



De conjunctuurevolutie in de sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg

4^{de} kwartaal 2024



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 2024	Evolutie t.o.v. voorgaand kwartaal ⁽¹⁾	Kwartaal 4 2023
--------------------	---	--------------------

NATIONAAL VERVOER

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

INTERNATIONAAL VERVOER

Evolutie van de vervoeractiviteit	S	- 1,2 %	↘	- 12,1 %
Uitbesteding naar derden	S	- 2,7 %	↘	- 7,5 %
Evolutie van de kostprijs	S	+ 2,9 %	↗	+ 7,6 %
Evolutie van de vrachtprijs	S	+ 0,7 %	↗	+ 1,5 %

PERSONEEL

Chauffeurs	S	- 2,5 %	↘	- 1,8 %
Niet-rijdende arbeiders	S	+ 0,6 %	↗	0 %
Bedienden	S	- 0,1 %	↘	+ 0,3 %

AFSTANDSCOËFFICIËNT

Gemiddelde afstandscoëfficiënt	%	70,6 %	↗	69 %
--------------------------------	---	--------	---	------

FINANCIËLE TOESTAND

Liquiditeitsmoeilijkheden	%	17,6 %	↗	12,3 %
Betalingstermijn toegestaan aan klanten	Aantal dagen	36	↘	37
Betalingstermijn in de praktijk	Aantal dagen	42	↘	45
Gerealiseerde investeringen	%	19,3%	↘	25 %

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

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

Conjunctuursituatie in een notendop

De economie is in de eurozone met + 0,1 % gegroeid ten opzichte van het kwartaal ervoor, terwijl zowel in de EU als in België op kwartaalbasis een bbp-groei met + 0,2 % is geregistreerd.

De Belgische sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg presteerde iets beter naar het einde van het jaar toe, maar het blijft nog steeds in het negatieve trappelen. Inderdaad, het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt – 3,9 % voor het **nationaal vervoer** (in vergelijking met – 5,8 % in het kwartaal ervoor en – 10,2 % in de overeenkomstige periode van voorgaand jaar). Voor het **internationaal vervoer** bedraagt dat saldo – 1,2 % (ten opzichte van – 9,6 % in voorgaande periode en – 12,1 % een jaar terug).

Gepeild naar de belangrijkste knelpunten wordt veelvuldig gewezen op de vele wegwerkzaamheden met het bijhorende fileleed en de onvermijdelijke omleidingen. Daarenboven wordt het vrachtvervoer in meer en meer stadscentra zo veel mogelijk beperkt en soms zelfs geweerd, waardoor veel vervoerders opnieuw extra kilometers moeten afleggen als de toegangsverboden niet voldoende zijn afgestemd op de noden van de plaatselijke economie.

Zowel de **kostprijs** als de **vrachtprijs** zijn toegenomen ten opzichte van voorgaand kwartaal. De gewogen saldi van de antwoorden van de kostprijs bedragen + 7,2 % voor het nationaal en + 2,9 % voor het internationaal vervoer. Met betrekking tot de vrachtprijs bedragen deze saldi + 2,3 % op nationaal en + 0,7 % op internationaal vlak. Sommige vervoerders lichten toe dat de vrachtprijsonderhandelingen bij hen slechts één keer per jaar plaatsvinden, doorgaans in het begin van het kalenderjaar.

De **personeelsbestanden** van de chauffeurs en de bedienden zijn lichtjes gedaald terwijl dat van de niet-rijdende arbeiders nipt is gestegen. In het laatste kwartaal van het jaar was vooral de vraag naar bedienden hoog, al blijft het chauffeurstekort een aanhoudende problematiek. Zo maar eventjes 42,2 % van de bedrijven meldt een vacature voor een bediende. Voor de chauffeurs was dat aandeel 20,7 %.

De **gemiddelde afstandscoëfficiënt** blijft ook dit kwartaal hangen rond de kaap van 70 %. Inderdaad, gemiddeld 70,6 % van de totale afstand werd afgelegd met een lading in vergelijking met 70,1 % in voorgaand kwartaal en 69 % een jaar terug.

Het aantal bedrijven dat **liquiditeitsproblemen** signaleert is nipt gestegen ten opzichte van het kwartaal ervoor. Het bedraagt 17,6 % ten opzichte van 16,6 % in voorgaande periode. Een jaar eerder was het wel een stuk lager: toen bedroeg het immers 12,3 %.

De gemiddeld toegestane **betalingstermijn** bedraagt 36 dagen, maar in de praktijk moeten de bedrijven gemiddeld 6 dagen langer wachten op hun geld.

Het **investeringsgehalte** is nauwelijks veranderd ten opzichte van voorgaand kwartaal. Gemiddeld 19,3 % van de bedrijven aan dat ze in de loop van het kwartaal geïnvesteerd hebben ten opzichte van 19,9 % in de periode ervoor. In dezelfde periode van voorgaand jaar bedroeg het evenwel 25 %.

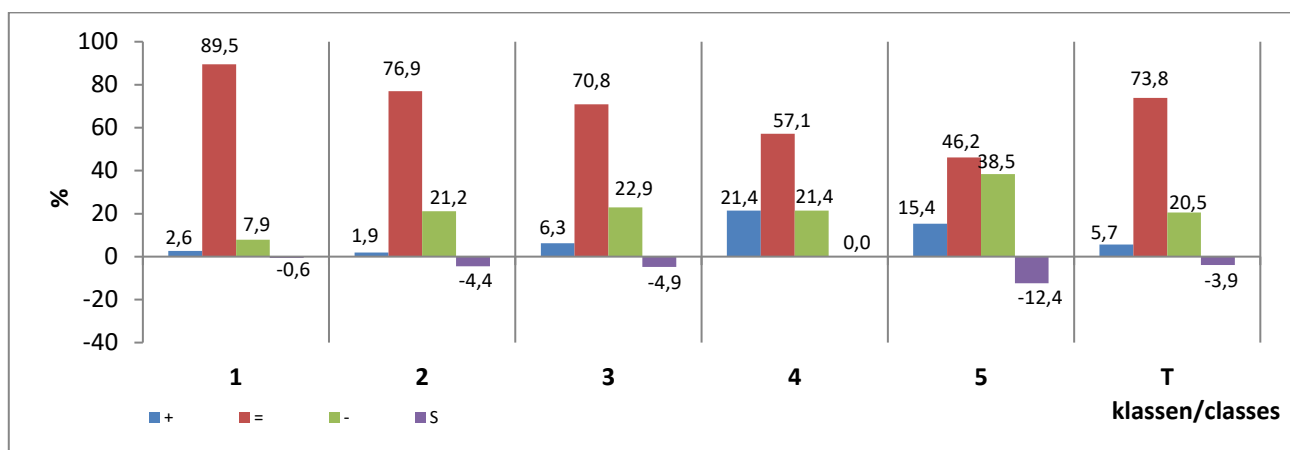
Bespreking conjunctuursituatie

1. NATIONAAL VERVOER

1.1. Vervoeractiviteit

Volgens de flashraming van de NBB is de Belgische economie met + 0,2 % gegroeid ten opzichte van voorgaand kwartaal. In vergelijking met dezelfde periode van het jaar ervoor bedroeg de bbp-stijging + 1,1 %

De nationale vervoeractiviteit is echter wel gedaald, zij het in mindere mate dan in het kwartaal ervoor. De mindere daling heeft, volgens een aantal vervoerders, te maken met de drukkere eindejaarsperiode. Gemiddeld 73,8 % van de vervoerders laat weten dat hun bedrijvigheid op hetzelfde niveau is gebleven ten opzichte van voorgaande periode, maar een duidelijke meerderheid van de andere bedrijven signaleert een afname: 20,5 % duidt een verlaging aan en 5,7 % een verhoging. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt – 3,9 % ten opzichte van – 5,8 % in voorgaand kwartaal en -10,2 % een jaar terug.



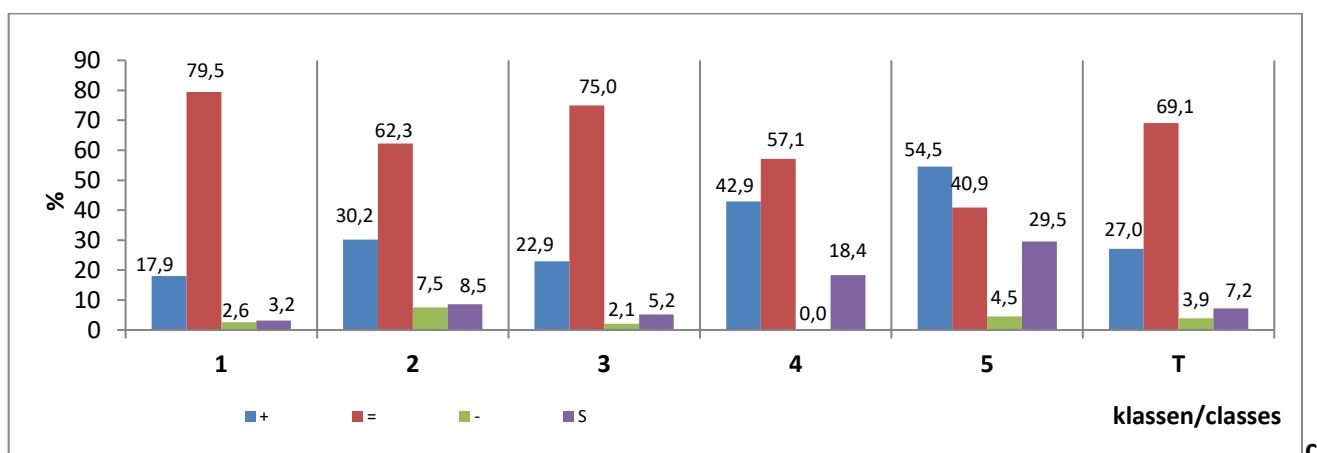
Figuur 1: de evolutie van de activiteit in het nationaal vervoer

Ook het aantal vervoeropdrachten dat in onderaanneming gegeven is, is verminderd in vergelijking met het kwartaal ervoor. Gemiddeld rapporteert 77,9 % een status-quo, 16,2 % wijst op een daling en 5,9 % op een stijging. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt – 2,3 % ten opzichte van - 3 % in de periode ervoor en – 9,3 % in het laatste kwartaal van voorgaand jaar.

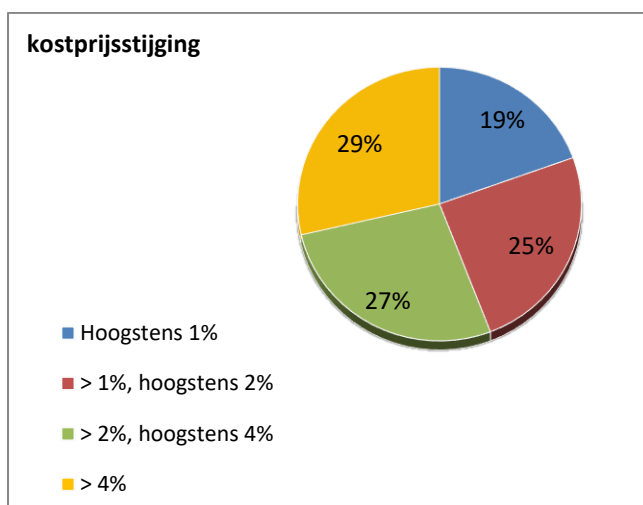
Als men peilt naar de belangrijkste problemen wordt, naast het moeilijk vinden en behouden van gemotiveerd personeel met de juiste ervaring, tevens geregeld gewezen op de vele wegwerkzaamheden en de erbij horende omleidingen. Bovendien nemen meer en meer steden maatregelen om het vrachtvervoer zo veel mogelijk uit de centra te weren, wat opnieuw leidt tot extra gereden kilometers.

1.2. Kostprijs

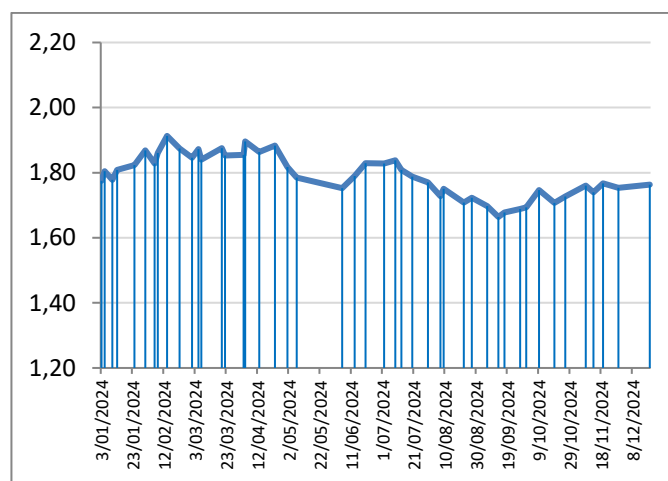
Bijna 70 % van de vervoerders laat weten dat hun kostprijs op hetzelfde peil gebleven is als in het kwartaal ervoor. De overige bedrijven signaleren grotendeels een verhoging: 27 % duidt een stijging aan en slechts 3,9 % een daling. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 7,2 % ten opzichte van + 5,6 % in voorgaand kwartaal en + 7,5 % in de overeenkomstige periode van het jaar ervoor.



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: Energia)

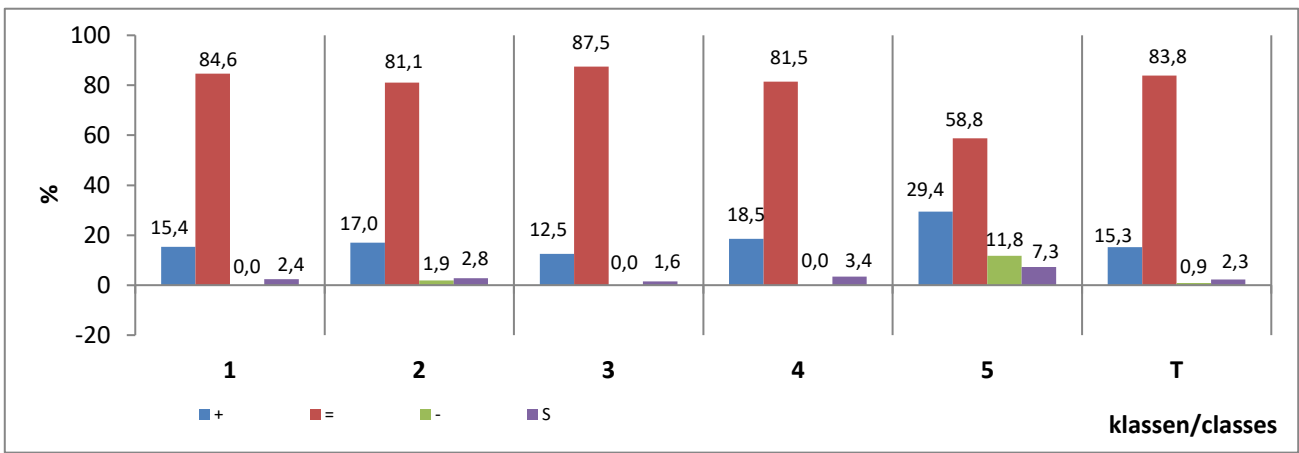
Bij 29 % van de bedrijven waarvan de kostprijs gestegen is, gaat het om een verhoging van meer dan 4 %.

Gevraagd naar de oorzaken van kostprijsstijgingen, komen de gestegen onderhoudskosten en de hoge prijzen van banden en wisselstukken het vaakst aan bod. Daarenboven is de dieselprijs opnieuw lichtjes gestegen naar het einde van het jaar toe (zie figuur 4).

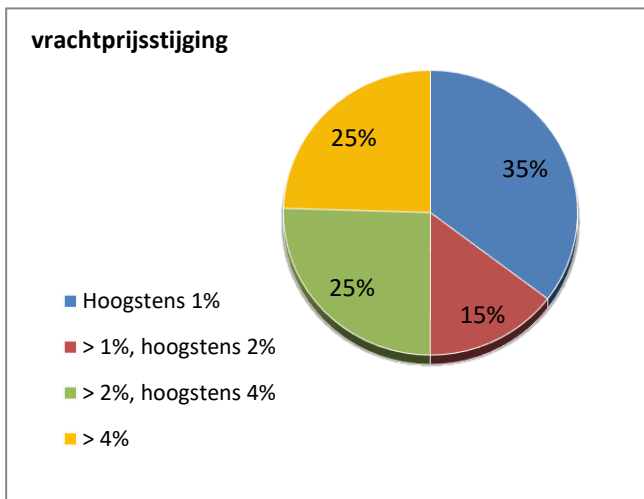
1.3. Vrachtprijs

In het laatste kwartaal van het jaar deelt gemiddeld 83,8 % van de vervoerondernemingen mee dat hun vrachtprijs niet is veranderd in vergelijking met voorgaand kwartaal. Het merendeel van de andere bedrijven deelt me dat ze hun vrachtprijs naar boven toe hebben aangepast: 15,3 % wijst op een stijging en amper 0,9 % op een daling. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 2,3 % ten opzichte van + 0,7 % in voorgaande periode + 1,9 % een jaar eerder.

Sommige vervoerders lichten toe dat ze één keer per jaar vrachtprijsonderhandelingen voeren met hun klanten, veelal in het begin van het kalenderjaar.



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



Figuur 6: marges van de vrachtprijsstijging

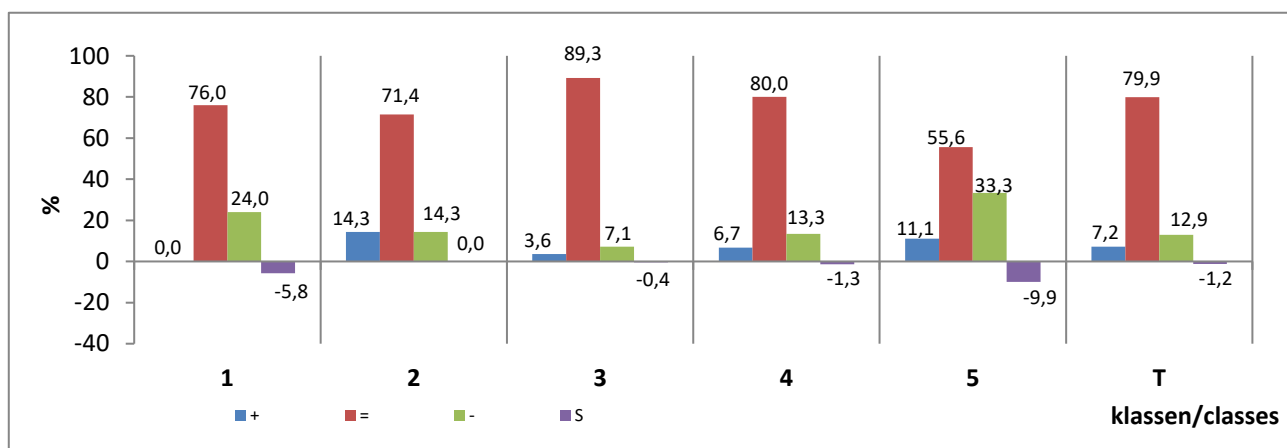
Een kwart van de bedrijven met een vrachtprijsverhoging geeft aan dat het om een stijging van meer dan 4 % gaat.

2. INTERNATIONAAL VERVOER

2.1. Vervoeractiviteit

Op kwartaalbasis is het bbp met + 0,1 % gestegen in de eurozone en met + 0,2 % in de EU. In vergelijking met de overeenkomstige periode van het jaar ervoor is de economie met + 0,9 % gegroeid in de eurozone en met + 1,1 % in de EU.

Nagenoeg gemiddeld 80 % van de bedrijven rapporteert een status-quo van de internationale vervoeractiviteit ten opzichte van voorgaand kwartaal. Een kleine meerderheid van de andere ondernemingen wijst op een afname: 12,9 % duidt een vermindering aan en 7,2 % een vermeerdering. Het gewogen saldo van de antwoorden evolueert in de goede richting, al blijft het in het negatieve hangen. Het bedraagt – 1,2 % in vergelijking met – 9,6 % in de periode ervoor en – 12,1 % een jaar terug.



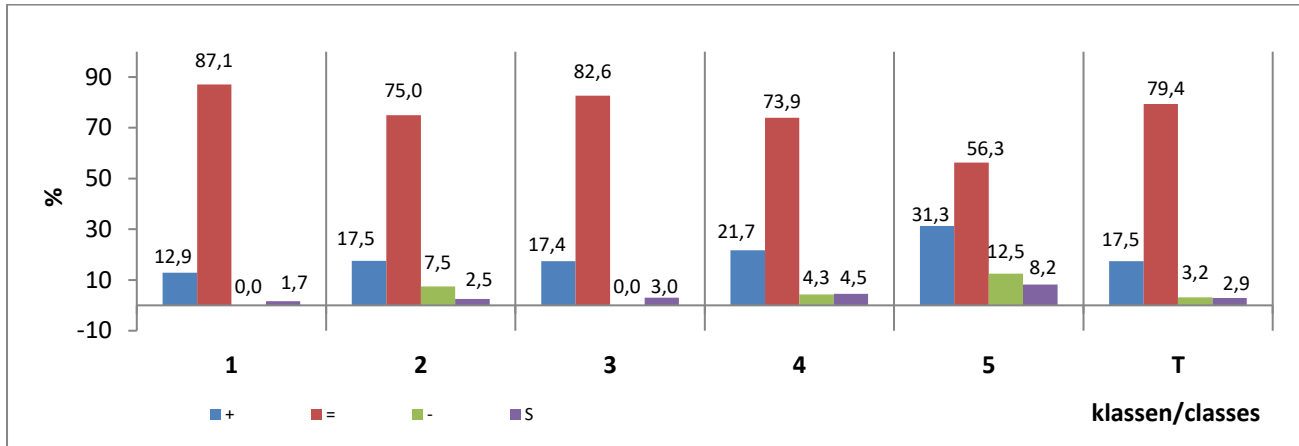
Figuur 7: de evolutie van de activiteit in het internationaal vervoer

Het aantal in onderaanneming gegeven internationale vervoeropdrachten is verminderd in vergelijking met voorgaand kwartaal. Gemiddeld laat bijna 80 % van de bedrijven een status-quo optekenen, terwijl de meeste anderen een afname signaleren: 16,7 % duidt een verhoging aan en 3,6 % een verlaging. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt – 2,7 % in vergelijking met – 5,4 % in voorgaande periode en – 7,5 % een jaar eerder.

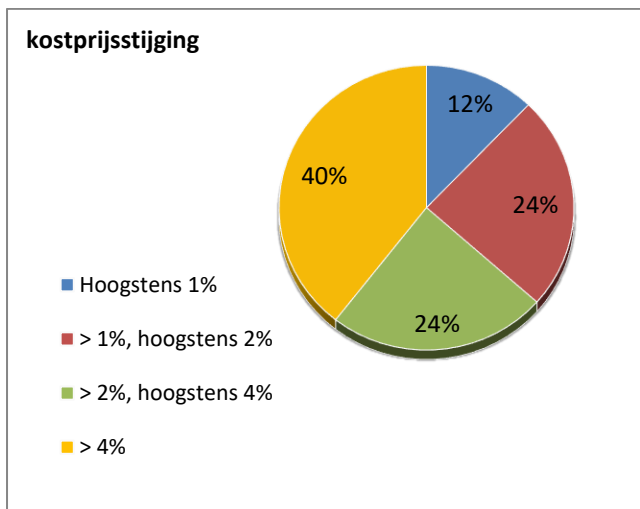
De meeste vervoerders blijven in de ons omringende landen voor het uitvoeren van internationale vervoeropdrachten. Andere landen die ook geregeld aangestipt worden zijn Italië, Spanje en het Verenigd Koninkrijk.

2.2. Kostprijs

Gemiddeld 79,4 % van de bedrijven laat weten dat hun kostprijs op hetzelfde niveau is gebleven ten opzichte van voorgaand kwartaal. Veruit de meeste andere vervoerders melden een verhoging: 17,5 % duidt een stijging aan en 3,2 % een daling. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 2,9 % in vergelijking met + 2,5 % in voorgaande periode en + 7,6 % in de overeenkomstige periode van het jaar ervoor.



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

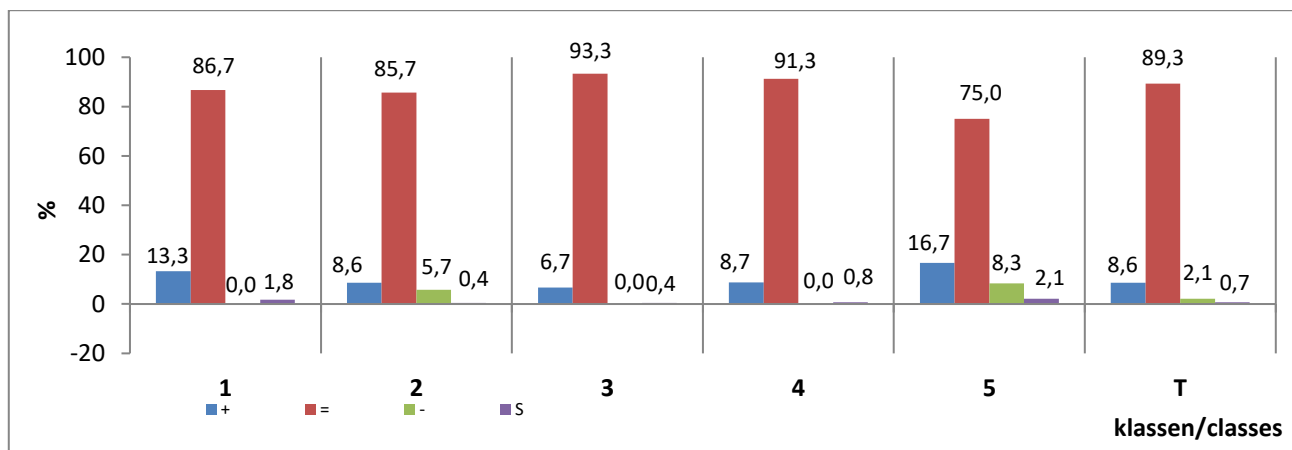


Figuur 9: marges van de kostprijsstijging

Gemiddeld 40 % van de vervoerondernemingen met een kostprijsverhoging laat weten dat het om een stijging van meer dan 4 % gaat.

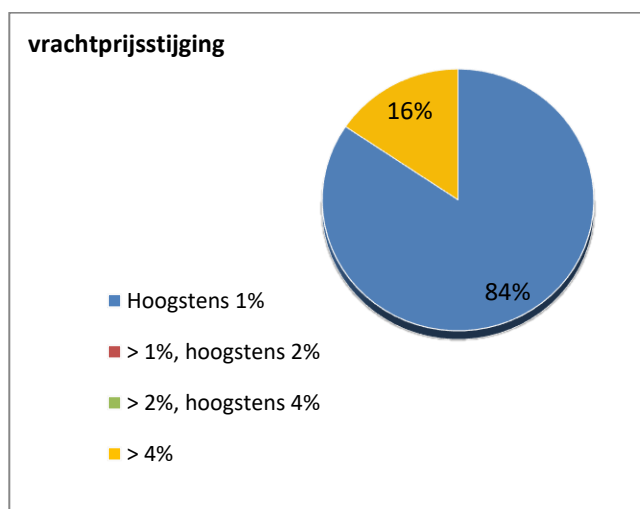
2.3. Vrachtprijs

Gemiddeld geeft nagenoeg 90 % van de vervoerders aan dat ze hun vrachtprijs niet hebben veranderd in vergelijking met voorgaande periode. De resterende bedrijven melden grotendeels een aanpassing naar boven toe: 8,6 % wijst op een verhoging en 2,1 % op een verlaging. Het gewogen saldo bedraagt + 0,7 % ten opzichte van + 0,4 % in het kwartaal ervoor + 1,5 % een jaar eerder.



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

Bij de bedrijven die hun vrachtprijs verhoogd hebben in vergelijking met voorgaand kwartaal, gaat het merendeels om een beperkte stijging van ten hoogste 1 %.



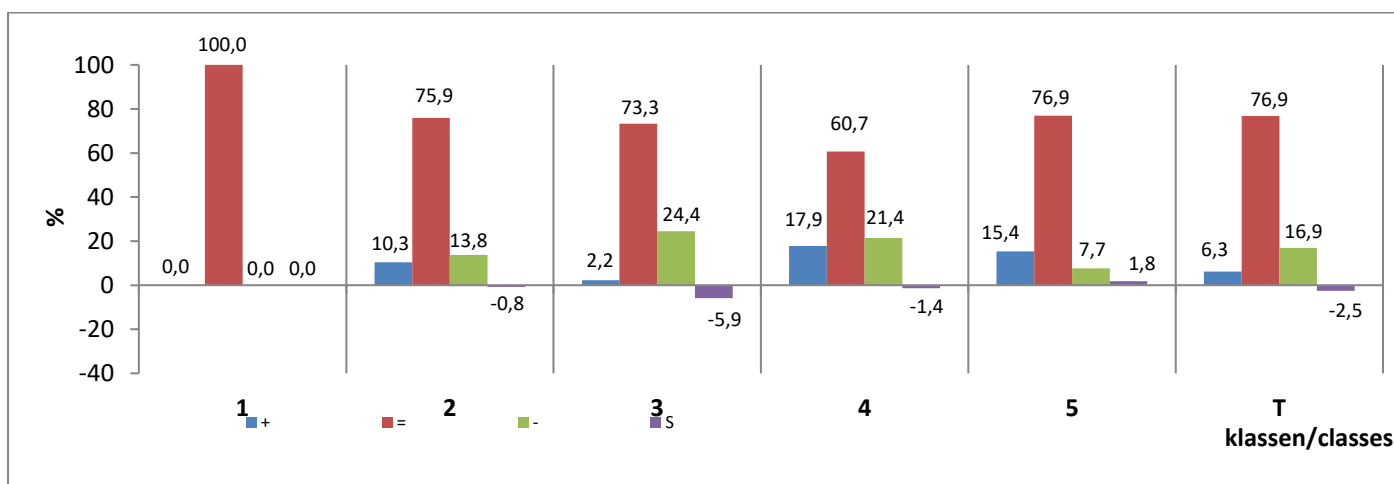
Figuur 11: de marges van de vrachtprijsstijging

3. ALGEMENE PARAMETERS

3.1. Personeel

In klasse 1 signaleert gemiddeld 4,9 % van de vervoerondernemingen personeel in dienst te hebben. In klasse 2 verklaart iets meer dan de helft (58,5 %) dat ze werknemers hebben. In klasse 3 loopt dat aandeel op tot 95,8 %. In de klassen 4 en 5 ten slotte stellen alle bedrijven mensen te werk. Geëxtrapoleerd naar de ganse sector toe, beschikt gemiddeld 71,1 % van de bedrijven over personeel.

De personeelsbestanden van de chauffeurs en de bedienden zijn iets gedaald, terwijl dat van de niet-rijdende arbeiders ternauwernood gestegen is.



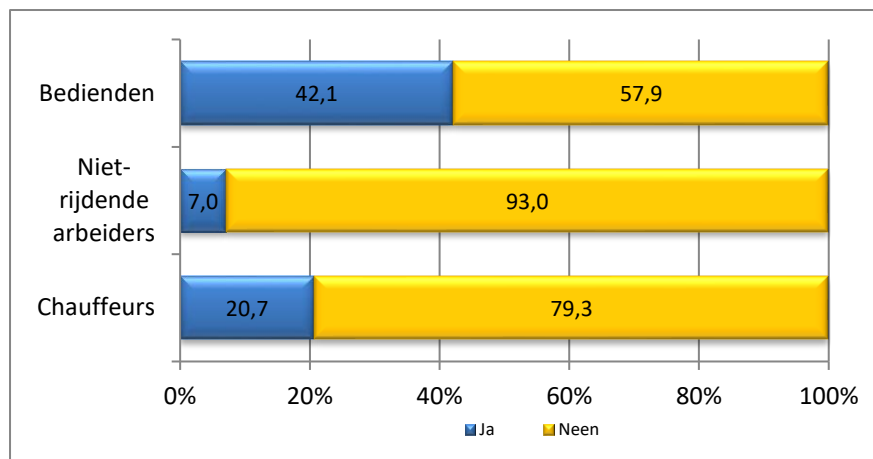
Figuur 12: het chauffeursbestand

Gemiddeld 76,9 % van de vervoerders laat weten dat het aantal tewerkgestelde **chauffeurs** hetzelfde gebleven is ten opzichte van de periode ervoor. Van de overige bedrijven is het aantal dat een verlaging rapporteert in de meerderheid: 16,9 % duidt een afname aan en 6,3 % een toename. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt – 2,5 % ten opzichte van – 1,6 % in de periode ervoor en – 1,8 % in hetzelfde kwartaal van het jaar ervoor.

Met betrekking tot de **niet-rijdende arbeiders** deelt gemiddeld 89,1 % van de vervoerders een status-quo mee terwijl een kleine meerderheid van de andere ondernemingen een toename laten optekenen: 8,2 % meldt een stijging en 2,8 % een daling. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 0,6 % ten opzichte van - 0,3 % in het kwartaal ervoor. In de overeenkomstige periode van voorgaand jaar bleef dat bestand ongewijzigd.

Het aantal tewerkgestelde **bedienden** is ei zo na verlaagd ten opzichte van voorgaand kwartaal. Gemiddeld wijst 90,7 % van de bedrijven op een status-quo, 5,3 % op een afname en 4 % op toename. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt – 0,1 % in vergelijking met - 0,5 % in de periode ervoor en + 0,3 % een jaar terug.

Het aantal openstaande betrekkingen is over de ganse lijn gedaald, al gaat het om een opvallende afname bij de chauffeurs. In het kwartaal ervoor gaf gemiddeld 30,7 % van de bedrijven aan een chauffeur te willen aanwerven, terwijl het voor deze periode gedaald is tot gemiddeld 20,7 %.



Figuur 13: Vacatures

De vraag naar bedienden blijft intussen hoog. Gemiddeld 42,1 % van de bedrijven meldt een vacature. Dat is een hoog percentage, maar in voorgaande periode bedroeg dat zo maar eventjes 57,6 %.

Het aantal vacatures voor niet-rijdende arbeiders is lichtjes gedaald. Het bedraagt gemiddeld 7 % ten opzichte van 9 % in voorgaand kwartaal.

Zoals hierboven al gemeld, is het aantal openstaande betrekkingen voor chauffeurs gedaald: gemiddeld bijna 1 op 5 vervoerbedrijven heeft een vacature voor een chauffeur.

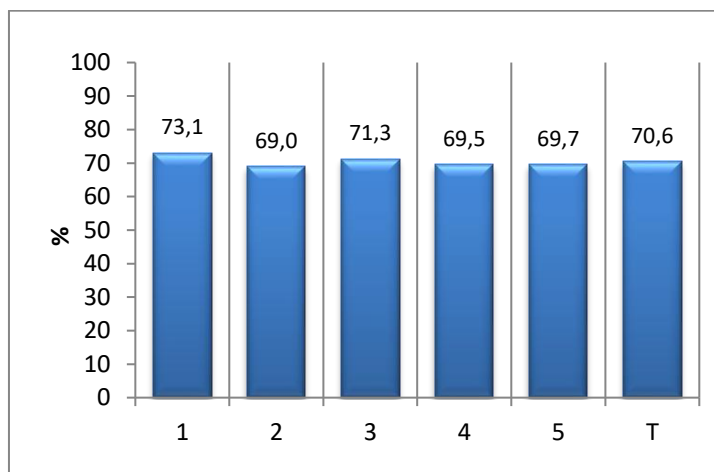
Ondanks deze afname blijft het chauffeurstekort hoog, maar de problematiek met betrekking tot de bedienden neemt hand over hand toe, al maken sommige bedrijven gewag van enige terughoudendheid met het oog op de nieuwe federale regering met onvermijdelijke economische maatregelen.

3.2. Afstandscoefficiënt

Gemiddelde afstandscoefficiënt =

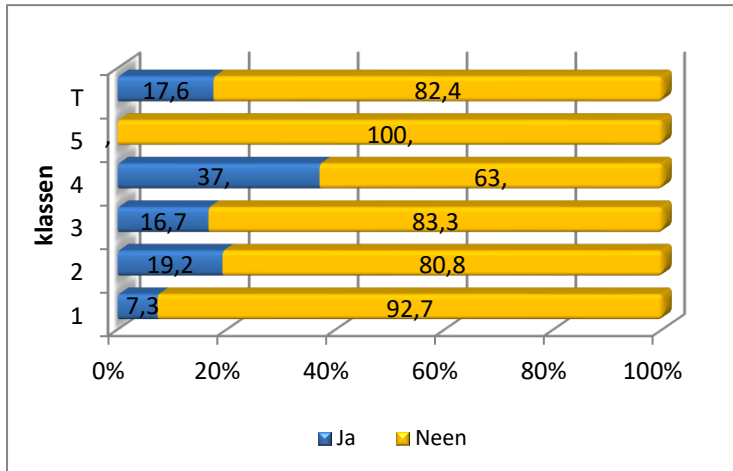
$$\frac{\text{Beladen afgelegde kilometers}}{\text{Totaal afgelegde kilometers}}$$

Gemiddeld werd 70,6 % van de totale afstand met een lading afgelegd ten opzichte van met 70,1 % in voorgaand kwartaal en 69 % een jaar terug.



Figuur 14: de gemiddelde afstandscoefficiënt

3.3. Liquiditeit



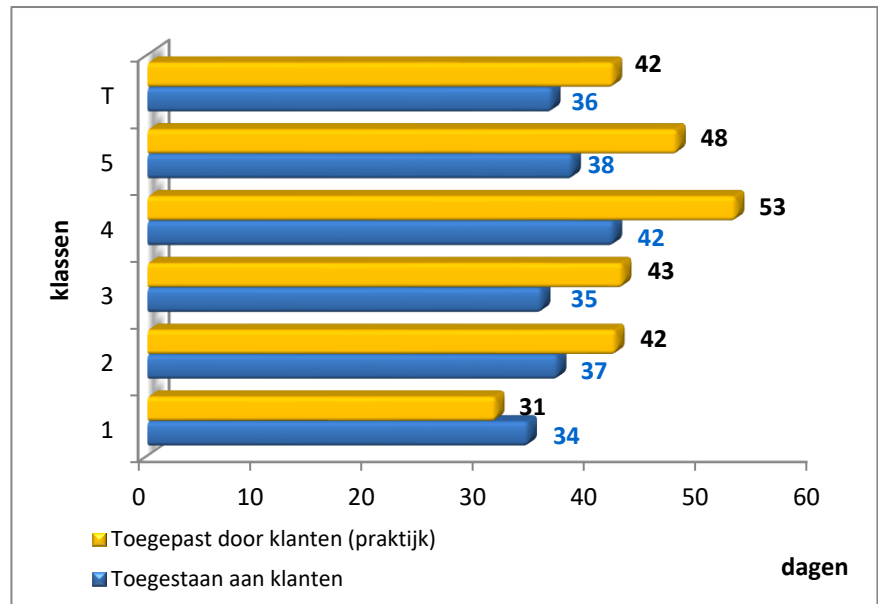
Figuur 15: Liquiditeitsproblemen

Het aantal vervoerders dat liquiditeitsmoeilijkheden meldt, is gestegen in vergelijking met voorgaand kwartaal, al gaat het om een beperkte afname.

Gemiddeld 17,6 % van de bedrijven signaleert liquiditeitstekorten ten opzichte van gemiddeld 16,6 % in het kwartaal ervoor. In dezelfde periode van voorgaand jaar lag het wel een stuk lager (12,3 %).

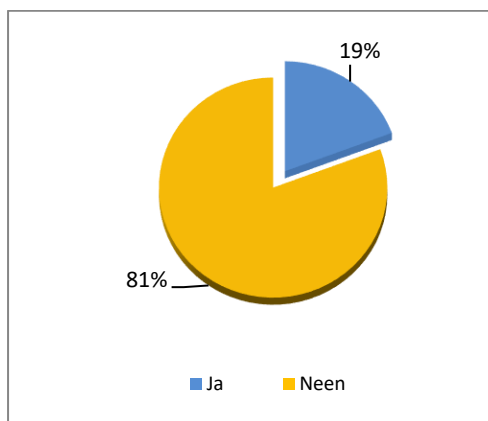
Veel vervoerders blijven hameren op de moeilijkheid om opdrachtgevers te overtuigen hun betalingsverplichtingen tijdig te voldoen, temeer daar er vlug gedreigd wordt met een overstap naar de concurrentie. Veelal is een benarde liquiditeitssituatie het gevolg van een samenloop van omstandigheden: onvoldoende vervoeropdrachten in combinatie met gestegen kosten en een vrachtprijs die onder druk staat.

Geëxtrapoleerd naar de sector staan de vervoerondernemingen een gemiddelde betalings termijn toe van 36 dagen. In de praktijk loopt het op tot gemiddeld 42 dagen.

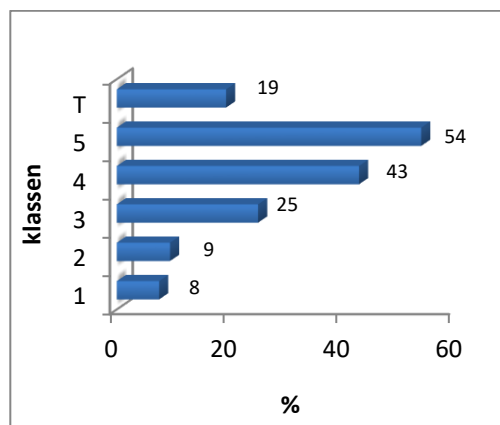


Figuur 16: Uitstel van betaling

3.4. Investerings

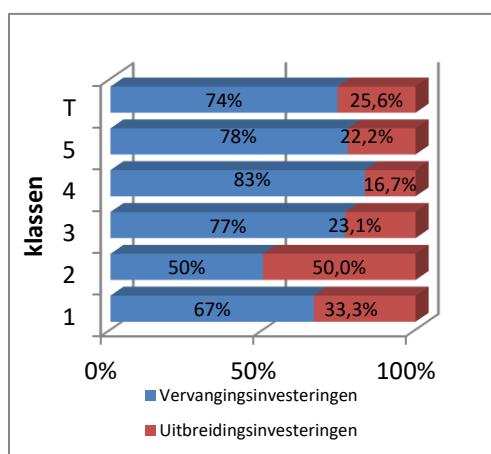


Figuur 17: Gedane investeringen



Figuur 18: Gedane investeringen per klasse

Gemiddeld 19 % van de vervoerders laat weten dat hun bedrijf in de loop van het kwartaal een investering doorgevoerd heeft. In de periode ervoor bedroeg dat aandeel 20 % en een jaar eerder was het 25 %.



Figuur 19: Vervangings- of uitbreidingsinvesteringen

Geëxtrapoleerd naar de sector toe, deelt nage-nog drie kwart van de ondernemingen mee dat het om een vervangingsinvestering gaat, vooral in motorvoertuigen.

15,3 % van de ondernemingen deed rijdend materiaal van de hand zonder het te vervangen in vergelijking met 14,1 % zowel in het kwartaal ervoor en 14 % in de overeenkomstige periode van voorgaand jaar.

SLOTBEVINDINGEN

In de eurozone is de economie met + 0,1 % gegroeid ten opzichte van het kwartaal ervoor, terwijl zowel in de EU als in België een bbp-groei met + 0,2 % is geregistreerd.

In vergelijking met zowel voorgaande periode als het overeenkomstige kwartaal van het jaar ervoor presteerde de Belgische sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg iets beter naar het einde van het jaar toe, maar men blijft nog steeds in het negatieve trappelen. De gewogen saldi van de antwoorden bedragen – 3,9 % voor het nationaal vervoer en – 1,2 % voor het internationaal vervoer.

Zowel de kostprijs als de vrachtprijs zijn lichtjes gestegen in het nationaal en het internationaal vervoer.

De personeelsbestanden van de chauffeurs en de bedienden zijn gedaald terwijl dat van de niet-rijdende bedienden ietsje is toegenomen. Het chauffeurstekort is een gekende problematiek. Gemiddeld 1 op 5 vervoerondernemingen heeft een vacature voor een chauffeur. Sinds enige tijd doen tal van bedrijven ook hun beklag over het moeilijk kunnen invullen van jobs voor bedienden. Voor dit kwartaal meldt gemiddeld 42,2 % van de vervoerders een openstaande betrekking voor een bediende.
