



De logistiek in zicht

Visie op 2020

Logistiek

Verdeling referentiegroep SRA-BiZ: **n 358**

Verdeling volgens Centraal Bureau voor de Statistiek: **3%**



Meer ruimte voor samenwerking in de keten

Logistieke ondernemers zijn per saldo redelijk optimistisch over de financiële ontwikkelingen in 2020, al blijven de marges een punt van zorg. Veel aandacht zal uitgaan naar initiatieven in verband met de duurzame transitie en het Klimaatakkoord. Dit soort ontwikkelingen vergt (soms grote) investeringen en een andere manier van denken, maar biedt tegelijkertijd kansen voor nieuwe verdienmodellen en samenwerkingsvormen. Hoe kunnen logistieke ondernemers hierop inspelen?

Visie op de logistiek

"De kosten in de logistiek zullen in het komende jaar naar verwachting per saldo op een hoger niveau komen te liggen. Om te blijven investeren, zouden logistieke ondernemers in deze markt dus in staat moeten zijn om boven op de hogere kosten een goede prijs te vragen. Digitalisering speelt hierin een belangrijke rol", aldus Juliette van Neerijnen, Coördinator Digitale Innovatie bij Transport en Logistiek Nederland (TLN). "Veel logistieke dienstverleners hebben

onvoldoende inzicht in eigen data. Tijdens onderhandelingen zegt een opdrachtgever bijvoorbeeld dat je achttien seconden nodig hebt om een rolcontainer uit een trailer te halen. Voor de eerste twee klopt dat misschien, maar hoe dieper je de trailer in moet, hoe meer tijd dat kost. Dit soort feiten moet je met een op tafel kunnen leggen. Veel partijen moeten simpelweg meer met hun data gaan doen."

Gezamenlijk belang

"Veel hangt ook af van de manier waarop het logistieke bedrijf uitlegt wat zijn toegevoegde waarde is voor de opdrachtgever", stelt Bart Banning, Sector Banker Transport & Logistiek bij ABN AMRO. "Laat zien wat je doet om de logistieke operatie van je klant goed af te wikkelen. En, belangrijk: wat je als dienstverlener zou kunnen doen om de logistieke operatie nog efficiënter en wellicht duurzamer te maken. Dit betekent dat je in de onderhandeling een open discussie met elkaar moet voeren. Ook mkb-bedrijven moeten veel meer aandacht aan strategie besteden. Ingaan op de vraag hoe zij vanuit hun kennis de duurzame transitie van de logistiek samen met hun

opdrachtgever kunnen realiseren. Dit zal de klantrelatie intensiveren en de onderhandelingspositie verstevigen."

Ook Rob Aarse, Beleidsmedewerker Duurzaamheid bij TLN, ziet ruimte voor verbetering in de verticale samenwerking, tussen transporteur en verladers en ontvangers. "Verladers zien niet altijd het belang in van een efficiënter logistiek proces. Zij hebben andere zaken om zich zorgen over te maken, en kunnen elders een groter besparingspotentieel behalen dan op transportkosten. TLN heeft echter goede hoop dat dit de komende jaren gaat veranderen. We praten niet meer zozeer over geld, maar ook over de duurzaamheidsopgave. Als je in logistieke ketens een gezamenlijke verantwoordelijkheid ervaart om de CO₂-uitstoot te reduceren, dan heb je een gezamenlijk belang. We zien met het Klimaatakkoord in het achterhoofd voor de komende jaren de noodzaak ontstaan om met elkaar slimmer te werken."

Zero emissie en elektrificatie

Naaft verticale opschaling spelen er nog twee grote duurzaamheidsontwikkelingen in de branche.

De eerste is de komst van de zero-emissiezones; die moeten in 2025 in dertig tot veertig gemeenten zijn ingevoerd. "De grootte van deze zones is belangrijk voor de logistiek", zegt Manfred Kindt, manager bij onderzoeksbureau Panteia. "Dan weten we welke transportondernemers worden geraakt en hoe ze kunnen anticiperen. Dit zou in het eerste kwartaal van 2020 bekend moeten zijn. Het aanbod van elektrische bestelwagens neemt snel toe, dus ligt het elektrificeren van het goederenvervoer van en naar de stad voor de hand. Voor vrachtwagens lijkt de overstap verder

Manfred Kindt:

De grootte van zero emissie zones is belangrijk voor de logistiek, dan weten we welke transport-ondernemers worden geraakt en hoe ze kunnen anticiperen.

weg. Ook rijden op waterstof is iets voor de langere termijn."

Er komen weliswaar meer elektrische modellen op de markt, maar deze zijn vaak erg duur. Toch is de prijs volgens Kindt niet het grootste issue. "Het gaat vooral om de onzekerheid over de levensduur en de betrouwbaarheid van de batterijtechnologie, om de inzetbaarheid van het voertuig. En hoe staat het met de laadstructuur? Zijn er voldoende oplaadpunten en wat vraagt dit nieuwe gebruik van het elektriciteitsnet? Het is zaak dat overheid en netbeheerders goed plannen wat er aan infrastructuur en ruimte nodig is voor deze

Rob Aarse: De transitie naar elektrisch stadsvervoer zal naar verwachting vooral met vervangingsinvesteringen worden gedaan.

transitie. Al met al brengt de overgang naar elektrisch stadsvervoer veel uitdagingen, maar ook kansen met zich mee. Het blijkt voor ondernemers het ideale moment om de logistiek anders en slimmer in te richten. Dat is winst."

Duurzame samenwerking

De transitie naar elektrisch stadsvervoer zal naar verwachting vooral met vervangingsinvesteringen worden gedaan. En transporteurs zullen waarschijnlijk eerst kijken hoe ze zero-emissie zelf kunnen oppakken, denkt Aarse. "Pas als dat niet haalbaar is, komt samenwerking in beeld. Onderdeel van de samenwerking is in dit geval dat je goederen aan de rand van de stad overlaadt en moet overlaten aan een andere partij. Hierin zit een kwetsbaarheid. Blijft je klant tevreden over dat deel van het transport dat je niet meer onder controle hebt?"

Ook Banning is benieuwd in hoeverre er meer samenwerkingsverbanden zullen worden uitgerold. "Er zijn al goede voorbeelden, zoals een samenwerking tussen CB en City Hub voor groen stadstransport. CB verzorgt de logistiek tot aan de stad en vervolgens neemt City Hub het over met eigen elektrische vervoermiddelen. Ik verwacht meer van dit soort ontwikkelingen. Er zal zonder twiifel een groter speelveld ontstaan, omdat start-ups de traditionele logistieke markt opschudden. Logistieke dienstverleners zullen

daar een antwoord op moeten formuleren."

Bijmenging

Een derde punt uit het Klimaatakkoord heeft te maken met zwaardere vrachtwagens die over een langere afstand rijden. De stand van de techniek is nog niet zo ver dat dit elektrisch kan. Aarse: "De gedachte is: als je de motor niet kunt veranderen, kun je dan wellicht iets anders in de motor stoppen? In het Klimaatakkoord is er omwille van de eenvoud voor gekozen om de bijmenging van duurzamere brandstoffen bij de diesel in de komende jaren geleidelijk te verhogen, want er is nog geen alternatief." Voorbeelden van dergelijke duurzame brandstoffen zijn HVO, een synthetische diesel die zonder aanpassingen kan worden gebruikt, en biogas."

Van Neerijnen beaamt: "Het zijn stuk voor stuk interessante transitiepaden, maar het kost allemaal meer geld. Ergens moeten transporteurs compensatie vinden, bijvoorbeeld in de vorm van funding door de overheid. Of logistieke dienstverleners moeten een akkoord kunnen sluiten met klanten en gezamenlijk investeren. We hebben een gedeeld belang, dus iedereen moet verantwoordelijkheid nemen." •

Juliette van Neerijnen:

Ergens moeten transporteurs compensatie vinden, bijvoorbeeld in de vorm van funding door de overheid of door een akkoord te sluiten met klanten.



Verwachtingen, gezondheid en investeringen

Financiële verwachtingen komende 12 maanden

De logistieke sector gaat voor 2020 uit van een behoorlijke groei van de omzet en winst. De omzet zal naar verwachting met 16% stijgen, tegenover gemiddeld bijna 17% voor het mkb. De winstgroei blijft waarschijnlijk iets achter (+10,2%), versus 13,1% voor het mkb. De inkoopwaarde zal naar schatting ruim 3% hoger komen te liggen.

De personeelskosten gaan naar verwachting sterker omhoog dan in het mkb als geheel: 6,5% versus 5,4%. Verder is de bereidheid om te investeren onder logistieke ondernemers opvallend groot. In lijn daarmee neemt ook de behoefte aan externe financiering toe, maar wel in een lager tempo.

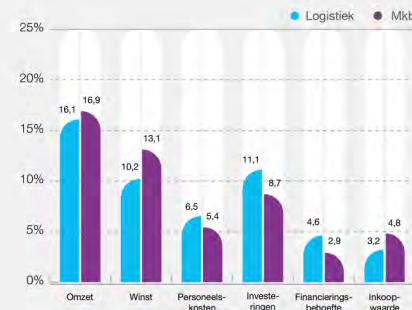
Top 3: kansen in de logistiek

Ondernemers in de logistiek zien voor 2020 vooral kansen in de economische ontwikkelingen en in marktontwikkelingen. Het probleem is echter dat logistieke bedrijven zelfs in een hoogconjunctuur, zoals in de afgelopen jaren, nauwelijks marge overhouden op de volumes die zij vervoeren. De prijs is bij opdrachtgevers in veel gevallen nog een selectiecriteria. Daarom zien transporteurs ook efficiënter werken als een belangrijke kans voor de komende twaalf maanden.

Top 3: bedreigingen in de logistiek

De belangrijkste bedreiging blijft het tekort aan vakkundig personeel. Bijna acht op de tien bedrijven noemen dit als grootste potentiële rem op de bedrijfsactiviteiten. De branche kampt met

FINANCIËLE VERWACHTINGEN
KOMENDE 12 MAANDEN

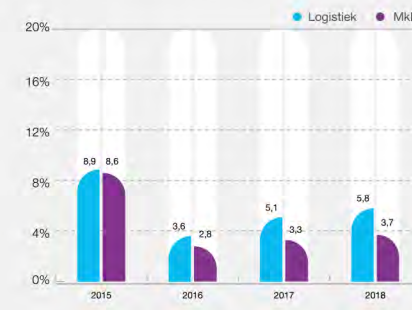


vergrijzing, maar het gaat ook om het in huis halen van andere competenties. Slimme data-analyse kan bijvoorbeeld wat lucht geven als het gaat om de marges, maar daar zijn specialisten voor nodig. Ook overheidsmaatregelen staan te boek als een bedreiging, want deze zorgen voor veel onzekerheid. Denk aan milieuwetgeving die nogal eens wijzigt.

Percentage kredietwaardige ondernemingen in de logistiek (2014-2018)

De financiële positie van bedrijven in de logistiek is in het afgelopen jaar licht verslechterd. Uit de analyse van SRA-BiZ blijkt dat het percentage ondernemingen dat aan de financiële verplichtingen kan voldoen, is gedaald van 80,2 in 2017 naar 79,7% in 2018. Hiermee blijft de branche achter bij het mkb-gemiddelde, dat verbeterde van 80,1% naar 81,7%.

INVESTERINGSSALDO
ALS % VAN DE OMZET (2015-2018)



Investeringsaldo als percentage van de omzet (2015-2018)

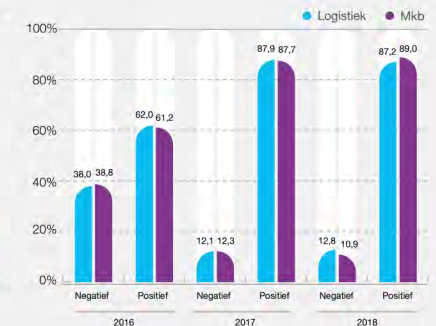
Ten opzichte van de omzet is het investeringsaldo in de logistiek in 2018 gestegen van 5,1% naar 5,8%. Het mkb-cijfer bedroeg 3,7%.

De investeringen groeien in 2020 naar verwachting relatief sterk (ruim 11%, ten opzichte van bijna 9% voor het mkb). Deze flinke toename wordt voor een groot deel verklaard door de stijging van de materiële prijzen van ongeveer 10%.

Desinvesterings- en investeringsaldo logistiek (2016-2018)

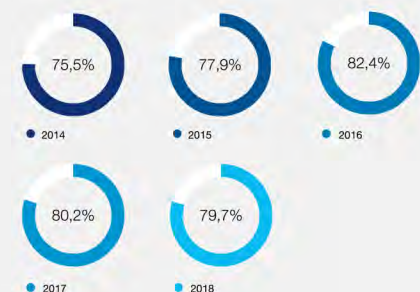
Het investeringssaldo (de investeringen in vaste activa minus het desinvesteringssaldo) is in 2018 iets verslechterd. Ruim 87% van de logistieke ondernemers heeft een positief investeringsaldo, ten opzichte van bijna 88% een jaar eerder.

DESINVESTERINGS- EN
INVESTERINGSSALDO (2016-2018)



KREDIETWAARDIGHEID

percentage kredietwaardige ondernemingen
(PD-rating < 1%) in de logistiek (2014-2018)



Kpi's logistiek

De omzet is voor vervoerders de belangrijkste kritische succesfactor: de meeste ondernemers noemen de omzet per fte en de omzet per voertuig. Voor veel logistieke bedrijven is ook de omzet per chauffeur belangrijke stuurinformatie.

KPI'S LOGISTIEK



TOP 3: KANSSEN IN DE LOGISTIEK



TOP 3: BEDREIGINGEN IN DE LOGISTIEK

