

13 april 2017

Transportsector op de goede weg

De omzet van bedrijven in de transportsector daalde in 2016 licht met 0,3%. De vervoersvolumes stegen daarentegen met 2,3%. Er is een duidelijke tweedeling te zien. De omzet van bedrijven actief in het weg- en steeg in 2016, net als de volumes in het spoorvervoer. De omzet van ondernemers in de binnenvaart en short sea shipping bleef nog achter. Wegvervoerders kunnen de komende jaren blijven profiteren van de aantrekkende bouwsector en detailhandel. Spoorvervoerders profiteren van de aantrekkende economische groei, de toename van de bouwsector en chemische industrie. Wel hebben zij last van de beperkingen op de Betuweroute. De tarieven van ondernemers in de binnenvaart en short sea shipping blijven onder druk staan, maar de volumes nemen naar verwachting wel toe. De logistieke dienstverleners profiteren van de aantrekkende economie en online verkopen.

2016 was een gemengd jaar

2016 was een gemengd jaar voor de transportsector. De omzet van alle bedrijven werkzaam in deze sector daalde met gemiddeld 0,3%. Deze lichte daling geeft geen goed beeld van de sector. In sommige branches binnen de transportsector gaat het namelijk goed en andere branches hebben het nog moeilijk. De vrachtvolumes gaven in 2016 een positiever beeld, die stegen met 2,3%. Vooral de prijzen en daardoor de omzet stonden in 2016 nog onder druk. Voor 2017 en 2018 wordt groei van de transportsector verwacht. De transportsector kan profiteren van de verder aantrekkende Nederlandse economie, vooral de groei van de bouwsector en detailhandel legt de

transportsector geen windeieren. Maar ook de Eurozone groeit naar verwachting verder de komende jaren.

Dat het beter gaat met de transportsector, blijkt uit het aantal faillissementen. In 2016 gingen er 239 bedrijven failliet. In 2015 waren dit er 244, een daling van 2%. De daling was in de eerste drie kwartalen van 2016 sterk. In het vierde kwartaal van 2016 nam het aantal faillissementen weer toe. De faillissementsgraad ligt in de transportsector nog wel een stuk hoger dan in Nederland als geheel. In 2016 was de faillissementsgraad van de transportsector 0,62%, terwijl die in Nederland als geheel 0,32% was.

Mutaties volume naar branche, in %

	2015	2016	2017	2018
Transport & Logistiek	1,1	1,4	1,5	1,5
Wegtransport	2,0	2,1	2,5	2,0
Spoortransport	1,3	0,8	1,5	1,5
Binnenvaart	-0,7	3,2	3,0	2,5
Short Sea Shipping	2,0	1,3	1,0	1,0
Logistieke dienstverleners	2,4	-1,6	1,0	3,0
Agri	1,2	1,2	1,0	1,2
Bouw	8,5	7,1	4,5	4,5
Industrie	2,3	2,2	2,0	2,3
Retail	2,3	1,4	1,5	1,3

Bron: CBS, Panteia, ramingen en prognoses ABN AMRO Sector Advisory
Prognose logistieke dienstverleners betreft omzet

Kerncijfers Nederland en EU, in %

	2015	2016	2017	2018
Bbp Nederland	2,0	2,1	2,4	1,7
Particuliere consumptie	1,8	1,7	2,1	1,6
Overheidsconsumptie	0,2	1,0	1,0	1,2
Investerings	9,9	4,8	4,0	3,0
Uitvoer	5,0	3,3	3,8	4,0
Invoer	5,8	3,6	4,1	4,2
Consumentenprijsindex	0,6	0,3	1,6	1,5
Contractlonen (part.)	1,3	1,7	1,8	2,2
Eurozone		1,7	1,5	1,8
Duitsland		1,8	1,7	1,9
Frankrijk		1,1	1,3	1,7

Bron: CBS, ramingen en prognoses ABN AMRO Economisch Bureau

Wegvervoer profiteert van aantrekkende bouwsector en detailhandel

Het wegvervoer was een van de trekkers van de transportsector in 2016. De aantrekkende Nederlandse economie, de sterk groeiende bouwsector en de toenemende online verkopen zorgden ervoor dat de omzet van wegvervoerders in 2016 met 2,8% steeg, zoals in onderstaande grafiek te zien is. Dit is het derde jaar van groei van de omzet in het wegvervoer.

Omzet wegvervoerders nam toe in 2016



Bron: CBS

De hoeveelheid vervoerde goederen steeg met 2,5% in 2016. Dit is te danken aan het binnenlands vervoer, dat steeg met 4%. Voor het grootste gedeelte bestaat dit uit het vervoer van landbouwproducten en bouwmaterialen. De sterkste groei was te zien in aardolieproducten,

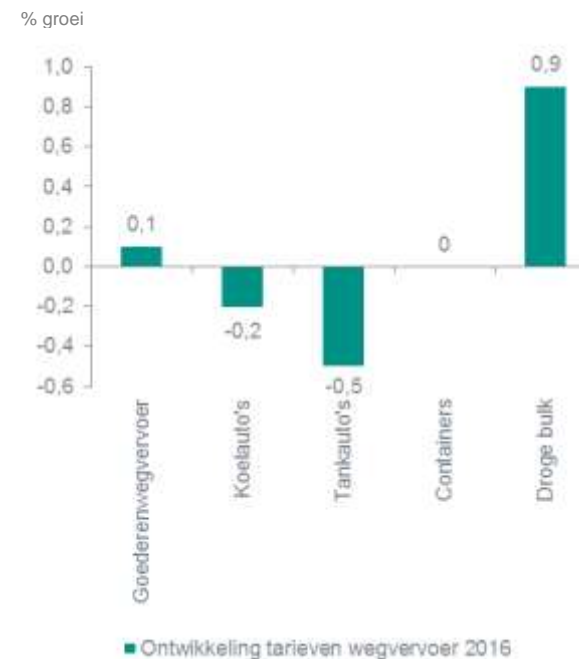
ertsen en ijzer en staal. Deels is dit ook gerelateerd aan de toegenomen bouwproductie. Het internationale vervoer van en naar Nederland met Nederlandse vrachtwagens daalde licht in 2016, namelijk met 1%.

Dat er veel meer wegtransport plaatsvindt, wordt duidelijk uit het aantal files op de Nederlandse snelwegen. De ANWB becijferde dat de filedruk (lengte maal de duur van de file) met 12% toenam in 2016. De toename was minder dan in 2015, toen steeg de filedruk met 20% j-o-j. We zijn ook nog niet van de files af, naar verwachting van het Kennisinstituut voor de Mobiliteit kan het fileleed tot en met 2021 nog met 38% stijgen in vergelijking met 2015. Verladingsorganisatie EVO, Fenedex en Transport en Logistiek Nederland (TLN) hebben berekend dat files bedrijven in het wegvervoer EUR 1,1 miljard kosten in 2015.

De tarieven die wegvervoerders in 2016 vroegen, stegen met 0,1%. Dit is in de grafiek rechts te zien. De tarieven voor het vervoer van droge bulk stegen met 0,9%: de hoogste stijging van de verschillende vervoerscategorieën. Dit is niet verwonderlijk, aangezien droge bulk veel wordt gebruikt in de bouwsector. Het gaat dan bijvoorbeeld om zand en grind. De sterke toename van de bouwproductie zorgt voor een toename in het vervoer van

bouwmaterialen. De wegvervoerders hebben hiervan kunnen profiteren door hogere tarieven in rekening te brengen. Voor het vervoer per koelauto of tankauto daalden de tarieven licht in 2016, met 0,2% en 0,5%. De tarieven die gevraagd konden worden voor het vervoer van containers over de weg was stabiel in 2016.

Tarieven stegen in 2016

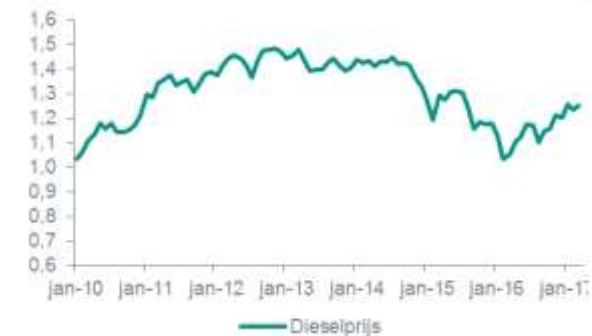


Bron: CBS

Na drie jaren van daling van de dieselprijs, steeg de dieselprijs in 2016 weer met 11,2%. De hogere dieselprijs kan gevolgen hebben voor de marges van wegvervoerders, want hun inkoop wordt duurder indien er geen sprake is van een brandstofclausule. Veel transportbedrijven hebben wel een dergelijke clausule afgesproken met hun opdrachtgever. In de eerste maanden van 2017 daalde de dieselprijs licht. De dieselprijs is gedeeltelijk afhankelijk van de prijs van olie. Voor olie verwacht ABN AMRO de komende drie maanden een prijsdaling, maar op de lange termijn een prijsstijging. Dit betekent dat de dieselprijs op korte termijn wat kan dalen, maar op de lange termijn weer een stijging zal laten zien.

Dieselprijs stijgt weer

EUR per liter



Bron: Thomson Reuters Datastream

Gezien de ontwikkelingen in de bouwsector, detailhandel en de Nederlandse economie in het algemeen, zijn de vooruitzichten voor het wegvervoer positief. Ook de stijgende tarieven dragen hieraan bij. De stijgende dieselprijs kan de marges wel onder druk zetten. Ook de congestie op de weg kan de wegvervoerders dwars zitten. Opdrachtgevers willen snelle, efficiënte dienstverlening en kunnen daarom voor vervoer via een andere modaliteit gaan kiezen.

Opslagbedrijven hadden een goed jaar

De omzet van logistieke dienstverleners daalde in 2016 met 1,6%. Daarmee deden de logistieke dienstverleners het wat minder goed dan de transportsector als geheel. Bedrijven actief in de opslag van goederen deden het beter in 2016, hun omzet bleef stabiel. Zij blijven de komende jaren profiteren van de toename van de online verkopen. Naar verwachting groeit de omzet van de online Retail in 2017 met 16% en in 2018 met 15%.

Dat het met de opslagbedrijven goed gaat, blijkt ook uit het logistiek vastgoed. Het aanbod van logistiek vastgoed is in 2016 verder teruggelopen, nadat in 2015 ook al een flinke daling te zien was. Het aanbod

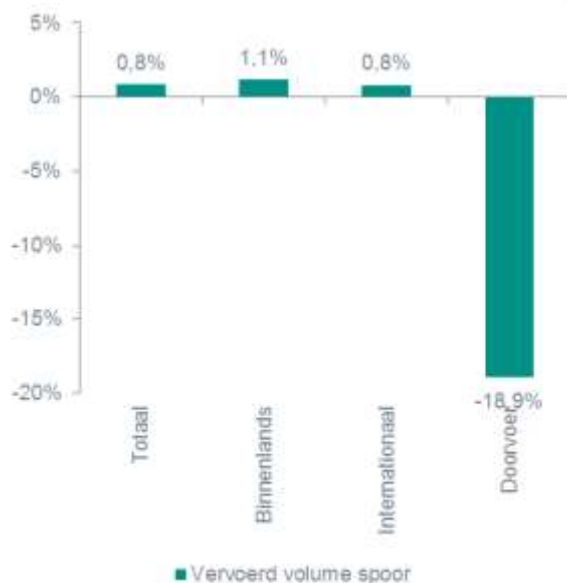
daalde in 2016 met 24%. Tegelijkertijd is de opname in 2016 gedaald met 8%, maar de opname ligt nog op een hoog niveau. De opname lag het hoogst in Rotterdam, Nijmegen, Amsterdam en Tilburg. Kortom, er is dus veel vraag naar logistieke gebouwen. Dit zorgt ervoor dat er ook veel nieuwe logistieke distributiecentra worden gebouwd. In het oog springende projecten zijn de nieuwbouw van BOL.com in Waalwijk, nieuwbouw van een distributiecentrum van Scania in Zwolle, de voorgenomen nieuwbouw van een landelijk distributiecentrum van Jumbo in Nieuwegein, extra distributiecentra voor Coolblue in Tilburg en Oosterhout en nieuwbouw van farmaceutisch bedrijf Hollister in Oud Gastel. Dit betekent vaak dat een ander distributiecentrum in Nederland gesloten wordt. Dit is een positieve ontwikkeling, want de distributiecentra die gesloten worden zijn vaak verouderd en vragen om herstructurering van het gebied. De meeste vergunningen voor nieuwe logistieke gebouwen worden in Zuidoost-Noord-Brabant, West-Noord-Brabant en Noord-Limburg afgegeven. De meeste bouwactiviteit zal in 2017 en 2018 dus in het zuiden van Nederland plaatsvinden.

Groei in spoorvervoer

Het volume van goederen dat via het spoor vervoerd werd nam in 2016 met 0,8% toe. Het internationale vervoer nam met 0,8% toe en het binnenlandse vervoer met 1,1%. Dit is in de grafiek hieronder te zien.

Lichte stijging vervoerd volume

% groei



Bron: CBS

De doorvoer van goederen daalde sterk in 2016. De spoorvervoerders profiteerden in 2015 van laagwater waardoor de

binnenvaart minder goederen kon vervoeren. In het eerste halfjaar van 2016 lagen als gevolg van dit laagwater de vervoerde volumes via het spoor ook nog hoger.

De vooruitzichten voor de spoorvervoerders zijn gemengd positief. Spoorvervoerders kunnen profiteren van de verder aantrekkende economische groei, de toename van de bouwsector en toename van de chemische industrie. Op langere termijn kunnen spoorvervoerders profiteren van de aansluiting van de Betuweroute in Duitsland door de aanleg van een extra derde spoor. De oplevering stond gepland voor 2022. Inmiddels heeft staatssecretaris Sharon Dijksma aangegeven dat het niet langer realistisch is dat 2022 gehaald gaat worden. Tot die tijd is de Betuweroute minder beschikbaar voor goederentreinen, die moeten worden omgeleid. Daardoor kunnen spoorvervoerders op kortere termijn last hebben van capaciteitsbeperkingen.

Binnenvaart hinkt op twee benen

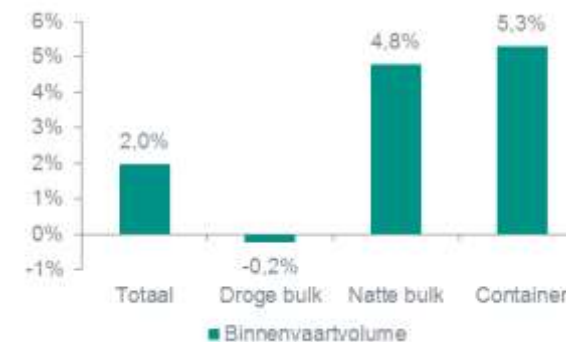
De ontwikkelingen in de binnenvaart zijn tweeledig. Als we naar de omzet kijken, dan gaat het nog niet goed. De omzet van ondernemers in de binnenvaart daalde in 2016 namelijk met 5,9%. Maar de

vervoerde volumes vertellen een ander verhaal, die namen toe met 3,2%. De omzetzijde is deels vertekend doordat 2015 een goed jaar was voor de binnenvaart vanwege laagwater waardoor hogere tarieven gevraagd konden worden vanwege de beperkte capaciteit. In 2016 kon de binnenvaart niet meer hiervan profiteren.

In 2016 werden er meer containers en natte bulk vervoerd via de binnenvaart, zoals in de grafiek hieronder te zien is.

Binnenvaartvolumes stegen in 2016

% groei



Bron: CBS

Maar er werd minder droge bulk vervoerd. Bij het wegvervoer zagen we dat er juist groei is in het vervoer van droge bulk door de toename van de bouwproductie. De binnenvaart vervoert hier ook producten

De toekomst van steenkool

Steenkolen zijn een belangrijke goederenstroom voor de binnenvaart, onder andere vanuit de havens van Rotterdam en Amsterdam (de twee grootste steenkolenhavens van Europa) richting verschillende kolencentrales in binnen- en buitenland. Kolencentrales zijn echter zeer vervuilend. Uiteindelijk zullen de kolencentrales moeten sluiten om de klimaatdoelen uit het klimaatakkoord van Parijs te halen. Maar de weg hiernaartoe is lang. Dit zal op de korte termijn de binnenvaart nog niet raken, maar op de lange termijn wel.

In Frankrijk is inmiddels de beslissing genomen om alle steenkolencentrales uiterlijk in 2023 te sluiten. Ook in Duitsland speelt deze discussie, maar de snelle sluiting van centrales is daar uitgesloten, omdat het ten laste gaat van de werkgelegenheid. Ook in Nederland speelt de discussie nog. Recentelijk is er een initiatief van duurzame energieleverancier Vandebron gestart om de oudste steenkolencentrale van Nederland, de Hemwegcentrale in Amsterdam, te sluiten. De gemeente Amsterdam en Tony Chocolonely hebben zich daarbij aangesloten. Vooralsnog liggen eigenaar Nuon en Vandebron ver uit elkaar wat betreft de prijs van deze centrale.

Ook de haven van Amsterdam wil van de overslag van steenkolen af. De drie steenkoolterminals in de haven moeten in 2030 over zijn gegaan op andere ladingstromen. De haven ziet meer toekomst in de circulaire economie en recycling van materialen.

De binnenvaart kan het gat dat de steenkolen achterlaat dichtten door een rol te gaan spelen in het vervoer van alternatieve energiebronnen, zoals biomassa.

voor, maar 65% van de vervoerde droge bulk bestaat uit steenkolen, erts en cokes. Doordat er in 2016 minder steenkool werd gebruikt bij de productie van elektriciteit, daalden de vervoerde volumes van steenkool. De binnenvaart vervoerde meer natte bulk in 2016. Mogelijk werden eerder opgeslagen producten verder vervoerd door de binnenvaart; er werd minder natte bulk overgeslagen in de haven van Rotterdam.

Binnenvaartondernemers zijn niet alleen afhankelijk van de Nederlandse markt. Sterker nog; slechts 31% betreft binnenlands vervoer. 14% van de volumes betreft doorvoer door Nederland (waarbij goederen door Nederland worden vervoerd maar plaats van lading en lossing buiten Nederland liggen) en daar was in 2016 de sterkste groei te zien. Dit was zowel te zien bij droge bulk, natte bulk als containervervoer. Er was ook groei te zien in goederen die vanuit het buitenland naar Nederland werden vervoerd. Hiermee weet de binnenvaart de tegenvallende overslagvolumes van de haven Rotterdam te compenseren. Er werden in 2016 minder goederen vanuit Nederland naar het buitenland vervoerd. De binnenvaart profiteert hiermee van andere Europese havens die het beter deden in 2016, zoals

Antwerpen. De overslag in de haven van Antwerpen steeg namelijk met 2,7%.

Wij verwachten in 2017 en 2018 een lichte groei van het binnenvaartvolume. Het vervoer van natte bulk zal naar verwachting de komende jaren stijgen doordat de chemische industrie groei laat zien. De olieprijs kan weer in contango komen, doordat de prijs naar verwachting op korte termijn zal dalen, maar op de lange termijn zal stijgen. Het vervoer van olie kan dus eerst wat afnemen. Het is mogelijk dat olie eerst opgeslagen wordt in afwachting van hogere prijzen. De vooruitzichten voor de gasprijs zijn positiever op korte en lange termijn. Dit is echter een klein onderdeel van het binnenvaartvolume. De droge bulk kan weer wat herstel laten zien doordat er meer zand en grind vervoerd zal worden door toename van nieuwbouw en aanleg van nieuwe infrastructuur. Ook kan naar verwachting het vervoer van steenkolen de komende jaren op peil blijven. Op de lange termijn verwachten we wel een daling.

De prijzen blijven naar verwachting onder druk staan vanwege aanhoudende overcapaciteit. Mogelijk dat een periode van laagwater hier verandering in kan

brengen, maar niets is zo onzeker als het weer.

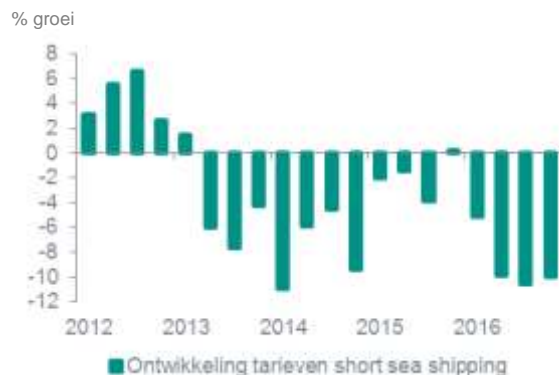
De binnenvaart komt steeds meer in beeld als alternatief voor het wegvervoer nu de congestie op de weg steeds verder toeneemt, maar de fijnmazigheid van het wegvervoer blijft een concurrentievoordeel voor deze modaliteit. Concurrentie voor de binnenvaart komt van de verbetering van de Betuweroute over het spoor, zoals hiervoor al besproken. Totdat de werkzaamheden zijn afgerond, moeten goederentreinen worden omgeleid. Dit kan juist voordelig zijn voor de binnenvaart, want de binnenvaart kan hierdoor in beeld komen als alternatief.

Short sea shipping heeft het moeilijk

Nederland is wat betreft de volumes in short sea shipping (kustvaart) een van belangrijkste landen in de EU door de goede positie van de havens van Rotterdam en Amsterdam. Ruim 19% van het totale Europese volume had als herkomst of bestemming Nederland. Short sea shipping heeft het de afgelopen jaren moeilijk gehad. Naar verwachting was er in 2016 wel een volumestijging te zien, maar door overcapaciteit stonden de tarieven en daarmee de omzet nog onder druk. De druk op de tarieven is in de grafiek

hieronder te zien. Er worden nog maar weinig nieuwe short sea schepen gebouwd, dus de toename van de capaciteit zal de komende jaren beperkt zijn. Hierdoor zal de druk op de tarieven verminderen.

Tarieven blijven dalen



Bron: CBS

Nederland moet in Europa het Verenigd Koninkrijk (VK) voor laten wat betreft de volumes. Via het VK werd in 2015 313 miljoen ton vervoerd, via Nederland was dit 286 miljoen ton. Nederland vervoerde in 2015 wel de meeste natte bulk.

Nederland en het VK zijn de twee belangrijkste landen voor short sea shipping in Europa. De Brexit onderhandelingen die in 2017 gestart zullen worden nadat op 29 maart artikel 50

in werking is gesteld, kunnen daarom grote gevolgen hebben voor short sea shipping tussen beide landen. In 2016 was het saldo van het vrachtvervoer van en naar het VK EUR 642 miljoen. In 2015 was dit nog EUR 728 miljoen.

Minder vervoersdiensten naar het VK in 2016



Bron: CBS

Uit de grafiek hierboven blijkt dat de waarde van het vrachtvervoer in alle kwartalen van 2016 tegenviel.

Dit kan een eerste signaal zijn dat het Brexit referendum gevolgen heeft voor short sea shipping tussen deze twee landen. De vooruitzichten voor 2017 en 2018 zijn daarom matig, ondanks de verwachte economische groei in de Eurozone.

Slot: volumegroei in 2017

Wegvervoerders kunnen in 2017 en 2018 blijven profiteren van de aantrekkende bouwsector en detailhandel. Spoorvervoerders profiteren van de aantrekkende economische groei, de toename van de bouwsector en chemische industrie. Wel hebben zij last van de beperkingen op de Betuweroute. De tarieven van ondernemers in de short sea shipping blijven onder druk staan, maar de volumes nemen naar verwachting wel toe, zij het op een laag pitje. Voor de binnenvaartondernemers geldt dat zij hun volumes iets sterker zien groeien, maar ook voor deze modaliteit geldt een aanhoudende prijsdruk. De logistieke dienstverleners profiteren van de aantrekkende economie en online verkopen en zullen in 2017 met 1% en in 2018 met 3% groeien.

ABN AMRO Sector Advisory

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

Disclaimer

This document has been prepared by ABN AMRO. It is solely intended to provide financial and general information on economics. 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.

© ABN AMRO, 2017