



Logistiek

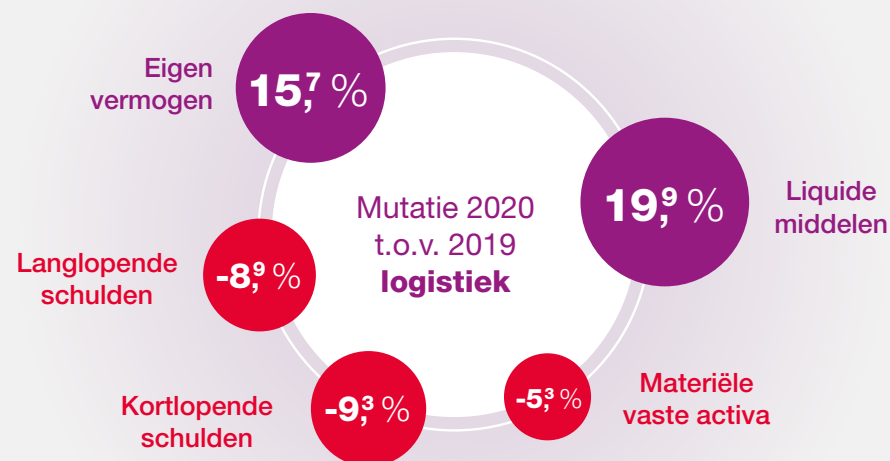
Verdeling referentiegroep SRA-BiZ: **n 173**

Verdeling volgens Centraal Bureau voor de Statistiek: **3%**



De Nederlandse logistiek

Door corona zijn de logistieke stromen in het afgelopen jaar behoorlijk ontregeld geraakt, maar in grote delen van de transport en logistiek is er na de lockdown ook weer vrij snel een herstel opgetreden. Per saldo zijn de omzet en de winst in het afgelopen jaar weinig veranderd. Binnen de branche zijn er aanzienlijke verschillen te zien tussen deelmarkten en bedrijven. Zo kende de binnenvaart wel een zwaar jaar, net als de eventlogistiek en de horecabelevering. Als de coronacrisis iets heeft duidelijk gemaakt, dan is het wel dat er meer samenwerking nodig is.



Grote onderlinge verschillen

Transport & Logistiek is bij uitstek afhankelijk van andere branches en internationale ontwikkelingen. Door lockdowns, grenscontroles en de krimp van de vraag naar zowel internationaal als nationaal transport, raakten logistieke stromen direct na de uitbraak van corona ernstig ontregeld. Vanaf mei was er in delen van de branche vrij snel een herstel zichtbaar, bijvoorbeeld door de toename van e-commerce, maar er waren ook achterblijvers als gevolg

van de ontwikkelingen in bijvoorbeeld horeca en leisure. Voor de hele branche geldt hoe dan ook dat de prijsdruk groot is, met minimale marges tot gevolg. Samenwerken en het optimaliseren van ritten zijn daarom een 'must' (zie ook de toekomstvisie).

Brutomarge onder druk

De omzet is in de logistiek in 2020 met 0,2 procent afgenomen, versus een bescheiden groei in het mkb als geheel. Het gewone

resultaat voor belastingen kwam 5,9 procent hoger uit, versus ruim +9 procent voor het mkb als geheel. Dit betekende een aanzienlijke teruggang ten opzichte van 2019. De brutomarge ging eveneens sterk achteruit: -2,9 procent, in vergelijking met een lichte groei voor het mkb.

Goederenvervoer herstelt het best

Binnen de logistieke branche heeft het goederenvervoer over de weg in 2020 het sterkste



herstel laten zien. De omzet nam licht toe, maar aan het eind van het jaar stond er gemiddeld genomen een behoorlijke winst op de teller. De binnenvaart bleef wat omzet betreft achter bij het gemiddelde. Ook de brutomarge van vrachtafvaart nam relatief fors af. In deze deelbranche speelden naast de impact van corona ook de energietransitie (minder vraag naar kolen) en de volumedaling als gevolg van het lage water een rol. De cijfers van de binnenvaart werden anderzijds positief beïnvloed door bouwaanvoer en tankvaart.

Forse daling loonkosten

De bedrijfskosten zijn in de branche als geheel in 2020 per saldo met ruim 3 procent

gedaald, versus een lichte toename een jaar eerder. De personeelskosten (een belangrijke kostenpost in de logistiek) daalden met ruim 3 procent, waar in voorgaande jaren steeds een behoorlijke stijging te zien was. Dit kan voor een deel te maken hebben met de NOW-regeling die op deze post in mindering is gebracht. Daarnaast zijn ook de loonkosten afgenomen, met 4,1 procent. Veel bedrijven hadden overuren stopgezet en de flexibele schil teruggebracht. De NOW kon ook worden opgeteld bij de 'overige bedrijfsopbrengsten'. Deze post geeft dan ook een relatief sterke toename te zien.

Minder investeringen

Het eigen vermogen trok verder aan (+15,7 procent), zelfs iets boven het mkb-gemiddelde, maar niet zo stevig als in 2019. De investeringen zijn tijdelijk opgeschort of vertraagd in verband met alle onzekerheid die boven de markt hing. In combinatie met het uitstel van terugbetalingen aan banken kan dit leiden tot een tijdelijke verbetering van de vermogenspositie.

De schulden (langlopend en kortlopend) zijn in 2020 afgenomen, waar een jaar eerder nog sprake was van een stijging. Een verklaring voor de relatief sterke daling van de langlopende schulden (-8,9 procent) kan zijn dat de investeringen zoals gezegd in een lager tempo dan voorheen zijn gedaan.

Kredietwaardigheid

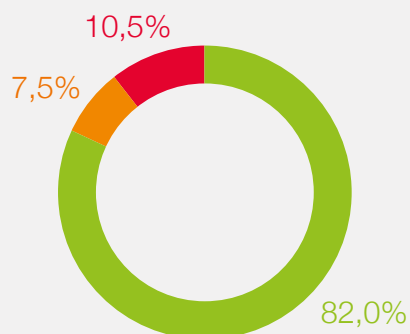
De financiële positie van bedrijven in de logistiek is iets verbeterd. Uit de analyse van

Mutaties in resultatenrekening Logistiek

% mutatie 2020 t.o.v. 2019

Netto omzet	-0,2%
Inkoopwaarde	3,8%
Brutomarge	-2,9%
Overige bedrijfsopbrengsten	51,6%
Personeelskosten	-3,4%
Exploitatiekosten	-10,5%
Inventariskosten	-0,7%
Huisvestingskosten	8,1%
Autokosten	-8,9%
Verkoopkosten	-15,1%
Algemene kosten	5,0%
Overige kosten	0,0%
Bedrijfskosten	-3,7%
Afschrijvingen	-1,7%
Bedrijfsresultaat	4,3%
Financiële baten en lasten	-9,4%
Gewoon resultaat voor belasting	5,9%

KREDIETWAARDIGHEID LOGISTIEK



- PD-rating > 3%: insolvent
- PD-rating 1-3%: financiële risico's
- PD-rating < 1%: kredietwaardig

SRA-BiZ blijkt dat het percentage ondernemingen dat aan de financiële verplichtingen kan voldoen (een PD-rating < 1 procent), is uitgekomen op 82. Dit betekent een kleine verbetering ten opzichte van het voorgaande jaar. De branche doet het iets minder goed dan het mkb-gemiddelde, dat licht verbeterde naar 83,2 procent. Wel merken we op dat de verschillen binnen de branche ook op dit vlak aanzienlijk zijn.



Logistiek: toekomstperspectief volgens experts

De coronapandemie en lockdownmaatregelen hebben grote gevolgen gehad voor de logistieke branche. De jaren 2021 en 2022 zullen naar verwachting wat rustiger verlopen, al liggen er nog genoeg uitdagingen in het verschiet. Denk aan veranderende supplychains en de organisatie van logistieke processen: de verstoring in het Suezkanaal maakte die urgentie onlangs nog scherp duidelijk. Hoe kan de branche daar het best mee omgaan? Waar liggen de kansen?

Het investeringsniveau lag in de transport en logistiek in 2020 erg laag, maar trekt weer aan. Een van de belangrijke vraagtekens in de branche is of er nog voldoende financiële ruimte is om te investeren in belangrijke thema's als verduurzaming en digitalisering. Of zal de vooruitgang vertragen? Volgens Bart Banning, Sector Banker Transport & Logistiek bij ABN AMRO, moeten ondernemers het herstel waar mogelijk gebruiken om in combinatie juist wél vooruitgang te bewerkstelligen. "We moeten na corona niet nog een keer op de rem trappen. Maar de branche kan het niet alleen. De overheid zou met een herstelfonds of via subsidies ook moeten bijdragen aan voldoende financiële ruimte, zodat de logistiek juist een extra stap kan zetten op genoemde thema's. Daarnaast heeft de samenwerking met opdrachtgevers nog enorm veel potentie om de keten efficiënter te maken. Corona heeft aangetoond hoe waardevol die samenwerking kan zijn. Het zou jammer zijn als we dat niet op zijn minst overwegen."

Investeringsruimte

De bereidheid om te investeren, hangt ook af van de snelheid waarmee de terugbetaling van steun en belastingen een extra claim zal leggen op de liquiditeit in de branche. Daarom doet Roelof Oostindiën van de SRA-Branche-expertgroep Transport en Logistiek een klemmend beroep op de overheid: geef ondernemers hier heel snel duidelijkheid over. "Wees transparant als overheid en creëer een klimaat waarin ondernemers vertrouwen hebben. Uiteindelijk is onze hele economie gebaat bij investeringen, dus laten we een tweede financiële lockdown voorkomen en niet te snel terugbetaling eisen."

"Ik kan me voorstellen dat de ondernemer kritisch investeringskeuzes gaat maken als de overheid geen duidelijkheid geeft", reageert Manfred Kindt, manager bij onderzoeksbureau Panteia. "Zo geldt er een overgangsregeling voor de zero-emissiezones. Die biedt ondernemers de mogelijkheid om ook in 2026 en 2027 met een dieselloerwagen in emissievrije zones te rijden, met grotere voertuigen mag dat zelfs nog langer. De urgentie om over te stappen op elektrisch rijden

is hierdoor wellicht wat minder groot. We kunnen niet stil blijven staan, maar ik vrees wel vertraging hier en daar."

Steeds meer grotere transporteurs krijgen met de vraag om duurzame oplossingen vanuit de keten te maken, ziet Oostindiën. "Ze worstelen daar soms mee, omdat ze nog niet de volumes hebben om er adequaat op te investeren. Het komt echter in een stroomversnelling en dat moeten we zien vast te houden. Het is een kans voor Nederland om daarop door te ontwikkelen. Daarom pleit ik ervoor dat er vanuit de overheid een fonds komt om dat soort investeringen mogelijk te maken."

Samenwerking

Waar corona door de druk op de investeringen tot vertragingen kan leiden, heeft de crisis net zo goed een versnellend effect gehad. Bijvoorbeeld als het gaat om samenwerkingsinitiatieven, ontstaan door de duidelijk zichtbare problemen in de toeleveringsketen. Banning: "Ik heb het idee dat partijen in de keten door de coronacrisis veel meer aan elkaar waren



De samenwerking met opdrachtgevers heeft nog enorm veel potentie om de keten efficiënter te maken. Corona heeft aangetoond hoe waardevol die samenwerking kan zijn.





“

Ik verwacht dat de krapte op de arbeidsmarkt ook voor de logistieke branche opnieuw een vraagstuk wordt.

”

overgeleverd, omdat ze allemaal tegelijk met dezelfde problematiek zaten. Ze hebben in het afgelopen jaar heel goed kunnen laten zien waar hun toegevoegde waarde zit. Laat dit een springplank zijn naar intensieve ketensamenwerking waarover men het al jaren heeft. Dit is een kans die alle betrokkenen veel kan brengen als het gaat om efficiency en reductie van CO₂-uitstoot.”

Roger van Straaten van Transport en Logistiek Nederland (TLN): “Wij hebben in onze Coronamonitor gevraagd of ondernemers verwachten te gaan investeren. Een van de onderdelen was samenwerking. Van de respondenten zei 65 procent waarschijnlijk een of meerdere investeringen te gaan doen. Van die groep noemde 10 procent specifiek samenwerking. Per saldo heeft dus 6,5 procent aangegeven te overwegen om aan samenwerking te gaan doen. Met andere vervoerders of over de keten heen.”

Wendbaar zijn

De coronacrisis en bijvoorbeeld ook de stremming in het Suezkanaal hebben laten zien dat bedrijven in elk geval heel wendbaar moeten zijn, zegt Kindt. “Je moet flexibel kunnen inspelen op het herstel of het zwak blijven van markten, alert

zijn op welke markten belangrijker en welke minder belangrijk worden. De verschuiving naar online heeft bijvoorbeeld een versnelling gekregen. We zijn digitaal geworden, op meerdere fronten. Daar moet je als bedrijf op kunnen inspelen.”

De ondernemer heeft inzicht in de thema's die spelen. Waar het om gaat, is dit te vertalen naar de invloed op zijn bedrijfsvoering nu en welke kansen er liggen, vult Banning aan. “Daarin zal hij een prioritering moeten aanbrengen. Ik ben het eens met Manfred: het is belangrijk exact te weten hoe de logistieke behoeften van opdrachtgevers gaat veranderen. Als je in een markt actief bent waar logistieke stromen, mogelijk versneld door corona, eerst voor 80 procent en nu nog maar voor 40 procent offline worden gestuurd, dan zul je daar als logistiek bedrijf proactief op moeten inspelen. Dat gaat kansen opleveren. Een intensief contact met je klant is voorwaardelijk. Wat heeft je klant van jou nodig op logistiek gebied? Markten veranderen sneller dan ooit, dus moeten ondernemers die vragen telkens weer opnieuw stellen.”

Kindt verwacht dat er grote verschillen te zien zullen zijn bij het heropenen van de markt. “Sommige bedrijven nemen wel het risico, maken keuzes en gaan daarop investeren. Dat kan behoorlijk verschil maken bij de doorontwikkeling van het bedrijf. Op het moment dat je niets doet, raak je steeds verder achterop. Die bedrijven zullen we ook zien.”

Strategie bepalen

Het element wendbaarheid wordt op vele manieren belangrijker, vervolgt Kindt. “In sommige branches is een tekort aan arbeidskrachten. Dat zie ik alleen

maar toenemen, onder meer door de vergrijzing. Er is dus heel veel behoefte aan omscholing. Ik verwacht dat de krapte op de arbeidsmarkt ook voor de logistieke branche opnieuw een vraagstuk wordt, maar ook hier zit veel onzekerheid en zullen de verschillen groot zijn. Het internationale toerisme zal bijvoorbeeld nog even niet aantrekken en dat zal gevolgen hebben voor bijvoorbeeld evenementen en daarmee voor de logistiek dienstverleners op die markt. Dus zal het ook verschillen hoe je daar als ondernemer op moet anticiperen. Dit kan vervolgens ook weer zorgen voor regionale frictie op de arbeidsmarkt, zodat je in capaciteit moet gaan schuiven tussen bijvoorbeeld Amsterdam en Zeeland.”

Het is voor een transportondernemer dus meer dan ooit van belang om een duidelijke strategie en een visie op zijn logistieke functie en de markt van zijn opdrachtgevers te hebben en daar zijn beleid voor de komende twee jaar op af te stemmen, benadrukt Banning. “Je visie en strategie vormen de basis. Het geeft richting aan bedrijf en medewerker. Daar moet iedere ondernemer serieus mee aan de slag. In de huidige markt is dat meer dan ooit nodig, want alles is in beweging.”

“De branche heeft toekomst, maar de route van de ondernemer is bepalend. Die moet zich niet laten rijden, maar het stuur zelf in de hand nemen. De beste manier om de toekomst tegemoet te gaan, is om die samen te creëren. Het gaat niet om het voorspellen van de toekomst; je moet er als ondernemer zelf onderdeel van zijn. Wie in deze tijd op die manier zijn onderneming leidt, maakt de grootste kans op een duurzame en rendabele toekomst.”