

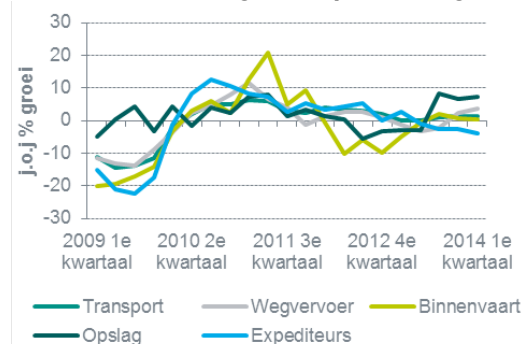
Herstel voor modaliteiten zet door

... overcapaciteit blijft een probleem

Het CBS rapporteerde voor de Transportsector een lichte stijging van de omzet (1,5%) in het eerste kwartaal van 2014. Een opsteker voor de sector. Alle modaliteiten boekten een omzetstijging, maar lage tarieven als gevolg van overcapaciteit en hoge concurrentie blijven de sector achtervolgen.

Vorige maand publiceerde het CBS de omzet cijfers voor de Transportsector voor het eerste kwartaal van 2014. De cijfers laten een redelijk homogeen beeld zien: een jaar op jaar omzetstijging bij alle branches. Met één uitschieter: de expediteurs.

Omzetontwikkeling Transport & Logistiek



Bron: CBS

In het eerste kwartaal van 2014 daalde de omzet voor deze branche met 3,7% (j.o.j.). De omzet voor de expediteurs zette medio 2013 al de daling in. Deze lijn wordt dus voortgezet in 2014. De expediteurs leken in 2012 en begin 2013 de dans nog enigszins te kunnen ontspringen. Want waar de binnenvaart, maar ook het wegvervoer en de opslagbranche lage tot negatieve omzetcijfers toonden, behaalden de expediteurs nog een behoorlijke stijging van de omzet. Dat sloeg om in het tweede kwartaal van 2013. Volgens het CBS zagen zowel grote als kleine bedrijven hun omzet dalen. Het jaarverslag van branchevereniging FENEX laat een ander beeld zien. Volgens de ondernemers die ondervraagd zijn door FENEX was er in 2013 nog wel sprake van omzetgroei, maar niet bij iedereen. Ongeveer 40% van de ondervraagde ondernemers kreeg te maken met een omzetsdaling ten opzichte van 2012. Voor

Het nieuws in cijfers

0,5%

Is de jaar op jaar stijging van de omzet voor de Binnenvaartbranche in het eerste kwartaal van 2014. Hoewel de omzet sinds het derde kwartaal vorig jaar mondjesmaat aan het stijgen is, gaat het nog steeds slecht met de financiële weerbaarheid van de branche. Niet alleen drogeladingschepen, maar ook de tankvaart kampt met overcapaciteit en lage tarieven als gevolg daarvan.

-26%

was de afname in het aantal faillissementen over de eerste vier maanden van 2014 in vergelijking tot diezelfde periode in 2013. Het gaat om de bedrijven die werkzaam zijn in het landvervoer.

118

bedrijven zijn er in 2014 failliet gegaan. Dat zijn er 35% minder dan in 2013. In april van dit jaar gingen er 35 bedrijven failliet. Een toename van 5 ten opzichte van april 2013. Het aantal faillissementen hoeft niet meteen terug te lopen, als het economisch beter gaat. Een afname van de faillissementen loopt vaak achter op het economisch herstel.

2014 houdt circa 80% van de ondernemers rekening met een groei van de omzet.

Voor de modaliteiten geldt dat een voorzichtig herstel van de economie in Nederland en de Eurozone voor hogere vervoersvolumes zorgde. Zowel de Binnenvaart als het Wegtransport zagen de stijgende volumes terug in hun omzetcijfers.

Overcapaciteit blijft probleem voor Binnenvaart

Hoewel er voor de Binnenvaart sprake is van een stijgende omzet, blijft het vooruitzicht voor een aantal deelmakten (grote droge lading en tankvaart) toch zorgwekkend. Deze deelmakten kampen met een overcapaciteit waardoor de bezettingsgraden laag zijn. De lage tarieven als gevolg van deze overcapaciteit vormen al langer een probleem. Externe factoren, zoals stremmingen of laag water zorgden incidenteel voor hogere tarieven, maar onderliggend blijven de problemen met capaciteit een drukkend effect houden.

De overcapaciteit bij de twee deelmakten heeft een aantal oorzaken. Het grootste probleem is de aanwas van nieuwe schepen de afgelopen jaren, terwijl de goederenstroom deze toename van capaciteit niet kon absorberen. Daarnaast zijn de nieuwe moderne schepen die in de vaart gebracht

worden efficiënter dan de oudere schepen. Dit zorgt er voor dat deze schepen meer goederen kunnen vervoeren en daardoor nog meer capaciteit in de vaart zetten. Een derde oorzaak van de overcapaciteit blijkt de lage verkoopbaarheid van binnenvaartschepen buiten Nederland of zelfs Europa. Nederland bezit meer dan 50% van de totale Europese binnenvaartvloot. Schepen, die vanwege een (dreigend) faillissement verkocht worden komen vaak – goedkoper – weer in de vaart. Dit zorgt er niet alleen voor dat de overcapaciteit blijft bestaan, maar ook dat er een additioneel drukkend effect op de kostprijs ontstaat. Het oplossingsgerichte vermogen vanuit de sector zelf blijkt beperkt met name door dat de sector te versnipperd is.

Voor grote droge lading schepen is er ondanks de overcapaciteit nog wel een lichte trend opwaarts waar te nemen. De droge lading volumes groeien namelijk voorzichtig door, onder meer door goedkopere kolen naar Duitsland. Dit uit zich in zowel de scheepsbewegingen als in netto-dagprijzen.

Voor tankvaart geldt specifiek dat mede door regelgeving (enkelwandige tankers moeten de vaart voor 2019 verlaten) er grote investeringen zijn gedaan. Deze vervangingsinvesteringen zijn snel gegaan en liepen voor op de uitfasering. Momenteel moeten er nog een aantal enkelwandige tankers de vaart verlaten, maar de

vermindering van deze capaciteit zal de vraag nog niet in lijn brengen met het aanbod.

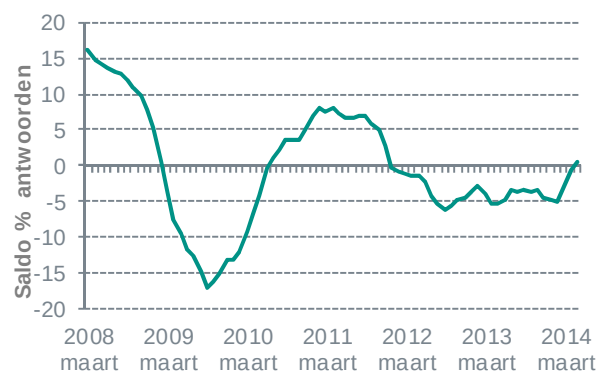
Dat aanbod is onder andere gedaald door een stabiele olieprijsontwikkeling. Dit zorgt namelijk voor een beperking van de strategische inkoop en opslag van olie, waardoor er minder olie vervoerd wordt. Daarnaast daalde de vraag naar olie in het eerste kwartaal van 2014 door de zachte winter. Verder kwamen de binnenvaarttankers, die enige tijd gefungeerd hebben als opslagplaats voor vloeibare bulk, weer terug in de vaart. Het gevolg van deze ontwikkelingen: overcapaciteit in de tankvaart.

Een aantal bedrijven zal het erg zwaar krijgen door de enorme druk op de marges. Toch zijn er ook zeker bedrijven, die hun zaken goed op orde hebben. Deze bedrijven zullen weten te profiteren van de verbeterde economische omstandigheden en de concurrentie voor blijven.

Sentiment wegtransport positiever

Het omzetherstel bij wegtransport zet duidelijker door. In het eerste kwartaal van 2014 groeide de omzet met 3,7% (j.o.j.). Het sentiment onder wegvervoerders verbeterde eveneens. De ondernemers verwachten een lichte toename van de bedrijvigheid. De ondernemers zijn vooral positief over de omzet, maar laten zich neutraal uit over de tarieven.

Sentiment vervoer over land positief



Bron: CBS

De groei van de omzet zal dus voornamelijk uit een groei van de volumes moeten komen. Verder zijn de ondernemers licht positief over de personeelssterkte (+3%) en het economische klimaat (+2%). Het verbeterde sentiment is terug te zien in de spotprijzen.

Tevens andere indicatoren, zoals de transportbarometer van Prognos en ZEW geeft voor het Europese wegvervoer een lichte stijging van de volumes aan. En ook de laatste Freight Forwarding Index van Danske Bank laat een groei van volumes zien. Die volumes bestaan voor het wegvervoer voor circa een derde uit bouwmaterialen. De bouw heeft het zwaar gehad, maar staat op het punt van herstel. Verwacht wordt dat nog dit jaar de bouwproductie zal

toenemen. Omdat de bouw van een zeer laag niveau komt, zal het wel nog een poos duren voordat de volumes er weer bovenop zijn. Grotere bedrijven lijken sterker te profiteren van het herstel van de volumes dan de kleinere bedrijven of de éénpitters. De grotere bedrijven doen het beter, omdat ze over het algemeen asset lighter zijn gaan werken. Hierdoor zijn ze ook flexibeler in hun kostenstructuur. De pure, veelal kleinere transporteurs, lopen het risico 'inwisselbaar' te zijn hebben dan ook moeite de marges op peil te houden. Daarnaast ervaren deze ondernemingen ook nog concurrentie vanuit Oost Europa. De tarieven staan onder druk en het blijkt moeilijk voor deze bedrijven om winstgevend te blijven. Uit het TLN conjunctuurbericht over het eerste kwartaal van 2014 is de stemmingsindicator bij grote ondernemers (8) dan ook een stuk positiever dan bij de kleinere ondernemers (5,4).

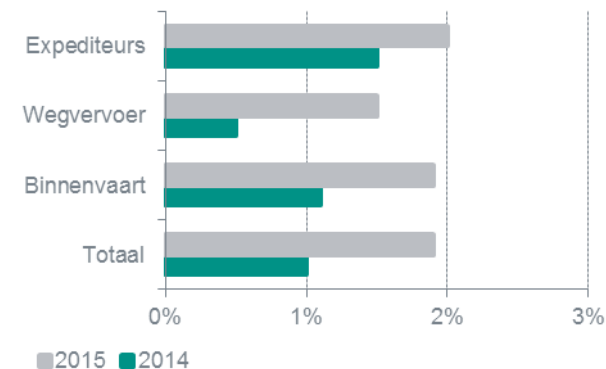
Doordat de grotere bedrijven beter in staat blijken hun kosten te beheersen en efficiënter te opereren komt een omzettoename, maar ook een winstgroei met name bij hen terecht. Kleinere ondernemers geven in het TLN conjunctuurbericht zelfs een daling van het winstniveau aan, terwijl de grotere ondernemers een stijging noteerden.

Prognoses

Voor al door een groei van de economie in Nederland en de Eurozone zullen de volumes licht

toenemen. Daarnaast lijkt de bouw de bodem bereikt te hebben en levert daarmee geen negatieve bijdrage aan de vrachtvolumes. Ook de detailhandel lijkt op te leven. Al met al licht positieve berichten voor de volumes in de transportsector. Per saldo verwachten we dan ook een volumestijging van circa 1% voor de gehele sector Transport & Logistiek. Voor 2015 wordt deze groei verder doorgezet. De bouwproductie zal namelijk naar verwachting verder groeien en ook de detailhandel volumes nemen verder toe.

Omzetprognoses (j.o.j. groei)



Bron: CBS, ABN AMRO Research

Economisch Bureau Nederland

Contactgegevens ABN AMRO Economisch Bureau Sector & Commodity Research:			
	Aandachtsgebied	Telefoonnummer:	E-mailadres:
Jacques van de Wal (hoofd)	Algemeen	020 628 0499	jacques.van.de.wal@nl.abnamro.com
Eric Huliselan	Zakelijke Dienstverlening	020 628 2138	eric.huliselan@nl.abnamro.com
Casper Burgering	Delfstoffen & Industrie	020 383 2693	casper.burgering@nl.abnamro.com
Nadia Menkveld	Transport & logistiek	020 628 6441	nadia.menkveld@nl.abnamro.com
Frank Rijkers	Food, agribusiness &, agri-grondstoffen	020 628 6437	thijs.pons@nl.abnamro.com
Mathijs Deguelle	Detailhandel, horeca, recreatie, sport & cultuur	020 344 2179	mathijs.deguelle@nl.abnamro.com
Hans van Cleef	Energie	020 343 4679	hans.van.cleef@nl.abnamro.com
Madeline Buijs	Bouw & onroerend goed	020-383 8201	madeline.buijs@nl.abnamro.com
Theo de Kort	Informatieanalist, autohandel	020 628 0489	theo.de.kort@nl.abnamro.com
Ingrid Kroeze	Research ondersteuning	020 383 5161	ingrid.kroeze@nl.abnamro.com

Disclaimer

This document has been prepared by ABN AMRO. It is solely intended to provide financial and general information on the energy market. The information in this document is strictly proprietary and is being supplied to you solely for your information. It may not (in whole or in part) be reproduced, distributed or passed to a third party or used for any other purposes than stated above. This document is informative in nature and does not constitute an offer of securities to the public, nor a solicitation to make such an offer.

No reliance may be placed for any purposes whatsoever on the information, opinions, forecasts and assumptions contained in the document or on its completeness, accuracy or fairness. No representation or warranty, express or implied, is given by or on behalf of ABN AMRO, or any of its directors, officers, agents, affiliates, group companies, or employees as to the accuracy or completeness of the information contained in this document and no liability is accepted for any loss, arising, directly or indirectly, from any use of such information. The views and opinions expressed herein may be subject to change at any given time and ABN AMRO is under no obligation to update the information contained in this document after the date thereof.

Before investing in any product of ABN AMRO Bank N.V., you should obtain information on various financial and other risks and any possible restrictions that you and your investments activities may encounter under applicable laws and regulations. If, after reading this document, you consider investing in a product, you are advised to discuss such an investment with your relationship manager or personal advisor and check whether the relevant product –considering the risks involved- is appropriate within your investment activities. The value of your investments may fluctuate. Past performance is no guarantee for future returns. ABN AMRO reserves the right to make amendments to this material.

© ABN AMRO, 2014