

## De kwestie

De recessie is nog lang niet over. Logistieke ondernemers zijn nog uiterst terughoudend bij hun beoordeling van de economische stand van zaken. Sommigen houden zelfs een tweede klap, een soort naschok, voor heel wel mogelijk, blijkt uit onderzoek van onder meer ING.

# Bang voor een tweede klap

**CASH IS KING** Zelfs uitbetaling vakantiegeld voor sommige bedrijven al bedreiging

**Is herstel in aantocht? Of volgt er nóg een klap? Ondernemers in transport en logistiek zien pas in de tweede helft van 2010 enige verbetering.**

Herstel? De logistieke ondernemer gelooft er nog niet zo in. Er zijn wel tekenen dat bedrijven hun sterk geslonken voorraden tijdelijk aanvullen. Ook het vertrouwen van producenten en consumenten is sinds april wat aan het toenemen. Maar daarmee is nog geen sprake van krachtig herstel.

ING Sector Transport & Logistiek, transportonderzoeker NEA en Koninklijk Nederlands Vervoer ondervroegen een dertigtal grotere ondernemers uit transport en logistiek over de economische stand van zaken. Die is in een jaar tijd enorm verslechterd. De economie draait nu op een laag pitje en dat zal tot in de loop van volgend jaar wel zo blijven, denken de experts.

De gisteren door de bank en KNV uitgebrachte 'Marktverkenning economische crisis; kans of bedreiging?' belooft dan ook nog steeds weinig goeds. Sommige ondernemers denken zelfs dat er nog een tweede klap in aantocht is.

**Vroegcyclisch** Transport geldt als een vroegcyclische activiteit. Een vervoerder merkt in een vroeg stadium dat de conjunctuur inzakt en zou dus nu ook als één van de eersten tekenen van herstel moeten ontwaren. Zulke vroegcyclische bedrijfstakken zijn ook de bulk- en chemiebranche, de bouw, de groothandel en de auto-industrie. In al die bedrijfstakken, waar de logistiek het voor een belangrijk deel van zijn omzet moet hebben, is van herstel nog nauwelijks sprake. De rendementen in het wegvervoer zijn

over de hele lijn al jaren veel te laag voor een gezonde bedrijfsvoering. Vorig jaar dook na het internationale wegtransport ook het binnenlands vervoer in de min, als gevolg van onder meer de sterk gedaalde vrachtprijzen. Niet elke vervoerder doet het intussen even slecht. In fysieke distributie bedroeg het gemiddelde rendement vorig jaar bijvoorbeeld nog altijd 4,3 procent positief.

Veel logistieke dienstverleners hebben te maken met klanten die de betalingstermijn steeds verder oprekken, van eerst dertig naar nu zestig en soms wel negentig dagen. Daardoor treedt die dienstverlener als het ware meer en meer op als bankier. Grotere bedrijven schuiven dit probleem door naar hun charters: kleine vervoerders die voor hen rijden.

Debiteurenbeheer is de laatste maanden van levensbelang geworden. Verder geldt: 'cash is king', beter nu harde pecunia dan een vaag winstvooruitzicht voor de toekomst.

**Beter nu harde pecunia dan een vaag winstvooruitzicht voor de toekomst**



Investeringen worden uitgesteld. De bedrijfsinvesteringen dalen dit jaar met 16,3 procent, zegt ING Economisch Bureau. Volgend jaar zullen ze nog eens met 10 procent krimpen. Vorig jaar viel het aantal faillissementen nog mee, in het feitelijke transport bedroeg hun aantal zo'n veertig. Dit jaar wordt een verdrievoudiging verwacht. Failliet gaan bedrijven die geen gram vlees meer op de botten hebben en bijvoorbeeld nu

al aanhikken tegen de uitbetaling van het vakantiegeld. Ook sommige grote ondernemingen, van honderd voertuigen en meer, zullen dit en volgend jaar over de kop kunnen gaan,

denken de onderzoekers. Intermodaal vervoer is even minder interessant geworden. Transporteurs deinzen ervoor terug, pionierswerk met gecombineerd weg- en spoorvervoer of wegvervoer en binnenvaart te gaan doen. Als kansrijke activiteiten worden aangemerkt fysieke distributie, geconditioneerd vervoer en groupage. De groupeur kan bijvoorbeeld nu al profiteren van de geringere zendinggroottes.

Weinig toekomst is er voor het Nederlandse internationale vervoer. Dat kan niet op tegen de goedkopere Oost-Europeanen. De crisis versterkt de teruggang van deze activiteit.

## 'Herstel pas in loop van 2010'

**ING, Koninklijk Nederlands Vervoer en NEA zien pas in de loop van volgend jaar een herstel van de economie. Machiel Bode, sectormanager Transport & Logistiek bij ING, geeft uitleg.**

**Een somber rapport, jullie 'Marktverkenning economische crisis, kans of bedreiging'...**

Ja en nee. Een deel van dat rapport berust op diepgaande gesprekken met een dertigtal ondernemers. Die zien juist kansen in de crisis. Maar ze kunnen niet voor alle bedrijven in de bedrijfstak spreken. Zelf zijn die ruim dertig bedrijven vaak wat groter en gespecialiseerd in bijvoorbeeld fysieke distributie of geconditioneerd

vervoer. Ook die ondernemingen hebben met vraaguitval te maken, van zo'n 15 tot 20 procent. Maar de pijn weten ze meestal door te schuiven naar charters. Zelf kunnen ze de crisis uitzingen. Ze draaiden ook voor het uitbreken daarvan al redelijk tot goed, en dat geldt zeker niet voor de hele branche.

**De klappen vallen vooral in het internationaal vervoer?**

Daarin zijn de rendementen al veel langer zwaar negatief, door de concurrentie uit met name Oost-Europa. Je ziet nu een switch van internationaal vervoer over grote afstanden naar meer regionaal vervoer. Dan bedoel ik transport in de Benelux en bijvoorbeeld grensstreken van Duitsland. Verder zien logistieke dienstverleners kansen in de regiefunctie in de Europese logistiek.

**U verwacht pas volgend jaar duidelijk herstel?**

In de loop van volgend jaar. We zien al wel dat het consumenten- en producentenvertrouwen hier en daar toeneemt. Positieve signalen, maar nog niet helemaal betrouwbaar. Pas in de loop van 2010 zal de wereldhandel weer echt op gang komen. Nederlandse transporteurs zullen daarvan trouwens snel kunnen profiteren, want de logistieke bedrijfstak hier heeft een goede uitgangspositie. Maar tot die tijd zullen er ook veel afvallers zijn. Vorig jaar telden we 88 faillissementen in transport en logistiek, dit jaar zien we dat aantal verdrievoudigen.

**Bedrijven merken op dat er toch alweer sprake is van toenemende**

**vraag, omdat verladers hun voorraden willen aanvullen. Is dat geen teken van snel ontluikend herstel?**

Het is maar een gedeelte van de werkelijkheid. Het is waar dat sommige bedrijven bezig zijn voorraden aan te vullen, om de pijnlijke gevuld te houden. Die pijnlijke leeggelopen. Maar in de hele logistieke keten zien we vooral risicomijdend gedrag. Men is heel behoudend bij de voorraadopbouw en gaat uit van een gematigd groei-scenario voor de langere termijn.

**Hoe kun je je in deze recessie versterken?**

Daar zijn heel veel antwoorden op te geven. Door je op wél rendabele markten te concentreren. Door misschien collega's in zulke markten over te nemen. Ook door vergroting van efficiency en vermindering van overhead. In elke organisatie zit zo'n 10 tot 15 procent 'slack'. Reduceer je die, dan geef je minder uit en brengen je operationele activiteiten harde cash binnen.

**Cash is king, schrijven jullie in het rapport...**

Solvabiliteit staat nu voorop. Bedrijven met vlees op de botten overleven en kunnen de door de crisis geboden kansen grijpen. Dat heeft ook een negatieve kant: de bedrijfsinvesteringen blijven voorlopig sterk achter. De kasstroom wordt niet gebruikt voor de aanschaf van kapitaalgoederen, maar om aan bestaande verplichtingen te voldoen. | FN

FOTO DIJKSTRA



Machiel bode