

CPB Memorandum



Hoofdafdeling(en) : V
Afdeling(en) : MPA
Samensteller(s) : Wim Groot, John Stikkelman
Nummer : 64
Datum : 11 april 2003

CEP-op-maat transportsector 2003-2004

Deze CEP-op-maat voor de transportsector bevat een nadere toelichting op de ramingen voor het CEP 2003. De oplevende buitenlandse vraag zorgt ervoor dat de transportsector zich kan herstellen van het gedaalde productievolume in 2001. Vooral van sectoren als de zeevaart, het goederenwegvervoer en de luchtvaart wordt verwacht dat zij profiteren van het verder aantrekken van de wereldhandel in 2004. Ook de winstgevendheid kan hierdoor weer verbeteren.

1 Inleiding

De toekomstverkenning in deze CEP-op-maat voor de bedrijfstak transport is gemaakt ten behoeve van de opstelling van het Centraal Economisch Plan 2003 (april 2003). Deze laatste publicatie richt zich vooral op de hoofdlijnen van de economische vooruitzichten voor de jaren 2003 en 2004 en vermeldt maar beperkt achterliggende cijfers. Die cijfers worden hier op maat toegesneden op de bedrijfstak transport met een onderverdeling naar een aantal bedrijfsklassen. Voor de sector als geheel bezien we nader aspecten als omzet, investeringen en winstgevendheid. Bij een nadere onderverdeling in een vijftal transportbranches gaat het vooral om de reële omzetgroei.

2 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).

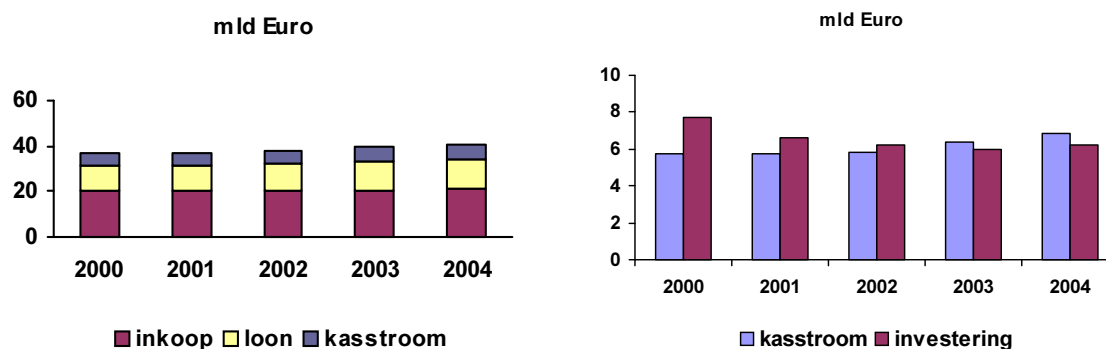
De sector transport bestaat uit de bedrijfsklassen openbaar vervoer, goederenvervoer over de weg, vervoer via pijpleidingen, zeevaart, binnenvaart, luchtvaart, dienstverlening wegvervoer, water en lucht en reisbureaus.

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 vallen 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.

3 Transportsector in 2003-2004: geleidelijk aantrekkende groei

Figuur 3.1 Omzet, kasstroom en investeringen



Reële groei omzet

Het aarzelende conjunctuurherstel dat voor 2003 wordt voorzien betekent voor de bedrijfstak transport dat de reële groei van de afzet uitkomt op circa 1¼%. Belangrijkste oorzaak hiervan is de aantrekkende buitenlandse vraag, waarvan de transportsector relatief sterk profiteert. Vooral de zeevaart, de luchtvaart en het goederenwegvervoer hebben profijt van het aantrekken van de wereldhandel. Overigens is het voorziene herstel bij de luchtvaart meer dan gebruikelijk met onzekerheden omgeven. De binnenlandse afzet van de sector transport blijft in dat jaar op de nullijn.

De verwachte groei van de voor Nederland relevante wereldhandel zorgt er ook voor dat in 2004 de groei van het afzetvolume van de bedrijfstak verder aantrekt tot ruim 3%. Ook de binnenlandse afzet herstelt zich dan van de magere groeicijfers in de voorgaande jaren.

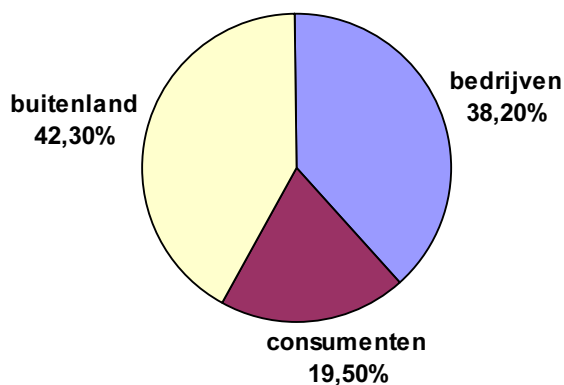
In paragraaf 4 worden de prestaties van de afzonderlijke transportbranches nader belicht.

Tabel 3.1 Reële groei omzet transportsector

	2002	2003	2004
		mutaties per jaar in %	
Omzet	0.4	1¼	3
waarvan in			
- Buitenland	0.4	3	4½
- Nederland	0.4	0	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. In de laatste categorie nemen de reisbureaus en het OV het merendeel voor hun rekening.

Figuur 3.2 Klanten: verdeling omzet in 2001

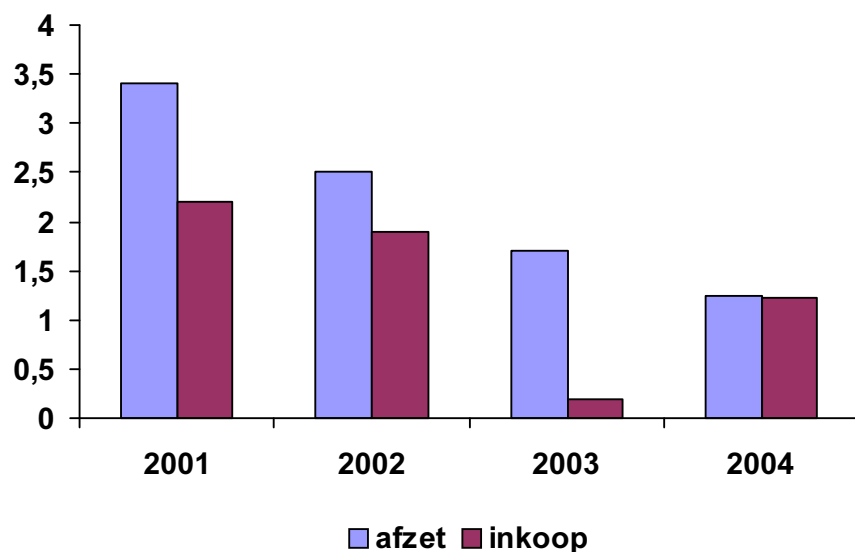


Prijsontwikkeling

De stijging van de afzetprijzen overtreft in de jaren 2002 en 2003 die van de inkooprijzen, hetgeen een gunstige invloed heeft op de prijsontwikkeling van de toegevoegde waarde. De geringe stijging van de inkooprijzen in 2003 is voor een belangrijk deel toe te schrijven aan de appreciatie van de euro in dat jaar. Mede hierdoor daalt de prijs van het verbruik uit invoer met circa 3%. De prijsstijging op de binnenlandse markt ligt in alle beschouwde jaren boven die van de buitenlandse concurrenten op dezelfde markt, hetgeen wijst op een verslechtering van de (prijs)concurrentiepositie van de sector transport op de binnenlandse markt.

Afzonderlijke aandacht verdient nog de prijsontwikkeling bij de sector openbaar vervoer. Volgens het contract met de overheid mag de NS de prijzen van treinkaartjes maximaal verhogen met het tempo van de algemene prijsstijging plus 2%. Aangezien de eerste prijsverhoging van 4,9% al op 31 december 2002 inging heeft de NS een tweede prijsstijging van 4,15% per 1 juli 2003 voorzien. Hoewel over de prijsstijging per 1 juli a.s. van 4,15% nog geen volledige (juridische) overeenstemming bestaat, is er bij het afronden van de CEP-berekeningen vooralsnog vanuit gegaan dat deze tariefstijging volledig zijn beslag krijgt. Een en ander houdt in dat voor de sector Openbaar Vervoer als geheel (incl. stads- en streekvervoer) de prijsstijging van de binnenlandse consumptie in 2003 bijna 6% bedraagt en vanwege de doorwerking naar 2004 voor dat jaar ruim 3%.

Figuur 3.3 Afzet- en inkooprijzen (% mutatie per jaar)



Loonkosten en rendementsontwikkeling

Na twee jaren van forse stijging kent het verloop van de loonkosten per eenheid product in de transportsector een kentering in 2003 en 2004. Het voorziene herstel van de groei van de arbeidsproductiviteit leidt in 2004 zelfs tot een daling van de loonkosten per eenheid product. In de rendementsontwikkeling van de bedrijfstak transport zijn over de jaren 2001-2004 duidelijk twee deelperioden te onderscheiden. In de jaren 2001 en 2002 leidt de stagnerende groei van het productievolume (nog) niet tot een neerwaartse aanpassing van de werkgelegenheid. Een en ander is vooral zichtbaar in 2001; het productievolume daalt in dat jaar met 3% bij een groei van de werkgelegenheid met 1¼%. In combinatie met een aanhoudende stijging van de loonkosten leidt een en ander tot een neerwaartse druk op de rendementen zichtbaar in een oplopende arbeidsinkomensquote in beide jaren (tabel 3.2). Naar verwachting vindt vanaf 2003 een duidelijke omslag plaats. De werkgelegenheid wordt neerwaarts aangepast en in combinatie met een aantrekkelijk productievolume en een beperking van de loonkostenstijging, treedt in beide jaren weer een rendementsverbetering op.

Tabel 3.2 Winstgevendheid in de transportsector		2001	2002	2003	2004
loonvoet	(1)	4.1	5.1	3¾	2½
arbeidsproductiviteit	(2)	-4.3	0.1	1	3½
loonkosten pep	(3)=(1)-(2)	8.4	5.0	2¾	-1
prijs toegevoegde waarde	(4)	8.0	4.6	4	½
arbeidsinkomensquote	(5)=(3)-(4)	0.4	0.5	-1¼	-1½
idem, niveau		88.7	89.0	87.9	86.7

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. In de jaren tot en met 2002 ligt de kasstroom steeds onder het niveau van de investeringen; in de jaren daarna overtreft de kasstroom de investeringen in geringe mate. 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).

De investeringen door de transportsector kennen doorgaans een grillig verloop door het incidentele karakter van investeringen als schepen en vliegtuigen. In 2002 kende de sector een terugval van de investeringen met circa 400 miljoen euro, vrij gelijkmatig verdeeld over grond, (bedrijfs)auto's en overige transportmiddelen. Daarmee kwamen de investeringen op een niveau van circa 6,2 miljard euro.

Tabel 3.3 Veranderingen omgeving transportsector

	2001	2002	2003	2004
<i>Reële groei</i>		mutaties in %		
wereldmarkt	2.2	1.9	5¼	7¼
BBP-volume BRD	0.6	0.2	¾	2½
BBP-volume NL	1.3	0.3	¾	1¾
<i>loonkosten transportsector</i>				
loon per werknemer	4.1	5.1	3.7	2.4
arbeidsproductiviteit	-4.3	0.1	1.1	3.3
<i>Prijzen in euros (euroct/liter)</i>		niveaus		
dieselprijs wegvervoer ^{a)}	82.5	78.5	77.9	76.9
kerosineprijs luchtvaart ^{b)}	21.8	20.9	21.7	19.6

a) inclusief heffingen en btw

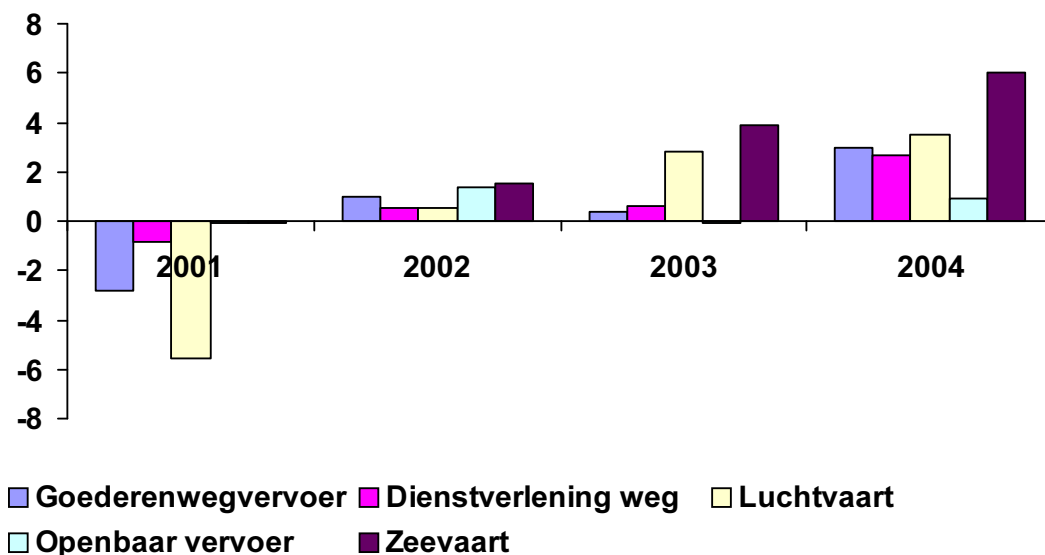
b) kerosine-type jet fuel Rotterdam (ARA); voor de ramingsjaren 2003 en 2004 is aangenomen dat de prijs meefluctueert met de Brent-notering van ruwe olie.

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% bedraagt¹.

¹ CBS, *Maandstatistiek verkeer en vervoer*, augustus 2001, pp. 14-15. Het betreft hier het totaal van bilateraal, cabotage en derde landen wegvervoer.

4 Transport-branches nader belicht

Figuur 4.1 Reële omzetgroei van transportbranches (% groei per jaar)



Reële omzetgroei

Uit figuur 4.1 valt op te maken dat alle sub-sectoren van de bedrijfstak delen in het herstel ten opzichte van het magere jaar 2001. In dat jaar kende vooral de luchtvaart en in mindere mate het goederenwegvervoer een daling van het afzetvolume. Voor de sector als geheel wordt voor 2003 en 2004 een herstel van de groei verwacht met respectievelijk 1¼% en 3%. Binnen de sector profiteren hiervan vooral de takken die een relatief groot deel van hun productie in het buitenland afzetten. Dat geldt met name voor de zeevaart, de luchtvaart en het goederenwegvervoer. Bij het openbaar vervoer daarentegen blijft het herstel aan de bescheiden kant, maar voor deze tak was de terugval in 2001 dan ook veel minder fors. De afzet van het openbaar vervoer is vrijwel volledig afhankelijk van de ontwikkeling van de binnenlandse consumptieve bestedingen. Meer dan in andere jaren zijn de ramingen voor de luchtvaart met onzekerheden omgeven. De vooruitzichten voor de internationale luchtvaart zijn sterk afhankelijk van de economische gevolgen van alliantievorming tussen luchtvaartmaatschappijen en de concurrentie met low-cost carriers.

Tabel 4.2 Kerngegevens transport, 2000-2004

		2000	2001	2002	2003	2004
<i>Goederenwegvervoer</i>						
Ladingtonkilometers a)	mld	69,82	69,21			
Volume afzet						
binnenland	%mut	2,4	-2,4	0,0	0	2½
buitenland	%mut	-2,5	-3,7	-0,1	1¾	4¼
Volume bruto toegevoegde waarde faktorkosten	%mut	0,7	-1,8	0,2	½	2¾
Werkgelegenheid	dzd	130,2	132,1	133,1	133	132
<i>Openbaar vervoer</i>						
Reizigerskilometers b)	mld	22,9	23,1			
Volume afzet						
binnenland	%mut	1,8	-0,2	1,5	-¼	1
buitenland	%mut	3,3	1,5	0,1	¼	1¼
Volume bruto toegevoegde waarde faktorkosten	%mut	0,9	0,4	2,3	-1	1½
Werkgelegenheid	dzd	47,0	48,3	48,7	48	47
<i>Luchtvaart</i>						
Reizigerskilometers c)	mld	71,11	67,48	68,18		
Volume afzet						
binnenland	%mut	4,0	-9,1	0,5	¼	1¾
buitenland	%mut	4,9	-3,7	0,6	4¼	4½
Volume bruto toegevoegde waarde faktorkosten	%mut	4,0	-4,2	1,1	3½	4
Werkgelegenheid	dzd	27,7	27,7	27,0	27	27
<i>Zeevaart</i>						
Nederlandse Vloot d)	aantal	886	922	953		
Volume afzet						
binnenland	%mut	-1,6	-0,5	0,2	0	2¼
buitenland	%mut	5,1	-0,1	1,5	4¼	6¼
Volume bruto toegevoegde waarde faktorkosten	%mut	6,3	1,1	2,4	4	7
Werkgelegenheid	dzd	5,9	5,6	5,7	6	6

a) beroepsgoederenvervoer (CBS)

b) trein, bus, tram, metro (CBS)

c) KLM groep

d) Min. VenW - DGG