



De conjunctuurevolutie in de sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg

3^{de} 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 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 2023	Evolutie t.o.v. voorgaand kwartaal ⁽¹⁾	Kwartaal 3 2022
--------------------	---	--------------------

NATIONAAL VERVOER

Evolutie van de vervoeractiviteit	S	- 8,8 %	↘	- 2,6 %
Uitbesteding naar derden	S	- 8,3 %	↘	- 2,1 %
Evolutie van de kostprijs	S	+ 8,1 %	↗	+ 31,2 %
Evolutie van de vrachtprijs	S	+ 2,9 %	↗	+ 16,7 %

INTERNATIONAAL VERVOER

Evolutie van de vervoeractiviteit	S	- 9,5 %	↘	- 3 %
Uitbesteding naar derden	S	- 7,6 %	↘	- 3 %
Evolutie van de kostprijs	S	+ 5,3 %	↗	+ 15,9 %
Evolutie van de vrachtprijs	S	+ 0,8 %	↗	+ 8,6 %

PERSONEEL

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

AFSTANDSCOËFFICIËNT

Gemiddelde afstandscoëfficiënt	%	70,1 %	↘	70,4 %
--------------------------------	---	--------	---	--------

FINANCIËLE TOESTAND

Liquiditeitsmoeilijkheden	%	11,6 %	↗	11,1 %
Betalingstermijn toegestaan aan klanten	Aantal dagen	38	↔	38
Betalingstermijn in de praktijk	Aantal dagen	45	↗	47
Gerealiseerde investeringen	%	29,1%	↘	23,8 %

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 de economische activiteit met $-0,1\%$ vertraagd ten opzichte van voorgaand kwartaal, terwijl het stabiel bleef in de EU. De Belgische economie deed het iets beter met een bbp-groei op kwartaalbasis van $+0,5\%$.

In de Belgische sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg is de **vervoeractiviteit** achteruitgegaan in vergelijking met het kwartaal ervoor, De gewogen saldi van de antwoorden bedragen $-8,8\%$ op nationaal vlak ($-3,5\%$ in het kwartaal ervoor) en $-9,5\%$ op internationaal vlak ($-1,8\%$ in voorgaande periode).

De **kostprijs** en in iets mindere mate de **vrachtprijs** zijn gestegen in vergelijking met het tweede kwartaal van het jaar. De gewogen saldi van de antwoorden bedragen $+8,1\%$ voor de nationale en $+5,3\%$ voor de internationale kostprijs. Met betrekking tot de vrachtprijs bedragen deze saldi $+2,9\%$ op nationaal en $+0,8\%$ op internationaal vlak.

Een flink aantal vervoerondernemingen verklaart de gedaalde vervoeractiviteit door onder meer te wijzen naar het wisselvallig en tegenvallend economisch klimaat. Zo is de activiteit in de bouwsector vertraagd, maar ook in de doorgaans stabielere voedingsindustrie is de vraag ondermaats en dat vertaalt zich dan weer in een te lage vraag naar transport. Hierdoor staat de vrachtprijs andermaal onder aanzienlijke druk.

Net zoals in voorgaand kwartaal zijn de **personeelsbestanden** van de tewerkgestelde chauffeurs en de niet-rijdende arbeiders iets gedaald, terwijl dat van de bedienden hetzelfde gebleven is. Als we kijken naar het aantal vacatures, krijgen we een heel ander verhaal. Het chauffeurstekort is een aloude problematiek, maar sinds nagenoeg een jaar signaleert een opvallend aantal vervoerders ($38,6\%$ in het derde kwartaal) een groeiende moeilijkheid om openstaande betrekking voor bedienden in te vullen.

De **gemiddelde afstandscoëfficiënt** verandert niet veel van kwartaal tot kwartaal. Het bedraagt $70,1\%$ in vergelijking met $70,2\%$ in voorgaande periode en $70,4\%$ een jaar terug.

Gemiddeld geeft 1 op 9 vervoerders aan dat hun bedrijf met **liquiditeitsproblemen** kampt. Voor dit kwartaal rapporteert gemiddeld $11,6\%$ van de vervoerders liquiditeitstekorten ten opzichte van $11,2\%$ in de periode ervoor en $11,1\%$ in hetzelfde kwartaal van voorgaand jaar.

De gemiddeld toegestane **betalingstermijn** bedraagt 38 dagen, maar in de praktijk duurt het gemiddeld 7 dagen langer alvorens de vervoerondernemingen betaald worden.

Het aantal **investeringen** is nauwelijks veranderd in vergelijking met voorgaand kwartaal. Gemiddeld geeft $29,1\%$ van de vervoerders dat hun bedrijf een investering in de loop van het kwartaal gerealiseerd heeft in vergelijking met $29,9\%$ in het kwartaal ervoor. In de overeenkomstige periode van voorgaand jaar bedroeg het investeringsgehalte $23,8\%$.

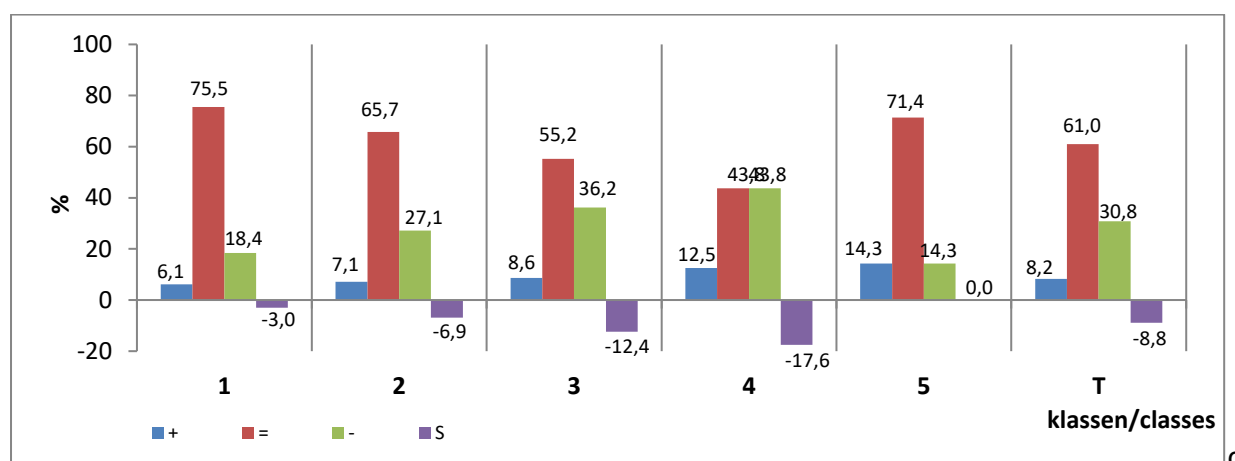
Bespreking conjunctuursituatie

1. NATIONAAL VERVOER

1.1. Vervoeractiviteit

Volgens de flashraming van de Nationale Bank van België is de Belgische economie met +0,5 % toegenomen in vergelijking met voorgaand kwartaal. Op jaarbasis bedraagt de bbp-groei +1,5 %.

De nationale vervoeractiviteit is gedaald ten opzichte van het kwartaal ervoor. Gemiddeld rapporteert 61 % van de bedrijven een status-quo, 30,8 % een afname en 8,2 % een toename. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt -8,8 % ten opzichte van -3,5 % in voorgaand kwartaal en -2,6 % in de overeenkomstige periode van het jaar ervoor.



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

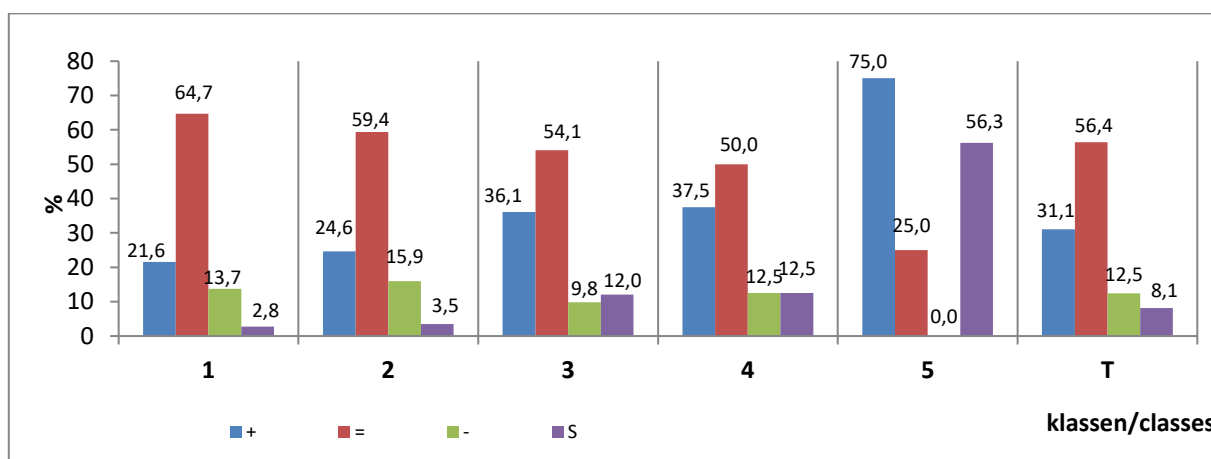
Het aantal uitbestedingen is eveneens afgenomen ten opzichte van voorgaand kwartaal. Gemiddeld 67,8 % van de ondernemingen signaleert een status-quo, terwijl de meeste andere bedrijven een vermindering aanduiden: 29 % meldt een daling en slechts 3,1 % een stijging. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt -8,3 % in vergelijking met -4 % in het kwartaal ervoor en -2,1 % een jaar eerder.

Gevraagd naar een verklaring voor de tegenvallende resultaten, leggen tal van ondernemingen uit dat het aantal vervoeropdrachten ondermaats is omwille van de sputterende economie. Veel opdrachtgevers tonen zich eerder terughoudend. Vooral de teruglopende activiteiten in de bouwsector worden in dit verband geregeld aangehaald, maar ook de voedingsector draait volgens een aantal vervoerders op een lager pitje.

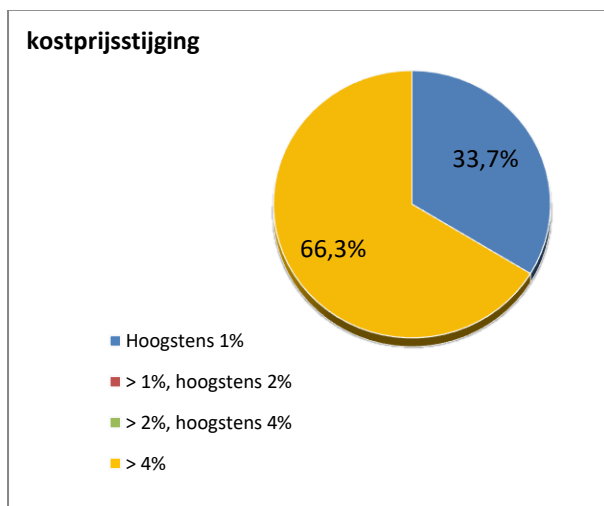
1.2. Kostprijs

Iets meer dan de helft van de bedrijven (56,4 %) deelt mee dat de kostprijs niet is veranderd in vergelijking met het kwartaal ervoor. Een grote meerderheid van de overige vervoerders laat evenwel weten dat hun kostprijs gestegen is: 31,1 % signaleert een verhoging en 12,5 % een verlaging.

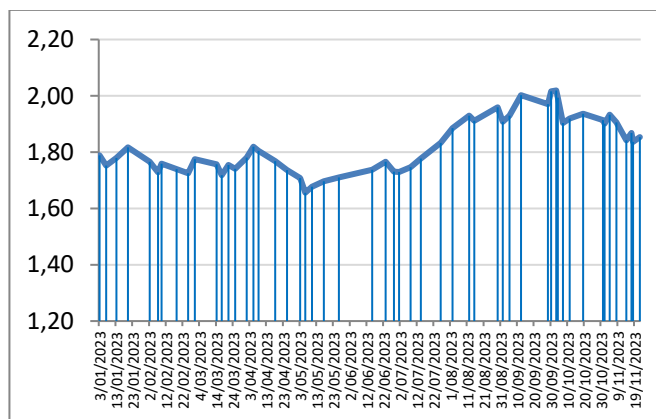
Het gewogen saldo van de antwoorden van dit kwartaal is niet veel veranderd ten opzichte van voorgaand kwartaal maar een jaar eerder was dat saldo veel hoger. Het bedraagt + 8,1 % ten opzichte van + 8,8 % in de periode ervoor en maar liefst + 31,2 % een jaar eerder toen de energieprijzen fel stegen.



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



Figuur 3: marges van de kostprijsstijging



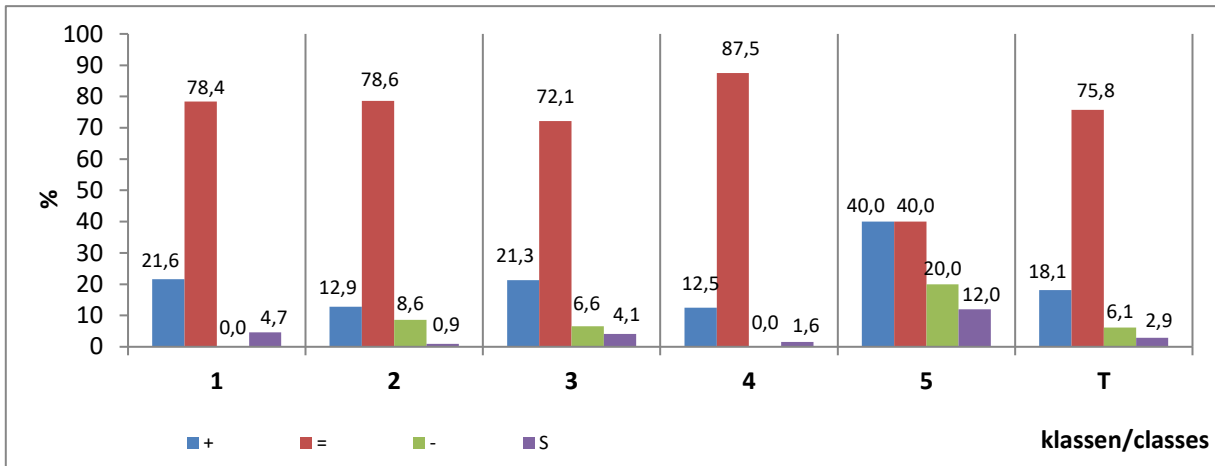
Figuur 4: Diesel, zwavelarm, EUR/L (10 ppm, incl. BTW): Evolutie van de maximumprijzen (bron: Belgische Petroleum Federatie)

66,3 % van de bedrijven waarvan de kostprijs gestegen is, laat weten dat het om een stijging van meer dan 4 % gaat.

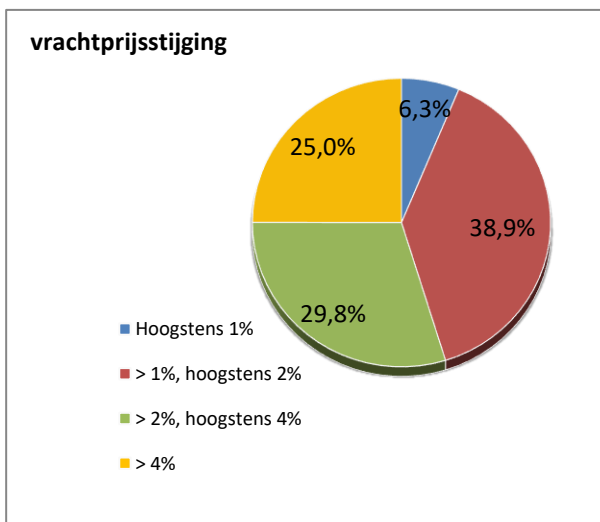
Onder de meest aangehaalde oorzaken van kostprijsverhogingen wordt veelvuldig gewezen op het feit dat de brandstofprijzen weer omhoog klommen in het derde kwartaal van het jaar. Daarnaast doen vele vervoerders hun beklag over het verminderen van de teruggave van de bijzondere accijnzen voor professionele diesel.

1.3. Vrachtprijs

Ruim drie kwart van de vervoerders laat weten dat hun vrachtprijs niet is veranderd ten opzichte van voorgaand kwartaal, terwijl de meeste andere ondernemingen een vrachtprijsaanpassing naar boven heeft toegepast: 18,1 % duidt een stijging aan en 6,1 % een daling. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 2,9 % in vergelijking met + 2,7 % in het kwartaal ervoor en 16,7 % in dezelfde periode van voorgaand jaar.



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



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

Bijna 40 % van de bedrijven waarvan de vrachtprijs gestegen is, laat weten dat het om een verhoging van meer dan 1 % en maximaal 2 % gaat.

Sommige vervoerders verduidelijken dat de vrachtprijs onder druk staat in de strijd om beschikbare vervoeropdrachten.

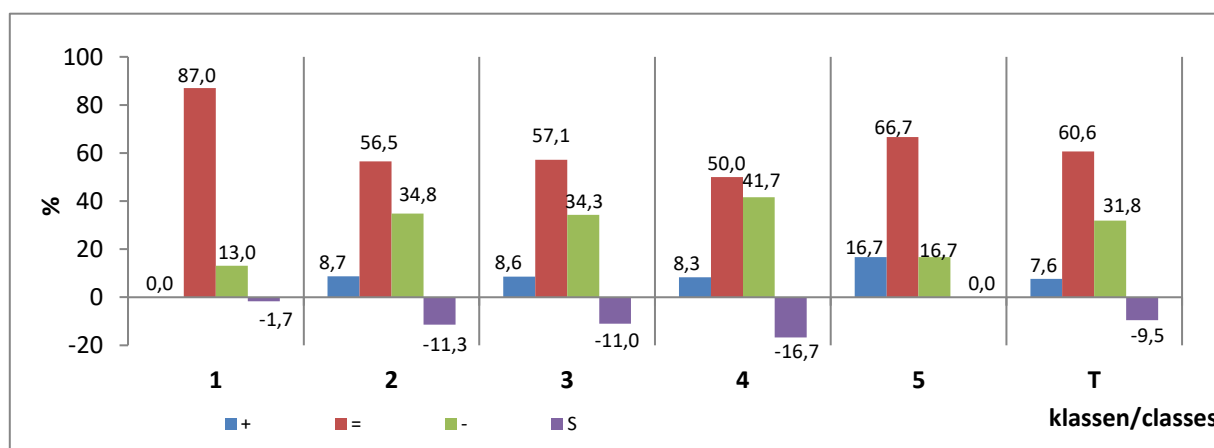
2. INTERNATIONAAL VERVOER

2.1. Vervoeractiviteit

Volgens de flashraming van Eurostat is het bbp met - 0,1 % achteruitgegaan in de eurozone en bleef het stabiel in de EU. Op jaarbasis is een kleine bbp-groei van + 0,1 % genoteerd, zowel in de eurozone als in de EU. De Belgische economie presteerde dus iets beter in het derde kwartaal van het jaar.

60,6 % van de bedrijven laat weten dat de internationale vervoeractiviteit op hetzelfde niveau is gebleven, terwijl het merendeel van de andere ondernemingen een afname aanduidt ten opzichte van het tweede kwartaal: 31,8 % meldt een vermindering en 7,6 % een verhoging. Enkel bij de grootste ondernemingen van klasse 5 is de activiteit niet vertraagd, al gaat het bij hen slechts om een status-quo.

Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt – 9,5 % ten opzichte van - 1,8 % in voorgaand kwartaal en – 3 % in dezelfde periode van het jaar ervoor.



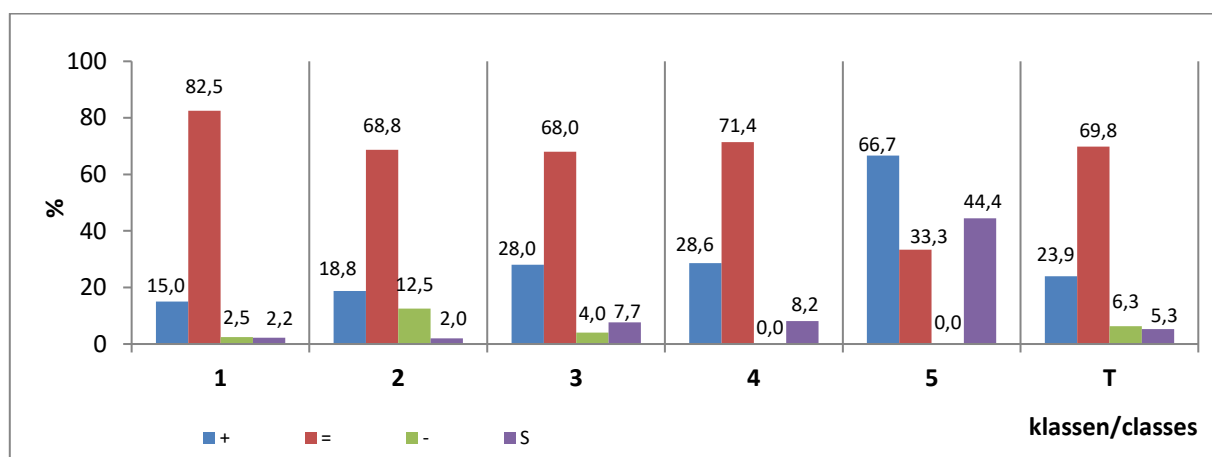
Figuur 7: de evolutie van de activiteit in het internationaal vervoer

Ook het aantal uitbestedingen van internationale vervoeropdrachten is verminderd ten opzichte van voorgaand kwartaal. 70,6 % van de vervoerders wijst op een status-quo, 27,6 % op een daling en 1,8 % op een stijging. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt - 7,6 % ten opzichte van – 1,5 % in voorgaand kwartaal en – 3 % een jaar eerder.

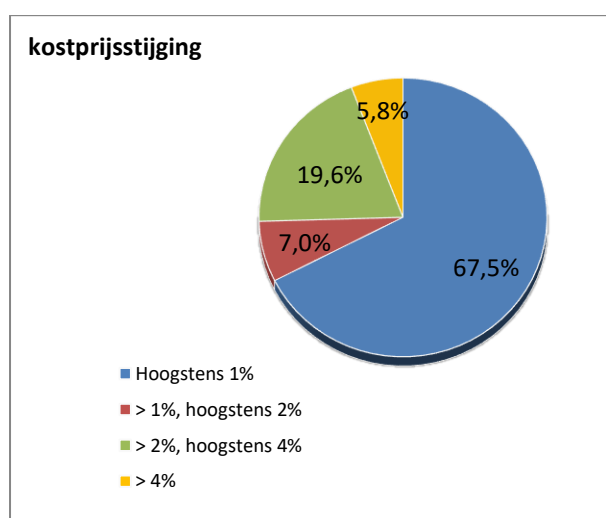
Voor het uitvoeren van internationale vervoeropdrachten blijven de meeste vervoerders in de ons omringende landen.

2.2. Kostprijs

Nagenoeg 70 % van de ondernemingen deelt mee dat de kostprijs niet is veranderd in vergelijking met het kwartaal ervoor. Het merendeel van de andere vervoerders signaleert een verhoging: 23,9 % duidt een stijging aan en 6,3 % een daling. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 5,3 % in vergelijking met + 2,9 % in voorgaand kwartaal en + 15,9 % een jaar terug.



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



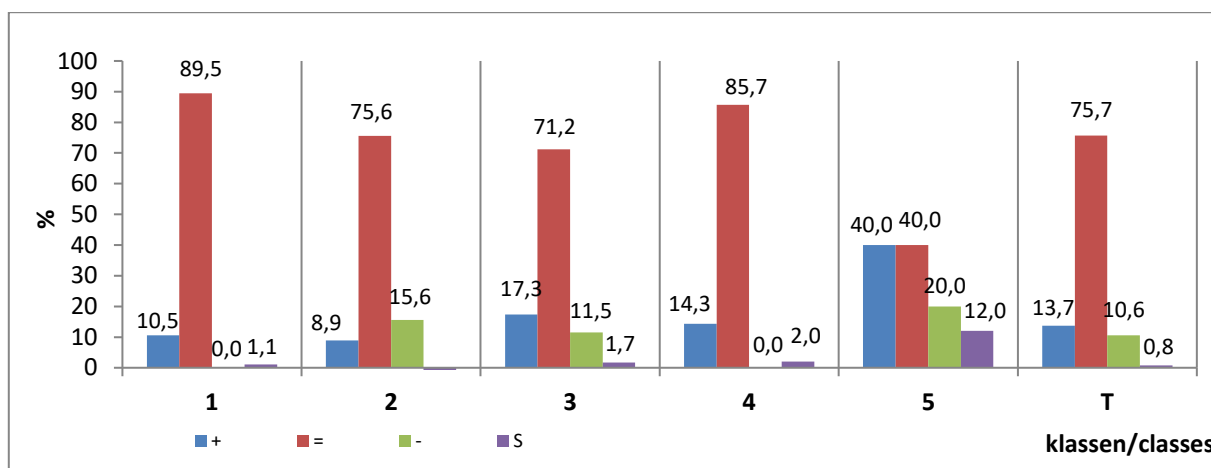
Figuur 9: marges van de kostprijsstijging

67,5 % van de vervoerbedrijven met een kostprijsverhoging, laat weten dat het om een stijging van hoogstens 1 % gaat.

Behalve de brandstofprijzen wordt er veelvuldig gewezen op de gestegen tolheffing in diverse landen.

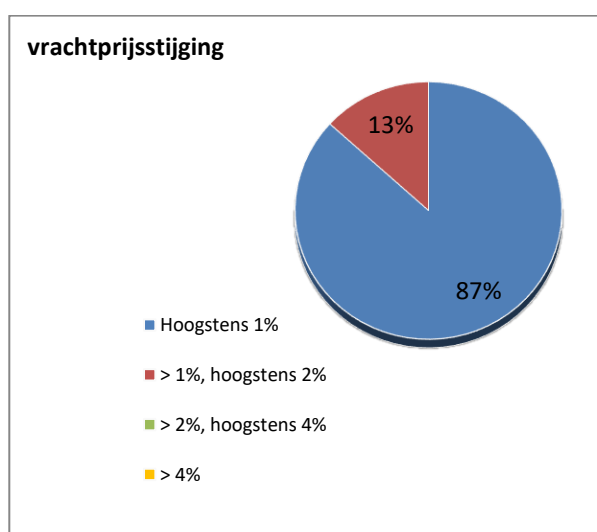
2.3. Vrachtprijs

Drie kwart van de bedrijven (75,7 %) rapporteert dat de vrachtprijs op hetzelfde niveau is gebleven in vergelijking met voorgaand kwartaal. Bij de rest is het aantal dat op een verhoging wijst lichtjes in de meerderheid: 13,7 % meldt een verhoging en 10,6 % een verlaging. Het gewogen saldo bedraagt + 0,8 % ten opzichte van + 0,4 % in het kwartaal ervoor en + 8,6 % in de overeenkomstige periode van voorgaand jaar.



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

87 % van de vervoerondernemingen met een vrachtprijsverhoging laat weten dat het om een stijging van ten hoogste 1 % gaat.



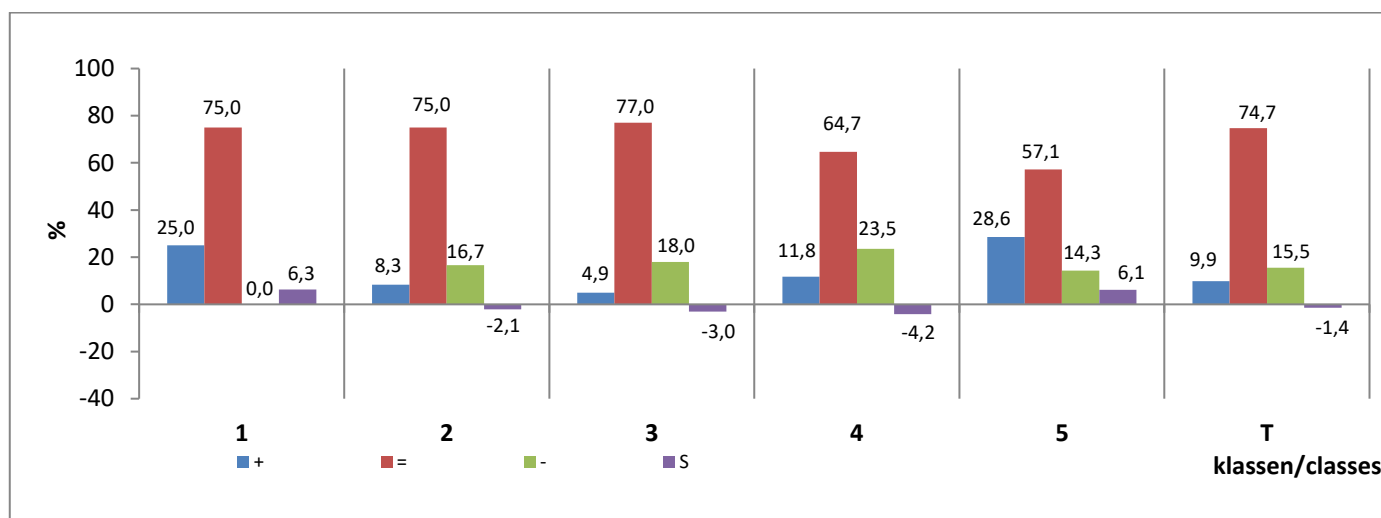
Figuur 11: de marges van de vrachtprijsstijging

3. ALGEMENE PARAMETERS

3.1. Personeel

In klasse 1 heeft gemiddeld 7,4 % van de vervoerondernemingen personeel in dienst, in klasse 2 bedraagt dit aandeel 67,1 % terwijl alle ondernemingen van de overige klassen mensen tewerkstellen. Geëxtrapoleerd naar de ganse sector toe, beschikt gemiddeld 76,2 % van de bedrijven over personeel.

Zowel het aantal tewerkgestelde chauffeurs als het aantal niet-rijdende arbeiders zijn lichtjes verminderd in vergelijking met voorgaand kwartaal, terwijl het bestand van de bedienden op hetzelfde niveau gebleven is.



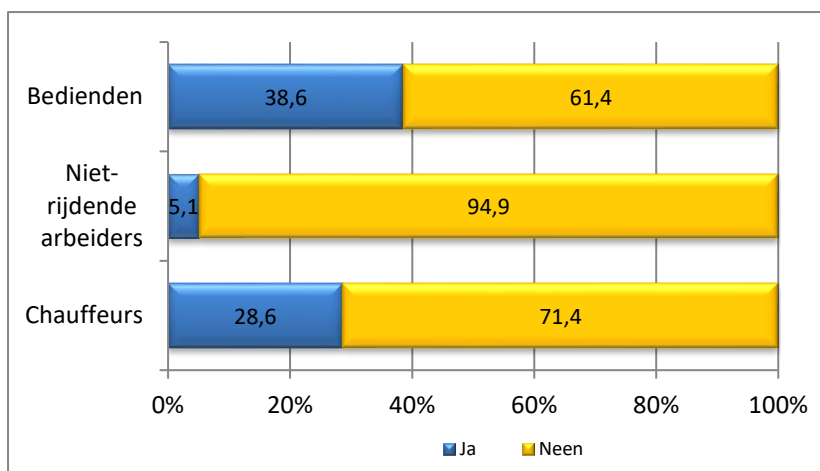
Figuur 12: het chauffeursbestand

Gemiddeld 74,7 % van de vervoerders deelt mee dat het aantal tewerkgestelde **chauffeurs** niet is veranderd in vergelijking met voorgaand kwartaal. De meeste andere bedrijven signaleren een afname. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt - 1,4 % ten opzichte van - 4,1 % in het kwartaal ervoor en + 0,3 % een jaar terug.

Het aantal **niet-rijdende arbeiders** is ei zo na verminderd ten opzichte van het kwartaal ervoor. Zo laat gemiddeld 96,1 % van de vervoerondernemingen weten dat het bestand gelijk gebleven is ten opzichte van voorgaande periode, terwijl een geringe minderheid een daling vaststelt. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt - 0,1 % voor dit kwartaal alsook voor voorgaande periode terwijl het in het overeenkomstige kwartaal van het jaar onveranderd bleef.

Het bestand van de **bedienden** bleef onveranderd in vergelijking met voorgaand kwartaal. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt dan ook 0 %, net zoals in het kwartaal ervoor alsook in de overeenkomstige periode van voorgaand jaar.

Het personeelsbestand is dan wel niet veel veranderd maar de vraag naar chauffeurs en bedienden is groot.



Figuur 13: Vacatures

Zo rapporteert gemiddeld 38,6 % van de vervoerders dat hun bedrijf een bediende wenst aan te werven. In het kwartaal ervoor bedroeg dat aandeel zelfs 46,1 % en een jaar eerder 43,5 %.

De vraag naar niet-rijdende arbeiders ligt een pak lager. Slechts 5,1 % van de vervoerondernemingen meldt een vacature.

Gemiddeld 28,6 % van de ondernemingen heeft een openstaande betrekking voor een chauffeur, in vergelijking met 32,7 % in voorgaand kwartaal en 35,8 % een jaar terug.

Het chauffeurstekort is een aloude problematiek. Ondanks geleverde inspanningen liggen adequate oplossingen niet voor de hand. Een vervoerder legt uit dat ze overwogen hebben om zelf chauffeurs vanaf nul op te leiden, maar uiteindelijk is dit voor hen en voor vele kleinere vervoerondernemingen niet haalbaar.

Echter, sinds ongeveer een jaar geldt het personeelstekort in de vervoersector ook voor bedienden. Vacatures blijven vaak vrij lang oningevuld. Een vervoerder voegt eraan toe dat meerdere sectoren te kampen hebben met een personeelstekort met een “war for talent” als gevolg.

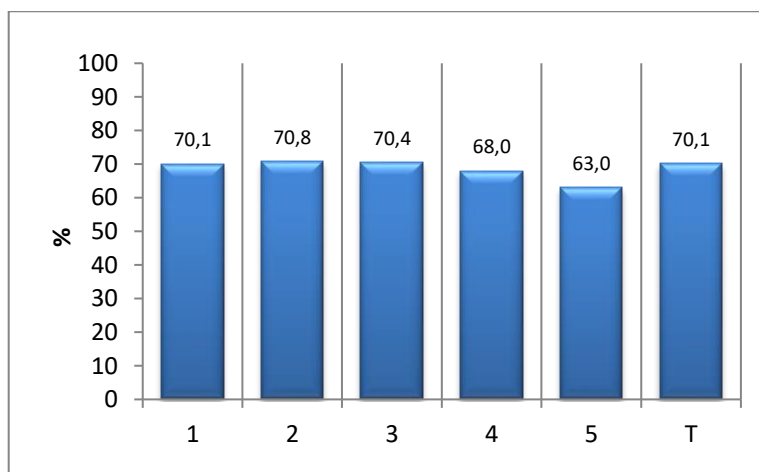
3.2. Afstandscoëfficiënt

Gemiddelde afstandscoëfficiënt =

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

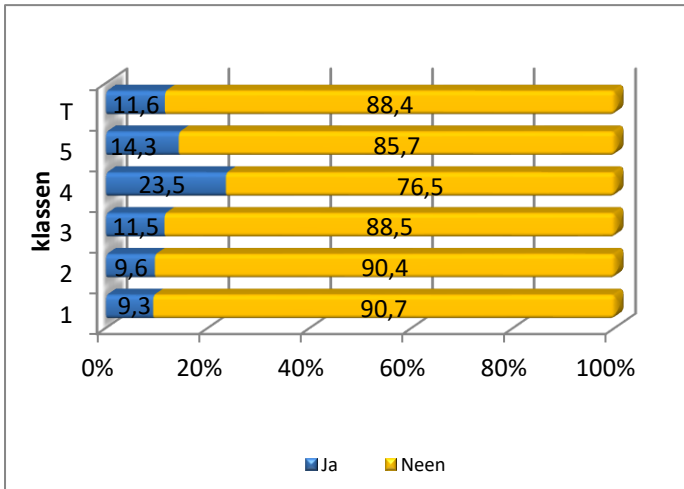
De afstandscoëfficiënt verandert niet veel van kwartaal tot kwartaal.

Gemiddeld werd 70,1 % van de totale afstand met een lading afgelegd in vergelijking met 70,2 % in voorgaand kwartaal en 70,4 % een jaar eerder.



Figuur 14: de gemiddelde afstandscoëfficiënt

3.3. Liquiditeit



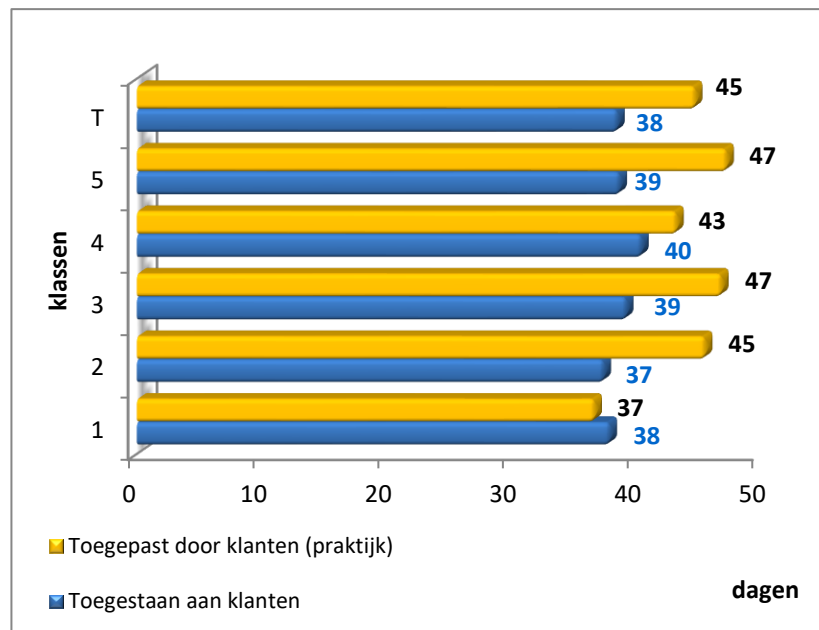
Figuur 15: Liquiditeitsproblemen

Het aantal bedrijven met liquiditeitsmoeilijkheden is nagenoeg op hetzelfde peil gebleven ten opzichte van voorgaand kwartaal.

Gemiddeld signaleert 11,6 % van de vervoerders liquiditeitsmoeilijkheden ten opzichte van 11,2 % in het kwartaal ervoor en 11,1 % een jaar eerder.

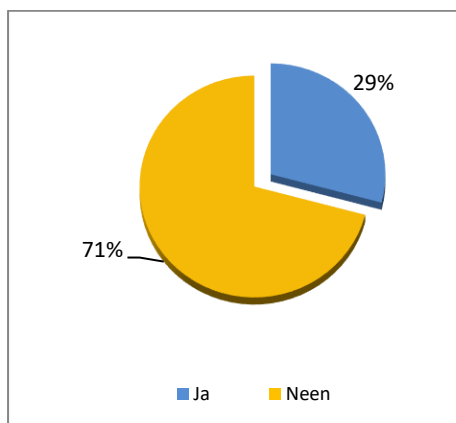
De te late betalingen van opdrachtgevers zijn, zoals steeds, de hoofdoorzaak van liquiditeitstekorten. De liquiditeitsproblemen dreigen echter uit de hand te lopen als er te weinig vervoeropdrachten binnenkomen terwijl de vaste kosten blijven doorlopen.

Geëxtrapoleerd naar de sector staan de vervoerondernemingen een gemiddelde betalings termijn toe van 38 dagen, terwijl de bedrijven in de praktijk gemiddeld 7 dagen langer moeten wachten op de betaling.

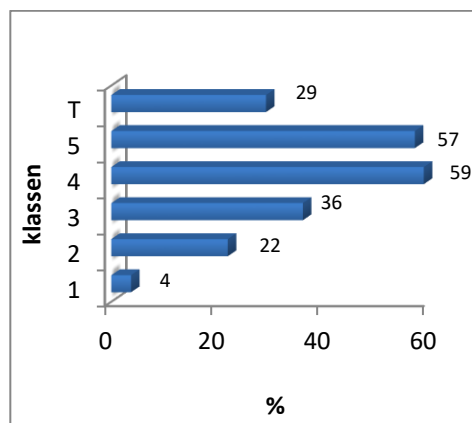


Figuur 16: Uitstel van betaling

3.4. Investerings

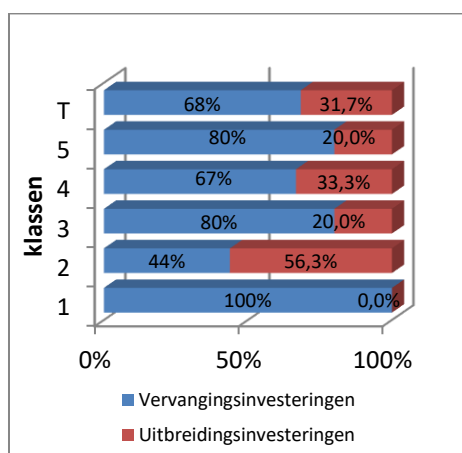


Figuur 17: Gedane investeringen



Figuur 18: Gedane investeringen per klasse

Gemiddeld 29 % van de vervoerders laat weten in de loop van het kwartaal een investering te hebben doorgevoerd in vergelijking met 30 % in het kwartaal ervoor en 23,8 % in dezelfde periode van voorgaand jaar.



Figuur 19: Vervangings- of uitbreidingsinvesteringen

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

16,1 % van de bedrijven deed rijdend materiaal van de hand zonder het te vervangen in vergelijking met 20 % in voorgaand kwartaal en 15,9 % een jaar terug.

SLOTBEVINDINGEN

In de eurozone is de economische activiteit met – 0,1 % vertraagd ten opzichte van voorgaand kwartaal, terwijl het stabiel bleef in de EU. De Belgische economie deed het iets beter met een bbp-groei op kwartaalbasis van + 0,5 %.

De nationale alsook de internationale vervoeractiviteit zijn achteruitgegaan in vergelijking met het tweede kwartaal van het jaar. De gewogen saldi van de antwoorden bedragen – 8,8 % op nationaal vlak (- 3,5 % in het kwartaal ervoor) en – 9,5 % op internationaal vlak (- 1,8 % in voorgaande periode).

De kostprijs en in iets mindere mate de vrachtprijs zijn verhoogd in vergelijking met voorgaand kwartaal. De gewogen saldi van de antwoorden bedragen + 8,1 % voor de nationale en + 5,3 % voor de internationale kostprijs. Met betrekking tot de vrachtprijs bedragen deze saldi + 2,9 % op nationaal en + 0,8 % op internationaal vlak

Veel ondernemingen doen gewag van een tegenvallend aanbod van vervoeropdrachten, waardoor de vrachtprijs onder druk staat.

Het chauffeurstekort is een aloude problematiek. Sinds ongeveer een jaar trekken veel vervoerbedrijven echter aan de alarmbel met betrekking tot de vacatures voor bedienden die steeds moeilijker in te vullen zijn.
