



02/10/2018

Financiële gezondheid van de transportsector in 2018: De rentabiliteit van de transporteurs daalt!

In 2015 heeft UPTR een eerste **grondige studie van de financiële gezondheid van de transportsector** laten uitvoeren door een extern consultancy bedrijf.

UPTR had het audit- en financieel expertisebureau BDO aangesteld om de resultaten van ongeveer 6.000 transportondernemingen (geregistreerd volgens de NACE-code 494 "goederenvervoer over de weg en verhuisbedrijven"), die hun balansen neerleggen bij de Nationale Bank van België, onder de loep te nemen.

In 2016 heeft UPTR aan BDO gevraagd om een tweede **financiële check-up van de transportsector** uit te voeren, gebruikmakend van dezelfde analyseparameters. Dit om een analyse van de evolutie van de financiële gezondheid van de Belgische transportondernemingen te kunnen doen. BDO heeft een analyse gemaakt van de volledige balans van 2014 en een erg representatief staal (ongeveer 75%) van het jaar 2015.

Het spreekt dan ook voor zich dat UPTR, eind 2017, eveneens de meest essentiële globale conclusies van de evolutie van financiële analyse van de transportsector voor het jaar 2016 voorstelde.

Het is op dezelfde statistische basis dat UPTR u vandaag de financiële cijfers presenteert van de transportsector voor het jaar 2017.

Wat opvalt in de financiële analyse 2017 is dat deze gekenmerkt wordt door een **vermindering van de rentabiliteit** van transportondernemingen.

Indien de kilometerheffing – virtueel – de omzet van transporteurs opsmukt, dan is deze verhoging niet merkbaar in een verhoging van de rentabiliteit...

Niemand heeft ooit het tegenovergestelde voorspeld...

Het is dus zeker handig een oud economische adagium in herinnering te brengen: *verwar de omzet niet met de winst!*

Michaël Reul
Secretaris-Generaal



De belangrijkste, financiële indicatoren voor het jaar 2017:

Na een consistente stijging tussen 2010 en 2016, dalen de **rentabiliteitsratio's** van de transportsector terug tot het niveau van 2014-2015 en komen meer in lijn te liggen met het Belgisch gemiddelde (globaal gezien stabiel sinds 2010).

- ✓ De **“nettomarge op omzet”** (de verhouding tussen het nettoresultaat en de omzet) bedraagt 2,8% (tegen 3,2% in 2016 en 3,3% als het gemiddelde van de andere sectoren in 2017).
- ✓ **27%** van de ondernemingen hebben een **negatief “exploitatieresultaat”** (resultaat voor financiële kosten en belastingen).

Voor het tweede jaar op rij behaalt de **solvabiliteitsratio** (de verhouding tussen het eigen vermogen en het totale actief van de onderneming) in de transportsector haar hoogste peil (36%) behaalt sinds 2010 (29%). Zij blijft echter lichtelijk onder het Belgische gemiddelde, alle sectoren inbegrepen (eveneens 36% in 2017).

- ✓ **11%** van de bedrijven hebben een **negatief “eigen vermogen”** (m.a.w. hebben meer schulden dan activa).
- ✓ Na een consistente groei van de liquiditeit van de transportondernemingen tussen 2010 en 2016, vermindert deze lichtelijk in 2017, overeenkomstig het Belgisch gemiddelde over alle sectoren heen.
- ✓ De wiskundige verhouding tussen vlottende activa en verplichtingen op korte termijn is 1. **25% van de ondernemingen heeft echter een liquiditeitsratio lager dan 0,90** (tegenover 0,88 in 2016). De vlottende activa zijn onvoldoende om de verplichtingen op korte termijn te dekken.
- ✓ Inzake liquiditeit lijden transporteurs in 2017 nog steeds onder een **betalingstermijn van klanten (59 dagen)** die veel hoger ligt dan het Belgische gemiddelde, alle sectoren inbegrepen (41 dagen).

Tot slot kan er gesteld worden dat, tussen 2016 en 2017, transportondernemingen gemiddeld **een negatieve evolutie van hun indicatoren van rentabiliteit** hebben gekend (nettomarge op de omzet, rentabiliteit van het eigen vermogen en rentabiliteit van het totale actief), een **stabiele solvabiliteit** en een **lichte daling** van hun **liquiditeitsratio**.

In het algemeen kan gesteld worden dat de transportsector geniet van een **groeivraag**, maar te kampen heeft met een **druk op haar marges**. Dit wordt voornamelijk verklaard door een **gebrek aan chauffeurs** (het aantal openstaande betrekkingen heeft zijn hoogste punt sinds de piek van 2008 bereikt), de **toenemende verkeerscongestie** en een ongeziene **hoogte van de brandstofprijzen** (die niet volledig doorgerekend kunnen worden aan de klanten). Momenteel zijn de **belangrijkste uitdagingen** van de transportsector: een goed **beheer van de kosten en de productiviteit**, de **aanwerving van personeel**, de **automatisering**, alsook de **naleving van de milieunormen** (voornamelijk Europees).