



De conjunctuurevolutie in de sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg

3^{de} kwartaal 2024



INSTITUUT WEGTRANSPORT EN LOGISTIEK BELGIË vzw

Archimedesstraat 5 – 1000 Brussel

http: www.itlb.be - Tel. +32/(0)2 234 30 10

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 aantal ondernemingen. |

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).

| Kwartaal 3 2024 | Evolutie t.o.v. voorgaand kwartaal ⁽¹⁾ | Kwartaal 3 2023 |
|--------------------|---|--------------------|
|--------------------|---|--------------------|

NATIONAAL VERVOER

| | | | | |
|-----------------------------------|---|---------|---|---------|
| Evolutie van de vervoeractiviteit | S | - 5,8 % | ↘ | - 8,8 % |
| Uitbesteding naar derden | S | - 3 % | ↘ | - 8,3 % |
| Evolutie van de kostprijs | S | + 5,6 % | ↗ | + 8,1 % |
| Evolutie van de vrachtprijs | S | + 0,7 % | ↗ | + 2,9 % |

INTERNATIONAAL VERVOER

| | | | | |
|-----------------------------------|---|---------|---|---------|
| Evolutie van de vervoeractiviteit | S | - 9,6 % | ↘ | - 9,5 % |
| Uitbesteding naar derden | S | - 5,4 % | ↘ | - 7,6 % |
| Evolutie van de kostprijs | S | + 2,5 % | ↗ | + 5,3 % |
| Evolutie van de vrachtprijs | S | + 0,4 % | ↗ | + 0,8 % |

PERSONEEL

| | | | | |
|-------------------------|---|---------|---|---------|
| Chauffeurs | S | - 1,6 % | ↘ | - 1,4 % |
| Niet-rijdende arbeiders | S | - 0,3 % | ↘ | - 0,1 % |
| Bedienden | S | - 0,5 % | ↘ | 0 % |

AFSTANDSCOËFFICIËNT

| | | | | |
|--------------------------------|---|--------|---|--------|
| Gemiddelde afstandscoëfficiënt | % | 70,1 % | ↘ | 70,1 % |
|--------------------------------|---|--------|---|--------|

FINANCIËLE TOESTAND

| | | | | |
|---|--------------|--------|---|--------|
| Liquiditeitsmoeilijkheden | % | 16,6 % | ↗ | 11,6 % |
| Betalingstermijn toegestaan aan klanten | Aantal dagen | 37 | ↔ | 38 |
| Betalingstermijn in de praktijk | Aantal dagen | 43 | ↘ | 45 |
| Gerealiseerde investeringen | % | 19,9% | ↘ | 29,1 % |

S Antwoordensaldo: Het gewogen verschil tussen het aantal ondernemingen (in %) dat een stijging signaleert en het aantal ondernemingen (in %) dat een daling signaleert in vergelijking met voorgaand kwartaal.

⁽¹⁾ **Evolutie t.o.v. voorgaand kwartaal:** het is de weergave van de inschatting door de deelnemers aan de enquête van de situatie in vergelijking met voorgaand kwartaal.

Conjunctuursituatie in een notendop

In de eurozone is het bbp op kwartaalbasis met + 0,4 % gestegen, in de EU registreerde men een groei van + 0,3 %. De Belgische economie presteerde dus iets zwakker met een bbp-verhoging van + 0,2 %.

De Belgische sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg blijft echter achteruittrappen. Zowel de nationale als de internationale **vervoeractiviteit** is immers vertraagd in vergelijking met het kwartaal ervoor. De gewogen saldi van de antwoorden bedragen – 5,8 % voor het nationaal en – 9,6 % voor het internationaal vervoer.

Het fileleed, vooral in en rond de grotere steden, bezorgt tal van vervoerplanners flink wat kopzorgen. Te meer daar er vaak conflictsituaties ontstaan in combinatie met de strikte regelgeving van de rij- en rusttijden. Sommige vervoerder doen eveneens hun beklag over de lange wachttijden in de haven van Antwerpen.

Zowel de **kostprijs** als de **vrachtprijs** van het nationaal en het internationaal vervoer zijn gestegen, al loopt de vrachtprijsevolutie iets achter op deze van de kostprijs. De gewogen saldi van de antwoorden van het nationaal vervoer bedragen + 5,6 % voor de kostprijs en + 0,7 % voor de vrachtprijs. Voor het internationaal vervoer bedragen deze saldi + 2,5 % voor de kostprijs en + 0,4 % voor de vrachtprijs.

De **personeelsbestanden** zijn over de ganse lijn lichtjes gedaald. Nochtans blijft het aantal openstaande betrekkingen hoog. Gemiddeld 30,7 % van de vervoerondernemingen meldt een vacature voor een chauffeur en met betrekking tot de bedienden loopt dit zelfs op tot zo maar eventjes 57,6 %.

Het chauffeurstekort is een gekende problematiek maar sinds enige tijd ondervinden veel bedrijven tevens moeilijkheden om de vacatures voor bedienden in te vullen (vervoerplanners, boekhouders...).

De **gemiddelde afstandscoëfficiënt** verandert nauwelijks van kwartaal tot kwartaal. Het bedraagt 70,1 % in vergelijking met 70,3 % in voorgaande periode en eveneens 70,1% in dezelfde periode van het jaar ervoor.

Het aantal bedrijven dat aangeeft met **liquiditeitsmoeilijkheden** te kampen is toegenomen in vergelijking met voorgaand kwartaal. Gemiddeld 1 op 6 ondernemingen signaleert liquiditeitstekorten ten opzichte van 1 op 10 in de periode ervoor.

De gemiddeld toegestane **betalingstermijn** bedraagt 37 dagen, maar in de praktijk loopt het op tot gemiddeld 43 dagen.

Het aantal **investeringen** is iets afgenomen ten opzichte van voorgaande periode. Gemiddeld geeft 20 % van de bedrijven aan dat ze in de loop van het kwartaal geïnvesteerd hebben ten opzichte van 23 % in voorgaand kwartaal en 29 % een jaar terug.

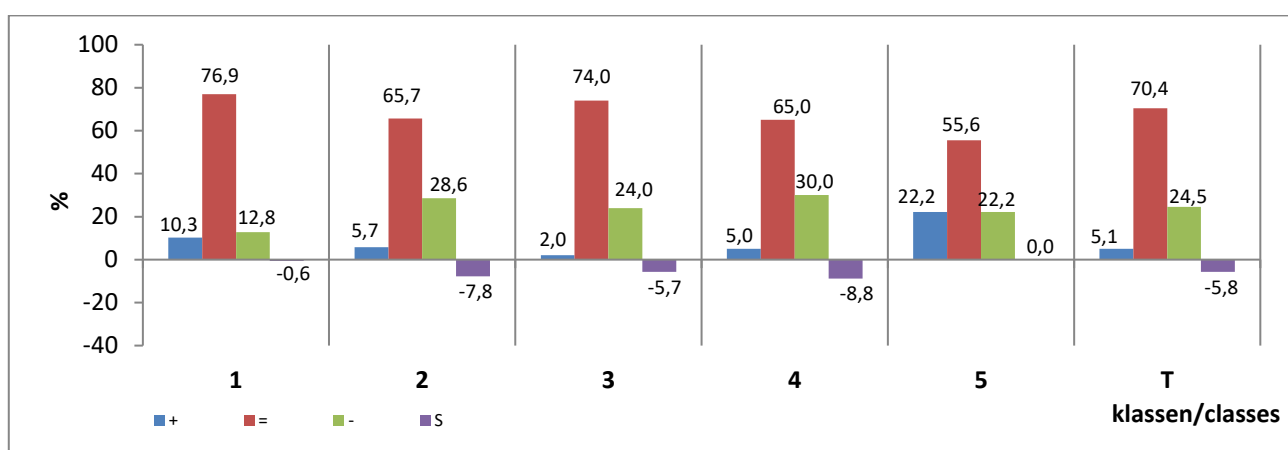
Bespreking conjunctuursituatie

1. NATIONAAL VERVOER

1.1. Vervoeractiviteit

Volgens de flashraming van de NBB is de Belgische economie gegroeid ten opzichte van voorgaand kwartaal. Het bbp bedraagt immers + 0,2 %, net zoals in de periode ervoor. In vergelijking met het derde kwartaal van 2023 is het bbp met + 1 % gestegen.

In het nationaal vervoer is de bedrijvigheid echter vertraagd in vergelijking met het kwartaal ervoor. Gemiddeld 70,4 % van de bedrijven verklaart dat de vervoeractiviteit niet is veranderd, maar de meeste andere ondernemingen signaleren een afname: 24,5 % duidt een daling aan en 5,1 % een stijging. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt – 5,8 % in vergelijking met – 5,6 % in voorgaande periode en - 8,8 % een jaar eerder.



Figuur 1: de evolutie van de activiteit in het nationaal vervoer

Het aantal in onderaanneming gegeven vervoeropdrachten is eveneens afgenomen, zij het in iets lichtere mate. Bijna 76,9 % van de bedrijven meldt een status-quo ten opzichte van voorgaand kwartaal, 18% wijst op een daling en 5,1 % op een stijging. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt - 3 % ten opzichte van - 3,6 % in het kwartaal ervoor en – 8,3 % in dezelfde periode van voorgaand jaar.

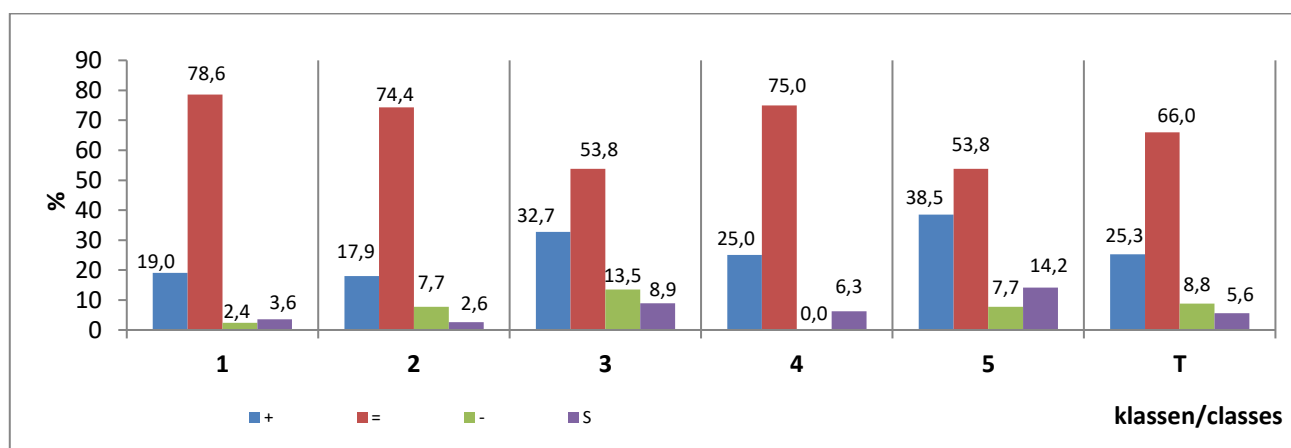
Gevraagd naar de knelpunten wordt vooral gewezen naar de moeilijke zoektocht naar geschikt en gemotiveerd personeel.

Het fileleed, vooral in en rond de grote steden, wordt eveneens vaak aangehaald. Temeer daar de combinatie met de strikte rij- en rusttijden heel wat kopzorgen oplevert voor menig vervoerplanner.

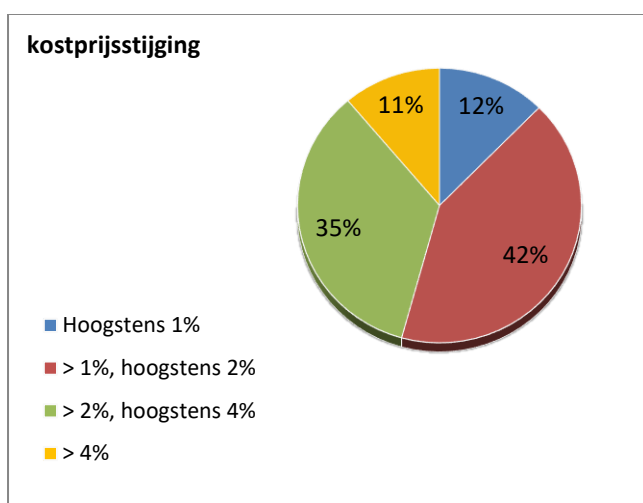
Sommige vervoerders doen tevens hun beklag over de lange wachttijden in de haven van Antwerpen.

1.2. Kostprijs

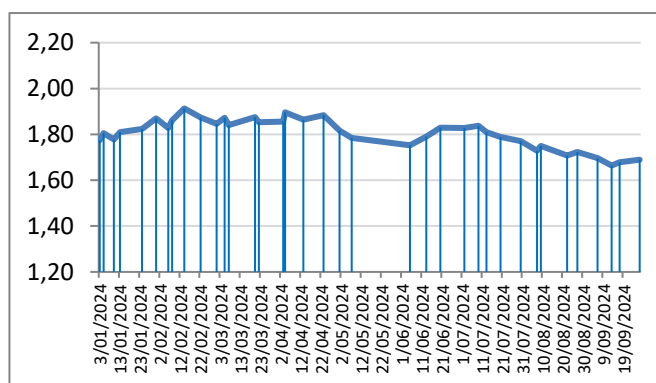
66 % van de vervoerbedrijven deelt mee dat de kostprijs van het nationaal vervoer op hetzelfde niveau gebleven is als in het kwartaal ervoor, maar het merendeel van de andere ondernemingen signaleert een verhoging. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 5,6 % ten opzichte van + 4,9 % in voorgaand kwartaal en + 8,1 % in de overeenkomstige periode van het jaar 2023.



Figuur 2: de evolutie van de kostprijs in het nationaal vervoer



Figuur 3: marges van de kostprijsstijging



Figuur 4: Diesel, zwavelarm, EUR/L (10 ppm, incl. BTW): Evolutie van de maximumprijzen (bron: Energia)

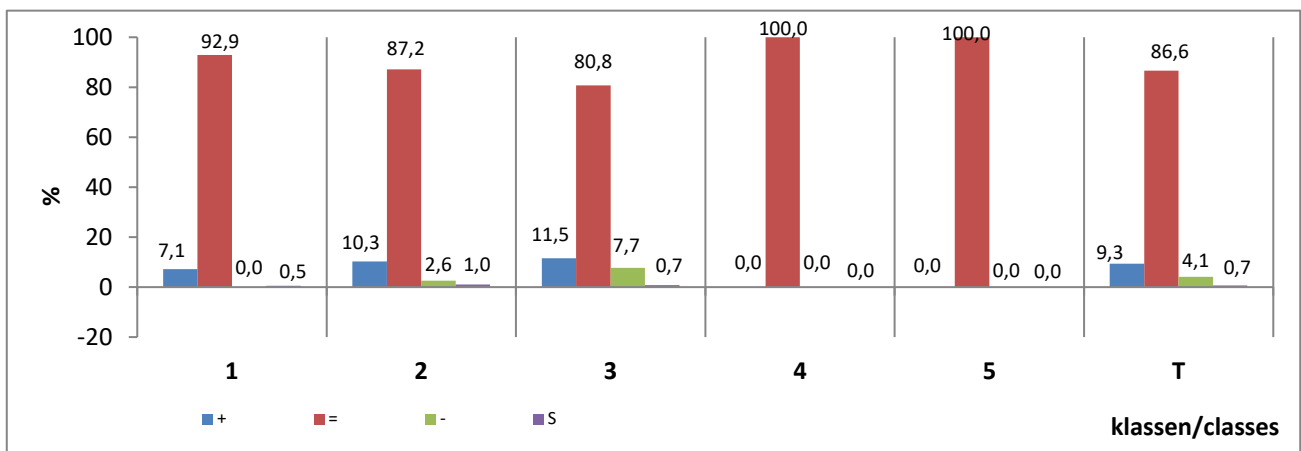
42 % van de bedrijven met een kostprijsverhoging laat weten dat het om een verhoging van meer dan 1 % en ten hoogste 2 % gaat.

In de loop van dit kwartaal speelt de evolutie van de dieselprijs de bedrijven iets minder parten (zie figuur 4), maar heel wat vervoerders verklaren hun gestegen kostprijs door te wijzen naar andere oorzaken, waaronder de hoge onderhoudskosten, gestegen toelastkosten en de impact van het congestieprobleem.

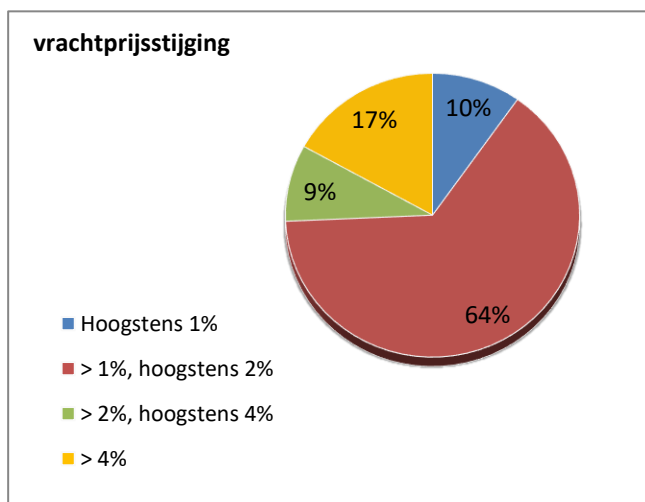
1.3. Vrachtprijs

Gemiddeld 86,6 % van de ondernemingen signaleert dat hun vrachtprijs niet is gewijzigd in vergelijking met voorgaand kwartaal, 9,3 % duidt een stijging aan en 4,1 % een daling. Gemiddeld gesproken is de vrachtprijs dus nagenoeg niet veranderd. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt immers slechts + 0,7 % ten opzichte van + 0,5 % in het kwartaal ervoor + 2,9 % een jaar terug.

Een aantal vervoerders merkt op dat het moeilijk is om de vrachtprijs correct en tijdig aan te passen aan de kostprijs-evolutie. De druk op de tarieven blijft hoog omwille van de hevige concurrentie in de sector, waardoor veel opdrachtgevers zich heel kieskeurig kunnen opstellen. Bij aardig wat bedrijven vinden de vrachtprijs-onderhandelingen bovendien veelal slechts één keer per jaar plaats.



Figuur 5: de evolutie van de vrachtprijs in het nationaal vervoer



64 % van de bedrijven met een vrachtprijsstijging laat weten dat het om een verhoging van meer dan 1 % en ten hoogste 2 % gaat.

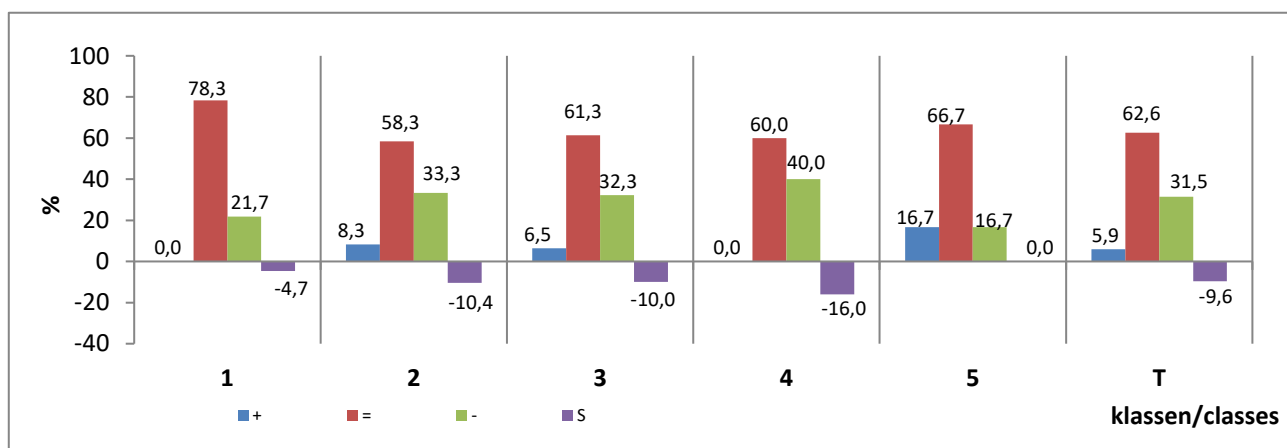
Figuur 6: de evolutie van de vrachtprijs in het nationaal vervoer

2. INTERNATIONAAL VERVOER

2.1. Vervoeractiviteit

In de eurozone is het bbp met + 0,4 % toegenomen en in de EU met + 0,3 % ten opzichte van voorgaand kwartaal. Op jaarbasis is een economische activiteit met + 0,9 % gestegen in de eurozone en met 1 % in de EU.

Gemiddeld 62,6 % van de vervoerders geeft aan dat internationale vervoeractiviteit op hetzelfde peil is gebleven in vergelijking met het kwartaal ervoor, maar een overtuigende meerderheid van de andere bedrijven stelt een vermindering vast: 31,5 % duidt een afname aan en 5,9 % een toename. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt – 9,6 % ten opzichte van – 5,6 % in de periode ervoor. In dezelfde periode van voorgaand jaar bedroeg dat saldo ei zo na hetzelfde (toen bedroeg het – 9,5 %).



Figuur 7: de evolutie van de activiteit in het internationaal vervoer

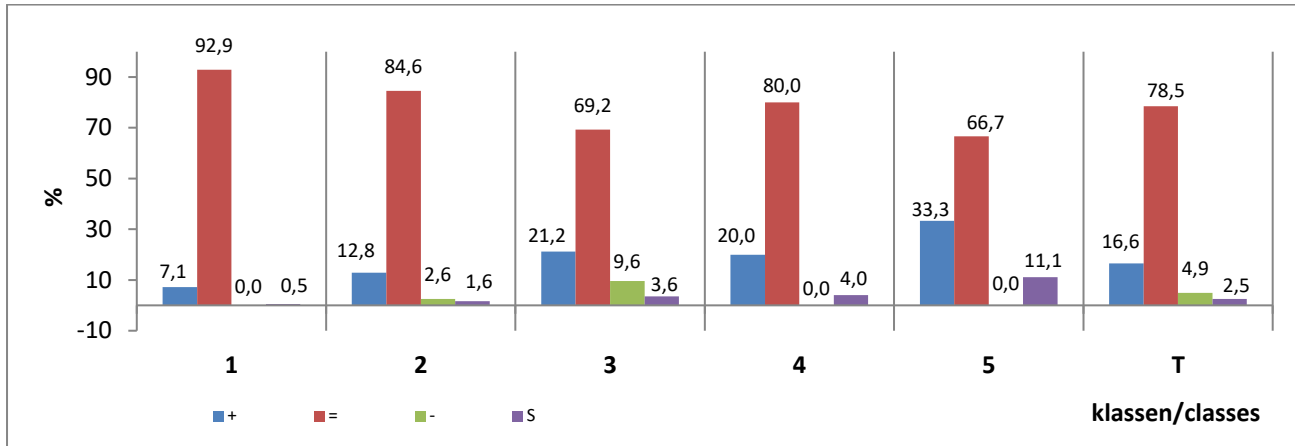
Het aantal uitbestedingen van internationale vervoeropdrachten is afgenomen ten opzichte van het tweede kwartaal van het jaar. Gemiddeld 72,2 % van de vervoerbedrijven signaleert een status-quo, 23,6 % wijst op een verhoging en 4,2 % een verlaging. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt – 5,4 % in vergelijking met - 2,7 % in voorgaande periode en – 7,6 % een jaar eerder.

Voor het uitvoeren van internationaal vervoeropdrachten blijven de meeste vervoerders in onze buurlanden.

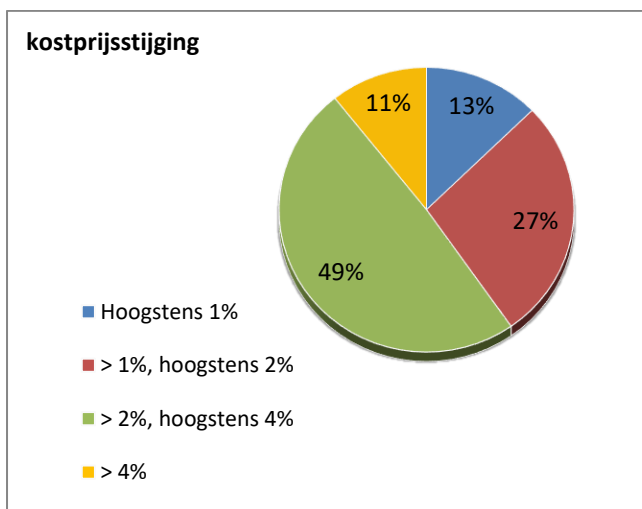
De concurrentiestrijd met buitenlandse vervoerders is veelal bikkelhard onder meer omdat de prijsdruk hoog is en de Belgische loonhandicap aanzienlijk. Daarnaast speelt het chauffeurstekort veel bedrijven parten. Veel jonge chauffeurs verkiezen vaste werkuren en kortere ritten in eigen land terwijl de internationale ritten meer flexibiliteit vergen.

2.2. Kostprijs

78,5 % van de bedrijven geeft aan dat de kostprijs niet is veranderd in vergelijking met het kwartaal ervoor. De meeste andere vervoerders signaleren een toename: 16,6 % wijst op een stijging en 4,9 % op een daling. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 2,5 % in vergelijking met + 1,8 % in voorgaande periode en + 5,3 % een jaar terug.



Figuur 8: de evolutie van de kostprijs in het internationaal vervoer

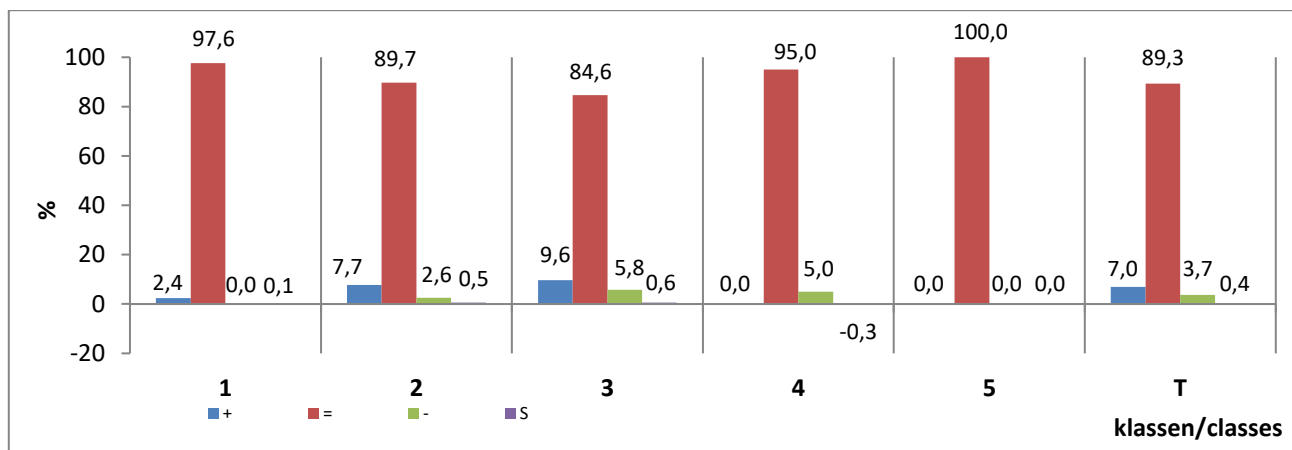


Figuur 9: marges van de kostprijsstijging

Bijna de helft van de ondernemingen met een kostprijsstijging laat weten dat het om een verhoging van meer dan 2 % en maximaal 4 % gaat.

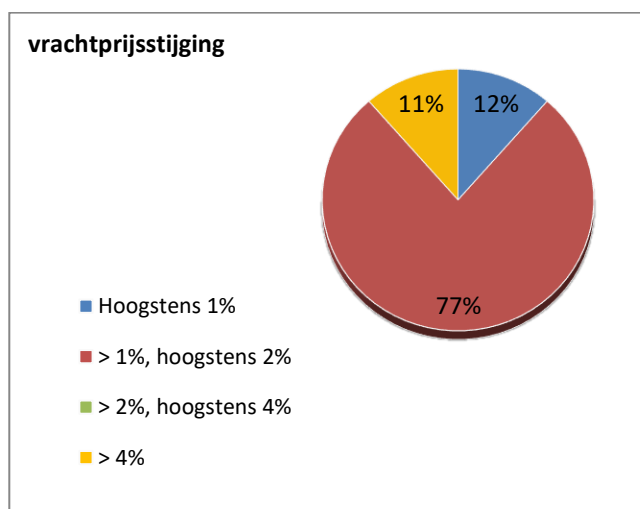
2.3. Vrachtprijs

89,3 % van de vervoerbedrijven laat weten dat hun de vrachtprijs niet is veranderd in vergelijking met voorgaand kwartaal. Een kleine meerderheid van de andere bedrijven meldt een verhoging: 7 % duidt op een toename en 3,7 % op een afname. Het gewogen saldo bedraagt + 0,4 % ten opzichte van – 0,2 % in het kwartaal ervoor + 0,8 % in de overeenkomstige periode van voorgaand jaar.



Figuur 10: de evolutie van de vrachtprijs in het internationaal vervoer

Veruit de meeste ondernemingen (77 %) met een vrachtprijsaanpassing naar boven toe, geeft aan dat het om een stijging van meer dan 1 % en ten hoogste 2 % gaat.



Figuur 11: de marges van de vrachtprijsdaling

3. ALGEMENE PARAMETERS

3.1. Personeel

Gemiddeld 4,8 % van de ondernemingen van klasse 1 rapporteert dat hun bedrijf personeel heeft, in klasse 2 bedraagt dat aandeel 64,1 %, in de klassen 3 & 4 loopt het op tot bijna 100% en in klasse 5 ten slotte stellen alle bedrijven mensen tewerk. Geëxtrapoleerd naar de ganse sector toe, beschikt gemiddeld 73,6 % van de bedrijven over personeel.

De personeelsbestanden van zowel de chauffeurs als de niet-rijdende arbeiders en de bedienden zijn gedaald.



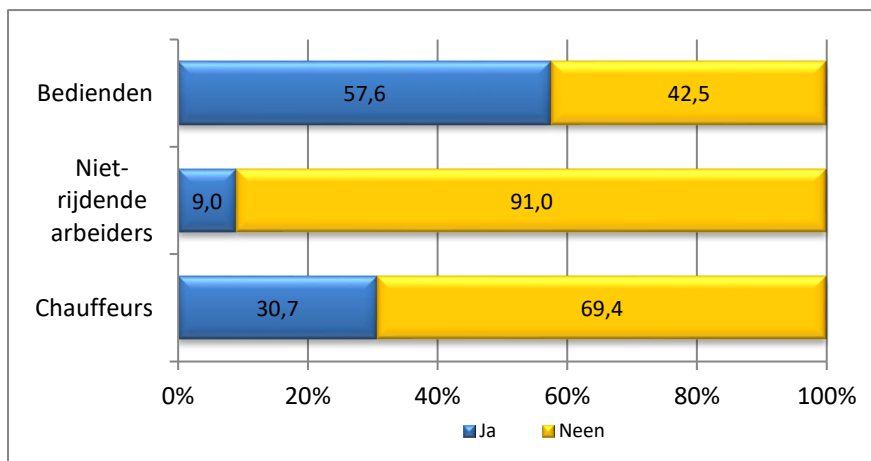
Figuur 12: het chauffeursbestand

Gemiddeld 78,5 % van de vervoerondernemingen deelt mee dat het aantal tewerkgestelde **chauffeurs** onveranderd is gebleven in vergelijking voorgaand kwartaal. Bij de overige bedrijven wijst het merendeel op een vermindering: 14,6 % duidt een daling aan en 7 % een toename. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt -1,6 % ten opzichte van -1,9 % in voorgaand kwartaal en -1,4 % in de overeenkomstige periode van het jaar ervoor.

Met betrekking tot de **niet-rijdende arbeiders** is het aantal dat op een status-quo wijst aanzienlijk hoger. Zo meldt gemiddeld 91,9 % van de bedrijven dat dit bestand hetzelfde gebleven is ten opzichte van het kwartaal ervoor, terwijl een kleine meerderheid van de andere vervoerders een verlaging rapporteert: 5,6 % meldt een vermindering en 2,5 % een vermeerdering. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt -0,3 % ten opzichte van -0,1 % in het kwartaal ervoor en eveneens -0,1 % in dezelfde periode van voorgaand jaar.

Ook het bestand van de **bedienden** is nipt gedaald in vergelijking met voorgaand kwartaal. Gemiddeld 90,7 % van de bedrijven signaleert een status-quo, 7,3 % duidt op een afname en 2 % op toename. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt -0,5 % ten opzichte van -0,1 % in de periode ervoor. In de overeenkomstige periode van het jaar ervoor bleef dat bestand stabiel, want toen was dat saldo 0 %.

Het aantal vacatures voor chauffeurs is lichtjes gedaald al blijft het hoog. Vooral de jobaanbiedingen voor bedienden nemen hand over hand toe.



Figuur 13: Vacatures

Bijna 60 % van de vervoerders geeft aan een bediende te willen aanwerven. In het kwartaal ervoor bedroeg het 40,6 %.

Het aantal vacatures voor niet-rijdende arbeiders is eveneens gestegen in vergelijking met het kwartaal ervoor. Het bedraagt gemiddeld 9 % in vergelijking met 4,3 % in voorgaande periode.

Gemiddeld 30,7 % van de bedrijven meldt een vacature voor een chauffeur. Dit behelst een lichte daling ten opzichte van voorgaand kwartaal (toen bedroeg het 34,5 %). Een jaar eerder bedroeg het 28,6 %.

De personeelsproblematiek in de sector wordt goed aangetoond door de discrepantie tussen de daling van de personeelsbestanden ten opzichte van voorgaand kwartaal enerzijds en het hoge aantal openstaande betrekkingen anderzijds. Lange tijd was vooral het chauffeurstekort het grootste struikelblok voor het personeelsbeleid van een vervoeronderneming, maar sinds enige tijd ondervinden veel bedrijven moeilijkheden om de vacatures voor bedienden (vervoerplanners, accountants,...) in te vullen.

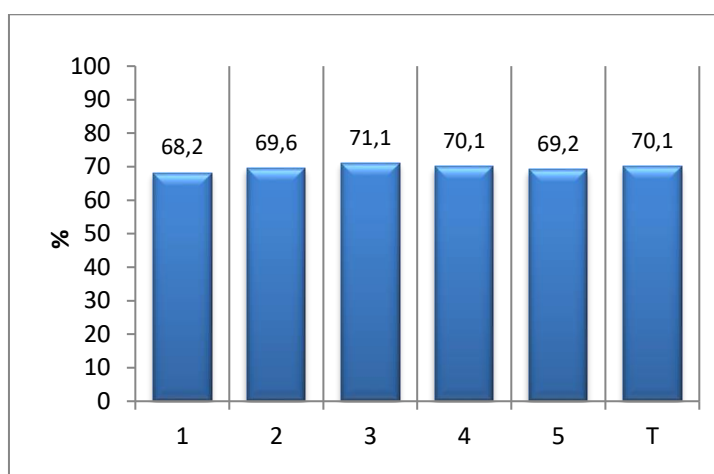
3.2. Afstandscoefficiënt

Gemiddelde afstandscoefficiënt =

$$\frac{\text{Beladen afgelegde kilometers}}{\text{Totaal afgelegde kilometers}}$$

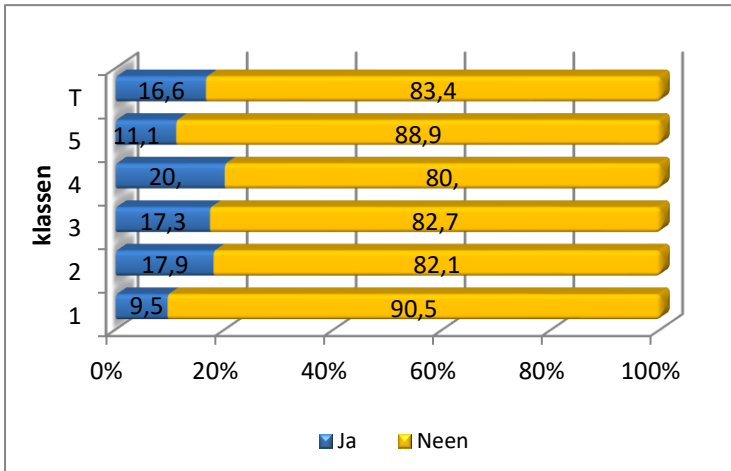
Deze coëfficiënt verandert nauwelijks van kwartaal tot kwartaal.

Gemiddeld werd 70,1 % van de totale afstand met een lading afgelegd ten opzichte van met 70,3 % in de periode ervoor en eveneens 70,1 % een jaar eerder.



Figuur 14: de gemiddelde afstandscoefficiënt

3.3. Liquiditeit



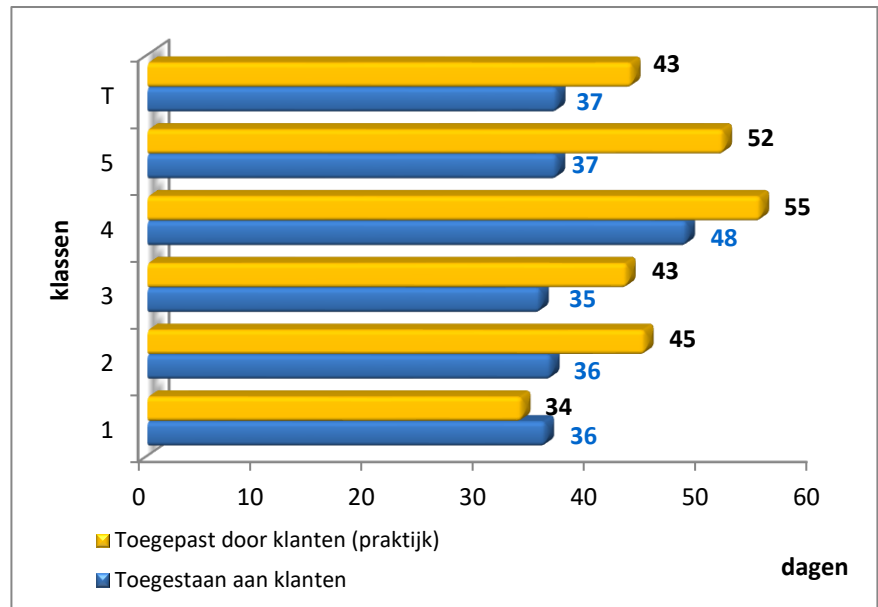
Figuur 15: Liquiditeitsproblemen

Het aantal vervoerondernemingen dat liquiditeitstekorten signaleert, is toegenomen ten opzichte van het kwartaal ervoor.

Gemiddeld 1 op 6 bedrijven geeft aan met liquiditeitsproblemen te kampen ten opzichte van gemiddeld 1 op 10 in het kwartaal ervoor. In dezelfde periode van voorgaand jaar was het gemiddeld bijna 1 op 9.

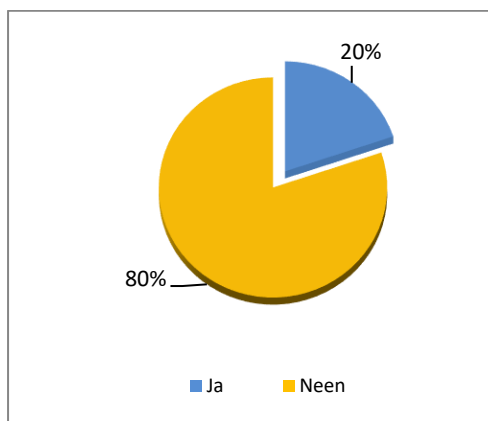
De laattijdige betalingen van klanten zijn, zoals vanouds, de belangrijkste oorzaak van liquiditeitsmoeilikheden. Veel vervoerders aarzelen om druk uit te oefenen op opdrachtgevers om toch tijdig hun betalingsverplichtingen te voldoen omwille van de hevige concurrentiestrijd in de sector. Heel wat opdrachtgevers dreigen vlug met een overstap naar een andere vervoerder.

Geëxtrapoleerd naar de sector staan de vervoerondernemingen een gemiddelde betalingstermijn toe van 37 dagen, terwijl de bedrijven in realiteit gemiddeld 6 dagen langer op hun geld moeten wachten.

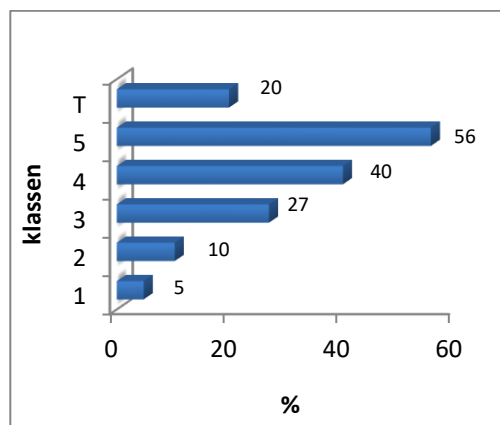


Figuur 16: Uitstel van betaling

3.4. Investerings

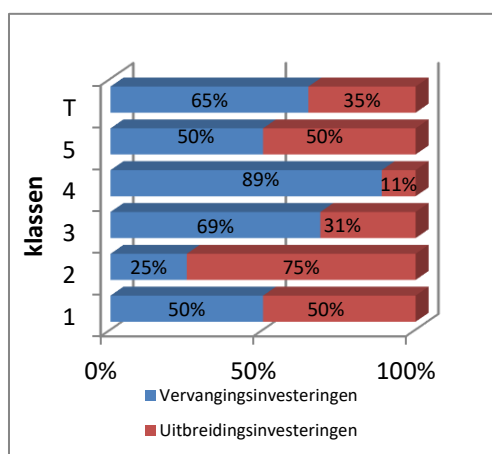


Figuur 17: Gedane investeringen



Figuur 18: Gedane investeringen per klasse

Het investeringsgehalte is iets afgenomen in vergelijking met voorgaand kwartaal. Gemiddeld 20 % van de vervoerondernemingen laat weten een investering doorgevoerd te hebben in vergelijking met 23 % in de periode ervoor. Een jaar eerder lag het investeringsniveau een stukje hoger (29,1 %).



Figuur 19: Vervangings- of uitbreidingsinvesteringen

Geëxtrapoleerd naar de sector toe, deelt 65 % van de ondernemingen mee dat het om een vervangingsinvestering gaat, vooral in motorvoertuigen.

14,1 % van de ondernemingen deed rijdend materiaal van de hand zonder het te vervangen in vergelijking met 11,8 % in voorgaand kwartaal en 16,1 % een jaar eerder.

SLOTBEVINDINGEN

In de eurozone is het bbp op kwartaalbasis met + 0,4 % gestegen, in de EU registreerde men een groei van + 0,3 %. De Belgische economie presteerde dus iets minder goed met een bbp-verhoging van + 0,2 %.

De sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg blijft achteruittrappen met een vertraging van de bedrijvigheid, zowel op nationaal als op internationaal vlak. De gewogen saldi van de antwoorden bedragen – 5,8 % voor het nationaal vervoer en – 9,6 % voor het internationaal vervoer.

Zowel de kostprijs als de vrachtprijs zijn lichtjes gestegen, al loopt de evolutie van de vrachtprijs iets achter op deze van de kostprijs.

De personeelsbestanden zijn over de ganse lijn lichtjes gedaald, maar het aantal vacatures blijft hoog. 30,7 % van de vervoerbedrijven wil een chauffeur aanwerven en met betrekking tot de bedienden loopt het zelfs op tot 57,6 %.
