

Stand van Transport

Trends, Ontwikkelingen, Cijfers & Prognoses

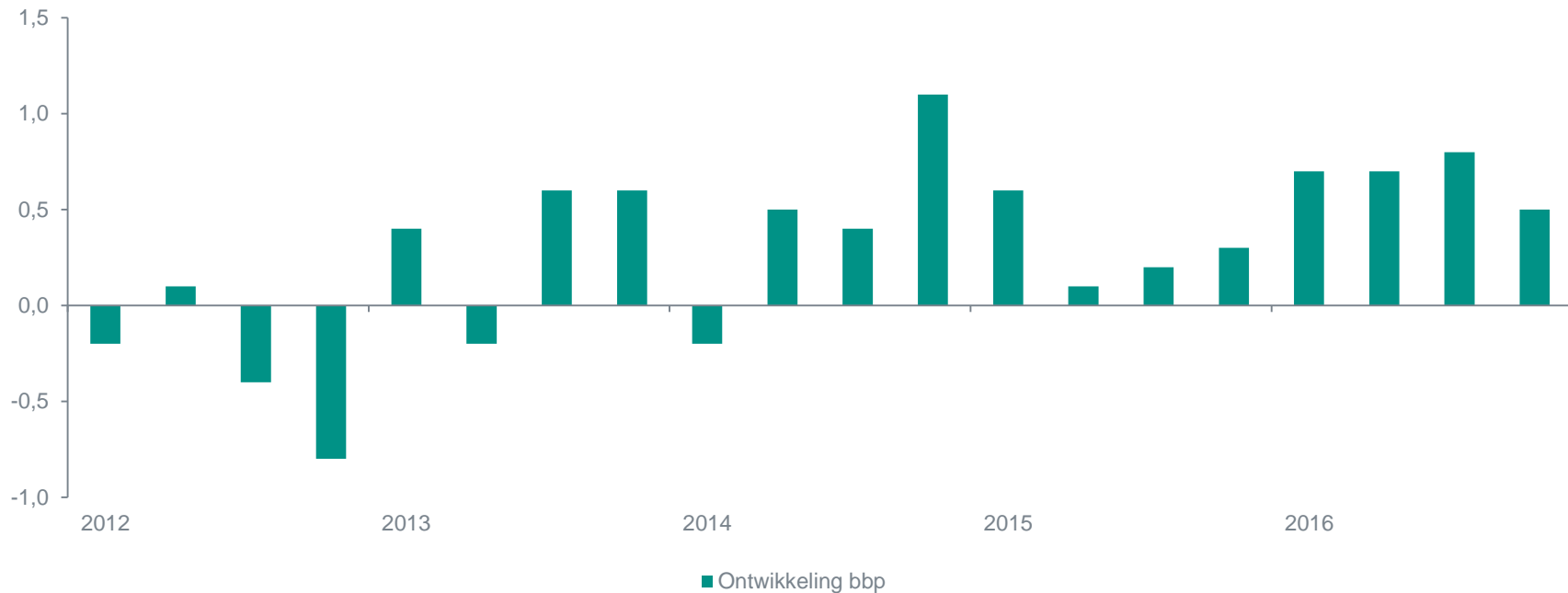
Sector Advisory
Madeline Buijs
Februari 2017

Stand van Transport: Divers beeld

Stevige groei Nederlandse economie vierde kwartaal	3
Gunstige prognoses Nederlandse economie	4
Transportsector vergelijkbaar met Nederlandse economie	5
Arbeidsmarkt transportsector herstelt	6
Omzetontwikkeling transport wisselend	7
Afvlakkende wereldhandel beïnvloedt Schipholvolumes	8
Dalende volumes uit en naar het Verre Oosten	9
Wegvervoer profiteert van aantrekkende groei bouw	10
Groei zeevaart neemt af	11
Haven Rotterdam had het moeilijk in 2016	12
Antwerpen deed het een stuk beter	13
Binnenvaartvolumes stegen in 2016, maar omzet onder druk	14
Natte bulk had een goed jaar	15
Herkomst lading binnenvaart	16
Lichte groei verwacht in kustvaart	17
Rotterdam belangrijk in kustvaart	18
Sentiment onder transportondernemers wat negatiever	19
In 2016 2% minder faillissementen dan in 2015	20

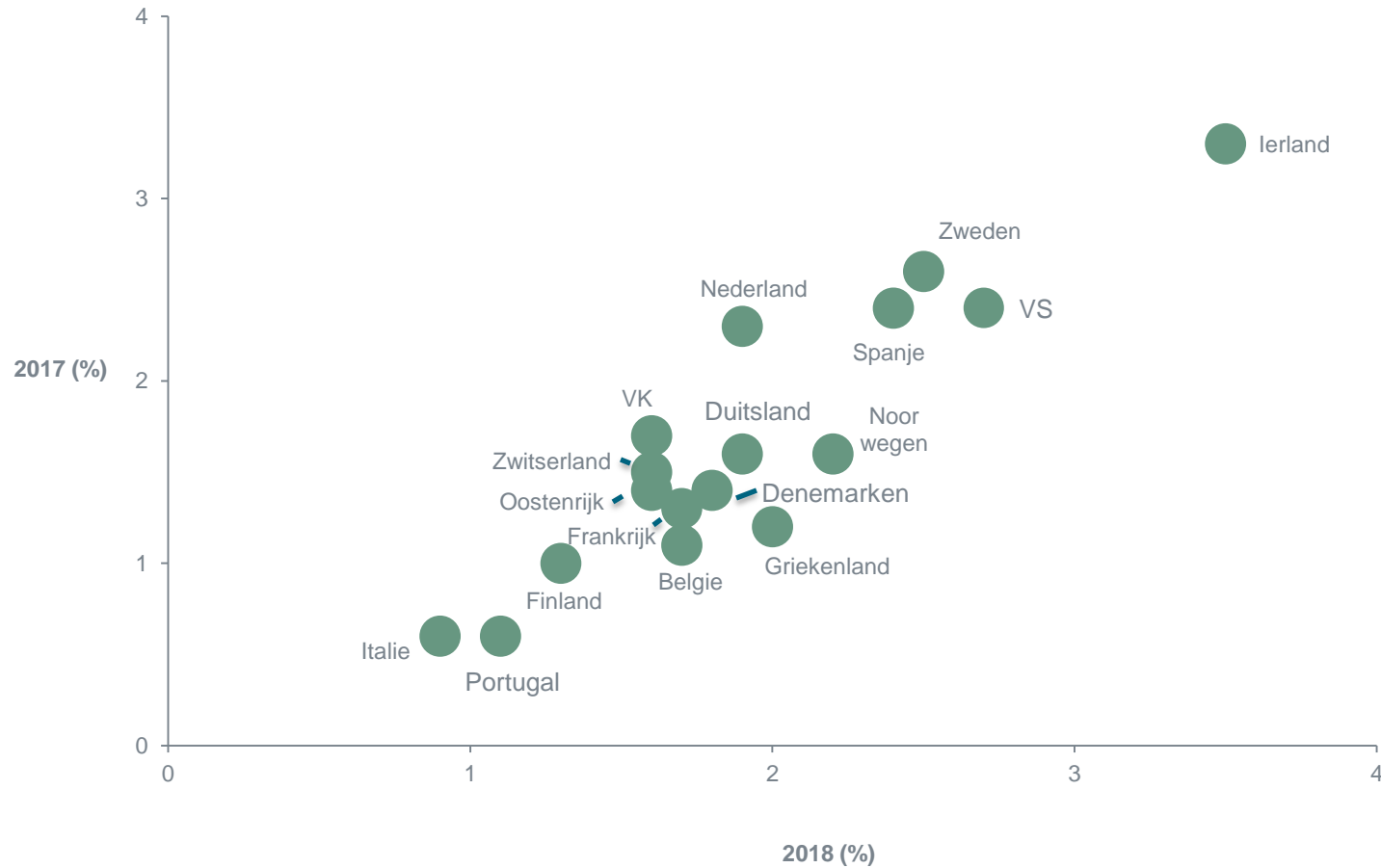
Stevige groei Nederlandse economie vierde kwartaal

Groei k-o-k in %

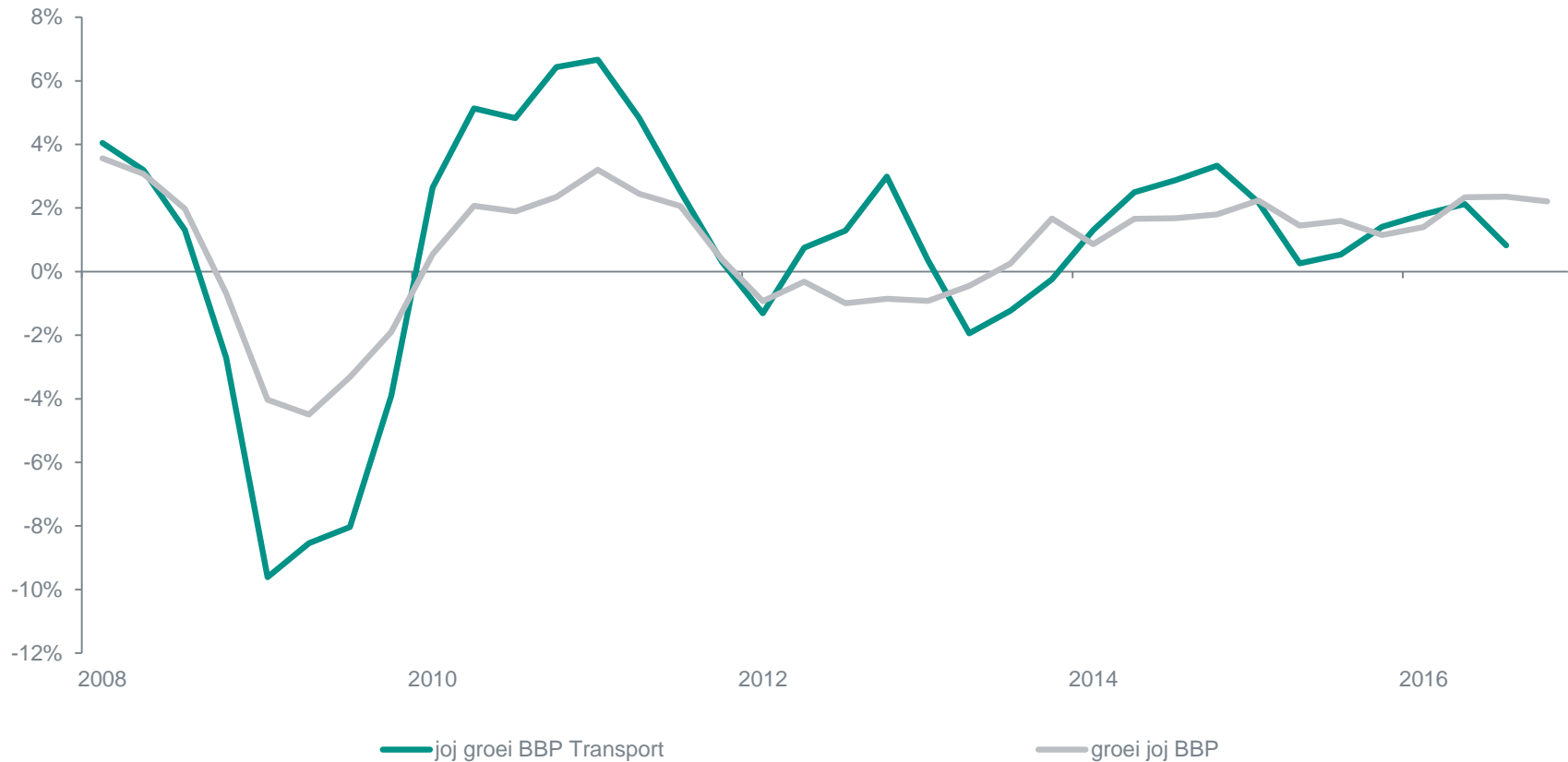


In het vierde kwartaal van 2016 hield de stevige groei van de Nederlandse economie aan. Het bbp steeg met 0,5% ten opzichte van het derde kwartaal van 2016. De groei over heel 2016 komt daarmee uit op 2,1%. De Nederlandse economie groeit daarmee al elf kwartalen op rij. Vooral de uitvoer en de consumptie stegen hard. De bedrijfsinvesteringen daalden, doordat de investeringen in woningen minder hard stijgen. Ook daalden de investeringen in transportmiddelen. Er werd minder in personenauto's geïnvesteerd in verband met de verandering in de bijtelling per 1 januari 2016. De prognoses voor 2017 van het Economisch Bureau zijn door deze goede cijfers ook naar boven bijgesteld.

Gunstige prognoses Nederlandse economie



Transportsector vergelijkbaar met Nederlandse economie



De toegevoegde waarde van de transportsector ontwikkelt zich volatieler dan de Nederlandse economie. Als het goed gaat met de Nederlandse economie, gaat het zeer goed met de transportsector. En andersom. In het derde kwartaal van 2016 zakte de toegevoegde waarde van de transportsector iets terug.

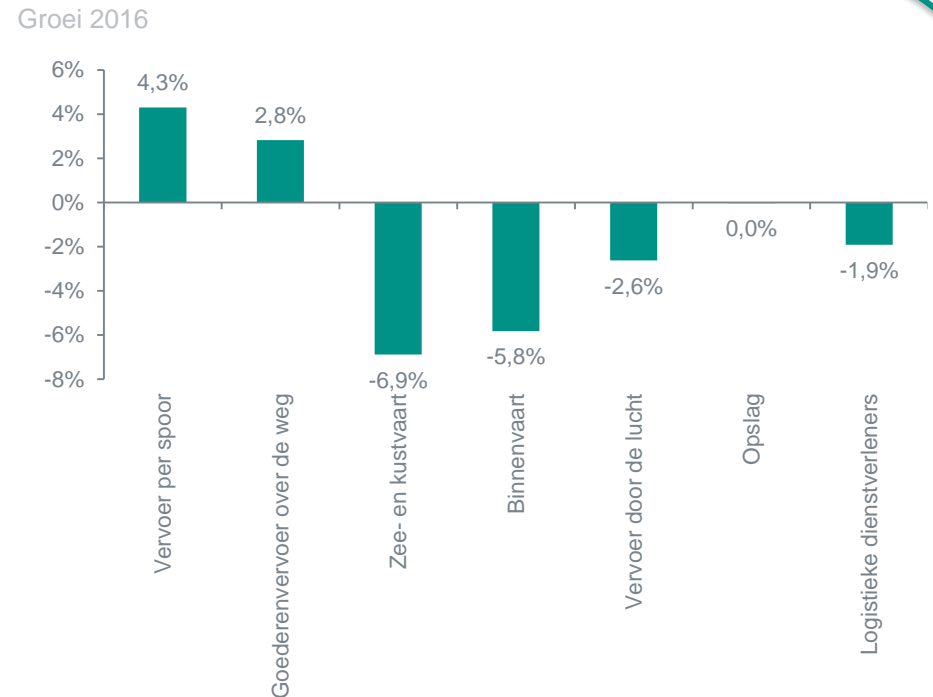
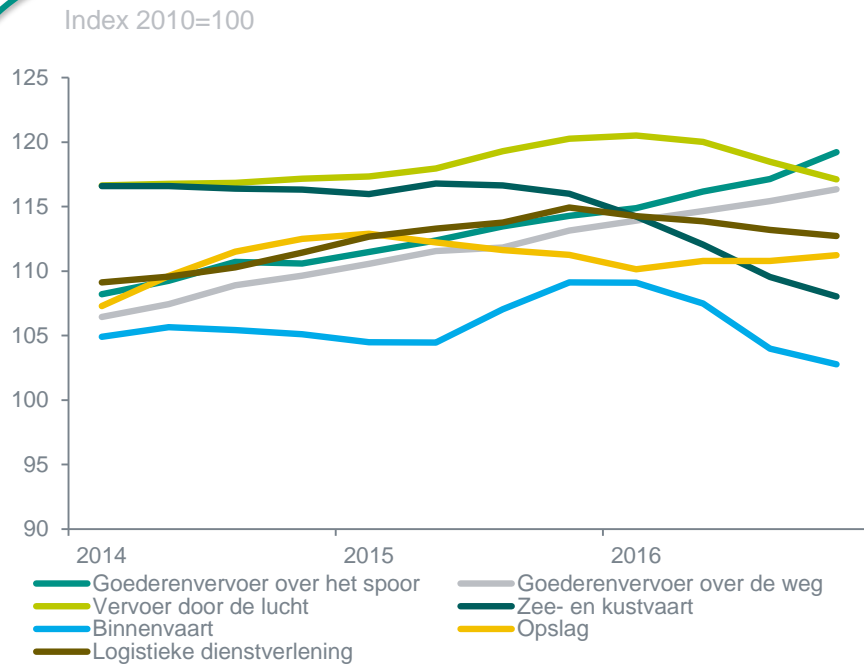
Arbeidsmarkt transportsector herstelt

Aantal x1000



Sinds het dieptepunt in het vierde kwartaal van 2012 neemt het aantal vacatures in de transportsector weer toe. In het vierde kwartaal van 2012 waren er 2.600 openstaande vacatures. In het vierde kwartaal van 2016 waren dit er al weer 6.900. In de hoogtijdagen voor de crisis stonden er in de transportsector rond de 10.000 vacatures open. Daar zijn we dus nog niet. Wel komen er steeds meer geluiden uit de sector dat er sprake is van een personeelstekort.

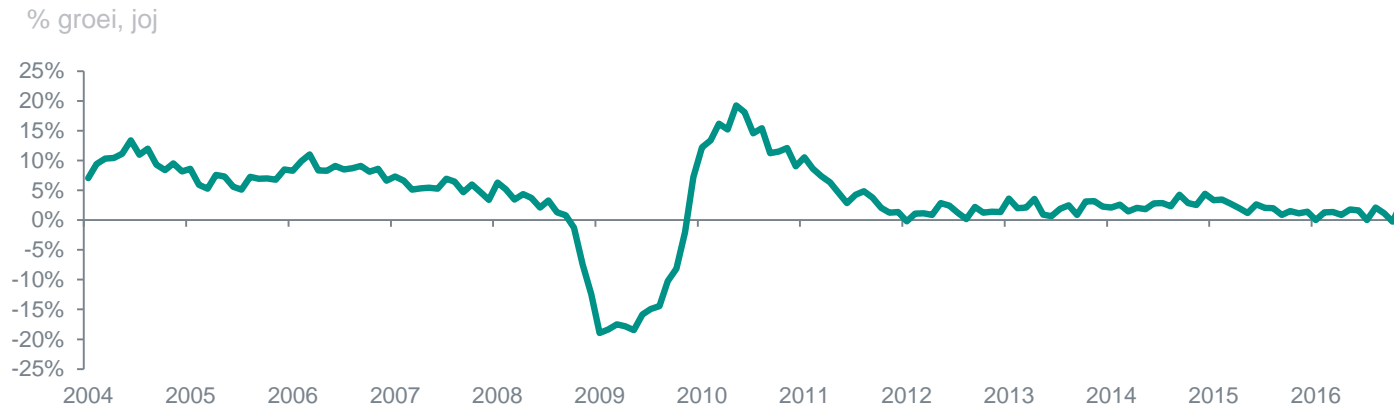
Omzetontwikkeling transport wisselend



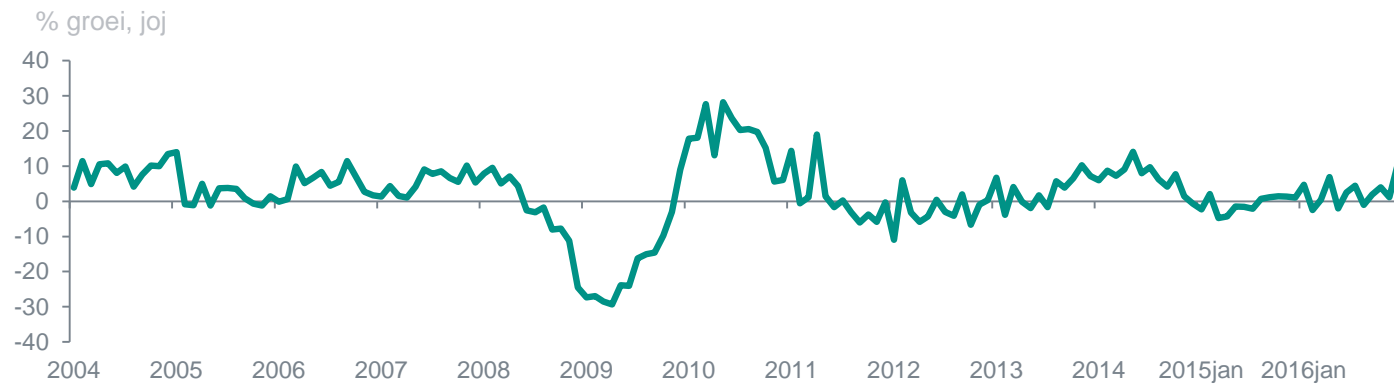
In 2016 daalde de omzet van transportbedrijven licht in vergelijking met een jaar eerder, met 0,3%. Een aantal branches waren hier de oorzaak van. Vooral de omzet van de zee- en kustvaart en de binnenvaart liep sterk terug. De kanttekening bij de binnenvaart is wel dat zij in 2015 een erg goed jaar hadden door laag water. Met 6,9% j-o-j respectievelijk 5,8% j-o-j. Ook de omzet van vervoerders door de lucht (-2,6%) en logistieke dienstverleners (-1,9%) liep terug. De omzet van opslagbedrijven was stabiel. Alleen ondernemers in het vervoer over het spoor en over de weg lieten een positieve omzetgroei zien.

Afvlakkende wereldhandel beïnvloedt Schipholvolumes

Wereldhandel vlakt af, door nearshoring en veranderingen in de value chain

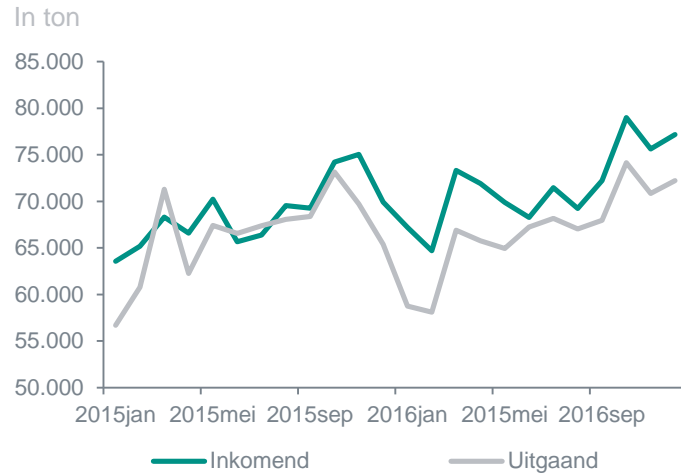


Schipholvolumes laten eenzelfde patroon zien

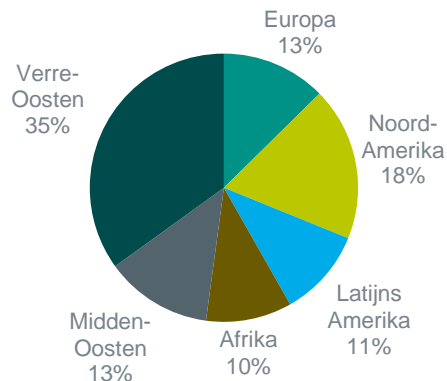


Dalende volumes uit en naar het Verre-Oosten

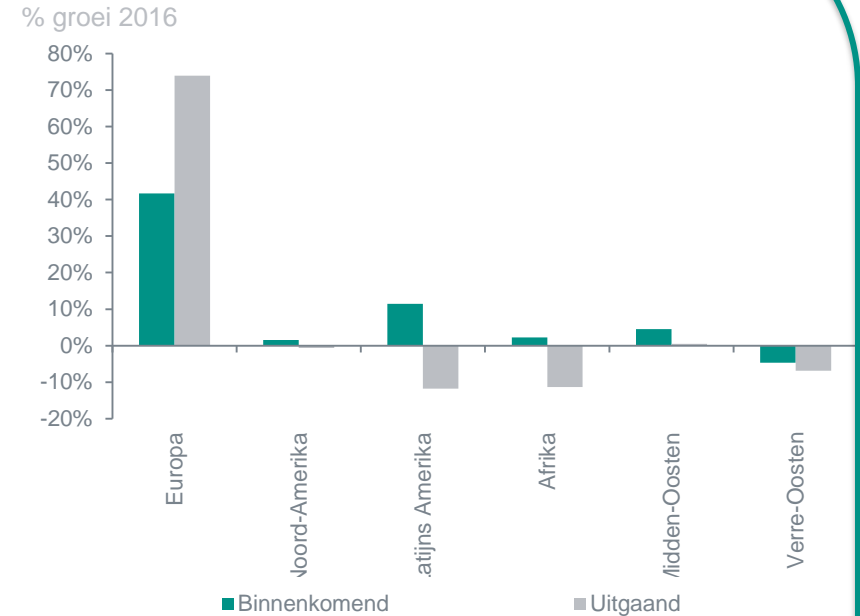
Zowel binnenkomende als uitgaande volumes gestegen in 2016



Maar Europa heeft minder invloed op totaal, dan Verre Oosten



Volume Verre-Oosten gedaald en volumes Europa flink gestegen....



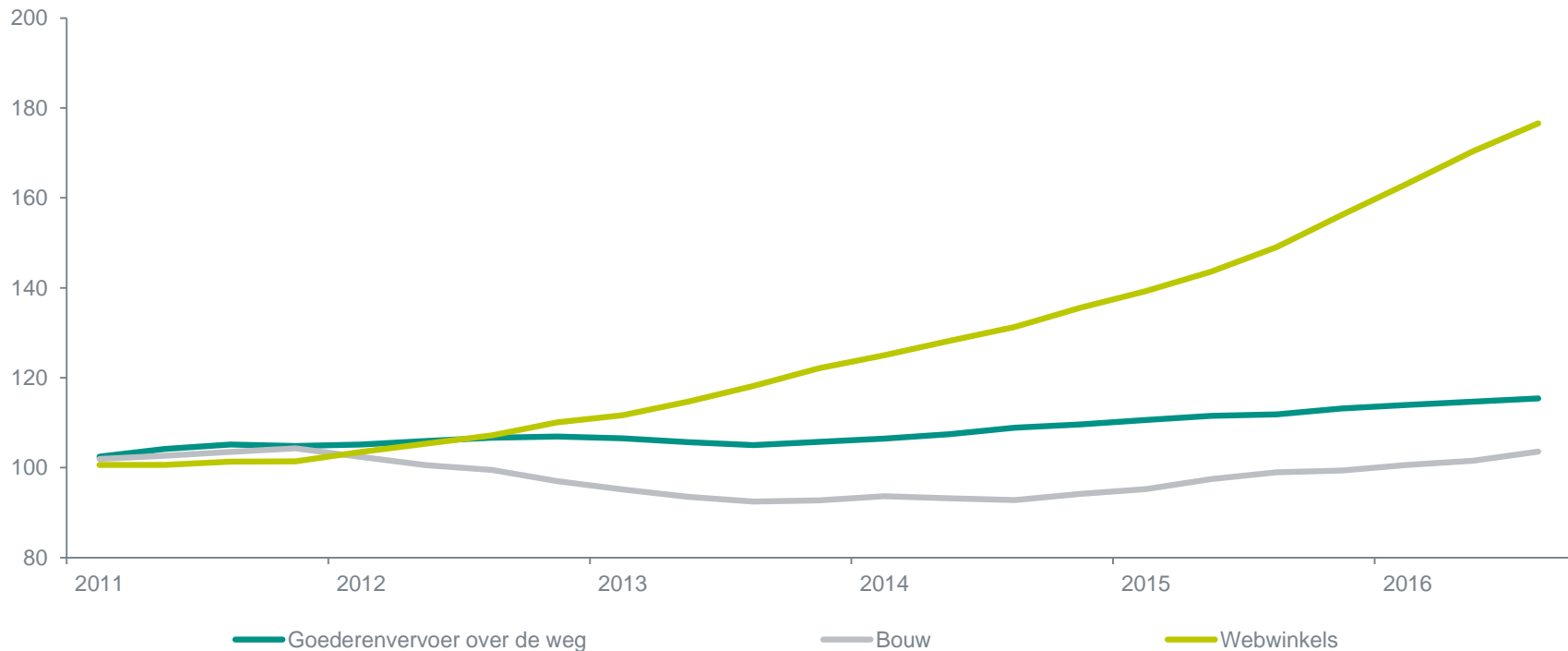
In 2016 zijn de vrachtvolumes met **2,5%** gestegen.

De binnenkomende vrachtvolumes namen met **4,4%** toe, maar...

de uitgaande volumes stegen maar met **0,6%**

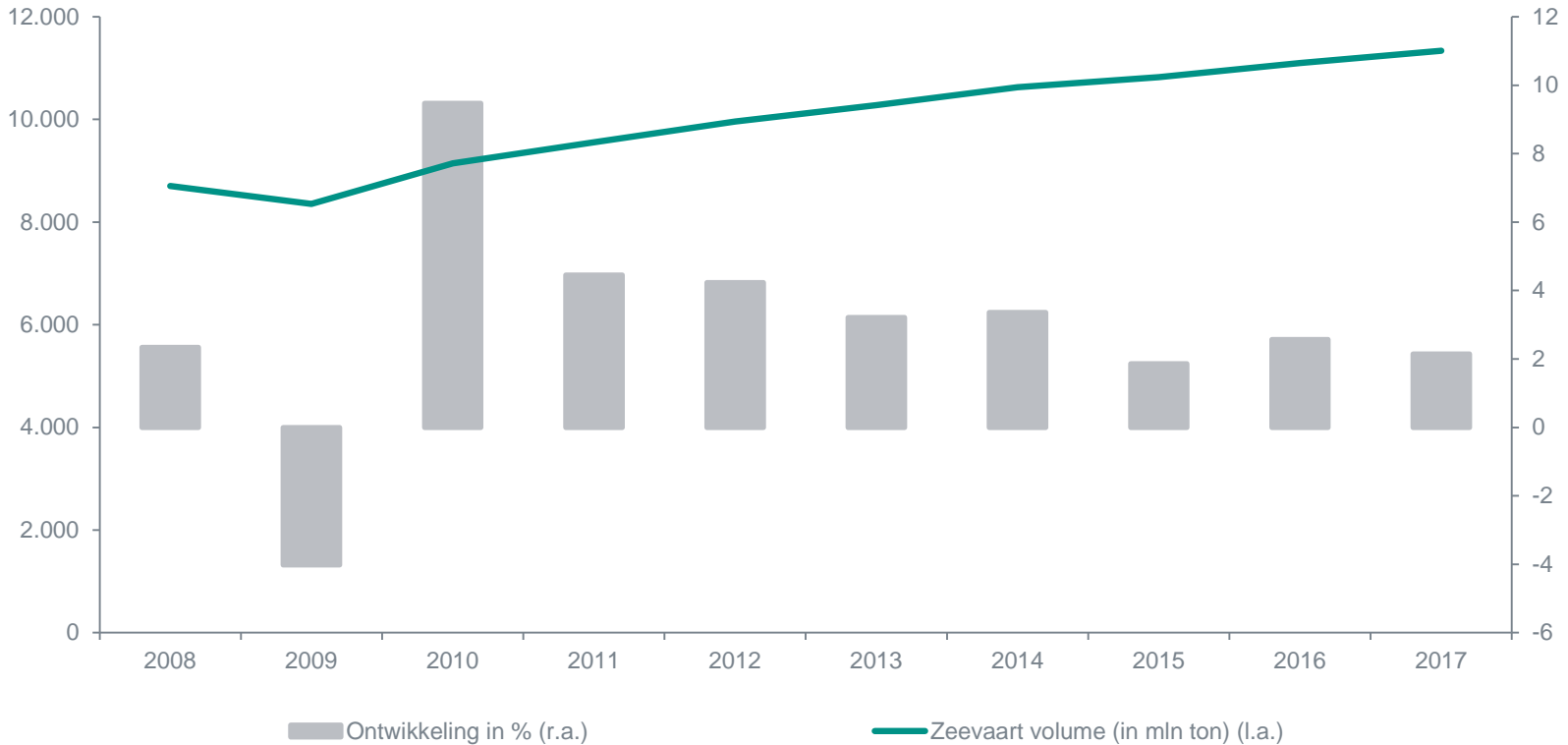
Wegvervoer profiteert van aantrekkende groei bouw

Omzet, index 2010=100



Het wegtransport profiteert nog steeds van de aantrekkende bouwsector en groei in onlinewinkels. De omzet van wegtransporteurs steeg in de eerste drie kwartalen van 2016 met 2,8% in vergelijking met dezelfde periode in 2015. In de eerste twee kwartalen stonden de prijzen nog onder druk, maar in het derde kwartaal van 2016 stegen de prijzen met 0,1%. Dit is de eerste keer sinds het vierde kwartaal van 2014 dat de prijzen die wegtransporteurs kunnen vragen, weer stijgen.

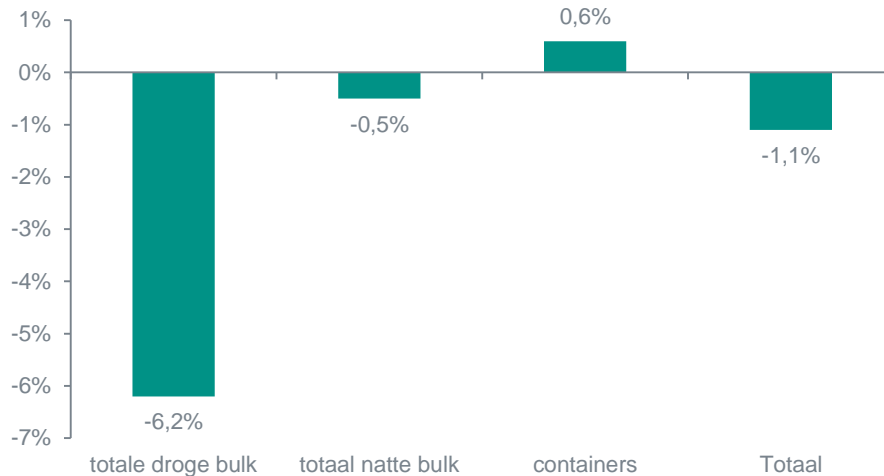
Groei zeevaart neemt af



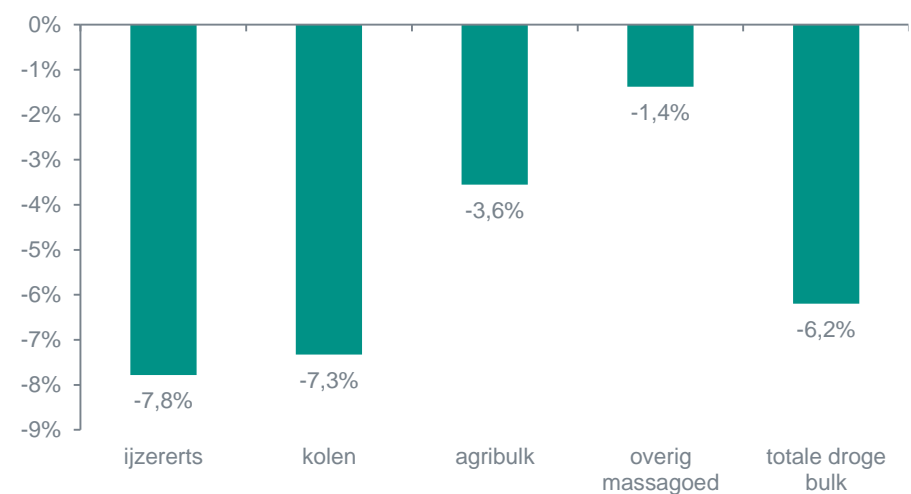
Het volume van de vervoerde producten in de zeevaart nam in 2016 toe met 2,6%. De verwachtingen voor 2017 voor de volumes zijn relatief positief. Naar verwachting groeit het volume vervoerde producten dan met 2,1%. Daarmee is het zeevaartvolume een stabiele groeier, maar de sterke groei is eruit. Over de jaren 2011-2014 groeide het zeevaartvolume met gemiddeld 3,8% per jaar. De groei was in 2016 vooral te zien in het transport van gas (+4,9%), transport van ijzererts (+4,6%) en transport van olieproducten (+4,4%). De groei van de volumes verhult dat het nog niet goed gaat in de zeevaart. In 2016 is rederij Hanjin omgevallen en ook de omzet van zee- en kustvaart in Nederland liet in 2016 een daling zien. Dit geeft aan dat de prijzen en daarmee de marges nog onder druk staan.

Haven Rotterdam had het moeilijk in 2016

% groei 2016



% groei 2016

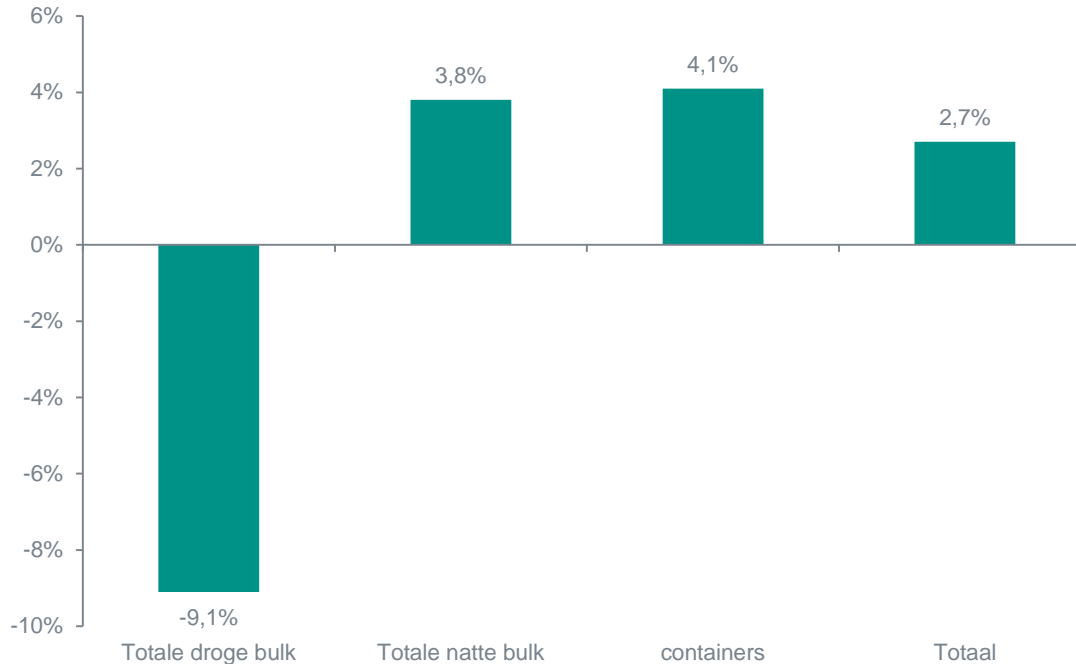


De volumes in de haven van Rotterdam staan onder druk. In totaal was er in 2016 1,1% minder vervoer via Rotterdam (aan- of afvoer van producten). Vooral de droge bulk had het moeilijk. Er werden vooral minder ijzererts en kolen via Rotterdam vervoerd. De aan- en afvoer van natte bulk bleef nagenoeg stabiel. De heel lichte daling werd veroorzaakt doordat er veel minder LNG via Rotterdam werd vervoerd. Dit is maar een klein onderdeel van de natte bulk. Er werden wel meer minerale olieproducten (+0,3%) en meer overige natte massagoederen (+1,5%) vervoerd via Rotterdam. Het aantal containers dat via Rotterdam werd vervoerd steeg in 2016 met 0,6%. Daarmee loopt Rotterdam in lijn met de zeevaart die wel lichte groei liet zien in 2016.

De haven van Amsterdam deed het in 2016 beter, de vervoerde hoeveelheid producten steeg met 0,4%. Ook daar had de droge bulk het lastig. De vervoerde natte bulk steeg met 5,8%.

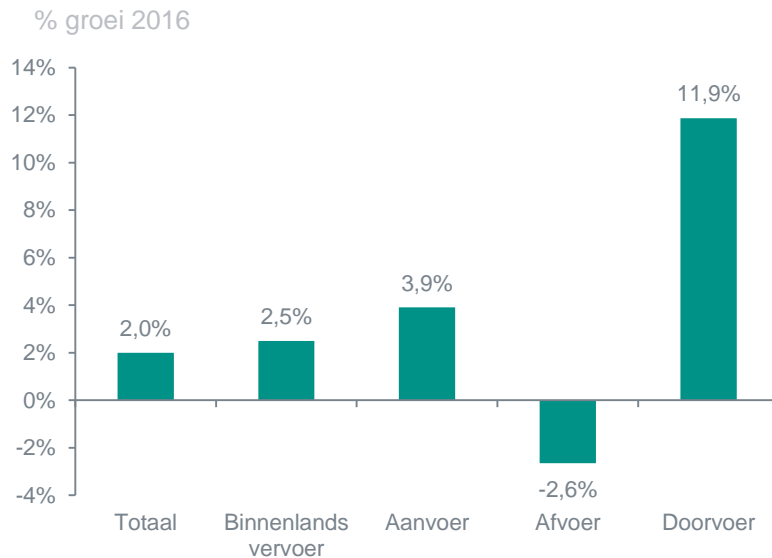
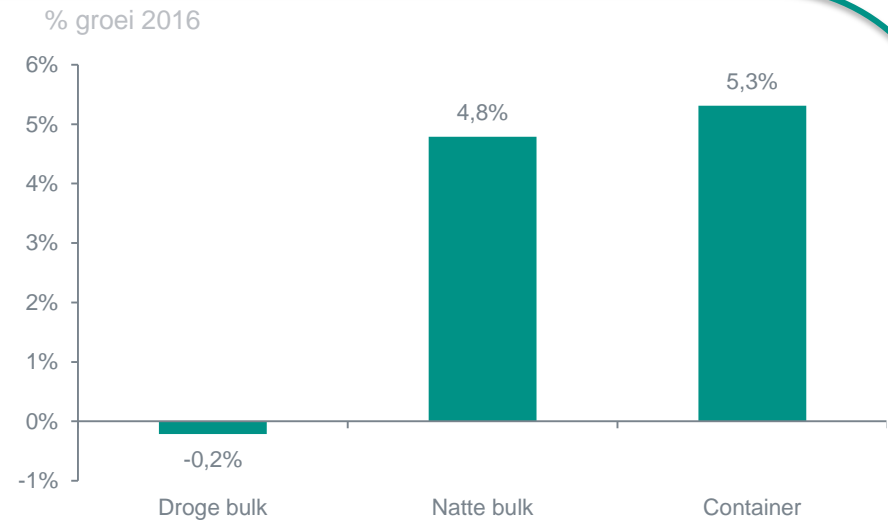
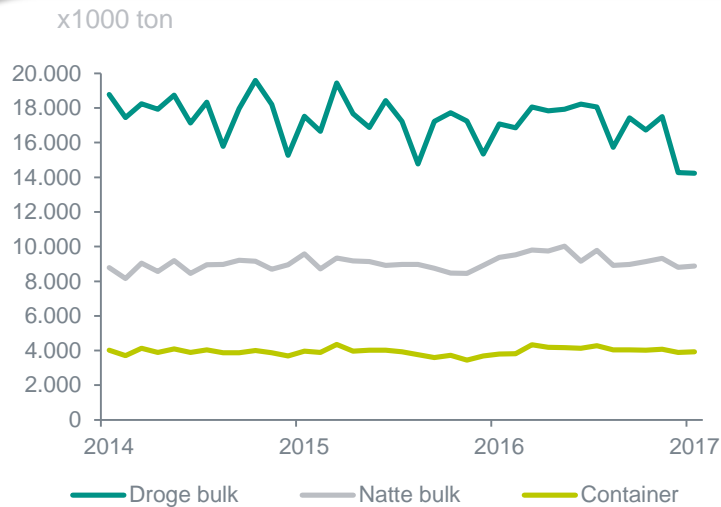
Antwerpen deed het een stuk beter

% groei 2016



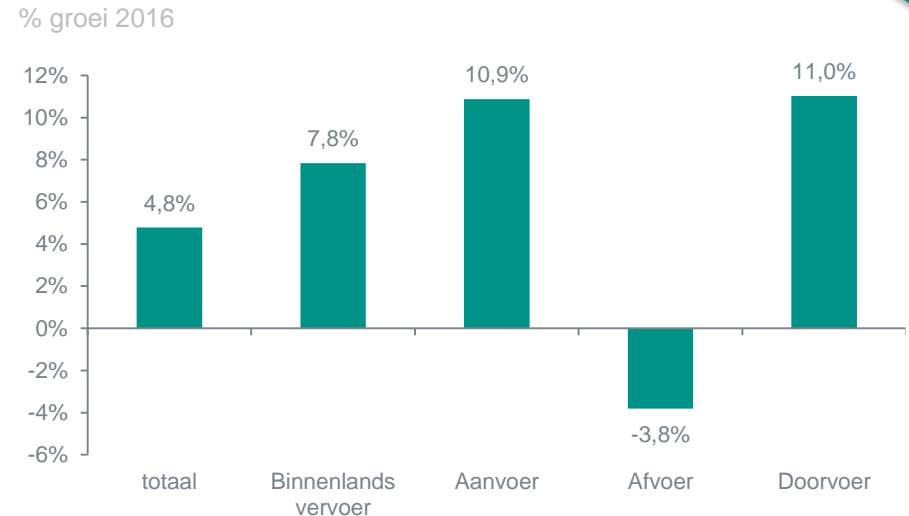
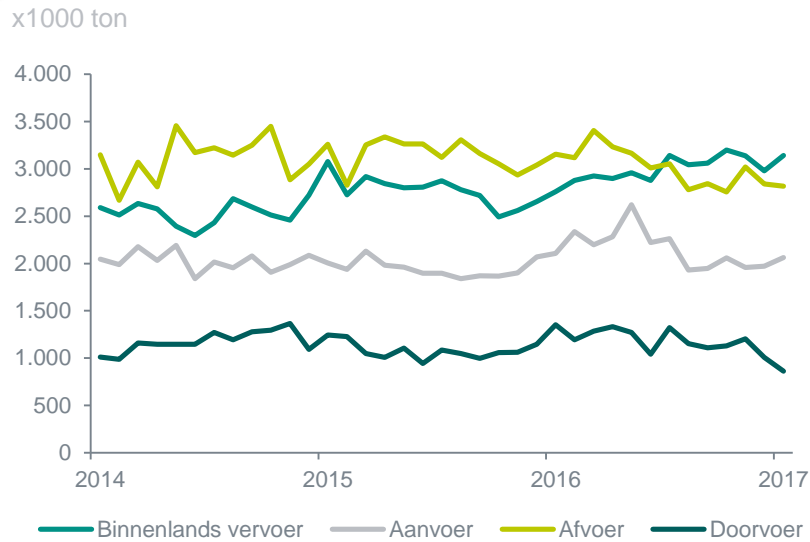
De haven van Antwerpen liet in 2016 een ander beeld zien. Ook in Antwerpen stond de droge bulk onder druk. Maar zowel de natte bulk als containers lieten in 2016 groei zien. De totale groei kwam daarmee uit op 2,7%. De haven van Antwerpen is nog wel een stuk kleiner dan Rotterdam.

Binnenvaartvolumes stegen in 2016, maar omzet onder druk



De ontwikkelingen in de zeevaart en in de haven van Rotterdam zijn deels zichtbaar in de binnenvaart. De droge bulk doet het van de segmenten in de binnenvaart het slechtst. De binnenvaart vervoert vooral droge bulk. Ruim 65% van de vervoerde lading bestaat uit steenkolen, ertsen en cokes. Gezien de toenemende focus op duurzame energie zal dit segment in de toekomst onder druk komen te staan, maar het omslagpunt is nog onduidelijk. In tegenstelling tot de haven Rotterdam is er een stijging van het volume van zowel natte bulk als containers te zien in 2016. Het kan zijn dat er producten die eerder zijn opgeslagen in Rotterdam nu naar de eindbestemming worden vervoerd. De olieprijs is niet meer in contango, waardoor opslag niet meer zo lucratief is. Ook werden er in 2016 meer containers vervoerd. Een groot deel van de stijging wordt veroorzaakt door de doorvoer van producten. Het kan bijvoorbeeld zijn dat de binnenvaart meer producten uit de haven van Antwerpen vervoerd. Die presteerde in 2016 een stuk beter dan Rotterdam. De prijzen voor vervoer over water staan nog wel onder druk, waardoor ook de omzet in de binnenvaart nog daalde in 2016.

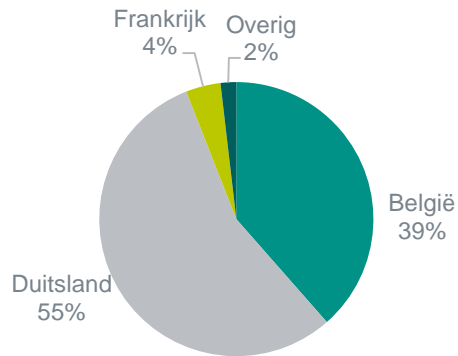
Natte bulk had een goed jaar



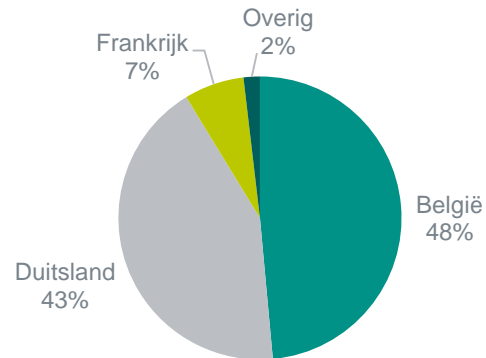
Zoals gezegd presteerde de natte bulk goed. Het vervoerde volume aan natte bulkproducten door de binnenvaart steeg met 4,8% in 2016. Vooral het binnenlands vervoer laat al langere tijd een opwaartse trend zien. In 2016 steeg het binnenlands vervoer met 7,8%. Ook de doorvoer van producten steeg sterk in 2016, met 11%. In de haven van Rotterdam daalde de overslag van natte bulk. De verklaring voor de stijging van de vervoerde natte bulk door de binnenvaart zal gelegen zijn in het feit dat eerder opgeslagen producten nu verder naar hun eindbestemming worden vervoerd. Ook steeg de doorvoer flink, wat kan betekenen dat de binnenvaart meer producten van andere havens via Nederland naar hun eindbestemming vervoerde.

Herkomst lading binnenvaart

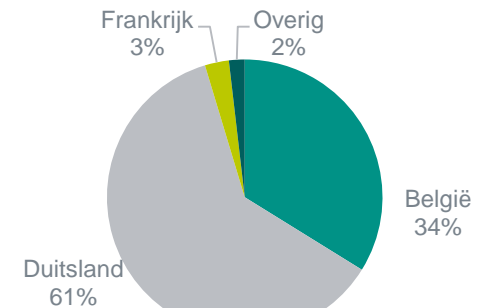
Totaal



Aanvoer



Afvoer



Duitsland en België zijn de belangrijkste landen voor de binnenvaart. De stromen zijn wel wisselend. België is verantwoordelijk voor 48% van de aanvoer, dat zijn goederen die Nederland als bestemming hebben. Dit komt door de haven van Antwerpen van waaruit de binnenvaart veel goederen naar Nederland vervoert. Duitsland is goed voor 43% van de aanvoer. De afvoer van goederen geeft een ander beeld. Vanuit Nederland wordt 34% van de goederen naar België vervoerd. Maar liefst 61% van de goederen gaat naar Duitsland. Frankrijk is voor de binnenvaart een minder belangrijke bestemming.

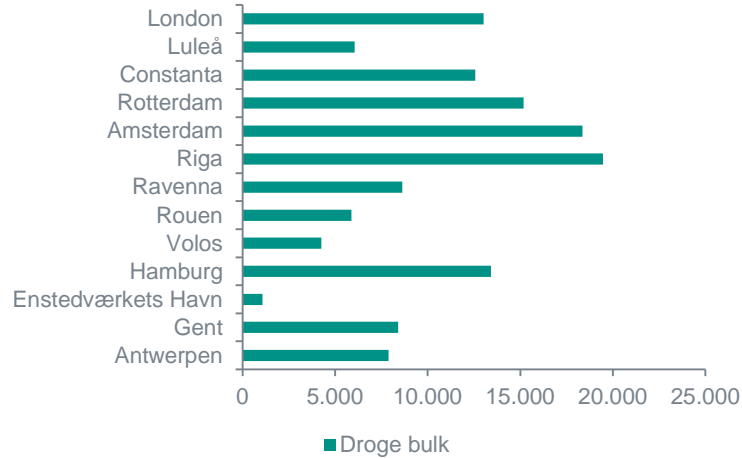
Lichte groei verwacht in kustvaart



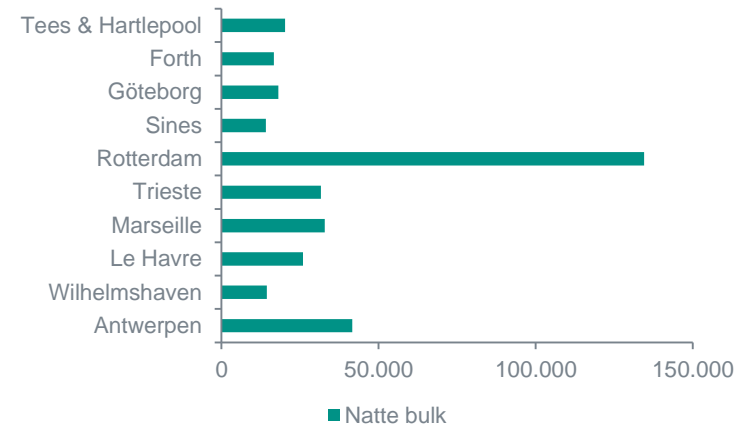
De kustvaart in Europa ontwikkelt zich vergelijkbaar met de economische groei in de Eurozone. De meest recente cijfers over de kustvaart zijn bekend over het jaar 2015. Toen groeide de kustvaart met 0,9%. Het Economisch Bureau van ABN AMRO verwacht voor de Eurozone in 2016 een groei van 1,6%. Naar verwachting zal de kustvaart ook zijn gegroeid in 2016.

Rotterdam en Amsterdam belangrijk in kustvaart

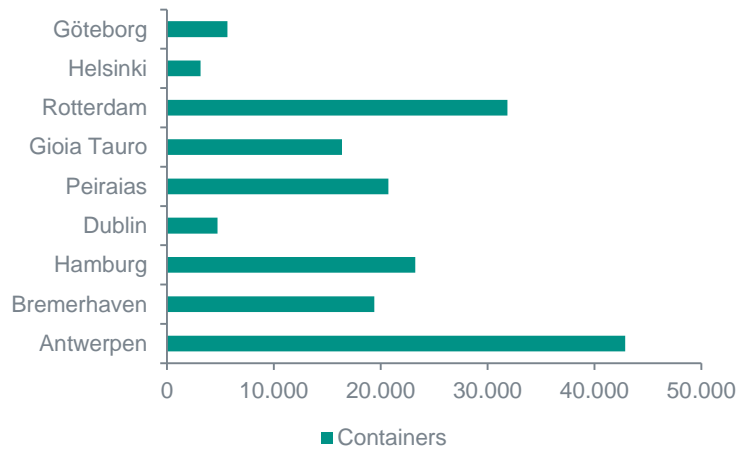
Ton x1000, 2015



Ton x1000, 2015

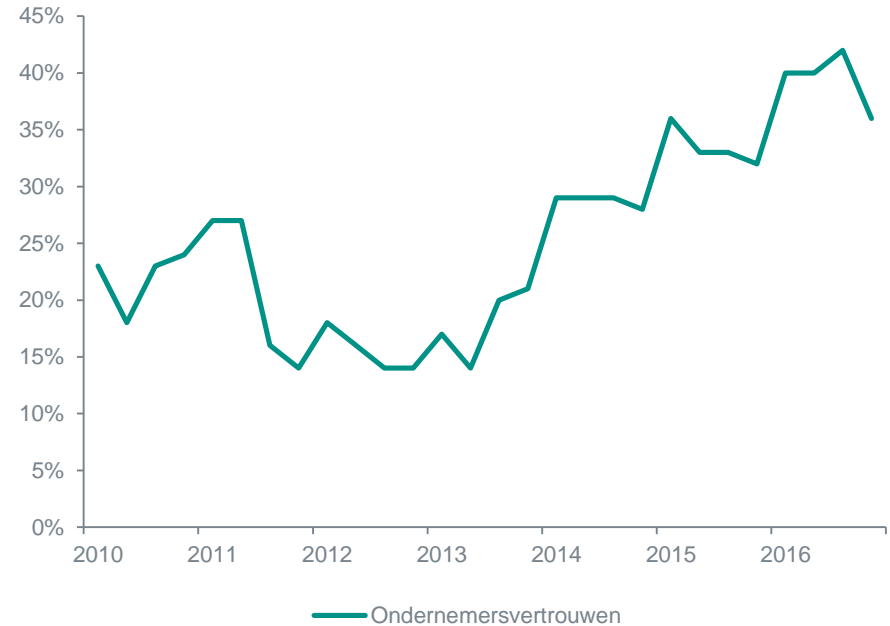
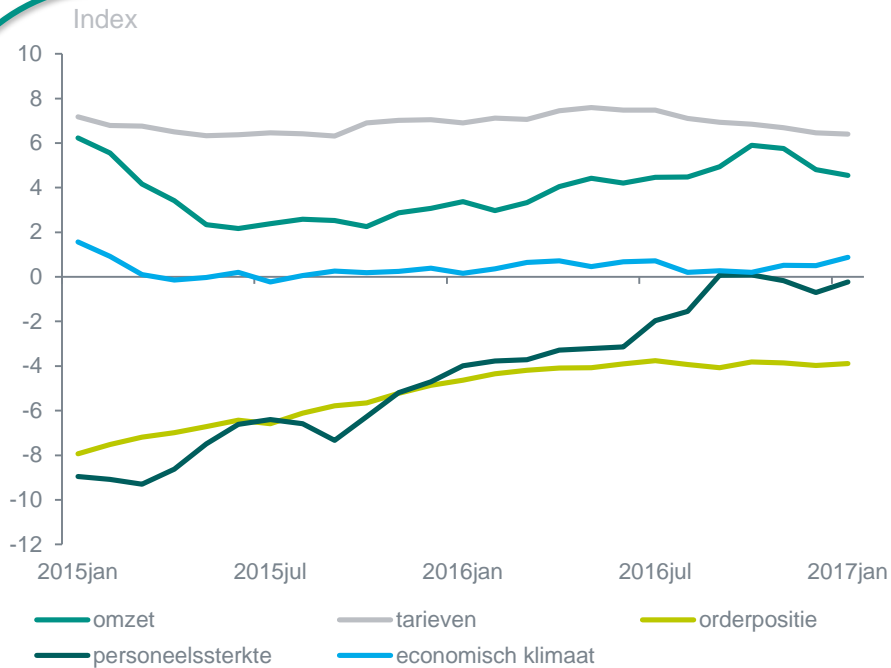


Ton x1000, 2015



In de kustvaart is Rotterdam de belangrijkste haven als het gaat om het vervoer van natte bulk. In 2015 werd er veruit de meeste natte bulk via Rotterdam vervoerd. Voor het vervoer van containers is Antwerpen de belangrijkste haven, gevolgd door Rotterdam. Voor het vervoer van droge bulk zijn Amsterdam en Rotterdam de nummer 2 en 3. Er wordt het meeste droge bulk via Riga vervoerd.

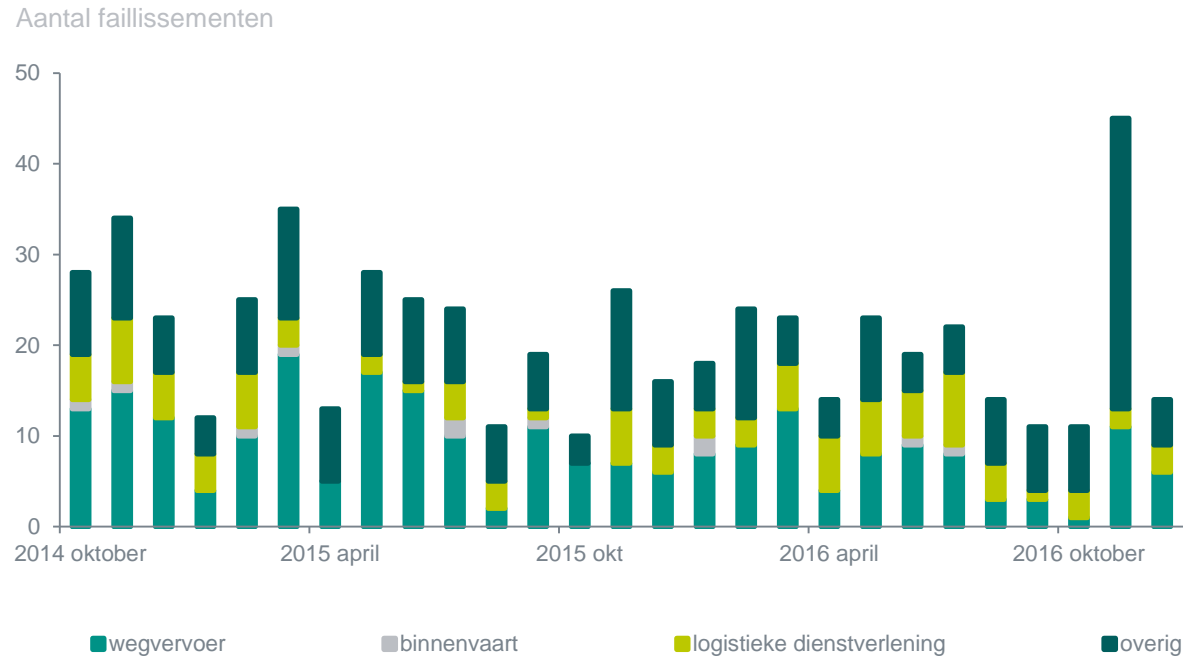
Sentiment onder transportondernemers wat negatiever



Ondernemers positief over personeelssterkte

Maar ondernemersvertrouwen zakt wat weg

In 2016 2% minder faillissementen dan in 2015



Aantal faillissementen stabiel op laag niveau

- In 2016 zijn er 239 bedrijven failliet gegaan in de transport- en logistieksector. Dat zijn er 2% minder dan in dezelfde periode vorig jaar. Het overgrote deel zijn bedrijven en instellingen (206), er gingen 33 eenmanszaken failliet.
- Vooral het aantal faillissementen in het wegvervoer daalde flink, met 27%. Het wegvervoer profiteert al een poos van de hogere bouwvolumes.
- Er gingen meer logistieke dienstverleners failliet in 2016. Het aantal faillissementen steeg met 48%.
- Ook in de zee- en kustvaart gingen meer bedrijven failliet in 2016. Het aantal faillissementen steeg in deze sectoren van 5 naar 28 bedrijven.

Bronnen

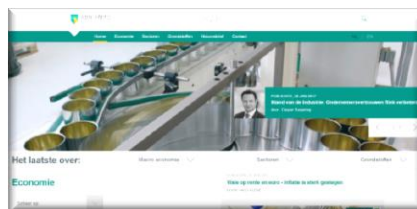
CBS
Clarksons
Eurostat
ABN AMRO Economisch Bureau
Schiphol verkeer en vervoer cijfers
Port of Rotterdam
Port of Amsterdam
Port of Antwerp
Thomson Reuters Datastream
TLN

Appendix

ABN AMRO Sector Advisory

	Sander van Wijk -----	<i>Hoofd Sector Advisory</i> <i>Hoofd Sector Research</i>	sander.van.wijk@nl.abnamro.com				
	Maria Gambin Andres	<i>Secretaresse</i>	maria.gambin.andres@nl.abnamro.com				
Industrie	David Kemps Casper Burgering Roderick Vos	<i>Sector Banker</i> <i>Sector Econoom</i> <i>Sector Analyst</i>	david.kemps@nl.abnamro.com casper.burgering@nl.abnamro.com roderick.vos@nl.abnamro.com	Retail	Henk Hofstede Sonny Duijn Saskia van de Scheur	<i>Sector Banker</i> <i>Sector Econoom</i> <i>Sector Analyst</i>	henk.hofstede@nl.abnamro.com sonny.duijn@nl.abnamro.com saskia.van.de.scheur@nl.abnamro.com
Bouw	Petran van Heul Madeline Buijs -----	<i>Sector Banker</i> <i>Sector Econoom</i> <i>Sector Analyst</i>	petran.van.heul@nl.abnamro.com madeline.buijs@nl.abnamro.com	Leisure	Stef Driessen Sonny Duijn Saskia van de Scheur	<i>Sector Banker</i> <i>Sector Econoom</i> <i>Sector Analyst</i>	stef.driessen@nl.abnamro.com sonny.duijn@nl.abnamro.com saskia.van.de.scheur@nl.abnamro.com
Transport & Logistiek	Bart Banning Madeline Buijs -----	<i>Sector Banker</i> <i>Sector Econoom</i> <i>Sector Analyst</i>	bart.banning@nl.abnamro.com madeline.buijs@nl.abnamro.com	Food	Rob Morren Nadia Menkveld Martijn Leguit	<i>Sector Banker</i> <i>Sector Econoom</i> <i>Sector Analyst</i>	rob.morren@nl.abnamro.com nadia.menkveld@nl.abnamro.com martijn.leguit@nl.abnamro.com
TMT	Steven Peters Kasper Buiting Frederieke van Oppen	<i>Sector Banker</i> <i>Sector Econoom</i> <i>Sector Analyst</i>	steven.peters@nl.abnamro.com kasper.buiting@nl.abnamro.com frederieke.van.oppen@nl.abnamro.com	Agrarisch	Pierre Berntsen Jan de Ruyter Nadia Menkveld Martijn Leguit	<i>Sector Banker</i> <i>Sector Banker</i> <i>Sector Econoom</i> <i>Sector Analyst</i>	pj.berntsen@nl.abnamro.com jan.de.ruyter@nl.abnamro.com nadia.menkveld@nl.abnamro.com martijn.leguit@nl.abnamro.com
Zakelijke diensten	Han Mesters Kasper Buiting Frederieke van Oppen	<i>Sector Banker</i> <i>Sector Econoom</i> <i>Sector Analyst</i>	han.mesters@nl.abnamro.com kasper.buiting@nl.abnamro.com frederieke.van.oppen@nl.abnamro.com				

Voor meer sectorkennis, zie abnamro.insights.nl



en volg ons op  via [ABNAMROSectorkennis](https://twitter.com/ABNAMROSectorkennis)

Disclaimer

This document has been prepared by ABN AMRO. It is solely intended to provide financial and general information on the sector developments in the Netherlands. The information in this document is strictly proprietary and is being supplied to you solely for your information. It may not (in whole or in part) be reproduced, distributed or passed to a third party or used for any other purposes than stated above. This document is informative in nature and does not constitute an offer of securities to the public, nor a solicitation to make such an offer.

No reliance may be placed for any purposes whatsoever on the information, opinions, forecasts and assumptions contained in the document or on its completeness, accuracy or fairness. No representation or warranty, express or implied, is given by or on behalf of ABN AMRO, or any of its directors, officers, agents, affiliates, group companies, or employees as to the accuracy or completeness of the information contained in this document and no liability is accepted for any loss, arising, directly or indirectly, from any use of such information. The views and opinions expressed herein may be subject to change at any given time and ABN AMRO is under no obligation to update the information contained in this document after the date thereof.

Before investing in any product of ABN AMRO Bank N.V., you should obtain information on various financial and other risks and any possible restrictions that you and your investments activities may encounter under applicable laws and regulations. If, after reading this document, you consider investing in a product, you are advised to discuss such an investment with your relationship manager or personal advisor and check whether the relevant product –considering the risks involved– is appropriate within your investment activities. The value of your investments may fluctuate. Past performance is no guarantee for future returns. ABN AMRO reserves the right to make amendments to this material.

Teksten zijn afgesloten op 15 februari 2017

© ABN AMRO, 2017