

## DE KWESTIE

Banken en consultants strooien de laatste tijd weer rijkelijk rapporten uit over de transportsector. Gaat het nu goed? Blijft het kwakkelen? Of wordt het weer hopen? Vooralsnog blijft het aantal bedrijfssluitingen laag maar ook de winstgevendheid. Dat levert een weerbeeld op: onbestemd.

# Sombereren ondanks goede cijfers

Wie naar het aantal faillissementen in de Nederlandse logistiek kijkt, kan maar een ding concluderen: Het gaat niet slecht met de sector. Waarom al dat gesomber?

Vorig jaar vielen er in de logistiek slechts 423 bedrijven om, blijkt uit cijfers van het CBS. Daarmee is de transportbranche met een aandeel van 1,5% hekkensluis op de faillissementenlijst van ondernemend Nederland. Ook de trend tegenover 2009 valt met een daling van 11% positief uit voor de Nederlandse logistiek. In de wegvervoersector sneuvelen vorig jaar slechts 142 bedrijven, dertien minder dan in 2009. Geen reden om de alarmklokken te luiden, vinden zelfs banken als ING.

Wel wijst de bank er op dat het geringe aantal bedrijfssluitingen 'een zege lijkt' maar een echte sanering in de branche en een gezonde balans in de weg staat. Het geringe aantal faillissementen in het wegvervoer schrijft ING toe aan de 'veerkracht' van de branche 'waar noodlijdende bedrijven vaak worden overgenomen' en er 'frequent wordt doorgestart'. Bij de binnenvaart zijn het vooral de banken die 'terughoudend' zijn bij faillissementsaanvragen.

Ook de transportexperts van Ernst & Young vinden het aantal faillissementen in de logistiek 'gezien de eerdere verwachtingen meevallen', maar plaatsen na een onderzoek onder logistiek managers wel een aantal kanttekeningen bij dit herstel. Zo vindt 70 procent van de ondervraagde managers dat de markt maar langzaam herstelt.

## Concurrentiepositie

Daarnaast gaf een vijfde van de ondervraagde bedrijven aan dat de markt voor transport en logistiek zich nog steeds of weer in een crisisfase bevindt. "Onder deze ruim 20% bevinden zich vooral de kleinere bedrijven", aldus Ernst & Young. Het gaat daarbij vooral om familiebedrijven die 'minder makkelijk' grote reorganisaties doorvoeren en die



Het Nederlandse wegvervoer kende vorig jaar nauwelijks grote faillissementszaken.

door grote bedrijven minder vaak worden ingeschakeld als onderaannemers of charters, aldus de consultant.

Ernst & Young maakt zich ook zorgen over de concurrentiepositie van de Nederlands transporteurs. "Het merendeel houdt rekening met een gelijkblijvende, of nog vaker zelfs,

ook niet, concludeert de NIWO. Bij het grensoverschrijdend vervoer heeft bijna 80% een negatief nettooverschot, berekent NIWO. Daarvan valt meer dan de helft in de categorie 'lager dan -3%.' Alleen de top, slechts 12%, scoort een rentabiliteit van 3% of meer.

Volgens onderzoeksbureau NEA is

groei van 2,1% in het goederenvervoer. Ook de truckverkopen zijn in de eerste vijf maanden van 2011 sterk toegenomen, aldus het NEA.

## Fusies

KPMG is ook gematigd optimistisch. Het adviesbureau verwacht dat het aantal fusies en overnames in de transportsector dit jaar zal aantrekken. "Nu veel bedrijven de crisis hebben overleefd en er afgeslankt uit zijn gekomen, verleggen veel ondernemingen hun aandacht weer naar buiten." Volgens KPMG stijgen de bedrijfsresultaten en verstrekken banken meer kredieten. "Dit zal het aantal met schulden gefinancierde overnames omhoog stuwten, hoewel bedrijven bij hoogwaardige overnames geduchte concurrentie zullen ondervinden van financiële partijen, zoals private equity", waarschuwt KPMG.

JOHN VERSLEIJEN

"Eenvijfde zegt dat de markt zich nog steeds of weer in een crisisfase bevindt"

een concurrentiepositie die zal verzwakken", constateren de onderzoekers. Kostenreducties en nieuwe markten blijven nodig.

De vergunningverstrekker in het beroepsgoederenvervoer, NIWO, maakt zich in het jaarverslag 2010 vooral zorgen over de rentabiliteit onder de Nederlandse vervoerders. Bedrijven mogen dan nog niet de deuren sluiten, de winsten zijn er

het optimisme waarmee 2011 is ingegaan 'enigszins afgevlakt' door de 'niet aflatende financiële crisis in Europa'. De transportmarkten fluctueren sterk in de eerste helft van 2011 en de tariefontwikkeling blijft 'nog steeds een punt van zorg' door onder meer de stijgende brandstofprijzen. Toch ziet het NEA bij piekdrukke capaciteitstekort in het wegvervoer en verwacht voor 2011 een

## TIEN CONCLUSIES

Slechte betalingmoraal bedreigt sector (IFN Finance)

De gemiddelde betalingstermijn in de sector bedraagt 48 dagen (Graydon)

Concurrentiepositie blijft onder druk staan (Ernst & Young)

Fusies en overnames in de transportsector trekken aan (KPMG)

Slechts 423 bedrijven in de transportsector gingen over de kop in 2010 (CBS)

Van de wegvervoerbranche heeft 78% een negatief netto overschot (NIWO)

Groei in 2011 lijkt af te vlakken (NEA)

Overnames en doorstart zorgen voor laag aantal faillissementen in wegvervoer (ING)

Truckverkopen namen over de eerste vijf maanden van 2011 sterk toe (NEA)

Transportsector moet betalingsproblematiek zelf de kop indrukken (IFN Finance)

## IFN FINANCE: "LIQUIDITEITSPROBLEMEN BEDREIGEN LOGISTIEK"

"Het voortbestaan van ondernemers in de logistieke sector wordt bedreigd door ernstige liquiditeitsproblemen", Dat stelt Bob Huuskes van de Rotterdamse financiële dienstverlener IFN Finance en onderdeel van de Deutsche Bank. Volgens de manager New Business is de logistieke sector de dupe van mondiale ontwikkelingen, zoals de sterk gestegen brandstofkosten en een 'verachtvoudiging van de containerprijzen', maar ook van een 'dramatisch verslechterende betalingmoraal' onder de verladers.

"Grote bedrijven en overheden rekken de betalingstermijn steeds vaker op van dertig dagen naar zestig dagen of meer", aldus Huuskes. "Als een bedrijf bijvoorbeeld op jaarbasis twaalf miljoen euro omzet draait bij een klant en deze klant rekt de betaaltermijn

op van dertig naar negentig dagen, dan ontstaat er een gat van twee miljoen euro", rekt hij voor. Veel bedrijven in de logistieke sector kampen volgens de kredietverstrekker door de lange betalingstermijnen met liquiditeitsproblemen. Door deze verslechterende betalingmoraal worden ondernemers in het nauw gedreven, beweert Huuskes. Hij wijst er op dat bedrijven zich niet goed realiseren dat ze zelf liquiditeitsproblemen 'de kop in kunnen drukken' via een beter debiteurenbeheer en financiering. "Zo kunnen problemen op een effectieve wijze worden bestreden." Huuskes verwijt tevens niet geheel zonder eigen belang traditionele kredietverstrekkers zoals banken 'een weinig flexibele houding' bij het oplossen van de financiële nood in de transportsector. | JV

## FAILLISSEMENTEN IN WEGVERVOER 2010 BLIJVEN LAAG

