

Herstel sector vraagt liquiditeit om te kunnen investeren

'Flexibele financieri

Het voortbestaan van transportbedrijven wordt bedreigd door ernstige liquiditeitsproblemen, stelt IFN Finance. Transportbedrijven houden onnodig vast aan traditionele manieren van financieren. Flexibele financiering van het werkkapitaal lijkt het antwoord.

DOOR ANNELIES VAN STIJN



Veel transportbedrijven en logistiek dienstverleners krijgen op korte termijn te maken met grote financiële problemen, zo voorspelt Bob Huuskes, *manager new business* bij IFN Finance. 'Nu de volumes aantrekken en er hogere omzetten worden gerealiseerd, is duidelijk dat de sector transport en logistiek zich herstelt. Het is voor veel bedrijven dan

ook hét moment om vervoersmaterieel te vervangen of om zelfs uit te breiden. Voor veel ondernemers is dit een groot probleem vanwege enerzijds de dramatisch verslechterde betalingsmoraal van veel van hun klanten en anderzijds de keuze voor traditionele manieren van financieren. Banken zijn nog steeds erg terughoudend en weinig flexibel met hun kredietverstrekking.'

Voorfinancieren

Volgens Huuskes rekken grote bedrijven en overheden de betalingstermijnen steeds vaker op van 30 dagen naar 60 of zelfs 90 dagen. 'Als een bedrijf bij een bepaalde klant op jaarbasis 12 miljoen euro omzet draait en deze klant rekt de betalingstermijn steeds vaker op van 30 naar 90 dagen, dan ontstaat er een gat van 2 miljoen euro. De vervoer-

ng dé oplossing'

der moet dan maar zien hoe hij de kosten die hij heeft – zoals brandstof, personeel en lease – voorfinanciert.' Door deze verslechterde betalingsmoraal in combinatie met de minder flexibele houding van veel banken worden steeds meer ondernemers in het nauw gedreven. 'In de tijd dat de economie floreerde, was het draaien van meer volume of het aankloppen bij een bank voldoende om tegenvallers op te vangen. Hetzelfde gold voor het verkrijgen van krediet om groei te financieren', zegt Huuskes. 'Maar die tijden zijn voorlopig voorbij. Daarom is het zaak naar alternatieve financieringsvormen te kijken.'

Werkkapitaalfinanciering

Eén van die alternatieve financieringsvormen waar Huuskes op doelt, is werkkapitaalfinanciering. Dat is naar zijn zeggen een adequate manier om snel, flexibel en tegen een redelijk tarief financiering op basis van de aanwezige *assets* ter beschikking te krijgen. Een goede debiteurenportefeuille staat daarbij voorop. De normen van werkkapitaalfinanciers zijn doorgaans ruimer dan die van bancaire financiers. Zo kunnen ook zonder problemen buitenlandse debiteuren in de dekking worden meegenomen en geldt als bevoorschotting gemiddeld 80 tot 90 procent van de uitstaande debiteuren. Bij banken ligt de bevoorschotting op gemiddeld 70 procent. Naast de financiering van debiteuren, kan ook het beheer van de debiteurenportefeuille aan de werkkapitaalverschaffer worden overgedragen. Daardoor is werkkapitaalfinanciering zeer geschikt voor groeiende bedrijven, ook omdat de omvang van de financiering meegroeit met de omvang van de debiteurenportefeuille. Verder houden verschaffers van werkkapitaal vaak een lange financiering aan tot 90 dagen na de vervaldatum van een factuur. Banken houden een termijn aan van 90 dagen na de factuurdatum.

Flexibiliteit

IFN Finance is zo'n verschaffer van werkkapitaal. Huuskes: 'Voor het gros van de vervoerders behoort het zich verdiepen in

debiteurenfinanciering niet tot de kernactiviteiten. Deze ondernemers weten vaak ook niet dat ze liquiditeitsproblemen met uitstekende debiteurenfinanciering effectief kunnen bestrijden. Daarvoor is het noodzakelijk dat traditioneel denkende ondernemers hun financieringsbeleid herzien en hun mogelijke bedenkingen ten aanzien van alternatieve vormen van financiering overboord zetten.' In de praktijk komt het er op neer dat transportbedrijven die hun debiteuren verpanden aan IFN Finance kunnen rekenen op een

Tijd van eenvoudig krediet aanvragen is vooralsnog voorbij

financiering van 85 procent van de uitstaande facturen bij debiteuren over een periode van 150 dagen na factuurdatum. Huuskes: 'Voor dat we met een nieuwe klant in zee gaan, beoordelen we natuurlijk de kwaliteit van de vorderingen. Vervolgens monitoren wij deze vorderingen nauwgezet gedurende de looptijd van het contract.' Volgens Huuskes is werkkapitaalfinanciering interessant bij een omzet vanaf circa 3 miljoen euro op jaarbasis. IFN Finance berekent verder, naast een commissie van 0,5 procent over het factuurbedrag, een beheersvergoeding van 5 euro per Nederlandse en 10 euro per internationale factuur met een minimum van 1.250 euro per kwartaal.

Vooruit kijken

Wat voor ondernemers belangrijk is om te weten, is dat IFN Finance veel meer dan banken liever vooruit kijkt dan achterom. 'Wij baseren onze financiering niet alleen op ondernemingsprestaties uit het verleden. Wij kijken naar de realiteit van vandaag en naar de groeiambities. Daarbij houden we rekening met reële verwachtingen, zeker gezien de huidige economische ontwikkelingen. Centraal staan altijd flexibiliteit en maatwerk', aldus Huuskes. 'Wij kijken meer naar de onderliggende waarde van wat

we moeten financieren dan naar de balansverhoudingen. Wij kijken ook minder dan banken naar bijvoorbeeld solvabiliteit. Er is immers nog nooit een bedrijf failliet gegaan door een gebrek aan solvabiliteit. Het is ook de liquiditeit die in de transportsector altijd onder druk staat doordat de inkomsten vaak lang op zich laten wachten terwijl de kosten meteen moeten worden gedekt.'

Optimaliseren

Voor vervoerders is het volgens Huuskes in deze tijd, waarin door forse tegenslagen in 2008 en 2009 het eigen vermogen is gereduceerd en investeringen zijn uitgesteld, dus belangrijk werkkapitaal te kunnen verkrijgen om te investeren in vervangend en nieuw vervoersmaterieel. 'Ook moeten vervoerders in staat worden moeten gesteld om hogere marges te realiseren met onder andere *value added logistics*. Ook dit vergt investeringen in bijvoorbeeld *software* en activa. Hogere omzetten leiden immers tot een hogere werkkapitaalbehoefte. Zoals gezegd, hebben vervoerders die financieringsruimte meestal niet en zijn banken terughoudend. Voor vervoerders is het dan ook belangrijk te weten dat het mogelijk is om de debiteurenportefeuille apart te financieren en tot een optimale en verantwoorde financiering te komen.'



Bob Huuskes: 'Flexibiliteit en maatwerk staan bij IFN Finance centraal.'