



De conjunctuurevolutie in de sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg

1^{ste} kwartaal 2023



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 1 2023	Evolutie t.o.v. voorgaand kwartaal ⁽¹⁾	Kwartaal 1 2022
--------------------	---	--------------------

NATIONAAL VERVOER

Evolutie van de vervoeractiviteit	S	- 6,5 %	↘	- 5,8 %
Uitbesteding naar derden	S	- 6,4 %	↘	- 5 %
Evolutie van de kostprijs	S	+ 34,2 %	↗	+ 38,6 %
Evolutie van de vrachtprijs	S	+ 22,5 %	↗	+ 33 %

INTERNATIONAAL VERVOER

Evolutie van de vervoeractiviteit	S	- 11,9 %	↘	- 9,3 %
Uitbesteding naar derden	S	- 8 %	↘	- 6 %
Evolutie van de kostprijs	S	+ 22,2 %	↗	+ 24,1 %
Evolutie van de vrachtprijs	S	+ 14,5 %	↗	+ 24,4 %

PERSONEEL

Chauffeurs	S	+ 0,2 %	↗	- 4,3 %
Niet-rijdende arbeiders	S	0 %	↔	0 %
Bedienden	S	0 %	↔	+ 0,1 %

AFSTANDSCOËFFICIËNT

Gemiddelde afstandscoëfficiënt	%	70,3 %	↗	69,3 %
--------------------------------	---	--------	---	--------

FINANCIËLE TOESTAND

Liquiditeitsmoeilijkheden	%	11,3 %	↗	14,2 %
Betalingstermijn toegestaan aan klanten	Aantal dagen	36	↘	39
Betalingstermijn in de praktijk	Aantal dagen	44	↘	45
Gerealiseerde investeringen	%	30,8 %	↗	32,5 %

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 economische bedrijvigheid is met + 0,1 % gegroeid in de eurozone en met + 0,2 % in de EU. De Belgische economie deed het iets beter met een bbp-groei van + 0,4 %.

De Belgische sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg heeft echter een moeilijk kwartaal achter de rug. De **vervoeractiviteit** is immers vertraagd in vergelijking met voorgaand kwartaal, iets meer nog op internationaal dan op nationaal vlak. De gewogen saldi van de antwoorden bedragen – 11,9 % op internationaal vlak en – 6,5 % op nationaal vlak.

In vergelijking met voorgaand kwartaal signaleert gemiddeld bijna 60 % een verhoging van de **kostprijs** in het nationaal vervoer en net niet de helft in het internationaal vervoer. Ook de **vrachtprijs** is gestegen, al is het niet voldoende om de kostprijsevolutie ten volle te kunnen bijbenen. De gewogen saldi van de antwoorden van het nationaal vervoer bedragen + 34,2 % voor de kostprijs en + 22,5 % voor de vrachtprijs. In het internationaal vervoer bedragen deze saldi + 22,2 % voor de kostprijs en + 14,5 % voor de vrachtprijs. Tal van vervoerders laat weten dat het algemene kostenpeil gestegen is (onderhoud, verzekeringen,...), maar vooral de Belgische loonindexering speelt hen parten.

Het aantal tewerkgestelde chauffeurs is lichtjes gestegen terwijl de **personeelsbestanden** van de niet-rijdende arbeiders en de bedienden niet zijn veranderd ten opzichte van het kwartaal ervoor. Heel wat vervoerondernemingen ondervinden moeilijkheden bij het invullen van vacatures: 29,3 % van de bedrijven verklaart een chauffeur te willen aanwerven en voor de bedienden bedraagt het zelfs 46 %. De te lage instroom van jonge chauffeurs is een oud zeer voor de sector. Voor velen lijkt het chauffeursberoep een plan B, waardoor de juiste motivatie veelal ontbreekt, aldus tal van vervoerders. Aardig wat kandidaat-chauffeurs geven aan dat het beroep moeilijk te combineren is met hun familieleven en verkiezen daarom een job met meer normale werkuren buiten het weekend.

De **gemiddelde afstandscoëfficiënt** bedraagt dit kwartaal 70,3 % in vergelijking met 69,2 % in voorgaande periode en 69,3 % in het overeenkomstige kwartaal van het jaar 2022.

Het aantal bedrijven met **liquiditeitsproblemen** is toegenomen ten opzichte van voorgaand kwartaal. Gemiddeld 11,3 % van de vervoerders meldt liquiditeitsmoeilijkheden ten opzichte van 8,8 % in het kwartaal ervoor, maar in dezelfde periode van voorgaand jaar lag het een stukje hoger (14,2 %).

De gemiddeld toegestane **betalingstermijn** bedraagt 36 dagen, maar de vervoerondernemingen moeten gemiddeld 8 dagen langer wachten op hun geld.

Het aantal **investeringen** is iets verhoogd ten opzichte van voorgaand kwartaal. Gemiddeld signaleert 30,8 % van de vervoerders dat hun bedrijf een investering gerealiseerd heeft in vergelijking met 27,1 % in het kwartaal ervoor en 32,5 % in dezelfde periode van het jaar ervoor.

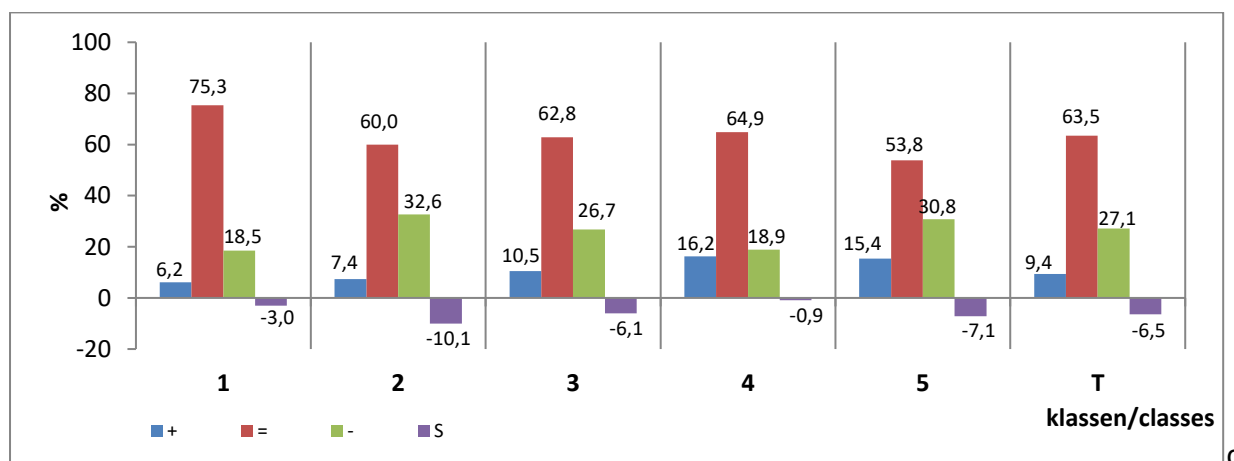
Bespreking conjunctuursituatie

1. NATIONAAL VERVOER

1.1. Vervoeractiviteit

Volgens de flashraming van de Nationale Bank van België steeg de economische bedrijvigheid met + 0,4 % ten opzichte van voorgaand kwartaal. In vergelijking met de overeenkomstig periode van een jaar geleden is het bbp met + 1,3 % gegroeid.

Het nationaal goederenvervoer over de weg laat negatieve cijfers optekenen voor het eerste kwartaal van het jaar. Gemiddeld 63,5 % van de vervoerders signaleert weliswaar een status-quo in vergelijking met het kwartaal ervoor, maar een overtuigende meerderheid van de overige bedrijven wijst op een vertraging van de activiteit: 27,1 % duidt een daling aan en 9,4 % een stijging. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt - 6,5 % in vergelijking met - 5,7 % in voorgaand kwartaal en - 5,8 % een jaar eerder.



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

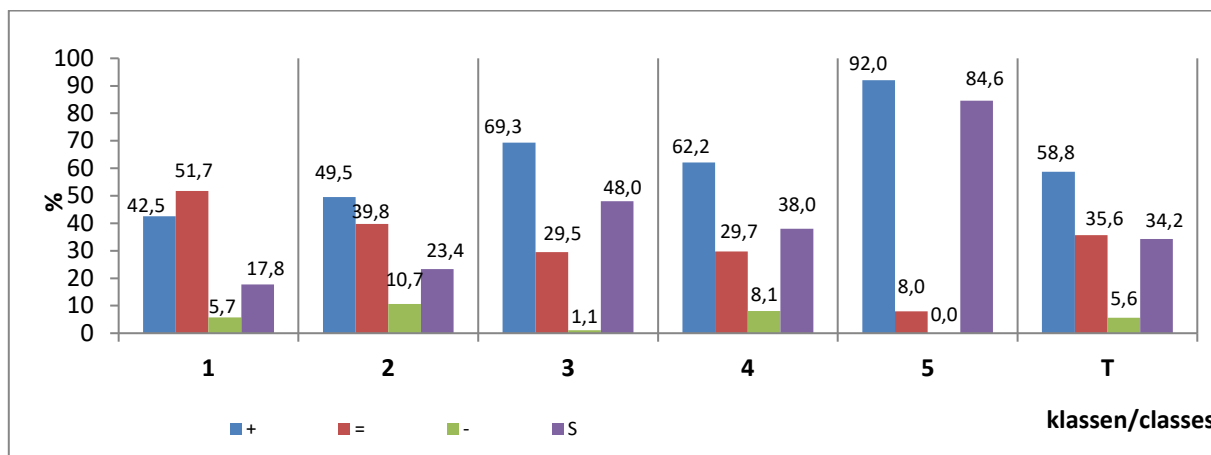
Een gelijkaardige evolutie stellen we vast met betrekking tot de uitbestedingen van binnenlandse vervoeropdrachten. Gemiddeld deelt 68,7 % van de bedrijven vast dat het aantal gelijk bleef ten opzichte van voorgaand kwartaal, maar de rest registreert grotendeels een vermindering: 25,8 % wijst op een afname en 5,5 % op een toename. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt - 6,4 % ten opzichte van - 4,8 % in voorgaand kwartaal en - 5 % in dezelfde periode van het jaar ervoor.

Heel wat vervoerders doen hun beklag over het feit dat het aantal binnenkomende vervoeropdrachten tegenvalt in dit kwartaal. Door de hoge productiekosten (omwille van onder meer de hoge energiekosten, en de Belgische loonindexatie,...) zijn veel bedrijven terughoudender, wordt er iets minder geconsumeerd en dus minder vervoerd.

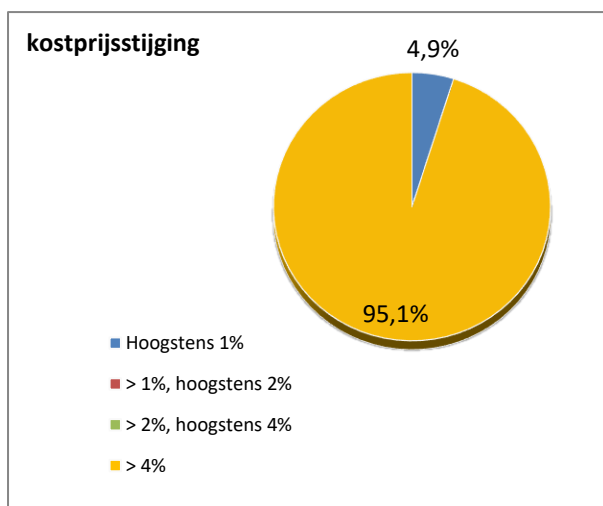
Daarnaast zijn er ook meerdere bedrijven die zich ergeren aan de regionale wetgevingen die niet altijd even goed op elkaar zijn afgestemd. Het zwaarder vervoer wordt bovendien meer en meer geweerd uit dorps- en stadskernen (verbodsbord 3,5T) met meer kilometers en tijdsverlies als gevolg

1.2. Kostprijs

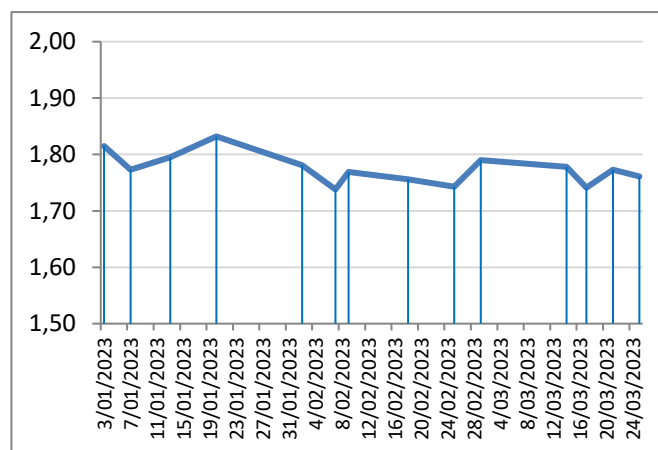
Bijna 60 % van de vervoerondernemingen (58,8 %) geeft aan dat de kostprijs verhoogd is in vergelijking met voorgaand kwartaal, 35,6 % duidt een status-quo aan en 5,6 % een verlaging. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 34,2 % ten opzichte van + 24,2 % in voorgaand kwartaal en + 38,6 % een jaar eerder.



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)

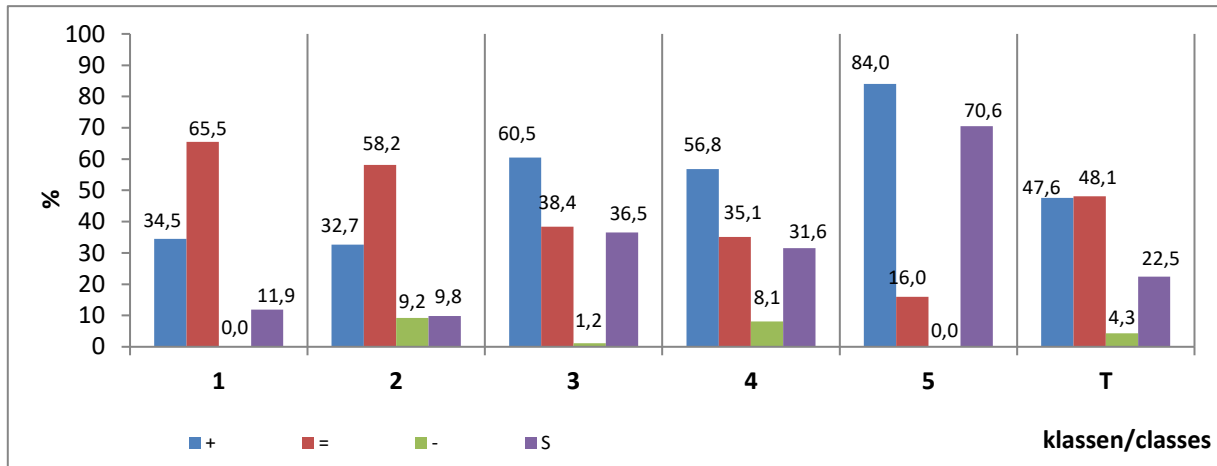
Bijna alle bedrijven (95,1 %) waarvan de kostprijs verhoogd is, delen mee dat het om een stijging van meer dan 4 % gaat.

De dieselprijs blijft hoog (zie figuur 4), maar het algemene kostenpeil is gestegen (verzekeringen, onderhoud, tolheffing,...). Echter, vooral de Belgische automatische loonindexering speelt veel vervoerbedrijven flink wat parten. Dit betreft niet alleen de eigen loonkosten, maar bij die van hun opdrachtgevers die deze verhogingen doorrekenen. In het algemeen nationaal vervoer heeft de loonkost van het rijdend personeel immers een groot aandeel in de kostprijs (36,02 %¹).

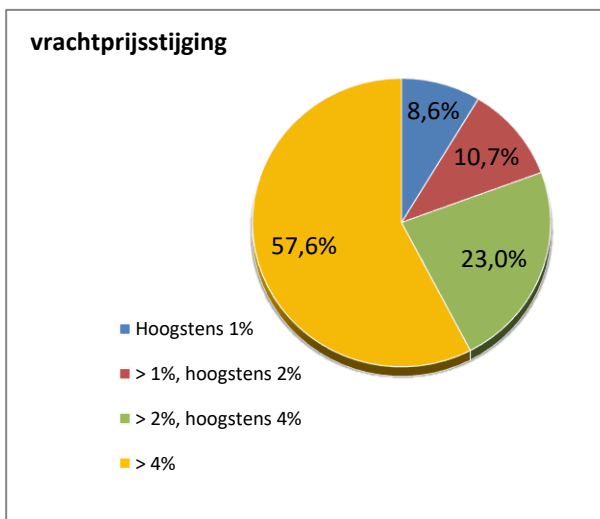
¹ ITLB, kostprijsindices op 1 januari 2023 (www.itlb.be)

1.3. Vrachtprijs

Iets minder dan de helft van de bedrijven (48,1 %) signaleert dat de vrachtprijs niet is veranderd in vergelijking met het kwartaal ervoor. Bijna een even groot deel van de overige vervoerders geeft aan een tarief-aanpassing naar boven toe te hebben doorgevoerd: 47,6 % meldt een verhoging en amper 4,3 % een verlaging. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 22,5 %, in voorgaande periode bedroeg het + 11,5 % en een jaar eerder was het zo maar eventjes + 33 %.



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



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

In 57,6 % van de bedrijven met een vrachtprijsverhoging is, gaat het om een stijging van meer dan 4 %.

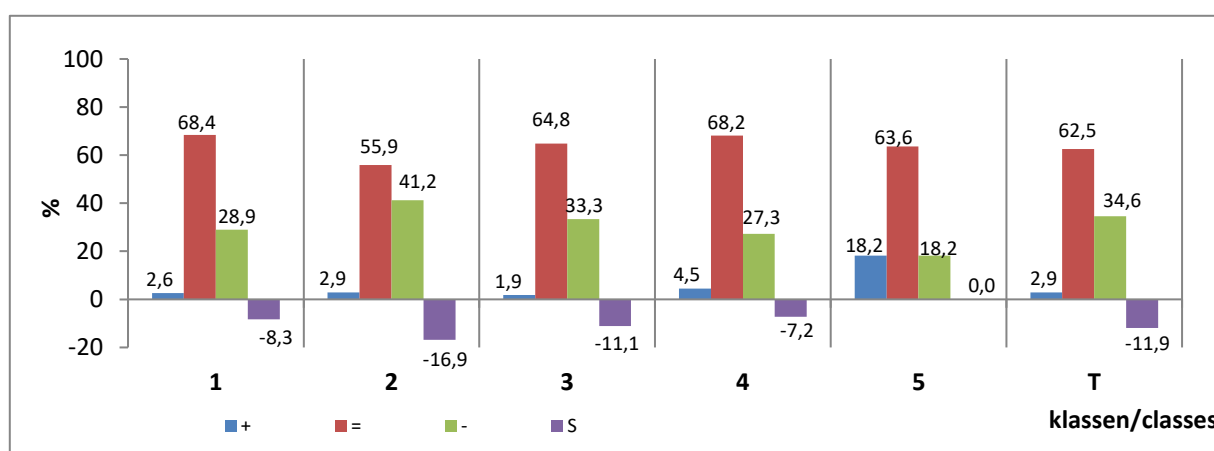
Veel opdrachtgevers tonen begrip voor de situatie en aanvaarden een prijsverhoging, al is het veelal niet voldoende om de kostprijsevolutie te kunnen bijbenen.

2. INTERNATIONAAL VERVOER

2.1. Vervoeractiviteit

Volgens de flashraming van Eurostat is de economie op kwartaalbasis met + 0,1 % gegroeid in de eurozone en met + 0,2 % in de EU. In vergelijking met het overeenkomstige kwartaal van voorgaand jaar is een bbp-groei van + 1,3 % opgetekend voor de eurozone en + 1,2 % in de EU.

62,5 % van de vervoerondernemingen meldt dat de internationale vervoeractiviteit op hetzelfde niveau gebleven is als in voorgaand kwartaal, maar de andere bedrijven wijzen grotendeels op een activiteitverlaging: 34,6 % geeft een daling aan en 2,9 % een stijging. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt – 11,9 % in vergelijking met – 10,6 % in het kwartaal ervoor en - 9,3 % een jaar terug.



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

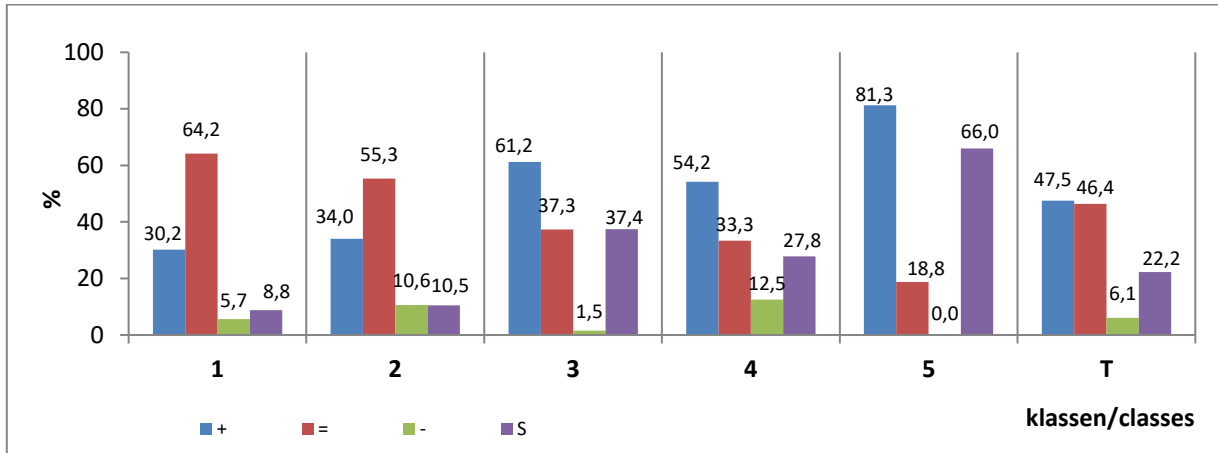
Ook het aantal uitbesteedde vervoeropdrachten is verminderd ten overstaan van voorgaand kwartaal. 69 % van de vervoerders wijst op een status-quo, 28,4 % op een verlaging en 2,7 % verhoging. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt – 8 % in vergelijking met – 6,4 % in het kwartaal ervoor en – 6 % in de overeenkomstige periode van het jaar ervoor.

Sommige vervoerders benadrukken dat de automatische Belgische loonindexatie hun concurrentiepositie op de internationale markt verzwakt, waardoor ze zich meer moeten terugplooiën op het nationaal vervoer.

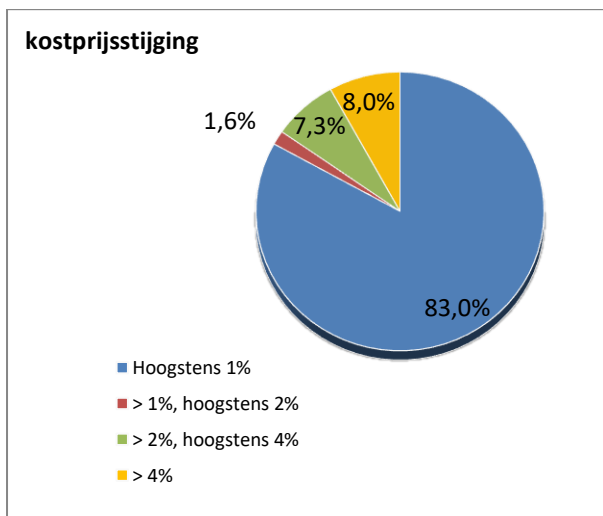
Voor het uitvoeren van internationale vervoeropdrachten blijven de meeste vervoerders in de ons omringende landen.

2.2. Kostprijs

Iets minder dan de helft van de bedrijven (47,5 %) signaleert dat de kostprijs gestegen is in vergelijking met voorgaand kwartaal. De overige vervoerders delen merendeels (46,4 %) mee hun kostprijs niet is veranderd. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 22,2 % in vergelijking met + 12 % in de periode ervoor en + 24,1 % een jaar eerder.



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

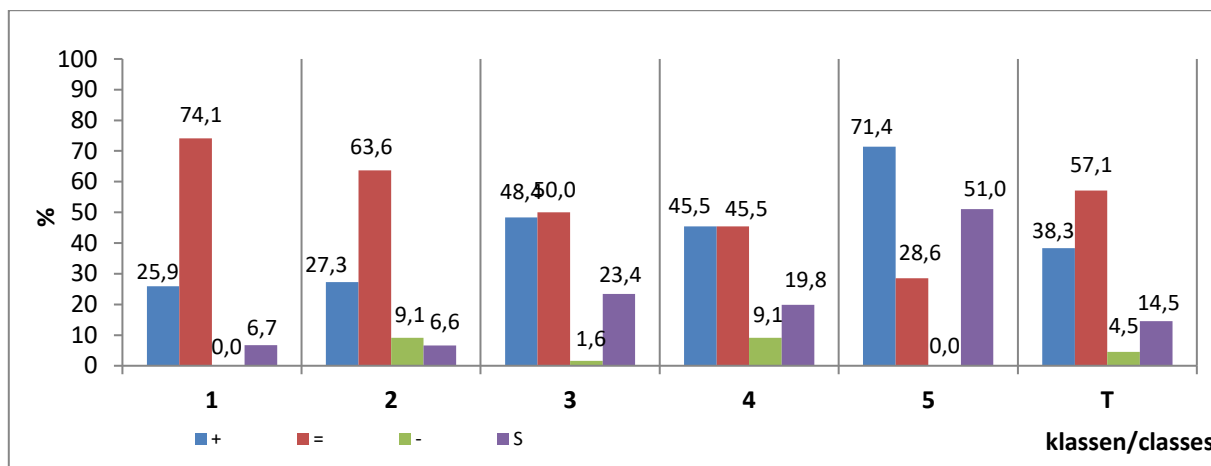


Figuur 9: marges van de kostprijsstijging

83 % van de vervoerondernemingen met een kostprijsverhoging geeft aan dat het om een lichte verhoging van hoogstens 1 % gaat.

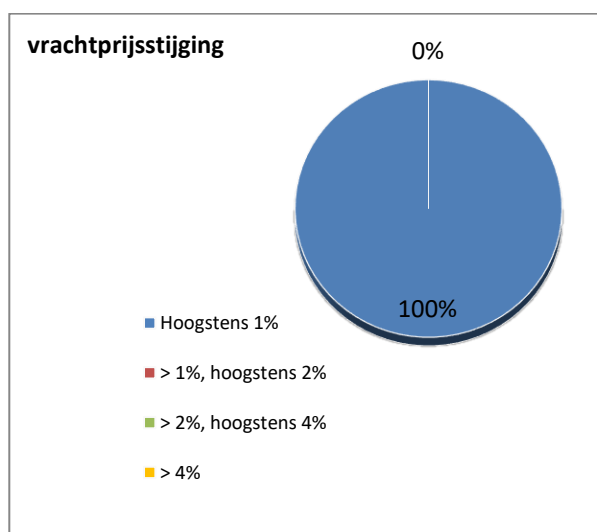
2.3. Vrachtprijs

Bijna 60 % (57,1 %) van de vervoerders meldt dat de vrachtprijs niet is veranderd in vergelijking met voorgaand kwartaal terwijl 38,3 % een aanpassing naar boven toe heeft doorgevoerd. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 14,5 % ten opzichte van met + 7,8 % in het kwartaal ervoor en + 24,4 % een jaar terug.



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

De vervoerders die hun vrachtprijs in de loop van het kwartaal verhoogden, laten weten dat het om een stijging van niet meer dan 1 % gaat.



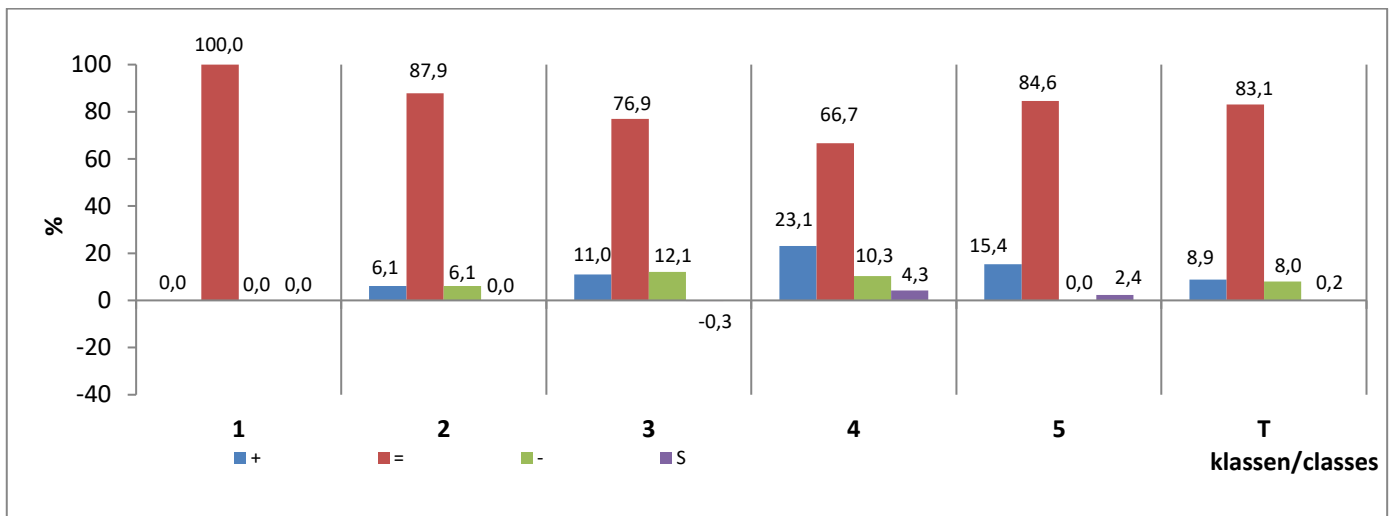
Figuur 11: de marges van de vrachtprijsstijging

3. ALGEMENE PARAMETERS

3.1. Personeel

In klasse 1 geeft gemiddeld 8,3 % van de vervoerders aan dat hun bedrijf personeel heeft, in klasse 2 loopt dit aandeel op tot gemiddeld 62,6 %, terwijl alle ondernemingen van de overige klassen werknemers in dienst hebben. Geëxtrapoleerd naar de sector toe stelt gemiddeld 74,8 % van de bedrijven mensen tewerk.

Het personeelsbestand van de chauffeurs is ternauwernood gestegen ten opzichte van voorgaand kwartaal, maar de bestanden van de niet-rijdende arbeiders en de bedienden zijn niet gewijzigd.



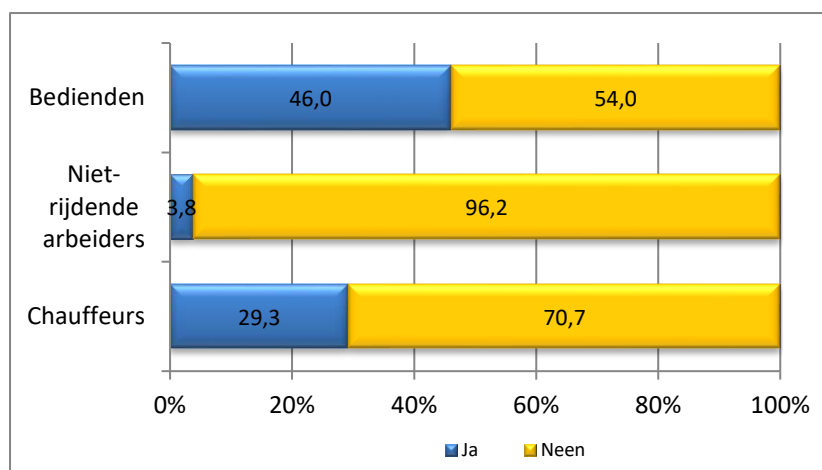
Figuur 12: het chauffeursbestand

83,1 % van de bedrijven deelt mee dat het aantal tewerkgestelde **chauffeurs** op hetzelfde niveau gebleven is ten opzichte van voorgaand kwartaal, terwijl het aantal ondernemingen dat een verhoging aanduidt nipt in de meerderheid is: 8,9 % meldt een stijging en 8 % een daling. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 0,2 % in vergelijking met - 0,1 % in het kwartaal ervoor en - 4,3 % in de overeenkomstige periode van voorgaand jaar.

Het aantal **niet-rijdende arbeiders** is niet veranderd in vergelijking met het kwartaal ervoor. 97,1 % duidt een status-quo aan terwijl het aantal dat op een afname wijst nagenoeg in evenwicht is met het aantal dat een toename aanduidt. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt dan ook 0 %, zowel voor dit kwartaal als voor de periode ervoor en de overeenkomstige periode van het jaar 2022.

Het bestand van de **bedienden** is evenmin gewijzigd ten opzichte van voorgaand kwartaal. 96 % van de bedrijven geeft aan dat het aantal niet is veranderd, terwijl gemiddeld telkens 2 % van de vervoerders aangeeft dat het aantal gestegen dan wel gedaald is. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt 0 % in vergelijking met + 0,1 % zowel in voorgaand kwartaal als in dezelfde periode een jaar terug.

Als we de vergelijking maken met voorgaand kwartaal, is het aantal openstaande betrekkingen voor chauffeurs nipt gestegen, is dat van de niet-rijdende arbeiders ternauwernood gedaald terwijl een status-quo van toepassing is voor de bedienden.



Figuur 13: Vacatures

Gemiddeld 29,3 % van de vervoerondernemingen signaleert een vacature te hebben voor een chauffeur in vergelijking met 27,7 % in voorgaand kwartaal.

Met betrekking tot de niet-rijdende arbeiders deelt gemiddeld 3,8 % mee een openstaande betrekking te hebben ten opzichte van 4 % in het kwartaal ervoor.

De vraag naar bedienden is hoog. Het verschil met de overeenkomstige periode van het jaar ervoor is opvallend. Gedurende dit kwartaal alsook in de periode ervoor meldt gemiddeld 46 % een vacature voor een bedienden, maar een jaar eerder bedroeg dat slechts 4 %.

De te lage instroom van chauffeurs is een gekende problematiek. Een aantal vervoerders legt uit dat voor veel jonge chauffeurs de job eerder een plan B lijkt met een te lage motivatie als gevolg. Velen staan weigerachtig tegenover de wisselvallige werkuren, vooral het weekendwerk, omdat het moeilijker te combineren is met hun familielevens. Daarnaast geven flink wat sollicitanten aan dat ze geen stadsdistributie willen doen en het laden en lossen liever aan anderen overlaten.

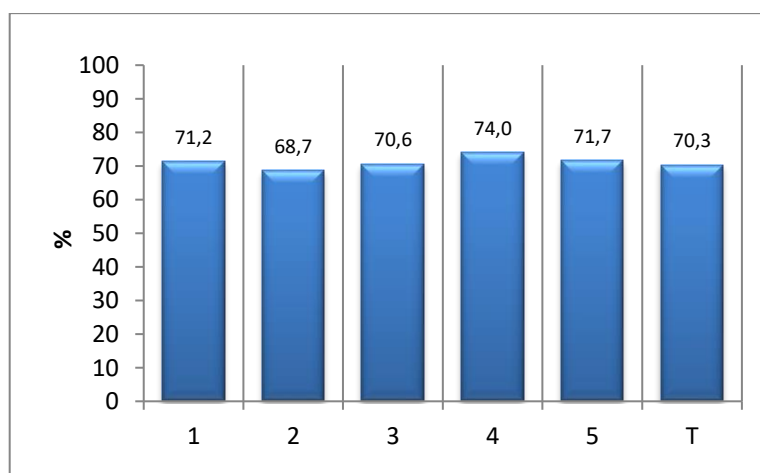
Bovendien ondervinden vervoerondernemingen meer en meer problemen bij het aanwerven van bedienden.

3.2. Afstandscoëfficiënt

Gemiddelde afstandscoëfficiënt =

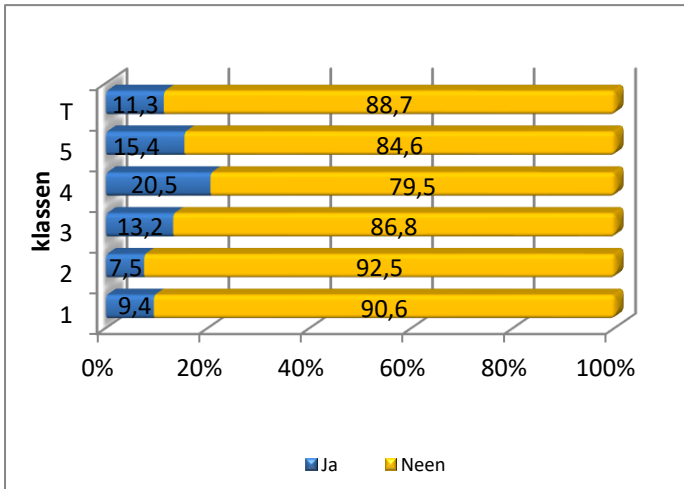
$$\frac{\text{Beladen afgelegde kilometers}}{\text{Totaal afgelegde kilometers}}$$

Gemiddeld werd 70,3 % van de totale afstand met een lading afgelegd in vergelijking met 69,2 % in het kwartaal ervoor en 69,3 % een jaar terug.



Figuur 14: de gemiddelde afstandscoëfficiënt

3.3. Liquiditeit



Figuur 15: Liquiditeitsproblemen

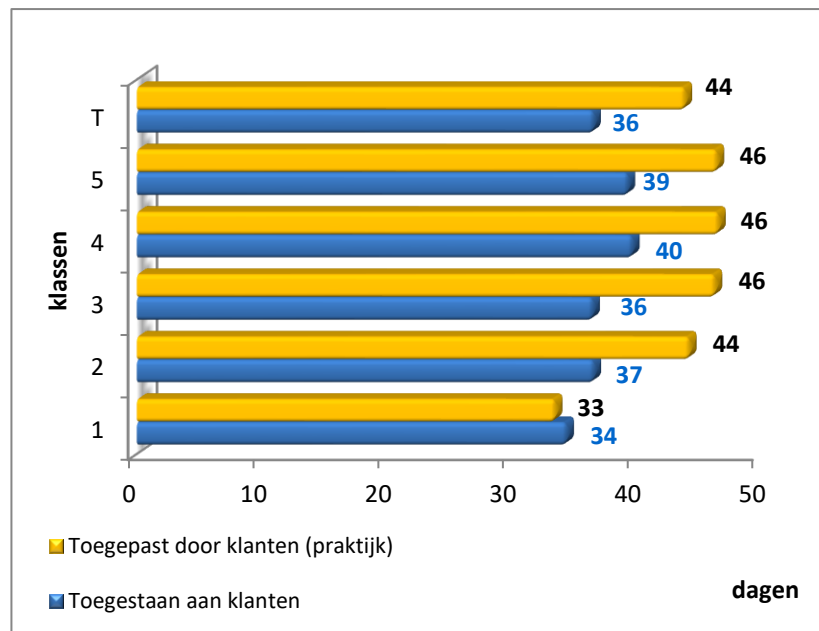
Het aantal bedrijven met liquiditeitsmoeilijkheden is toegenomen in vergelijking met het kwartaal ervoor.

Gemiddeld laat 11,3 % van de vervoerders weten dat ze te kampen hebben met liquiditeitstekorten ten opzichte van 8,8 % in voorgaand kwartaal. In de overeenkomstige periode van het jaar ervoor lag het wel een stukje hoger: toen bedroeg het 14,2 %.

De belangrijkste oorzaak van de liquiditeitsproblemen blijft de laattijdige betalingen van opdrachtgevers, terwijl de vervoerders hun betalingsverplichtingen wel tijdig moeten voldoen.

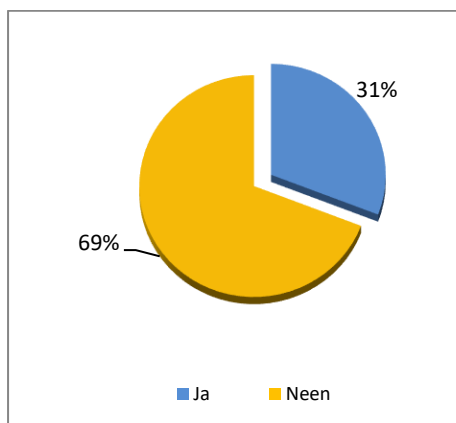
Een reeds penibele liquiditeitssituatie wordt bovendien nog hachelijker in tijden van dalende omzet aangezien de vaste kosten blijven doorlopen.

Geëxtrapoleerd naar de sector staan de vervoerondernemingen een gemiddelde betalingstermijn toe van 36 dagen. In de praktijk moeten de vervoerders gemiddeld 8 dagen langer wachten op hun geld.

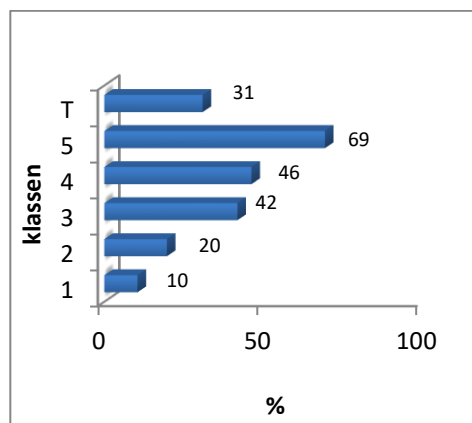


Figuur 16: Uitstel van betaling

3.4. Investerings

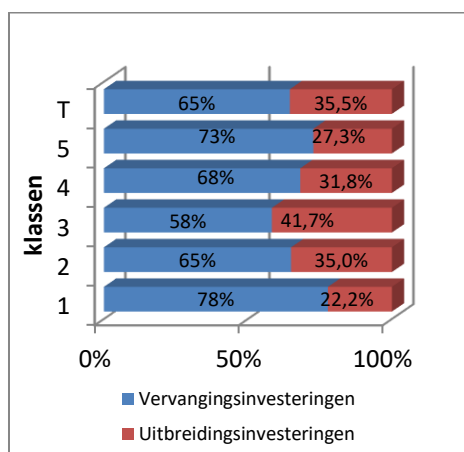


Figuur 17: Gedane investeringen



Figuur 18: Gedane investeringen per klasse

Gemiddeld 31 % van de vervoerders deelt mee dat hun bedrijf in de loop van het kwartaal een investering doorgevoerd heeft in vergelijking met 27 % in het kwartaal ervoor en 33 % een jaar eerder



Figuur 19: Vervangings- of uitbreidingsinvesteringen

Geëxtrapoleerd naar de sector toe, gaat het in de meeste gevallen (65 %) om een vervangingsinvestering, vooral in motorvoertuigen.

16,5 % van de bedrijven deed rijdend materiaal van de hand zonder het te vervangen in vergelijking met 15 % in voorgaand kwartaal en 21,2 % in dezelfde periode van het jaar 2022.

SLOTBEVINDINGEN

In de eurozone is het bbp met + 0,1 % gestegen ten opzichte van voorgaand kwartaal en in de EU is een toename van + 0,2 % geregistreerd. De Belgische economie deed het iets beter met een bbp-groei van + 0,4 % op kwartaalbasis.

De sector van het beroepsgoederenvervoer deed het minder goed. Iets meer op internationaal dan op nationaal vlak is de vervoeractiviteit vertraagd in vergelijking met het kwartaal ervoor.

Bijna 60 % van de vervoerondernemingen meldt dat de kostprijs gestegen is in het nationaal vervoer en in het internationaal vervoer bedroeg het net geen 50 %. De gewogen saldi van de antwoorden bedragen + 34,2 % op nationaal vlak en + 22,2 % op internationaal vlak.

In het spoor van de gestegen kostprijs hebben veel vervoerders hun vrachtprijs naar boven toe aangepast, al is dat veelal niet voldoende om de kostprijsevolutie bij te kunnen benen. De gewogen saldi van de antwoorden bedragen + 22,5 % in het nationaal vervoer en + 14,5 % in het internationaal vervoer.

Tal van vervoerders verklaren dat het kostenniveau op veel vlakken gestegen is (onderhoud, verzekeringen, tolheffing...) en de dieselprijs blijft hoog, maar vooral de Belgische loonindexering speelt hen parten.

Het chauffeurstekort is en blijft een knelpunt voor de sector. Echter, dit kwartaal signaleren tal van vervoerders dat ze moeilijkheden ondervinden bij het invullen van een vacature voor een bediende.
