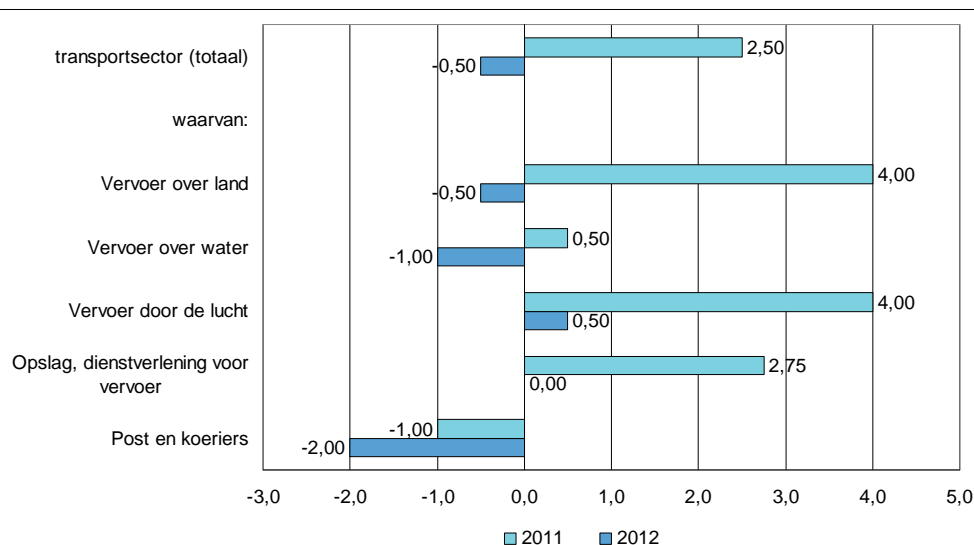


Gematigde groei in de transportsector in 2011 en krimp in 2012

Algemeen

Het eerste halfjaar van 2011 kende een sterke groei van de goederenstromen. In de Rotterdamse haven werden zelfs overslagrecords gebroken. Echter in het tweede halfjaar van 2011 is de groei teruggelopen als gevolg van afnemende wereldhandel en de economische onzekerheid in Europa. Naar verwachting zal ook het vierde kwartaal lagere groei laten zien. Over heel 2011 komt desondanks de groei van de afzet toch nog op 2,5% uit. Dit voornamelijk dankzij het goede eerste halfjaar. De gevolgen van de economische recessie zijn voor de transportsector duidelijk voelbaar. Voor 2012 wordt een daling van 0,5% voorzien.

Figuur 1 Ontwikkeling afzet in de sector transport, 2011 en 2012



Bron: Prognose kerngegevens MKB, december 2011.

Belangrijkste ontwikkelingen in de transportsector

Het optimisme van de eerste helft van 2011 is inmiddels helemaal verdwenen. Momenteel worden sterke volumefluctuaties in de transportmarkten waargenomen. Voor 2012 wordt verwacht dat het transportvolume zal afnemen met 0,5%. De gematigde ontwikkeling in de Verenigde Staten, de terugglopende groei in Azië en de financiële onzekerheid in Europa beïnvloedt dermate sterk de verwachtingen, dat deze de reële economie, en daarmee de vervoersmarkten, raakt. De onzekerheid vertaalt zich in lagere voorraden, minder productie en consumptie en daarmee een lager transportvolume dan eerder werd verwacht voor 2011 en 2012.

Goederenvervoer over land

Zowel het binnenlands als het grensoverschrijdend goederenvervoer is in 2011 gegroeid. Opvallend is dat de tarieven in het wegvervoer zowel in het internationale als het binnenlandse vervoer, ondanks de aantrekkelijke vervoersvolumes van het eerste halfjaar 2011, nog steeds onder druk staan, op uitzondering van een beperkt aantal deelmarkten. De tarieven in de langdurige contracten zijn in 2011 zeer beperkt gestegen en zijn zeker nog niet uitgekomen op het niveau van voor de crisis. Als gevolg van alle onzekerheid lijkt een daling van de tarieven niet uit te sluiten. Dit gecombineerd met een stabilisatie van het vervoersvolume in 2012 zal een daling van de afzet in 2012 tot gevolg hebben.

Spoorvervoer

Voor de eerste 6 maanden van 2011 is de groei in het spoorvervoer aanzienlijk geweest. Een goede indicator voor de ontwikkeling van de spoorsector is de ontwikkeling van de intermodale diensten. Verschillende spooroperators hebben toen hun aantal diensten en/of de frequentie van hun diensten uitgebreid. Ondanks de volumegroei zijn ook in de spoorsector

de tarieven nog steeds niet terug op het niveau van voor de economische crisis. Een opvallende ontwikkeling is dat binnen de markt van wegvervoerders er steeds meer bedrijven zijn die de intermodale markt verkennen. Ook dit biedt groeiperspectieven voor het spoorvervoer (en de binnenvaart). Voor 2012 wordt een stabilisatie van het spoorvervoer op het niveau van 2011 verwacht. Dit valt of staat met de ontwikkeling van de wereldhandel, dat bepalend is voor het containervervoer en de staalindustrie, de twee belangrijkste segmenten in het spoorvervoer.

Binnenvaart

De transportvolumes in de binnenvaart zijn in 2011 gegroeid met ongeveer 1,5%. De grootste stijgingen in het vervoersvolume zijn bij de productgroepen metaal en chemie. De volumes in de productgroep bouw krimpen. Een nadelig effect op de vervoerde binnenvaartvolumes is de stremming van de Rijn bij Lorelei als gevolg van de gestrande tanker. Ook de relatief lage waterstanden komen de vervoersvolumes niet ten goede. Toch is de impact van deze factoren voor de binnenvaartsector als geheel gering. Wel hebben de lage waterstanden geleid tot betere tarieven. Door de lage waterstand kunnen schepen minder zwaar beladen worden. Hierdoor moeten er meer schepen varen. Dit leidt tot een betere benutting van de aanwezige overcapaciteit. Echter dit heeft slechts een tijdelijk effect gehad.

In de tankvaart ligt de situatie daarentegen geheel anders. De groei van de vervoersvraag is op korte en middellange termijn bescheiden en vooral afhankelijk van de ontwikkeling van het vervoer van chemische producten. De tankvaartmarkt toont nog steeds een overcapaciteit, die goed merkbaar is. Dit verklaart waarom de vrachtprijzen in de tankvaart in vergelijking met de drogeladingvaart eerder een nogal geringe opleving te zien hebben gegeven. De tankvloot doorloopt een kritieke fase vanwege de herstructurering. Aan de ene kant voldoet het aanbod nieuwe dubbelwandige schepen aan de vereisten in de regelgeving en van de verladers, maar aan de andere kant hebben nog maar weinig enkelwandige schepen de markt verlaten. De overcapaciteit die hiervan het gevolg is, zet de winstmarges sterk onder druk.

Luchtvaart

De overslag op de Nederlandse luchthavens is in 2011 toegenomen. Het aantal vliegtuigbewegingen van het vrachtverkeer is toegenomen. Desondanks heeft ook de luchtvracht te maken met de geopolitieke spanningen en de toenemende economische onzekerheid in de wereld. Vandaar dat voor 2012 een beperkte groei wordt verwacht.

Post en koeriers

Binnen post en koeriers wordt het onderscheid van B2B (business to business, bijvoorbeeld retail naar detail) en de B2C (business to consumer). De B2B staat al jaren onder druk, zeker in tijden van crisis is er een daling het volume van beleving van winkels, echter niet in frequenties. Hiermee staat het rendement onder druk. Een andere ontwikkeling is bijvoorbeeld de e-reader die directe gevolgen heeft voor de boekenverkoop. Daarnaast verdwijnt een belangrijk deel van de boekenverkoop door internetverkopen. De trend is dat B2C groeit ten koste B2B. Echter met het verslechterde vooruitzicht in 2012 zal ook het B2C segment afnemen.

Personenvervoer verandert weinig

Het aandeel van de deelbranche personenvervoer - taxivervoer en openbaar vervoer - in de totale afzet van de transportsector is relatief klein. Deze deelmarkt is wat minder conjunctuurgevoelig dan de overige deelmarkten in de transportsector. De afzet in 2011 is bescheiden gegroeid, voor 2012 zijn de vooruitzichten minder goed.

Het contractvervoer is over het algemeen niet erg gevoelig voor conjuncturele schommelingen, maar overheidsbezuinigingen op het gebied van zorg hebben de groei in het contractvervoer wel belemmerd. Sinds de invoering van de Wet Personenvervoer in 2000 is het aantal taxiondernemingen flink gestegen. De overcapaciteit in het straattaxivervoer blijft voornog aanhouden. Met toenemende kosten en nieuwe tariefvormen zet dit de winstgevend-

heid van de taxibranche onder druk. Deregulering en aanbestedingssystematiek zorgen voor grote prijsdruk.

De taxibranche toont in 2011 een licht herstel. Het perspectief voor 2012 is zeer matig. De invloed van zakelijk vervoer op de taxiomzet is zeer klein. Het contractvervoer dat voor een groot deel wordt gefinancierd door de overheid, bedraagt circa 80% van de totale taxiomzet. Door de overheidsbezuinigingen zal het contractvervoer in 2012 ten opzichte van 2011 afnemen waardoor de concurrentie nog heviger zal worden. Voorbeelden hiervan zijn het Valysvervoer (van 750 km naar 450km) per jaar per geïndiceerde, Regiotaxi met hogere eigen bijdrages en leerlingenvervoer met hogere toelatingsdrempels voor gebruikers. Daarnaast wordt het AWBZ vervoer overgeheveld naar de gemeenten waarbij ook forse bezuinigingen te verwachten zijn. Verwacht wordt dan ook een krimp van de taximarkt in 2012.

De aanbestedingen in het openbaar vervoer zorgen in veel gevallen voor meer reizigers, mede vanwege een toegenomen aanbod. Echter, de aangekondigde bezuinigingen en eventuele tariefsverhogingen kunnen de sector wel nadelig beïnvloeden in de toekomst. Echter, deze ontwikkeling is nog onzeker en zal pas op de langere termijn in de cijfers terug zijn te zien.

Werkgelegenheidsontwikkeling

Voor 2011 is een groei te zien voor wat betreft de afzet in de transportsector. Dit heeft geleid tot een werkgelegenheidsgroei van 1%. Voor 2012 wordt een afzetdaling voorzien. Dit werkt door in de werkgelegenheid omdat bedrijven geen financiële buffer hebben om personeel langer vast te houden. Dit heeft tot gevolg dat in 2012 de werkgelegenheid met 0,75% zal afnemen.

Winstontwikkeling

De winstmarge in de transportsector is relatief beperkt. Dankzij de goede afzetontwikkeling in de eerste helft van 2011, is de winst in 2011 toegenomen. De verwachte afname van de afzet in de transportsector zal de tarieven in de sector verder onder druk zetten. In 2012 zal mede daarom de winst afnemen.

MKB

De ontwikkeling in het MKB is in 2011 gelijk aan de ontwikkeling in het grootbedrijf. Ook voor 2011 loopt de ontwikkeling van het MKB in de pas met het grootbedrijf. Het grootbedrijf, met een grotere oriëntatie op het buitenland, ondervindt meer de gevolgen van de onder druk staande wereldhandel, terwijl het MKB, meer op het binnenland gericht, vooral geconfronteerd wordt met de mindere gunstige bouwontwikkeling.

Tabel 1 Kerngegevens van de sector transport, niveau 2010, mutaties ten opzichte van voorgaand jaar

| | <i>niveau 2010</i> | <i>2011</i> | <i>2012</i> |
|----------------------|--------------------|-------------------|--------------|
| | mld. euro | volumemutatie (%) | |
| buitenlandse afzet | 18,9 | 4,25 | 0,00 |
| binnenlandse afzet | 30,1 | 1,50 | -0,75 |
| totale afzet | 49,0 | 2,50 | -0,50 |
| <i>w.v. MKB</i> | <i>23,9</i> | <i>2,50</i> | <i>-0,50</i> |
| | mld. euro | waardemutatie (%) | |
| winst | 0,7 | 30,00 | -16,00 |
| | aantal (x 1.000) | mutatie (%) | |
| aantal werkenden | 350,9 | 1,00 | -0,75 |
| w.v. werknemers | 322,7 | 1,00 | -0,75 |
| zelfstandigen | 28,2 | 0,25 | -0,75 |
| arbeidsvolume | 309,3 | 1,00 | -0,75 |
| aantal ondernemingen | 25,0 | 0,25 | -0,75 |

Bron: Prognose kerngegevens MKB, december 2011.