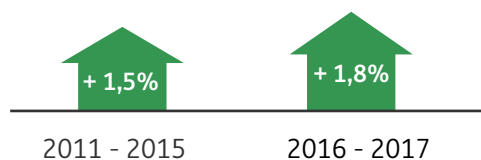


Groeimotor logistiek koelt af

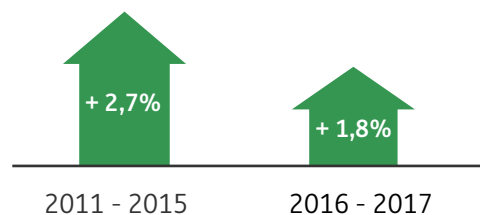
De volumegroei in transport en logistiek houdt in 2016 en 2017 aan...

Gemiddelde groei transport en logistiek totaal



... maar in de voorheen sterk groeiende logistieke dienstverlening valt de groei terug

Gemiddelde groei logistieke dienstverlening



Er zijn twee hoofdredenen voor deze dalende groei:

- Minder groei van de internationale vraag.
- Minder uitbesteding door verladers.

Sterk binnenland zorgt voor opleving wegtransport

Volume groei transport- en logistieksector blijft overeind

De transport- en logistieksector trekt de opgaande lijn in 2016 door. Naar verwachting groeit het volume met 2% (zie tabel). In 2017 neemt de gemiddelde groei in sector licht af tot 1,6%. Door gedaalde olieprijsen en concurrentiedruk blijft de verwachte omzet in 2016 achter.

Binnenlandse vraag stuwt vooral wegtransport

Vooral de binnenlandse markt voor transport en logistiek zorgt voor extra vraag. Dit blijkt uit het beduidend positievere sentiment onder wegtransporteurs.* Een drijvende kracht achter de binnenlandse groei is de bouwproductie, die (indirect) veel vervoer oplevert. Ook de distributie van consumentengoederen profiteert van grotere volumes. Waar het overwegend nationale wegvervoer tot drie jaar geleden nog sterk in de verdrukking zat, is er nu breed gedragen groei. Dat blijkt ook uit het grote aantal vacatures voor chauffeurs. In 2017 zwakt de groei van binnenlandse opdrachtgevers iets af maar blijft het beeld positief.

Zwakke handel drukt bedrijvigheid in de zeehavens

Internationale activiteiten in transport- en logistiek ontwikkelen zich in 2016 en 2017 minder royaal dan in het verleden. De Nederlandse exportgroei komt meer uit diensten en daarnaast is de afnemende groei van de Chinese economie voelbaar. De minder snel groeiende goederenhandel is terug te zien in de

*Bron: indicator bedrijvigheid, conjunctuurbericht 2e kw 2016 TLN





Rotterdamse haven waar de containeroverslag in de eerste helft van het jaar terugliep. Dit heeft ook een drukkende werking op de tarieven in de zeevaart, binnenvaart en aanverwante dienstverlening.

Voor de nabije toekomst helpt tenslotte het Brexit-voornemen niet. Nederlandse bedrijven hebben een relatief sterke rol in het vervoer naar het Verenigd Koninkrijk en de invoer zal druk ondervinden. Overigens zijn er bij terugkeer van douanecontroles op termijn ook nieuwe kansen.

Hogere volumes helpen bedrijven financieel vooruit

De omzetgroei in transport- en logistiek is volumege-dreven. Lage tarieven blijven een heikel punt. Dit geldt in door de hele heen. In zowel zeevaart als de binnenvaart nam de omzet hierdoor in de eerste helft van 2016 zelfs af. De transport- en logistieksector is met de opkomst van digitale transportplatforms competitiever dan ooit en de zoektocht naar rendement blijft groot. Bedrijven zijn daarmee nog steeds niet enthousiast over de winstgevendheid per km, rit, reis of m² opslagruimte. Toch kunnen na ruim twee jaar herstel en een betere bezetting vooral in het wegvervoer meer bedrijven financiële vooruitgang realiseren. De rentabiliteit verbetert niet alleen bij grote bedrijven, maar ook bij de vele kleine bedrijven en eigen rijders. Wel blijft de scheidslijn tussen winst en verlies dun. Blijvende aandacht voor onrendabele diensten en/of klanten is essentieel voor succes. Actueel inzicht in kengetallen is hierbij een belangrijk.

Groeivoorzichten transport & logistiek

	Volume		Omzet	
	2016	2017	2016	2017
Transport en logistiek totaal	2%	1,6%	1%	2%
Wegtransport 	1,8%	1,5%	2,8%	2,5%
Luchtvervoer 	2,5%	2,0%	-	-
Vervoer over water 	1,8%	2,0%	-	-
Logistieke dienstverlening 	1,8%	1,5%	0,5%	2%

*I.v.m. sterke prijschommelingen is geen omzetraming voor het luchtvervoer en het vervoer over water opgenomen.

Logistieke dienstverleners zien bovengemiddelde groei wegsmelten

Groeimotor van de sector draait minder snel

Logistieke dienstverlening heeft het afgelopen decennium voor flinke extra groei gezorgd in de transport- en logistieksector. Expediteurs, stuwadoors, bevrachters en opslagbedrijven profiteerden van sterke exportgroei, uitbesteding van logistiek door verladers en professionalisering van het supply chain management. De afgelopen jaren is het groeitempo in de logistieke dienstverlening echter afgenomen. Nadat het sectoraandeel in de afgelopen tien jaar gestegen is van 23% naar 28% lijkt de 'gouden' tijd van deze groeimotor voorbij. Daarnaast is volatiliteit de nieuwe praktijk. De wisselende ontwikkeling van het vrachtvervoer op Schiphol is hiervan een voorbeeld. Europese logistieke dienstverleners zien nog steeds groei, maar het gaat meer met horten en stoten.

Logistieke dienstverlening groeit nu in lijn met de sector

Van 2001 tot 2015 groeide logistieke dienstverlening met gemiddeld ruim 3% bijna twee keer zo snel als de sector als geheel. Na 2010 is het verschil teruggelopen (zie figuur) en in 2016 en 2017 is de verwachte groei ongeveer gelijk aan het sector gemiddelde (zie figuur).

Ook de komende vijf jaar is de logistieke groei gematigd

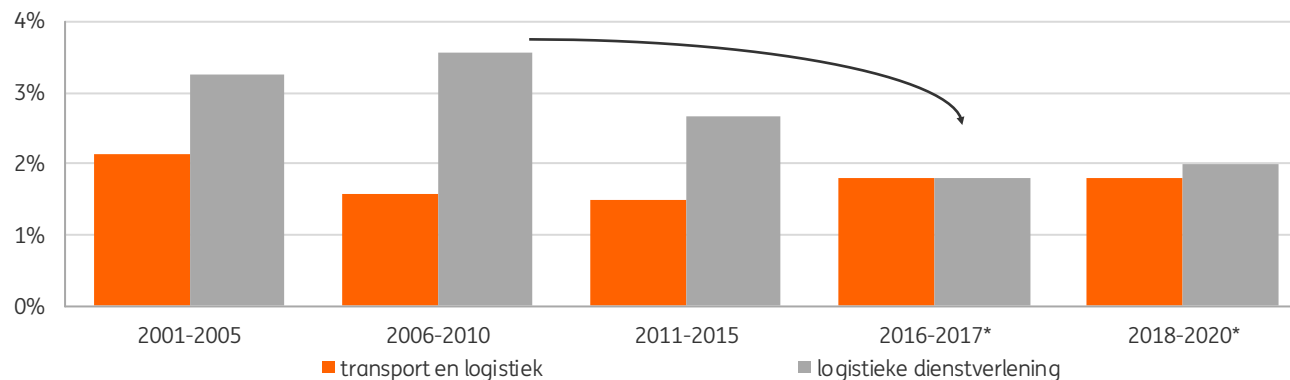
Voor de periode na 2017 is de verwachting dat de groei van logistieke dienstverlening met 2% nog licht boven het sectorniveau uitkomt. Om het verschil te maken is het voor logistieke bedrijven belangrijk dat het business model meeverandert met de ontwikkeling van ICT.

Logistieke diensten blijven wel winstgevender

Ondanks de afnemende groei blijven logistieke diensten (waaronder 'value added logistics') beter renderen dan transportdiensten. Voor bedrijven blijft het dus aantrekkelijk om hier meer op in te zetten. Deels wordt dit verklaard door de schaalgrootte van bedrijven. Daarnaast komt de hogere winstgevendheid doordat de productiviteitsgroei op een hoger plan ligt met de inzet van nieuwe technologie. Gemiddeld realiseerde grote logistieke dienstverleners over 2015 een brutomarge van gemiddeld zo'n 2,5%.

Tijdperk sterk bovengemiddelde groei logistiek voorbij

Volumegroei logistiek vs. transport en logistiek totaal



Bron: CBS, ING Economisch Bureau

Digitalisering bedreiging èn kans voor logistieke dienstverleners

De omgeving waarin logistieke dienstverleners opereren is in beweging. Wat verandert er precies?

- De internationale handel groeit minder hard dan voorheen.
- Digitalisering heeft toenemende impact in de logistiek.

Wat zijn de gevolgen hiervan?

- Logistieke dienstverleners groeien niet meer automatisch harder dan de markt.
- Internet verandert productketens ingrijpend. In de retail verdwijnen oude spelers (zoals V&D) en hebben nieuwe online-spelers (zoals Zalando, Bol.com en Coolblue) groeiende invloed.
- Verladers kunnen meer zelf en door online spelers wordt minder uitbesteed.
- Data analytics en business intelligence worden cruciaal.



Hoe kan een logistieke dienstverlener hierop anticiperen?

- In het huidige speelveld van logistieke dienstverleners is aandacht voor de digitale bestendigheid van het business model belangrijk.*
- Logistieke bedrijven zullen moeten investeren om in de digitale wereld het verschil te kunnen maken. Het gaat dan om moderne geautomatiseerde en steeds grotere warehouses en om investeringen in ICT, analysekwaliteit en de bijbehorende menskracht.

*voor meer informatie hierover zie [Sectorstudie Transport en Logistiek \(2015\)](#)

Logistieke dienstverlening draait om business intelligence

De minder sterke groei van logistieke dienstverlening betekent niet dat individuele bedrijven hier niet sterker in kunnen groeien. Doordat ketens veranderen is de dynamiek groot en ontstaan er kansen. Essentieel voor het verzilveren hiervan is de toenemende invloed van data in de logistieke dienstverlening. Logistieke dienstverlening draait steeds meer om business intelligence en voor onderscheidend vermogen moeten bedrijven hierin het verschil maken.



Schaal wordt steeds belangrijker in logistiek

Door de benodigde investeringen in business intelligence en fysieke automatisering is schaalgrootte belangrijker geworden om te kunnen overleven. Dit proces van consolidatie is al ingezet. Zo hebben verschillende grote Nederlandse bedrijven zoals Bakker Logistiek, Wim Bosman en Jan de Rijk met bredere logistieke dienstverlening een sterke groei doorgemaakt. De omzet van de top 10 grootste bedrijven op de Nederlandse markt is tussen 2008 en 2016 gegroeid van € 50 mld. naar € 100 mld.* Naar verwachting zet de schaalvergroting in de logistieke dienstverlening verder door. Dit maakt de uitdaging voor middelgrote spelers groter.

*Bron: Top 100 logistieke dienstverleners - Logistiek.nl

Meer weten?

Kijk op ing.nl/kennis en volg ons op [Twitter](#)

Of neem contact op met:

Rico Luman ING Economisch Bureau
06 8364 8954
rico.luman@ing.nl

Machiel Bode Sectormanagement
Transport en Logistiek
06 5422 7730
machiel.bode@ing.nl

Disclaimer

De informatie in dit rapport geeft de persoonlijke mening weer van de analist(en) en geen enkel deel van de beloning van de analist(en) was, is, of zal direct of indirect gerelateerd zijn aan het opnemen van specifieke aanbevelingen of meningen in dit rapport. De analisten die aan deze publicatie hebben bijgedragen voldoen allen aan de vereisten zoals gesteld door hun nationale toezichthouders aan de uit oefening van hun vak. Deze publicatie is opgesteld namens ING Bank N.V., gevestigd te Amsterdam en slechts bedoeld ter informatie van haar cliënten. ING Bank N.V. is onderdeel van ING Groep N.V. Deze publicatie is geen beleggingsaanbeveling noch een aanbieding of uitnodiging tot koop of verkoop van enig financieel instrument. Deze publicatie is louter informatief en mag niet worden beschouwd als advies. ING Bank N.V. betreft haar informatie van betrouwbaar geachte bronnen en heeft alle mogelijk zorg betracht om er voor te zorgen dat ten tijde van de publicatie de informatie waarop zij haar visie in dit rapport heeft gebaseerd niet onjuist of misleidend is. ING Bank N.V. geeft geen garantie dat de door haar gebruikte informatie accuraat of compleet is. De informatie in dit rapport kan gewijzigd worden zonder enige vorm van aankondiging. ING Bank N.V. noch één of meer van haar directeuren of werknemers aanvaardt enige aansprakelijkheid voor enig direct of indirect verlies of schade voortkomend uit het gebruik van (de inhoud van) deze publicatie alsmede voor druk- en zetfouten in deze publicatie. Auteursrecht en rechten ter bescherming van gegevensbestanden zijn van toepassing op deze publicatie. Overneming van gegevens uit deze publicatie is toegestaan, mits de bron wordt vermeld. In Nederland is ING Bank N.V. geregistreerd bij en staat onder toezicht van De Nederlandsche Bank en de Autoriteit Financiële Markten. De tekst is afgesloten op 14 september 2016.