



De conjunctuurevolutie in de sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg

4^{de} kwartaal 2023



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 4 2023	Evolutie t.o.v. voorgaand kwartaal ⁽¹⁾	Kwartaal 4 2022
--------------------	---	--------------------

NATIONAAL VERVOER

Evolutie van de vervoeractiviteit	S	- 10,2 %	↘	- 5,7 %
Uitbesteding naar derden	S	- 9,3 %	↘	- 4,8 %
Evolutie van de kostprijs	S	+ 7,5 %	↗	+ 24,2 %
Evolutie van de vrachtprijs	S	+ 1,9 %	↗	+ 11,5 %

INTERNATIONAAL VERVOER

Evolutie van de vervoeractiviteit	S	- 12,1 %	↘	- 10,6 %
Uitbesteding naar derden	S	- 7,5 %	↘	- 6,4 %
Evolutie van de kostprijs	S	+ 7,6 %	↗	+ 12 %
Evolutie van de vrachtprijs	S	+ 1,5 %	↗	+ 7,8 %

PERSONEEL

Chauffeurs	S	- 1,8 %	↘	- 0,1 %
Niet-rijdende arbeiders	S	0 %	↔	0 %
Bedienden	S	+ 0,3 %	↗	+ 0,1 %

AFSTANDSCOËFFICIËNT

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

FINANCIËLE TOESTAND

Liquiditeitsmoeilijkheden	%	12,3 %	↗	8,8 %
Betalingstermijn toegestaan aan klanten	Aantal dagen	37	↘	38
Betalingstermijn in de praktijk	Aantal dagen	45	↔	45
Gerealiseerde investeringen	%	25%	↘	27,1 %

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 vergelijking met voorgaand kwartaal is de economische bedrijvigheid stabiel gebleven in de eurozone en nipt met + 0,1 % toegenomen in de EU. De Belgische economie presteerde iets beter met een bbp-groei van + 0,4 %.

Desondanks heeft de Belgische sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg het jaar 2023 in mineur afgesloten met een afname van zowel de nationale als de internationale **vervoeractiviteit** in vergelijking met voorgaand kwartaal. De gewogen saldi van de antwoorden bedragen –10,2 % in het nationaal vervoer (- 8,8 % in de periode ervoor) en – 12,1 % in het internationaal vervoer (- 9,5 % in voorgaand kwartaal).

De **kostprijs** is gestegen ten opzichte van het kwartaal ervoor, zowel in het nationaal als in het internationaal vervoer. Ook de **vrachtprijs** is verhoogd, al is het onvoldoende om de kostprijsevolutie te kunnen volgen. De gewogen saldi van de antwoorden met betrekking tot het nationaal vervoer bedragen + 7,5 % voor de kostprijs en + 1,9 % voor de vrachtprijs. Voor het internationaal vervoer bedragen deze saldi + 7,6 % voor de kostprijs en + 1,5 % voor de vrachtprijs.

Het Belgische bbp mag dan al gegroeid zijn, veel vervoerondernemingen maken gewag van een sputterende economie. Vooral de bouwsector wordt in dit kader veelvuldig aangehaald. In de vervoersector wordt de strijd om de beschikbare opdrachten dan ook op het scherp van de snee gestreden, waardoor sommige bedrijven zich laten verleiden om een vrachtprijs onder de kostprijs aan te bieden, aldus een aantal vervoerders.

Het aantal tewerkgestelde chauffeurs is gedaald in vergelijking met voorgaand kwartaal, het **personeelsbestand** van de niet-rijdende arbeiders is stabiel gebleven terwijl dat van de bedienden heel lichtjes is toegenomen. Het chauffeurstekort wordt elk kwartaal opnieuw aangehaald als een groot struikelblok voor de sector, maar sinds ongeveer een jaar uiten veel vervoerders hun bezorgdheid over het moeilijk kunnen invullen van de vacatures voor bedienden. Gemiddeld 30,9 % van de bedrijven meldt dit kwartaal een vacature voor een chauffeur en zo maar eventjes 41,5 % signaleert een openstaande betrekking voor een bediende.

De **gemiddelde afstandscoëfficiënt** is ook dit kwartaal niet veel verandert. Het bedraagt 69 % in vergelijking met 70,1 % in voorgaande periode en 69,2% een jaar eerder.

Gemiddeld 12,3 % van de vervoerondernemingen geeft aan met **liquiditeitstekorten** te kampen ten opzichte van 11,6 % in het kwartaal ervoor en 8,8 % in hetzelfde kwartaal van voorgaand jaar.

De gemiddeld toegestane **betalingstermijn** bedraagt 37 dagen, maar in de praktijk loopt het op tot gemiddeld 45 dagen.

Het aantal **investeringen** is afgenomen ten opzichte van voorgaand kwartaal. Gemiddeld heeft een kwart van de bedrijven in de loop van het kwartaal een investering doorgevoerd. In het kwartaal eerder bedroeg het investeringsgehalte 29,1 % en een jaar eerder was het 27,1 %.

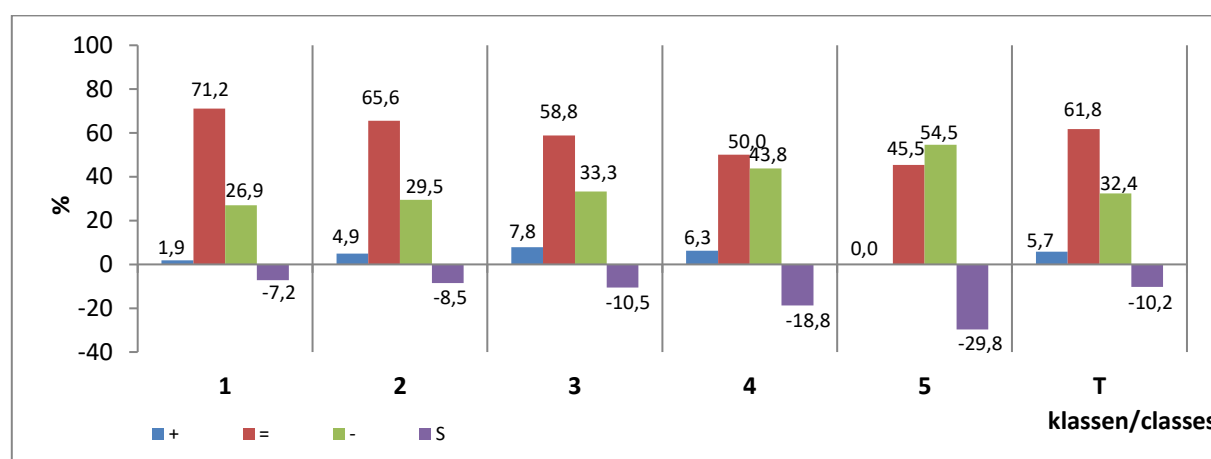
Bespreking conjunctuursituatie

1. NATIONAAL VERVOER

1.1. Vervoeractiviteit

Volgens de flashraming van de Nationale Bank van België is de economische bedrijvigheid met + 0,4 % gegroeid ten opzichte van het kwartaal ervoor. In vergelijking met dezelfde periode van het jaar ervoor bedroeg de bbp-groei + 1,6 %.

Het nationaal vervoer registreert echter een vertraging in vergelijking met voorgaand kwartaal. Gemiddeld 61,8 % meldt weliswaar een status-quo, maar een aanzienlijke meerderheid van de overige bedrijven laat weten dat hun vervoeractiviteit gedaald is: 32,4 % signaleert een afname en slechts 5,7 % een toename. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt - 10,2 % ten opzichte van - 8,8 % in het kwartaal ervoor en - 5,7 % een jaar terug.



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

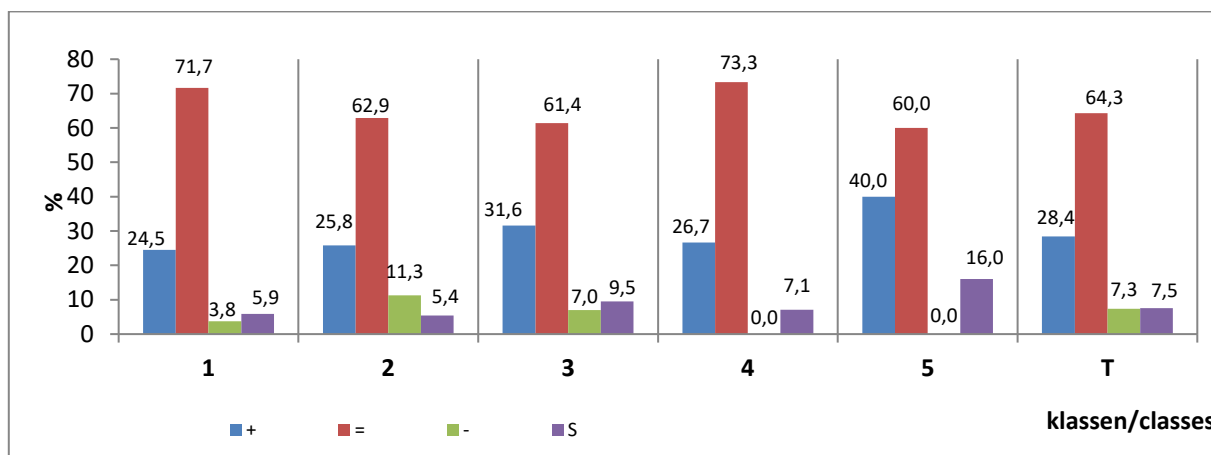
In het spoor van de gedaalde vervoeractiviteit is ook het aantal uitbestedingen verminderd ten opzichte van het kwartaal ervoor. Gemiddeld 66,2 % van de ondernemingen meldt een status-quo, maar de andere bedrijven wijzen merendeels op een afname: 30,6 % duidt een daling aan en 3,1 % een stijging. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt - 9,3 % in vergelijking met - 8,3 % in voorgaand kwartaal terwijl het in de overeenkomstige periode van het jaar ervoor - 4,8 % bedroeg.

Een heleboel vervoerondernemingen maken gewagen van een haperende economie met een negatieve impact op de vraag naar transport. Te veel vervoerondernemingen moeten strijd leveren voor een tegenvallend aantal vervoeropdrachten. Vooral de crisis in de bouwsector wordt veelvuldig aangehaald door tal van vervoerders.

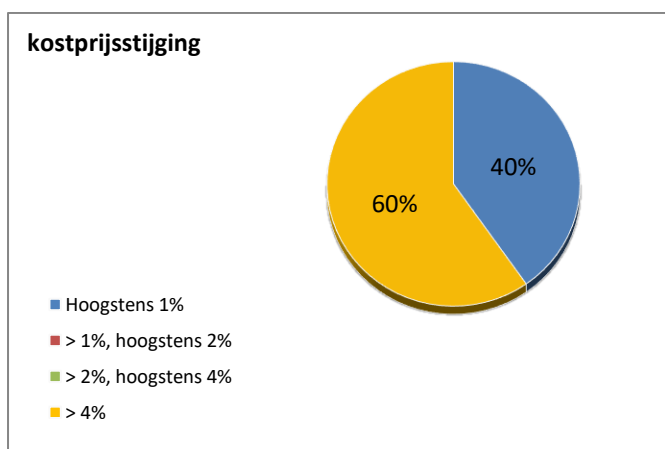
1.2. Kostprijs

64,3 % van de vervoerders geeft aan dat de kostprijs op hetzelfde niveau is gebleven als in het kwartaal ervoor. De andere vervoerbedrijven wijzen grotendeels op een verhoging: 28,4 % deelt mee dat hun kostprijs gestegen is en 7,3 % wijst op een daling.

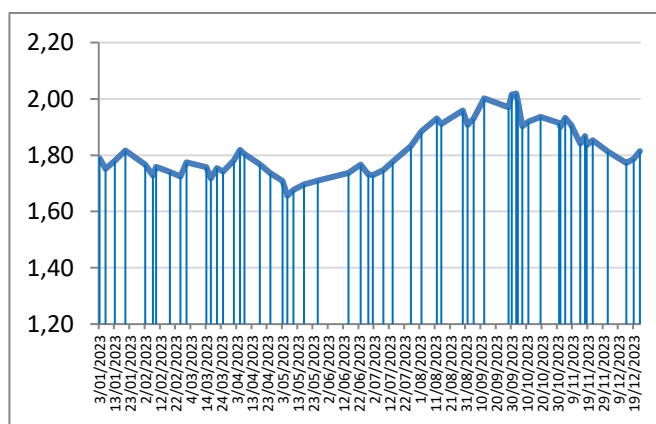
Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 7,5 % ten opzichte van + 8,1 % in voorgaande periode, maar in hetzelfde kwartaal van voorgaand jaar lag dat saldo een pak hoger, namelijk + 24,2 %.



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)

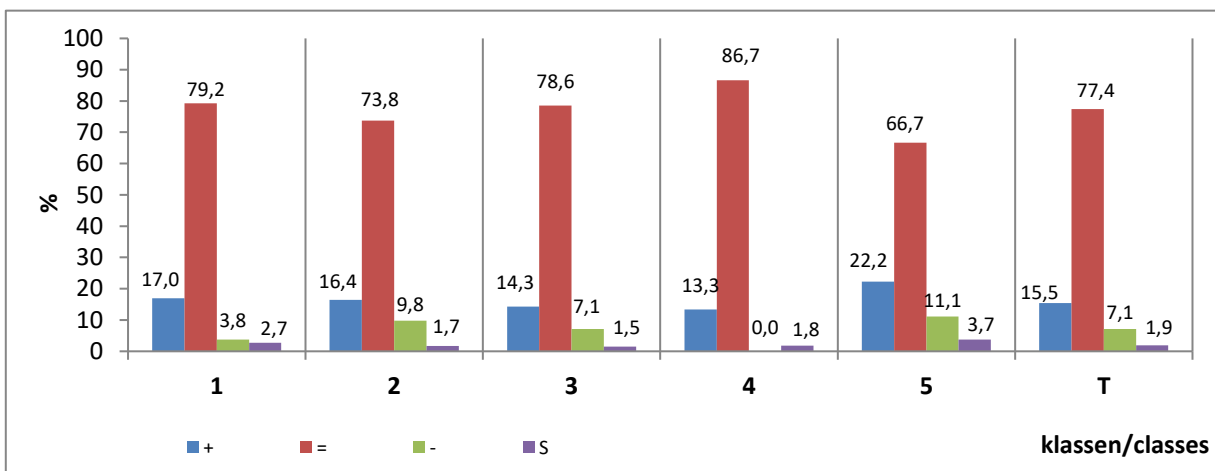
58,5 % van de bedrijven met een verhoogde kostprijs laat weten dat het om een toename van meer dan 4 % gaat in vergelijking met voorgaand kwartaal. Gepeild naar de oorzaken, wijzen veel vervoerders op een combinatie van factoren, waaronder de verhoogde garagekosten, een vermindering van de teruggave van de accijnzen en de gestegen tolheffing.

Daarnaast maakt een aantal bedrijven hun beklag over het niet-aflatende fileleed, maar ook op een toename van snelheidsbeperkingen, trajectcontroles, + 3,5t verbodsborden. Hierdoor zijn bedrijven vaak een stuk langer onderweg en moeten ze meer kilometers rijden voor dezelfde opdrachten.

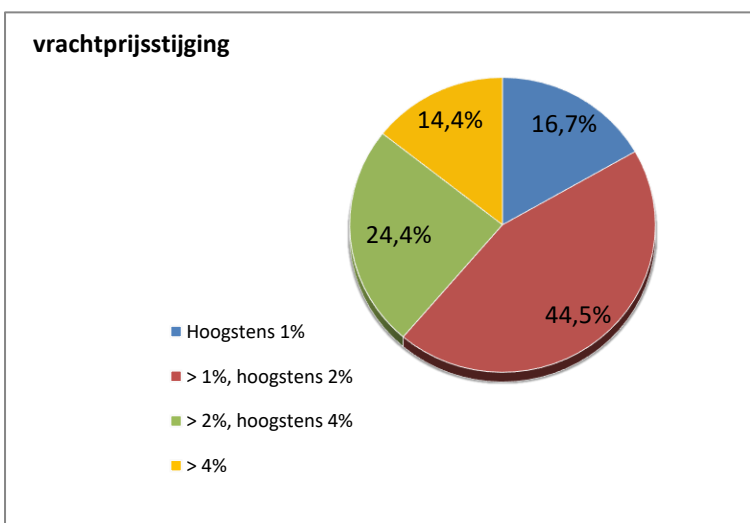
1.3. Vrachtprijs

Gemiddeld 77,4 % van de vervoerders rapporteert dat de vrachtprijs niet is gewijzigd ten opzichte van voorgaand kwartaal terwijl de meeste andere bedrijven een toename signaleren: 15,5 % duidt een verhoging aan en 7,1 % een verlaging. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 1,9 % in vergelijking met + 2,9 % in de periode ervoor en + 11,5 % een jaar terug.

Heel wat vervoerders delen uitdrukkelijk mee dat de druk op de vrachtprijs groot is door een combinatie van factoren: een sputterende economie met een overaanbod in de sector noopt veel vervoerders ertoe om hun vrachtprijs zo laag mogelijk te houden in de strijd om vervoeropdrachten. Sommigen voegen eraan toe dat een aantal concullega's bereid zijn om een vrachtprijs onder hun kostprijs aan te bieden.



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



In 44,5 % van de bedrijven met een vrachtprijsverhoging gaat het om een stijging van meer dan 1 % en maximaal 2 %.

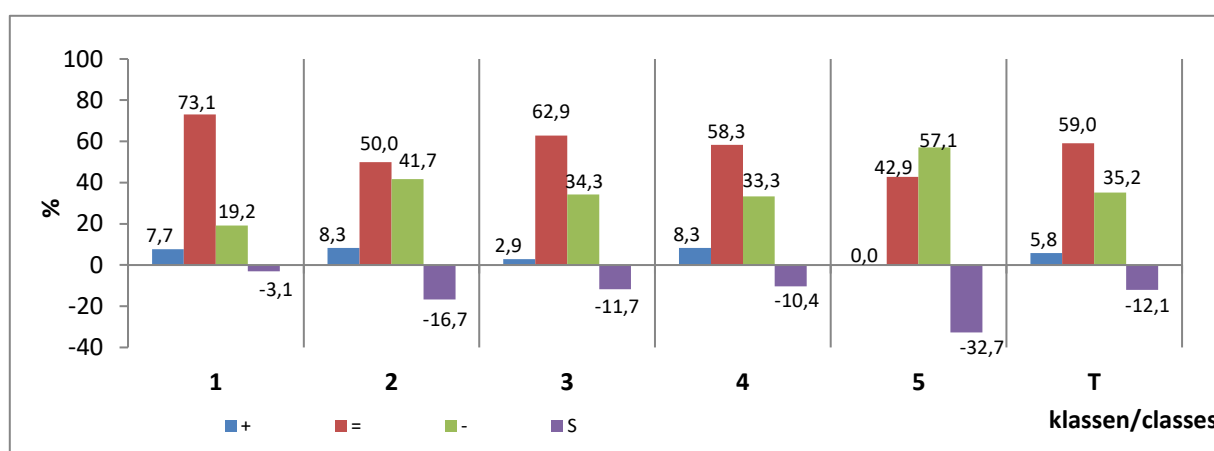
Figuur 6: de evolutie van de vrachtprijs in het nationaal vervoer

2. INTERNATIONAAL VERVOER

2.1. Vervoeractiviteit

Volgens de flashraming van Eurostat is de economische activiteit op kwartaalbasis stabiel gebleven in de eurozone en is het nipt met + 0,1 % gestegen in de EU. In vergelijking met de overeenkomstige periode van voorgaand jaar is het bbp met + 0,1 % toegenomen in de eurozone en met + 0,3 % in de EU.

Nagenoeg 60 % van de vervoerders meldt dat de internationale vervoeractiviteit niet is veranderd in vergelijking met het kwartaal ervoor, maar de meeste andere bedrijven signaleren een afname: 35,2 % duidt op een toename en 5,8 % op een afname. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt – 12,1 % ten opzichte van - 9,5 % in voorgaand kwartaal en – 10,6 % een jaar terug.



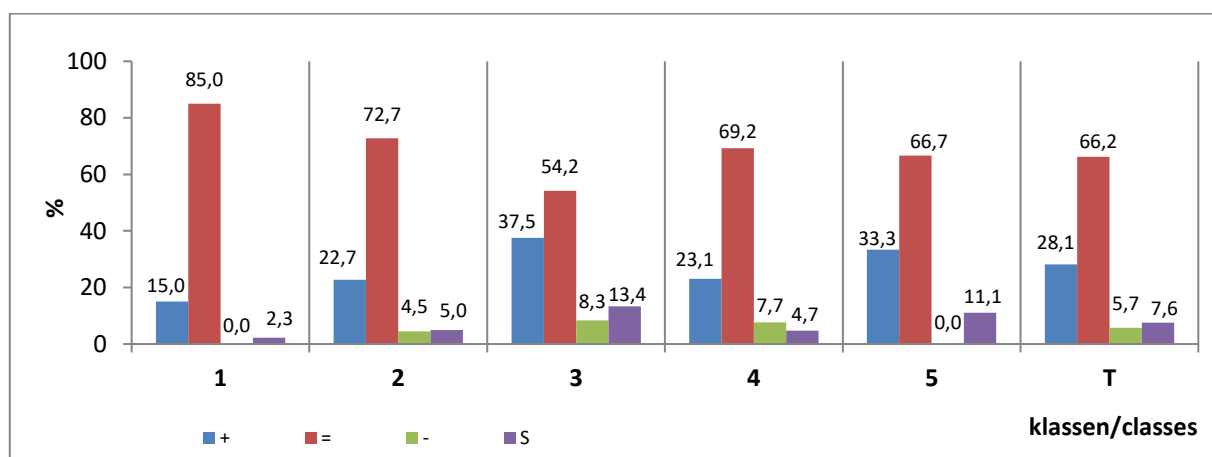
Figuur 7: de evolutie van de activiteit in het internationaal vervoer

Het aantal uitbestedingen van internationale vervoeropdrachten is eveneens afgenomen ten opzichte van voorgaand kwartaal. 64,8 % van de vervoerders meldt op een status-quo, 28,2 % een verlaging en 7 % op een verhoging. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt - 7,5 % in vergelijking met – 7,6 % in voorgaand kwartaal en – 6,4 % in dezelfde periode een jaar terug.

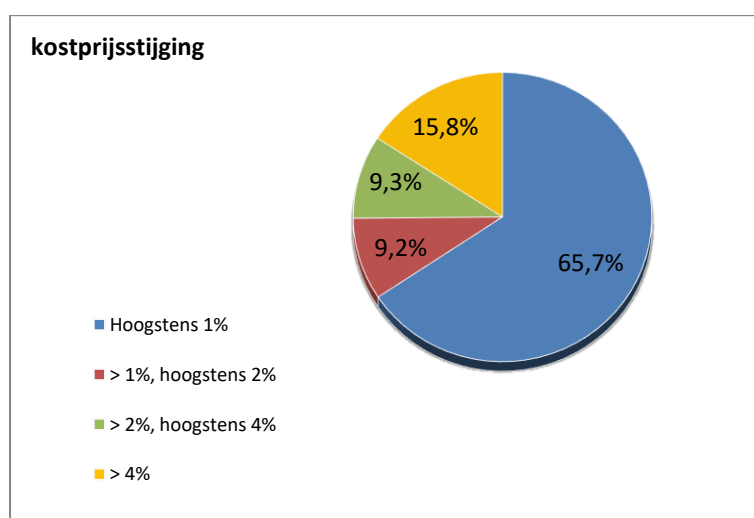
De meeste vervoerders blijven in onze buurlanden voor het uitvoeren van internationale vervoeropdrachten, vooral Frankrijk.

2.2. Kostprijs

Gemiddeld 66,2 % van de vervoerbedrijven geeft aan dat de kostprijs stabiel gebleven is ten opzichte van voorgaand kwartaal, terwijl de rest grotendeels op een verhoging wijst: 28,1 % wijst een stijging aan en 5,7 % een daling. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 7,6 % in vergelijking met + 5,3 % in de periode ervoor en + 12 % een jaar eerder.



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



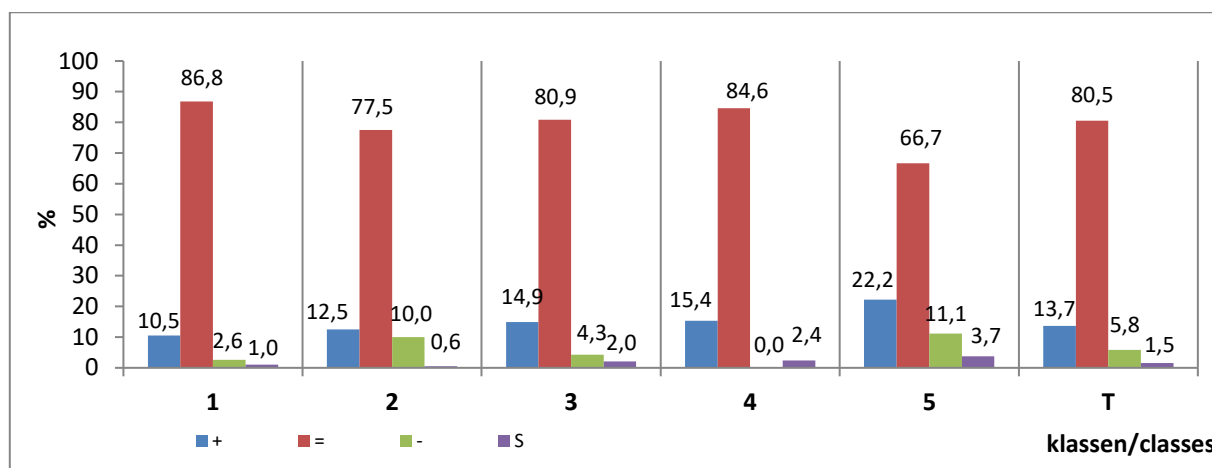
Figuur 9: marges van de kostprijsstijging

65,7 % van de vervoerbedrijven waarvan de kostprijs gestegen is, deelt mee het om een stijging van hoogstens 1 % gaat.

Gevraagd naar de grootste knelpunten, wijzen veel vervoerders naar de hoge Belgische loonkosten en de stijging van de tolgelden.

2.3. Vrachtprijs

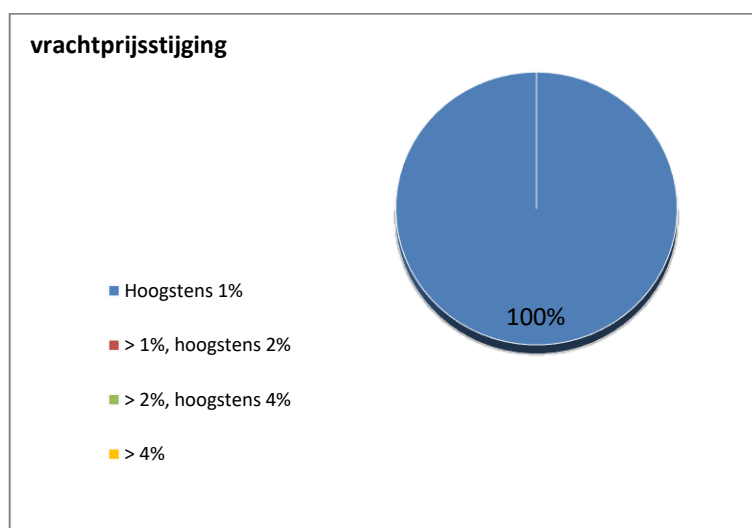
80,5 % van de ondernemingen signaleert een status-quo van de vrachtprijs in vergelijking met voorgaand kwartaal, 13,7 % duidt een stijging aan en 5,8 % een daling. Het gewogen saldo bedraagt + 1,5 % ten opzichte van + 0,8 % in het kwartaal ervoor en + 7,8 % in de overeenkomstige periode van voorgaand jaar.



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

De bedrijven die hun vrachtprijs in het laatste kwartaal naar boven toe konden aanpassen, geven allemaal aan dat het om een beperkte verhoging van ten hoogste 1 % gaat.

Heel wat vervoerders benadrukken dat het voor Belgische bedrijven met hoge loonkosten moeilijk opboksen is tegen tal van buitenlandse vervoerders die veel gunstigere tarieven kunnen aanbieden.



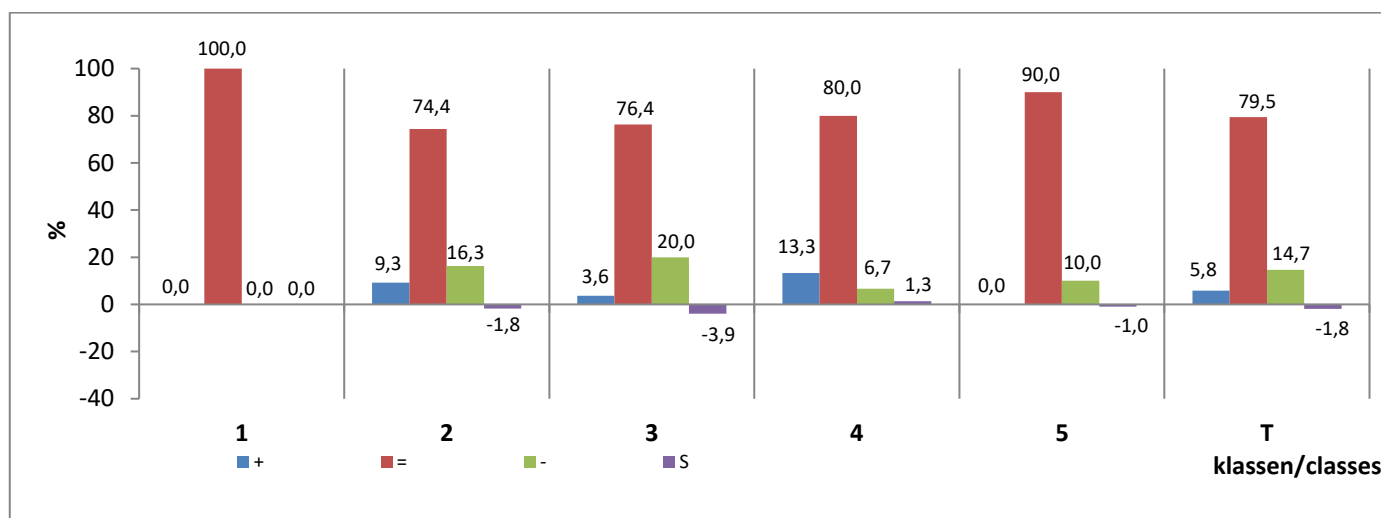
Figuur 11: de marges van de vrachtprijsstijging

3. ALGEMENE PARAMETERS

3.1. Personeel

5,4 % van de ondernemingen van klasse 1 geeft aan mensen tewerk te stellen. In klasse 2 bedraagt dat aandeel 66,2 % terwijl bijna alle bedrijven van de klassen 3, 4 en 5 personeel heeft. Geëxtrapoleerd naar de ganse sector toe, beschikt gemiddeld 74,1 % van de bedrijven over personeel.

Het bestand van het aantal tewerkgestelde chauffeurs is afgenomen in vergelijking met voorgaand kwartaal, dat van de niet-rijdende arbeiders is stabiel gebleven en het aantal bedienden is lichtjes toegenomen.



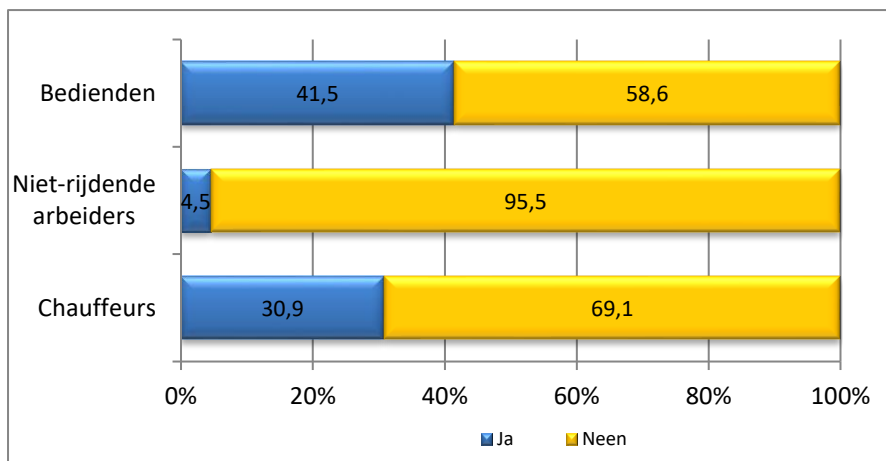
Figuur 12: het chauffeursbestand

Nagenoeg 80 % van de vervoerondernemingen laat weten dat het **chauffeursbestand** niet is veranderd ten opzichte van het kwartaal ervoor, terwijl een lichte meerderheid van de andere bedrijven een daling registreert: 14,7 % duidt een daling aan en 5,8 % een stijging. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt – 1,8 % in vergelijking met – 1,4 % in de periode ervoor en – 0,1 % een jaar eerder.

Bijna alle vervoerders (gemiddeld 97,8 %) verklaren dat het aantal **niet-rijdende arbeiders** stabiel gebleven is in vergelijking met voorgaand kwartaal. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt 0 % zowel voor deze periode als voor het overeenkomstige kwartaal een jaar eerder. In voorgaand kwartaal is een nipte daling genoteerd (- 0,1 %).

Het bestand van de **bedienden** is ei zo na gestegen in vergelijking met voorgaand kwartaal. Gemiddeld 93,8 % van de bedrijven signaleert een status-quo, meer het merendeel van de andere ondernemingen wijst op een toename: 5,2 % meldt een stijging en 1 % een daling. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 0,3 % ten opzichte van 0 % in het kwartaal ervoor en + 0,1 % een jaar terug.

Het aantal vacatures voor niet-rijdende arbeiders is lichtjes gedaald ten opzichte van voorgaand kwartaal, terwijl de vraag naar tewerkgestelde chauffeurs en bedienden is toegenomen.



Figuur 13: Vacatures

Zo maar eventjes gemiddeld 41,5 % van de vervoerders meldt een openstaande betrekking voor een bediende. In de periode ervoor bedroeg het 38,6 %

Het aantal vacatures voor niet-rijdende arbeiders is ietsje gedaald: 4,5 % van de vervoerondernemingen meldt een vacature in vergelijking met 5,1 % in voorgaand kwartaal

Gemiddeld 30,9 % van de ondernemingen geeft aan een chauffeur te willen aanwerven, in vergelijking met 28,6 % in het kwartaal ervoor.

Het chauffeurstekort is al geruime tijd een struikelblok is voor de sector, maar sinds ongeveer een jaar doen meer en meer vervoerders hun beklag over de moeizame zoektocht naar bedienden, waaronder ritplanners en boekhouders.

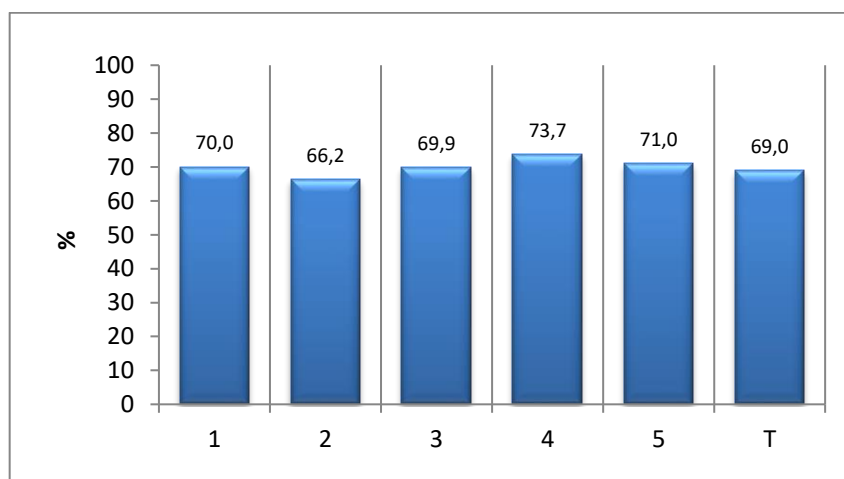
3.2. Afstandscoefficiënt

Gemiddelde afstandscoefficiënt =

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

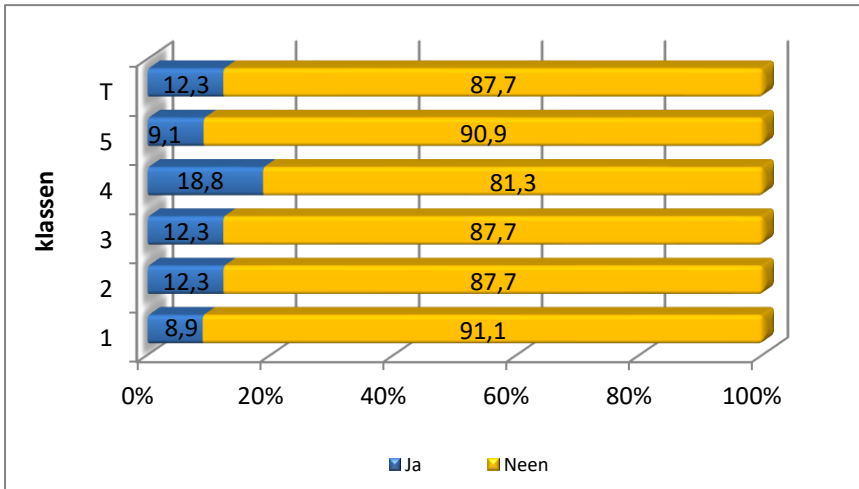
De afstandscoefficiënt verandert niet veel van kwartaal tot kwartaal.

Gemiddeld is 69 % van de totale afstand met een lading afgelegd in vergelijking met 70,1 % in de periode ervoor en 69,2 % in het overeenkomstige kwartaal van voorgaand jaar.



Figuur 14: de gemiddelde afstandscoefficiënt

3.3. Liquiditeit



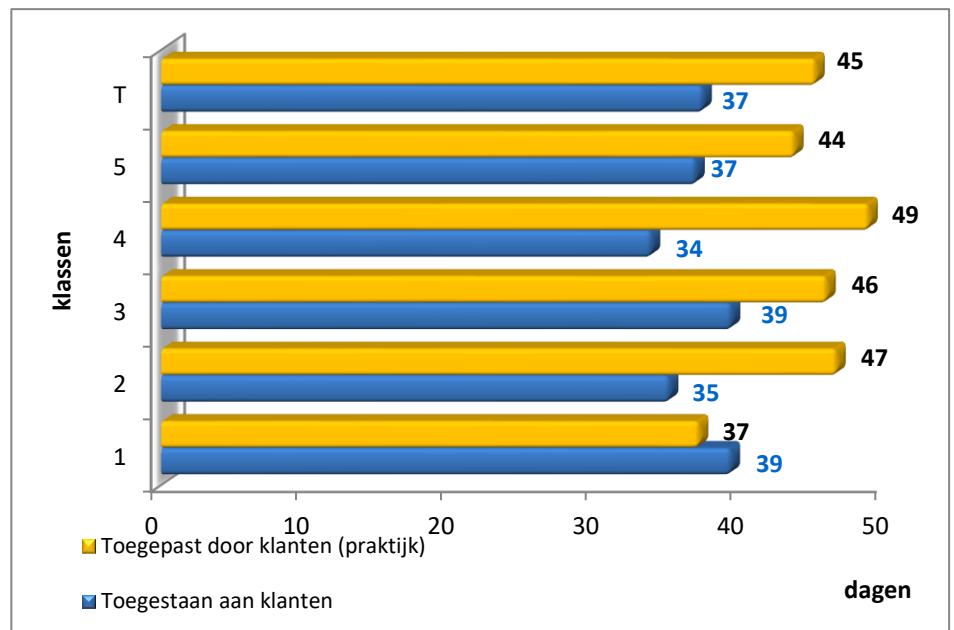
Figuur 15: Liquiditeitsproblemen

Het aantal bedrijven dat liquiditeitsproblemen meldt, is lichtjes gestegen ten opzichte van voorgaand kwartaal.

Gemiddeld signaleert 12,3 % van de vervoerders liquiditeitsmoeilijkheden in vergelijking met 11,6 % in het kwartaal ervoor en 8,6 % een jaar terug.

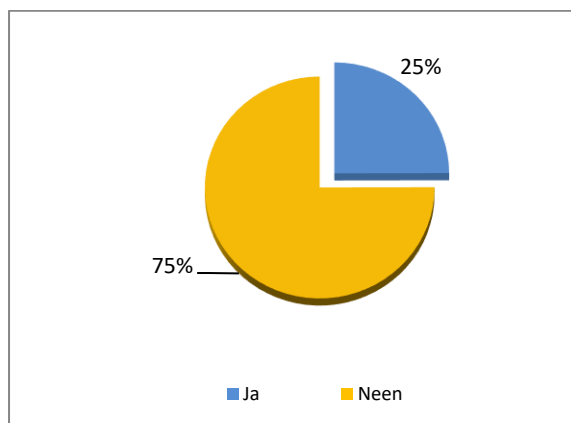
Behalve de laattijdige betalingen van klanten, verklaren veel vervoerders de problematiek door te wijzen naar de sputterende economie. Heel wat vervoerbedrijven geeft aan dat het aantal vervoeropdrachten te laag ligt met een tegenvallende omzet als gevolg terwijl de vaste kosten blijven doorlopen.

Geëxtrapoleerd naar de sector staan de vervoerondernemingen een gemiddelde betalings termijn toe van 37 dagen, terwijl het in praktijk oploopt tot gemiddeld 45 dagen.

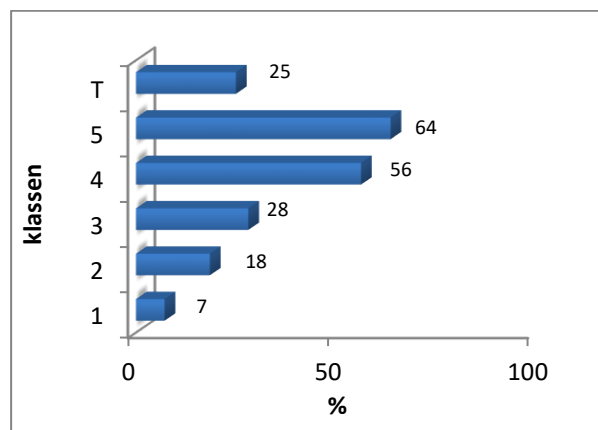


Figuur 16: Uitstel van betaling

3.4. Investerings

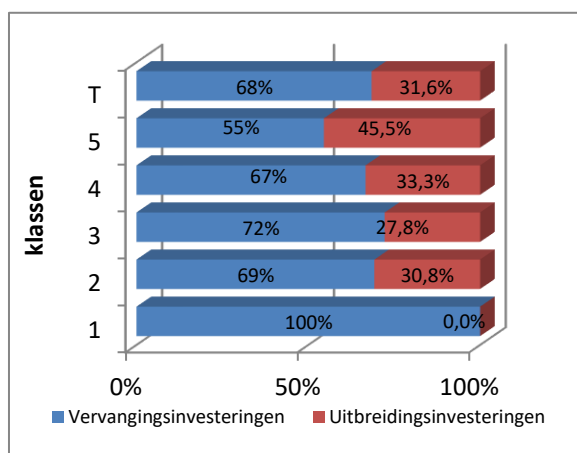


Figuur 17: Gedane investeringen



Figuur 18: Gedane investeringen per klasse

Gemiddeld een kwart van de vervoerbedrijven laat weten dat ze in de loop van het kwartaal een investering gerealiseerd hebben. In het kwartaal ervoor bedroeg dat aandeel 29,1 %.



Figuur 19: Vervangings- of uitbreidingsinvesteringen

Geëxtrapoleerd naar de sector toe, gaat het merendeels (68 %) om een vervangingsinvestering, vooral in motorvoertuigen.

14 % van de ondernemingen deed rijdend materiaal van de hand zonder het te vervangen in vergelijking met 16,1 % in voorgaand kwartaal en 15 % in de overeenkomstige periode van het jaar ervoor.

SLOTBEVINDINGEN

Ten opzichte van voorgaand kwartaal is de economische bedrijvigheid stabiel gebleven in de eurozone en nipt met + 0,1 % toegenomen in de EU. De Belgische economie presteerde iets beter met een bbp-groei van + 0,4 %

De sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg deed het minder goed en eindigde het jaar in minneur. Inderdaad, zowel de nationale als de internationale vervoeractiviteit zijn vertraagd ten opzichte van het kwartaal ervoor. De gewogen saldi van de antwoorden bedragen – 10,2 % op nationaal vlak (- 8,8 % in het kwartaal ervoor) en – 12,1 % op internationaal vlak (- 9,5 % in voorgaande periode).

De kostprijs is gestegen in vergelijking met voorgaande periode, zowel in het nationaal als in het internationaal vervoer. Ook de vrachtprijs is verhoogd, zij het in minder mate. De gewogen saldi van de antwoorden bedragen + 7,5 % voor de nationale en + 7,6 % voor de internationale kostprijs. Voor de vrachtprijs bedragen deze saldi + 1,9 % in het nationaal en + 1,5 % in het internationaal vervoer.

Heel wat vervoerders signaleren dat de economie ondanks de bbp-groei ondermaats presteert, waardoor ook het aanbod van vervoeropdrachten tegenvalt en de vrachtprijs onder druk staat.

Tal van vervoerders maken jaar in jaar uit melding van het chauffeurstekort. Sinds ongeveer een jaar rapporteren veel bedrijven dat ook de vacatures voor bedienden moeilijk ingevuld kunnen worden.
