

Sectorprognose Transport en logistiek | 20 augustus 2020

# Lange weg naar herstel

Albert Jan Swart, sectoreconoom Industrie, Transport en logistiek

[Albert.Jan.Swart@nl.abnamro.com](mailto:Albert.Jan.Swart@nl.abnamro.com)

De sector transport en logistiek komt weer op adem na de lockdowns in China en Europa. Nu de rook langzaam optrekt, lijkt de eerste schade mee te vallen. Wel blijft volledig herstel voorlopig uit doordat het economisch herstel in de tweede helft van 2020 stopt. Pas in 2021 kan de sector weer een jaar van groei beleven. De weg naar herstel is dus lang.

In veel branches is de omzet in het tweede kwartaal flink afgenomen. Sinds het opheffen van de lockdown in Nederland op 1 juni is de omzet in de meeste branches sterk opgeveerd, maar het zal nog tot 2022 duren voordat de sector volledig is hersteld, in lijn met de traag herstellende economie.

## Macro-economische groeiverwachtingen

In procenten, jaar-op-jaar

	2019	2020	2021
<b>Nederlandse economie</b>			
BBP	1,8	-5,2	2,4
Part. consumptie	1,4	-4,9	5,1
Overheidsconsumptie	1,6	-1,8	1,2
Investerings	5,3	-11,2	-7,0
Netto-uitvoer	2,4	-4,9	8,7
<b>Internationaal</b>			
Eurozone BBP	1,2	-7,4	3,6

Bron: CBS, Refinitiv, prognoses ABN AMRO Economisch Bureau

## Prognose volumegroei Transport en logistiek

In procenten, jaar-op-jaar

	2019	2020	2021
<b>Transport &amp; Logistiek</b>	1,5	-5,5	2,5
Wegvervoer	1,5	-4,0	2,0
Spoor	1,5	-10,0	5,0
Binnenvaart	1,5	-3,5	0,0
Zee- en kustvaart	0,5	-9,0	4,0
Luchtvracht	1,5	-10,0	6,0
Opslag, dienstverlening	2,0	-5,0	2,0
Post en koeriers	4,5	5,0	2,0

Bron: CBS, ABN AMRO Sector Advisory

ABN AMRO [verwacht](#) dat de Nederlandse economie dit jaar met 5,2 procent krimpt. Het derde kwartaal zal beter zijn dan het eerste, maar vanaf het vierde kwartaal spelen 'tweederonde-effecten' een grotere rol. De economie wordt dan afgeremd door een afname van investeringen en consumptie, minder export, een toenemend aantal faillissementen en oplopende werkloosheid. Bovendien is het coronavirus nog steeds aanwezig, met alle beperkingen van dien die een rem vormen op de economische activiteit. Ook handelsspanningen tussen de Verenigde Staten (VS) en China en een harde

brexit kunnen tot problemen leiden voor de sector. Naar verwachting krimpt de wereldhandel dit jaar met 10,1 procent. In 2021 wordt een deel van de schade goedgemaakt met een groei van 2,4 procent.

Naar verwachting krimpen de volumes in de sector transport en logistiek dit jaar met 5,5 procent. Door de afgenomen vraag staan in de meeste branches ook de tarieven sterk onder druk, waardoor de afname van de omzet nog hoger uitvalt. De meeste landen in Europa worden [harder geraakt](#) door de coronacrisis dan Nederland. Ook neemt de wereldhandel dit jaar sterk af. Daardoor staat vooral het internationale transport onder druk, zoals in de zee- en kustvaart, op het spoor en in de luchtvracht. Binnenvaart en wegvervoer hebben tot nu toe relatief weinig last gehad van de coronacrisis, maar krijgen later dit jaar te maken met een duidelijk afnemende bouwproductie als gevolg van de stikstofcrisis. Alleen bij postbezorgers en koeriers groeien dit jaar de volumes, doordat consumenten vanwege het coronavirus de winkelstraat mijden. In 2021 groeit de sector transport en logistiek naar verwachting met zo'n 2,5 procent, waarmee een deel van de schade wordt goedgemaakt.

In deze publicatie wordt eerst kort aandacht besteed aan het begin van de coronacrisis, de NOW-regeling en het akkoord van de Europese Raad. Daarna komen achtereenvolgens de volgende branches aan bod: goederenwegvervoer, spoor, binnenvaart, zee- en kustvaart, luchtvracht, opslag en post en koeriers.

### **De coronacrisis in China en Europa**

Al sinds de lockdown in China raakten toeleveringsketens wereldwijd ernstig ontregeld. Het land is goed voor zo'n 28 procent van de mondiale industriële productie en speelt een belangrijke rol in veel toeleveringsketens. Wekenlang lag zo'n 90 procent van de Chinese industrie stil. Ook haventerminals, het vervoer naar haventerminals, spoor en luchtverkeer waren ernstig ontregeld. Na enige tijd traden nog meer effecten op. Zo ontstond door de congestie in China in andere regio's [een tekort aan koelcontainers](#), onder andere in Europa. De transportsector moest alles uit de kast halen om goederen op tijd te kunnen leveren.

Vanaf maart raakte de crisis Nederlandse ondernemers nog harder toen het zwaartepunt van de pandemie zich verplaatste van China naar Europa. Veel winkels, horeca en fabrieken werden gesloten, evenementen werden afgelast en aan sommige grenzen ontstonden lange files door grenscontroles. Ondernemers moesten maatregelen nemen om te zorgen dat bijvoorbeeld chauffeurs en medewerkers in distributiecentra niet met het virus besmet zouden raken. Ondertussen moest de bevoorrading van supermarkten van de ene op de andere dag in een moordend tempo worden opgeschaald en ontstonden tekorten aan medische producten zoals mondkapjes, die vaak in allerijl met tot vrachtvliegtuigen omgebouwde passagierstoestellen vanuit Azië werden aangevoerd. De pakkettenmarkt kreeg maandenlang een spreekwoordelijke kerstdrukke te verwerken door thuiswinkelende consumenten. Ook het online bestellen van boodschappen nam een hoge vlucht. Op het hoogtepunt in april verviervoudigde de online-omzet van supermarkten. Daardoor konden veel consumenten de supermarkt mijden en zo het risico op besmetting met het coronavirus beperken. Na wat initiële problemen half maart door hamsterende consumenten bleven de meeste producten in supermarkten op voorraad, ondanks de met dubbele cijfers toegenomen vraag. Al met al heeft de sector transport en logistiek onder moeilijke omstandigheden een indrukwekkende prestatie geleverd en is het vitale belang van de sector voor Nederland eens te meer bewezen.

### **Bedrijven moeten mogelijk voorschot NOW-steun terugbetalen**

In hoeverre de transportsector profiteert van steunmaatregelen is lastig te zeggen. Het aantal bedrijven in de sector dat gedurende een aaneengesloten periode van drie maanden tussen 1 maart tot en met 31 juli minimaal 20 procent minder omzet heeft geboekt, is waarschijnlijk beperkt. Dit is een voorwaarde voor uitbetaling onder de NOW-regeling. Indien de omzetzaling na de aanvraag toch lager blijkt uit te komen, moet het bedrijf de NOW-steun terugbetalen.

Voor veel bedrijven in zwaar getroffen branches, zoals spoor, zeevaart en wegvervoer, zal de omzetzaling vermoedelijk wat lager uitvallen. Uit gesprekken van ABN AMRO met zakelijke klanten blijkt dat vooral kleine bedrijven het zwaar hebben gehad. Zij fungeren vaak als flexibele schil van een grotere branchegeenoot die hen opdrachten verstrekt. Grote en middelgrote bedrijven die de vraag vanaf maart sterk zagen afnemen, hebben soms een deel van de schade op kleinere bedrijven in de flexibele schil kunnen afwentelen. Ook voor bedrijven met opdrachtgevers in zwaar getroffen sectoren, zoals de auto-industrie en de staalindustrie, kan de NOW-regeling steun bieden. Er zijn wel signalen dat bepaalde kleine bedrijven niet altijd in aanmerking komen voor de NOW-steun, en dat is volgens [branchevereniging TLN](#) onterecht.

Het lijkt erop dat veel bedrijven in de sector de omzetzaling hebben overschat of vooral uit voorzorg NOW-steun hebben aangevraagd. Op basis van de NOW-aanvragen [raamde](#) ABN AMRO de schade voor de transportsector eerder op zo'n 4 miljard euro in het tweede kwartaal. Dat is naar schatting ongeveer 20 procent van de reguliere omzet van de sector. Waarschijnlijk hebben veel bedrijven in het begin van de coronacrisis wel een aanvraag ingediend en een voorschot ontvangen. Indien de gerealiseerde omzet toch hoger blijkt te zijn dan waarvoor de aanvraag is ingediend of sprake is van een daling van minder dan 20 procent moet er worden terugbetaald aan het Uitvoeringsinstituut Werknemersverzekeringen (UWV). In de tussentijd moet het bedrag als kortlopende schuld worden verantwoord. Net als bij een belastingschuld is het UWV een preferente schuldeiser. Dat wil zeggen dat bij een faillissement andere schuldeisers achter de fiscus en het UWV in de rij staan, schuldeisers met pand- of hypotheekrecht uitgezonderd.

### **Akkoord Europese Raad heeft grote gevolgen voor transportsector**

Eind juli sloot de Europese Raad een historisch akkoord naar aanleiding van de coronacrisis. Om de economie te stimuleren en de Europese klimaatambities te realiseren is een fonds van enorme omvang in het leven geroepen, NextGenerationEU, met een omvang van 750 miljard euro. De regeringsleiders werden het ook op hoofdlijnen eens over de Europese begroting voor de periode 2021 tot en met 2027, het zogenoemde meerjarig financieel kader (MFK) dat een omvang heeft van 1074 miljard euro. In totaal gaat het akkoord dus over 1824 miljard euro.

In het akkoord ([pdf](#)) is afgesproken dat van dit bedrag 30 procent moet worden besteed aan 'klimaatactie', in lijn met het klimaatakkoord van Parijs en de doelstelling van Brussel om in 2050 een klimaatneutrale Europese Unie (EU) tot stand te brengen. De Europese Commissie zal per sector voorstellen doen voor wetgeving.

De Europese Raad besteedt nadrukkelijk aandacht aan de transportsector, die immers veel CO<sub>2</sub> uitstoot. Zo is afgesproken dat de Europese Commissie een voorstel zal doen om het Europese emissiehandelssysteem (ETS) te herzien. Momenteel hoeven alleen grote uitstoters in de industrie en in de energiesector via dit systeem CO<sub>2</sub>-rechten te kopen. De Europese Raad wil dat het ETS ook gaat gelden voor de luchtvaart en de zee- en kustvaart.

Het plan is zeer ambitieus, maar lijkt toch een goede kans van slagen te hebben. De EU is een belangrijke markt, ook voor reders en vliegmaatschappijen van buiten de EU. Indien deze ondernemingen in de EU actief willen blijven, zullen

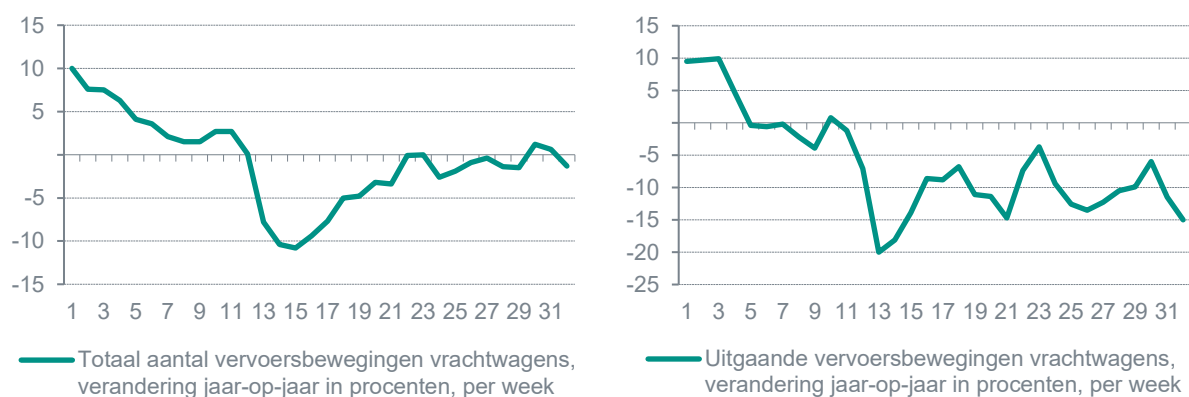
ze op termijn schonere brandstoffen moeten gebruiken en moeten investeren [schonere schepen](#) en vliegtuigen. Daarnaast komen via het noodfonds en de Europese begroting honderden miljarden aan steungeld beschikbaar. Een deel van dat geld kan worden aangewend voor bijvoorbeeld onderzoek naar en ontwikkeling van schonere brandstoffen en motoren. Het is ook mogelijk dat er subsidies beschikbaar komen voor Europese transportbedrijven, zowel in de zeevaart en de luchtvaart als in het wegtransport en de binnenvaart.

Duitsland kwam begin juni al met een eigen herstelplan van 130 miljard euro. Het plan van deze invloedrijke lidstaat biedt een indruk hoe het Europese plan zou kunnen worden uitgevoerd. In het Duitse plan zijn miljarden vrijgemaakt voor onder andere aanschafsubsidies voor elektrische en hybride auto's, onderzoek naar schonere mobiliteit, investeringen in laadinfrastructuur, hernieuwbare energie, waterstof en schonere scheepvaart en luchtvaart. Het pakket biedt een sterke financiële prikkel voor de industrie om te investeren in de ontwikkeling van meer duurzame transportmiddelen.

### Goederenwegvervoer herstelt nog niet volledig

Van alle transportbranches is het wegvervoer het minst gevoelig voor logistieke problemen en internationale beperkingen, lange files door grenscontroles uitgezonderd. Over het algemeen is wegvervoer flexibel. Wanneer lading per vrachtwagen van A naar B moet, kan dat in principe binnen enkele dagen geregeld worden. In bijvoorbeeld de scheepvaart, waar lading bijvoorbeeld van China naar Rotterdam weken onderweg is, is dat ingewikkelder. Het wegvervoer reageert dus snel op economische ontwikkelingen. Bovendien vervoeren vrachtwagens zeer diverse typen goederen voor allerhande opdrachtgevers, zoals de bouw, de landbouw, de voedingsmiddelenindustrie, winkels, e-commerce, de horeca en de industrie. Daarmee is het aantal vervoersbewegingen in het goederenwegvervoer geschikt als actuele indicator voor de economische activiteit in Nederland.

### Wegvervoer nog niet volledig hersteld, met name uitgaand wegvervoer nog op laag niveau



Gecorrigeerd voor feest- en verlofdagen. Bron: CBS

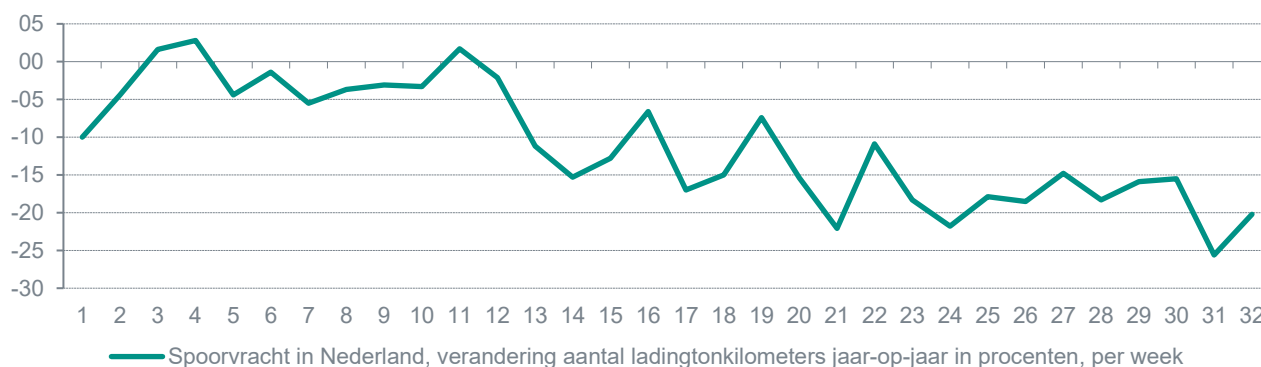
Aan het aantal vervoersbewegingen van vrachtwagens is dan ook goed af te lezen wanneer de lockdown plaatsvond en wanneer de maatregelen werden versoepeld. Zo lag het aantal vervoersbewegingen van begin januari tot half maart gemiddeld zo'n 3,5 procent hoger dan in dezelfde periode vorig jaar. Van week 12 tot en met week 22, de periode van de lockdown, lag het aantal vervoersbewegingen gemiddeld 7,5 procent lager (jaar-op-jaar). Tegen het eind van de lockdown nam het aantal vervoersbewegingen alweer toe. Vermoedelijk hing het herstel samen met de bevoorrading van winkels en horeca en de heropening van fabrieken, bijvoorbeeld productielijnen voor auto's en vrachtwagens.

Het aantal vervoersbewegingen is niet volledig op het oude niveau, vermoedelijk vanwege afgelasting van grote evenementen, de lagere consumptie in de horeca, minder uitgaven in kledingwinkels en de lagere industriële productie. De groei aan het begin van het jaar is dus omgeslagen in krimp. In het eerste half jaar lag het aantal vervoersbewegingen al met al zo'n 1,8 procent lager. Aangezien het coronavirus nog altijd de economische activiteit drukt, is voorlopig niet te verwachten dat er krachtig herstel optreedt. Bovendien [krijgt](#) het wegvervoer vermoedelijk te maken met afnemende productie van de agrarische sector en een later dit jaar als gevolg van de stikstofcrisis duidelijk afnemende bouwproductie. De bouw [krijgt](#) naar verwachting vanaf 2021 last van de coronacrisis. Normaal gesproken zijn deze sectoren goed voor zo'n twee derde van het vervoerde ladinggewicht van wegvervoerders. Ook een afname van winkelverkoop, verkoop van auto's en de industriële productie kunnen zorgen voor een afname van volumes. Met name het aantal uitgaande vervoersbewegingen staat nog onder druk, wat samenhangt met de flink afgenomen export. Het totale aantal vervoersbewegingen lag eind juli rond hetzelfde niveau als in 2019, vermoedelijk vooral door gestegen consumentenbestedingen in de horeca. Mogelijk komt dit doordat veel Nederlanders dit jaar thuis blijven, wat de horeca-uitgaven in niet-toeristische gebieden kan stimuleren. Wel viel het aantal vervoersbewegingen in augustus terug. Het aantal vervoersbewegingen zegt overigens weinig over de beladingsgraad.

Naar verwachting daalt het volume over heel 2020 met zo'n 4,5 procent. In de loop van 2021 kan het goederenvervoer langzaam herstellen als de economie aantrekt. In de tussentijd staan tarieven waarschijnlijk onder druk. Ook kunnen vervoerders te maken krijgen met een lagere beladingsgraad, wat de bedrijfsvoering minder efficiënt maakt.

### Spoor lijdt onder lagere industriële productie

#### Coronacrisis veroorzaakt sterke daling aantal ladingtonkilometers op het spoor



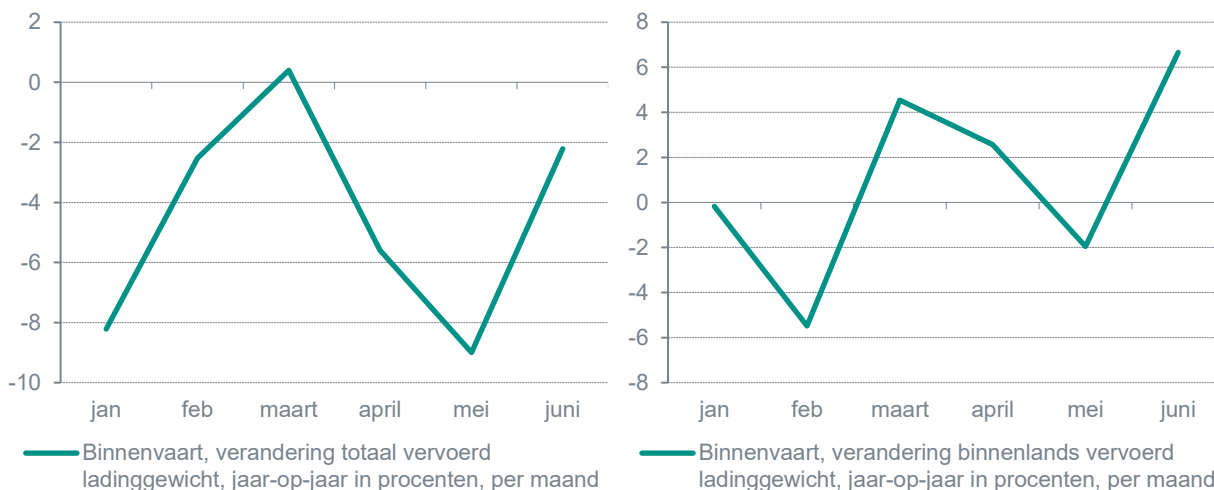
Gecorrigeerd voor feest- en verlofdagen. Bron: CBS

Het goederenvervoer over het spoor wordt vooral geraakt door de lagere industriële productie in Nederland, Duitsland en Italië. Vanaf eind maart nam het aantal tonkilometers van goederentreinen duidelijk af. Op dat moment zat Italië al weken op slot, lagen autofabrieken in heel Europa stil door de gestokte aanvoer van Chinese onderdelen en was ook de productie van bijvoorbeeld staal ingestort. Het gevolg was een sterke afname van het vervoer van industriële goederen en grondstoffen zoals ijzererts en kolen. Tussen eind maart tot en met juni lag het aantal tonkilometers zo'n 15 procent lager dan in dezelfde periode vorig jaar. Het derde kwartaal is tot nu toe niet veel beter, ondanks de [enigszins opgeveerde](#) industriële productie in Duitsland. Aangezien krachtig economisch herstel tot 2021 uitblijft, zullen de volumes vermoedelijk ook de komende tijd duidelijk lager blijven.

### Eerste schade voor binnenvaart valt mee

Ook de binnenvaart is geraakt door de coronacrisis. Het vervoerde gewicht in tonnen nam in de eerste zes maanden af met zo'n 4,5 procent (jaar-op-jaar). Aan het begin van het jaar daalde het ladinggewicht al, vermoedelijk vooral door de structurele afname van kolenoverslag die samenhangt met de energietransitie. Vanaf maart kreeg ook de containervaart het moeilijk, gezien de daling van containeroverslag in de Nederlandse zeehavens. In het tweede kwartaal lag het vervoerde ladinggewicht zo'n 5,5 procent lager (jaar-op-jaar). Het aantal containereenheden (TEU) daalde met zo'n 3,5 procent (jaar-op-jaar). Het vervoer van kolen, ertsen en chemische stoffen naar de Duitse industrie moet eveneens flink lager hebben gelegen. De Duitse auto-industrie was immers van half maart tot half mei gesloten. De daling van het vervoerde ladinggewicht kan inderdaad vooral worden verklaard door een afname van droge bulk, waaronder deze grondstoffen vallen. In april en mei daalden de doorvoer en de afvoer van droge bulk naar het buitenland met zo'n 20 procent. De daling van het vervoerde ladinggewicht kan dus vooral aan de problemen in de Duitse industrie worden toegeschreven.

### Schade voor binnenvaart valt mee dankzij binnenlands vervoer van bouwmaterialen en grondstoffen



Gecorrigeerd voor feest- en verlofdagen. Bron: CBS

Het vervoer van bouwmaterialen [bleef](#) vermoedelijk redelijk op peil doordat veel bouwprojecten doorgang konden vinden. Ook hebben overheden infraprojecten eerder laten uitvoeren omdat het op de wegen heel rustig was. De tankvaart heeft in het tweede kwartaal goede zaken gedaan doordat tankschepen werden gebruikt als drijvende opslag voor de flink in prijs gedaalde ruwe olie. Al met al valt de daling van het vervoerde ladinggewicht nog mee. In juni herstelde het vervoerde ladinggewicht al iets en kwam de daling uit op ruim 2 procent.

Dit gedeeltelijke herstel is vermoedelijk van tijdelijke aard. Vanaf het vierde kwartaal krijgt Nederland naar verwachting te maken met een afnemende bouwproductie, onder andere als gevolg van de stikstofcrisis. Bouwmaterialen zijn goed voor ongeveer de helft van het door de binnenvaart vervoerde ladinggewicht. Wel zorgen enkele grote projecten voor veel vraag naar binnenvaartcapaciteit, zoals de aanleg van windmolens op het IJsselmeer. Dat kan de gevolgen van de stikstofcrisis enigszins verzachten.



## Zee- en kustvaart midscheeps geraakt

De zee- en kustvaart is in een vroeg stadium flink geraakt door de coronacrisis, in eerste instantie door de coronacrisis in China, vanaf half maart ook door de crisis in Europa. De Chinese industrie had eigenlijk na de Chinese nieuwjaarsvakantie vanaf begin februari weer op volle toeren moeten draaien. Tijdens die vakantie nam de Chinese overheid echter harde maatregelen om de verspreiding van het coronavirus tegen te gaan. Daardoor kwam zo'n 90 procent van de Chinese industrie ongeveer een maand lang stil te liggen. Ook waren er weinig chauffeurs beschikbaar om lading naar de haventerminals te brengen en lagen veel haventerminals eveneens stil door een gebrek aan personeel. De situatie werd extra bemoeilijkt doordat veel Chinese arbeiders zich in een ander deel van het land bevonden om de feestdagen met familie te kunnen doorbrengen. De gevolgen waren enorm. Door de stormachtige groei van de Chinese industrie van de laatste decennia is het land inmiddels goed voor naar schatting 28 procent van de mondiale industriële productie. Door het stilvallen van de industrie en de havens is een groot deel van de lading die normaliter bestemd zou zijn voor Europa weggevalen.

Doordat schepen normaal gesproken vier tot vijf weken nodig hebben om de afstand van China naar Europa te overbruggen, werden de gevolgen met enige vertraging zichtbaar. Vanaf maart daalde het overslagvolume aanzienlijk. Er zijn aanwijzingen dat Nederland toen wat harder werd geraakt dan veel andere Europese landen. Dit komt doordat de Rotterdamse haven relatief veel lading uit China verwerkt, zoals blijkt uit een [analyse](#) van onderzoeker Theo Notteboom. Over het gehele eerste kwartaal daalde de overslag in Rotterdam met 9,3 procent (jaar-op-jaar). Dat was deels het gevolg van de structurele daling van de overslag van steenkool die samenhangt met de energietransitie. De daling van de containeroverslag bleef beperkt tot 4,7 procent in aantallen containers (TEU). De aanvoer van containers vanuit Azië daalde met 2,8 procent over het gehele eerste kwartaal. Eind maart moet de daling veel groter zijn geweest, vooral doordat het aantal schepen dat van China naar Europa voer in januari volgens data van de European Maritime Safety Agency (EMSA) fors was toegenomen.

Begin maart maakten winkelketens zich vooral zorgen over tekorten aan Chinese producten. Dat veranderde toen het coronavirus zich in maart ook in Europa op grote schaal verspreidde. Zowel winkelketens als de industrie kochten vanaf dat moment veel minder producten in. Ook kwam vanaf half maart de hele Europese auto-industrie tot stilstand. Het gevolg was een scherpe daling van de volumes in het tweede kwartaal. Gemiddeld daalde het overslagvolume in Europa met naar schatting 15 tot 20 procent.

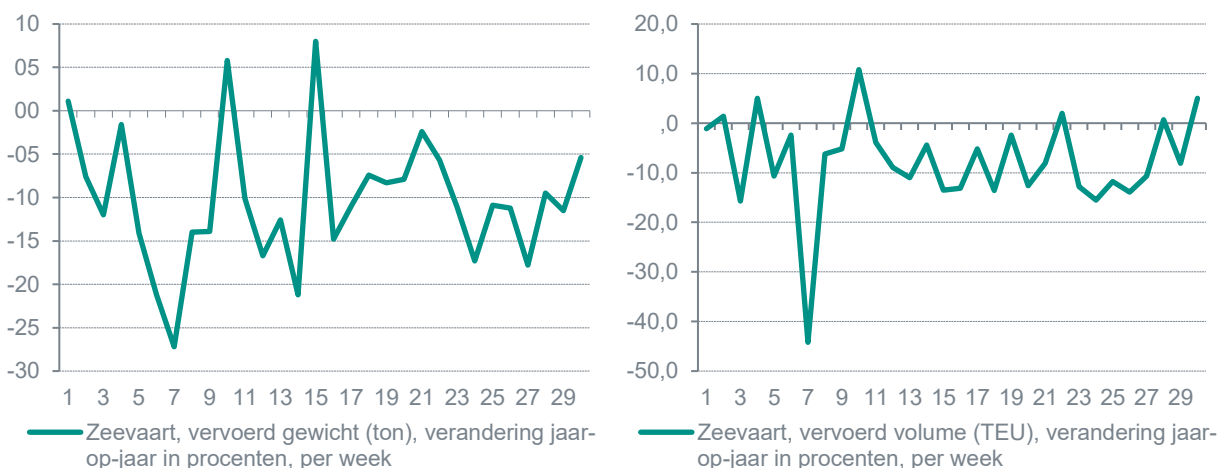
In de Rotterdamse haven bleef de daling in het tweede kwartaal beperkt tot zo'n 9 procent. Daarvoor zijn verschillende verklaringen te noemen. Ten eerste maakte de Chinese industrie vanaf april een inhaalslag, wat vermoedelijk de daling van uit China aangevoerde lading wat heeft gedempt. Ten tweede is Rotterdam een belangrijke doorvoerhaven en zijn er in de regio veel distributiecentra gevestigd die tijdens de lockdowns in Europa nog steeds vanaf andere continenten geleverd kregen. Doordat inkopers van winkels en industrie hard op de rem traptten, werden in de distributiecentra grote voorraden opgebouwd die nauwelijks werden doorgevoerd naar andere havens. Rotterdam kreeg daardoor in vergelijking met andere Europese havens relatief veel lading te verwerken. Ten derde is de overslag van nat massagoed, goed voor bijna de helft van het totale overslagvolume, in het tweede kwartaal fors gestegen. Dat komt vermoedelijk doordat Rotterdam een van de belangrijkste havens ter wereld is voor de opslag van ruwe olie. Doordat de vraag naar olie en de olieprijs in het tweede kwartaal instortten, nam de vraag naar opslagcapaciteit explosief toe. In Rotterdam staan veel opslagterminals, die in het tweede kwartaal flink zijn bijgevuld. Terwijl de overslag van nat massagoed in het eerste kwartaal nog was gedaald met bijna 33 procent, bedroeg de daling over het eerste halfjaar slechts 4 procent. In het tweede kwartaal steeg de overslag van natte bulk dus met tientallen procenten (jaar-op-jaar).

De daling van de containeroverslag in Rotterdam werd ook enigszins gecompenseerd door een mysterieuze stijging van de uitvoer van containers. De stijging was vermoedelijk het gevolg van de export van Duits hout naar China. In China werd als gevolg van de coronacrisis minder hout aangevoerd door omliggende landen, waardoor in China een tekort dreigde te ontstaan. Toevallig zijn in Duitsland de afgelopen tijd veel zieke bomen gerooid die waren aangetast door een combinatie van droogte en insectenplagen zoals van de schorskever. Veel van dit hout is in containers via de Rotterdamse haven naar China geëxporteerd.

Overigens worden in de kustvaart ('short sea') veel 'time charters' ondanks de lagere volumes vaak gerespecteerd en verlengd. Time charters zijn contracten waarin wordt afgesproken dat een schip gedurende een bepaalde periode vaart voor een vaste opdrachtgever tegen een vast tarief. In feite komen deze contracten neer op een huurcontract. Schepen met time charters kunnen nog tegen redelijke tarieven varen. Rederijen die geen time charters zijn aangegaan moeten capaciteit aanbieden op de spotmarkt, waar de tarieven door de lagere volumes onder druk staan. Op die markt wordt capaciteit verhandeld tegen dagprijzen. Daardoor zijn tot nu toe vooral rederijen die op de spotmarkt varen flink geraakt door de coronacrisis.

Behalve met gedaalde volumes kampen rederijen ook met andere problemen. Zo mogen bemanningsleden in veel havens niet van boord vanwege quarantaineregels. In sommige landen zijn reisbeperkingen van kracht, waardoor het moeilijker is nieuwe bemanningsleden in te vliegen. Sommige bemanningsleden zitten daardoor maandenlang vast op een schip zonder tussendoor naar huis te kunnen.

### Zeevaart hard geraakt door coronacrisis, maar derde kwartaal waarschijnlijk beter dan het tweede



Gecorrigeerd voor feest- en verlofdagen. Bron: CBS

Het lijkt erop dat het dieptepunt achter ons ligt. De overslagvolumes zijn sinds juli weer iets aan het herstellen, al liggen ze nog wel een stuk lager dan normaal. In ons basisscenario verwachten we geen tweede lockdown in Europa. Voorlopig blijven de volumes wel lager doordat krachtig herstel van de wereldeconomie uitblijft tot 2021. Er zijn ook politieke ontwikkelingen die de zee- en kustvaart dwars kunnen zitten, zoals toenemende handelsspanningen tussen de VS en China die de wereldhandel verder kunnen afremmen, en een mogelijke [harde brexit](#) aan het eind van het jaar. Bij

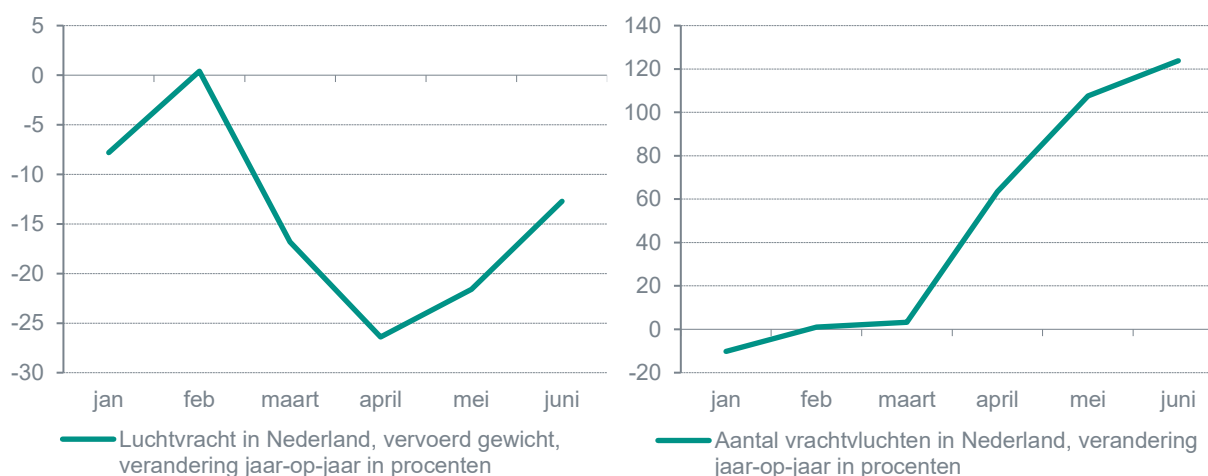


vorige brexit-deadlines bouwden bedrijven in het Verenigd Koninkrijk (VK) in de maanden voor de deadline grote voorraden op, die ze weer snel lieten slinken nadat politici na een wekenlange patstelling vlak van tevoren toch de deadline hadden verschoven. Indien de harde brexit daadwerkelijk doorgang vindt, kan dit het VK in een nog diepere crisis storten, met afnemende vraag naar producten uit de EU tot gevolg. Daarnaast staat de positie van de Britse auto-industrie onder druk, zeker nu die branche buitengewoon hard geraakt wordt door de coronacrisis. Dat kan grote gevolgen hebben voor roll-on-roll-off-vervoer (RoRo) en containervervoer tussen Nederland en het VK.

### Luchtvracht vaart wel bij hoge tarieven

Ook in de luchtvracht is het vrachtvolume afgenomen, als gevolg van de scherp afgenomen wereldhandel. Toch doen veel dienstverleners die betrokken zijn bij de afhandeling van luchtvracht momenteel goede zaken dankzij sterk gestegen luchtvrachttarieven. In eerste instantie stegen de tarieven sterk doordat toeleveringsketens ernstig ontregeld raakten als gevolg van het stilvallen van de Chinese industrie in februari. Afnemers probeerden tekorten aan Chinese goederen aan te vullen door deze snel te laten invliegen. Tegelijkertijd waren vrijwel alle passagiersvluchten van en naar China stilgelegd. Normaliter is 'belly freight', vracht in het ruim van een passagiersvliegtuig, goed voor ongeveer de helft van de wereldwijde luchtvrachtcapaciteit. Doordat de capaciteit afnam en opdrachtgevers haast hadden, schoten de tarieven omhoog.

#### Volume in luchtvracht onder druk door afname wereldhandel, aantal vrachtluchten in de lift



Bron: CBS

De tarieven bleven hoog door de grote virusuitbraak in Europa in maart. Zo'n 90 procent van de passagiersvluchten werd geannuleerd en door ontregelde toeleveringsketens bleef de vraag naar luchttransport hoog. In Europa ontstonden grote tekorten aan bepaalde medische goederen, zoals mondkapjes en andere beschermingsmiddelen, en er was veel vraag naar bijvoorbeeld elektronica. Deze producten moesten zo snel mogelijk van Azië naar Europa worden gevlogen, waardoor de tarieven op deze route verviervoudigden. Op het hoogtepunt van de crisis lagen de luchtvrachttarieven zelfs tot wel negen keer zo hoog als normaal. Onder andere KLM zette passagierstoestellen in om luchtvracht te vervoeren. Op Schiphol is het aantal vrachtluchten met vrachtvliegtuigen ('full freighters') in mei en juni meer dan verdubbeld. Door de afname van passagiersvluchten is het tot begin dit jaar zo nijpende [tekort aan slots](#) voor vrachtluchten op Schiphol voorlopig geen probleem.

Inmiddels komt de passagiersluchtvaart langzaam weer op gang, waardoor de luchtvrachtcapaciteit weer wat toeneemt. Ook zijn toeleveringsketens minder ontregeld en zijn voorraden van veel medische goederen aangevuld, waardoor tekorten deels zijn opgelost. In juli zijn de tarieven daardoor licht gedaald. Logistiek dienstverlener Flexport [verwacht](#) dat de tarieven weer wat kunnen stijgen doordat in september naar verwachting veel nieuwe elektronica op de markt komt, zoals nieuwe telefoons van Apple en Samsung. Bij een nieuwe toename van het aantal besmettingen in Europa kan de vraag naar medische goederen opnieuw stijgen. Omdat de capaciteit door het kleine aantal passagiersvluchten voorlopig beperkt blijft, kunnen de tarieven nog lange tijd hoog blijven.

### **Opslag**

Opslagbedrijven hebben de afgelopen maanden goede zaken gedaan. Doordat veel winkels de deuren sloten, bijvoorbeeld kledingzaken, bleef veel voorraad in opslag- en distributiecentra liggen. Het gevolg was een toenemende vraag naar opslagruimte. Veel opslagbedrijven hebben daardoor een hogere bezettingsgraad en een hogere omzet gerealiseerd. Deze toename is waarschijnlijk tijdelijk, want winkels en groothandels zullen inkoop en voorraadbeheer aanpassen op de situatie. Ook de sterk toegenomen onlineverkoop hebben de laatste maanden vermoedelijk geleid tot meer vraag naar opslagruimte. Ahold Delhaize meldde dat de omzet van zijn webwinkeldochter Bol.com in het tweede kwartaal steeg met ruim 65 procent. Later dit jaar kan de groei van onlineverkoop afvlakken als gevolg van de stijgende werkloosheid.

In de industrie is tijdens de coronacrisis wel gebleken dat een gebrek aan voorraad kan leiden tot het stilvallen van hele fabrieken. Leidt dat ertoe dat industriële bedrijven meer voorraad aanhouden? Vooralsnog lijkt het daar niet op. Het grootste probleem waar de industrie nu mee kampt, is een sterk afgenomen vraag naar industriële producten. Uit de inkoopmanagersindices van de laatste maanden blijkt dat inkoopmanagers pogen om de voorraden laag te houden, vermoedelijk in een poging de kaspositie op peil te houden. Dit kan leiden tot minder vraag naar opslagruimte.

In de regio Rotterdam deden opslagterminals voor olie de laatste maanden goede zaken, dankzij de sterk gedaalde olieprijs. Nu de olieprijs weer wat hoger ligt, zal de bezettingsgraad vermoedelijk wat teruglopen.

### **Post en koeriersdiensten: hoe lang nog kerstdrukke voor pakketbezorgers?**

Door de sterk toegenomen onlineverkoop is de groei van de pakketmarkt sinds half maart flink toegenomen, zoals bijvoorbeeld bleek uit de kwartaalcijfers van marktleider PostNL. Uit banktransacties van consumenten [blijkt](#) dat bijvoorbeeld de groei van verkoop van elektronica sinds juli afvlakt. Naar verwachting vlakt de groei later dit jaar verder af als gevolg van de stijgende werkloosheid. Toch zou het volume structureel hoger kunnen blijven dan voorheen, doordat het aankoopgedrag van consumenten blijvend is veranderd. Zolang de dreiging van het virus aanwezig is, blijven sommige consumenten de winkelstraat in ieder geval nog mijden en bestellen ze liever online.

### **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 en/of cijfers uit deze publicatie is toegestaan mits de bron duidelijk wordt vermeld.*

**Teksten zijn afgesloten op 18 augustus 2020.**