

De Nederlandse **logistiek**

De logistieke branche heeft de omzet en de winst in het afgelopen jaar sterker zien stijgen dan in 2017, ondanks een forse toename van de bedrijfskosten. De binnenvaart had een belangrijk aandeel in de positieve resultaten. Tegelijkertijd geven veel transport-ondernemers aan dat de krapte op de arbeidsmarkt een belemmering voor verdere groei vormt. Ook verduurzaming en congestie zijn belangrijke thema's die vragen om efficiëntie, samenwerking en vernieuwing.

Duurzame inzetbaarheid

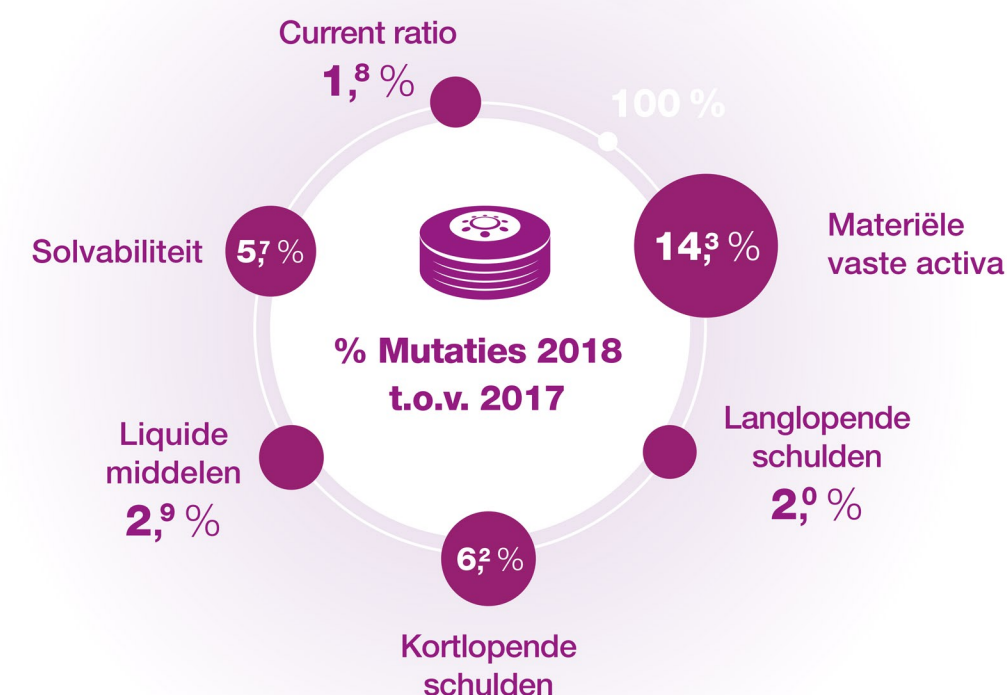
De economische groei trekt de logistiek vlot, maar heeft ook een keerzijde: de branche heeft een groot tekort aan chauffeurs. Ondanks dat er meer mensen in de logistieke sector aan de slag gaan, blijft de krapte op een hoog niveau. Prognoses van het Sectorinstituut Transport en Logistiek laten zien dat de vraag naar personeel in de branche sterker zal stijgen dan het aanbod. Vanaf 2021 groeit het aanbod nauwelijks meer, terwijl de vraag stevig blijft toenemen. Dit heeft onder meer te maken met vergrijzing en een lage instroom vanuit het onderwijs. De branche zet daarom in op zij-instroom, maar ook op de duurzame inzetbaarheid van werknemers.



Bovengemiddelde winstgroei

De omzet is in de logistiek in 2018 met 8,7% gegroeid; bijna een verdubbeling in vergelijking met een jaar eerder. Het gewone resultaat voor belastingen kwam 20,7% hoger uit versus 16,3% voor het mkb als geheel. Dit betekende

Logistieke ondernemers, en vooral binnenvaartschippers, hebben een goed jaar achter de rug. De gemiddelde winststijging lag duidelijk boven het mkb-gemiddelde, terwijl de kosten sterk stegen. Het personeelstekort blijft een belangrijk thema voor de branche.



een aanzienlijke verbetering ten opzichte van 2017 (14,3%). De brutomarge liet eveneens een sterke verbetering zien: +10,8%, in vergelijking met 4,5% in 2017.

Binnenvaart blinkt uit

Binnen de logistieke sector presteerde vooral de binnenvaart goed. Binnenvaartschippers profiteerden van de extreem lage waterstanden in 2018. Hierdoor konden de schippers minder lading vervoeren en hadden zij een goede onderhandelingspositie om hogere vrachttarieven te vragen. Daarnaast kregen zij een laagwatertoeslag om extra kosten te compenseren. Pas vanaf december 2018 normaliseerden de waterstanden weer.

Het goederenvervoer over de weg had het in 2017 moeilijk, maar wist vorig jaar goed te herstellen. In deze subbranche namen de personeelskosten, goed voor ongeveer 50% van de totale kosten, relatief beperkt toe. Een jaar eerder liepen deze kosten nog relatief hard op door de komst van de nieuwe cao voor het beroepsgoederenvervoer over de weg.

Forse stijging bedrijfskosten

De bedrijfskosten namen per saldo met bijna 10% toe versus bijna 5% in 2017. De personeelskosten (een belangrijke kostenpost in de logistiek) stegen met bijna 10% en dat was bijna twee keer zo hard als een jaar eerder. Vooral de post overige personeelskosten, waaronder ook uitgaven voor flexibele arbeidskrachten vallen, veranderde sterk: van een daling van ruim 13% in 2017 naar een stijging van ruim 4% in 2018. De loonkosten namen met ruim 10% toe versus +8% een jaar eerder.

De afschrijvingen namen in 2018 toe met bijna 12%. Een jaar eerder kwam er nog een afname van bijna 11% op het bord. Het eigen vermogen trok verder aan, maar niet zo stevig als in 2017: +17% versus bijna 15% nu. De schulden (langlopend en kortlopend) zijn in 2018 gestegen, waar een jaar eerder nog sprake was van een daling.

Tabel 6: Mutatie in resultatenrekening
% mutatie 2018 t.o.v. 2017

Netto omzet	8,7%
Inkoopwaarde	5,9%
Brutomarge	10,8%
Overige bedrijfsopbrengsten	-7,2%
Personeelskosten	9,9%
Exploitatiekosten	21,3%
Inventariskosten	28,8%
Huisvestingskosten	2,9%
Autokosten	9,3%
Verkoopkosten	3,6%
Algemene kosten	2,7%
Overige kosten	16,5%
Bedrijfskosten	9,7%
Afschrijvingen	11,9%
Bedrijfsresultaat	16,0%
Financiële baten en lasten	-18,4%
Gewoon resultaat voor belasting	20,7%