



De conjunctuurevolutie in de sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg

1^{ste} 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 1 2022	Evolutie t.o.v. voorgaand kwartaal ⁽¹⁾	Kwartaal 1 2021
--------------------	---	--------------------

NATIONAAL VERVOER

Evolutie van de vervoeractiviteit	S	- 5,8 %	↘	- 3 %
Uitbesteding naar derden	S	- 5 %	↘	- 2,1 %
Evolutie van de kostprijs	S	+ 38,6 %	↗	+ 11 %
Evolutie van de vrachtprijs	S	+ 33 %	↗	+ 2,1 %

INTERNATIONAAL VERVOER

Evolutie van de vervoeractiviteit	S	- 9,3 %	↘	- 2,3 %
Uitbesteding naar derden	S	- 6 %	↘	- 3,8 %
Evolutie van de kostprijs	S	+ 24,1 %	↗	+ 7,8 %
Evolutie van de vrachtprijs	S	+ 24,4 %	↗	+ 1,8 %

PERSONEEL

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

AFSTANDSCOËFFICIËNT

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

FINANCIËLE TOESTAND

Liquiditeitsmoeilijkheden	%	14,2 %	↗	12,1 %
Betalingstermijn toegestaan aan klanten	Aantal dagen	39	↗	38
Betalingstermijn in de praktijk	Aantal dagen	45	↘	47
Gerealiseerde investeringen	%	32,5 %	↗	31,2 %

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

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

Conjunctuursituatie in een notendop

In de eurozone is het bbp met + 0,3 % gestegen in vergelijking met voorgaand kwartaal en in de EU is een bbp-groei van + 0,4 geregistreerd. De Belgische economie houdt gelijke tred met de eurozone met eveneens een bbp-verhoging van + 0,3 %

De sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg kan vooralsnog niet meegenieten van deze voorzichtige economische groei. Iets meer nog op internationaal dan op nationaal vlak is de **vervoeractiviteit** vertraagd in vergelijking met voorgaand kwartaal. De gewogen saldi van de antwoorden bedragen - 5,8 % op nationaal vlak (+ 0,6 % in het kwartaal ervoor) en - 9,3 % in het internationaal vervoer (- 0,7 % in voorgaande periode).

Het zal weinigen verbazen dat de **kostprijs** gestegen is ten opzichte van voorgaand kwartaal. De gewogen saldi van de antwoorden bedragen zo maar eventjes + 38,6 % in het nationaal vervoer en + 24,1 % in het internationaal vervoer. Ter vergelijking: in de overeenkomstige periode van het jaar 2021 bedroegen deze saldi + 11 % op nationaal vlak en + 7,8 % op internationaal vlak. Door de stijgende kosten staat de **vrachtprijs** vanzelfsprekend onder grote druk en veel vervoerondernemingen hebben hun tarieven dan ook naar boven toe aangepast. De gewogen saldi van de antwoorden bedragen + 33 % in het nationaal vervoer en + 24,4 % in het internationaal vervoer. De teleurstellende vervoeractiviteit en de gestegen kosten zijn vooral het gevolg van een samenloop van omstandigheden: de aanhoudende impact van de pandemie, de oorlog in Oekraïne met uit de pan swingende energieprijzen als gevolg, inflatie, enz.

De sector trekt al langer aan de alarmbel over het **chauffeurstekort** en dat is dit kwartaal niet anders. Zo maar eventjes 38,9 % van de vervoerondernemingen meldt een vacature voor een chauffeur. In scherp contrast hiermee is het personeelsbestand van de chauffeurs gedaald in vergelijking met het kwartaal ervoor: het gewogen gemiddeld van de antwoorden bedroeg - 4,3 %. Het personeelsbestand van de niet-rijdende arbeiders bleef op hetzelfde niveau als in het kwartaal ervoor en het aantal tewerkgestelde bedienden is nipt gestegen.

De **gemiddelde afstandscoëfficiënt** blijft stabiel van kwartaal tot kwartaal. Gemiddeld is 69,3 % van de totale afstand afgelegd met een lading in vergelijking met 69,1 % in voorgaand kwartaal en eveneens 69,3 % in de overeenkomstige periode van het jaar ervoor.

Het aantal bedrijven met **liquiditeitsproblemen** is toegenomen ten opzichte van voorgaand kwartaal. Gemiddeld 14,2 % van de vervoerders meldt liquiditeitstekorten ten opzichte van 9,1 % in het kwartaal ervoor en 12,1 % een jaar eerder.

De gemiddeld toegestane **betalingstermijn** bedraagt 39 dagen, terwijl het in de praktijk oploopt tot gemiddeld 45 dagen.

Het **investeringsgehalte** is gestegen ten opzichte van voorgaand kwartaal. Gemiddeld deelt 32,5 % van de vervoerders mee dat hun bedrijf in de loop van het kwartaal een investering gerealiseerd heeft in vergelijking met 28,7 % in voorgaande periode en 31,2 % in dezelfde periode van het jaar ervoor.

Bespreking conjunctuursituatie

1. NATIONAAL VERVOER

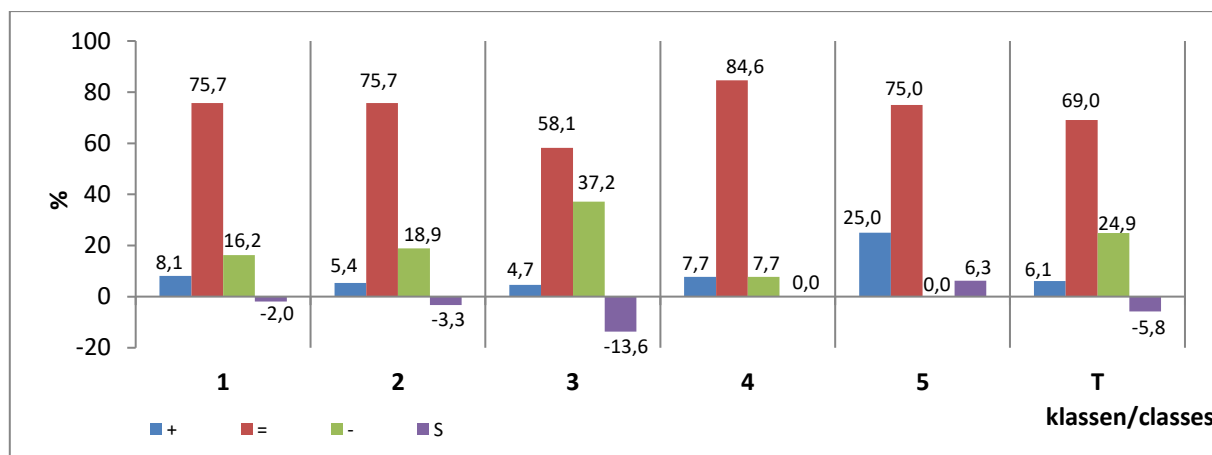
1.1. Vervoeractiviteit

Uit de flashraming van de Nationale Bank van België blijkt dat het bbp met + 0,3 % gestegen ten opzichte van voorgaand kwartaal. Op jaarbasis is de Belgische economie met + 4,6 % toegenomen.

De Belgische economie is dan wel lichtjes aangetrokken, maar voor de sector zijn de resultaten teleurstellend omwille van een tegenvallende mix van factoren, waaronder de aanhoudende impact van de pandemie, het groeiende chauffeurstekort, een tekort aan grond- en hulpstoffen dat al voelbaar was alvorens de oorlog in Oekraïne uitbrak en de pan swingende energieprijzen.

In het nationaal goederenvervoer over de weg is het jaar 2022 dus in mineur begonnen. Nagenoeg 70 % van de bedrijven signaleert weliswaar een status-quo in vergelijking met het kwartaal ervoor, maar een overtuigende meerderheid van de andere ondernemingen deelt mee dat de activiteit afgenomen is: 24,9 % duidt een daling aan en 6,1 % een stijging. De daling deed zich voor bij de kleinere ondernemingen van de klassen 1, 2 en 3.

Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt – 5,8 % in vergelijking met + 0,6 % in het kwartaal ervoor en – 3 % in de overeenkomstige periode van voorgaand jaar.

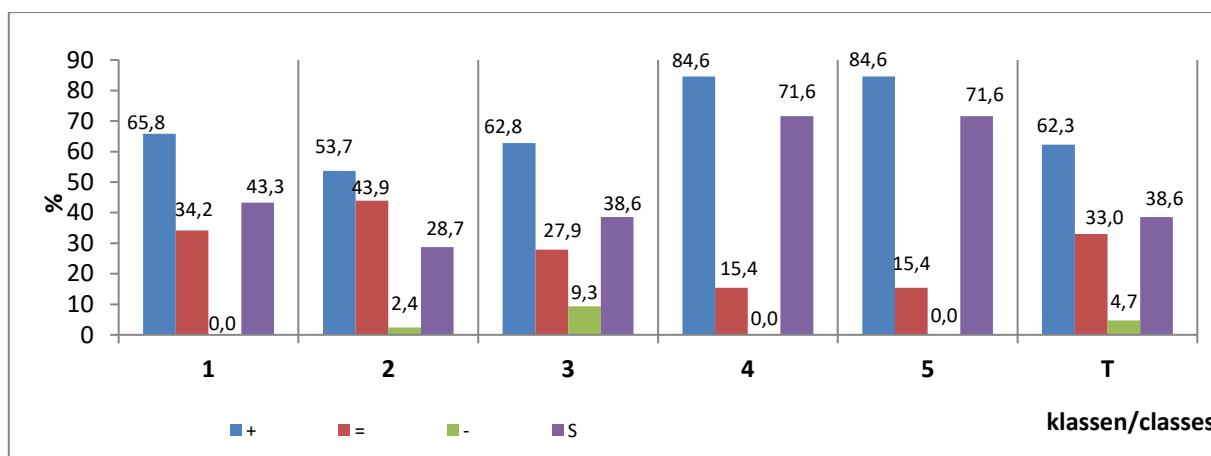


Figuur 1: de evolutie van de activiteit in het nationaal vervoer

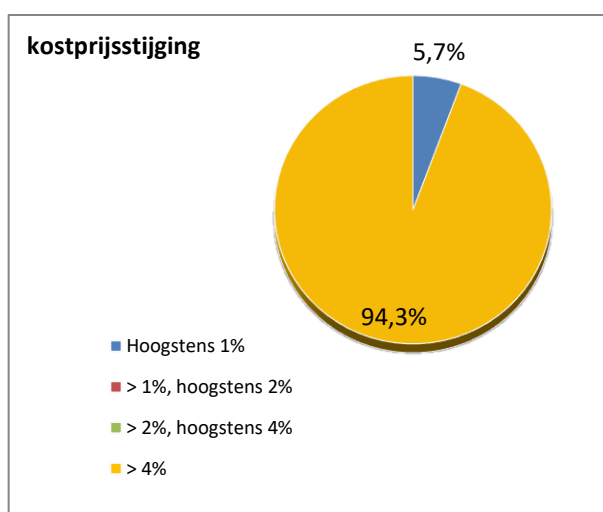
Ook het aantal uitbestedingen van binnenlandse vervoeropdrachten is verminderd in vergelijking met het kwartaal ervoor. Gemiddeld rapporteert 74,5 % van de vervoerders dat de uitbestedingen op hetzelfde niveau gebleven is ten opzichte van voorgaand kwartaal, maar een duidelijke meerderheid van de overige bedrijven wijst op een verlaging: 22,5 % duidt een daling aan en slechts 3 % een stijging. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt – 5 % ten opzichte van – 1,3 % in voorgaand kwartaal en – 2,1% een jaar terug.

1.2. Kostprijs

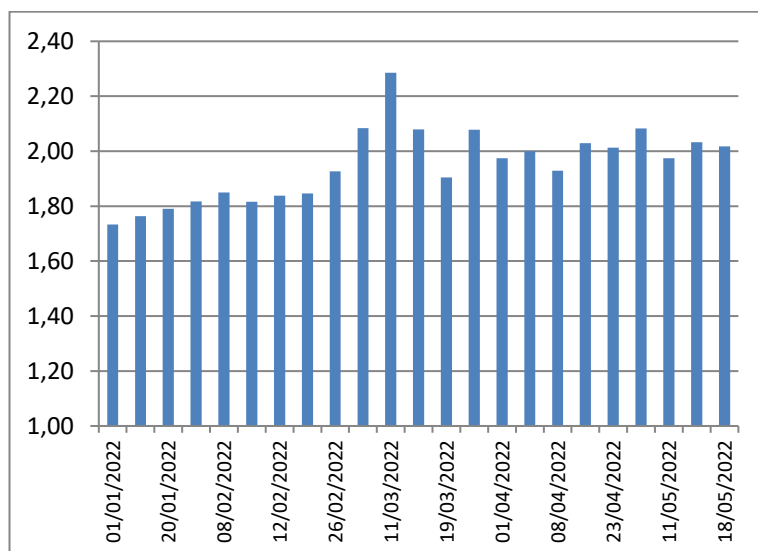
Het zal weinigen verrassen, maar een grote meerderheid van de vervoerbedrijven (62,3 %) laat weten dat de kostprijs gestegen is ten opzichte van het kwartaal ervoor, gemiddeld 33 % van de overige ondernemingen rapporteert een status-quo en amper 4,7 % een daling. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt zo maar eventjes + 38,6 % in vergelijking met + 27,5 % in het kwartaal ervoor en + 11 % in dezelfde periode van voorgaand jaar.



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



Figuur 3: marges van de kostprijsstijging

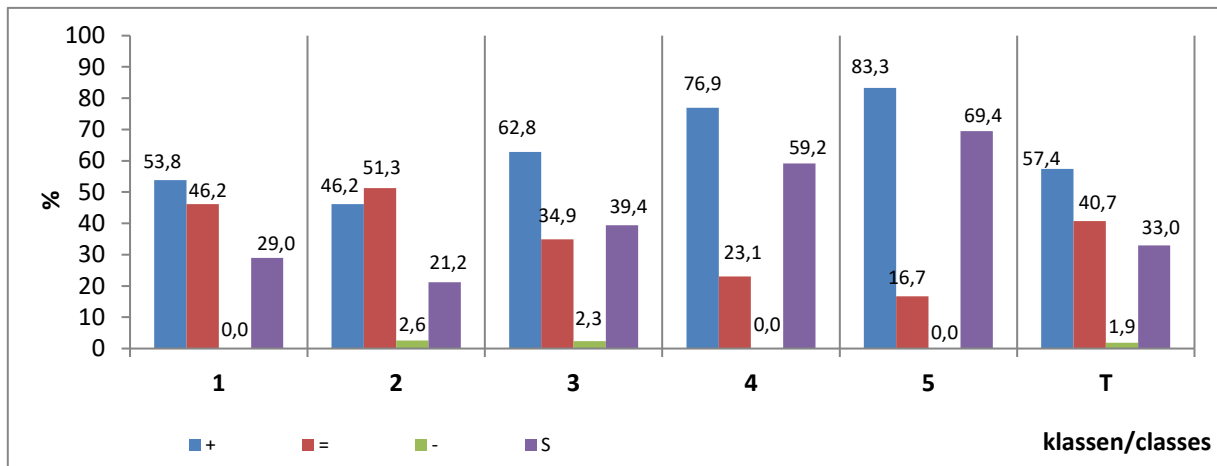


Figuur 4: Diesel, zwavelarm, EUR/L (10 ppm, incl. BTW):
Evolutie van de maximumprijzen
(bron: Belgische Petroleum Federatie)

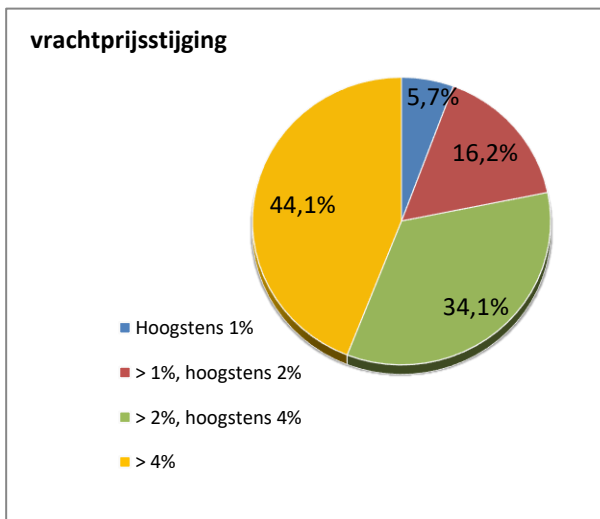
Het leeuwendeel van de bedrijven met een kostprijsstijging meldt dat het om een verhoging van meer dan 4 % gaat. Gepeild naar de oorzaken van de stijging, verwijzen de meeste bedrijven vooral naar de stijging van de dieselprijs (met een voorlopige piek in de eerste helft van maart, zie figuur 4) en de loonindexering. Heel wat vervoerders stippen de verhoogde garagekosten eveneens uitdrukkelijk aan.

1.3. Vrachtprijs

In antwoord op de stijgende kostprijs, zagen veel vervoerders zich genoodzaakt hun vrachtprijs naar boven toe aan te passen. Gemiddeld signaleert 57,4 % van de vervoerders een verhoging, 40,7 % duidt een status-quo aan en slechts 1,9 % een daling. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 33 % ten opzichte van + 12,7 % in voorgaand kwartaal en + 2,1 % een jaar eerder.



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



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

Bij 44,1 % van de vervoerbedrijven waarvan de vrachtprijs verhoogd is, gaat het om een stijging van meer dan 4 %.

Vrachtprijsonderhandelingen blijven moeilijk, te meer daar veel opdrachtgevers zelf natuurlijk ook te kampen hebben met stijgende kosten. Met een goed onderbouwde argumentatie lukt het wel, aldus een vervoerder.

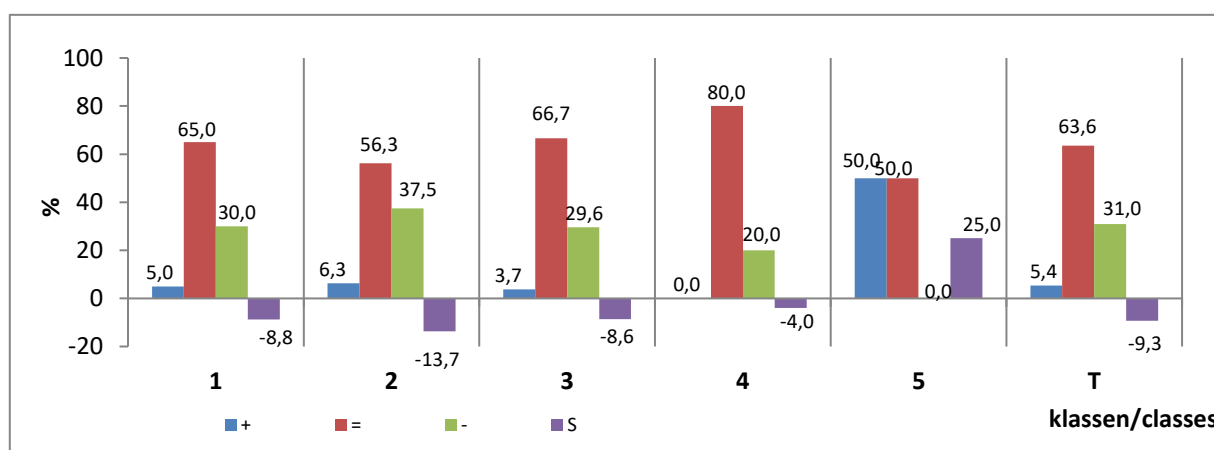
2. INTERNATIONAAL VERVOER

2.1. Vervoeractiviteit

Volgens de flashramingen van Eurostat is het bbp in vergelijking met voorgaand kwartaal met + 0,3 % is gegroeid in de eurozone en met + 0,4 % in de EU. Op jaarbasis is de economische bedrijvigheid met + 5,1 % verhoogd in het eurogebied en met + 5,2 % in de EU.

Meer nog dan op nationaal vlak is de internationale vervoeractiviteit vertraagd ten opzichte van het kwartaal vervoer. 63,6 % van de ondernemingen deelt mee dat de bedrijvigheid op hetzelfde niveau bleef, maar de overige bedrijven signaleren grotendeels een afname: 31 % meldt een daling en 5,4 % een stijging. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt – 9,3 % in vergelijking met - 0,7 % in voorgaand kwartaal en – 2,3 % in de overeenkomstige periode van het jaar ervoor.

Het hoeft geen betoog dat de concurrentiestrijd in de sector zich afspeelt op het scherp van de snede, maar in deze woelige tijden is dit nog meer het geval omwille van onder meer de torenhoge energieprijzen, de inflatie en de loonindexatie in België. Een aantal vervoerondernemingen deelt mee dat ze zich daarom meer terugplooiën op het vervoer binnen de eigen landsgrenzen.



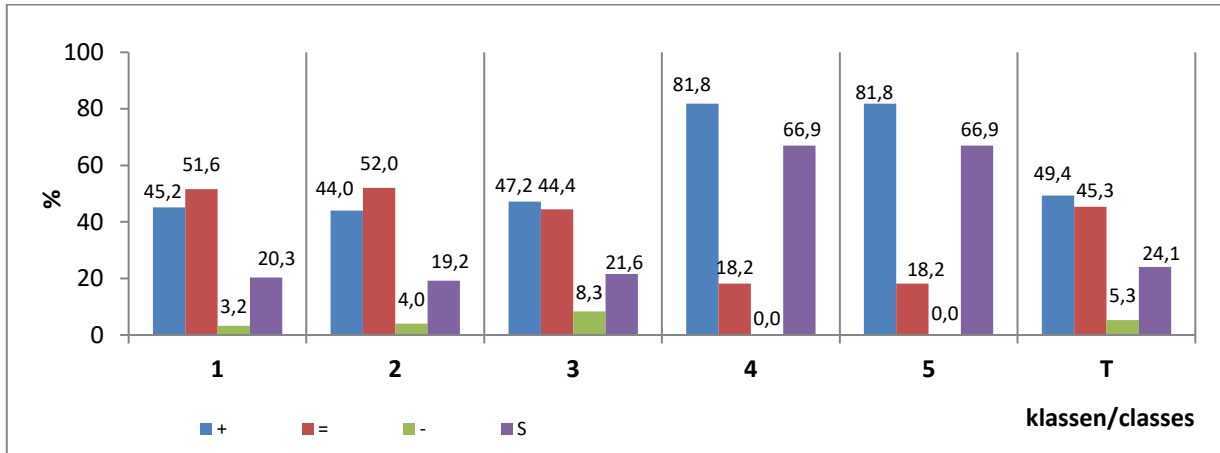
Figuur 7: de evolutie van de activiteit in het internationaal vervoer

Het aantal uitbestedingen van internationale vervoeropdrachten is eveneens afgenomen ten opzichte van voorgaand kwartaal, zij het in iets mindere mate. Gemiddeld meldt bijna 70 % van de ondernemingen een status-quo, 25,1 % signaleert een afname en 5,4 % een toename. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt – 6 % in vergelijking met – 1,8 % in het kwartaal ervoor en – 3,8 % een jaar terug.

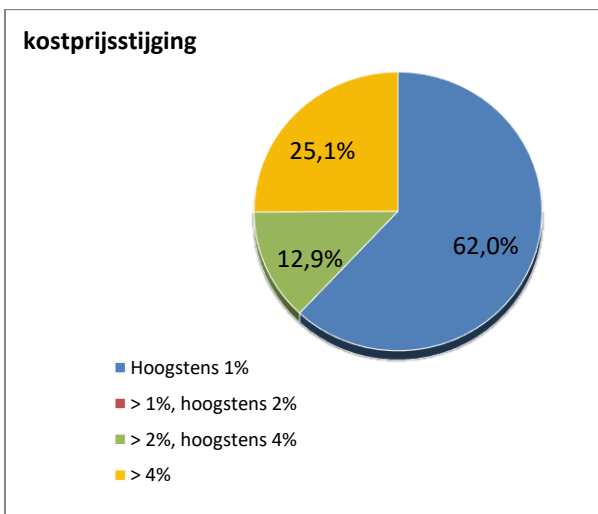
Voor het uitvoeren van opdrachten rijden heel wat Belgische vervoerders doorheen gans Europa, maar voor de meeste ondernemingen ligt hun actiegebied vooral in onze buurlanden. Door de oorlog in Oekraïne worden de kaarten bovendien opnieuw geschud, zodat men veelal afziet van ritten naar de omliggende landen aldaar.

2.2. Kostprijs

Nagenoeg de helft van de bedrijven (49,4 %) laat weten dat de kostprijs gestegen is ten opzichte van voorgaand kwartaal. Het leeuwendeel van de overige ondernemingen (45,3 %) rapporteert een status-quo. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 24,1 % in vergelijking met + 14,4 % in het kwartaal ervoor en + 7,8 % een jaar eerder.



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

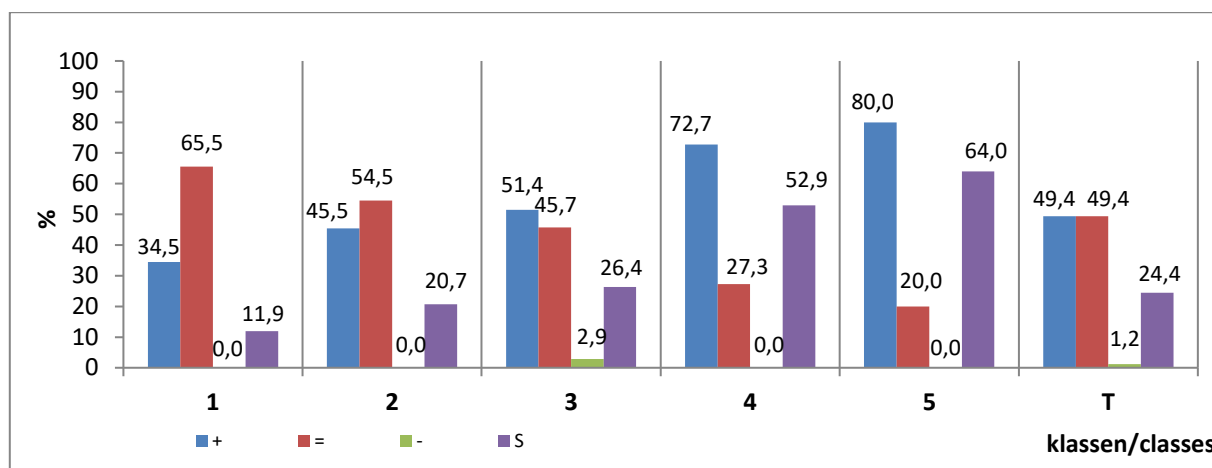


Figuur 9: marges van de kostprijsstijging

62 % van de bedrijven met een gestegen kostprijs, rapporteert dat het om een verhoging van ten hoogste 1 % gaat.

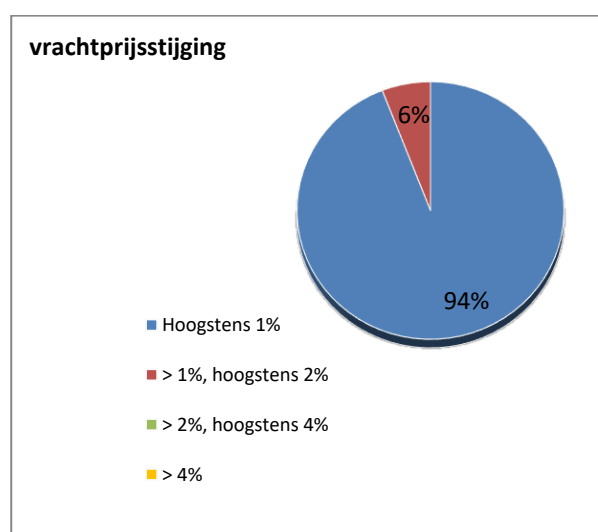
2.3. Vrachtprijs

Met betrekking tot de vrachtprijs signaleert eenzelfde percentage (49,4 %) van de vervoerondernemingen dat de vrachtprijs gestegen dan wel op hetzelfde niveau gebleven is in vergelijking met voorgaand kwartaal. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 24,4 % in vergelijking met + 9,3 % in het kwartaal ervoor en amper 1,8 % in dezelfde periode van voorgaand jaar.



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

Bij het leeuwendeel van de bedrijven die hun vrachtprijs naar boven toe aanpasten, gaat het om een stijging van maximaal 1 %.



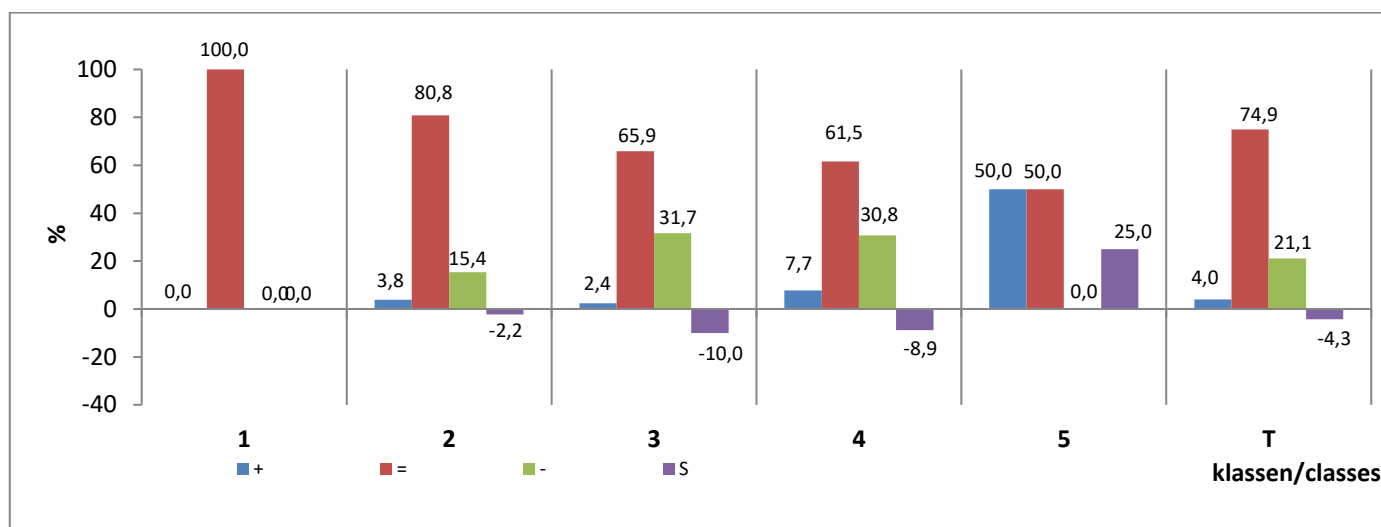
Figuur 11: de marges van de vrachtprijsstijging

3. ALGEMENE PARAMETERS

3.1. Personeel

Slechts 7,3 % van de ondernemingen uit klasse 1 verklaart personeel te hebben. In de klassen 2 en 3 loopt dit aandeel op tot respectievelijk 62,8 % en 97,7 % terwijl alle bedrijven van de klassen 4 en 5 over werknemers beschikken. Geëxtrapoleerd naar de sector toe stelt gemiddeld 73,7 % van de bedrijven mensen tewerk.

In vergelijking met voorgaand kwartaal is het aantal tewerkgestelde chauffeurs afgenomen, dat van de niet-rijdende arbeiders is niet veranderd en het aantal bedienden in loondienst is een tikje gestegen.



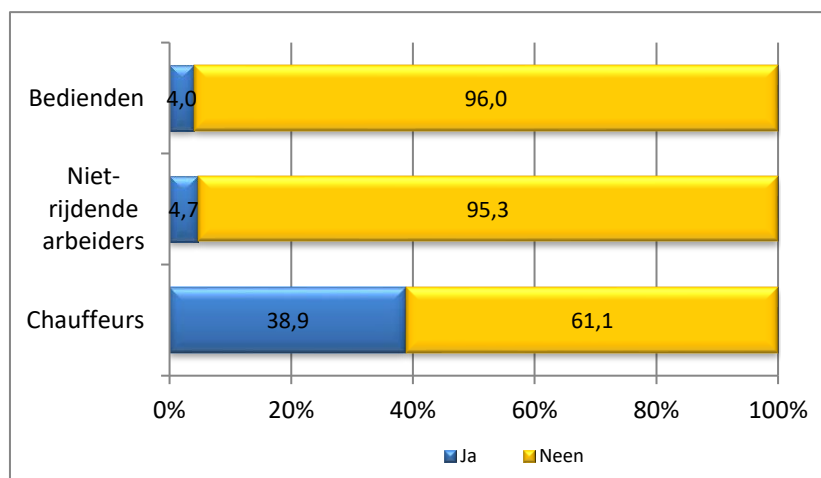
Figuur 12: het chauffeursbestand

Drie kwart van de bedrijven laat weten dat het aantal tewerkgestelde **chauffeurs** op hetzelfde niveau gebleven is ten opzichte van voorgaand kwartaal. De overige vervoerders rapporteren merendeels een afname: gemiddeld 21,1 % meldt een verlaging en 4 % een verhoging. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt - 4,3 % in vergelijking met - 1,9 % in voorgaand kwartaal en - 0,2 % een jaar terug.

Het aantal **niet-rijdende arbeiders** is op hetzelfde niveau gebleven als in het kwartaal ervoor. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt dan ook 0 % ten opzichte van + 0,2 % zowel in voorgaande periode als in de overeenkomstige periode van voorgaand jaar.

Het bestand van de **bedienden** is wel lichtjes gestegen ten opzichte van het kwartaal ervoor. Gemiddeld signaleert 93,7 % een status-quo, 4 % een toename en 2,3 % een afname. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 0,1 % ten opzichte van een status-quo in voorgaand kwartaal en + 0,2 % in het eerste kwartaal van 2021.

Het aantal vacatures voor chauffeurs blijft hoog.



Figuur 13: Vacatures

38,9 % van de vervoerders meldt dat hun bedrijf een chauffeur wenst aan te werven in vergelijking met 40,6 % in voorgaande periode en 21,6 % een jaar eerder.

Met betrekking tot de niet-rijdende arbeiders laat gemiddeld 4,7 % van de bedrijven weten dat ze een vacature hebben ten opzichte van 5,8 % in voorgaand kwartaal en 5,4 % een jaar terug.

Gemiddeld 4 % van de vervoerders signaleert een openstaande betrekking voor een bediende in vergelijking met 4,2 % in het kwartaal ervoor en 2,8 % in de overeenkomstige periode van het jaar 2021.

De sector trekt al langer aan de alarmbel in verband met het chauffeurstekort, maar dit probleem wordt nijpender.

Veelal wordt er zelfs niet gereageerd op een vacature, zo melden heel wat vervoerbedrijven en als men reageert, komt het profiel van de sollicitant vaak niet overeen met wat gevraagd wordt. Het vinden van een gemotiveerde en bekwame chauffeur met voldoende talenkennis lijkt meer en meer op een zoektocht naar een naald in een hooiberg. Dit probleem stelt zich nog meer voor het internationaal vervoer omdat vele kandidaat-chauffeurs weigerachtig staan tegenover een job met onregelmatige uren en overnachtingen in het buitenland.

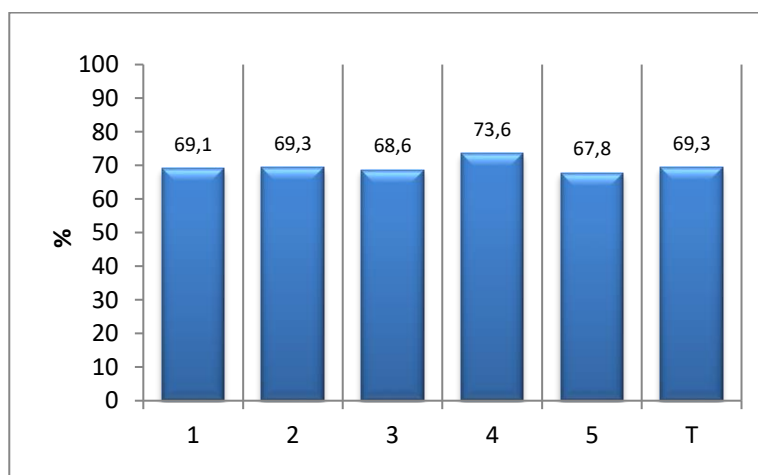
3.2. Afstandscoefficiënt

Gemiddelde afstandscoefficiënt =

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

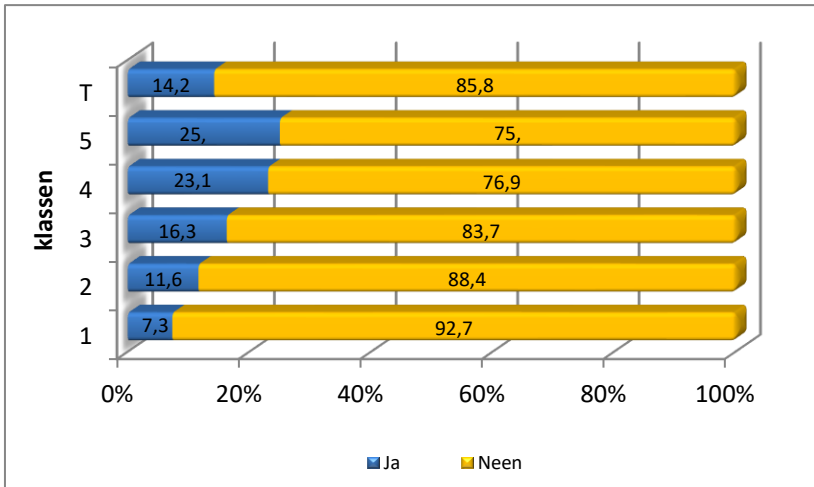
De gemiddelde afstandscoefficiënt blijft stabiel van maand tot maand.

Gemiddeld is 69,3 % van de totale afstand afgelegd met een lading ten opzichte van 69,1 % in voorgaand kwartaal en eveneens 69,3 % in dezelfde periode van het jaar ervoor.



Figuur 14: de gemiddelde afstandscoefficiënt

3.3. Liquiditeit



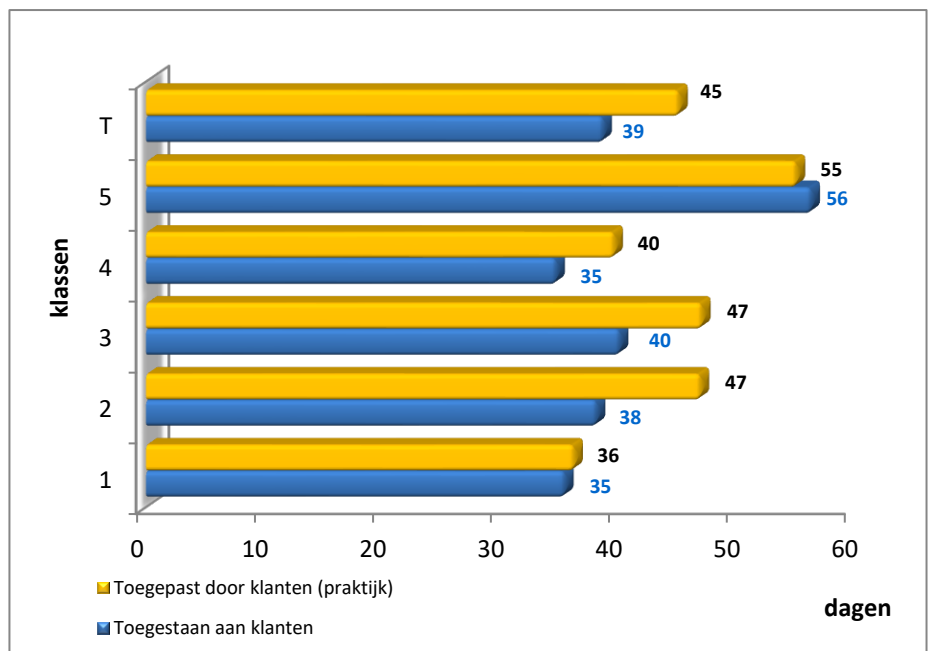
Figuur 15: Liquiditeitsproblemen

Het aantal vervoerondernemingen met liquiditeitsproblemen is toegenomen in vergelijking met voorgaand kwartaal.

Gemiddeld verklaart 14,2 % van de vervoerders te kampen met liquiditeitstekorten in vergelijking met 9,1 % in het kwartaal ervoor en 12,1 % een jaar terug.

Gevraagd naar de belangrijkste oorzaken, wijzen de meeste vervoerders nagenoeg unaniem op de gestegen kosten; vooral de hoge brandstofprijzen. De opdrachtgevers kampen op hun beurt vanzelfsprekend ook met de stijgende energiekosten, maar het aandeel van de brandstofkost is nu eenmaal aanzienlijk in de sector¹

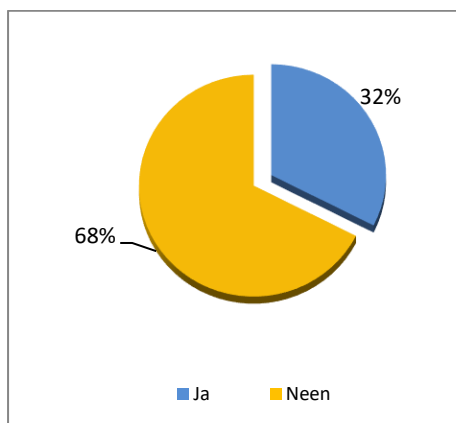
Geëxtrapoleerd naar de sector staan de vervoerondernemingen een betalingstermijn toe van gemiddeld 39 dagen terwijl het in de praktijk oploopt tot gemiddeld 45 dagen.



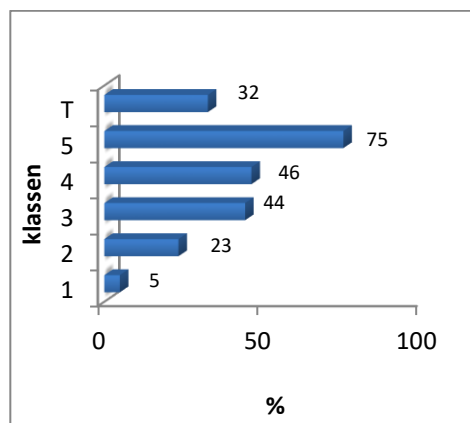
Figuur 16: Uitstel van betaling

¹ Zie de kostprijnsindices van het ITLB: in maart 2022 bedroeg het aandeel van de brandstofkost 24,6 % van de kostprijs in het algemeen nationaal vervoer

3.5. Investerings

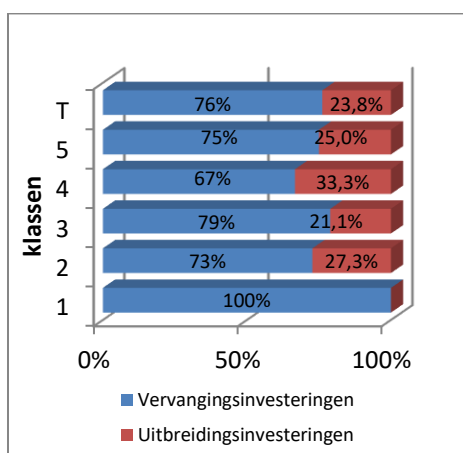


Figuur 17: Gedane investeringen



Figuur 18: Gedane investeringen per klasse

Gemiddeld 32 % van de vervoerders rapporteert dat hun bedrijf een investering doorgevoerd heeft in de loop van het kwartaal in vergelijking met 29 % in het kwartaal. Een jaar eerder bedroeg het investeringsniveau 31 %.



Figuur 19: Vervangings- of uitbreidingsinvesteringen

Geëxtrapoleerd naar de sector toe, gaat het in 76 % van de gevallen om een vervangingsinvestering, vooral motorvoertuigen.

In zo maar eventjes 21,2 % van de vervoerondernemingen is er rijdend materiaal van de hand gedaan zonder het te vervangen ten opzichte van 14,2 % in voorgaande periode en 9,6 % een jaar terug.

SLOTBEVINDINGEN

Op kwartaalbasis is het bbp met + 0,3 % gestegen in de eurozone en met + 0,4 % in de EU. De Belgische economie noteerde een bbp-groei van eveneens + 0,3 % in vergelijking met voorgaand kwartaal.

De sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg bleef intussen achteruittrappen. Iets meer nog op internationaal dan op nationaal vlak is de vervoeractiviteit vertraagd ten opzichte van het kwartaal ervoor.

Het zal weinigen verbazen, maar de kostprijs van zowel het nationaal als het internationaal vervoer is gestegen in vergelijking met voorgaande periode. De gewogen gemiddelde saldi van de antwoorden bedragen + 38,6 % in het nationaal vervoer en + 24,1 % in het internationaal vervoer.

Onder druk van de hevige kostprijsverhogingen, zagen veel vervoerondernemingen zich genoodzaakt ook hun vrachtprijs naar boven toe aan te passen. De gewogen saldi van de antwoorden zijn + 33 % in nationaal vlak en + 24,4 % op internationaal vlak.

De sector trekt al langer aan de alarmbel over het groeiende chauffeurstekort en dat probleem wordt steeds nijpender. Gedurende dit kwartaal rapporteerde gemiddeld 38,9 % van de bedrijven dat ze een chauffeur willen aanwerven.
