

ING, NEA, KNV Goederenvervoer presenteren:

# Economische crisis;

Een marktverkenning over de economische crisis, hoe kan het ook anders. Het vervoer over de weg zit door de crisis in een crisis. De dalingen in het volume zijn heftig. Prijzen staan onder druk. In de eerste helft van het jaar zijn al de nodige faillissementen voltrokken. Wat staat ons nog te wachten? In opdracht van ING en KNV Goederenvervoer heeft NEA een en ander bekeken. Traditiegetrouw werd de bijbehorende marktverkenning gepresenteerd tijdens een symposium met als titel 'Economische crisis; kans of bedreiging?'

tekst +  
fotografie  
Jos Haas

ING en KNV Goederenvervoer hadden een keur aan sprekers uitgenodigd om de verzamelde vertegenwoordigers van de bedrijfstak hetzij de naakte waarheid te vertellen of om die kansen en bedreigingen toe te lichten. Mr. Machiel Bode, sectormanager Transport & Logistiek bij ING en tegenwoordig vaste columnist van TransportVisie, trad op als spreekstalmeester en introduceerde de verschillende sprekers. Bode memoreerde dat deze marktverkenning inmiddels het achttiende rapport is wat in deze constellatie is opgemaakt. Over de titel van het rapport zei hij, enigszins cynisch: "Met dit soort kansen heb je geen bedreigin-

moment waarin een nieuw fundament voor de toekomst gelegd kan worden." De eerste spreker die hij aankondigde was zijn ING-collega Rico Luman van het Economische Bureau die om-en-om met Machiel Bode de column 'Markt' in TransportVisie verzorgt.

## Bodemvorming

Luman friste ons geheugen een weinig op door het begin van de crisis, die alweer zo'n twee jaar geleden met een kredietcrisis in Amerika begon, te memoreren. De kredietcrisis was het gevolg van te makkelijk verstrekte en goedkope kortlopende hypotheken. De zeepbel

werd doorgeprikt en de rest is geschiedenis. Dit alles beïnvloedde de 'reële econo-

mie' en de crisis was geboren. Luman ziet enige stabilisatie ontstaan, gevoed door een iets beter producentenvertrouwen. Luman: "Het lukt inmiddels vrij aardig om de economie te stabiliseren. Nederland heeft het probleem dat de wereldhandel in de problemen is gekomen en daardoor neemt onze export dit jaar met tien a twaalf procent af. Bedrijfsin-

vesteringen worden uitgesteld." Er zijn volgens hem lichtpuntjes die duiden op bodemvorming. Een onderzoek van een Zwitsers bureau laat zien dat als de economie weer aantrekt Nederland goed voor de dag kan komen omdat 'oude' concurrentiekracht sterk is. De transportsector is niet de eerste sector die hard wordt geraakt, dat is de uitzendbranche. Transport zit die sector echter dicht op de hielen, waarbij het vervoer over water als eerste klappen kreeg. "Daar wordt veel basismateriaal vervoerd, grondstoffen. Valt de productie terug, dan zijn minder grondstoffen nodig. Een goede tweede is luchtvervoer met een krimp van twintig procent, gevolgd door wegvervoer en logistieke dienstverlening. De krimp in de industrie zal uitkomen op zo'n vijftien procent, en in het transport op 10,8 procent." Hij schat de ontstane overcapaciteit in het wegvervoer op zo'n twintig procent. Dit veroorzaakt een druk op de prijzen een daling van het rendement. Ondanks dit sombere nieuws ziet hij voor na de crisis heel wat kansen. Een jaarlijkse volumegroei van 2,5 procent moet mogelijk zijn, al zal het nog lang duren voor de klap van 2009 is goedge maakt, zo hield hij voor: "Maar alles wijst

## Het groeiscenario blijft intact, al zitten we nu nog in zwaar weer

gen meer nodig. De situatie is natuurlijk ernstig, toch zagen de voor deze marktverkenning geïnterviewde bedrijven meer het kansgedeelte dan de bedreigingen." Toch stelde Bode dat als een bedrijf nu op dit moment niet de juiste maatregelen neemt, het misschien wel eens een sombere en zelfs korte toekomst tegemoet kan gaan. "Dit is overigens ook het



Rico Luman



Willem de Vries



Ad Rosenbrand



Peter de Vries

# kans of bedreiging?

erop dat als de recessie voorbij raakt, alle *resources* weer nodig zijn, dus materieel én personeel. Want het groeiscenario blijft intact, al zitten we nu nog in zwaar weer.”

## Mobiliteitscentrum

Als directeur van Randstad Transport weet Willem de Vries uit eerste hand hoe een crisis verloopt. Zijn bedrijfstak wordt er als vroegcyclische sector nog eerder door geraakt dan het transport. Bij Randstad wordt gesignaleerd dat de arbeidsmobiliteit gering is. “Iedereen blijft zitten waar die zit en verroert zich niet”, waar hij dit aanvulde met de constatering dat onderzoek van Randstad uitwijst dat werknemers best bereid zijn loon in te leveren voor het behoud van banen. Al is de situatie in het transport wel een bijzondere. “Eigenlijk gebeurt dit al, want de meeste chauffeurs draaien veel minder uren dan een jaar geleden en leveren al dik in op hun salaris.” Randstad ziet een grote bereidheid tot omscholing. Er was een groot tekort aan chauffeurs, maar de ingezette trajecten hebben weer heel wat chauffeurs opgeleverd. Nu constateert Randstad een licht overschot aan chauffeurs. Op initiatief van sociale partners is verleden jaar daarom heel snel het Mobiliteitscentrum opgericht. Een volgens De Vries uniek initiatief waar internet een belangrijke rol in speelt. De doelstelling, chauffeurs, die allemaal een goede opleiding hebben gehad, voor de branche te behouden. De Vries: “Het



Alfie Cartuyvels



Overhandiging van het eerste exemplaar van de marktverkenning over de crisis door Machiel Bode van ING aan KNV's directeur Ad Toet

werkt fantastisch. Tot de dag van deze presentatie (2 juni – red.) hadden zich al 750 chauffeurs aangemeld, waarvan 350 werkzoekenden. We hadden 225 vacatures, waarvan er 125 zijn opgevuld. Uit deze cijfers kunnen we concluderen dat er dus geen duizenden chauffeurs ‘over’ zijn, dat het aantal chauffeurs dat zonder werk zit nog te overzien is en het middel ‘Mobiliteitscentrum’ goed werkt.” De Vries liet een kaart van Nederland zien met vacatures. In Friesland, Groningen Drenthe was welgeteld één vacature voor één invalchauffeur op een afvalwagen, terwijl Zeeland en Brabant in het geheel geen vacatures hadden. “De meeste vacatures zijn in het midden van het land. Het is dus een krappe arbeidsmarkt. Het risico dat goedopgeleide vakmensen zullen uitstromen blijft dus aanwezig. Vooral ook omdat er een grote populatie aan oudere chauffeurs is. We zullen dus moeten blijven opleiden om straks in die behoefte te kunnen voorzien; vacaturegedreven, want die nieuw opgeleide chauffeur moet wel aan de slag kunnen.”

## Rustig blijven

Traditiegetrouw nam drs. Ad Rosenbrand, adjunct-directeur NEA, plaats achter het spreekgestoelte om het NEA-onderzoek waaruit de marktverkenning

geboren is, toe te lichten. Zijn eerste opmerking was gelijk een rake: “Door de recessie zijn een aantal trends die gaande waren, versterkt, met name het efficiënter maken van de operaties. Er is echter het probleem dat de markt moeilijk kosten kan doorberekenen en de vervoerders

## Het risico dat goedopgeleide vakmensen zullen uitstromen blijft aanwezig

denken nog teveel in wielen en onderzoeken te weinig de mogelijkheden van de andere modaliteiten. De vrachtprijzen zijn in het begin van 2009 heel snel gedaald, waardoor de rentabiliteit verzwakt en de volumes dalen. Bedrijven hebben daarbij moeilijkheden om krediet te krijgen. Logisch omdat het rentabiliteitscijfer slecht is. Dan zijn er nog de loonkosten die via de CAO zijn afgesloten en wel wat aan de hoge kant waren. Daartegenover zetten Nederlandse bedrijven goedkopere Oost-Europese chauffeurs in. Dit heeft vooral zijn effect op het internationale vervoer.” Rosenbrand stipte aan dat de crisis in Oost-Europa nog veel harder toeslaat en er de vrachtprijzen nog sterker onder druk staan. Als mogelijke oplossingen die enig soelaas kunnen bieden ziet hij: “Rustig blijven, optimaliseren van de bedrijfsprocessen, kostenbeheersing doorvoeren, flexibiliseren van arbeid en innovatie in systemen en producten”.

Opvallend was zijn waarschuwing om niet meteen te beginnen met het buiten de deur zetten van de charters, de eigen rijders. "Dat heeft gevolgen voor de flexibiliteit van het bedrijf en de inzet, waardoor de benutting terug zal lopen. Het is wellicht beter om materieel stil te

in een onderneming." Hij stelde dat een crisis in een bedrijf vaak enkele oorzaken kent, zoals een te grote afhankelijkheid van enkele grote klanten. Een andere is dat er maar moeizaam gebruik wordt gemaakt van dieselclausules en dat er een claimcultuur aan het opdoemen is.

## De vrachtprijzen zijn in het begin van 2009 heel snel gedaald, waardoor de rentabiliteit verzwakt en de volumes dalen.

zetten of af te stoten evenals de minder goed functionerende chauffeur. Waak ervoor dat de kat niet uit de boom wordt gekeken en het risico is dat je niets doet. Een aantal bedrijven is juist nu heel goed bezig om schaalvergroting te creëren waardoor je een grotere macht in de logistieke keten kunt realiseren en op termijn een betere machtspositie kunt opbouwen tegenover verladers. Dan heb je de crisis goed verwerkt en de mogelijkheden benut."

### Turn around

De kansen die een crisis biedt werden verder uitgelicht door Peter de Vries van Management Partners. Zijn bedrijf doet aan 'turn around en crisismanagement'. "Onze werkzaamheden zijn gericht op het herstel van de winstgevendheid van een bedrijf. Wij kunnen een garantie geven voor kostenreductie en sanering van een organisatie. Daarbij kunnen wij het vertrouwen herstellen bij klanten en leveranciers en tijd winnen om een hersteloperatie uit te kunnen voeren. Ook saneren wij de verliesgevende activiteiten. Een hele simpele zet hiervoor is herfinanciering van een onderneming, waardoor voor de ondernemer rust komt. Kortom, beheersing van een crisis

combinaties van zaken, maar het laatste in het rijtje was wel een bijzondere. "Er zijn nog steeds bedrijven die niet weten waar de winst of het verlies wordt gemaakt! Ik maak het mee dat het weggaan van een grote klant vaak de redding is van een logistiek bedrijf. Te lang heeft het dan onder de knoet van die grote klant gezeten. Verander en maak gebruik van de mogelijkheden om in te grijpen in de organisatie. En reken prijsstijgingen door! Het verbetert het rendement terwijl het verlies aan omzet vaak goed op te vangen is. En, heel vaak zien wij dat de problemen eigenlijk aan de bovenkant van een bedrijf zitten, dat is vaak de plek waar wij het zwaarst saneren."

### Wallonië

Kansen doen zich ook voor in de economische crisis, dat was de boodschap van Alfie Cartuyvels van Awex, die een gloedvol betoog hield over de vestigingsmogelijkheden in het Belgische Wallonië. Logistieke knooppunten zijn zich aan het verplaatsen. Rotterdam bijvoorbeeld is dermate groot geworden dat andere vervoerknooppunten nodig zijn. "Wallonië heeft het in zich om zo'n dergelijk knooppunt te worden", aldus Cartuyvels. Wallonië is nog een blinde vlek, weet hij. "Het

ontbreken van files, goede snelwegen, de trein, drie luchthavens waaronder Luik als zevende Europese cargo-luchthaven, goede vaarverbindingen met Duinkerken, Antwerpen en Rotterdam. Wallonië beschikt daarbij over een goed opgeleide meertalige arbeidsmarkt, terwijl het kampt met een werkloosheidspercentage van vijftien procent. De mensen zijn dus beschikbaar. Regionale instanties kunnen assisteren bij het selecteren van personeel. Wij liggen op het snijpunt van drie culturen, Angelsaksische, Germaans en Romaans. De Belgische cultuur is echt een mengeling van deze drie, het maakt Wallonië tot een mooie springplank naar het zuiden toe. Er is de beschikking over bedrijventerreinen waar de grond tegen zeer lage kosten verkrijgbaar is. Een vierkante meter geëquipeerd industrieterrein is te bekomen à dertig euro. Daarnaast stelt de overheid nog vestigingssubsidies beschikbaar." Om de aanwezige vervoerders te prikkelen toverde Cartuyvels een belastingvoordeel tevoorschijn. "Het percentage is 33 procent, maar er zijn allerlei regelingen die het mogelijk maken dat er een negatief percentage ontstaat, in theorie dan. Maar in de logistieke sector is het belastingpercentage gemiddeld achttien", waarmee Cartuyvels zijn aanprijzing van Wallonië beëindigde en deze blinde vlek een mooi kleurtje gaf, zoals hij het verwoordde.

### Vervoer en het BNP

Bij de presentatie van een marktverkenning hoort een traditionele overhandiging van het eerste exemplaar. Dit keer werd dit overhandigd aan de directeur van KNV, ir. Ad Toet. Hij ging kort in op de recessie in het vervoer, die zo snel en hevig toeslaat en merkte op dat de groei van het volume en het bruto nationaal product vrijwel synchroon verlopen. "De gemiddelde jaarlijkse groei in de EU tussen 1995 en 2007 van het BNP was 2,3 procent. Het vervoervolume liep daarmee in de pas met 3,3 procent. Dit doortrekkend zou nu het BNP moeten krimpen met tien tot veertien procent, uitgaande van een krimp in vervoervolume van vijftien tot twintig procent. De krimp wordt nu geschat op rond de vijf procent, maar er zijn ook schattingen gehoord dat acht procent tot de mogelijkheden behoort. Er lijkt dus een politieke noodzaak om geen paniek over deze cijfers te laten ontstaan, en de effecten gedoseerd te brengen, want anders zou het zelfs een consumentenstaking tot gevolg kunnen hebben. De moraal van dit verhaal, we zijn er nog niet, ondanks de lichtpuntjes die er zijn." ■



De belangstelling voor kansen en bedreigingen door de crisis was groot