

Transport en de kredietcrisis

De kredietcrisis slaat ook hard toe in de vervoerssector. De cijfers van TLN over het derde kwartaal van 2008 laten een spectaculaire daling zien van de rentabiliteit van de sector. In een gastcolumn zetten de directieleden van het gerenommeerde onderzoeks-instituut voor de vervoerssector NEA drs. Menno Menist en drs. Ad Rosenbrand alle feiten op een rij.



'Het lijkt al lang geleden dat zich tekenen van herstel aandienen in de transportsector. In de eerste helft van 2007 was er sprake van een duidelijke verbetering van de rentabiliteitspositie van de transportsector.'

De concurrentie was minder scherp en men durfde ook transportopdrachten te weigeren omdat de prijs te laag was. In de tweede helft van 2007 en de eerste helft van 2008 was er vooral door de stijging van de dieselprijs een sterke terugval van de rentabiliteit. In deze periodes vertoonde de transportprestatie een gezonde groei.

Dieselprijs

In het 3e kwartaal 2008 is de rentabiliteit sterk teruggelopen naar -3,2% voor het grensoverschrijdend vervoer en -0,3% voor het binnenlands vervoer. De raming op basis van de eerste



twee kwartalen was voor het internationale vervoer -2,6% en binnenlands +0,6%. In het derde kwartaal zien we de dieselprijs dalen waardoor je een verbetering zou kunnen verwachten. Echter als gevolg van de kredietcrisis is de reële economie aangetast, waardoor er minder vervoerd wordt. In het derde kwartaal is de transportsector geconfronteerd met een dalende vervoerprestatie, waardoor er een te hoge capaciteit in de markt zit en wat een verslechtering geeft van de benutting van het materieel. Dit heeft tot gevolg dat de rentabiliteitscijfers dramatisch snel gedaald zijn. De grote bedrijven zitten nog in de zwarte cijfers, maar voor de kleine bedrijven wordt een rentabiliteit geraamd van -9,0%.

Maatregelen

Door de diverse nationale regeringen en de EU zijn passende maatregelen genomen om



de financiële wereld overeind te houden. Opeens is voor de consument duidelijk geworden dat financiële instituten minder sterk en solide zijn dan men dacht. Daar bovenop is door allerlei negatieve berichtgeving in de media het consumentenvertrouwen verder afgenomen. Het overheidsbeleid richt zich erop om dit vertrouwen weer te herstellen. Er worden grote bedragen geld vrijgemaakt om de economie te stimuleren. In de transportsector is de terugval in vervoerprestatie per bedrijf zeer verschillend. Bedrijven die zich gericht hebben op vervoer van meer luxe goederen hebben meer last van de crisis. Bijvoorbeeld het vervoer van auto's, bloemen en ook containers is in het derde kwartaal van 2008 sterk gedaald. Duidelijk is dat deze bedrijven een grotere terugval hebben in rentabiliteit dan het gemiddelde cijfer dat door NEA geraamd is. Vooral de eigen rijders moeten tegen afbraakprijzen rijden. Er zijn twee benaderingen mogelijk voor de huidige zorgelijke situatie van de transportmarkt. De eerste is niet ingrijpen en de markt de markt laten. Dit zal tot gevolg hebben dat kleine bedrijven zullen verdwijnen en middelgrote bedrijven die het niet kunnen bolwerken in de huidige markt overname kandidaten zijn. Grote bedrijven zijn op dit moment bezig om dit type bedrijven over te nemen onder de voorwaarde dat een dergelijk bedrijf goed past in hun eigen bedrijf.



'Steeds minder vraag naar transport'

Directeur Menno Menist en adjunct-directeur Ad Rosenbrand voorzien moeilijke tijden voor de transportsector.

Ingrijpen

Middelgrote bedrijven die niet ingepast kunnen worden in een grotere organisatie dreigen in de huidige markt om te vallen. Dit geldt vooral voor bedrijven die in de relatief betere tijd niet voldoende weerstandsvermogen opgebouwd hebben. Daarnaast bestaat de mogelijkheid van ingrijpen. Door de EU is hiervoor een speciale EU-regeling opgesteld in 1990. In het kort komt deze regeling erop neer dat zodra er sprake is van een duidelijke overcapaciteit in de sector, bedrijven een half jaar geen vergunning kunnen krijgen om uit te breiden in aantal voertuigen. De Nederlandse sector is altijd tegen deze regulatie van de markt geweest. In het buitenland zijn steeds meer organisaties ervan overtuigd dat dit een passende oplossing is voor het huidige

probleem. Men kan zich echter ook afvragen of, als men deze regeling in werking wil stellen, dit tijdig ingevoerd kan worden. Misschien is het beter om een Europese stilstandregeling in te voeren in de sector. Bedrijven die wagens stilzetten krijgen een vergoeding. Bovendien kan voor een chauffeur die hierdoor zonder werk komt een tijdelijke WW-uitkering gegeven worden. Voor de eigen rijder dient een vergelijkbare mogelijkheid geschapen te worden. De IRU is bij uitstek de organisatie die een dergelijke regeling met haar leden kan initiëren en uitwerken.

Somber

Voor het jaar 2009 zijn de meeste economische vooruitzichten somber. De economie verkeert in de meeste landen

nog in een recessie. Dit houdt in dat ook volgend jaar sprake zal zijn van een afnemende vervoerprestatie. Er zijn echter ook optimistische geluiden die aangeven, dat zodra er sprake is van meer vertrouwen bij de consument er een inhaalvraag zal komen van uitgestelde investeringen. Zodra dit het geval is zal de transportsector dit als eerste merken. Voor de transportsector zijn zowel 2008 als 2009 moeilijke jaren. Meer dan ook zal binnen de bedrijven op de kosten moeten worden gelet. Hierbij dient ook meer aandacht besteed te worden aan samenwerking zodat efficiency verhoogd wordt. Laten we hopen dat de pessimisten ongelijk hebben en dat het economisch herstel zich tijdig in zal zetten in 2009.'