



De conjunctuurevolutie in de sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg

4^{de} kwartaal 2022



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).

Kwartaal 4 2022	Evolutie t.o.v. voorgaand kwartaal ⁽¹⁾	Kwartaal 4 2021
--------------------	---	--------------------

NATIONAAL VERVOER

Evolutie van de vervoeractiviteit	S	- 5,7 %	↘	+ 0,6 %
Uitbesteding naar derden	S	- 4,8 %	↘	- 1,3 %
Evolutie van de kostprijs	S	+ 24,2 %	↗	+ 27,5 %
Evolutie van de vrachtprijs	S	+ 11,5 %	↗	+ 12,7 %

INTERNATIONAAL VERVOER

Evolutie van de vervoeractiviteit	S	- 10,6 %	↘	- 0,7 %
Uitbesteding naar derden	S	- 6,4 %	↘	- 1,8 %
Evolutie van de kostprijs	S	+ 12,0 %	↗	+ 14,4 %
Evolutie van de vrachtprijs	S	+ 7,8 %	↗	+ 9,3 %

PERSONEEL

Chauffeurs	S	- 0,1 %	↘	- 1,9 %
Niet-rijdende arbeiders	S	0 %	↔	+ 0,2 %
Bedienden	S	+ 0,1 %	↗	0 %

AFSTANDSCOËFFICIËNT

Gemiddelde afstandscoëfficiënt	%	69,2 %	↘	69,1 %
--------------------------------	---	--------	---	--------

FINANCIËLE TOESTAND

Liquiditeitsmoeilijkheden	%	8,8 %	↘	9,1 %
Betalingstermijn toegestaan aan klanten	Aantal dagen	38	↔	37
Betalingstermijn in de praktijk	Aantal dagen	45	↘	47
Gerealiseerde investeringen	%	27,1 %	↗	28,7 %

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

De Belgische economie hield gelijke tred met de economische bedrijvigheid in de eurozone (bbp-groei + 0,1 %) maar in de EU is een status-quo geregistreerd.

De Belgische sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg duikt echter in de negatieve cijfers met een **activiteitvertraging** in vergelijking met voorgaand kwartaal. Het internationaal vervoer registreert een iets scherpere daling dan het nationaal vervoer. De gewogen saldi van de antwoorden bedragen – 5,7 % op nationaal vlak en – 10,6 % op internationaal vlak.

De nationale en internationale **kostprijs** en de **vrachtprijs** zijn gestegen in vergelijking met het kwartaal ervoor. In het nationaal vervoer bedragen de gewogen saldi van de antwoorden + 24,2 % voor de kostprijs (+ 31,2 % in voorgaand kwartaal) en + 11,5 % voor de vrachtprijs (+ 16,7 % in de periode ervoor). In het internationaal vervoer bedragen deze saldi + 12% voor de kostprijs (+15,9 % in het derde kwartaal) en + 7,8 % voor de vrachtprijs (+ 8,6 % in voorgaand kwartaal). De gestegen kostprijs heeft meerdere oorzaken, waaronder de gestegen onderhoudskosten, maar vooral de Belgische loonindexatie speelt veel vervoerondernemingen parten waardoor de loonhandicap met het buitenland groeit.

De **personeelsbestanden** zijn bijna niet gewijzigd in vergelijking met het kwartaal ervoor. Het aantal tewerkgestelde chauffeurs is nipt afgenomen, het aantal niet-rijdende arbeiders is stabiel gebleven terwijl het aantal bedienden ternauwernood is verhoogd. In schril contrast hiermee is het aantal vervoerondernemingen dat verklaart op zoek te zijn naar een chauffeur (27,7 %) en/of een bediende (46 %)

De **gemiddelde afstandscoëfficiënt** verandert niet zoveel van kwartaal tot kwartaal. Gemiddeld werd gedurende dit kwartaal 69,2 % van de totale afstand met een lading afgelegd in vergelijking met 70,4 % in de periode ervoor en 69,1 % een jaar terug.

Het aantal bedrijven dat kampt met **liquiditeitstekorten** is gedaald ten opzichte van voorgaand kwartaal. Gemiddeld 8,8 % van de vervoerders meldt liquiditeitsmoeilijkheden ten opzichte van 11,1 % in voorgaand kwartaal ervoor en 9,1 % in de overeenkomstige periode van het jaar 2021.

De gemiddeld toegestane **betalingstermijn** bedraagt 38 dagen, maar in de praktijk loopt het op tot gemiddeld 45 dagen.

Het aantal **investeringen** is toegenomen ten opzichte van voorgaand kwartaal. Gemiddeld signaleert 27,1 % van de vervoerders een doorgevoerde investering in vergelijking met 23,8 % in voorgaand kwartaal en 28,7 % in dezelfde periode van het jaar ervoor.

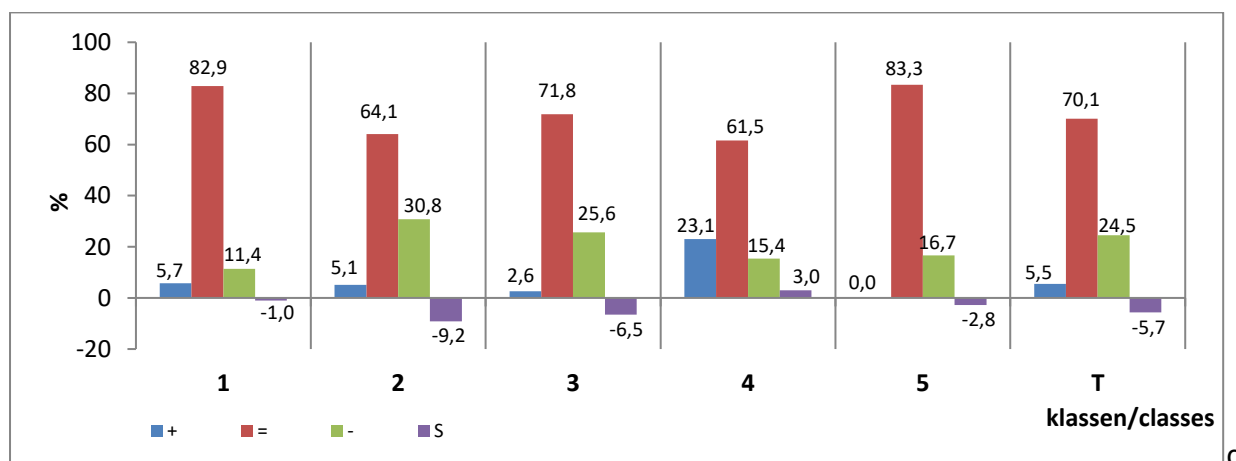
Bespreking conjunctuursituatie

1. NATIONAAL VERVOER

1.1. Vervoeractiviteit

Volgens de flashraming van de Nationale Bank van België een nipte bbp-groei van + 0,1 % geregistreerd ten opzichte van het kwartaal ervoor. In vergelijking met dezelfde periode van voorgaand jaar is de Belgische economie met + 3,1 % gegroeid.

In het nationaal goederenvervoer over de weg is het jaar in mineur geëindigd. Gemiddeld rapporteert 70,1 % van de bedrijven weliswaar een status-quo in vergelijking met voorgaand kwartaal, maar de meeste andere vervoerders signaleren een daling van de activiteit: 24,5 % duidt een afname aan en 5,5 % een toename. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt - 5,7 % in vergelijking met - 2,6 % in het kwartaal ervoor en + 0,6 % in dezelfde periode van voorgaand jaar.



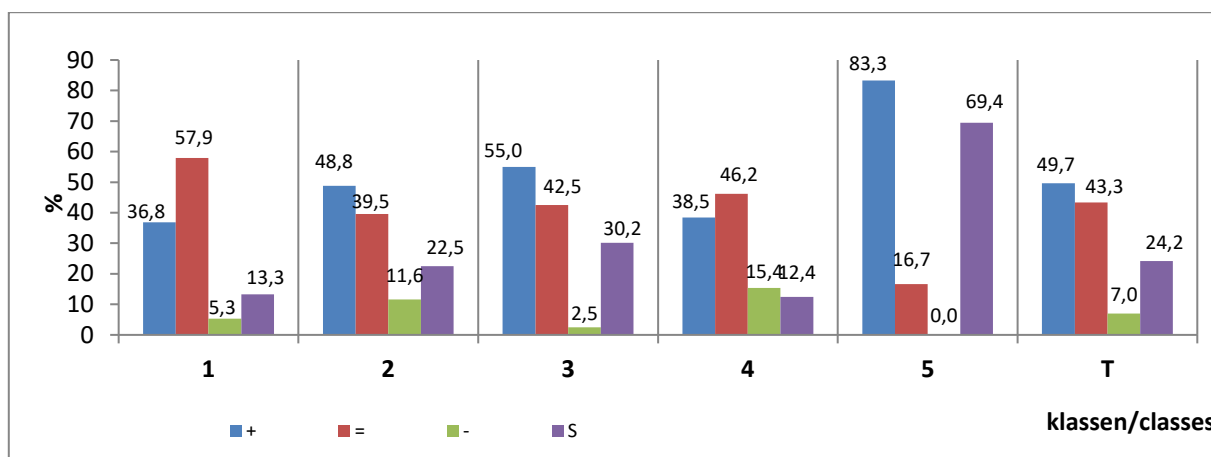
Figuur 1: de evolutie van de activiteit in het nationaal vervoer

Ook het aantal uitbestedingen van binnenlandse vervoeropdrachten is verminderd in vergelijking met voorgaand kwartaal. Gemiddeld meldt 76,1 % van de bedrijven dat het aantal op hetzelfde niveau gebleven is, 22 % meldt een afname en de resterende 1,9 % een toename. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt - 4,8 % ten opzichte van - 2,1 % in voorgaand kwartaal en - 1,3 % een jaar terug.

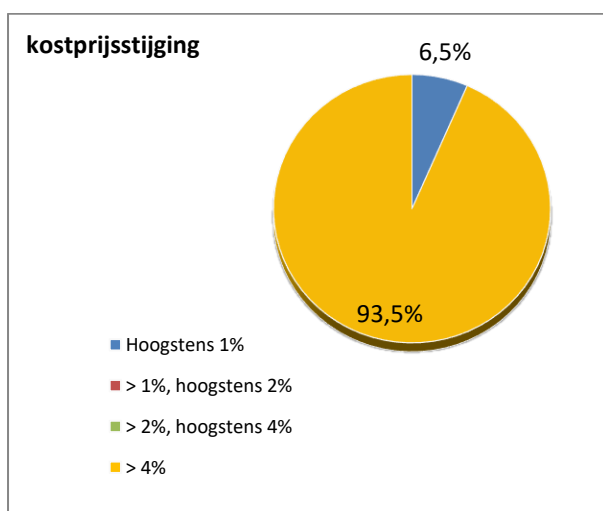
Veel vervoerders verklaren de teleurstellende resultaten van het laatste kwartaal van het jaar door te wijzen naar de moeilijke economische omstandigheden waardoor veel bedrijven zich behoedzaam opstellen. Vooral de Belgische loonindexering bezorgt veel vervoerbedrijven heel wat hoofdbrekens. Volgens de ITLB-kostprijnsindices bedroeg het aandeel van de kostenpost "rijdend personeel" in december 2022 immers zo maar eventjes 33,7 % van de totale kostprijs in het algemeen nationaal vervoer.

1.2. Kostprijs

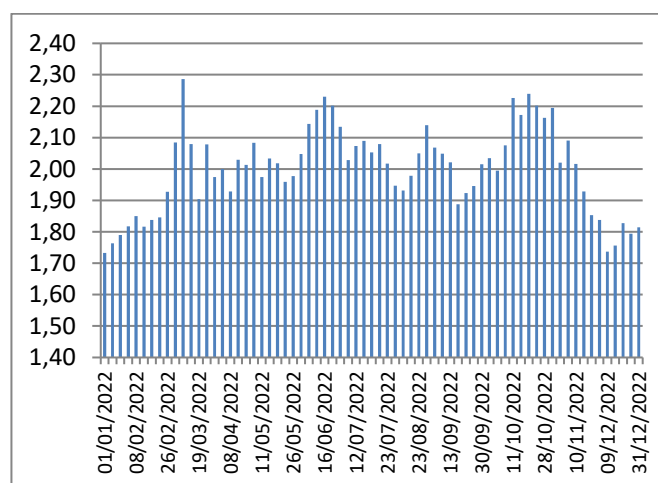
Nagenoeg de helft (49,7 %) van de vervoerders deelt mee dat hun kostprijs gestegen is in vergelijking met voorgaand kwartaal. Bij veruit de meeste andere bedrijven (43,3 %) is een status-quo vastgesteld. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 24,2 %, in voorgaande periode bedroeg het + 31,2 % en het was 27,5 % in het overeenkomstig kwartaal van het jaar ervoor.



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



Figuur 3: marges van de kostprijsstijging



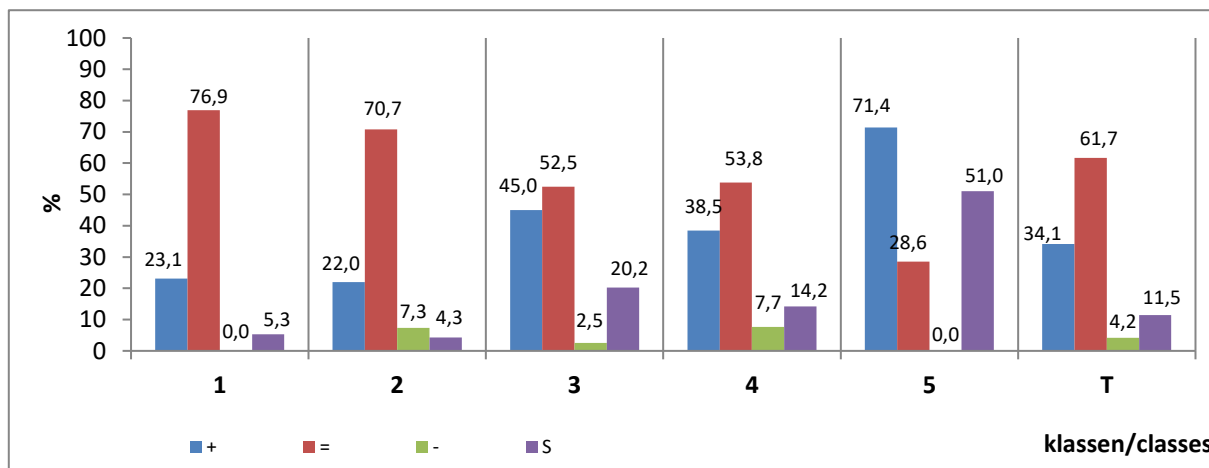
Figuur 4: Diesel, zwavelarm, EUR/L (10 ppm, incl. BTW): Evolutie van de maximumprijzen (bron: Belgische Petroleum Federatie)

Ondanks het feit dat de energiekosten hoog blijven, was de gemiddelde dieselprijs in het laatste kwartaal van het jaar een stukje lager dan in het kwartaal ervoor (zie figuur 4). De verhoogde kostprijs heeft echter meerdere oorzaken maar de meeste vingers wijzen in de richting van de automatische loonindexering.

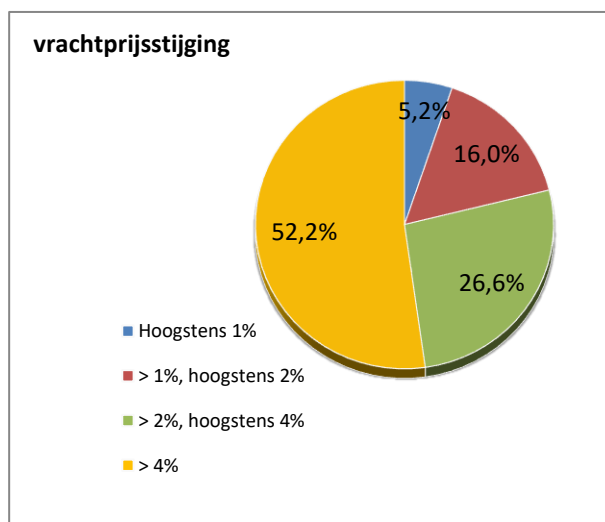
Zo maar eventjes 93,5 % van de bedrijven met een kostprijsverhoging geeft aan dat het om een stijging van meer dan 4 % gaat.

1.3. Vrachtprijs

61,7 % van de vervoerbedrijven signaleert dat de vrachtprijs op hetzelfde niveau gebleven is ten overstaan van voorgaand kwartaal, maar het leeuwendeel van de overige vervoerders (34,1 %) wijst op een verhoging. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 11,5 %, in het kwartaal ervoor bedroeg 16,7 % en een jaar eerder was het 12,7 %.



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



Bij iets meer dan de helft van de bedrijven met een vrachtprijsverhoging geeft aan dat het om een stijging van meer dan 4 % gaat.

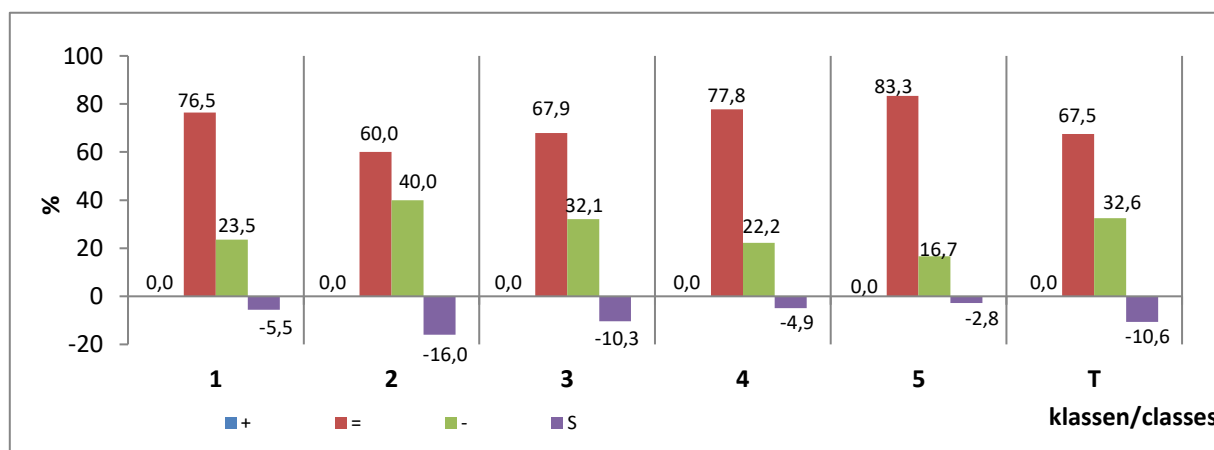
Figuur 6: de evolutie van de vrachtprijs in het nationaal vervoer

2. INTERNATIONAAL VERVOER

2.1. Vervoeractiviteit

In vergelijking met voorgaand kwartaal is het bbp volgens de flashraming van Eurostat met + 0,1 % gestegen in de eurozone en bleef het op hetzelfde peil in de EU. Op jaarbasis is een economische groei van + 1,9 % opgetekend voor de eurozone en + 1,8 % in de EU.

Iets meer nog dan voor het nationaal vervoer is voor het internationaal beroepsgoederenvervoer over de weg een afname vastgesteld. Gemiddeld rapporteert 67,5 % van de vervoerders dat hun activiteit op hetzelfde niveau gebleven is in vergelijking met voorgaand kwartaal, terwijl alle andere bedrijven een verlaging signaleren. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt – 10,6 % in vergelijking met - 3 % in het kwartaal ervoor en - 0,7 % een jaar eerder.



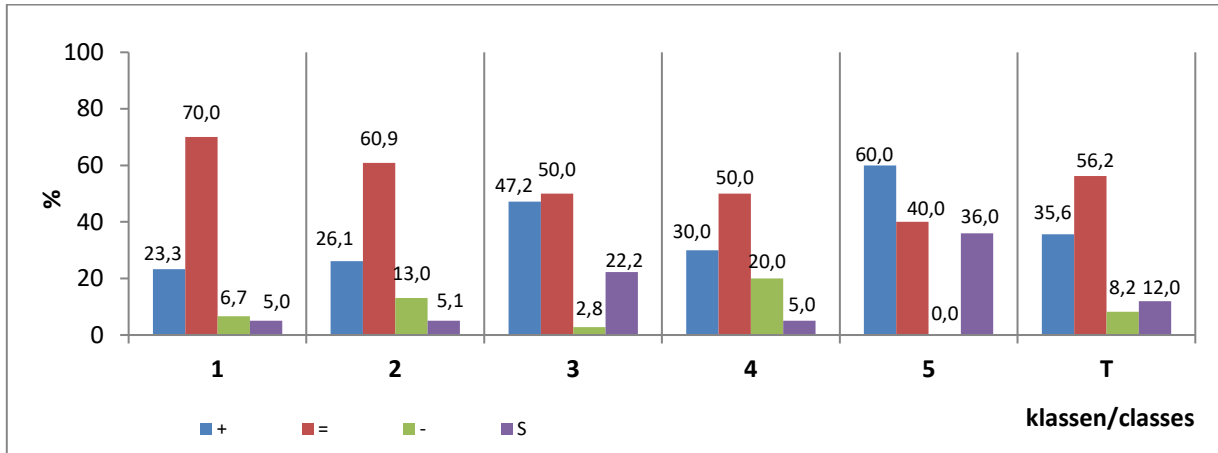
Figuur 7: de evolutie van de activiteit in het internationaal vervoer

Het aantal uitbestedingen van vervoeropdrachten is eveneens gedaald ten overstaan van voorgaand kwartaal. Bijna drie kwart van de bedrijven (73,7 %) signaleert een status-quo, maar de overige vervoerders melden grotendeels een daling: 25,3 % wijst op een verlaging en slechts 1 % op een verhoging. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt – 6,4 % in vergelijking met – 3 % in het kwartaal ervoor en – 1,8 % in de overeenkomstige periode van het jaar ervoor.

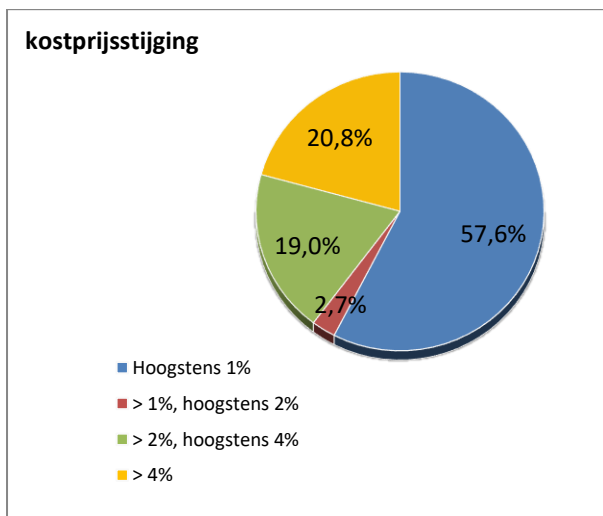
Voor het uitvoeren van internationale vervoeropdrachten blijven de meeste vervoerders in onze buurlanden.

2.2. Kostprijs

56,2 % van de vervoerondernemingen deelt mee dat de kostprijs op hetzelfde niveau gebleven is als in het kwartaal ervoor, maar het leeuwendeel van de overige bedrijven duidt een stijging aan: 35,6 % registreert een verhoging en 8,2 % een verlaging. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 12 % in vergelijking met + 15,9 % in voorgaande periode en + 14,4 % een jaar eerder.



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



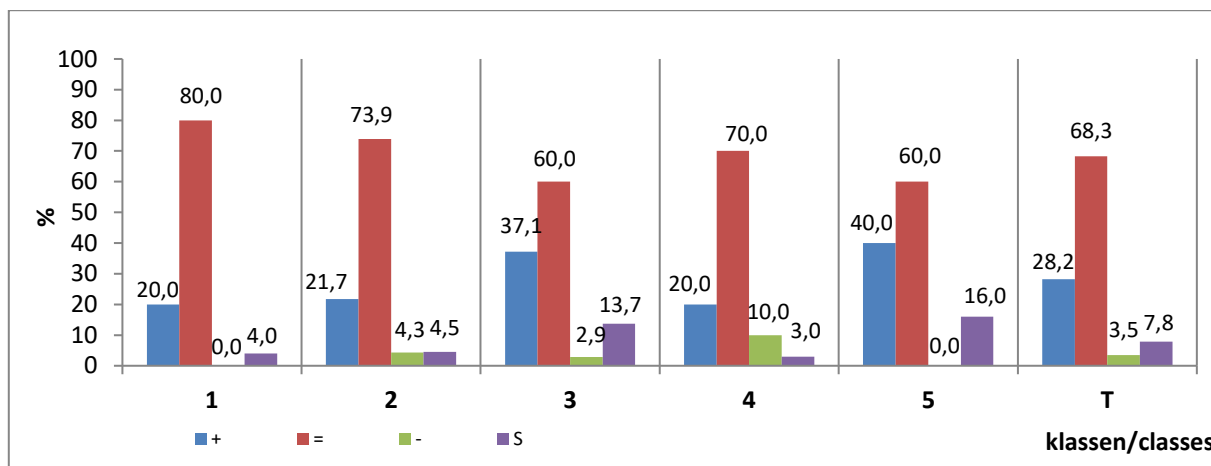
Figuur 9: marges van de kostprijsstijging

Van de bedrijven waarvan de kostprijs verhoogd is, meldt gemiddeld 57,6 % dat het om een stijging van hoogstens 1 % gaat.

Een flink aantal vervoerders meldt dat de Belgische bedrijven een groeiende loonhandicap hebben tegenover buitenlandse concurrenten omwille van de automatische loonindexering.

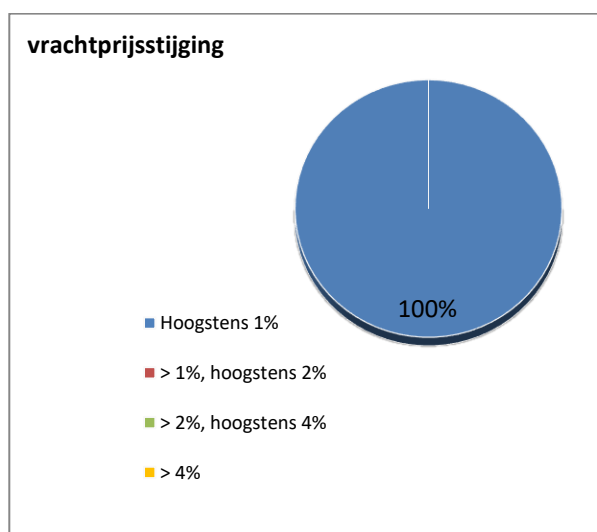
2.3. Vrachtprijs

68,3 % van de bedrijven geeft aan dat ze hun vrachtprijs niet hebben veranderd in vergelijking met voorgaand kwartaal, maar een duidelijke meerderheid van de andere ondernemingen meldt een verhoging: 28,2 % signaleert een stijging en 3,5 % een daling. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 7,8 % ten opzichte van met + 8,6 % in het kwartaal ervoor en + 9,3 % een jaar terug.



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

De vervoerders die hun vrachtprijs naar boven toe aanpassen, laten weten dat het om een beperkte verhoging van maximaal 1 % gaat.



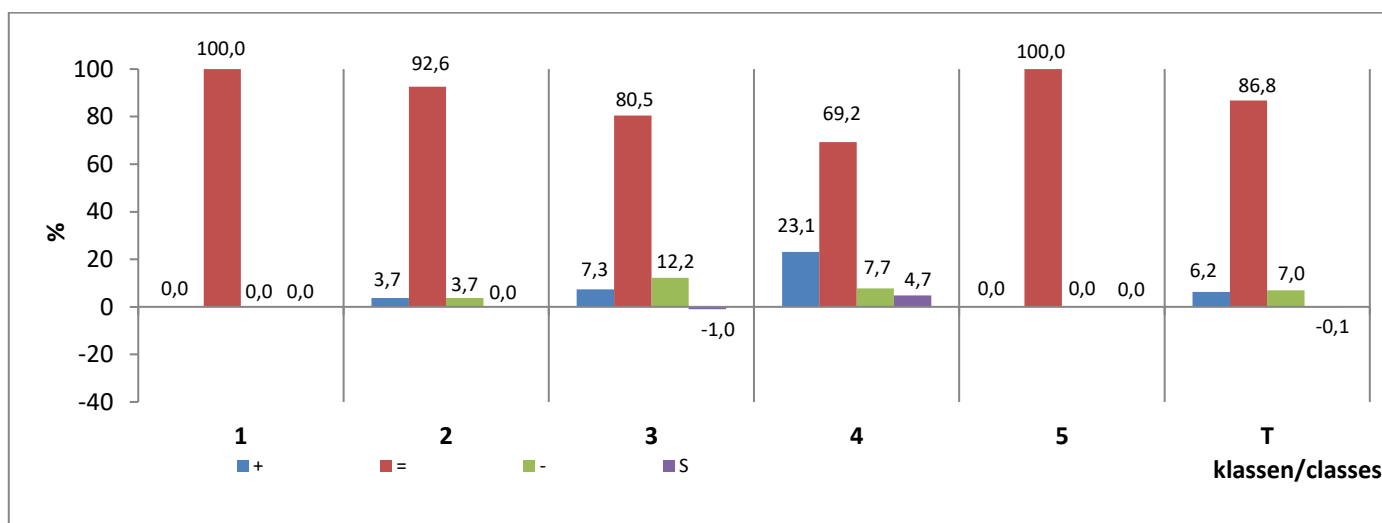
Figuur 11: de marges van de vrachtprijsstijging

3. ALGEMENE PARAMETERS

3.1. Personeel

Gemiddeld 9,8 % van de vervoerbedrijven van klasse 1 verklaart werknemers in dienst te hebben, in klasse 2 bedraagt dit aandeel 65,1 % en in de overige klassen hebben alle ondernemingen personeel. Geëxtrapoleerd naar de sector toe heeft gemiddeld 75,8 % van de ondernemingen mensen in dienst.

Het personeelsbestand van de chauffeur is ternauwernood afgenomen in vergelijking met de maand ervoor, dat van de niet-rijdende arbeiders bleef op hetzelfde peil en de bedienden is lichtjes gestegen.



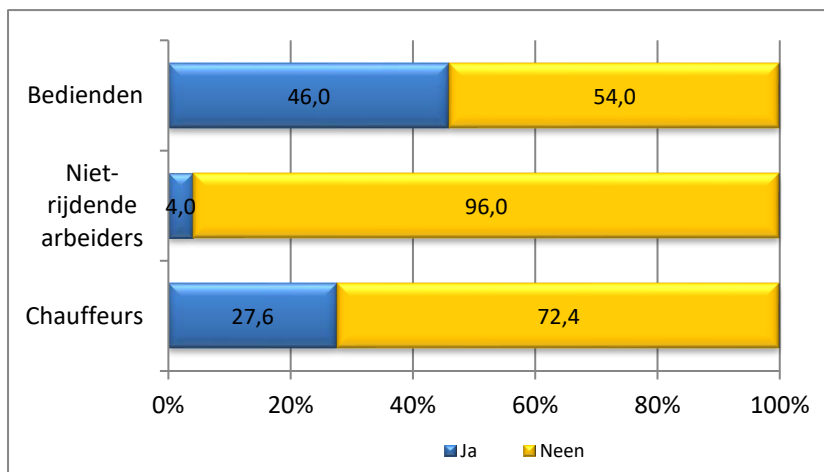
Figuur 12: het chauffeursbestand

86,8 % van de vervoerders laat weten dat het aantal tewerkgestelde **chauffeurs** niet is veranderd in vergelijking met voorgaande periode, maar bij de overige bedrijven is het aantal dat op een afname wijst ternauwernood in de meerderheid: 6,2 % wijst op een toename mee en 7 % op een afname. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt - 0,1 % in vergelijking met + 0,3 % in het kwartaal ervoor en - 1,9 % een jaar terug.

Het aantal **niet-rijdende arbeiders** is op hetzelfde niveau gebleven als in voorgaand kwartaal. 95,8 % signaleert een status-quo en bij de andere bedrijven is het aantal dat een verhoging meedeelt nagenoeg in evenwicht met het aantal dat een verlaging aanduidt. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt dan ook 0 %, zowel in deze periode als in het kwartaal ervoor. In de overeenkomstige periode van het jaar 2021 bedroeg dit saldo + 0,2 %.

Het bestand van de **bedienden** is heel lichtjes verhoogd. 94,4 % duidt een status-quo aan, 3,7 % een stijging en 1,9 % een daling. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 0,1 % in vergelijking met 0 % zowel in voorgaand kwartaal als in dezelfde periode van het jaar ervoor.

In vergelijking met voorgaand kwartaal is het aantal vacatures is lichtjes toegenomen voor zowel de niet-rijdende arbeiders en de bedienden, maar het is iets afgenomen voor chauffeurs.



Figuur 13: Vacatures

Gemiddeld verklaart 27,6 % van de vervoerders dat hun bedrijf een chauffeur wenst aan te werven ten overstaan van 35,8 % in het kwartaal ervoor en zo maar eventjes 40,6 % een jaar eerder.

Voor de niet-rijdende arbeiders is de vraag een heel stuk lager. Slechts 4 % van de ondernemingen meldt een vacature in vergelijking met 3,4 % in voorgaande periode en 5,8 % een jaar terug

Het aantal openstaande betrekkingen voor bedienden is, net zoals in voorgaand kwartaal, hoog. Gemiddeld signaleert zo maar eventjes 46 % van de vervoerders een vacature voor een bediende ten overstaan van 43,5 % in het kwartaal ervoor. Een jaar eerder bedroeg dat aantal amper 4,2 %.

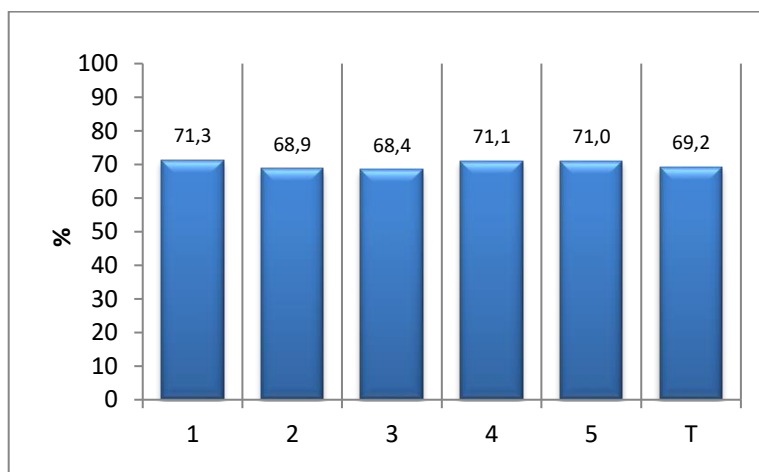
Het groeiende chauffeurstekort is een bekend probleem. De instroom van nieuwe chauffeurs blijft ondermaats. Het ontbreekt vooral aan taalvaardige en bekwame kandidaten met de juiste motivatie. Heel wat chauffeurs staan immers weigerachtig tegenover nacht- en weekendwerk, aldus sommige vervoerders.

3.2. Afstandscoefficiënt

Gemiddelde afstandscoefficiënt =

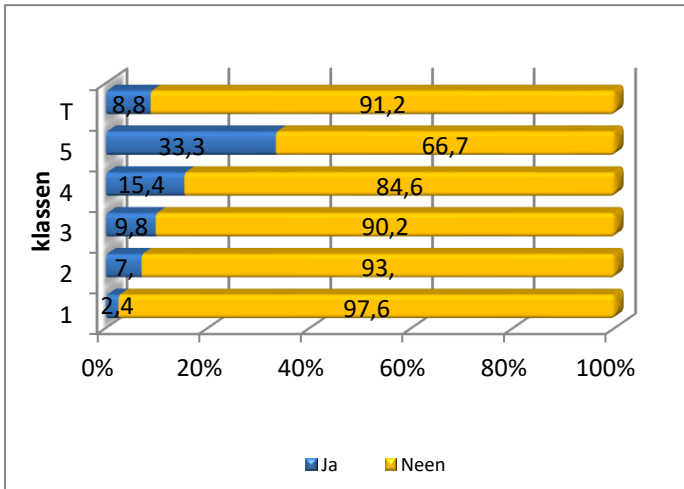
$$\frac{\text{Beladen afgelegde kilometers}}{\text{Totaal afgelegde kilometers}}$$

Gemiddeld werd 69,2 % van de totale afstand afgelegd met een lading ten opzichte van 70,4 % in voorgaande periode en 69,1 % een jaar eerder.



Figuur 14: de gemiddelde afstandscoefficiënt

3.3. Liquiditeit



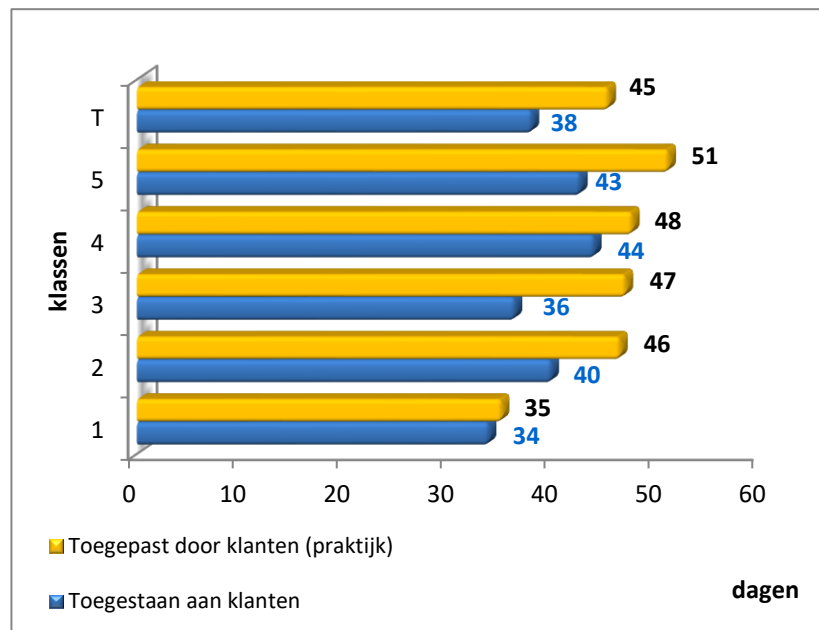
Figuur 15: Liquiditeitsproblemen

Het aantal vervoerders dat liquiditeitsproblemen meldt, is iets gedaald in vergelijking met voorgaand kwartaal.

Gemiddeld 8,8 % van de bedrijven meldt liquiditeitsproblemen. In het kwartaal ervoor bedroeg dit aandeel 11,1 % en in dezelfde periode van het jaar 2021 was het 9,1 %

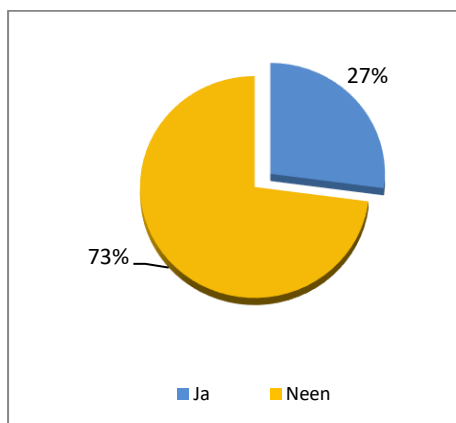
Gepeild naar de belangrijkste struikelblokken voor de bedrijven die kampen met liquiditeitsmoeilijkheden, wordt vooral gewezen op de steeds weerkerende problematiek van opdrachtgevers die te laat betalen.

Geëxtrapoleerd naar de sector staan de vervoerondernemingen een betalingstermijn toe van gemiddeld 38 dagen terwijl de vervoerders in de praktijk gemiddeld 7 dagen langer op hun geld moeten wachten.

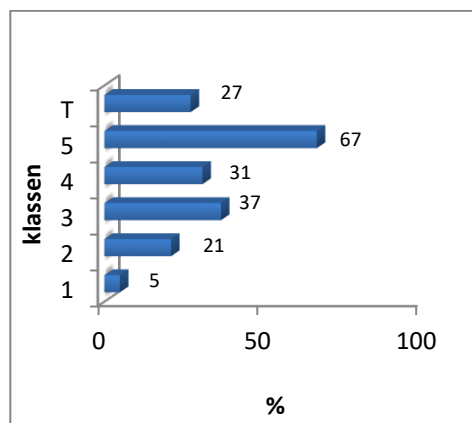


Figuur 16: Uitstel van betaling

3.4. Investerings

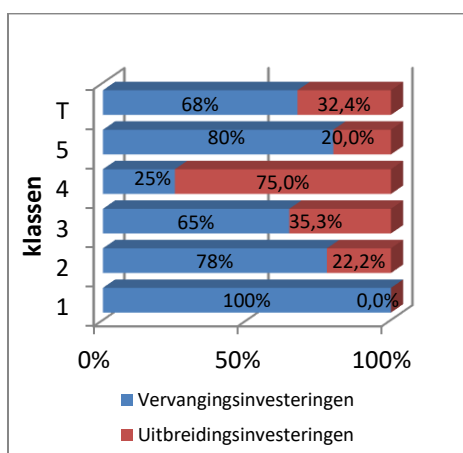


Figuur 17: Gedane investeringen



Figuur 18: Gedane investeringen per klasse

Gemiddeld 27 % van de vervoerders geeft aan dat hun bedrijf in de loop van het kwartaal een investering doorgevoerd heeft in vergelijking met 24 % in het kwartaal ervoor en 29 % in de overeenkomstige periode van voorgaand jaar.



Figuur 19: Vervangings- of uitbreidingsinvesteringen

Geëxtrapoleerd naar de sector toe, gaat het in 68 % van de gevallen om een vervangingsinvestering, vooral in motorvoertuigen.

15 % van de bedrijven deed rijdend materiaal van de hand zonder het te vervangen in vergelijking met 15,9 % in het kwartaal ervoor en 14,2 % een jaar eerder.

SLOTBEVINDINGEN

De Belgische economie hield gelijke tred met de economische bedrijvigheid in de eurozone (bbp-groei + 0,1 %) maar in de EU bleef het stabiel.

De sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg eindigde het jaar in mineur met een activiteitvertraging ten opzichte van voorgaand kwartaal. Het internationaal vervoer registreerde een iets scherpere afname dan het nationaal vervoer.

Zowel de kostprijs als de vrachtprijs zijn gestegen. De gewogen saldi van de antwoorden voor het nationaal vervoer bedragen + 24,2 % voor de kostprijs en + 11,5 % voor de vrachtprijs. In het internationaal vervoer zijn deze saldi + 12 % voor de kostprijs en + 7,8 % voor de vrachtprijs.

De gemiddelde dieselprijs is iets afgekoeld in vergelijking met het kwartaal ervoor, al blijft brandstofprijs hoog. Heel wat vervoerders doen evenwel hun beklag over de Belgische loonindexatie, waardoor de loonhandicap in vergelijking met het buitenland toeneemt.

Heel wat vervoerondernemingen trekken bovendien opnieuw aan de alarmbel over het chauffeurstekort. Ondanks inspanningen vanuit de sector zelf blijft de instroom te laag. De kandidaten die zich aanbieden, tonen vaak onvoldoende motivatie en velen staan weigerachtig tegenover nacht- en weekendwerk.
