



De conjunctuurevolutie in de sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg

3^{de} kwartaal 2022



INSTITUUT WEGTRANSPORT EN LOGISTIEK BELGIË vzw

Archimedesstraat 5 – 1000 Brussel

http: www.itlb.be - Tel. +32/(0)2 234 30 10 – Fax +32/(0)2 230 75 34

Voorafgaande opmerkingen

1. Opzet van het onderzoek

Het Instituut wegTransport en Logistiek België (ITLB) organiseert sinds 1977 een enquête om de conjunctuurtoestand van de sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg op te volgen. De basismethodologie is dezelfde als deze gehanteerd door de NBB voor hun conjunctuuronderzoek.

Tot en met het jaar 2005 gebeurde dit door middel van een *maandelijkse* vragenlijst met de bedoeling om specifieke problemen en trends die kenmerkend zijn voor de sector vanuit de praktijk op te volgen en nader te leren kennen.

Om beter te kunnen inspelen op de wijzigingen en uitdagingen van de sector, heeft dit conjunctuuronderzoek in 2006 een heuse gedaanteverandering ondergaan. In plaats van maandelijks wordt de enquête voortaan per kwartaal uitgevoerd bij een representatief staal van ondernemingen uit de sector. In de vragenlijst wordt gepeild naar hun mening over de evolutie van een aantal factoren. Zij dienen op te geven of de toestand in het betreffende kwartaal gedaald, gelijk gebleven of gestegen is ten opzichte van voorgaand kwartaal. Daarenboven wordt hun opinie gevraagd naar de oorzaken van bepaalde trends, hun indrukken en vooruitzichten niet alleen met betrekking tot de vervoeropdrachten maar tevens binnen het ruimere logistieke gebeuren.

2. Indeling van de resultaten naar grootteklasse van de ondernemingen

De resultaten van dit onderzoek worden in onderhavig rapport in 5 klassen ingedeeld volgens de omvang van de deelnemende bedrijven, uitgedrukt in functie van het aantal motorvoertuigen:

1 (klasse 1)	ondernemingen met 1 motorvoertuig;
2 (klasse 2)	ondernemingen met 2 t.e.m. 5 motorvoertuigen;
3 (klasse 3)	ondernemingen met 6 t.e.m. 20 motorvoertuigen;
4 (klasse 4)	ondernemingen met 21 t.e.m. 50 motorvoertuigen;
5 (klasse 5)	ondernemingen met meer dan 50 motorvoertuigen;
T (totaal)	extrapolatie van de gegevens voor de ganse sector volgens een dubbele verdeelsleutel: het aantal motorvoertuigen en het laadvermogen.

3. Weergave van de resultaten

De resultaten betreffende de vervoeractiviteit, de personeelssituatie, de kostprijs en de vrachtprijs zijn voorgesteld in de vorm van een **gewogen saldo (S)** van de antwoorden van de deelnemers, d.w.z. het gewogen verschil tussen het gemiddelde percentage van de ondernemingen die een stijging (+) signaleren en het gemiddelde percentage van de ondernemingen die een daling (-) signaleren in vergelijking met de vorige maand. Om te komen tot een zo representatief mogelijk beeld van de gehele sector wordt aan de resultaten van elke deelklasse een wegingsfactor toegekend op basis van het aantal ondernemingen en het aantal motorvoertuigen van de betrokken klasse.

De benuttingsgraad van de voertuigen wordt uitgedrukt in een gemiddelde **afstandscoefficiënt**, die bekomen wordt door het aantal kilometers dat afgelegd is met lading te delen door het totaal aantal afgelegde kilometers (vol + leeg).

Kwartaal 3 2022	Evolutie t.o.v. voorgaand kwartaal ⁽¹⁾	Kwartaal 3 2021
--------------------	---	--------------------

NATIONAAL VERVOER

Evolutie van de vervoeractiviteit	S	- 2,6 %	↘	+ 3 %
Uitbesteding naar derden	S	- 2,1 %	↘	- 1,2 %
Evolutie van de kostprijs	S	+ 31,2 %	↗	+ 34,8 %
Evolutie van de vrachtprijs	S	+ 16,7 %	↗	+ 9,9 %

INTERNATIONAAL VERVOER

Evolutie van de vervoeractiviteit	S	- 3 %	↘	+ 0,7 %
Uitbesteding naar derden	S	- 3 %	↘	- 2,4 %
Evolutie van de kostprijs	S	+ 15,9 %	↗	+ 25,9 %
Evolutie van de vrachtprijs	S	+ 8,6 %	↗	+ 8,3 %

PERSONEEL

Chauffeurs	S	+ 0,3 %	↗	+ 0,9 %
Niet-rijdende arbeiders	S	0 %	↔	- 0,1 %
Bedienden	S	0 %	↔	+ 0,1 %

AFSTANDSCOËFFICIËNT

Gemiddelde afstandscoëfficiënt	%	70,4 %	↗	69,8 %
--------------------------------	---	--------	---	--------

FINANCIËLE TOESTAND

Liquiditeitsmoeilijkheden	%	11,1 %	↘	9,2 %
Betalingstermijn toegestaan aan klanten	Aantal dagen	38	↘	38
Betalingstermijn in de praktijk	Aantal dagen	47	↔	47
Gerealiseerde investeringen	%	23,8 %	↗	22,3 %

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 en de EU is het derde kwartaal afgesloten met een nipte economische groei ten overstaan van de periode ervoor, maar de Belgische economie is wel lichtjes vertraagd.

De Belgische sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg sloot het kwartaal echter in mineur af. De meeste bedrijven registreren weliswaar een status-quo op kwartaalbasis, maar het merendeel van de andere ondernemingen geven aan dat de nationale en de internationale **vervoeractiviteit** vertraagd is. De gewogen saldi van de antwoorden bedragen – 2,6 % in het nationaal vervoer en – 3 % in het internationaal vervoer.

Zowel de **kostprijs** als de **vrachtprijs** van het vervoer zijn gestegen in vergelijking met voorgaand kwartaal, al is de toename groter bij de kostprijs. In het nationaal vervoer bedragen de gewogen saldi van de antwoorden + 31,2 % voor de kostprijs en + 16,7 % voor de vrachtprijs. In het internationaal vervoer bedragen deze saldi + 15,9 % voor de kostprijs en + 8,6 % voor de vrachtprijs.

Het **personeelsbestand** is nagenoeg niet veranderd, enkel het aantal tewerkgestelde chauffeurs is heel lichtjes gestegen: het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 0,3 % terwijl gemiddeld 35,8 % van de bedrijven aangeeft dat ze een chauffeur wensen aan te nemen. De te lage instroom van jonge chauffeurs is in toenemende mate een groot struikelblok voor de sector, zeker gezien de stijgende gemiddelde leeftijd van het huidige chauffeursbestand. In de loop van dit kwartaal was de vraag naar bedienden, vooral transportplanners, eveneens opvallend hoog.

Geregeld doen vervoerders hun beklag over het chauffeurstekort, maar sommigen leggen uit dat deze problematiek momenteel zowaar overstegen wordt door het huidige economische klimaat met stijgende kosten, vooral de hoge energieprijzen, de loonindexatie,...

De **gemiddelde afstandscoëfficiënt** is lichtjes gestegen tot net boven 70 %. Gemiddeld werd 70,4 % van de totale afstand met een lading afgelegd in vergelijking met 68,3 % in de periode ervoor en 69,8 % een jaar eerder.

Het aantal bedrijven met **liquiditeitstekorten** is lichtjes afgenomen in vergelijking met voorgaand kwartaal. Gemiddeld 11,1 % van de vervoerders meldt liquiditeitsmoeilijkheden ten opzichte van 12,8 % in het kwartaal ervoor, maar het in de overeenkomstige periode van het jaar ervoor lag het een stukje lager (gemiddeld 9,2 %).

De gemiddeld toegestane **betalingstermijn** bedraagt 38 dagen, maar in de praktijk moeten de vervoerders gemiddeld 47 dagen wachten op hun geld.

Het aantal **investeringen** is ietsje omhooggegaan ten opzichte van het tweede kwartaal van het jaar. Gemiddeld signaleert 23,8 % van de vervoerders een doorgevoerde investering in vergelijking met 22,4 % in voorgaand kwartaal en 22,3 % in dezelfde periode van het jaar ervoor.

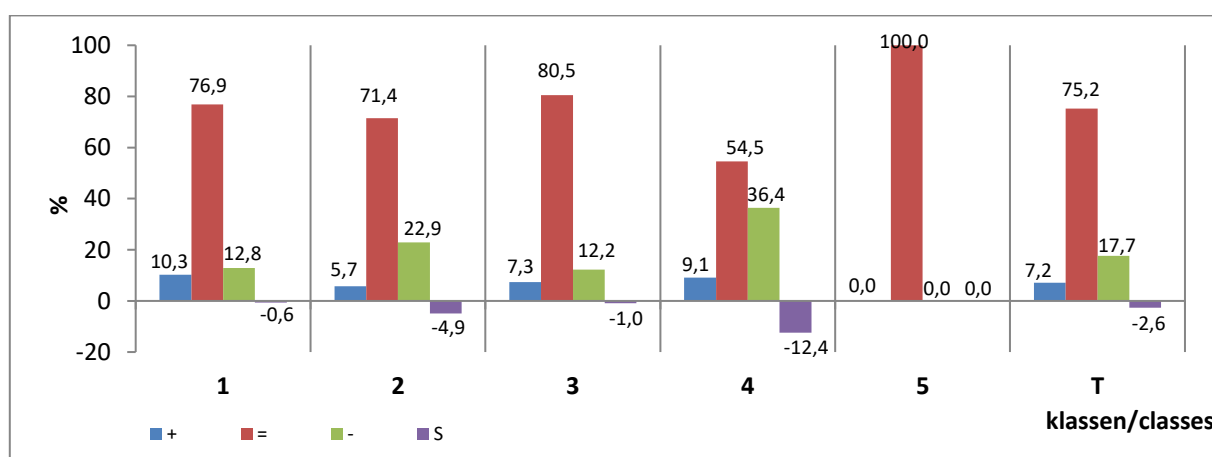
Bespreking conjunctuursituatie

1. NATIONAAL VERVOER

1.1. Vervoeractiviteit

Volgens de flashraming van de Nationale Bank van België is de Belgische economie lichtjes vertraagd ten overstaan van het kwartaal ervoor (het bbp is -0,1 % afgenomen). Op jaarbasis bedraagt de bbp-groei + 1,6 %.

Het nationaal goederenvervoer over de weg heeft een tegenvallend kwartaal achter de rug. Gemiddeld laat drie kwart van de bedrijven weten dat hun bedrijvigheid op hetzelfde niveau gebleven is in vergelijking met voorgaand kwartaal, maar de andere vervoerders wijzen merendeels op een verlaging: 17,7 % duidt een afname aan en 7,2 % een toename. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt - 2,6 % in vergelijking met + 0,3 % in het kwartaal ervoor en + 3 % in dezelfde periode van voorgaand jaar.



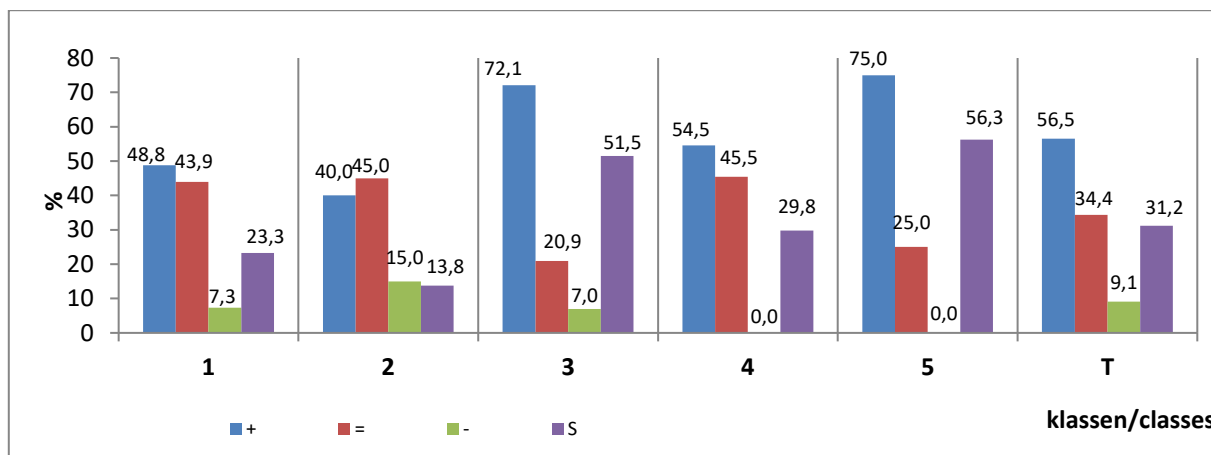
Figuur 1: de evolutie van de activiteit in het nationaal vervoer

Het aantal uitbestedingen van binnenlandse vervoeropdrachten is eveneens afgenomen in vergelijking met het kwartaal ervoor. Gemiddeld signaleert 77,7 % een status-quo, 15,9 % stelt een daling vast en 6,4 % een stijging. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt - 2,1 % ten opzichte van - 0,4 % in voorgaand kwartaal en - 1,2 % een jaar eerder.

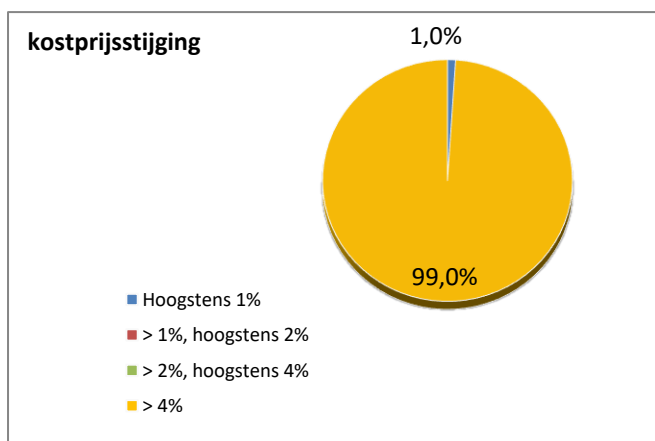
Gevraagd naar hun vooruitzichten nemen veel vervoerders noodgedwongen een afwachtende houding aan. Door de vertragende economie zien veel bedrijven het aantal opdrachten teruglopen. Het structurele chauffeurstekort blijft veel ondernemingen in toenemende mate parten spelen, maar deze problematiek wordt nu haast overstegen door de almaar stijgende kosten (energieprijzen, verzekeringen, onderhoud, adblue,...).

1.2. Kostprijs

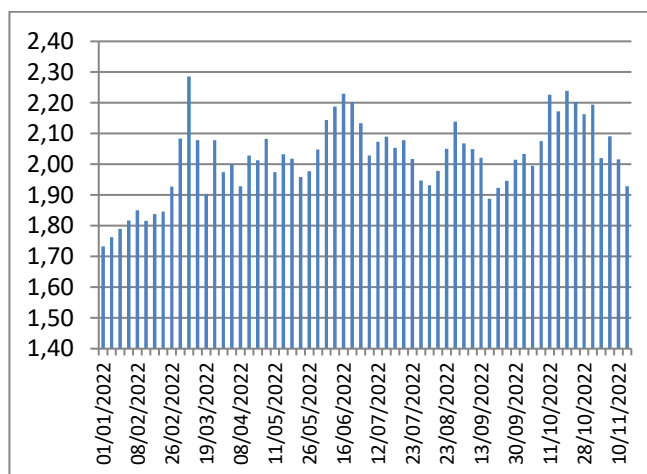
Iets meer dan de helft van de vervoerondernemingen (56,5 %) verklaart dat hun kostprijs gestegen is ten opzichte van voorgaand kwartaal, terwijl 34,4 % op een status-quo wijst en slechts 9,1 % op een verlaging. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 31,2 %, een stuk lager dus dan in het kwartaal ervoor (toen bedroeg het + 45 %). In dezelfde periode van voorgaand jaar bedroeg het + 34,8 %.



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



Figuur 3: marges van de kostprijsstijging



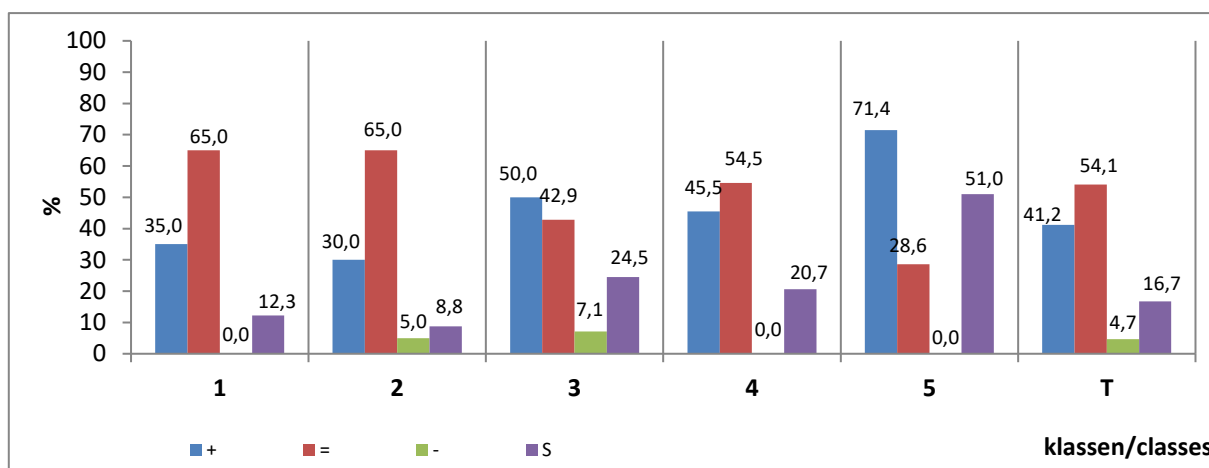
Figuur 4: Diesel, zwavelarm, EUR/L (10 ppm, incl. BTW): Evolutie van de maximumprijzen (bron: Belgische Petroleum Federatie)

In haast elk bedrijf met een kostprijsverhoging gaat het om een aanzienlijke stijging van meer dan 4 %. De belangrijkste oorzaak hiervan ligt voor de hand: de gestegen brandstofprijzen (zie figuur 4) en de hoge energiekosten in het algemeen.

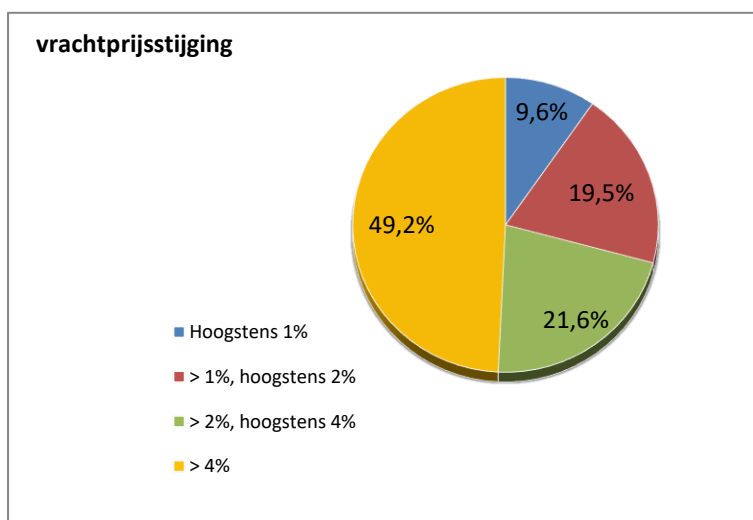
Daarnaast wordt gewezen op een veelheid van problemen, waaronder de gestegen tolkosten, de loonindexering, de verhoogde Adblue-prijzen, kosten van onderhoud en herstelling, maar ook een vermindering van de terugbetaling van de accijnzen op diesel.

1.3. Vrachtprijs

54,1 % van de vervoerondernemingen signaleert weliswaar dat de vrachtprijs niet veranderd is ten overstaan van het kwartaal ervoor, maar bij de andere bedrijven is het aantal dat een prijsverhoging aanduidt overtuigend in de meerderheid: zo maar eventjes 41,2 % meldt een verhoging en slechts 4,7 % een verlaging. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 16,7 %, ver onder het niveau van in het tweede kwartaal van het jaar (toen bedroeg het + 34,5 %), maar iets hoger dan in dezelfde periode van voorgaand jaar (9,9 %).



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



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

In nagenoeg de helft van de ondernemingen met een vrachtprijsverhoging, gaat het om een stijging van meer dan 4 %.

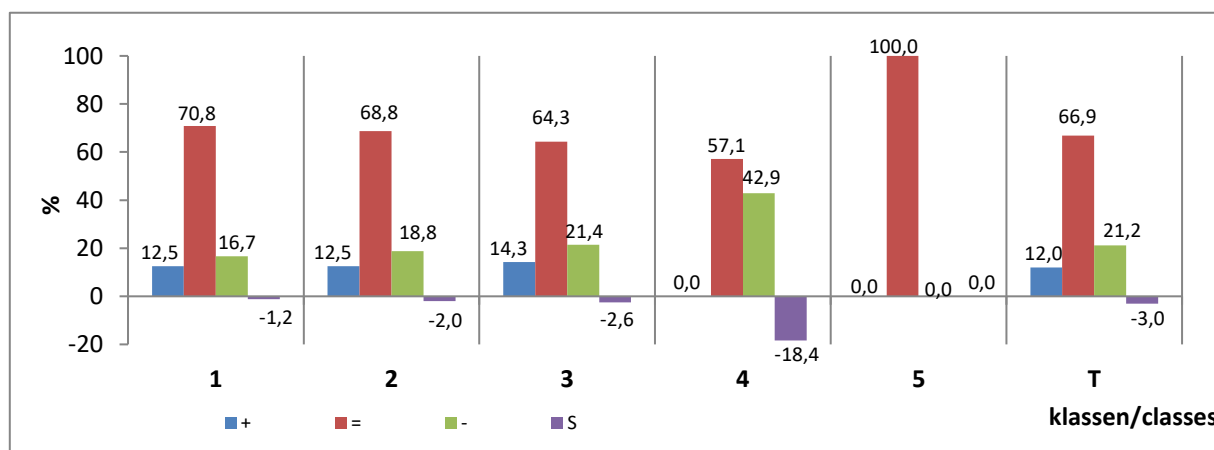
Een aantal respondenten van de enquête legt uit dat hun klanten begrip tonen met betrekking tot de kostprijsstijgingen en de noodzaak om de vrachtprijs naar boven toe aan te passen. Tegelijk waarschuwen ze de vervoerders nadrukkelijk op de limieten van de vrachtprijsverhogingen, daar zij ook geconfronteerd worden met de gevolgen van de tanende economie (productiedaling, inflatie,...).

2. INTERNATIONAAL VERVOER

2.1. Vervoeractiviteit

Volgens de flashramingen van Eurostat is de economische activiteit van zowel de eurozone als de EU met + 0,2 % gestegen in vergelijking met voorgaand kwartaal. Op jaarbasis is een bbp-groei van + 2,1 % in de eurozone en + 2,4 % in de EU.

Net zoals in het nationaal vervoer sluit de sector het derde kwartaal af in mineur. Gemiddeld verklaart 66,9 % dat de internationale vervoeractiviteit op hetzelfde niveau gebleven is ten overstaan van het kwartaal ervoor, maar de andere bedrijven wijzen merendeels op een verlaging: 21,2 % meldt een verlaging en 12 % een verhoging. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt - 3 % in vergelijking met + 0,9 % in het kwartaal ervoor en + 0,7 % een jaar eerder.



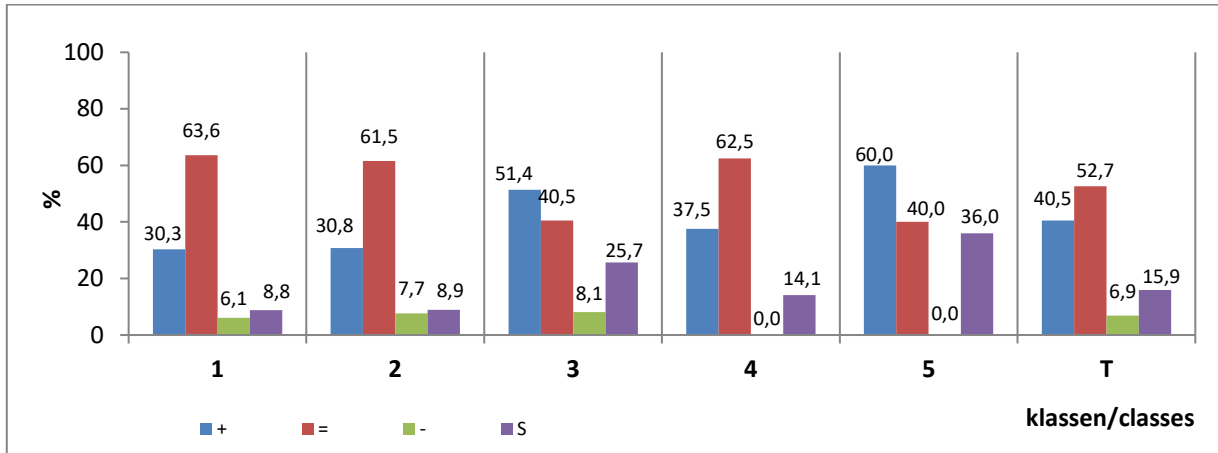
Figuur 7: de evolutie van de activiteit in het internationaal vervoer

Met betrekking tot het uitbesteden van vervoeropdrachten deelt gemiddeld 74,4 % van de bedrijven mee dat de situatie op hetzelfde niveau gebleven is in vergelijking met het kwartaal ervoor, terwijl de meeste andere vervoerders een afname signaleren: 18,7 % duidt een verlaging aan en 6,9 % een verhoging. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt - 3 % in vergelijking met - 1,6 % in het kwartaal ervoor en - 2,4 % een jaar terug.

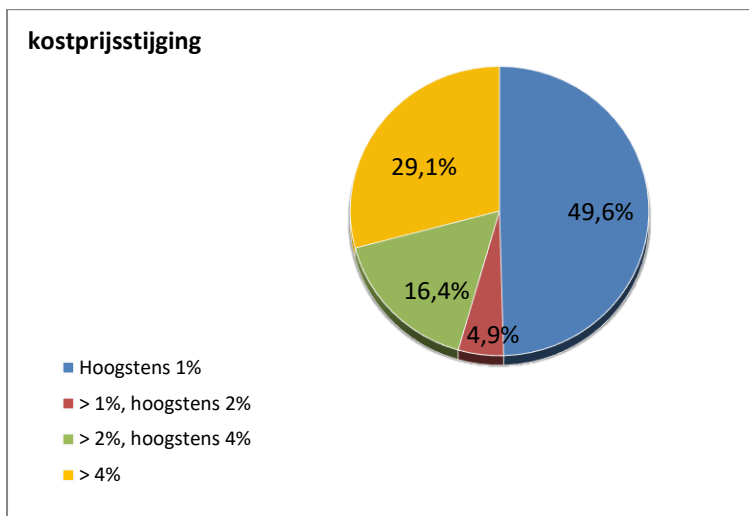
De meeste internationale vervoeropdrachten leiden de Belgische vervoerders naar onze buurlanden. Andere regelmatig aangestipte bestemmingslanden zijn Zwitserland en het Verenigd Koninkrijk.

2.2. Kostprijs

Iets meer dan de helft van de vervoerondernemingen (52,7 %) signaleert dat de kostprijs niet veranderd is ten overstaan van het tweede kwartaal, 40,5 % meldt een stijging en slechts 6,9 % een daling. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 15,9 % in vergelijking met + 23,3 % in voorgaande periode en + 25,9 % in de overeenkomstige periode van het jaar ervoor.



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

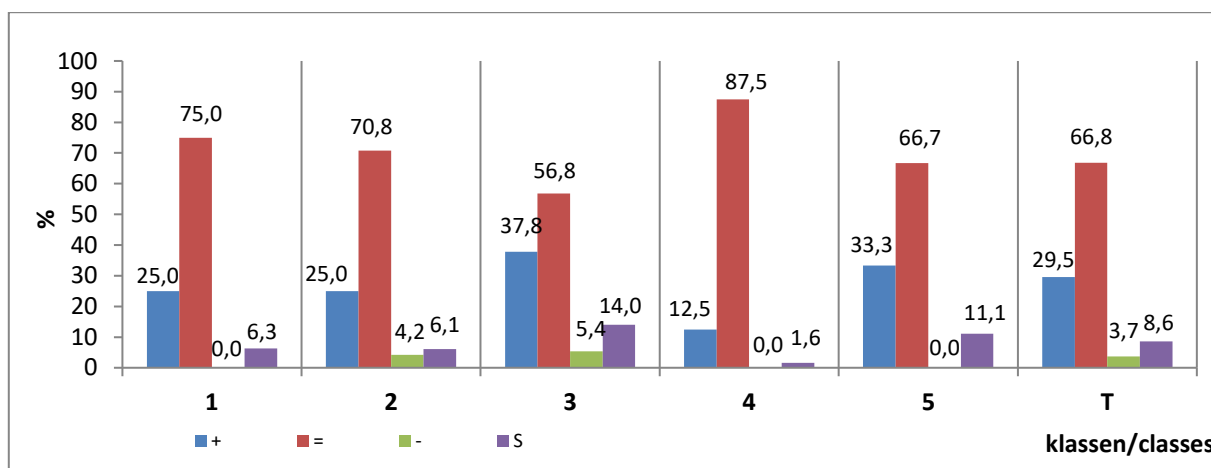


In bijna 50 % van de bedrijven met een kostprijsstijging, gaat het om een verhoging van ten hoogste 1 %

Figuur 9: marges van de kostprijsstijging

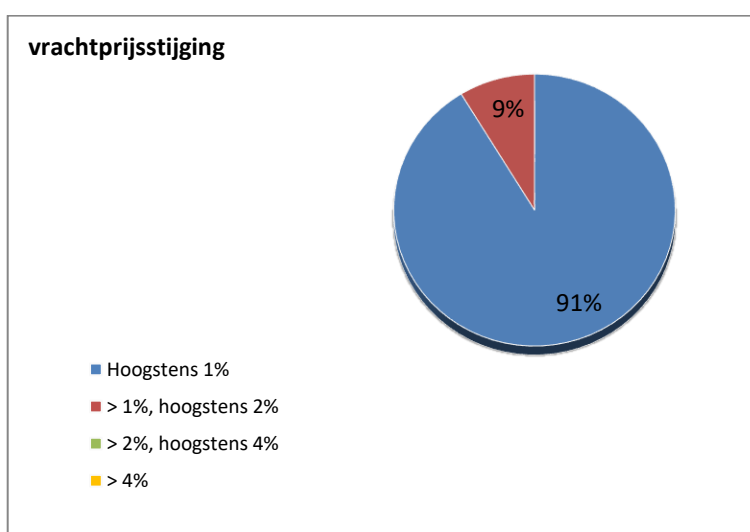
2.3. Vrachtprijs

66,8 % van de ondernemingen laat weten dat de vrachtprijs niet is gewijzigd in vergelijking met voorgaand kwartaal, terwijl veruit de meeste overige bedrijven een verhoging rapporteren (29,5 %). Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 8,6 % ten opzichte van met + 21,1 % in het kwartaal ervoor en + 8,3 % een jaar terug.



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

Bij de vervoerders waarvan de vrachtprijs naar boven toe is aangepast, gaat het om een verhoging van maximaal 1 %.



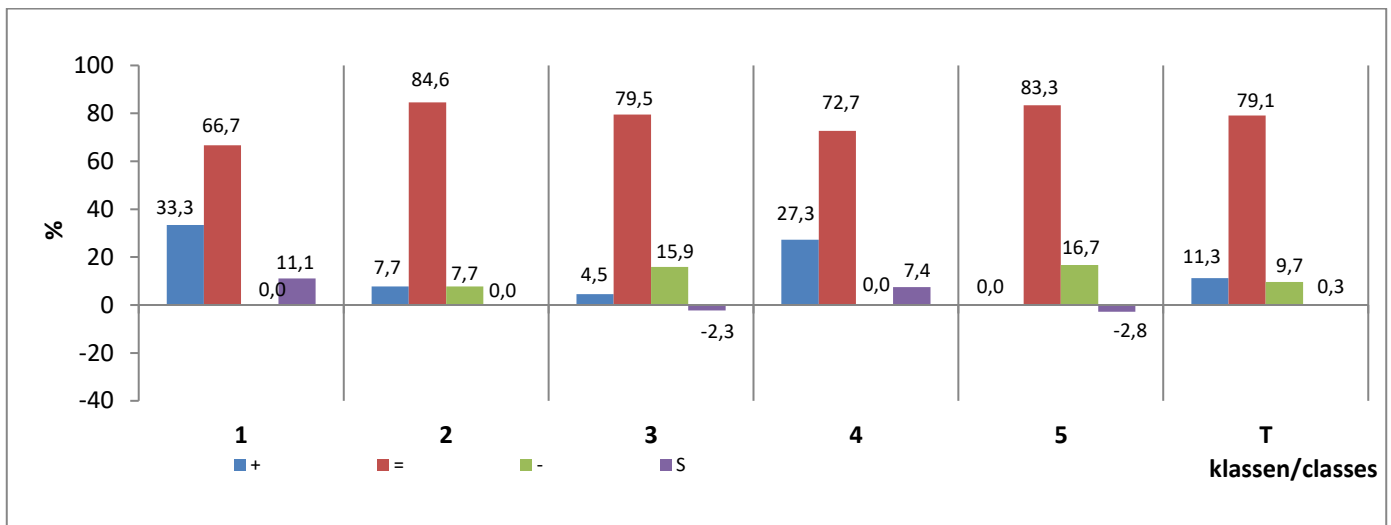
Figuur 11: de marges van de vrachtprijsstijging

3. ALGEMENE PARAMETERS

3.1. Personeel

13,6 % van de vervoerondernemingen uit klassen 1 verklaart over personeel te beschikken, in klasse 2 loopt dat aandeel op tot 64,3 %, terwijl alle bedrijven van de overige klassen werknemers in dienst hebben. Geëxtrapoleerd naar de sector toe heeft gemiddeld 76,1 % van de ondernemingen mensen in dienst.

De aanwervingen van de vervoerondernemingen staan op een laag pitje. Het personeelsbestand van de chauffeur is zeer nipt gestegen, dat van de bedienden en de niet-rijdende arbeiders zijn zelfs helemaal niet veranderd in vergelijking met voorgaand kwartaal.



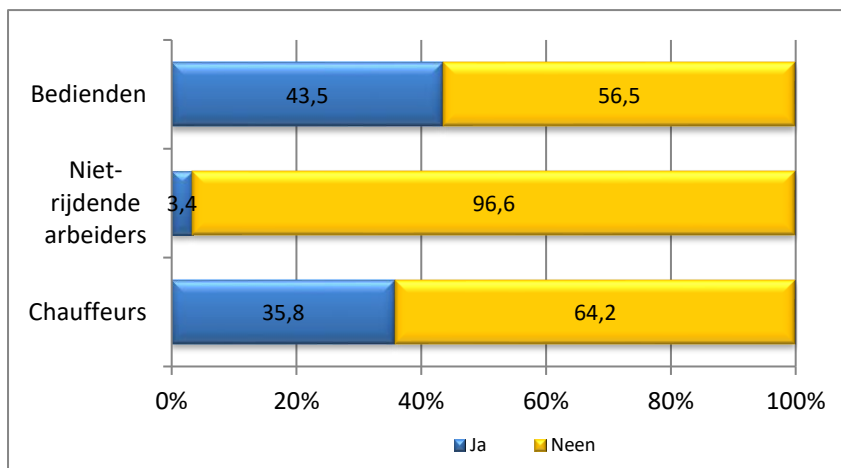
Figuur 12: het chauffeursbestand

Bijna 80 % van de vervoerders verklaart dat het aantal tewerkgestelde **chauffeurs** op hetzelfde niveau gebleven is ten overstaan van het kwartaal ervoor, maar een nipte meerderheid van de andere bedrijven geeft aan dat het gestegen is: 11,3 % wijst op een toename mee en 9,7 % op een afname. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 0,3 % in vergelijking met - 2,8 % in voorgaand kwartaal en + 0,9 % een jaar terug.

Het aantal **niet-rijdende arbeiders** is stabiel gebleven. Bijna alle bedrijven gaven aan dat het bestand niet veranderd is in vergelijking met voorgaand kwartaal. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt dan ook 0 % ten opzichte van + 0,1 % in voorgaande periode en - 0,1 % in hetzelfde kwartaal van het jaar ervoor.

Het bestand van de **bedienden** is evenmin veranderd in de loop van het kwartaal. Ook hier geldt dat het aantal tewerkgestelde bedienden hetzelfde gebleven is ten overstaan van het kwartaal ervoor. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt derhalve 0 % in vergelijking met - 0,1 % in voorgaand kwartaal en + 0,1 % een jaar terug.

De personeelsbestanden zijn dan wel heel weinig tot helemaal niet veranderd, het contrast met het aantal vacatures voor bedienden en chauffeurs is groot.



Figuur 13: Vacatures

Gemiddeld 35,8 % van de vervoerders geeft aan een vacature voor een chauffeur te hebben in vergelijking met 43,9 % in voorgaande periode en 39,5 % in dezelfde periode van het jaar ervoor.

Met betrekking tot de niet-rijdende arbeiders is het aantal openstaande betrekkingen vrij laag gebleven. Gemiddeld meldt 3,4 % van de bedrijven een vacature ten overstaan van 6,7 % in voorgaande periode en 4 % een jaar terug.

Het aantal vacatures voor bedienden is opvallend hoog voor dit kwartaal. Zo maar eventjes 43,5 % van de ondernemingen wenst een bediende aan te nemen in vergelijking met amper 4,4 % in het kwartaal ervoor en 3,8 % een jaar eerder.

Het nijpende chauffeurstekort is een oud zeer. De instroom van jonge chauffeurs blijft ondermaats terwijl de gemiddelde leeftijd van het huidige chauffeursbestand omhoog kruipt. Een aantal bedrijven licht toe dat veel sollicitanten bepaalde verwachtingen hebben die moeilijk te verenigen zijn met de eisen van de job, zoals regelmatige werkuren, geen weekendwerk, geen overnachtingen in het buitenland,...

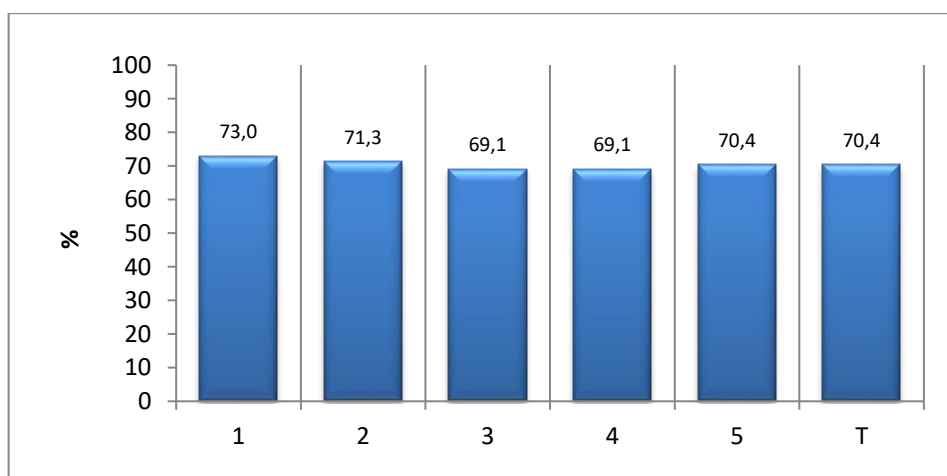
Dit kwartaal rapporteren opvallend veel vervoerondernemingen dat ze moeilijkheden ondervinden bij het aanwerven van bedienden, vooral transportplanners.

3.2. Afstandscoëfficiënt

Gemiddelde afstandscoëfficiënt

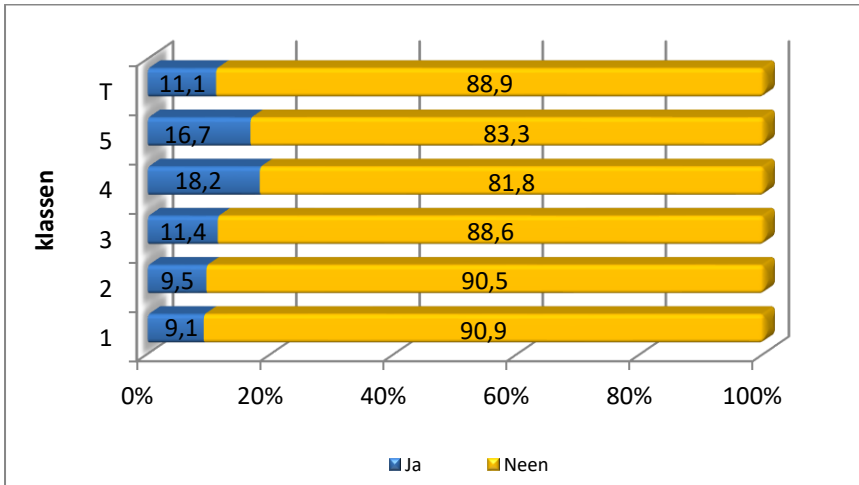
$$= \frac{\text{Beladen afgelegde kilometers}}{\text{Totaal afgelegde kilometers}}$$

Gemiddeld werd 70,4 % van de totale afstand afgelegd met een lading ten opzichte van 68,3 % in voorgaande periode en 69,8 % een jaar eerder.



Figuur 14: de gemiddelde afstandscoëfficiënt

3.3. Liquiditeit

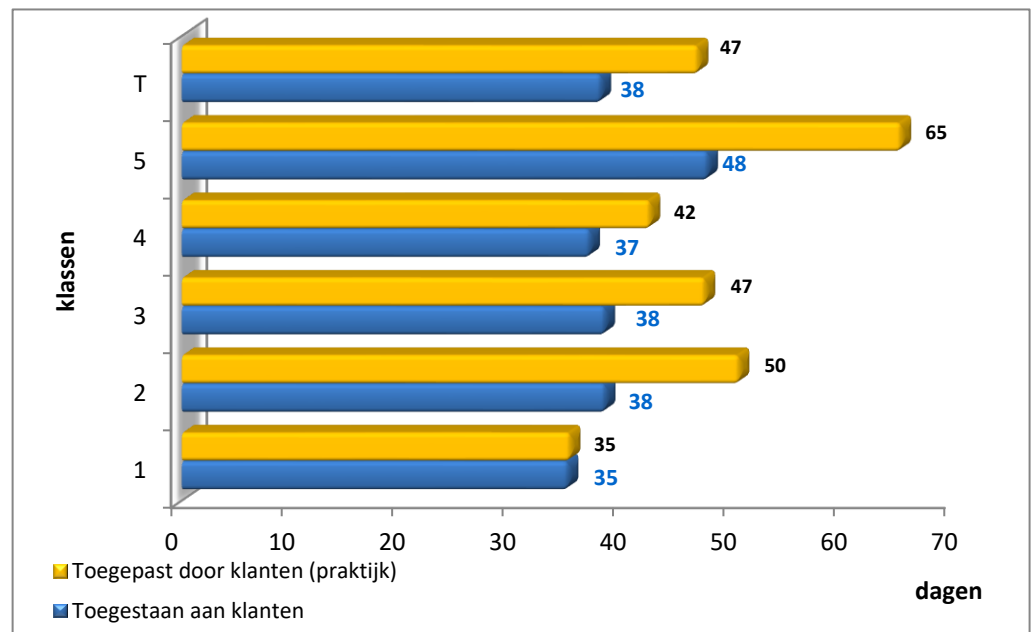


Figuur 15: Liquiditeitsproblemen

Het aantal ondernemingen met liquiditeitsmoeilijkheden is ietsje gedaald in vergelijking met voorgaand kwartaal. Gemiddeld 11,1 % van de bedrijven meldt problemen in vergelijking tot 12,8 % in het kwartaal ervoor. In de overeenkomstige periode een jaar terug lag het wel een tikje lager (toen bedroeg het gemiddeld 9,2 %).

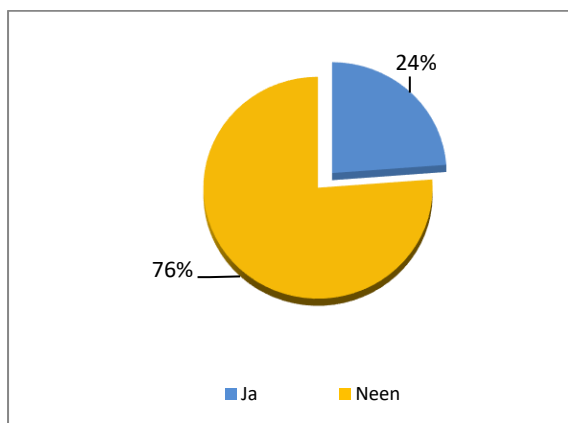
Sommige vervoerondernemingen delen mee dat veel opdrachtgevers weliswaar begrip opbrengen voor de moeilijke economische situatie, maar daarbij trekken veel klanten een duidelijke streep in het zand. Ze aanvaarden bepaalde vrachtprijsaanpassingen maar met mate en dus niet grenzeloos bij elke kostprijsverhoging.

Geëxtrapoleerd naar de sector staan de vervoerondernemingen een betalingstermijn toe van gemiddeld 38 dagen terwijl het in de praktijk oploopt tot gemiddeld 47 dagen.

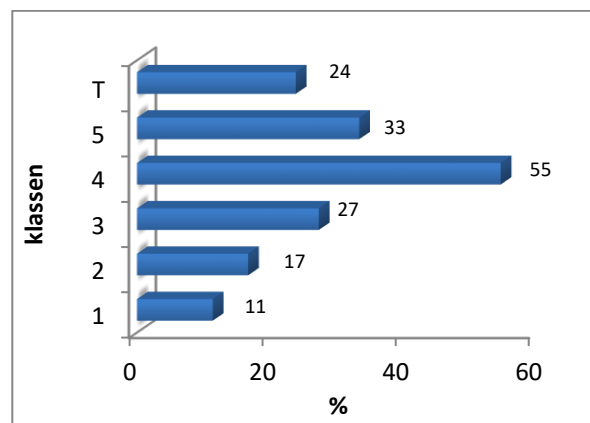


Figuur 16: Uitstel van betaling

3.4. Investerings

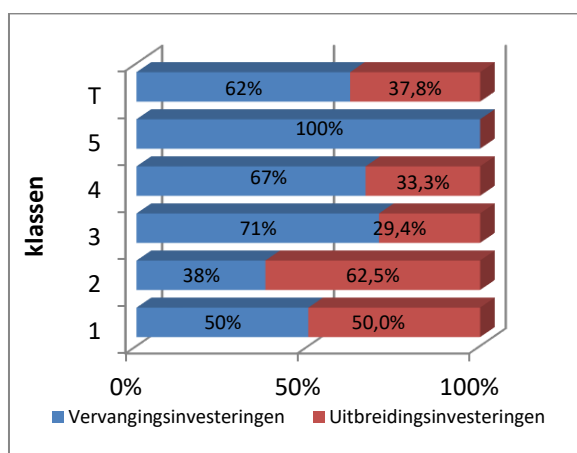


Figuur 17: Gedane investeringen



Figuur 18: Gedane investeringen per klasse

Gemiddeld 24 % van de vervoerders signaleert dat hun bedrijf in de loop van het kwartaal een investering gerealiseerd heeft in vergelijking met 22,4 % in het kwartaal ervoor en 22,3 % in de overeenkomstige periode van voorgaand jaar.



Figuur 19: Vervangings- of uitbreidingsinvesteringen

Geëxtrapoleerd naar de sector toe, gaat het in 62 % van de gevallen om een vervangingsinvestering.

15,9 % van de bedrijven deed rijdend materiaal van de hand zonder het te vervangen in vergelijking met 17,1 % in het kwartaal ervoor en 12,4 % een jaar eerder.

SLOTBEVINDINGEN

In de eurozone en de EU is het derde kwartaal afgesloten met een nipte economische groei ten overstaan van de periode ervoor, maar de Belgische economie is wel lichtjes vertraagd.

In de Belgische sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg gaan de resultaten echter onder het nulpunt. Zowel op nationaal als op internationaal vlak is immers een vertraging van de vervoeractiviteit geregistreerd ten overstaan van de periode ervoor.

De kostprijs en in iets mindere mate de vrachtprijs van het nationaal en het internationaal vervoer zijn gestegen in vergelijking met voorgaande periode. De gewogen saldi van de antwoorden van de kostprijs bedragen + 31,2 % op nationaal vlak en + 15,9 % op internationaal vlak. Met betrekking tot de vrachtprijs bedragen deze saldi + 16,7 % in het nationaal vervoer en + 8,6 % in het internationaal vervoer.

Veel Belgische vervoerondernemingen blijven aan de alarmbel trekken met betrekking tot het chauffeursstekort. De instroom van nieuwe chauffeurs blijft ondermaats terwijl de gemiddelde leeftijd van de chauffeurs naar omhoog kruipt. Een aantal vervoerders merkt op dat veel jonge chauffeurs verwachtingen hebben die moeilijk te verenigen zijn met de eisen van de job (regelmatige werkuren, geen weekendwerk, geen overnachtingen in het buitenland,...). Echter, een aantal vervoerders stelt dat het chauffeurstekort in het huidige economische klimaat zowaar in de schaduw staat van de stijgende prijzen (energiekosten, inflatie, loonindexaanpassing,...)
