

# CPB Memorandum



Hoofdafdeling : Economie en Fysieke Omgeving (V)  
Afdeling : Mobiliteit en Projectanalyse  
Samenstellers : Wim Groot en John Stikkelman  
Nummer : 40  
Datum : 14 mei 2002

## CEP-op-maat transportsector 2002-2003

De toekomst verkenning in deze CEP-op-maat voor de transportsector is opgesteld in het kader van het Centraal Economisch Plan 2002 (april 2002). Dit memorandum gaat nader in op de vooruitzichten voor de bedrijfstaktransport met een onderverdeling naar een aantal bedrijfsklassen.

## 1 Inleiding

Deze CEP-op-maat is gemaakt voor branche-organisaties en bedrijven op het terrein van transport. Daarbij valt te denken aan Transport en Logistiek Nederland (TLN), NEA Transportonderzoek en -opleiding en de Stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisaties (NIWO). Met deze eerste CEP-op-maat voor de transportsector willen we hun belangstelling peilen en meer concrete aanknopingspunten geven voor verbetering van onze ramingsprocedure. De gegevens zijn tevens een nadere onderbouwing van de ramingen in het CEP 2002.

## 2 Waarom een CEP-op-maat?

De toekomstverkenning in deze CEP-op-maat is gemaakt ten behoeve van de opstelling van het Centraal Economisch Plan 2002 (april 2002). Deze laatste publicatie richt zich vooral op de hoofdlijnen van de economische vooruitzichten voor de jaren 2002 en 2003 en vermeldt maar beperkt achterliggende cijfers. Die cijfers worden hier op maat toegesneden op de bedrijfstak transport met een onderverdeling naar een aantal bedrijfsklassen.

## 3 Wat te verstaan onder de transportsector

De bedrijfstakkenindeling die het CPB hanteert bij de berekeningen voor het Centraal Economisch Plan is gebaseerd op de Standaard Bedrijfsindeling 1993 (SBI'93) van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS).

De sector transport bestaat uit de bedrijfsklassen openbaar vervoer, goederenvervoer over de weg, vervoer via pijpleidingen, zeevaart, binnenvaart, luchtvaart, dienstverlening wegvervoer, water en lucht en reisbureaus.

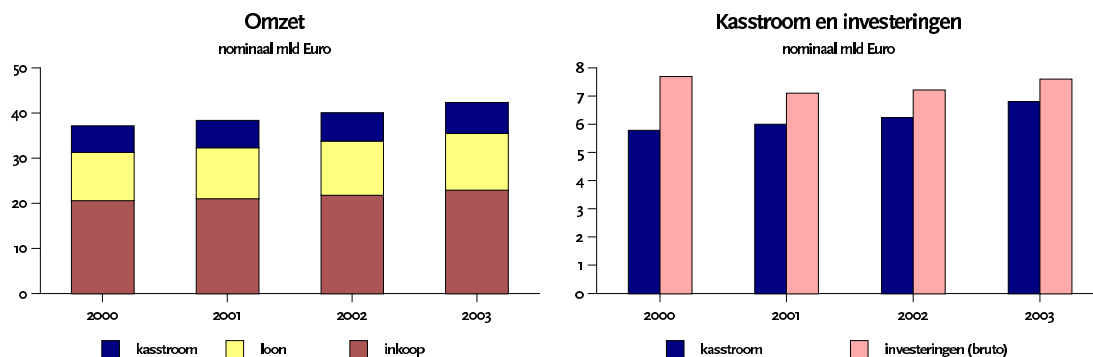
Bij het goederenvervoer over de weg gaat het daarbij om zowel het binnenlands als het grensoverschrijdende wegvervoer. Het eigen vervoer van bedrijven is hierin **niet** begrepen.

Ook de bedrijfsklasse post- en koeriersdiensten valt in de SBI'93 **niet** onder de sector goederenvervoer over de weg, maar onder de sector Post en Telecommunicatie.

Onder dienstverlening wegvervoer vallen bedrijven die zich bezighouden met laad-, los-, overslag- en opslagactiviteiten. Daarnaast gaat het hier om de activiteiten van expediteurs, cargadoors en bevrachters.

## 4 Transportsector in 2002-2003: sterk afhankelijk van herstel groei

Figuur 4.1 Omzet, kasstroom en investeringen



### Reële groei omzet

Voor de sector vervoer, die sterk afhankelijk is van internationale ontwikkelingen, was 2001 een slecht jaar waarin het productievolume zelfs afnam. Deze negatieve uitkomst was in belangrijke mate toe te schrijven aan de ongunstige ontwikkelingen in de luchtvaartsector, mede als gevolg van de gebeurtenissen van 11 september 2001. Positief was de ontwikkeling van de zeevaart die terreinwinst kon boeken. In paragraaf 5 worden de prestaties van de afzonderlijke transportbranches nader belicht.

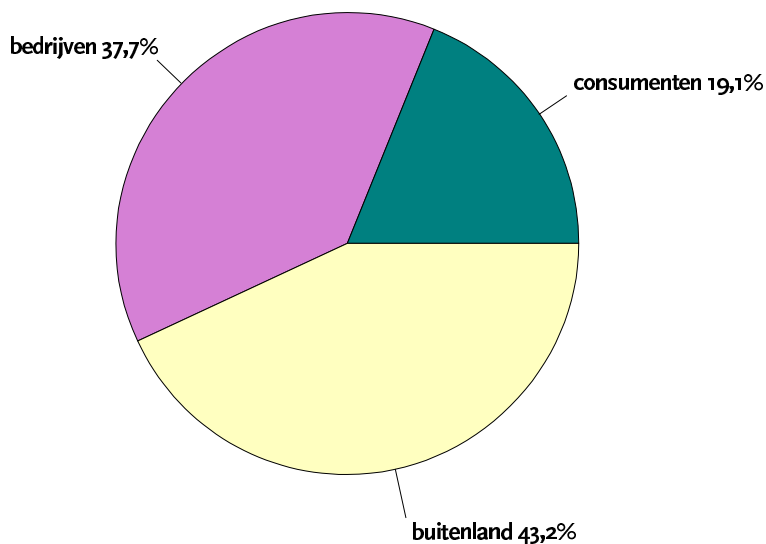
In 2002 en 2003 voorziet het CPB dat de transportsector weer profiteert van de opgang van de internationale conjunctuur. Vooral in 2003 profiteert de sector van het aantrekken van de internationale handel. Bedrijfsklassen als het wegvervoer, de luchtvaart en de zeevaart zijn in sterke mate afhankelijk van de groei van in- en uitvoer. De sectoren reisbureaus en openbaar vervoer daarentegen zijn vrijwel volledig afhankelijk van de ontwikkeling van de binnenlandse consumptieve bestedingen.

Tabel 4.1 Reële groei omzet transportsector

	2001	2002	2003
	mutaties per jaar in %		
Omzet	-0,1	1,7	3,0
waarvan in			
Buitenland	0,8	1,9	4,1
Nederland	-0,9	1,5	2,2

Het buitenland neemt bijna de helft van de afzet van de transportsector voor zijn rekening. De andere helft komt op rekening van Nederlandse bedrijven en consumenten. Zoals al gemeld nemen in de laatste categorie de reisbureaus en het OV het merendeel voor hun rekening.

**Figuur 4.2 Klanten: verdeling omzet in 2000**

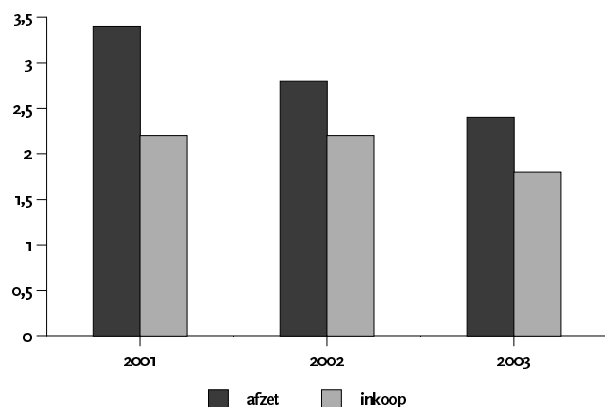


### **Prijsontwikkeling**

De verkoopprijzen stijgen met 2½ tot 3½% per jaar in de jaren 2001 t/m 2003. De inkooprijzen stijgen in alle jaren minder snel, hetgeen een gunstige invloed heeft op de prijsontwikkeling van de toegevoegde waarde. De afzetprijzen liggen in alle jaren boven die van de buitenlandse concurrenten op de binnenlandse markt, hetgeen wijst op een verslechtering van de (prijs)concurrentiepositie van de sector transport op de binnenlandse markt. Als we aannemen dat het prijsverloop van buitenlandse concurrenten op de Nederlandse markt ruwweg spooft met die op buitenlandse markten<sup>1</sup>, dan wijst de ontwikkeling van de Nederlandse exportprijzen eveneens op een verslechtering van de (prijs)concurrentiepositie van Nederlandse transporteurs op buitenlandse markten.

<sup>1</sup> Er zijn geen gegevens beschikbaar over de prijsontwikkeling van buitenlandse concurrenten op buitenlandse afzetmarkten.

**Figuur 4.3 Afzet- en inkooprijzen (% mutatie per jaar)**



### **Loonkosten en rendementsontwikkeling**

De loonkosten per eenheid product (pep) kennen een aanhoudende groei. Vooral in 2001 zorgt een zeer ongunstige ontwikkeling van de arbeidsproductiviteit (minus 3.7 %) voor een forse stijging van de loonkosten pep met niet minder dan 7.3%. De negatieve groei van de arbeidsproductiviteit is toe te schrijven aan een krimp van het productievolume bij een aanhoudende groei van de werkgelegenheid. Een en ander is onder meer toe te schrijven aan de vertraging waarmee doorgaans de werkgelegenheid wordt aangepast aan de productiegroei. Bovendien is het denkbaar dat bij een gespannen arbeidsmarkt ondernemers terughoudend zijn in het afstoten van arbeidsplaatsen; als de conjunctuur zich weer herstelt kan het in die situatie moeilijk zijn om weer snel werknemers aan te trekken.

Ondanks een relatief gunstige ontwikkeling van de prijs van de toegevoegde waarde van 6% resulteert per saldo toch nog een stijging van de arbeidsinkomensquote (aiq) met 1.3% tot een niveau van 88.7.

In 2002 is de verwachting dat de verslechtering van de arbeidsproductiviteit tot staan wordt gebracht, maar in dat jaar zorgt een stijging van de loonvoet met 5% dat de loonkosten pep met eenzelfde percentage stijgen. Bij een verwachte prijsstijging van de toegevoegde waarde met 4%, loopt de aiq weer met meer dan 1% op tot 89.7.

Pas in 2003 duidt een daling van de aiq weer op een rendementsherstel voor de sector. De geraamde prijs van de toegevoegde waarde overtreft de groei van loonkosten pep met circa 1½%, waardoor de aiq weer terugkeert op een niveau van 88.4.

---

## Arbeidsinkomensquote: definitie en betekenis

De arbeidsinkomensquote (*aiq*) van een bedrijfstak geeft het aandeel weer van de factor arbeid in het inkomen, ofwel het aandeel van de loonsom in de toegevoegde waarde.

De *aiq* is te beschouwen als een maatstaf voor de winstgevendheid van de sector. Naarmate dit kengetal een hogere waarde heeft is het complement ervan (de kapitaalinkomensquote) immers geringer. Als de kapitaalinkomensquote wordt gedeeld door de kapitaalgoederenvoorraad per eenheid toegevoegde waarde resulteert het kapitaalrendement. Het gaat daarbij om het gemiddelde rendement van het eigen en vreemde vermogen<sup>1)</sup>.

De definitie van het niveau van de *aiq* ziet er in symbolen als volgt uit:

$$(1) \text{ aiq} = (a * p_i) / (y * p_y)$$

Hierin staat *a* voor de werkgelegenheid (inclusief aantal zelfstandigen) en staat  $p_i$  voor de gemiddelde loonsom per werknemer. De symbolen *y* en  $p_y$  hebben betrekking op achtereenvolgens het volume en de prijs van de *netto* toegevoegde waarde tegen factorkosten. Bij de bepaling van de *netto* toegevoegde waarde tegen factorkosten blijven de afschrijvingen en het saldo van indirecte belastingen en kostprijsverhogende belastingen buiten beschouwing. Daarmee kan de *aiq* ook fungeren als indicator voor de fondsen die beschikbaar zijn ter financiering van de *netto*-investeringen van de sector, dat wil zeggen: de investeringen die moeten zorgen voor de groei van het aantal arbeidsplaatsen.

Uit de in vergelijking (1) gegeven definitie van de *aiq* volgt dat de procentuele mutatie - bij verwaarlozing van tweede-orde-effecten - is te schrijven als:

$$(2) \Delta \text{ aiq} = (\Delta p_i - p_i) - (y \Delta p_y)$$

Uit de bovenstaande relatie volgt dat de *aiq* constant blijft als de procentuele mutatie van de reële arbeidskosten  $(\Delta p_i - p_i)$  gelijk is aan die van de arbeidsproductiviteit  $(y \Delta p_y)$ . Of in andere woorden: de *aiq* stijgt als de loonkosten per werknemer sterker stijgen dan de som van de prijsstijging van de toegevoegde waarde en de groei van de arbeidsproductiviteit. Daardoor daalt de kapitaalinkomensquote en daarmee het bedrijfsrendement. Vergelijking (2) ligt ten grondslag aan de berekeningen in de tabellen 4.2 en 5.1.

Daarbij valt in tabel 5.1 op dat de *aiq* groter kan zijn dan 100. Een *aiq* die boven de 100 ligt duidt op een negatief kapitaalinkomen. Deze situatie heeft zich bijvoorbeeld over een langere tijd voorgedaan in de kleding-, leder- en schoenindustrie in een groot deel van de jaren zeventig en tachtig.

Daarnaast wordt bij de berekening van de *aiq* aan zelfstandigen een arbeidsinkomen toegerekend overeenkomstig de gemiddelde loonsom van werknemers in de betrokken sector. Omdat het feitelijk verdiende loon van zelfstandigen lager kan uitvallen dan het gemiddelde loon van werknemers, kan ook om deze reden de *aiq* soms boven de 100 uitvallen. Deze situatie kan zich voordoen in sectoren waar relatief veel zelfstandigen werkzaam zijn.

1) De kapitaalinkomensquote is overigens een nogal grove maatstaf voor de winstgevendheid van een sector. Dat komt omdat in het kapitaalinkomen (=overig inkomen) kostenposten als rentelasten en winstbelasting zijn begrepen. Zie A.P. Kusters, Winstgevendheid en vermogensverhoudingen, Onderzoeksmemorandum no. 115, CPB, december 1994.

---

**Tabel 4.2 Winstgevendheid in de transportsector**

		2001	2002	2002
		mutaties in %		
Loonvoet ( $\rho$ )	(1)	3,6	5,1	4,4
Arbeidsproductiviteit ( $\rho \cdot a$ )	(2)	- 3,7	- 0,1	2,2
Loonkosten pep	(3)=(1)-(2)	7,3	5,2	2,2
Prijs toegevoegde waarde ( $\rho$ )	(4)	6,0	4,0	3,7
Arbeidsinkomensquote ( $a \cdot a$ )	(5)=(3)-(4)	1,3	1,2	- 1,5
Idem, niveau ( $a \cdot i$ )		88,7	89,7	88,4

### Kasstroom en investeringen

De stijging van de afzetprijzen ligt in alle jaren hoger dan die van het totaal van loon- en inkoopkosten. Vooral als gevolg hiervan groeit de kasstroom sneller dan de nominale omzet.

De investeringen door de transportsector kennen doorgaans een grillig verloop door het incidentele karakter van investeringen als schepen en vliegtuigen. In de hier beschouwde jaren ligt de kasstroom steeds onder het niveau van de investeringen. Omdat uit de kasstroom ook nog andere zaken als belastingen e.d. betaald moeten worden is het duidelijk dat naast de kasstroom de sector voor de financiering van investeringen ook een beroep moet doen op andere bronnen (b.v. vreemd vermogen).

**Tabel 4.3 Veranderingen omgeving transportsector**

	2001	2002	2003
	mutaties in %		
<i>Reële groei</i>			
wereldmarkt	1,8	3,0	8¼
BBP-volume BRD	0,6	1,0	3,0
BBP-volume NL	1,1	1½	2½
concurrentenprijs	2,1	1½	1½
<i>Loonkosten transportsector</i>			
loon per werknemer	3,6	5,1	4,4
arbeidsproductiviteit	- 3,7	- 0,1	2,1
niveaus			
<i>Prijzen in euros (euroct/liter)</i>			
dieselprijs wegvervoer <sup>a)</sup>	84,3	81,4	82,6
kerosineprijs luchtvaart <sup>b)</sup>	21,8	18,6	19,1

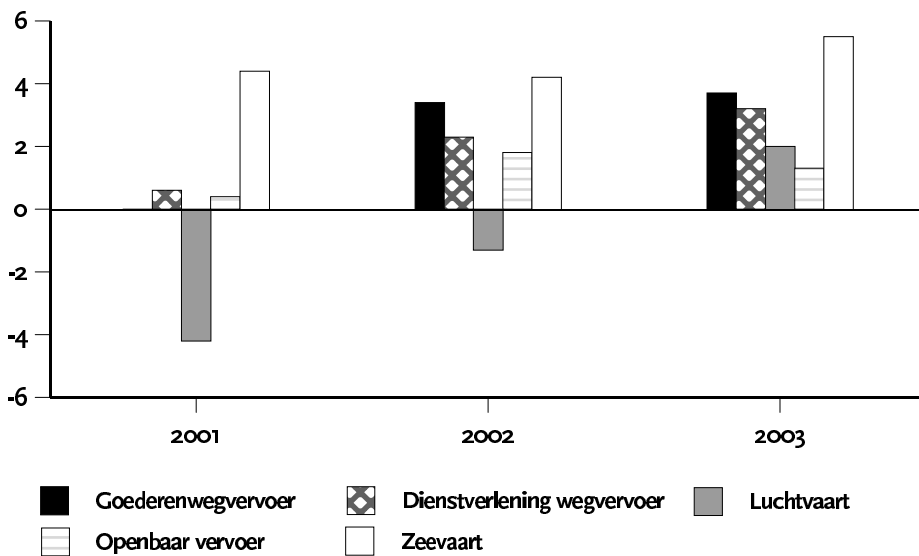
<sup>a</sup> Inclusief heffingen en btw.

<sup>b</sup> Kerosine-type jet fuel Rotterdam (ARA); voor de ramingsjaren 2002 en 2003 is aangenomen dat de prijs meefluctueert met de Brent-notering van ruwe olie.

Bij de veranderingen in de omgevingsvariabelen van de transportsector is de economische groei in Duitsland afzonderlijk vermeld. De reden hiervoor is dat het aandeel van Duitsland in zowel de hoeveelheid geladen als geloste goederen door het internationale wegvervoer van Nederlandse ondernemingen bijna 50% bedraagt.<sup>2</sup>

## 5 Transport-branches: aanzienlijke verschillen in prestaties

Figuur 5.1 Reële omzetgroei van transportbranches (% groei per jaar)



### Reële omzetgroei

Het beeld van de reële omzetgroei voor de transport-branches in 2001 is nogal wisselend.

De luchtvaartsector had te maken met een forse krimp (minus 4¼%), mede als gevolg van de gebeurtenissen van 11 september 2001. De Nederlandse zeevaart daarentegen kon ondanks de aanzienlijke groeivertraging van de wereldhandel altijd nog een groei realiseren van bijna 4½%. Het is denkbaar dat het beleid ten aanzien van de zeevaart, dat door fiscale voordelen de trend van *uitvlagen* heeft gekeerd, in deze terreinwinst een rol heeft gespeeld. Daarnaast is de toenemende schaalvergroting in het zeevaartbedrijf, waardoor het vervoer steeds meer geschiedt via grote havens (Rotterdam), in het voordeel van de Nederlandse rederijen.

Voor de totale sector wordt voor 2002 en 2003 een herstel van de groei verwacht met respectievelijk 1,7 en 3%. Van dit groeierstel profiteren vooral de branches wegvervoer en

<sup>2</sup> CBS, *Maandstatistiek verkeer en vervoer*, augustus 2001, pp. 14-15. Het betreft hier het totaal van bilateraal, cabotage en derde landen wegvervoer.



zeevaart. Het herstel voor de luchtvaart en het openbaar vervoer blijft aan de bescheiden kant. Het Nederlandse goederenwegvervoer bleef in 2001 qua reële omzetgroei vrijwel op de nullijn. In 2002 en 2003 volgt naar verwachting een herstel naar circa 3½% in beide jaren.

### Rendementsverloop goederenwegvervoer

Afgemeten aan het verloop van de arbeidsinkomensquote kende ook de branche goederenwegvervoer in 2001 een ongunstig rendementsverloop. Vooral door de negatieve groei van de arbeidsproductiviteit groeiden de loonkosten per eenheid product met meer dan 7%. Bij een groei van de prijs van de toegevoegde waarde met ruim 6% betekende dit een groei van de aiq met circa 1%. Vooral door de aanzienlijke groei van de loonvoet treedt in 2002 nog geen rendementsherstel op, ook al omdat de arbeidsproductiviteitsgroei nog negatief blijft. Pas in 2003 treedt een kentering op waardoor de aiq weer terugkomt op een niveau vergelijkbaar met dat van 2000.

**Tabel 5.1 Winstgevendheid in het goederenwegvervoer**

		2001	2002	2003
		mutaties in %		
Loonvoet ( $\rho$ )	(1)	3,4	5,5	4,5
Arbeidsproductiviteit ( $\rho \cdot a$ )	(2)	- 3,8	- 0,5	3,3
Loonkosten pep	(3)=(1)-(2)	7,2	6,0	1,2
Prijs toegevoegde waarde ( $\rho$ )	(4)	6,3	5,2	2,9
Arbeidsinkomensquote ( $a \cdot aq$ )	(5)=(3)-(4)	0,9	0,8	- 1,7
Idem, niveau ( $aiq$ )		99,9	100,7	99,0