

De Nederlandse automotive

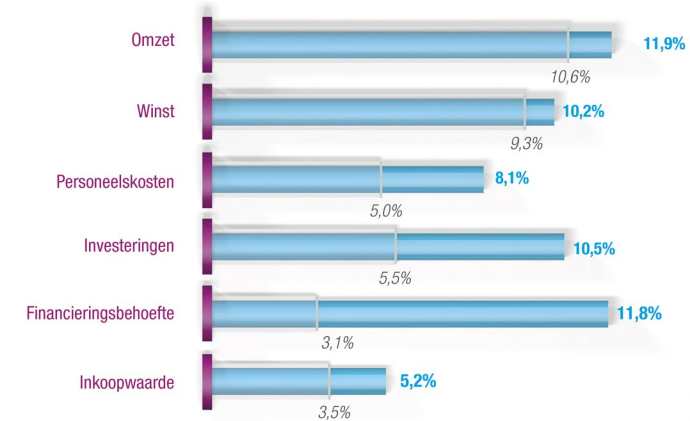


De automotive kent tot nu toe een goed jaar, met hogere omzetten en meer registraties van nieuwe auto's. Toch is het sentiment voor de langere termijn niet onverdeeld positief. De branche heeft last van structurele veranderingen en zeer krappe marges en de kredietwaardigheid is afgenomen. Een groeiend aantal autobedrijven heeft daarnaast problemen door een tekort aan goed personeel. Er zijn nieuwe verdienmodellen en initiatieven nodig om de branche naar een volgende fase te brengen.

Financiële verwachtingen van automotive-ondernemers

(Komende 12 maanden)

- Percentage automotive
- Mkb-gemiddelde



Verwachtingen in de automotive

Omzet en winst

De registratie van nieuwe personen-auto's is in de eerste elf maanden van 2018 met 6,8% gestegen, zo blijkt uit cijfers van RAI Vereniging en BOVAG. Voor heel 2018 wordt gerekend op een toename tot 440.000 nieuwe registraties, versus 414.538 in 2017. Auto-ondernemers trekken dit positieve beeld door naar 2019. Ze gaan uit van een omzetgroei van 11,9%, versus 10,6% voor het mkb. De winst zal met 10,2% stijgen; fors hoger dan de prognose van een jaar eerder (5,6%) en ook iets hoger dan het mkb-gemiddelde (9,3%).

Kosten

Steeds meer autobedrijven merken dat de vraag naar gekwalificeerd personeel het aanbod overstijgt en kampen met tekorten, zegt Jan van Delft van de Vereniging Zakelijke Rijders. "Dat komt deels door de krappe arbeidsmarkt, maar ook door het imago van de branche.

Er is vooral behoefte aan mensen met een technische achtergrond, maar zij kiezen niet snel voor de automotive."

Voor 2019 gaat de autobranche uit van een toename van de personeelskosten van ruim 8%. Dit komt neer op meer dan een verdubbeling ten opzichte van de prognose van een jaar geleden.

Autobedrijven verwachten dat de inkoopwaarde in 2019 met 5,2% zal stijgen, ten opzichte van +3,5% voor het mkb. Dit heeft een drukkend effect op de marges in de branche en die staan al enorm onder druk. Clem Dickmann van kennisbureau Aumacon: "De vraag naar reparaties en onderhoud neemt al af door de technologische ontwikkelingen en nu mengen grote partijen met een sterke infrastructuur zich ook nog in de strijd.

Zo voert Carglass ook kleine reparaties uit die niets met ruitschade te maken hebben. Als individuele ondernemer zijn er niet veel mogelijkheden om je goed te positioneren."

Kansen en bedreigingen

Gezien de margedruk en het tekort aan vakkundig personeel is het niet zo vreemd dat autobedrijven sterker willen gaan sturen op efficiency. In de SRA-BiZ-analyse noemen zij efficiënter werken dan ook de belangrijkste kans voor het komende jaar (50% van de respondenten). Van Delft ziet daar weinig ruimte meer voor. "In de uitvoering zijn al geen grote slagen meer te maken. In het planningsproces is nog wel iets te halen, maar dat gebeurt vaak ook al door te digitaliseren."

Van Delft ziet meer in de trend dat mensen ontzorgd willen worden. "Je kunt bij onderhoud de auto bijvoorbeeld thuis ophalen en afleveren en vervangend vervoer aanbieden. Dit soort dienstverlening stelt je in staat om klanten beter te binden. We moeten van een sleutelmodel naar een model dat is gebaseerd op dienstverlening. Veel ondernemers blijven echter hangen in hun oude businessmodel. Een visie voor de lange termijn vind ik in de branche weinig terug."

Wat betreft bedreigingen gaan overheidsmaatregelen aan kop (genoemd door 42,5%), gevolgd door technologische ontwikkelingen (37,5%) en het aanbod van vakkundig personeel (32,5%). Van Delft: "De overheid blijft erg onvoorspelbaar. De autobranche kijkt met angst en beven uit naar de nieuwe belastingvoorstellen. En het is de vraag wat erop het gebied van milieuwetgeving, bijvoorbeeld voor diesel, gaat gebeuren."

Technologische ontwikkelingen kunnen een bedreiging vormen, onder meer omdat ICT-innovaties auto's complexer maken en vragen om specialisatie. "Nieuwe technologieën maken ook dat auto's meer in rijdende dataproducten veranderen", stelt Dickmann. "De fabrikant heeft een directe verbinding met de gebruiker van de auto en dit gaat ten koste van universele bedrijven."

KPI's

Met 65% is het percentage van de omzet afkomstig uit de werkplaats belangrijke stuurinformatie voor

autobedrijven. Ook de omzet per fte (genoemd door 60%) en het aantal gewerkte uren (door 52,5%) zijn belangrijke kritische succesfactoren.

Gezondheid en financiering

Kredietwaardigheid

De financiële positie van bedrijven in de automotive is in het afgelopen jaar achteruitgegaan. Uit de analyse van SRA-BiZ blijkt dat het percentage ondernemingen dat aan al de financiële verplichtingen kan voldoen (een PD-rating lager dan 1), is gedaald van 77,9% in 2016 naar 74,6% in 2017. Hiermee blijft de autobranche achter bij het mkb-gemiddelde, dat wel verbeterde (van 78,7% naar 80,1%).

Investerings

Het investeringssaldo (de investeringen in vaste activa minus het desinvesteringssaldo) is in 2017 gestegen ten opzichte van het jaar ervoor. Ten opzichte van de omzet steeg

het investeringssaldo in de automotive van 1% in 2016 naar 1,4% in 2017. Het mkb-cijfer bedroeg 3,3% in 2017. De verwachte investeringsbereidheid is in de autobranche relatief groot. Ondernemers rekenen voor 2019 op een toename van de investeringen van 10,5%. Voor het mkb is dit 5,5%.

Financiering

Uit onze analyse blijkt dat autobedrijven in de komende maanden een veel sterkere behoefte zullen hebben aan externe financiering (+11,8%). Het cijfer voor het mkb bedraagt 3,1%. Tegelijkertijd is de kredietwaardigheid in de autobranche afgenomen en zijn banken terughoudend als het gaat om het verlenen van krediet. Dit botst en het gevolg is een concentratietrend richting dealerholdings, vertelt Van Delft. "Dit gaat ten koste van de lokale ondernemer die van het bord wordt gedrukt."