



visie op transport en logistiek

Sectorupdate 2011

- ▶ Interview
- ▶ Trends & ontwikkelingen
- ▶ Sectorvisie



Geachte relatie,

Voor u ligt de Visie op Sectoren 2011 waarin een groot aantal sectoren en hun onderliggende branches inhoudelijk worden besproken en geanalyseerd. Aan de hand van Visie op Sectoren wil ABN AMRO u graag inzicht geven in de huidige trends en ontwikkelingen van uw sector en geven onze sector-specialisten bovendien hun visie weer voor het komende jaar. U kunt uw onderneming spiegelen aan de trends en actuele branchecijfers, kijken hoe het met de branche van uw toeleveranciers is gesteld en zien wat de verwachtingen zijn van ABN AMRO over uw eigen branche.

Herstel Nederlands bedrijfsleven zal voorzichtig doorzetten in 2011

Het beeld van de verschillende sectoren verschilt onderling nog behoorlijk. In het kielzog van een sterk groeiende wereldhandel en toenemende export wisten vooral de sectoren industrie en transport als eerste de omslag naar groei te realiseren. Al snel volgde het herstel in andere sectoren, terwijl de ontwikkelingen in de bouw nog altijd zorgelijk blijven.

Naast sectorspecifieke invloeden, zijn er ook ontwikkelingen die een economiebrede impact hebben. Zo zijn de prijzen van grondstoffen structureel hoger geworden. Naast de olieprijs geldt dit ook voor edelmetalen en industriële metalen; vooral door toegenomen vraag vanwege forse economische groei in Azië. Ook de prijzen van agrarische grondstoffen stegen. Met name door tegenvallende oogsten en een duidelijk aantrekkende wereldvraag.

In deze Visie op Transport en Logistiek is ook een gesprek opgenomen met de heren Ron Neele en Peter Vinke van Neele Logistics en Bart Banning, sector banker Transport en Logistiek van ABN AMRO. De visie van Neele Logistics op de snel veranderende wereld is van grote invloed geweest op de huidige positie van het bedrijf. Kansen in de markt zijn er voldoende; er gebruik van maken vraagt om ondernemerschap en durven pionieren. Het bedrijf heeft grote stappen gezet naar een duurzame positie in de sector, en zal dit blijven doen. Want uitdagingen zijn er genoeg!

Hopelijk stimuleert deze publicatie u om met ABN AMRO en uw collega-ondernemers van gedachten te wisselen over de uitdagingen voor uw bedrijf en uw sector in Nederland. Wij denken graag met u mee en zijn u graag van dienst. Namens alle collega's van ABN AMRO wens ik u en uw bedrijf alle succes toe!

Vriendelijke groeten,



Joop Wijn
Lid Raad van Bestuur ABN AMRO

Visie op transport
en logistiek
Sectorupdate 2011

- 4 » **visie op Nederland**
- 6 » **interview**
- 10 » **binnenvaart**
- 12 » **expediteurs**
- 14 » **goederenvervoer over de weg**
- 16 » **goederenvervoer over spoor**
- 18 » **opslag**
- 20 » **leeswijzer**
- 22 » **colofon**

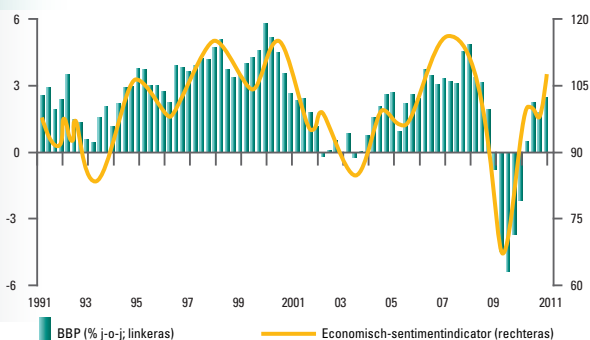
visie op Nederland

groei Nederlandse economie zwakt wat af in loop van 2011

Vorig jaar groeide de economie met 1¾%. Dankzij een stevig groeitempo rond de jaarwisseling blijft de groei dit jaar gemiddeld waarschijnlijk goed op peil. Maar in de loop van het jaar loopt het tempo terug.

Na vier kwartalen van herstel viel de economische groei in de zomer van 2010 (tijdelijk) vrijwel weg. Het BBP liet een stijging optekenen van amper 0,1% k-o-k. In het tweede kwartaal was het BBP - geholpen door forse voorraadvorming - nog met 1,0% gegroeid. Terwijl in het voorjaar de groei enorm was opgestuwd door voorraadopbouw, werd in het derde kwartaal de groei juist (nog sterker) gedrukt door een afname van de voorraden. Gemiddeld is de economie in deze twee kwartalen met 0,5% k-o-k gegroeid. Eind 2010 steeg het BBP weer met 0,6% k-o-k, met dank aan de uitvoer, voorraadopbouw, particuliere consumptie en bedrijfsinvesteringen. Het cijfer werd wel wat geflatteerd door de kou, die heeft gezorgd voor extra productie en verbruik van energie. Gemiddeld kwam de BBP-groei in 2010 uit op 1,8%. Dit was bijna geheel te danken aan de uitvoer.

Groei economie bleef begin 2011 op peil



Bron: Thomson Reuters Datastream

Uitvoer blijft motor economische groei

De groei van de uitvoer is inmiddels afgenomen. Toch zal de uitvoer ook dit jaar weer flink bijdragen aan de economische groei, maar wel iets minder dan in 2010. Daar staat tegenover dat de binnenlandse bestedingen het wat beter zullen doen dan vorig jaar. Voor heel 2011 verwachten we eenzelfde groeicijfer als vorig jaar. Dat heeft te maken met de hogere groei eind 2010 en de goede start van 2011. Die goede start wordt gesuggereerd door diverse voorlopende indicatoren in binnen- en buitenland. Zo liepen het producentenvertrouwen in de Nederlandse industrie en de Economisch-sentimentindicator in maart op naar het hoogste peil in ongeveer drie jaar. De inkoopmanagersindex (PMI) liep in maart weliswaar iets terug, maar ligt nog steeds op een hoog niveau, wat duidt op verdere expansie. En last but not least liet de industriële productie in januari en februari flinke (verdere) stijgingen zien ten opzichte van de voorgaande maand.

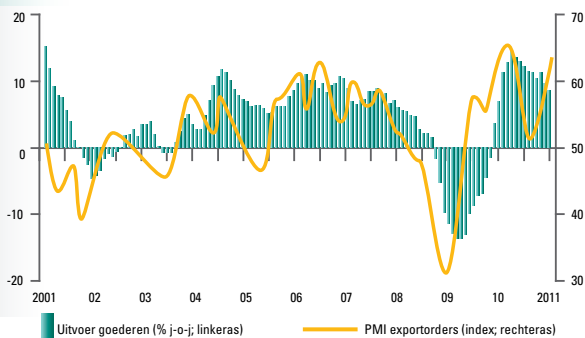
In de loop van 2011 zien we de groei in de eurozone en Nederland afzwakken door bezuinigingsmaatregelen van overheden en onder invloed van de flink gestegen olieprijs. We denken dat de effecten van de bezuinigingen in binnen- en buitenland op de Nederlandse BBP-groei dit jaar geleidelijk toenemen. Verder ligt het risico voor de groei aan de 'onderkant'. Als bijvoorbeeld de olieprijs langer hoog blijft of nog doorstijgt, zal de economische groei in de wereld en dus ook in ons land lager uitvallen dan vorig jaar.

De afwijkende ontwikkeling van de uitvoer enerzijds en de binnenlandse bestedingen anderzijds had ook haar weerslag op het

bedrijfsleven. Het grootbedrijf, dat relatief sterk op afzet in het buitenland is gericht, kon vorig jaar al weer een duidelijk herstel laten zien, terwijl daar bij het MKB, dat meer op het binnenland is georiënteerd, nog nauwelijks sprake van was. Naar verwachting zal de afzetontwikkeling van het MKB dit jaar bijtrekken.

Uitvoer stijgt verder

PMI >50 wijst op groei; <50 – krimp



Bron: CBS, Markit NEVI

Binnenlandse bestedingen

De particuliere consumptie is in 2010 met 0,4% gestegen. In het laatste kwartaal viel de consumptiegroei iets hoger uit: +0,5% k-o-k. Dat kwam onder meer door het flink hogere energieverbruik als gevolg van het ongebruikelijk koude weer. Daarnaast waren de autoverkopen fors. De bescheiden consumptiegroei in heel 2010 had te maken met de geringe stijging van het reëel beschikbaar inkomen. Die stond onder druk van matige loonstijgingen en banenkrimp. Bovendien was het herstel van het consumentenvertrouwen nog niet echt overtuigend. Weliswaar is een opwaartse beweging zichtbaar, maar deze verloopt met horten en stoten.

Ook dit jaar is de consumptiegroei nog bepaald niet uitbundig. Diverse factoren werken tegen elkaar in. De individuele koopkracht verslechtert opnieuw. Weliswaar stijgen de lonen harder dan in 2010, maar de inflatie valt eveneens hoger uit, terwijl de bezuinigingsmaatregelen van de overheid ook de koopkracht drukken. Maar daar staat tegenover dat het aantal banen toeneemt. Al met al kan het reëel beschikbaar inkomen iets meer toenemen dan vorig jaar. Ook de consumptie kan dan wat meer stijgen dan in 2010. Wellicht zet het geleidelijk toegenomen vertrouwen de consument ertoe aan om uitgaven die de afgelopen jaren zijn uitgesteld vanwege (baan)onzekerheid, alsnog te gaan doen. Mogelijk verder stijgende energieprijzen vormen uiteraard een risico voor de inflatie en daarmee voor de koopkracht.

Hoewel de investeringen gemiddeld nog afnamen in 2010, was in de loop van het jaar verbetering zichtbaar. Het voorzichtige investeringsherstel na de recessie heeft te maken met de vrij lage bezettingsgraad van het machinepark in de industrie. Door de recessie was de bezetting ongekend sterk afgenomen. Daarna is deze weer behoorlijk opgelopen, maar toch is nog sprake van onderbezetting. Daardoor zijn er weinig prikkels om te investeren in uitbreiding. Wel zal worden geïnvesteerd ter vervanging van (verouderde) machines of ter verbetering van de concurrentiekracht. De investeringen in machines en computers zitten al sinds de zomer van 2009 in de lift (+12% in 2010). Ook de investeringen in transportmiddelen zijn weer gestegen. Het afzetperspectief voor het bedrijfsleven is behoorlijk en de financiële positie is verbeterd. We verwachten daarom dat de investeringen in 2011 zullen stijgen.

Matige groei kredietverlening

De economische groei is dit jaar, zoals we schreven, gematigd. De cashflow van bedrijven vertoont een opgaande lijn. De investeringsgroei is bescheiden. De huizenmarkt blijft in mineur. De rente is laag maar stijgt wel wat. Binnen dit scenario is een explosieve groei van de Nederlandse kredietvraag onwaarschijnlijk. En het kredietaanbod? De bankensector heeft de kredietcrisis overleefd, veel banken zijn aangesterkt en hebben buffers opgebouwd. Maar de rook van de crisis is nog niet verdwenen. Banken moeten zich aanpassen aan de nieuwe realiteit, die inhoudt dat per euro verstrekt krediet meer vermogen en liquide middelen nodig zijn. Op termijn kan dat de prijs van krediet doen stijgen. Gelukkig krijgen banken de tijd om naar de nieuwe realiteit toe te groeien.

Inflatie loopt op

Sinds medio 2010 lag het inflatietempo op 1,6%, totdat met name hogere autobrandstofprijzen de inflatie in december opstuwden naar net onder de 2%. In de drie maanden daarna bleef het cijfer gelijk. We verwachten dat door de gestegen prijzen van olie en voedsel de inflatie in de komende maanden - net als elders in Europa - wat verder zal stijgen. Dat proces verloopt in ons land wat langzamer doordat de energieprijzen voor gezinnen doorgaans twee maal per jaar worden aangepast. Doordat er nog altijd sprake is van overcapaciteit in de economie zal verdere opwaartse druk beperkt blijven. We verwachten dat de inflatie dit jaar gemiddeld duidelijk boven de 2% uitkomt. Omdat we ervan uitgaan dat de stijging van de energie- en voedselprijzen later weer afvlakt, kan de inflatie volgend jaar wat lager uitvallen.



Links: Ron Neele, directeur van Neele Logistics. Midden: Bart Banning, sector banker Transport en Logistiek ABN AMRO.
Rechts: Peter Vinke, directeur van Neele Logistics.

Ron Neele en Peter Vinke, Neele Logistics: 'Onze topomzet in 2010 is anticyclisch'

De vroegcyclische transport- en logistieksector is aan de beterende hand. Toch is er nog pijn genoeg in de markt. De prijsvorming moet gezonder. Hoe kun je je onderscheiden in deze zeer concurrerende prijsvechtersmarkt met overcapaciteit? En what about Rotterdam? Kan die stad haar positie als mainport handhaven? Of is de toekomst meer en meer aan de Zuid- en Oost-Europese havens? Ron Neele, Peter Vinke en Bart Banning geven hun visie. Neele en Vinke zijn allebei directeur van het Rotterdamse bedrijf Neele Logistics, Banning is sector banker Transport en Logistiek ABN AMRO.

Neele Logistics, vertelt de commerciële man Peter Vinke, werkt vooral voor het midden- en kleinbedrijf en biedt haar klanten een logistieke one stop shop: een groot voordeel. Eén telefoontje is voor de klant genoeg om volledig ontzorgd te worden als het gaat over import, douanezaken, en transport van grondstoffen,

» 'Het gaat beter in transport en logistiek, maar ijs is nog dun'

halffabrikaten of eindproducten. Neele regelt Europees wegtransport, sinds de oprichting in 1966 vooral naar en van Duitsland, later ook in de Benelux en de andere West-Europese landen. En het bedrijf is ook zeer aanwezig in Oost-Europa, waar 'de weiden nog niet zo zijn afgegraasd als in het westen, ook al is het ijzeren gordijn al meer dan twintig jaar verdwenen'. In Polen is Neele bijvoorbeeld al jaren actief. Importeren deed Polen altijd al, de laatste jaren komt daar ook de export op gang van onder meer automotive-bedrijven en de textiel- en schoenen-industrie.

Vinke: 'Een goede groupagedienst naar en van Polen levert een hogere financiële bijdrage op dan rijden op traditionele landen als Duitsland, Engeland of Frankrijk. Op 1 maart 2011 openden we een vestiging in Roemenië. Het is een uitwerking van onze Oost-Europa ambitie. We zitten al in Moskou en andere stappen in Oost-Europa zullen volgen. Zo willen we ondernemen. Kansen die we tegenkomen, snel aangrijpen.'

Optimale regie en controle

Ron Neele: 'Dat is één poot van ons bedrijf: transport over de weg, full loads en groupage. Verder doen we aan fysieke distributie (value added logistics) en warehousing, algemene expeditie, douane-expeditie, containertransporten en zeevracht. Die werkzaamheden zijn verdeeld over vijftien business units waarvan de manager zo veel zelfstandigheid en verantwoordelijkheid krijgt, dat hij bijna als een franchiseondernemer werkt; verantwoordelijk voor sales, klanten, winstgevendheid, personeel, klachten en claims. Dat is belangrijk voor een groeiend bedrijf. Zo houden we iedere business unit slagvaardig en is ieders bijdrage aan het resultaat helder. Wij willen optimale regie en controle over alle door ons geboden schakels van de logistieke keten; dat biedt onze klanten kwaliteit. En het verklaart, in alle onbescheidenheid, onze groei.'

Vinke: 'Een andere bewuste keuze is dat in onze kantoren allerlei Europese nationaliteiten werken, we hebben onder anderen Roemeense, Russische, Poolse, Litouwse, Spaanse, Franse en Bulgaarse planners. Daarmee verzekeren we ons van lokale kennis, belangrijk voor succes. Zij kennen de cultuur en de

markt. Drie Poolse vrouwen hebben bijvoorbeeld in Rotterdam de regie op de planningstafel voor het transport naar en van Polen. Zij hebben directe controle op de Poolse chauffeurs. En dat werkt.'

Out of the box denken

Bart Banning: 'Het zijn mooie voorbeelden van een heldere visie, een bewuste strategische positionering en de praktische keuzes. De wereld verandert continu, bij jou én bij je klanten. Je moet mee opschuiven, dat betekent anders denken en ook anders leidinggeven. En het vraagt om nieuw ondernemerschap om out of the box te denken.'

Neele: 'Vóór de crisis hebben nogal wat logistieke bedrijven een te groot aantal vrachtwagens gekocht. Tot aan het plafond investeerden ze. Het zijn de bekende foto's van een directeur die voor een enorme rij vrachtwagens staat, met allemaal de naam van het bedrijf erop. Prachtig natuurlijk, maar ik zeg wel eens gekscherend: zoals de Papoea's met een peniskoker rondlopen, zo hebben die directeuren van die foto's met rijen vrachtwagens. Vergeten werd de diepere vraag achter al die capaciteit: waar ga je het verdienen?'

Vinke: 'Het is in ieder geval onze strategie om light asset based te werken. Dagelijks managen we zo'n 300 vrachtwagens en daarvan zijn er dertig in eigen beheer. De rest van de vrachtwagens zijn niet ons eigendom, en de chauffeurs staan ook niet bij ons op de loonlijst, maar worden wel volledig logistiek door ons geregisseerd.'

» 'Neele sloot 2009 af met flinke plus en 2010 met een all time record: fijne resultaten in moeilijke jaren'

Neele: 'Belangrijk is dan wel te weten wie je inhuurt en waarvoor. Met Poolse ondernemers hebben we goede partnerships en lange samenwerkingsverbanden. We betalen daarvoor graag en zeer snel een redelijk tarief. Maar essentiële voorwaarde is wel dat we die vrachtauto's logistiek controleren, vanuit een efficiency-gedachte én voor de service naar de klant. Het volledige management van die auto ligt bij ons op kantoor. Het maakt het werk voor de chauffeurs overigens wel minder romantisch; de vrijheid van die chauffeurs is veel minder groot dan vroeger.'

Sector wordt gezonder

Banning: 'Als er ooit een tijd is geweest waarin het belangrijk was om je zaken op orde te hebben als bedrijf, te weten waar je staat en waar je naar toe wilt, dan is het nu wel. Weten wat jouw bijdrage is aan het succes van je opdrachtgever, dat geeft de grootste kans op een gezonde toekomst. Neele Logistics is zo'n bedrijf. In deze lastige markt, waar de marges overall nog steeds niet best zijn en er anderzijds vele veranderingen in goederenstromen plaatsvinden, is het van vitaal belang om je positionering vast te houden.'

» 'De eerste stap blijft de strategie en positie van het bedrijf; laat dat het startpunt zijn van waaruit we gaan denken'

Neele: 'We hebben zelfs 2009 met een flinke plus afgesloten en 2010 met een all time record. Dat zijn fijne resultaten in deze moeilijke jaren. We hebben de crisis kunnen doorstaan omdat we financieel gezond waren toen die uitbrak. We hadden in 2008 een goede solvabiliteit, dus toen we het werk eigenlijk wel met tien à vijftien mensen minder aankonden, hebben we toch niemand

hoeven ontslaan. Dat is prettig, want later hadden we iedereen weer nodig.'

'De eerlijkheid gebiedt te zeggen dat na 2008 de markt wel iets is verschoven in ons voordeel, simpelweg vanwege faillissementen. In 2009 moesten een aantal collega's stoppen, waaronder een groot, internationaal opererend Rotterdams expeditiebedrijf. Daar is voor ons nogal wat werk van vrijgekomen. Ik denk dat er nog steeds pijn zit, er gaat nog wat gebeuren, en dan doel ik helaas met name op de sector internationaal wegtransport. Ook op langere termijn zijn wij niet optimistisch over de toekomst van de Nederlandse vervoerder. Het chauffeursleger veroudert, aan de instroomkant is een gebrek aan populariteit en de concurrentie vanuit Oost-Europa neemt nog steeds toe.'

'Niettemin denken wij dat de sector de eerstkomende jaren wel weer gezonder zal worden, maar het ijs is nog dun. Dat merken we vooral in de aanbesteding van internationale transportopdrachten. Die worden als het ware uit je handen gegrist.'

Binnenvaart goed ontwikkeld

Neele: 'De logistiek in de Rotterdamse haven is sterk aan het veranderen. Fysieke distributie en opslag zullen er minder gaan plaatsvinden; je kunt een pallet nu eenmaal niet te lang op de dure Rotterdamse grond laten staan. Als je weet dat een pallet

Links: Bart Banning, midden: Ron Neele, rechts: Peter Vinke,.



ergens voor langere tijd zal blijven staan, dan zet je hem niet meer in Rotterdam, maar in Zutphen of in Oosterhout. En dat kan ook steeds gemakkelijker en goedkoper. De binnenvaart is goed ontwikkeld en er worden steeds meer containers naar één van de 42 barge terminals ergens in het Nederlandse achterland gebracht. 'Ik ben actief bij de FENEX, de Nederlandse Organisatie voor Expeditie en Logistiek, die de belangen van bijna 400 leden behartigt, en daar heb ik al regelmatig met de rode vlag gezwaaid. Waarom? Rotterdam wordt steeds meer een plek waar je containers voorbij ziet gaan zonder dat de deuren geopend worden. Straks gaan we zwaaien met onze handjes: niet alleen naar de passerende containers, maar dus ook naar de arbeid die de containers kwamen brengen. Daarin schuilt een gevaar voor Rotterdamse logistieke ondernemers die zich bezighouden met op- en overslag en distributie.'

» 'Moet een pallet ergens langer staan, dan zet je hem in Zutphen, niet meer in Rotterdam'

Vinke: 'Voor ons wordt het steeds moeilijker om met Rotterdamse loods en geld te verdienen. Omdat we warehousing combineren met nog vier takken van sport, is het rendabel, maar onze positie in het krachtenveld is veranderd. Gemiddeld staan goederen maar zes dagen in onze loods, we zijn steeds meer een veredeld cross dock in plaats van een warehouse. Langdurige opslag is in Rotterdam niet langer lucratief en ook wij wijken uit landinwaarts.'

Oost-Europa komt op

Vinke: 'Als je constateert dat de positie van Rotterdam als containerhaven enorm aan het veranderen is, en dat kleinere buitenlandse havens aan het opkomen zijn, dan is het belangrijk je strategie daarop aan te passen. Daarom zijn we medio 2010 in Zeebrugge begonnen. Veel main carriers doen die haven aan:

het water is er diep en de containercapaciteit is er groot.'

'En Oost-Europa blijft opkomen. Er is een reële kans dat vooral havens als Koper (voor Slovenië), Constanza (voor de Balkan en de Oekraïne) en de Baltic Sea Ports veel belangrijker worden en de eertijds 'Rotterdamse' lading aan zich gaan binden. We moeten ons niet blindstaren op onze schijnbaar 'unieke' West-Europese positie. Goedkope arbeid is al lang niet meer de enige troef van Oost-Europa, ook het kennisniveau en de mogelijkheden voor distributie naar het achterland groeien daar in rap tempo.'

Neele: 'We moeten als Logistiek Nederland meer kijken naar het grotere belang. Zo is het aantal lege containers dat over weg en zee getransporteerd wordt, te hoog. Lucht vervoeren is uiteraard niet slim. Het is slecht voor het milieu, en voor de prijsvorming. Dat moet absoluut beter. En dat kan ook, bijvoorbeeld door slimmer gebruik van ICT-systemen. Dat de sector de ICT nog niet goed genoeg op orde heeft, komt omdat het over dure systemen gaat die alleen gezamenlijk te financieren en te creëren zijn. En juist de samenwerking laat te wensen over. Vervoerders wantrouwen elkaar nog te veel. Bang als ze zijn om werk kwijt te raken als ze te nauw gaan samenwerken met concullega-bedrijven.'

Banning: 'Wellicht dat de sense of urgency nog niet hoog genoeg is, maar dat is een kwestie van tijd. Samenwerking kan een belangrijke sleutel zijn in de strategie van een logistiek ondernemer. De eerste stap blijft echter de strategie en positie van het bedrijf; laat dat het startpunt zijn van waaruit we gaan denken.'

binnenvaart

- » Binnenvaart ziet omzet in 2010 en 2011 stijgen met 2% en circa 3%
- » Omzetgroei voornamelijk gedreven door volumes; tarieven herstellen langzaam
- » Bestrijding overcapaciteit en meer samenwerking blijven belangrijke thema's

Branchebeschrijving

De binnenvaart omvat het vervoer van goederen over de binnenwateren. De grootste segmenten zijn de containervaart, droge bulkvaart, tankvaart en sleep- en duwvaart. Het goederenvervoer gaat vooral vanuit de Noordzeehavens naar het achterland en terug. De

grootte en het bereik van het achterland hangen samen met het stroomgebied van rivieren als de Maas en de Rijn. Het overgrote deel van de binnenvaart is internationaal vervoer.

Trends en ontwikkelingen

De binnenvaart heeft in 2010 geprofiteerd van de opleving van de wereldhandel. De belangrijkste aanjager van de branche – de Rotterdamse haven – boekte een record overslag van 430 miljoen ton; een stijging van 11%. Hierbij was een groot verschil te zien tussen de groei in droog massagoed (+28%) en nat massagoed (+6%). Voor de binnenvaart heeft de opleving van de handel via Rotterdam geresulteerd in een toename van de omzet van 1,8% in 2010. Deze omzettoename kwam vooral door gestegen volumes, de tarieven in de binnenvaart laten nog maar nauwelijks herstel zien. De branche heeft vorig jaar weliswaar de recessie achter zich gelaten, maar dit betekent nog niet dat alle problemen uit deze recessie ook achter de rug zijn. De binnenvaart is

een sterk cyclische bedrijfstak en heeft in de topjaren 2006 tot 2008 met groeicijfers van 7 tot 12% per jaar (achteraf gezien) teveel geïnvesteerd in nieuwe schepen. Met het wegvallen van de vraag in 2009 is overcapaciteit ontstaan, die niet zo gemakkelijk weer uit de markt verdwijnt. Vooral de tankvaart heeft hier last van, ook omdat de overgang van enkelwandige naar dubbelwandige tankers vertraging oploopt en pas in 2018 is voltooid. De overcapaciteit drukt op de tarieven en zal naar verwachting slechts langzaam oplossen, over een periode van enkele jaren. ABN AMRO verwacht voor 2011 wederom een bescheiden omzetgroei. Wel komt het rendement door stijgende brandstofkosten mogelijk verder onder druk te staan.

Onze visie

De binnenvaart is een sterk gefragmenteerde branche; ruim tweederde van de binnenschippers opereert als ZZP'er of heeft slechts één werknemer. Daarnaast is de organisatiegraad laag. En dat speelt de binnenschippers parten nu een heldere langetermijnvisie nodig is. Omdat de overcapaciteit niet op korte termijn oplost, is het belangrijk dat de binnenvaart probeert meer transportvolume naar zich toe te trekken. De samenwerking binnen de branche moet serieus worden opgepakt, om de binnenvaart beter te positioneren en te verkopen als een gezonde en concurrerende modaliteit. Ondermeer door intensiever gebruik van informatietechnologie zoals het volledig elektronisch verwerken van de havenoverslag, kunnen expediteurs de binnenvaart

makkelijker opnemen in de logistieke keten. Ten opzichte van het concurrerende wegvervoer heeft de binnenvaart het voordeel van een veel lagere uitstoot van CO₂ per vervoerde tonkilometer. Duurzaamheid is momenteel een belangrijke trend in de transportsector en verladers letten steeds meer op de verlaging van hun 'carbon footprint'. De haven van Rotterdam zet eveneens in op een verschuiving van het wegvervoer richting binnenvaart en spoorvervoer. Dit om de bereikbaarheid van het achterland voor de toekomst te kunnen garanderen. Want de haven zet met de nieuwe Maasvlakte 2 in op een sterke groei van het containervervoer. De binnenvaart profiteert hiervan het meest als zij meer gaat aansturen op rendement.

Kerngegevens

Aantal bedrijven: circa **3.055**
Ondernemingen met één schip: **90%**

Aantal binnenvaartschepen: **6.750**
Capaciteit binnenvaartvloot: **8,52 mln ton**

ABN AMRO omzetverwachting 2011: + 3%

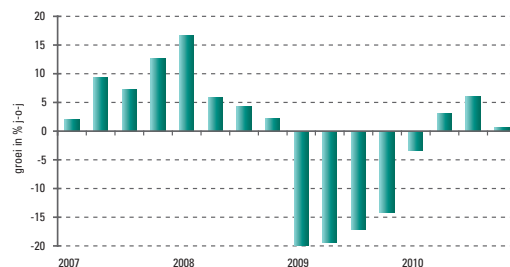
Websites

www.cbrb.nl
www.bureauvoorlichtingbinnenvaart.nl
www.schuttevaer.nl
www.ivr.nl

Omzet binnenvaart

Bron: CBS

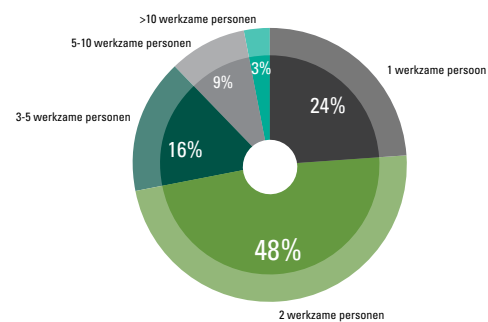
- ▶ De omzet in de binnenvaart heeft in de loop van 2010 weer groei laten zien. Na een nog mager eerste kwartaal, zorgden hogere volumes in de droge ladingvaart de rest van het jaar voor hernieuwde omzetgroei. De tankvaart blijft juist relatief achter.
- ▶ Door de afzwakkende wereldhandel daalt de groei van de overslag in de Rotterdamse haven tot circa 2%. De omzetgroei in de binnenvaart zal in 2011 volgens ABN AMRO uitkomen op circa 3%.



Bedrijven binnenvaart naar grootte

Bron: CBS

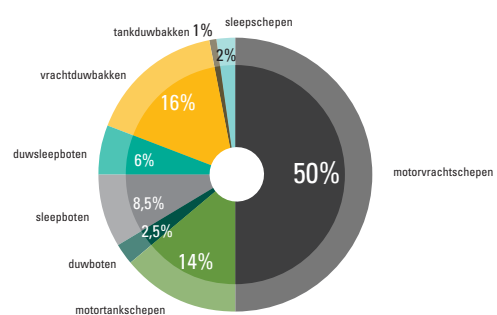
- ▶ Het overgrote deel (72%) van de bedrijven in de binnenvaart betreft een binnenschipper die alleen werkt of één werknemer in dienst heeft.
- ▶ De versnippering in de branche is ook goed merkbaar aan het kleine aantal middelgrote en grote bedrijven. Het aantal binnenvaartondernemingen met meer dan tien werkzame personen komt in 2010 uit op 85, oftewel 3% van het totaal.



Soort schepen in de binnenvaartvloot

Bron: CBRB

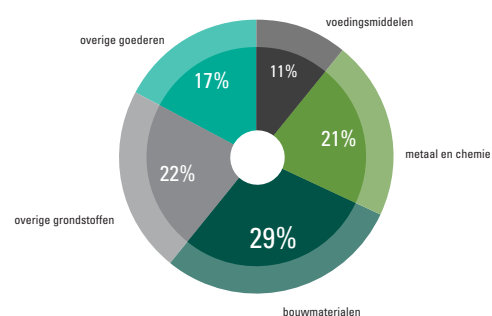
- ▶ Het aantal binnenvaartschepen in Nederland is in 2010 met circa 2% toegenomen naar 6.750 schepen. Hiermee heeft ons land de grootste binnenvaartvloot van Europa.
- ▶ Hoewel het aantal nieuwe schepen dat de markt op komt is verminderd door de crisis en de ontstane overcapaciteit, zal de binnenvaartvloot ook dit jaar licht in omvang gaan toenemen. Dit vertraagt het verdwijnen van de overcapaciteit uit de markt.



Vervoerde goederen Nederlandse binnenvaart

Bron: CBS, ABN AMRO Sector Research

- ▶ De binnenvaart drijft voor een belangrijk deel op het vervoer van zware bulkgoederen en grondstoffen. Belangrijke verladere voor de binnenvaart zijn daardoor de industrie en de bouw.
- ▶ Terwijl de industrie in 2010 een sterk jaar heeft beleefd door de groei van de export, heeft de bouw opnieuw een daling van de productie en de omzet moeten incasseren. In 2011 zal de bouw opnieuw de productie zien afnemen.



expediteurs

- » Expediteurs lopen voorop in het herstel van de transportsector in 2010
- » 2011 kent lagere omzetgroei en kostenstijgingen kunnen de marges aantasten
- » Trends richting innovatie en duurzaamheid winnen steeds meer aan kracht

Branchebeschrijving

Expediteurs ondersteunen verladers bij de regie van hun internationale logistieke processen en de uitvoering van hun goederenstromen. Dit houdt in dat zij zorg dragen voor de keuze van de vervoersvorm en de afhandeling van de administratieve formaliteiten, zoals de naleving van

nationale en internationale regelgeving, douaneformaliteiten en verzekeringen. Steeds meer expediteurs bieden daarnaast nevendiensten aan, zoals warehousing en opslag. Sommige expediteurs beschikken daarnaast ook over eigen transportmiddelen.

Trends en ontwikkelingen

Expediteurs hebben zich hersteld van de mondiale economische crisis en sterke terugval van de wereldhandel. Met het herstel van de handel en de volumes in de transportsector, heeft de branche 2010 kunnen afsluiten met een totale omzetgroei van 7%. Vooral de volumegroei in de luchtvracht en de binnenvaart heeft expediteurs aan extra omzet geholpen. In deze twee modaliteiten wordt namelijk het merendeel van de vracht via een expediteur vervoerd. Wat dat betreft leunt de branche ook sterk op de twee Nederlandse mainports Rotterdam en Schiphol. In de zeevaart en het wegvervoer hebben expediteurs een kleiner marktaandeel. Voor de lange termijn zijn de vooruitzichten voor expeditie gunstig door enkele belangrijke trends, die momenteel

spelen in de transportsector. In een steeds complexere logistieke keten zal de behoefte aan een sterke regisseur van deze keten onverminderd groot blijven. Binnen het supplychainmanagement bestaat een sterke trend richting duurzaamheid en dus zullen vaker verschillende modaliteiten gecombineerd worden om de totale uitstoot aan CO₂ te verminderen. Daarnaast kiezen steeds meer verladers ervoor om hun complete logistieke proces uit te besteden richting expediteurs. Een meer recente trend, is dat verladers en transportbedrijven meer zijn gaan samenwerken om het aantal 'lege' kilometers te verlagen. Niet alleen is dit milieuvriendelijker, het leidt ook tot kostenbesparingen in de gehele logistieke keten.

Onze visie

Expediteurs opereren door hun intermediaire functie flexibeler in werkwijze en kostenstructuur dan transportbedrijven. Maar natuurlijk zijn ook zij gevoelig voor ontwikkelingen in de wereldhandel. Een verandering in transportvolumes en tarieven heeft direct een relatief grote impact op de marges en het resultaat in de branche. Expediteurs zijn sterk afhankelijk van de transportbehoefte van verladers, omdat ze feitelijk het verlengstuk zijn van verladers in hun logistieke organisatie. In deze specialistische rol moeten expediteurs zich keer op keer bewijzen in het bepalen van de meest efficiënte en duurzame vervoersmethodes. Als beoogde regisseurs van de logistieke keten moeten zij het overzicht hebben op strategische trends zoals de

opkomst van Oost-Europa als near-shoring productieregio binnen Europa. Innovatie en kennis van de markten waarin hun opdrachtgevers opereren zijn eveneens van groot belang om blijvende meerwaarde te kunnen bieden aan de klant. Want expediteurs lopen als intermediair het risico dat of transportbedrijven of verladers hen uit de markt drukken als zij te weinig toegevoegde waarde bieden. Transportbedrijven proberen zich namelijk te onderscheiden door extra diensten te leveren. Anderzijds kunnen grote verladers besluiten om zelf hun expeditie te organiseren. De functie van expeditie heeft dan wel een goede toekomst, maar dat betekent niet dat deze groei per definitie bij de expediteurs terecht zal komen.

Kerngegevens

Aantal expediteurs: **2.335**
Aantal fte (gemiddeld): **40.500**

ABN AMRO omzetverwachting 2011: + 5%

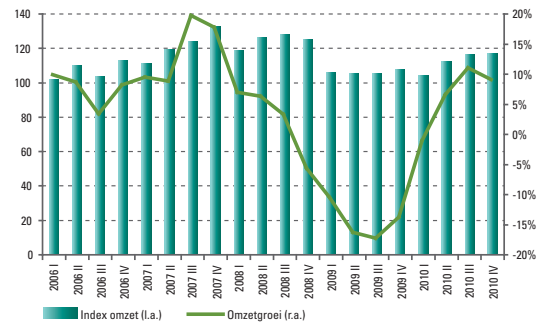
Websites

www.fenex.nl
www.evo.nl
www.tln.nl
www.fiata.com

Omzetontwikkeling expediteurs

Bron: CBS

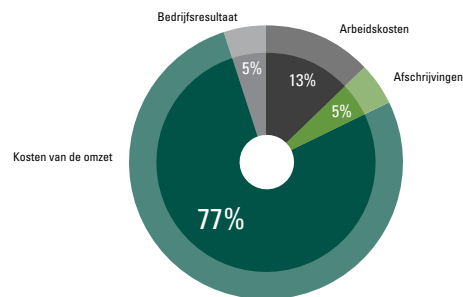
- ▶ Vooruitlopend op de hele transportsector, zagen de expediteurs al medio 2008 hun omzetgroei teruglopen. De daaropvolgende omzetzdaling van expediteurs in 2009 is met 15% fors te noemen.
- ▶ Het herstel in de branche is in het tweede kwartaal van 2010 ingezet en heeft gedurende het jaar aan kracht gewonnen, resulterend in een plus van 7%. Door een lagere groei van de wereldhandel komt de omzetgroei in 2011 iets lager uit.



Kostenstructuur

Bron: CBS, ABN AMRO Sector Research

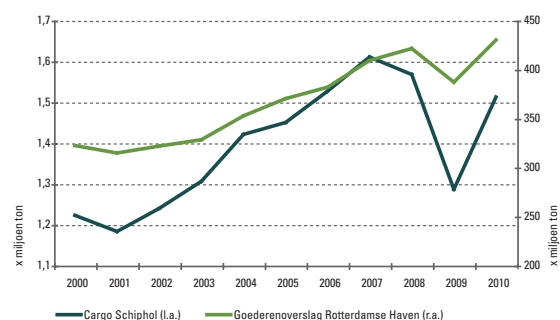
- ▶ Ruim driekwart van de omzet van expediteurs gaat naar de inkoop van diensten bij vervoerders.
- ▶ De hoogste eigen kosten van expediteurs betreffen de arbeidskosten en daarnaast zijn er nog de afschrijvingen op vaste activa.
- ▶ De marge van expediteurs wordt dus grotendeels bepaald door het verschil dat deze bedrijven kunnen creëren in het tarief dat zij hun klanten berekenen en het tarief dat zij voor de inkoop van transportdiensten betalen.



Goederenoverslag Schiphol en Haven van Rotterdam

Bron: Schiphol, Havenbedrijf Rotterdam

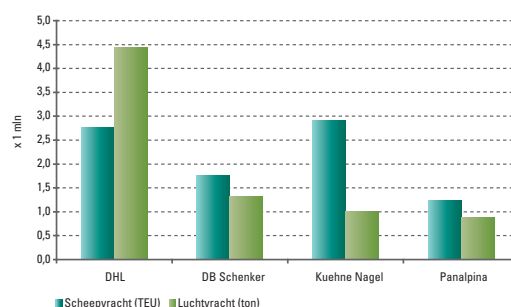
- ▶ Na een daling in 2009 (-8%), is de overslag in de haven van Rotterdam in 2010 weer gestegen met 11% naar 430 miljoen ton. Hiermee stijgt de totale overslag zelfs boven het pre-crisisniveau van 421 miljoen ton in 2008.
- ▶ De luchtvracht heeft in 2009 een forse daling laten zien van 18%, gevolgd door een even grote stijging in 2010. Voor 2011 verwacht ABN AMRO een stijging van de luchtvracht volumes met circa 6%.



Grootste expediteurs wereldwijd (2010)

Bron: DHL, DB Schenker, Kuehne Nagel, Panalpina

- ▶ Het recessiejaar 2009 heeft de verhoudingen in de wereldwijde top van expediteurs veranderd. Na de recessie blijft het Duitse DHL de grootste expediteur, maar moet haar eerste positie in zeevracht overdragen aan het Zwitserse Kuehne + Nagel.
- ▶ De grote expediteurs hebben allemaal hun vrachtvolumes met dubbele cijfers zien groeien in 2010 door het herstel van de wereldhandel na de recessie.



goederenvervoer over de weg

- » Herstel wegvervoer zette door in de loop van 2010
- » Overcapaciteit in het wegvervoer grotendeels opgelost
- » 2011 biedt opnieuw omzetgroei, hoge olieprijs bedreigt echter het rendement

Branchebeschrijving

Het beroepsgoederenvervoer over de weg omvat het vervoer van goederen tegen betaling voor derden, exclusief verhuisvervoer. In het binnenlands vervoer – voornamelijk fijn distributie - heeft het wegvervoer een dominante positie. In het internationale vervoer concurreert het

met de binnenvaart en het spoorvervoer. Vanwege de flexibiliteit heeft het wegvervoer ook hier een hoog marktaandeel. De branche bestaat uit een relatief klein aantal grote, en zeer veel kleine bedrijven en kent een grote diversiteit in deelmarkten.

Trends en ontwikkelingen

Na een slecht jaar 2009, is het wegvervoer in de loop van 2010 weer wat opgekrabbeld, met een uiteindelijke omzetgroei van 2,8%. Het jaar begon met een slecht eerste kwartaal, maar sloot af met een uitstekend vierde kwartaal. Net als de binnenvaart heeft het wegtransport lange tijd te maken gehad met overcapaciteit, ontstaan door een hausse aan investeringen in materieel voor de crisis en het plotseling wegvallen van volumes tijdens de crisis. Deze overloop van investeringen is in de loop van 2010 opgevangen en begin 2011 lijkt de overcapaciteit grotendeels te zijn verdwenen. Toch bleek het lastig voor wegvervoerders om de tarieven te verhogen. In 2010 zijn deze op jaarbasis gemiddeld gezien nauwelijks verbeterd.

De branche kent een hoge regeldruk en, vooral op de internationale routes, structureel zware concurrentie. Bovendien dreigen dit jaar de hogere loon- en brandstofkosten het herstel van omzetgroei en rendement teniet te gaan doen. Het aantal faillissementen is tijdens de crisis sterk gestegen en is in 2010 maar weinig gedaald (-9%). Ook in 2011 blijft dit op een relatief hoog niveau hangen. Hoewel nog niet alle pijn is geleden, heeft het wegvervoer vorig jaar wel de recessie achter zich gelaten. ABN AMRO verwacht in 2011 opnieuw een omzetgroei in de branche van 3%. Maar het wegtransport zal ook bij deze omzetgroei sterk op de kosten moeten blijven letten en streven naar het binnenhalen van renderende omzet.

Onze visie

Het wegvervoer heeft in Nederland een sterke marktpositie en neemt verreweg het grootste deel (ruim 60%) van het binnenlandse goederenvervoer voor zijn rekening. In het internationale vervoer is het aandeel kleiner; in de Rotterdamse haven bijvoorbeeld is het aandeel wegtransport circa 40%. Maar deze positie komt in de toekomst onder druk te staan. De trend naar duurzaamheid wint steeds meer aan kracht in het bedrijfsleven, en specifiek in de transportsector. Op het gebied van duurzaamheid is de positie van het wegvervoer nog zwak ten opzichte van concurrerende modaliteiten als binnenvaart en spoor. Gekoppeld aan de afnemende bereikbaarheid via het Nederlandse wegennet, treedt de komende jaren een verschuiving op van

wegtransport naar binnenvaart en spoorvervoer. Wegvervoerders doen er goed aan in hun strategie transparant te zijn over het eigen milieuprofiel en actief mee te denken over het profiel van hun klanten. Aan de capaciteitsbenutting (52%) in het wegvervoer is bijvoorbeeld nog veel te verbeteren; teveel vrachtwagens rijden leeg rond. Onderlinge samenwerking en inzet van andere modaliteiten zijn in een sterk concurrerende markt lastig, maar wel een sleutel tot succes. Het brengt wegvervoerders niet alleen kostenefficiëntie, maar ook een groener profiel. En door leiding te nemen als regisseur in de keten kan het wegvervoer zich positioneren als de noodzakelijke en flexibele verbinding tussen alternatieve, meer duurzame modaliteiten.

Kerngegevens

Aantal ritten binnenland / buitenland:

419 / 20,3 mln

► waarvan beladen: **253 / 11,5 mln**

Vervoerd gewicht: **553 / 124 mln ton**

Aantal bedrijven wegtransport: **8.455 (-1,6%)**

ABN AMRO omzetverwachting 2011: + 3%

Websites

www.tln.nl

www.knv.nl

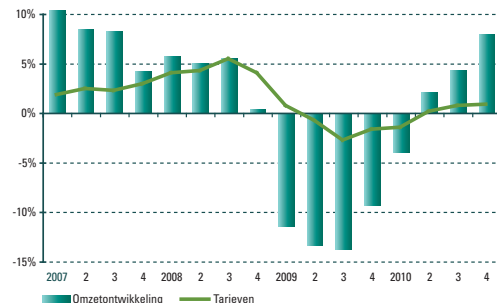
www.niwo.nl

www.nea.nl

Omzet wegvervoer

Bron: CBS

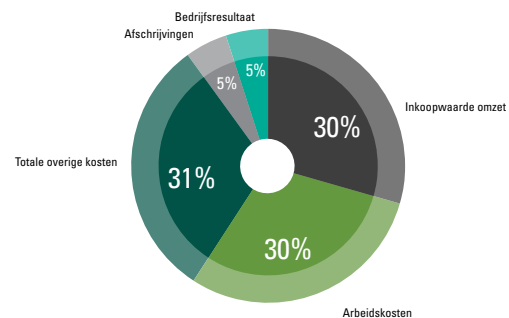
- ▶ In 2009 is de omzet in het wegvervoer met 12% gedaald en ook het eerste kwartaal van 2010 was mager te noemen.
- ▶ In de loop van 2010 heeft het wegvervoer zich echter sterk hersteld. Over heel 2010 boekt de branche een omzetgroei van bijna 3%. Het herstel is grotendeels gebaseerd op volumegroei, de tarieven laten nog maar beperkt herstel zien.
- ▶ Voor 2011 verwacht ABN AMRO opnieuw een groei van 3%, gebaseerd op zowel volume- als tariefstijging.



Kostenstructuur

Bron: CBS, NEA, ABN AMRO Sector Research

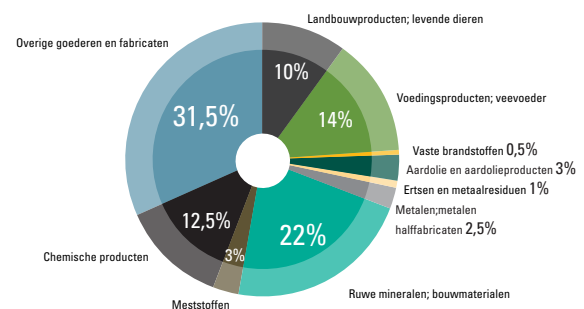
- ▶ In het wegvervoer zijn de loonkosten van werknemers de grootste kostenpost (29%), gevolgd door de kosten van brandstoffen (25 tot 30%).
- ▶ Dit jaar nemen de loonkosten beperkt toe, maar zullen de brandstofkosten ten opzichte van 2010 significant stijgen. Wegvervoerders zijn gedwongen in ieder geval een deel van deze kostenstijging in hogere tarieven door te berekenen. Een verdere verslechtering van de rentabiliteit is zo kort na de recessie geen optie.



Goederenstromen wegtransport

Bron: CBS

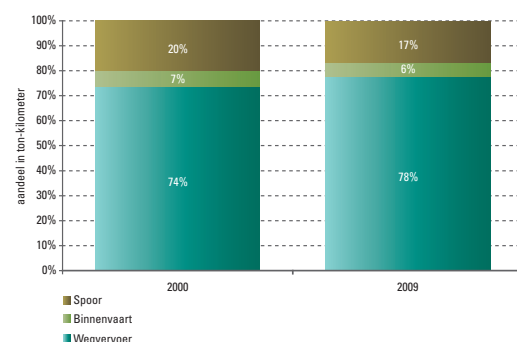
- ▶ De drie sectoren die de belangrijkste verladingsvormen vormen voor het wegvervoer, zijn de industrie, de bouw en de detailhandel. Over het algemeen is het wegtransport meer gericht op vervoer van eindproducten dan van grondstoffen.
- ▶ In 2010 heeft vooral de industrie het wegtransport aan orders geholpen. Voor 2011 verwacht ABN AMRO groei in de industriële sector en de detailhandel. De bouw blijft opnieuw achter, met een daling in productie en omzet.



Aandeel modaliteiten in Europa

Bron: Eurostat, ABN AMRO Sector Research

- ▶ Gemeten in het aandeel in het totaal aantal vervoerde tonkilometers, is het wegvervoer met 78% veruit de grootste modaliteit in de EU.
- ▶ Door de grote voorsprong die het wegtransport heeft in flexibiliteit is dit aandeel tussen 2000 en 2009 toegenomen, ondanks de steeds grotere aandacht voor duurzaam transport.
- ▶ In Nederland is het aandeel van het wegvervoer in dezelfde periode stabiel gebleven op 63%.



goederenvervoer over spoor

- » Spoorvervoer komt sterk uit de recessie en boekt flinke volumestijging
- » Ook in 2011 nemen de volumes op het spoor toe met circa 10%
- » Vooruitzichten spoor gunstig door verschuiving modal split en Maasvlakte 2

Branchebeschrijving

Op de markt van goederenvervoer over spoor zijn verschillende soorten spelers actief. Spoorvervoerders gebruiken eigen locomotieven en vaak ook eigen wagons. Railoperators kopen voor eigen rekening en risico capaciteit in bij de spoorvervoerders en laten treinen rijden.

Zij werken alleen met intermodale transportmiddelen (containers, wissellaadbakken, opleggers, trailers). De Nederlandse markt kent een beperkt aantal spelers in het spoorvervoer.

Trends en ontwikkelingen

Het spoorvervoer is na een verlies van ongeveer 20% van de vervoersvolumes tijdens de recessie, in 2010 sterk teruggekomen. Door een sneller dan verwacht herstel, is ongeveer de helft van dit verlies vorig jaar goedgehaakt. Omdat circa 60% van het spoorvervoer richting Duitsland gaat, is deze modaliteit erg afhankelijk van de Duitse conjunctuur. De opleving van de industriële productie in Duitsland vorig jaar is daarom de belangrijkste drijfveer geweest voor de opleving van het spoorvervoer. Ook dit jaar zal de Duitse economie een bovengemiddelde groei laten zien en profiteren de spoorvervoerders opnieuw. Spoorvracht is sterk gericht op het vervoeren van zware bulkgrondstoffen als kolen, ertsen, staal en nat bulkgoed

vanuit de haven van Rotterdam. Ongeveer 60% van het spoorvervoer betreft massagoed. Een ander kenmerk is dat van alle modaliteiten, het spoor veruit de laagste CO₂-uitstoot genereert per tonkilometer. In een tijd waarin vervoerders en verladers bezig zijn hun milieuprofiel te verbeteren, staat het spoor daarom extra in de belangstelling. Andere modaliteiten en verladers tonen interesse om het spoor in te zetten om de totale uitstoot van de logistieke keten te verminderen. Voor 2011 verwacht ABN AMRO dat de groei in volumes doorzet en het niveau van 45,5 miljoen ton uit 2008, weer binnen bereik komt. De omzet in het spoorvervoer stijgt bij redelijk stabiele tarieven dan met ongeveer 10%.

Onze visie

Spoorvervoer kent eenzelfde soort inflexibiliteit in bereik als de binnenvaart, maar heeft ten opzichte van het wegvervoer de voordelen dat het geen last heeft van congestie, veel milieuvriendelijker is en in een aantal gevallen zelfs sneller kan zijn. Daarnaast bieden innovaties op het gebied van containerspoorvervoer de branche nieuwe kansen. Nu het spoor mede door de trend naar duurzaamheid sterker in de belangstelling staat, is het belangrijk om de modaliteit beter uit te leggen richting verladers en expediteurs: wat de voordelen zijn en hoe het spoor anders werkt dan bijvoorbeeld het wegvervoer. Een tweede verbetering is het bevorderen van een soepeler aansluiting van het spoor op de rest van de logistieke keten. Bijvoorbeeld door meer

intermodale hubs te creëren in het Europese spoornetwerk. Tevens is meer samenwerking op Europese schaal nodig, om belemmeringen tussen nationale spoornetwerken en verschillen in liberalisering tussen landen op te heffen. Bij alle betrokken partijen uit de transportsector is de ambitie aanwezig om door een modal shift meer duurzaamheid te bereiken. Het spoorvervoer kan daar een belangrijke rol in spelen. De modaliteit heeft de capaciteit om de groei in transportbehoefte op te vangen en het marktaandeel van slechts 5% te vergroten. Nagenoeg alle stoplichten staan dus op groen voor een positief toekomstscenario voor het spoorvervoer, het is aan alle partijen om deze situatie optimaal te benutten.

Kerngegevens

Aantal spoorvervoerders: **12**
 Aantal intermodale railoperators: **27**
 Aantal railexpediteurs: **20**

ABN AMRO omzetverwachting 2011: + 10%

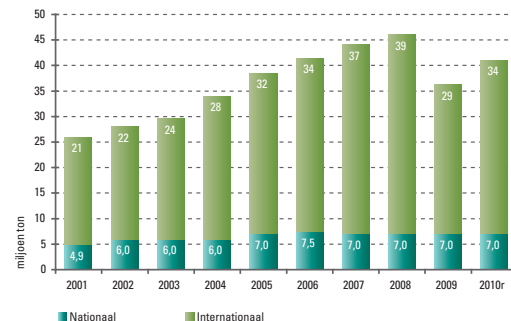
Websites

www.railcargo.nl
www.railforum.nl
www.tln.nl
www.nea.nl

Ontwikkeling spoorvervoer in tonnen

- ▶ Het spoorvervoer is vooral geschikt voor lange afstanden. Dit verklaart dat het binnenlandse spoorvervoer al jaren geen of nauwelijks groei laat zien.
- ▶ Het internationale spoorvervoer laat echter een trendmatige groei zien. Tussen 2009 en 2010 is dit groeipad tijdelijk onderbroken. De groei van de internationale handel en de groei van de Duitse economie zijn de belangrijkste drijvers van het spoorvervoer.

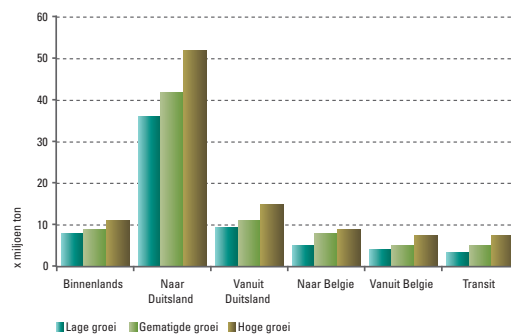
Bron: Rail Cargo, ABN AMRO Sector Research



Omvang goederenvervoer per spoor richting 2020

Bron: TNO Scenarioberekening

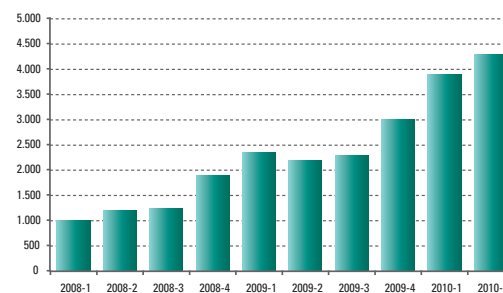
- ▶ Toekomstscenario's voor het spoorvervoer zijn zonder uitzondering optimistisch over de kansen voor de branche. Door de trend naar duurzaamheid is het spoor in een gunstig daglicht komen te staan en neemt de belangstelling en het gebruik toe.
- ▶ Duitsland is en blijft veruit de belangrijkste eindbestemming voor de Nederlandse spoorvervoerders.



Aantal treinen over de Betuweroute

Bron: Keyrail

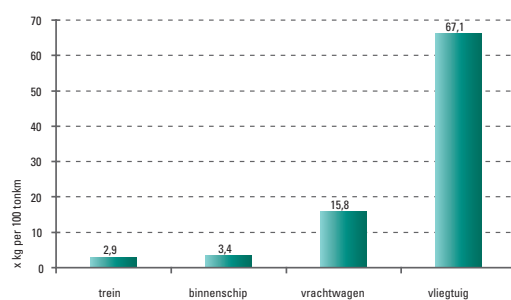
- ▶ Tijdens de crisis is de groei van het treinverkeer over de Betuweroute gestagneerd, maar vanaf eind 2009 neemt het aantal treinen over deze spoorverbinding weer sterk toe.
- ▶ De spoorlijn verbindt de Rotterdamse Maasvlakte met de Duitse grens en is het duurste infrastructuurproject in Nederland. Hoewel lange tijd omstreden, lijkt de lijn nu toch succesvol te zijn. De geplande verbinding met het Duitse spoornet is echter nog niet aangelegd.



CO₂-uitstoot vrachtvervoer naar modaliteit

Bron: De Ingenieur

- ▶ Het meten en vergelijken van CO₂-uitstoot van verschillende transporttypes is altijd een subjectieve exercitie, want binnen één modaliteit kunnen verschillen bestaan in werkwijze en brandstofgebruik.
- ▶ Uit de meeste vergelijkingen komt echter het spoorvervoer als meest milieuvriendelijke vervoersmethode naar voren. Hiermee heeft het een voorsprong ten opzichte van het wegvervoer.



opslag

- » De omzet van opslagbedrijven is in 2010 met 2,5% gestegen
- » Vraag naar opslagcapaciteit voor ruwe olie en olieproducten stijgt het sterkst
- » Gespecialiseerde opslagbedrijven zijn goed gepositioneerd voor verder economisch herstel

Branchebeschrijving

Opslagbedrijven zijn traditioneel ingedeeld in tankopslag, koel- en vrieshuizen, self-storage, algemene opslag en distributiecentra (dc's) voor logistieke dienstverleners. De prestaties van deze branche zijn af-

hankelijk van de ontwikkelingen in de verschillende deelsegmenten in Nederland, zoals supermarkten, agrifood en de non-food retail.

Trends en ontwikkelingen

Door de verplaatsing van productielocaties worden de vervoersstromen steeds langer en complexer. Hier profiteren de opslagbedrijven van. Efficiënt supplychainmanagement en just-in-time leveranties om de voorraden laag te houden, worden steeds belangrijker. Bedrijven willen hun werkkapitaal op peil houden. Dit vraagt om innovatieve oplossingen aan de kant van de opslagbedrijven. Door de veranderende klantvraag en service-eisen moeten magazijnen steeds meer flexibiliteit bieden, zowel in omvang als in locatie. Met een omzetgroei van 2,5% in 2010 heeft de opslag- (en vervoers-) branche een goed herstel geboekt ten opzichte van 2009 (-1%).

Veel handelaren in grondstoffen hebben door de aantrekkende economie hun voorraden zien afnemen door een hogere doorstroom van goederen. Van de verschillende opslagtypes is tankopslag de enige waar de tarieven enige groei hebben laten zien. Sinds het begin van het economisch herstel in 2010 is de opslag van verschillende producten, zoals landbouwproducten, dry bulk, ruwe olie, kolen, staal en scrap metal, licht gestegen. Er is vooral meer vraag geweest naar opslagcapaciteit voor ruwe olie. Deze trend wijst op een algemeen economisch herstel en verbeterde economische omstandigheden voor opslag- en distributiebedrijven.

Onze visie

In 2011 nemen de distributiestromen verder toe, vooral gevoed door toenemende wereldhandel. ABN AMRO verwacht dat de detailhandel in food zich in 2011 verder herstelt, dit zal de vraag naar opslagcapaciteiten voor de detailhandel doen stijgen. De detailhandel in non-food artikelen stabiliseert. De tarieven stijgen in 2011 licht. Leegstand doet zich in de toekomst voornamelijk voor bij oudere panden. Hierdoor moeten de tarieven van oudere panden naar beneden bijgesteld worden. Echter, de tarieven van de moderne faciliteiten kunnen door het tekort aan dergelijke opslagruimtes in 2011 zelfs licht groeien. Een sterk groeiende vraag naar olieproducten zal

leiden tot meer behoefte aan opslag. ABN AMRO verwacht een omzetgroei van 3% in 2011. Grootschalige complexen met multimodale transportaansluitingen die flexibiliteit in ruimte en personeelsinzet bieden, blijven verder terrein winnen. De groeiende uitbesteding van logistieke activiteiten aan dergelijke gespecialiseerde dienstverleners, ketenintegratie en duurzaamheidoverwegingen blijven een belangrijke rol spelen in de branche. Bijvoorbeeld de groeiende vraag naar opslagcapaciteit voor olie en olieproducten en voor dry bulk, biedt bedrijven die gespecialiseerd zijn in opslag (zoals Vopak) groei-mogelijkheden.

Kerngegevens

Aantal bedrijven: **635**
 Totale beschikbare opslagruimte: **1.5 mln m²**
 Totale bezette opslagruimte: **615.000 m²**

ABN AMRO omzetverwachting 2011: + 3%

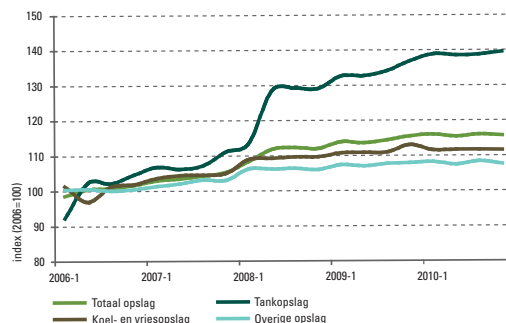
Websites

www.cbre.com
www.ndl.nl
www.dtz.nl
www.portofrotterdam.com

Tarieven opslagfaciliteiten

Bron: CBS

- ▶ Alleen voor tankopslag zijn de opslagtarieven licht gestegen in 2010. Tarieven voor koel- en vriesopslag zijn nagenoeg hetzelfde gebleven.
- ▶ Er is een stijgende vraag naar opslag van olie en olieproducten, door de veranderende raffinagedynamiek op de Europese brandstofmarkten.



Bedrijfsresultaat

Bron: CBS, ABN AMRO Sector Research

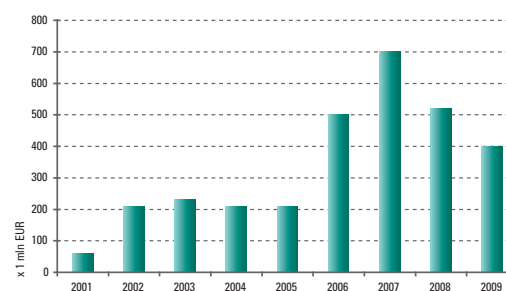
- ▶ Opslagbedrijven zullen te maken krijgen met de vraag naar duurzaamheid bij verladers. In 2009 daalde het bedrijfsresultaat aanzienlijk wegens de economische crisis.
- ▶ Efficiëntere faciliteiten kunnen het aandeel arbeidskosten omlaag brengen.
- ▶ Veel overtollige opslagcapaciteit die in eerdere jaren is aangelegd, zal druk geven op de tarieven in 2011 en dus ook op het bedrijfsresultaat.



Investeringen in logistiek vastgoed

Bron: CB Richard Ellis

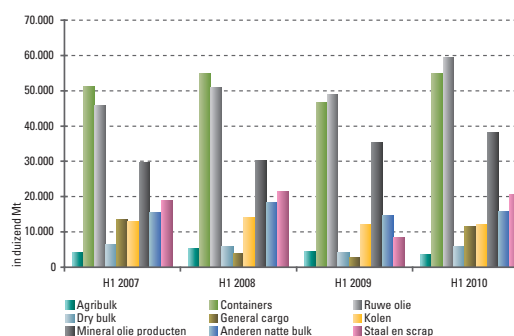
- ▶ In 2007 werd EUR 700 miljoen geïnvesteerd in logistiek vastgoed. Door de recessie is in 2008 het aantal investeringen afgenomen en in 2009 is dit nog verder gedaald.
- ▶ De vraag naar moderne opslagfaciliteiten blijft de komende jaren nog bestaan, hoewel er ook sprake is van veel oudere faciliteiten in de markt.
- ▶ In 2011 zullen de investeringen waarschijnlijk licht stijgen wegens het overschot aan verouderde opslagfaciliteiten.



Doorvoer van verschillende producten in opslag

Bron: Port of Rotterdam

- ▶ Olie en olieproducten hebben belangrijkste aandeel in opslag en doorvoer.
- ▶ Van de verschillende producten sinds 2007, is de vraag naar doorvoer en opslag van ruwe olie het sterkst gestegen na de recessie.
- ▶ Ook de vraag naar doorvoer en opslag van minerale olieproducten en dry bulk is sterk gestegen.



Deze leeswijzer geeft u inzicht in de opbouw van de brancheanalyses en geeft bovendien een verklaring van enkele veel gebruikte termen.

De brancheanalyses bestaan uit twee volledige pagina's. Op de eerste pagina staan achtereenvolgens de volgende onderdelen:

De eerste pagina van de brancheanalyse

► Drie bullets

De drie bullets bovenaan de pagina geven de kern van de analyse weer. In drie korte zinnen wordt een kernachtige samenvatting van de brancheanalyse weergegeven.

► Het blok 'Branchebeschrijving'

Het blok 'Branchebeschrijving' geeft een beknopte omschrijving en definitie van de branche. De belangrijkste karakteristieken van de branche worden hierin beschreven.

► Het blok 'Trends en ontwikkelingen'

Het blok 'Trends en ontwikkelingen' gaat in op de huidige ontwikkelingen in de branche. De tijdspanne van dit blok ligt in veel gevallen tussen maart 2010 en maart 2011. In dit blok wordt in sommige gevallen ook enkele jaren teruggekeken om de huidige ontwikkelingen en trends beter te kunnen begrijpen.

► Het blok 'Onze visie'

Het blok 'Onze visie' geeft de visie over de branche weer van de sector economen van ABN AMRO Sector Research. De analyse heeft betrekking op het huidige jaar (2011) en in sommige gevallen het komende jaar (2012).

► Het blok 'Kerngegevens'

Het blok 'Kerngegevens' geeft een overzicht van de meest relevante (economische) indicatoren die kenmerkend zijn voor de branche. De gegevens hebben betrekking op 2010, tenzij anders vermeld. Bij het zoeken naar de gegevens voor dit blok is gebruik gemaakt van een veelheid van bronnen. Er is vooral gebruik gemaakt van de gegevens van het CBS, maar tevens zijn andere bronnen geraadpleegd, zoals brancheorganisaties, onderzoek- en adviesbureaus, kranten, tijdschriften, internet en overheidsinstanties (waaronder product- en bedrijfschappen, ministeries).

De tweede pagina van de brancheanalyse

Op de tweede pagina van de brancheanalyse staan vier verschillende figuren. In de balk boven de figuren staat de titel van de figuur in het betreffende blok, inclusief een bronvermelding. In veel gevallen heeft ABN AMRO Sector Research eigen bewerkingen en ramingen gemaakt met behulp van de gegevens van de genoemde dataleverancier. Indien een dergelijke bewerking heeft plaatsgevonden, dan staat dit vermeld in de balk. De figuren op pagina 2 hebben betrekking op economische ontwikkelingen. Onderwerpen die hier onder andere kunnen worden behandeld zijn: omzetontwikkeling, kostenontwikkeling, exploitatiebeeld, exportontwikkeling, aantal bedrijven, werkgelegenheid, marktaandeel, en dergelijke.

Waar staan de letters 'r' en 'v' voor in de figuren?

In de figuren treft u regelmatig een letter 'r' of 'v' achter het jaartal aan. In deze gevallen staat de 'r' voor een raming (op basis van beschikbare gegevens t/m bijvoorbeeld november 2010 is een inschatting gemaakt voor de rest van het jaar). De 'v' staat voor voorspelling en betreft de verwachting van de betreffende sector econoom van ABN AMRO Sector Research.

Veel gebruikte termen, inclusief definities

Tot slot van deze leeswijzer een opsomming van enkele veel gebruikte termen in deze publicatie, inclusief de definitie volgens ABN AMRO.

► Definitie ZZP

ZZP staat voor 'Zelfstandigen Zonder Personeel'. Ondernemers die geen personeel in dienst hebben. Het begrip verwijst ook naar de term 'freelancer'.

► Definitie MKB

MKB staat voor Midden- en KleinBedrijf. In deze publicatie hanteren we als definitie voor MKB de volgende veel gebruikte tabel:

Categorie onderneming	Werknemers	Jaaromzet	of jaarlijks balanstotaal
middelgroot	< 250	≤ € 50 mln.	≤ € 43 mln.
klein	< 50	≤ € 10 mln.	≤ € 10 mln.
micro	< 10	≤ € 2 mln.	≤ € 2 mln.

► Definitie FTE

FTE staat voor 'full-time-equivalent'. Eén fte staat voor een volledige werkweek van 38 uur.

► Definitie BBP

Bruto Binnenlands Product is de totale waarde van alle in een land geproduceerde goederen en diensten in een bepaalde periode.

De Visie Op Transport en Logistiek is een uitgave van ABN AMRO. Het rapport is geschreven door ABN AMRO Sector Research op verzoek van ABN AMRO Sector Advisory.

Sectoranalyse

Hans Arendshorst
Senior Sector Econoom
Nadia Menkveld (nadia.menkveld@nl.abnamro.com)
Senior Sector Econoom
ABN AMRO Sector Research

Macro economische analyse

Nico Klene (nico.klene@nl.abnamro.com)
Senior Econoom
ABN AMRO Economisch Bureau

Interview

Joep Auwerda
Journalist/tekstschrjver

Fotografie interview

Frank Berger

Commercieel contact

Bart Banning (020-3436487)
Sector Banker Transport en Logistiek
ABN AMRO Sector Advisory

Distributie

Website: www.abnamro.nl/transportenlogistiek
Telefoon: 0900-0024 (IE 0,10 per minuut)

Disclaimer

De in deze publicatie neergelegde opvattingen zijn gebaseerd op door ABN AMRO betrouwbaar geachte gegevens en informatie, die op zorgvuldige wijze in onze analyses en prognoses zijn verwerkt. Noch ABN AMRO, noch functionarissen van de bank kunnen aansprakelijk worden gesteld voor in deze publicatie eventueel aanwezige onjuistheden. De weergegeven opvattingen en prognoses houden niet meer in dan onze eigen visie en kunnen zonder nadere aankondiging worden gewijzigd.

© ABN AMRO, mei 2011

Deze publicatie is alleen bedoeld voor eigen gebruik. Het gebruik van tekstdelen en/of cijfers is toegestaan mits de bron duidelijk wordt vermeld. Verveelvoudiging en/of openbaarmaking van deze publicatie is niet toegestaan, behalve indien hiervoor schriftelijk toestemming is gekregen van ABN AMRO. Teksten zijn afgesloten op 14 april 2011.



0900 - 0024 (€ 0,10 per minuut)
abnamro.nl/sectoren