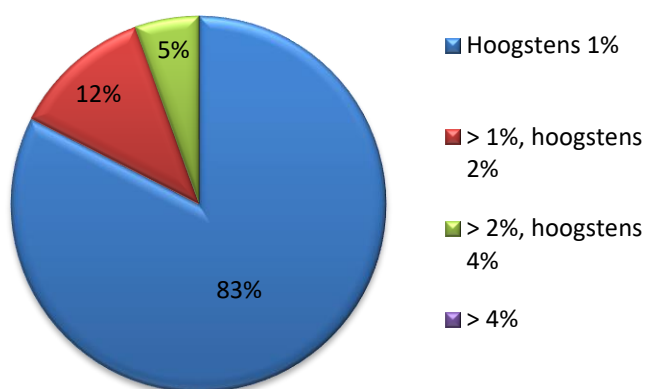
Bij de vrachtprijs signaleert gemiddeld 76,6 % een status-quo, terwijl het bij 21,4 % naar boven toe is aangepast. Het gemiddeld gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 5,2 % (- 0,5 % in het jaar ervoor).

Bij een grote meerderheid (64 %) van de vervoerders met een kostprijsstijging gaat het om een beperkte verhoging van maximaal 1 %

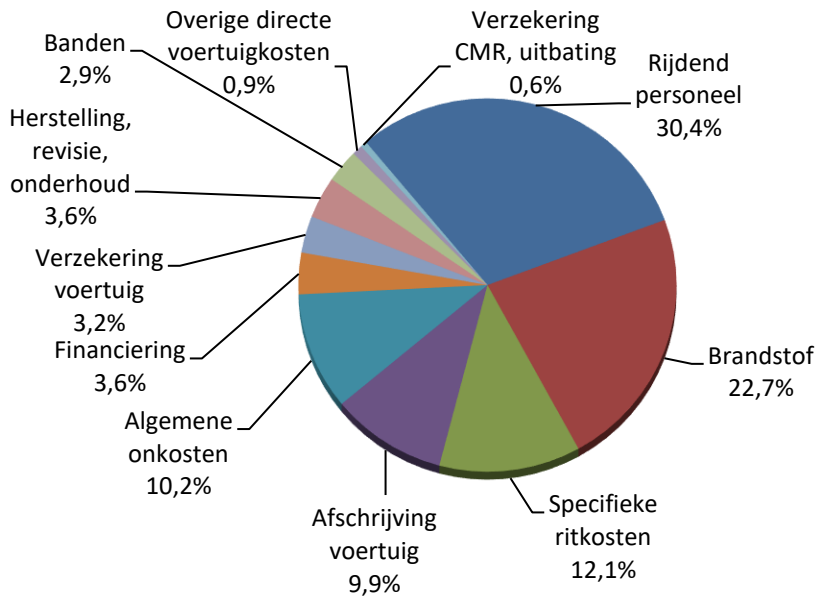


Figuur 10: marges van de kostprijsstijging

Bij de vrachtprijs is het aandeel van de bedrijven met een tariefverhoging van ten hoogste 1 % nog groter (83 %).



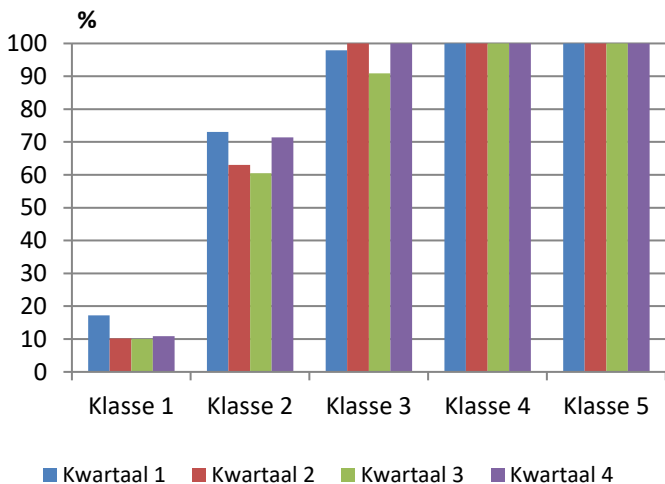
Figuur 11: marges van de vrachtprijsstijging



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

Net zoals in het nationaal vervoer zijn de grootste kostenposten van het internationaal vervoer de loonkosten van het rijdend personeel (30,4 %) en de brandstofkost (22,7 %), samen goed voor 53,1 % van de totale kostprijs (51,2 % in het jaar ervoor).

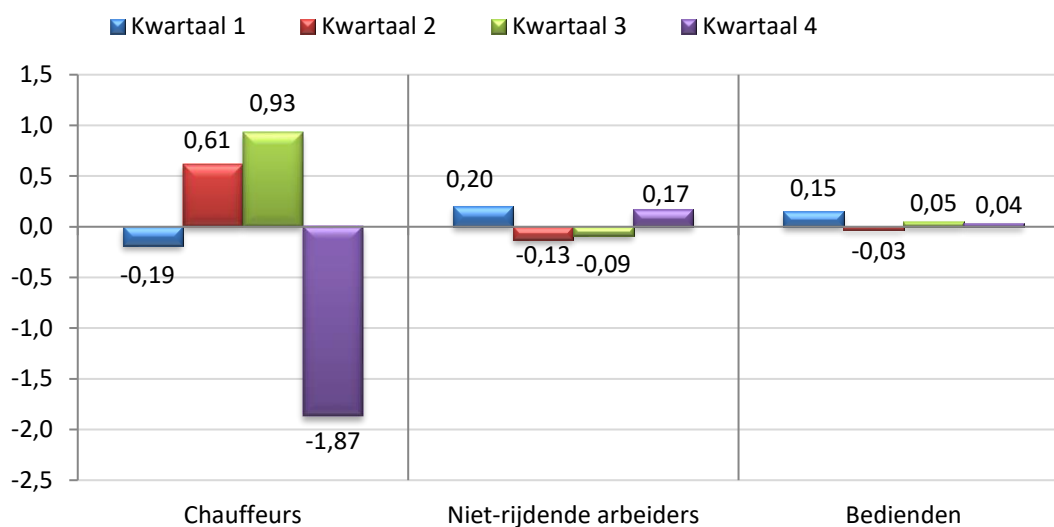
4. Personeel



Figuur 13: Personeel in dienst

Gemiddeld 12,1 % van de vervoerders van klasse 1 bevestigt dat hun bedrijf werknemers heeft, in klasse 2 bedraagt dat aandeel 67 % en in klasse 3 loopt het op tot 97,2 %. De grotere bedrijven van klasse 4 en 5 stellen allemaal mensen te werk.

Geëxtrapoleerd naar de ganse sector toe, signaleert gemiddeld 76 % van de vervoerbedrijven over personeel te beschikken in vergelijking met 77 % in 2020.



Figuur 14: evolutie van het personeelsbestand

De personeelsbestanden zijn bijna niet veranderd in 2021. De grootste verandering doen zich voor bij de chauffeurs met een opvallende daling in het laatste kwartaal van het jaar. Het gemiddeld gewogen saldo van de antwoorden van het chauffeursbestand bedraagt $-0,1\%$ ($-0,5\%$ in het jaar ervoor). Met betrekking tot de niet-rijdende arbeiders en de bedienden is de situatie nagenoeg op hetzelfde niveau gebleven en de gewogen saldi van de antwoorden voor de beide categorieën zijn dan ook 0% (in het 2020 is een lichte daling vastgesteld).

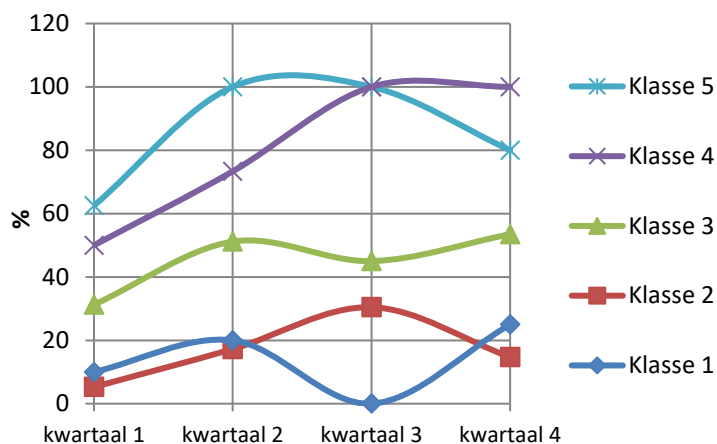
Als we naar het gemiddeld aantal vacatures kijken, krijgen we een heel ander verhaal (zie figuren 15 en 16). Zo deelde gemiddeld 35% van de vervoerders in de loop van het jaar mee dat hun bedrijf een chauffeur wilden aanwerven. In het jaar ervoor lag dat aandeel een stuk lager ($18,4\%$), maar toen legden tal van ondernemingen uit dat hun aanwervingsbeleid omwille van de coronamaatregelen op een lager pitje. Als we kijken naar 2019 is het aantal openstaande betrekkingen voor chauffeurs nagenoeg even hoog als in 2021.

Deze conclusie kunnen we overigens doortrekken naar de niet-rijdende arbeiders en de bedienden. Het coronajaar 2020 zorgde duidelijk voor een dipje in het aantal vacatures van de bedrijven, maar in het jaar daarvoor was dat aantal ongeveer even hoog als in het verslagjaar 2021.

De focus ligt vanzelfsprekend vooral op de zoektocht naar gemotiveerde en bekwame chauffeurs. Het chauffeurstekort is geen nieuwe problematiek, maar het wordt steeds nijpender. De instroom van jonge chauffeurs blijft ondermaats, terwijl de gemiddelde leeftijd van de huidige chauffeurs vrij hoog is en men dus in toenemende mate op zoek moet naar de nodige vervangers van gepensioneerde chauffeurs.

Bij de bedienden delen sommige vervoerders mee dat een gelijkaardige situatie zich aan het ontwikkelen is met betrekking tot boekhouders-accountants. Het beroep oefent te weinig aantrekkingskracht en dus is de instroom te laag.

Chauffeurs



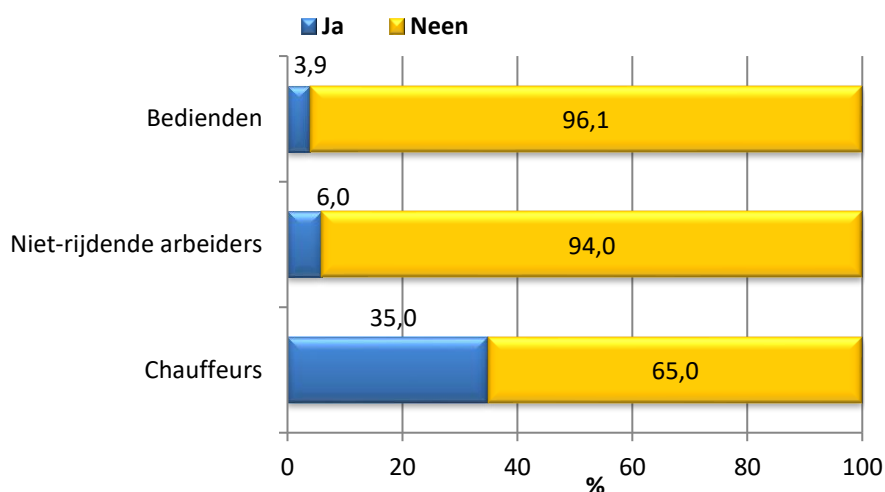
Het gemiddeld aantal vacatures lag merkbaar lager in het eerste kwartaal van het jaar.

Figuur 15: Vacatures voor chauffeurs

Zoals voorheen al vermeld, rapporteerde gemiddeld 35 % van de vervoerbedrijven een vacature voor een chauffeur in vergelijking met 18,4 % in 2020 en 35,6 % in 2019.

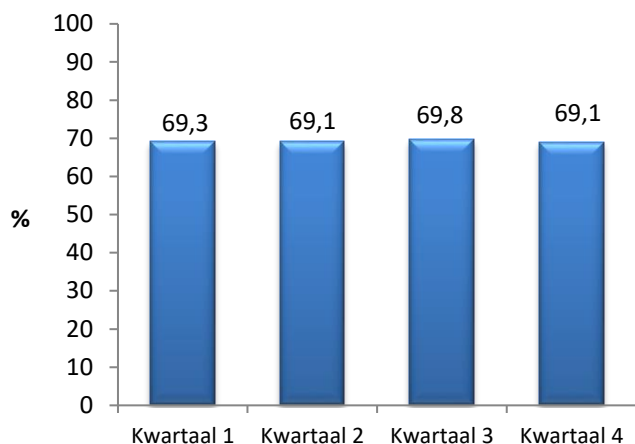
Gemiddeld gaf 6 % van de bedrijven aan een openstaande betrekking te hebben voor een niet-rijdende arbeider (2,7 % in 2020).

Voor de bedienden signaleerde gemiddeld 3,9 % van de vervoerders een vacature voor een bediende (2 % in 2020).



Figuur 16: gemiddeld aantal vacatures in 2021

5. Afstandscoëfficiënt



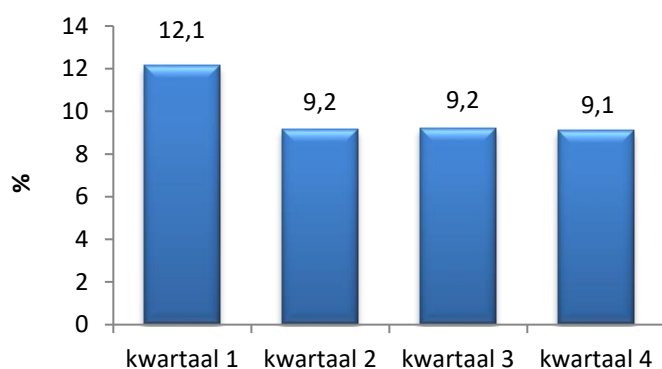
Figuur 17: de gemiddelde afstandscoëfficiënt

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

In 2021 lag de gemiddelde afstandscoëfficiënt net onder de kaap van 70 %.

Anders gezegd: gemiddeld wordt ongeveer 30 % van de totale afstand afgelegd zonder lading.

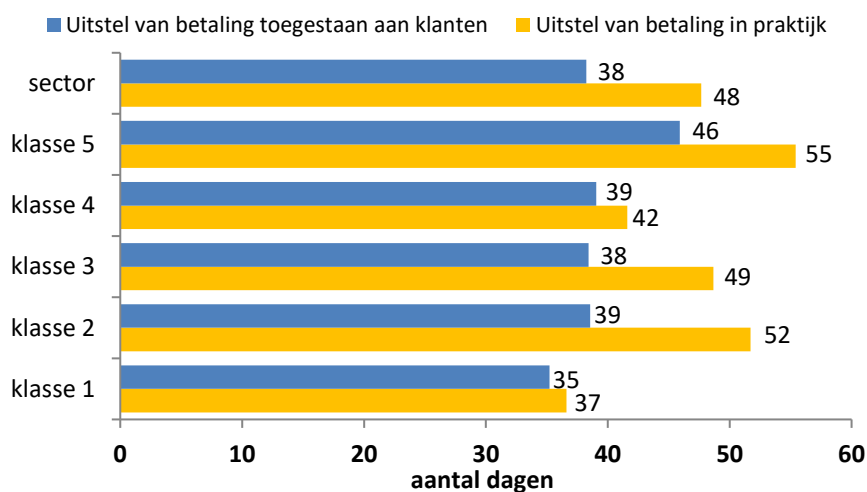
6. Liquiditeit



Figuur 18: liquiditeitsproblemen

Het gemiddeld aantal bedrijven dat in 2021 liquiditeitstekorten signaleerde, lag gevoelig lager dan in het jaar ervoor.

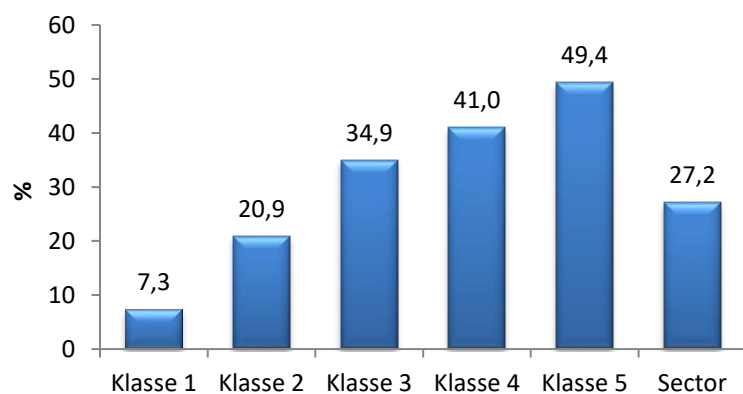
Gemiddeld meldt 9,9 % van de ondernemingen liquiditeitsproblemen in vergelijking met gemiddeld 15,3 % in 2020.



Figuur 19: uitstel van betaling

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

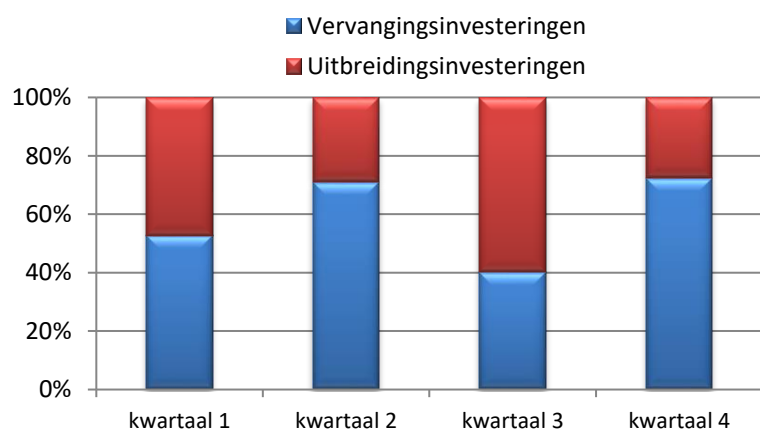
7. Investerings



Figuur 20: gedane investeringen

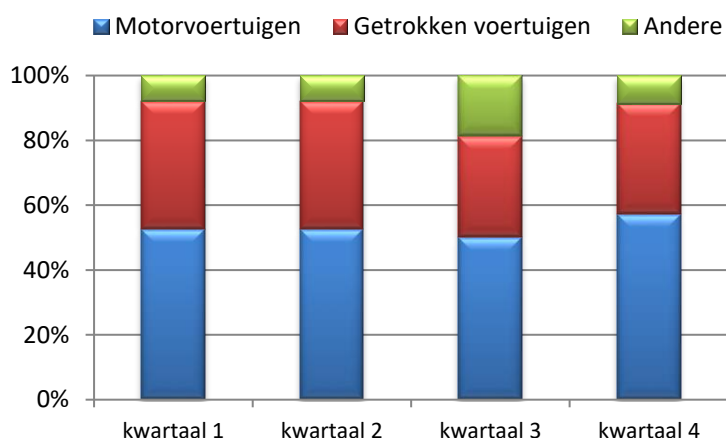
Het investeringsniveau is lichtjes gedaald ten opzichte van voorgaand jaar.

Gemiddeld verklaart 27,2 % van de vervoerders dat hun bedrijf in de loop van het jaar een investering doorgevoerd heeft in vergelijking met 29,4 % in het jaar ervoor. Dit is echter een flink stuk lager dan in het jaar 2019 (toen bedroeg het echter 36,3 %).



Figuur 21: vervangings- of uitbreidingsinvesteringen

Bij gemiddeld 59 % van de investeringen gaat het om een vervanging in vergelijking met 62,4 % in het jaar ervoor.



Figuur 22: vervangingsinvesteringen

Bij de vervangingsinvesteringen gaat het grotendeels om motorvoertuigen.

De conjunctuursituatie in 2021 in een notendop

De Belgische economie volgde een V-vormig traject in de periode 2020 – 2021. In het coronajaar 2020 incasseerde het bbp een verlaging van zo maar eventjes – 6,3 %, de scherpste negatieve schok sinds de Tweede Wereldoorlog. In 2021 is de Belgische economie met + 6,1 % en dat is dan weer één van de sterkste gemiddelde stijgingen die in diezelfde periode werd opgetekend.

Na de opdoffer in het jaar 2020, klom het **nationaal vervoer** aarzelend uit het dal: de gemiddeld gewogen saldi bedragen – 16,9 % in 2020 en + 1 % in 2021. Het **internationaal vervoer** trapt nog steeds achteruit: de gemiddeld gewogen saldi evolueerde van – 18,5 % in 2020 naar – 1,2 % in het verslagjaar.

Iets meer dan de helft van de vervoerders (52,5 %) verklaart dat de **kostprijs** van het nationaal vervoer op hetzelfde niveau bleef in de loop van het jaar. Bij het internationaal vervoer is deze meerderheid iets groter (60,5 %). Met betrekking tot de **vrachtprijs** signaleert ongeveer drie kwart van de vervoerders een status-quo. De vervoerbedrijven die wel een wijziging observeerden, wijzen grotendeels op een verhoging. We moeten niet ver zoeken naar de voornaamste oorzaak van de kostprijsverhogingen. Inderdaad, de vervoersector kreunt onder de stijgende evolutie van de brandstofprijs. Het gaat dan ook om een belangrijke kostenpost. In het nationaal vervoer neemt de brandstofkost gemiddeld 23,9 % in van de totale kostprijs en in het internationaal vervoer bedraagt dat aandeel gemiddeld 22,7 % voor het jaar 2021.

De **personeelsbestanden** zijn bijna niet veranderd in 2021. Voor de chauffeurs is zelfs een heel lichte daling vastgesteld (gemiddeld gewogen saldo van de antwoorden: - 0,1 %). Peilend naar het aantal vacatures krijgen we een heel ander beeld. Zo maar eventjes gemiddeld 35 % van de vervoerondernemingen gaf aan een chauffeur te willen aanwerven. In het jaar 2020 is het aanwervingsbeleid op een laag pitje gezet, maar in het jaar daarvoor was het aantal openstaande betrekkingen ongeveer even hoog als in het verslagjaar. Het chauffeurstekort is geen nieuwe problematiek, maar het wordt steeds nijpender. De gemiddelde leeftijd van de huidige chauffeurs is vrij hoog en dus moet men in toenemende mate op zoek naar vervangers terwijl de instroom ondermaats blijft.

De gemiddelde **afstandscoefficiënt** lag gemiddeld een ietsje onder de kaap van 70 %. Met andere woorden: gemiddeld wordt ongeveer 30 % van de afstand zonder lading afgelegd.

Het aantal bedrijven met **liquiditeitsproblemen** ligt gevoelig lager dan in 2020. Gemiddeld meldt 9,9 % van de vervoerders liquiditeitstekorten in vergelijking met 15,3 % in het jaar ervoor.

Het aantal gerealiseerde **investeringen** is ietsje afgenomen ten opzichte van voorgaand jaar. Gemiddeld 27,2 % van de vervoerders meldt dat hun bedrijf in de loop van 2021 een investering doorgevoerd heeft in vergelijking met 29,4 % in voorgaand jaar. Bij gemiddeld 59 % van de bedrijven gaat het om een vervangingsinvestering.