

Minder volume en flinke verschuiving in transport en logistiek

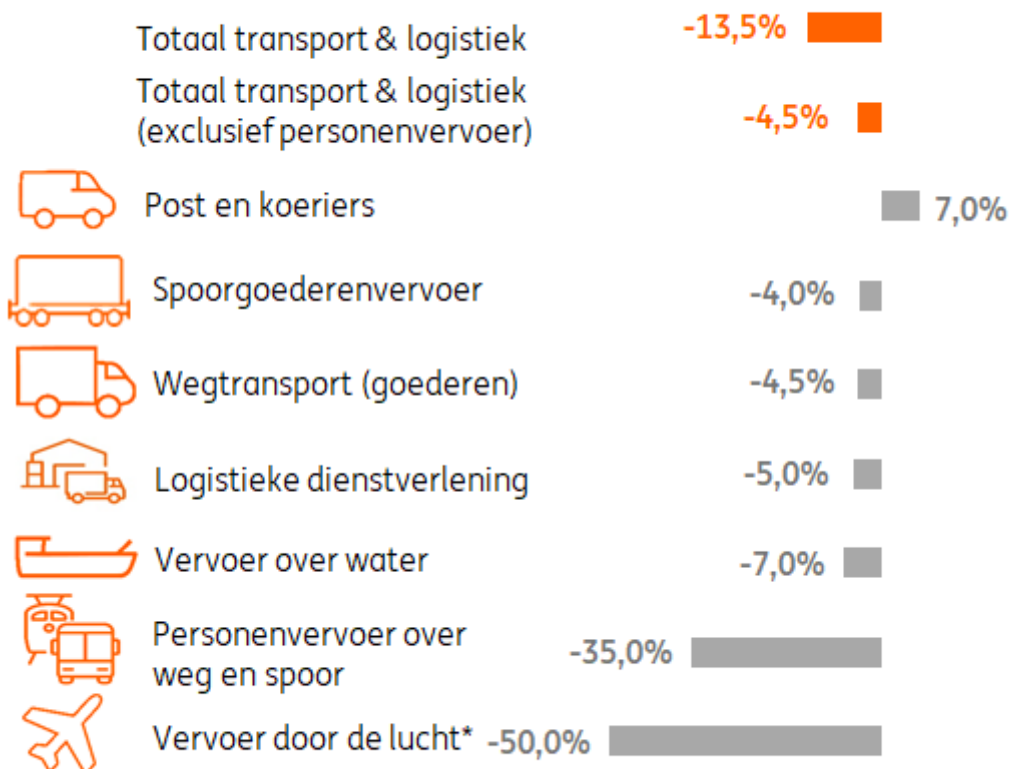
Grote onzekerheid door Coronavirus

In dit vooruitzicht zijn we uitgegaan van de uitgangspunten voor de ontwikkeling van de economie uit het ING basisscenario. Tegelijkertijd zijn de onzekerheden groot en zijn er ook scenario's denkbaar waarin de economie sterker krimpt. De onzekerheidsmarge rondom de ramingen in dit bericht is daardoor ook groter dan gebruikelijk.

- De coronacrisis zorgt voor een verwachte volumedaling van zo'n 13,5% in transport en logistiek. Exclusief personenvervoer is de verwachte krimp met 4,5% veel minder groot. In 2021 volgt er gedeeltelijk herstel.
- Door de schokwerking en omzetverschuiving is het aantal negatieve en positieve uitschieters tussen, maar ook binnen deelsectoren groter dan normaal.
- De internationale logistiek heeft relatief meer last van corona, bedrijven actief in E-commerce (E-fulfilment) profiteren structureel van de coronacrisis.

Corona zorgt voor grote verschillen in transport en logistiek in 2020

volumegroei jaar op jaar



Bron: ING Economisch Bureau *Inclusief personenvervoer

Corona raakt transportsector vooral in het personenvervoer

De transport- en logistieksector heeft dit jaar flink last van de coronacrisis. Kenmerkend is daarbij dat het personenvervoer veel harder getroffen wordt dan het goederenvervoer. Dit is vooral terug te zien in de luchtvaart en cruisevaart waar het aantal reizigers door reisbeperkingen en

terughoudendheid is ingestort. Thuiswerken en OV-mijden zorgen er daarnaast ook voor dat het personenvervoer over de weg en op het spoor totaal met naar verwachting zo'n 35% terugvalt. Dit blijkt ook uit het gebruik van de NOW-regeling door KLM, NS en OV-bedrijven als Connexion en Arriva. Inclusief personenvervoer krimpt het volume in 2020 naar verwachting met 13,5%. Herstel zet in, maar zal in het personenvervoer meerdere jaren gaan duren.

Volumedaling en logistieke herschikking in het goederenvervoer

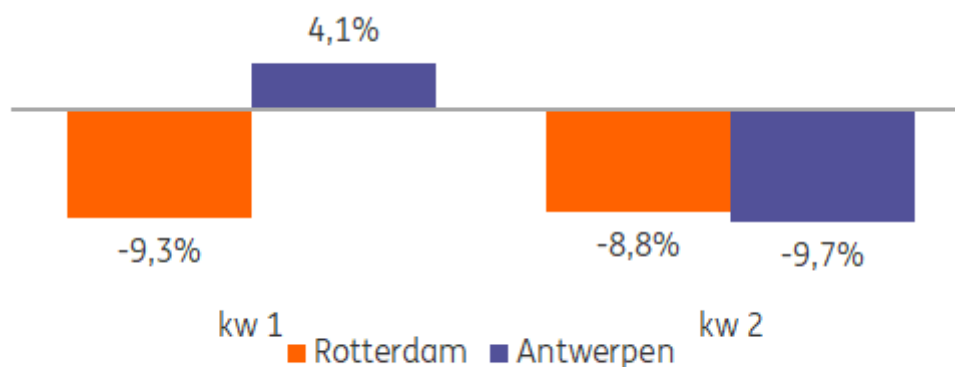
Het grootste deel van de bedrijven in transport en logistiek is actief in het goederenvervoer, dat ook ruim tweederde van de omzet genereert. De coronaschok startte hier met de verstoring van toeleveringsketens en (plotselinge) vraaguitval kwam daar bovenop. Consumenten pasten daarnaast ook hun consumptiepatronen aan. Anders dan in het personenvervoer is de terugval echter minder groot dan verwacht. Per saldo daalt het volume met 4,5%, al zijn de uitslagen door verschuivingen tussen goederenstromen en modaliteiten op bedrijfsniveau groot.

Luchtvaart krimpt in 2020 het meest, koeriers profiteren van groeispurong e-commerce

Het vervoer door de lucht krimpt door de grote invloed van het personen vervoer het meest, gevolgd door de scheepvaart. Het overwegend binnenlands georiënteerde wegvervoer krimpt minder omdat de Nederlandse economie nog relatief goed overeind blijft. Post- en koeriersbedrijven profiteren van de impuls voor e-commerce en dat geldt ook voor logistiek dienstverleners die hierin actief zijn. Gunstig voor deze groep is ook dat opslagtanks en warehouses door de marktomstandigheden en hogere buffervoorraden goed gevuld zijn.

Corona treft havens Rotterdam en Antwerpen, maar daling blijft onder de 10%

Ontwikkeling goederenoverslag van de twee grootste Europese zeehavens in 2020 (in tonnage, jaar op jaar)



Bron: Havenbedrijven, ING Economisch Bureau

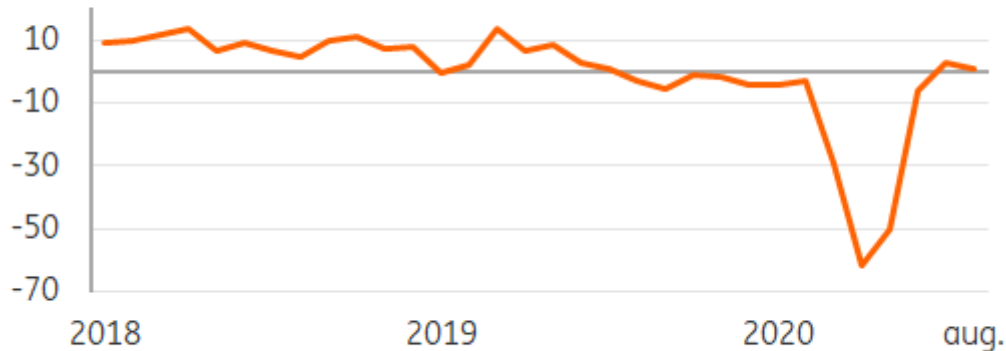
Terugkeer optimisme onder bedrijven geeft vertrouwen voor 2021

In 2021 zet het herstel in transport en logistiek door, maar doordat de economie nog niet helemaal terugveert, blijft het volume lager dan in 2019. Opvallend is dat het ondernemersvertrouwen een V-beweging heeft gemaakt en veel bedrijven opgelucht lijken. Dit sluit aan bij stijgende lijn van vervoersbewegingen tussen april en augustus. Wel zal het einde van de overheidssteun nog impact

hebben en volgen er ook bij opdrachtgevers nog faillissementen. Voor de internationale logistiek blijft de handelsoorlog en de toekomstige relatie met het VK naast het virus een onzekere factor.

Bedrijven in transport en logistiek herwinnen vertrouwen

Oordeel T&L-bedrijven over het verwachte economisch klimaat*



Bron: CBS *saldo postieve en negatieve antwoorden)

	2020		2021	
	Volume	Omzet	Volume	Omzet
Transport en logistiek	-13,5%	-14,0%	12,5%	13,0%
Transport en logistiek (exclusief personenvervoer)	-4,5%	-5,0%	2,5%	3,0%
Wegtransport	-4,5%	-5,0%	2,0%	-**
Personenvervoer over weg en spoor	-35,0%	-**	25,0%	
Spoorgoederenvervoer	-4,0%	-**	2,5%	-**
Vervoer over water	-7,0%	-**	2,0%	-**
Luchtvervoer*	-50,0%	-**	55,0%	-**
Logistieke dienstverlening	-5,0%	-4,5%	2,5%	-**
Post en koeriers	7,0%	-**	2,0%	-**

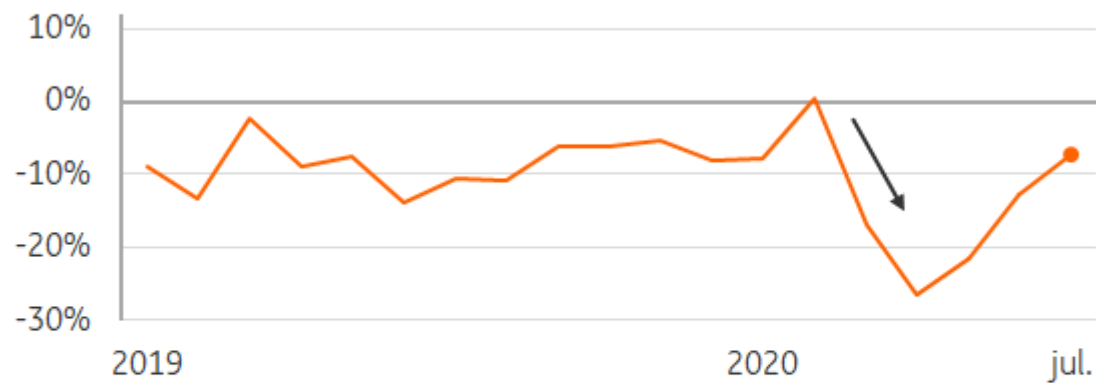
Bron: ING Economisch Bureau *personenvervoer en vrachvervoer **niet beschikbaar

Luchtvaart in ongekende turbulentie, vracht beweegt mee

De luchtvaart behoort tot de hardst geraakte sectoren van de coronacrisis. Passagiers en vracht gaan ook vaak samen op. Met een normaal vrachtaandeel van 46% in passagiersvliegtuigen (Schiphol 2019) ontstond er een groot capaciteitstekort en stegen de tarieven tijdelijk een factor 4 tot 5. Met versoepeling van de slotregels verdubbelde de inzet van vrachvliegtuigen, maar doordat nog lang niet alle intercontinentale vluchten hervat zijn, houdt de capaciteitsdruk aan en blijven de prijzen hoger dan normaal. Verladers wijken soms uit naar zeevracht, maar in een tijd van verandering is snelheid ook belangrijk.

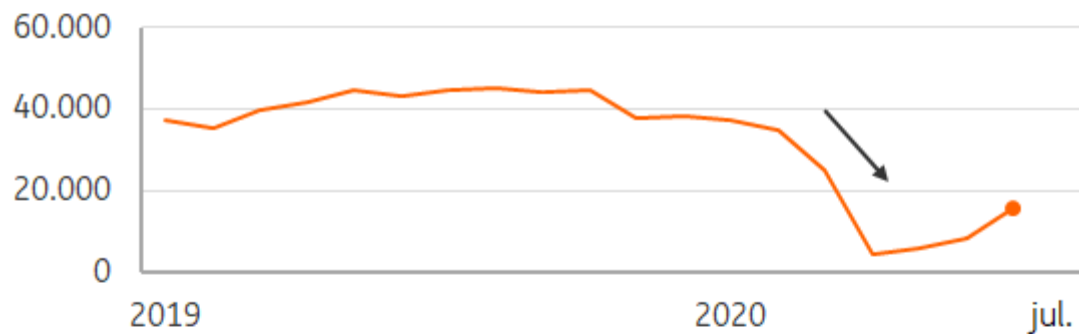
Het luchtvrachtvolume op Schiphol is na de corona-uitbraak flink gedaald...

Ontwikkeling overslag Schiphol, jaar op jaar



...maar omdat ook het aantal passagiersvluchten (die ook vracht vervoeren) omlaag is gedrukt...

Totaal aantal passagiersvluchten op Schiphol per maand



...worden er toch meer vrachtvliegtuigen (freighters) ingezet

Totaal aantal vrachtvluchten Schiphol per maand



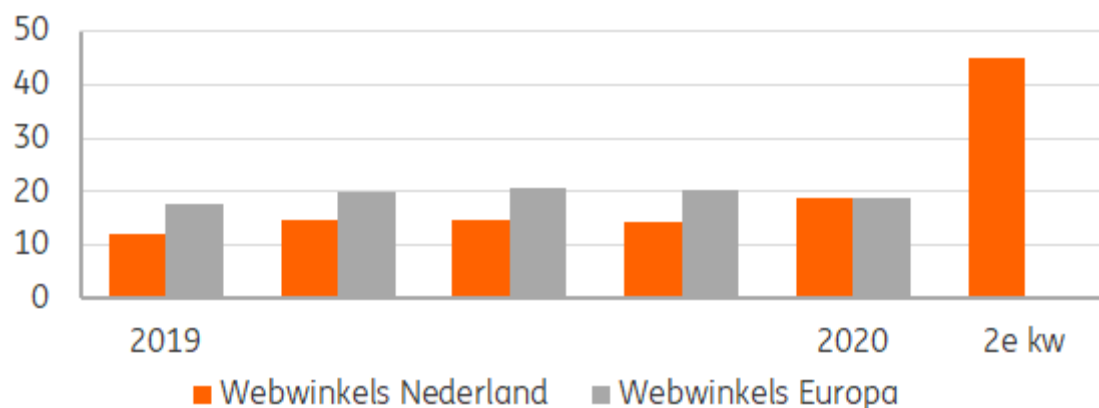
Bron: Schiphol, bewerking ING Economisch Bureau

E-Logistiek maakt met een de coronacrisis een groeisprong

Na jaren van dubbelcijferige groei heeft de coronacrisis de groei van e-commerce verder versneld. Naar verwachting leidt dit ook structureel tot hogere online-verkopen. Zo steeg de omzet van Nederlandse webwinkels in het tweede kwartaal met 45% en vervoerde PostNL 25% meer pakketten. In buurlanden is deze beweging ook te zien. Terwijl de winkeldistributie onder druk staat, verschuiven er activiteiten van de winkel naar het warehouse en profiteren logistieke bedrijven in E-fulfilment en pakketvervoer. Dit gaat ook vaker om grotere leveringen aan huis. Als webwinkels meer gaan uitbesteden kunnen logistiek dienstverleners daarvan profiteren.

Corona geeft e-commerce èn daarmee e-logistiek groei-impuls

Groei omzet webwinkels per kwartaal (van NL-consumenten, % jaar op jaar)



Bron: CBS, ING Economisch Bureau

Lange termijn gevolgen van coronacrisis

De gevolgen van de coronacrisis zullen naar verwachting ook in 2022 en 2023 nog voelbaar zijn. Hieronder staan twee mogelijke toekomstrichtingen voor de ontwikkelingen op vier gebieden voor de bouwsector. In het positieve lange termijn scenario komt het virus onder controle en trekt de economie weer aan en in het pessimistische scenario blijft het virus langere tijd bij ons en blijft de economie langere tijd in recessie.

Wegtransport remt flink af, maar geeft ook gas

Grote onzekerheid door Coronavirus

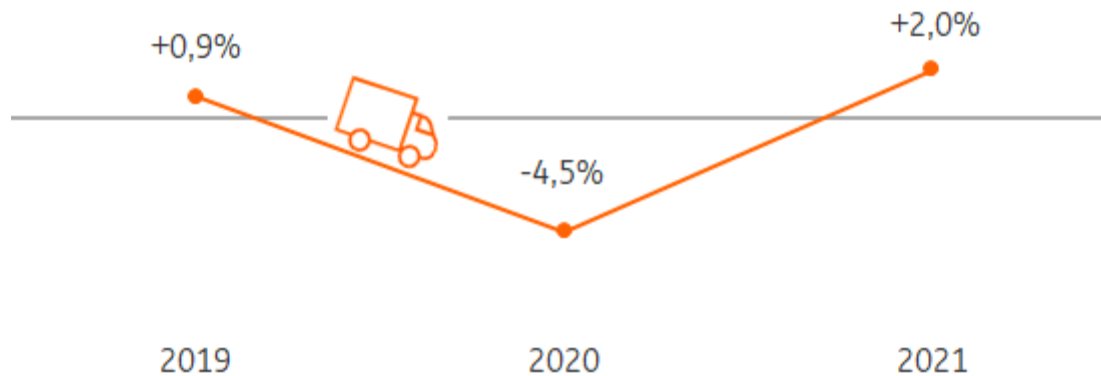
In dit vooruitzicht zijn we uitgegaan van de uitgangspunten voor de ontwikkeling van de economie uit het ING basisscenario. Tegelijkertijd zijn de onzekerheden groot en zijn er ook scenario's denkbaar waarin de economie sterker krimpt. De onzekerheidsmarge rondom de ramingen in dit bericht is daardoor ook groter dan gebruikelijk.

- De wegtransportsector ziet het vrachtvolume met 4,5% dalen. Internationaal is de terugval groter dan nationaal.
- Vooral verladers uit de horeca, groothandel en industrie, hebben dit jaar minder vrachtaanbod. Door verschoven consumptiepatronen zijn er ook wegtransporteurs juist profiteren.

- Door grote uitslagen en herschikking zijn niet alleen prijsdruk, maar ook efficiëntieverlies een risico dit jaar. Uitblijven van files is een meevaller.

Wegtransport gaat door een dal in 2020

Volumegroei jaar op jaar



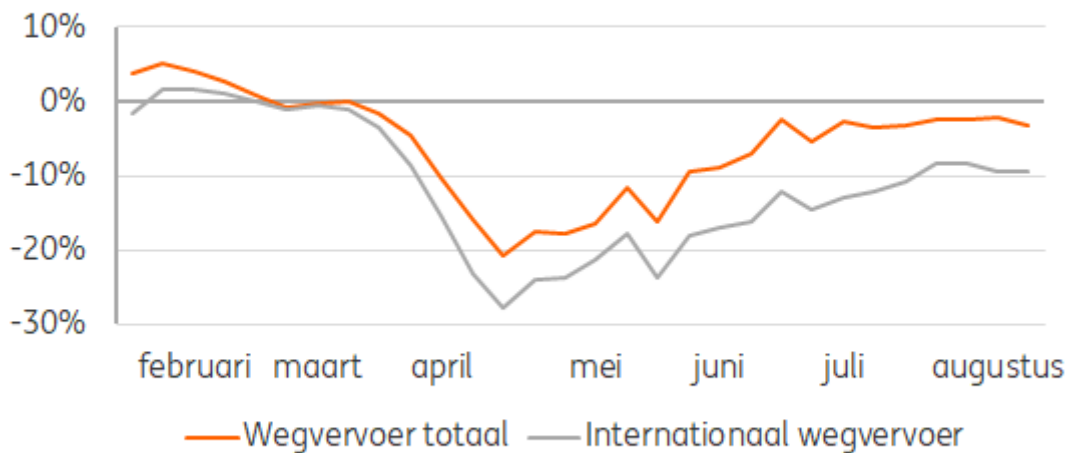
Bron: CBS, ING Economisch Bureau

Wegvervoer door aanbod- en vraagshok op de rem, maar niet overal achteruitgang

Met de intrede van de coronacrisis en de daaropvolgende overheidsmaatregelen ging de bedrijvigheid in het wegvervoer in april en mei door een diep dal. Vooral het internationaal vervoer naar België, Frankrijk en Italië - dat te maken had met strenge virusmaatregelen - viel terug. In Nederland daalde het vervoer voor opdrachtgevers in de horeca, de winkelstraat en groothandels hard en zakte ook het automotieve gerelateerde transport snel weg. Tegelijkertijd hadden transporteurs actief voor supermarkten, bouwmarkten en tuincentra het druk net als het e-commerce gerelateerde vervoer. In andere deelmarkten verliep de impact meer geleidelijk. Per saldo zal het volume van het wegvervoer in 2020 naar verwachting voor het eerst sinds 2013 krimpen (-4,5%).

Vooral nationaal weer meer trucks terug op de weg

Ontwikkeling aantal vervoersbewegingen* Nederlandse wegen, jaar op jaar



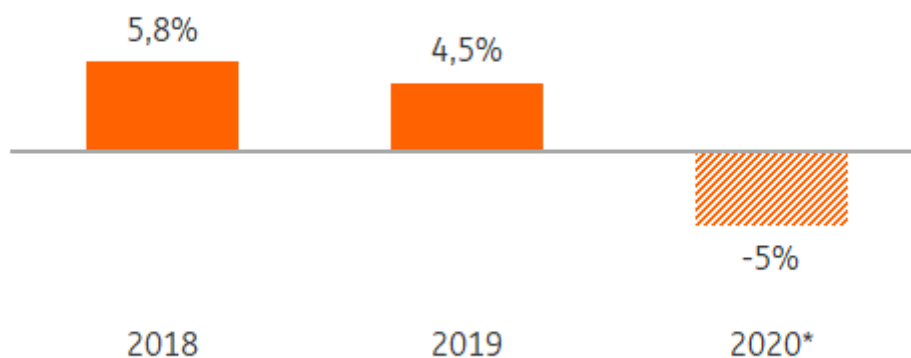
Bron: NDW, CBS, ING Economisch Bureau *4-weeks gemiddelde

Vervoersbewegingen wijzen op herstel in aanloop naar het najaar

Sinds het dieptepunt laten de vervoersbewegingen op de wegen gestaag herstel zien, dat geldt vooral voor het dominante binnenlands vervoer. Een oplopende werkloosheid in combinatie met een laag investeringsniveau de vervoersstromen wel onder druk houden. Ook gaat een belangrijk vervoerssegment als de bouw de impact van de recessie nog sterker voelen. Niettemin is de verwachting dat het herstel doorzet en dat het wegvervoer in 2021 weer groeit (2%).

Per saldo duidelijke omzetsdaling wegtransport in 2020

Omzetgroei Nederlandse wegtransport jaar op jaar



Bron: CBS, *raming ING Economisch Bureau

Prijsdruk door vraaguitval en goedkopere brandstof zorgen ook voor omzetdruk

Wegtransporteurs ervaren nog wel stevige prijsdruk. Over heel 2020 gezien zorgt dit er in combinatie met volumekrimp voor dat de omzet gemiddeld met zo'n 5% daalt, met grote onderlinge verschillen. Bedrijven zagen de omzet in het tweede kwartaal gemiddeld met bijna 10% dalen, maar dat viel ten opzichte van vroege inventarisaties in de branche mee. Dit is volledig toe te schrijven aan een lagere vervoersvraag, door de vraagdaling zijn de tarieven nauwelijks gestegen. Daarnaast lag de dieselprijs (goed voor ca. 20% van de kosten) dit jaar tot augustus zo'n 5% lager. Door de ongewijzigde verlenging van de CAO-beroepsgoederenvervoer stabiliseren de loonkosten.

Terugkeer groei leidt ook tot financiële uitdagingen, uitblijven files gunstig

De schokwerking van de coronacrisis zorgt ook voor verschuivingen in het landschap van wegtransporteurs en hun opdrachtgevers. Na jaren van forse uitbreiding is het wagenpark ook onderbezet. Het aantal faillissementen is nu nog beperkt, maar zal volgend jaar nog wel oplopen. De marktsituatie versterkt de trend van consolidatie en schaalvergroting, maar vestigt ook opnieuw de aandacht op flexibiliteit en monitoring om snel te kunnen schakelen. In een sector die het moet hebben van dunne marges en grote volumes is dit cruciaal. Efficiëntie-technisch is het grotendeels uitblijven van files die eerder voor veel extra kosten hebben gezorgd een meevaller. In de praktijk hebben verschillende transporteurs de gemiddelde rijsnelheden omhoog zien gaan. En de filedruk blijft voorlopig lager.

Chauffeurstekort verdwenen, maar wel slechts tijdelijk

Met de coronacrisis verdween ook het chauffeurstekort van de kaart. In de zomer denken wegtransporteurs per saldo nog steeds te moeten inkrimpen, maar dat aandeel is afgenomen tot ruim 10% van de bedrijven. Toch zal er ook na het aflopen van de NOW-regeling naar verwachting geen grootschalig afscheid volgen. Inmiddels is het werk deels teruggekeerd en de regels voor inzet van buitenlandse chauffeurs worden onder het Europese 'mobility package' dit najaar strenger. Bovendien blijkt uit cijfers dat de uitstroom van het relatief grote aantal oudere chauffeurs ouder dan 55 jaar nu in versneld tempo doorgaat.

Corona zorgt voor golfslag en lagere volumes in de scheepvaart

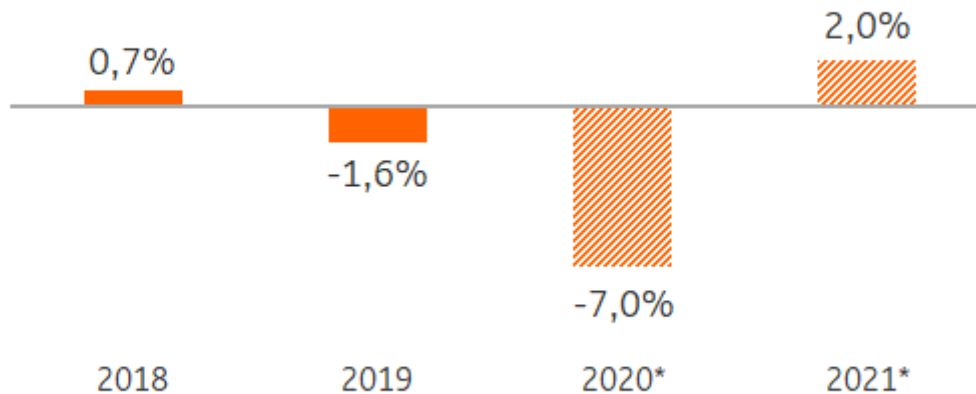
Grote onzekerheid door Coronavirus

In dit vooruitzicht zijn we uitgegaan van de uitgangspunten voor de ontwikkeling van de economie uit het ING basisscenario. Tegelijkertijd zijn de onzekerheden groot en zijn er ook scenario's denkbaar waarin de economie sterker krimpt. De onzekerheidsmarge rondom de ramingen in dit bericht is daardoor ook groter dan gebruikelijk.

- Na een lastig jaar door druk op de internationale handel zorgt corona in 2020 voor een nieuwe stevige volumedaling in de scheepvaart
- In de zeevaart is het vervoer van droge bulk vooral getroffen. Het containervervoer houdt relatief goed stand.
- De binnenvaart heeft last van industriële krimp en het afgenomen vervoer over de Rijn naar Duitsland.

Vrachtvolume scheepvaart loopt averij op

Ontwikkeling en raming volume Nederlandse vervoer over water



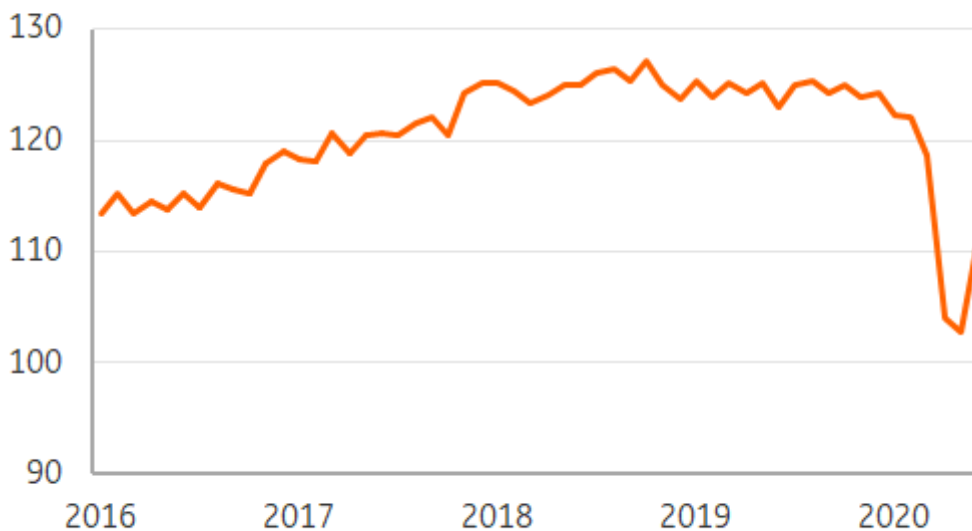
Bron: CBS, *raming ING Economisch Bureau

Scheepvaartvolume krijgt nieuwe tik door corona

De scheepvaart kampt al langer met tegenwind door handelsprotectionisme. Vooral de zeevaart heeft zich sinds de vorige recessie ook nog nauwelijks kunnen herstellen. De coronacrisis stelt de sector nu extra op de proef. De internationale handel krimpt dit jaar met een zo'n 9% door virusmaatregelen en vraaguitval. Vooral de droge ladingvaart (o.a. ertsen, kolen) is teruggevallen maar ook de containervaart en het roll-on roll-off-verkeer naar het VK moesten stevig inleveren. Dit zorgt voor een verwachte volumedaling van 7% in 2020.

Wereldhandel valt door corona sterk terug in 2020

Ontwikkeling volume wereldhandel (index 2010 = 100)



Bron: CPB wereldhandelsmonitor

Dieptepunt in volume voorbij maar vooruitzicht is langzaam herstel

Uit cijfers over het aantal scheepvaartbewegingen en de overslag in de grote zeehavens blijkt dat het dieptepunt wat betreft volume voor scheepvaart in de zomer bereikt is, al blijft het niveau nog flink

lager liggen dan vorig jaar. De coronacrisis heeft mogelijk ook een structureel drukkend effect op de wereldhandel. Al met al zal het herstel in de scheepvaart in 2021 beperkt zijn.

Achtbaan olieprijs drukt de bunkerkosten en zorgt voor meer opslag

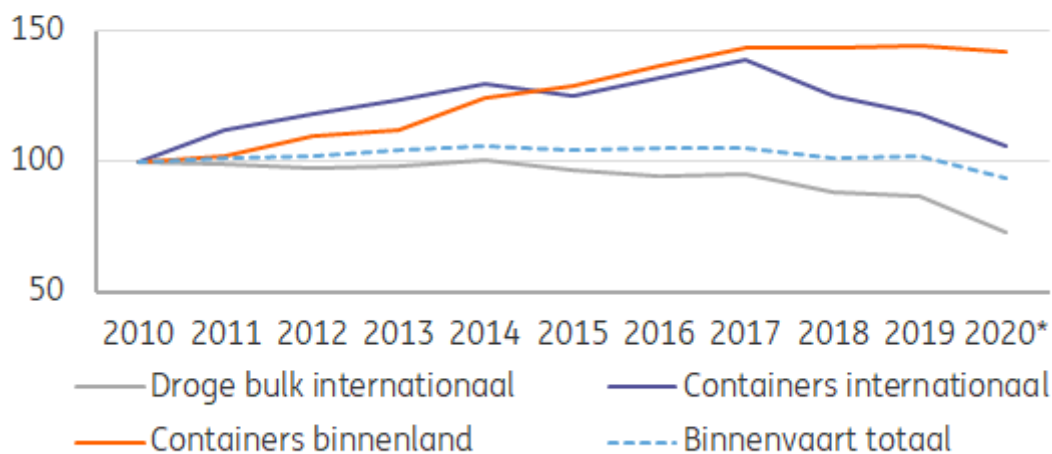
Voor scheepvaartbedrijven die de brandstofkosten zelf dragen is het gunstig dat de bunkertarieven ondanks invoering van nieuwe IMO-zwavelregels per 01/01/20 lager liggen dan een jaar terug. Met de keldering van de olieprijs kwam dit onverwacht. Voor tankvaartrederijen heeft de hogere termijnprijs ook voor veel handel en drijvende opslag gezorgd.

Internationale binnenvaart door corona relatief sterk terug

In de eerste helft van dit jaar daalde internationale binnenvaartvolume met 10% dubbel zo snel dan het nationale deel (-4%). Ook zijn schepen beduidend minder gevuld. Een markt die goed stand houdt is het vervoer tussen de havens van het ARA-gebied (Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen). Voor de rest van 2020 wordt langzaam herstel verwacht. Verdere daling van het waterpeil in september kan het volume ook drukken.

Internationale binnenvaart daalt verder, nationaal containervervoer houdt het best stand

Index landingstromen binnenvaart (ton/km), 2010 = 100



Bron: CBS, ING Economisch Bureau *2020 t/m juli

Grootste binnenvaartmarkt lijkt een krimpmarkt geworden

Het vervoer op de Rijn en zijrivieren is de belangrijkste markt voor de binnenvaart (72% van de omzet is internationaal en ruim 50% komt uit Duitsland). De afvoer naar de Oosterburen liep de afgelopen twee jaar met 10% terug en zakt dit jaar verder terug. Dit komt naast corona door de afbouw van het kolenvervoer, maar ook door de moeizaam draaiende zware industrie en de afgenomen betrouwbaarheid door laag water dat in het droogtejaar 2018 verladers naar het spoor deed uitwijken.

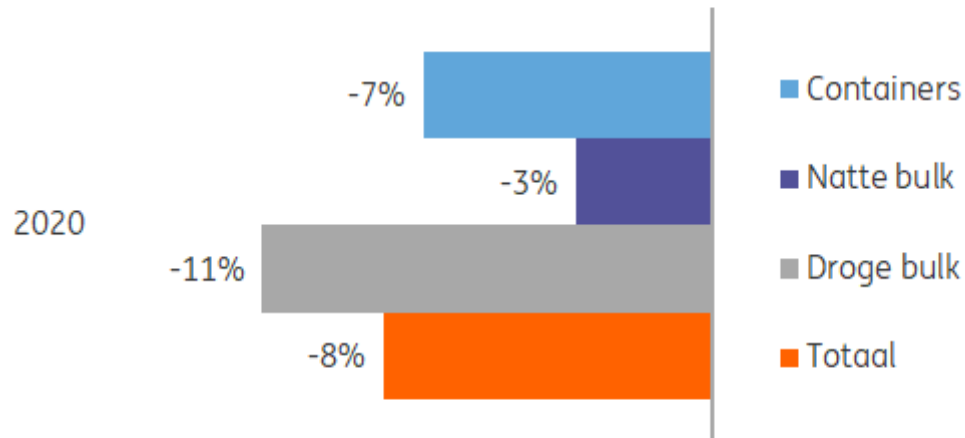
Nationaal (container)vervoer is lichtpunt, maar momentum zwakt af

Met het uitgebreide netwerk van inland terminals groeide het nationale vervoer wel. Het momentum hiervoor verzwakt echter, ondermeer doordat congestie in de haven een uitdaging is en het wegvervoer sneller verduurzaamt. Wel zijn er nog steeds kansen, bijvoorbeeld voor intensiever

vervoer over het beter toegankelijke Twentekanaal en het vervoer van biomassa, schroot en chemische producten (zoals gassen).

Vrachtvolume binnenvaart daalt, vooral door minder droge bulk

Ontwikkeling ladingstromen binnenvaart in ton/km, jaar op jaar



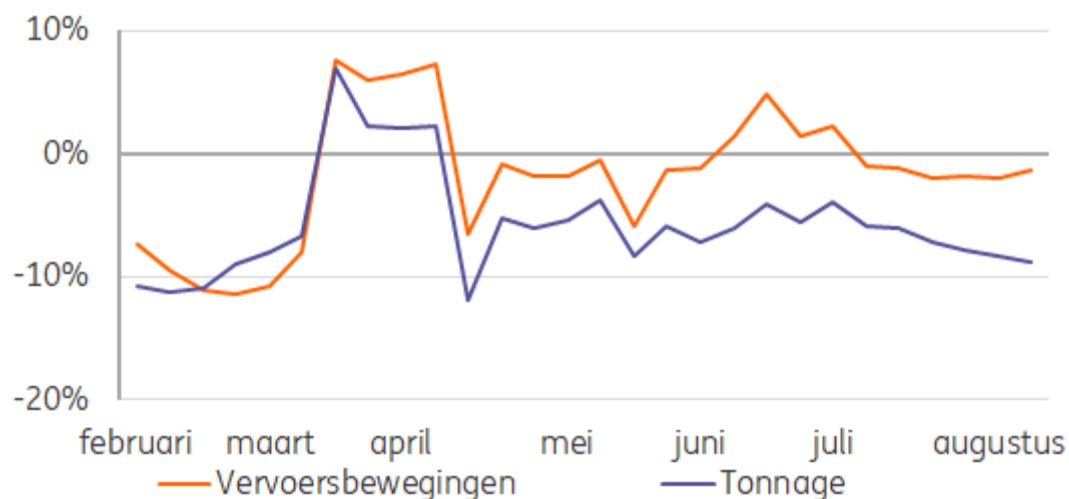
Bron: CBS, ING Economisch Bureau *2020 t/m juli jaar op jaar

Zeevaart komt nog niet uit de min halverwege 2020

De zeevaart heeft na vertraging van leveringen vanuit Azië en februaristormen een tijdelijke opleving gehad maar zakte daarna weer terug. De havenactiviteit trekt weer aan, maar doordat de handelsoorlog nog niet voorbij is en de globalisering een terugslag krijgt, is het groeipotentieel beperkt. Ook is de toekomstige relatie met het belangrijke VK een onzekere factor. Als bedrijven in de toekomst regionaler gaan inkopen, kan de short sea sector daarvan op termijn profiteren.

Binnenvaart blijft grotendeels varen, maar met minder vracht

Ontwikkeling vervoersbewegingen en tonnage* NL Binnenvaart, jaar op jaar



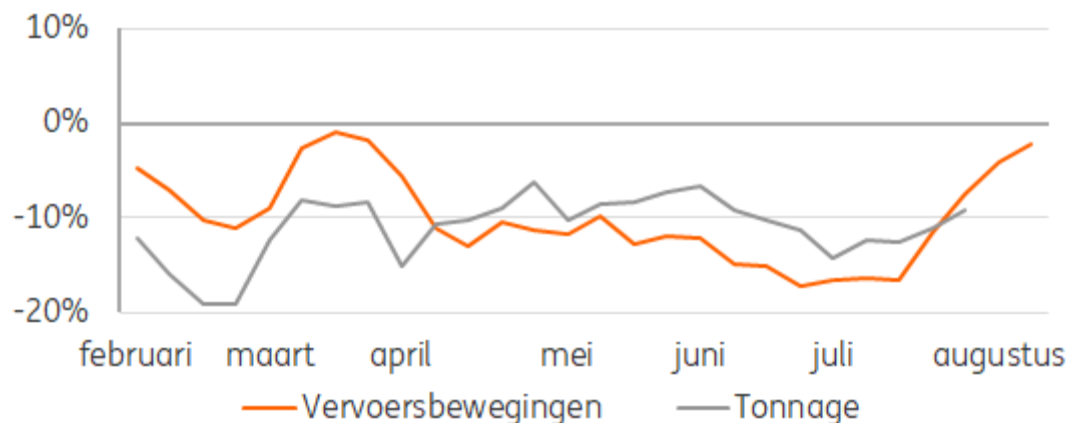
Bron: Rijkswaterstaat, CBS, ING Economisch Bureau *4-weeks gemiddelde

Zeevaart komt nog niet uit de min halverwege 2020

De zeevaart heeft na vertraging van leveringen vanuit Azië en februaristormen een tijdelijke opleving gehad maar zakte daarna weer terug. De havenactiviteit trekt weer aan, maar doordat de handelsoorlog nog niet voorbij is en de globalisering een terugslag krijgt, is het groeipotentieel beperkt. Ook is de toekomstige relatie met het belangrijke VK een onzekere factor. Als bedrijven in de toekomst regionaler gaan inkopen, kan de short sea sector daarvan op termijn profiteren.

Tekenen herstel in de zeevaart, maar volume nog wel in de min

Ontwikkeling vervoersbewegingen en tonnage* zeevaart van en naar Nederland, jaar op jaar in 2020



Bron: Royal Dirkzwager, havenbedrijven, CBS, ING Economisch Bureau
*4-weeks gemiddelde

Containerrederijen laten toch relatief goede resultaten zien

Wereldwijd hebben containerrederijen (allianties) de scheeps capaciteit opvallend goed aan de teruglopende vraag weten aan te passen, waardoor de tarieven goed overeind bleven. Hierdoor is de eerste helft van 2020 financieel vaak toch beter dan 2019. Dit geldt ook voor sommige tankvaartbedrijven.

Gepubliceerd in september 2020.