

Sectorprognoses Transport en logistiek | 5 maart 2021

Op weg naar het einde

Albert Jan Swart, sectoreconoom Industrie, Transport & Logistiek

Albert.Jan.Swart@nl.abnamro.com

Voor de sector Transport & Logistiek is het einde van de coronacrisis duidelijk in zicht. In een aantal branches is het herstel al maanden geleden ingezet. De sector profiteert van het krachtige herstel van de wereldwijde goederenhandel en industriële productie. Toch drukt de coronacrisis de komende maanden nog een duidelijk stempel doordat logistieke ketens nog steeds ontregeld zijn. Bovendien kampt een deel van de sector met de gevolgen van de sluiting van de evenementenbranche, de horeca en niet-essentiële winkels.

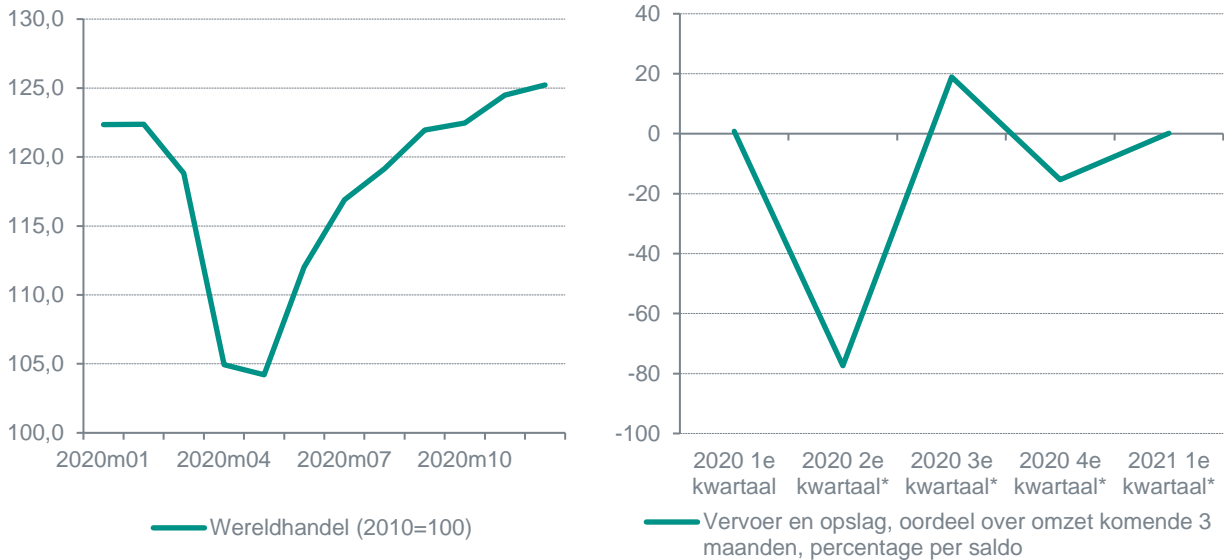
De wereldhandel ging in 2020 door een diep dal. Door lockdowns in China en Europa vielen industrie, handel en transport deels stil. Met de industriële productie herstelde vanaf de zomer ook de handel. De tweede lockdown vanaf het najaar, die in macro-economisch opzicht weliswaar zeer schadelijk is, lijkt de transportsector slechts in beperkte mate te deren. Zo verslechterde het oordeel over de omzet enigszins in het vierde kwartaal, maar in februari waren ondernemers in de sector daar per saldo alweer nipt positief over.

Prognoses volumegroei Transport & Logistiek, per branche, jaar-op-jaar

	2020	2021	2022
Wegvervoer	-4,0%	1,0%	2,0%
Spoor	-8,0%	4,0%	4,0%
Binnenvaart	-2,5%	1,0%	4,0%
Zee- en kustvaart	-7,5%	4,0%	6,0%
Luchtvracht	-6,2%	7,0%	7,0%
Opslag, dienstverlening voor vervoer	-4,0%	2,5%	3,0%
Post en koeriers	15,0%	3,0%	2,0%
Totaal Transport & Logistiek	-4,0%	2,5%	3,5%

Bron: ABN AMRO Sector Advisory

Wereldgoederenhandel en optimisme veerden snel terug na eerste lockdown



Bron: CPB World Trade Monitor, CBS Conjunctuurenquête

Krachtig economisch herstel vanaf de zomer

Momenteel zijn de macro-economische omstandigheden nog moeizaam, maar daar komt zeer waarschijnlijk verandering in nu op grote schaal wordt gevaccineerd. ABN AMRO verwacht dat de economie vanaf de zomer krachtig herstelt. De Nederlandse economie groeit in 2021 naar verwachting met 2,1 procent, dankzij meer export, overheidsbestedingen en private investeringen. Voor de eurozone, die in 2020 gemiddeld genomen harder is geraakt, verwacht ABN AMRO in 2021 een groei van maar liefst 3,3 procent. De wereldhandel groeit dit jaar naar verwachting met 7,6 procent ten opzichte van 2020. In 2022 zijn de beperkingen in verband met het coronavirus vermoedelijk geheel afgebouwd. Dan trekt de groei verder aan; voor Nederland verwacht ABN AMRO in 2022 een groei van 4,1 procent, voor de eurozone 4,2 procent. De transportsector zal van deze ontwikkelingen profiteren.

Momenteel hebben met name ondernemingen die betrokken zijn bij de logistiek rond evenementen, niet-essentiële winkels en de horeca last van de lockdown. Vooral bepaalde wegvervoerders, opslagbedrijven en logistieke dienstverleners worden gehinderd. Naar verwachting zal de lockdown vanaf juni worden afgebouwd naarmate meer mensen zijn gevaccineerd. Wel krijgt de sector voor langere tijd te maken met de gevolgen van de stikstofcrisis. ABN AMRO [verwacht](#) dat de bouwproductie daardoor in 2021 met 3,5 procent afneemt. Daardoor zullen minder bouwmaterialen nodig zijn en dat remt naar verwachting het herstel van de binnenvaart en het wegvervoer.

Groot deel transportsector terug op het oude niveau

Een groot deel van de transportsector is al terug op het niveau van voor de coronacrisis. Zo zijn ondernemers in het wegvervoer per saldo alweer nipt positief over de winstgevendheid. Ook is het aantal bewegingen van vrachtwagens min of meer hersteld. Wel lag in de eerste week van dit jaar het aantal bewegingen duidelijk lager. In week zes lag het aantal bewegingen lager vanwege de zware sneeuwval. Mogelijk ligt de beladingsgraad wel wat lager dan gemiddeld. De horeca en niet-essentiële winkels worden mondjesmaat bevoorrad, maar daar staat tegenover dat vanuit bijvoorbeeld

supermarkten, [webwinkels en pakketbezorgers](#) extra vraag is naar transportdiensten. Ook het herstel van de industriële productie in binnen- en buitenland zorgt voor meer lading in het wegvervoer.

Wegvervoer in eerste kwartaal 2021 per saldo weer positief over winstgevendheid, aantal bewegingen bijna als vanouds



Bron: CBS

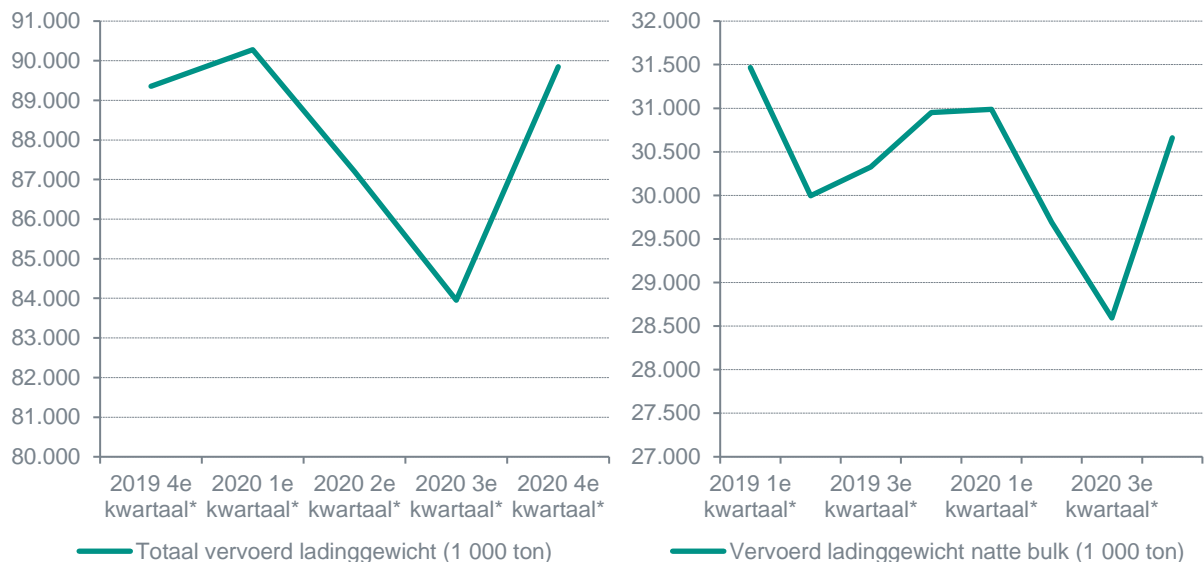
*Gecorrigeerd voor feest- en verlofdagen.

Het goederenvervoer per spoor hangt grotendeels samen met de industriële productie. Zo worden bijvoorbeeld grondstoffen als kolen en ijzererts en producten als auto's per spoor vervoerd. Dankzij het herstel van de industriële productie is het spoorvervoer zo goed als hersteld van de eerste lockdown in het voorjaar van 2020. In januari lag de vervoersprestatie (gemeten in ladingtonkilometers) ongeveer een half procent lager dan in dezelfde periode in 2020.

De binnenvaart herstelde bijna volledig in het vierde kwartaal van 2020. Er werd slechts 1 procent minder natte bulk vervoerd dan in dezelfde periode een jaar eerder. Deze lichte daling werd vermoedelijk veroorzaakt door de afgenomen vraag naar olieproducten zoals benzine. De containermarkt en droge bulk lieten krachtig herstel zien. De containermarkt profiteerde van terugkerende internationale handel en industriële productie. Droge bulk herstelde eveneens dankzij de verbeterde industriële productie, maar ook door de stabiele bouwproductie. De binnenvaart vervoert bijvoorbeeld bouwmaterialen zoals zand en grind.

Ook de zee- en kustvaart herstelde in het vierde kwartaal. In de containermarkt liggen de tarieven zelfs bijzonder hoog. Aan het begin van de coronacrisis beperkte bijvoorbeeld de industrie de inkoop van onderdelen en materialen. De voorraden van ingekochte materialen namen daardoor af. Toen de industriële productie vanaf het derde kwartaal herstelde, probeerden inkopers weer voorraden op te bouwen. Dat leidde tot een sterke vraag naar containercapaciteit. Een andere factor was de verschuiving van consumptie van diensten naar goederen. Zo bestelden consumenten die niet op vakantie gingen meer meubels, bijvoorbeeld voor een thuiswerkplek. De containercapaciteit werd ook nog eens beperkt doordat tijdens de lockdown in China in het voorjaar van 2020 veel afvaarten van containerschepen waren geschrapt. Daardoor bleven veel lege containers in Europa, terwijl die normaliter naar China zouden worden vervoerd.

Binnenvaart herstelde bijna volledig in het vierde kwartaal van 2020



Bron: CBS

Zo ontstond in China een tekort aan lege containers, wat leidde tot snel stijgende tarieven. De hogere prijzen komen goed tot uiting in de Shanghai Containerized Freight Index, die momenteel ongeveer drie keer zo hoog noteert als voor de coronacrisis. Overigens zijn ook de tarieven voor droge bulk gestegen. Er trad dus een breed herstel op, wat goed is af te lezen aan de ClarkSea-index, die de gehele zeevaart weerspiegelt.

Zee- en kustvaart zo goed als hersteld van eerste lockdown

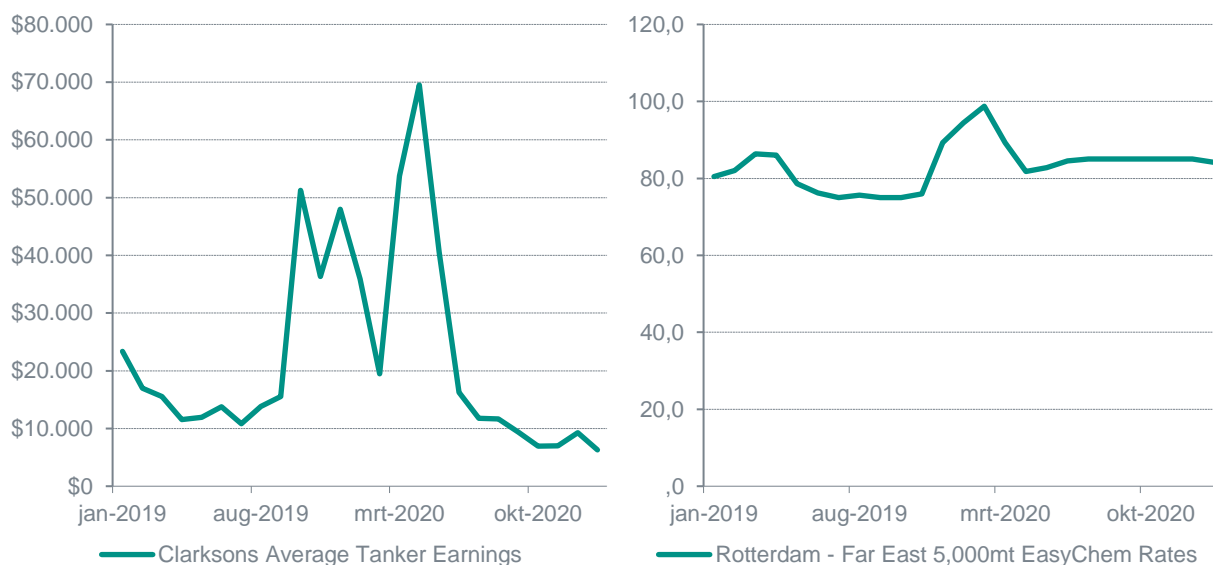


Bron: Clarksons Research

De beperkte capaciteit in de containermarkt leidt, in combinatie met in 2020 afgebouwde voorraden, momenteel tot langere levertijden in de industrie. Dit kan een belemmering vormen voor het economisch herstel. Indien bijvoorbeeld productielijnen tijdelijk stilvallen vanwege een gebrek aan onderdelen, raakt dat ook transportbedrijven.

Bij de natte bulk verloopt het herstel trager. Naar olietankercapaciteit is weinig vraag door de nog altijd lagere vraag naar olieproducten zoals benzine en kerosine.

Herstel natte bulk blijft wat achter door afgenomen vraag naar benzine en kerosine



Bron: Clarksons Research

Tijdens de eerste lockdown waren de tarieven overigens zeer hoog doordat oliehandelaren tankers charterden voor de opslag van olie in verband met de historisch lage olieprijs op dat moment. De vraag naar olietankercapaciteit kan vanaf de zomer krachtig herstellen als de lockdowns in binnen- en buitenland worden afgebouwd, waardoor de vraag naar olieproducten als benzine en kerosine aantrekt. De verdiensten van chemietankers lijken wel stabiel te zijn, dankzij de gedeels herstelde productie van de chemische industrie.

Luchtvrachttarieven bereiken grote hoogten

De tarieven voor luchtvracht hebben de laatste maanden nog grotere hoogten bereikt. De tarieven waren tijdens de eerste lockdown al gestegen doordat de vrachtcapaciteit in het ruim van passagiersvliegtuigen is weggefallen. Normaal gesproken wordt ongeveer de helft van de luchtvracht vervoerd als zogenoemde 'belly freight' op passagiersvluchten. Doordat er veel minder passagiersvluchten zijn, is er minder capaciteit, waardoor de tarieven verdubbelden en soms vier tot vijf keer zo hoog liggen als voor de pandemie. Daarnaast is er veel vraag naar luchtvracht doordat toeleveringsketens nog altijd sterk ontregeld zijn. Veel ondernemingen moeten daardoor met spoed producten of onderdelen over grote afstanden verplaatsen. Peperdure luchtvracht is soms de enige optie. Vanaf het najaar profiteert de luchtvracht ook van de aantrekkende wereldhandel. De luchtvrachtvolumes op Nederlandse luchthavens stegen in het vierde kwartaal verder, terwijl het aantal passagiersvluchten juist daalde door nieuwe lockdowns. De markt kan pas [normaliseren](#) als het aantal passagiersvluchten enigszins herstelt. Naar verwachting zal dat vanaf de zomer gebeuren.

Structurele gevolgen brexit beginnen zich af te tekenen

Vlak voor kerst sloten het Verenigd Koninkrijk (VK) en de Europese Unie (EU) eindelijk een handelsakkoord. Dankzij deze ordelijke brexit werd een 'no-deal-brexit' afgewend. Toch kan de brexit verstrekende gevolgen hebben voor de transportsector. Hoewel er geen heffingen worden geheven over goederen, moet er wel aangifte worden gedaan bij de douane. Dat zorgt voor administratieve kosten en [vertraging](#) aan de grens. De douanecontroles kosten tijd, vooral wanneer de papieren niet in orde zijn. De vertraging leidde bij sommige ondernemingen tot aanzienlijk omzetverlies, bijvoorbeeld doordat vrachtwagens en trailers minder efficiënt konden worden ingezet.

Luchtvracht nam in het najaar toe ondanks dalend aantal passagiersvluchten



Bron: CBS

De structurele effecten moeten zich de komende jaren nog aftekenen. Zo is de toekomst van de Britse auto-industrie onzeker. De administratieve lasten en vertraging aan de grens leiden tot een slechter ondernemingsklimaat in het VK. Niet uit te sluiten valt dat autofabrikanten de komende jaren minder zullen investeren in hun fabrieken in het VK en uiteindelijk productielocaties zullen sluiten. Dat is slecht nieuws voor ondernemingen die bijvoorbeeld transport naar en van het VK verzorgen. De brexit kan ook macro-economische gevolgen hebben die het Britse pond onder druk kunnen zetten. Een daling van het Britse pond zou Nederlandse producten duurder maken, wat ertoe kan leiden dat Britse consumenten er minder van kopen, bijvoorbeeld Nederlandse snijbloemen die op grote schaal worden geëxporteerd.

Anderzijds kan de brexit ook kansen bieden voor Nederlandse ondernemingen. Zo leidt de brexit tot [meer vraag](#) van Britse bedrijven naar opslagruimte in Nederland. Op die manier willen Britse bedrijven een soepele toegang tot de Europese markt veilig stellen.

Disclaimer

De in deze publicatie neergelegde opvattingen zijn gebaseerd op door ABN AMRO betrouwbaar geachte gegevens en informatie. Noch ABN AMRO, noch functionarissen van de bank kunnen aansprakelijk worden gesteld voor in deze publicatie eventueel aanwezige onjuistheden. De weergegeven opvattingen en prognoses houden niet meer in dan onze eigen visie en kunnen zonder nadere aankondiging worden gewijzigd. Het gebruik van tekst of cijfers uit deze publicatie is toegestaan mits de bron duidelijk wordt vermeld.

Teksten zijn afgesloten op 2 maart 2021
