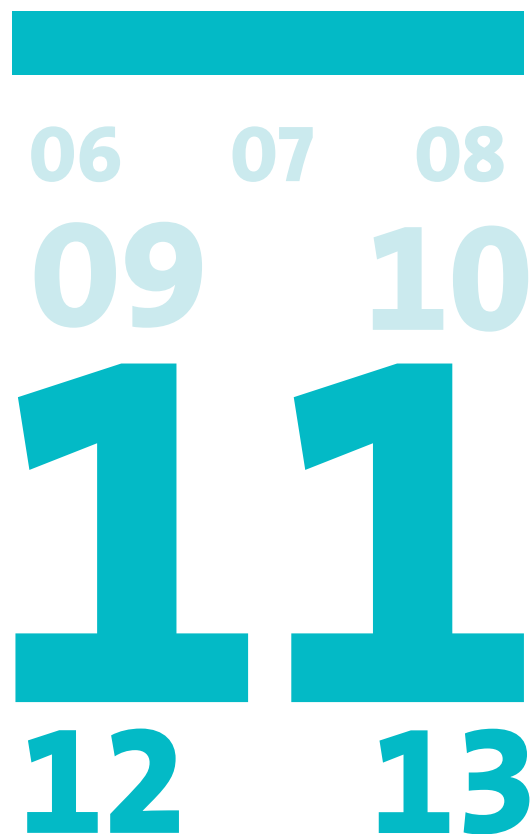


Monitor Logistiek en Supply Chain Management rapportage 2009

Addendum Toegevoegde waarde



Verklaring van tekens

.	gegevens ontbreken
*	voorlopig cijfer
**	nader voorlopig cijfer
x	geheim
–	nihil
–	(indien voorkomend tussen twee getallen) tot en met
o (o,o)	het getal is kleiner dan de helft van de gekozen eenheid
niets (blank)	een cijfer kan op logische gronden niet voorkomen
2010–2011	2010 tot en met 2011
2010/2011	het gemiddelde over de jaren 2010 tot en met 2011
2010/'11	oogstjaar, boekjaar, schooljaar enz., beginnend in 2010 en eindigend in 2011
2008/'09–	
2010/'11	oogstjaar, boekjaar enz., 2008/'09 tot en met 2010/'11

In geval van afronding kan het voorkomen dat het weergegeven totaal niet overeenstemt met de som van de getallen.

Colofon

Uitgever

Centraal Bureau voor de Statistiek
Henri Faasdreef 312
2492 JP Den Haag

Prepress

Centraal Bureau voor de Statistiek
Grafimedia

Omslag

Teldesign, Rotterdam

Inlichtingen

Tel. 088) 570 70 70
Fax (070) 337 59 94
Via contact formulier:
www.cbs.nl/infoservice

Bestellingen

E-mail: verkoop@cbs.nl
Fax (045) 570 62 68

Internet

www.cbs.nl

Prijs

€ 4,65

© Centraal Bureau voor de Statistiek,
Den Haag/Heerlen, 2011.
Verveelvoudiging is toegestaan,
mits het CBS als bron wordt vermeld

Inhoud

1	Inleiding	3
2	Resultaten logistieke activiteiten sectorhuis	4
3	Methodologie	6
	3.1 Toegevoegde waarde transport, opslag en ketenregie	6
	3.2 Toegevoegde waarde VAL en VAS	7
	3.3 Toegevoegde waarde supportactiviteiten	7
4	Conclusie	8
	Literatuurlijst	9
	Medewerkers publicatie	10

1 Inleiding

Op 30 juni 2011 verscheen de monitor logistiek en supply chain management (CBS, 2011). Hierin is de omzetomvang gepresenteerd voor een vijftal logistieke activiteiten, te weten transport en overslag, opslag en warehousing, VAL en VAS, ketenregie en supportactiviteiten. Samen vormen deze activiteiten het zogenoemde sectorhuis, dat is gevuld met de omzetgegevens uit 2009 van bedrijven binnen een zevental¹⁾ subbranches van de sector vervoer en opslag.

De monitor logistiek en supply chain management (hierna afgekort als de monitor logistiek) is tot stand gekomen in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (hierna afgekort als I en M) en heeft als doel om jaarlijks ontwikkelingen binnen de logistieke dienstverlening te monitoren. Aan de hand van de financiële gegevens van bedrijven uit zeven subbranches van de transportsector wordt over een periode van 4 jaar de omvang van elke logistieke activiteit uit het sectorhuis bepaald. Meer informatie over de aanleiding, aanpak, afbakening en resultaten is terug te vinden in het hoofddocument horende bij het voorliggende addendum (CBS, 2011).

Dit addendum is opgesteld op verzoek van het ministerie van I en M. Afgesproken was dat de rapportage over 2009 de omzetcijfers voor de vijf logistieke activiteiten van het sectorhuis zou bevatten. Het Centraal Bureau voor de Statistiek (hierna afgekort als CBS) zou na publicatie hiervan een onderzoek starten naar de mogelijkheden om bij volgende rapportages ook toegevoegde waarde cijfers per logistieke activiteit te publiceren. Deze cijfers illustreren het beleidsdoel van het ministerie van I en M om eventuele (relatieve) verschuivingen van fundamentele diensten als fysiek transport en opslag naar hoogwaardige diensten als VAL en VAS en ketenregie te kunnen monitoren. Om eerder te voldoen aan deze informatiewens van het ministerie van I en M is besloten om sneller te starten met het onderzoek naar de mogelijkheden van het gebruik van toegevoegde waarde cijfers binnen de monitor logistiek. Omdat het niet meer mogelijk was om dit onderzoek te voltooien voor de afgesproken publicatiedatum van de rapportage 2009 zijn de cijfers over de toegevoegde waarde in de vorm van een addendum gepubliceerd.

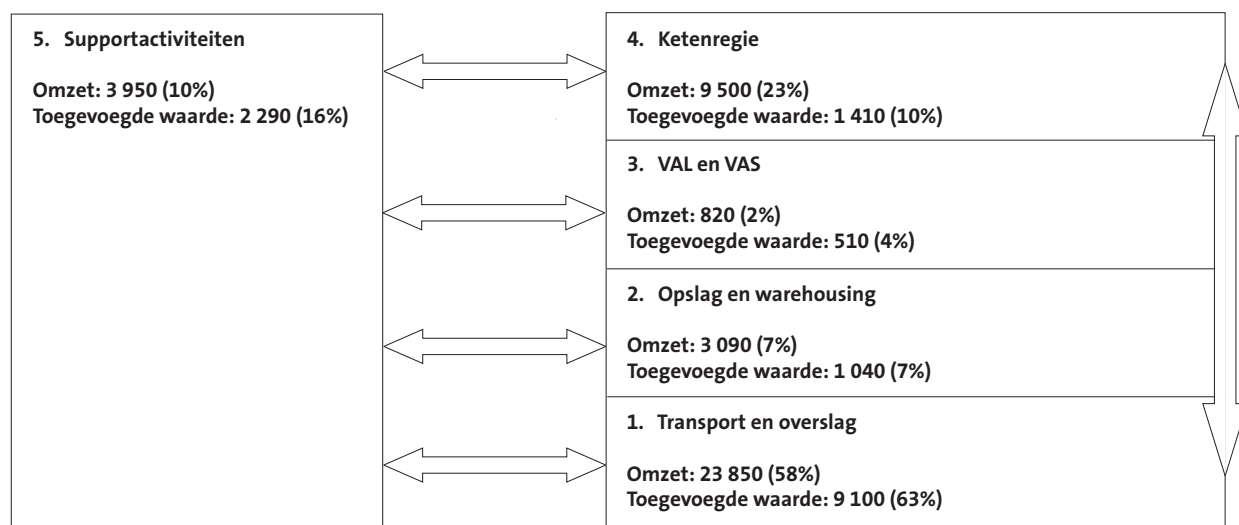
¹⁾ Te weten: goederenvervoer over de weg, opslagactiviteiten, laad-, los en overslagactiviteiten, tussenpersonen vrachtvervoer, lokale post- en koeriersdiensten, binnenvaart en goederenvervoer per spoor.

2 Resultaten logistieke activiteiten sectorhuis

Het sectorhuis geeft per logistieke activiteit de resultaten van de zeven subbranches weer, die binnen de transportsector een belangrijke rol spelen op het gebied van logistieke dienstverlening. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de toegevoegde waardecijfers per etage van het sectorhuis en hoe deze in relatie staan tot de eerder gepubliceerde omzetcijfers.

Uit het eerdere onderzoek bleek dat de meeste omzet wordt gegenereerd binnen de logistieke activiteit fysiek transport en overslag. Bijna 58 procent van het omzettotaal binnen het sectorhuis wordt door deze logistieke activiteit voortgebracht, namelijk 23 850 miljoen euro. De totale omzet van het sectorhuis bedraagt 41 210 miljoen euro. Uit figuur 2.1.1 blijkt dat het aandeel van deze etage binnen het sectorhuis op het gebied van toegevoegde waarde nog groter is, te weten 63 procent van de in totaal 14 340 miljoen euro aan toegevoegde waarde die de logistieke dienstverleners samen hebben gegenereerd.

2.1.1 Sectorhuis naar omzet en toegevoegde waarde



Bron: CBS.

Ook voor de logistieke activiteiten VAL en VAS²⁾, opslag en warehousing en de supportactiviteiten is het aandeel in de totale toegevoegde waarde groter dan of even groot als het aandeel van dezelfde activiteit in de totale omzet. De verklaring hiervoor is dat expeditieactiviteiten, die een groot deel van de omzet van de logistieke activiteit ketenregie bepalen, een relatief lage toegevoegde waarde genereren ten opzichte van de omzet. Expediteurs, cargadoors en bevrachters regelen namelijk een verscheidenheid aan diensten voor transportbedrijven, waarvoor ze een zeker tarief rekenen en waaruit hun marges worden gehaald.

²⁾ VAL: Value Added Logistics (fysieke activiteiten als ompakken, labelen en repareren), VAS: Value Added Services (niet-fysieke, administratieve activiteiten als trainingen, klachtenafhandeling, call center activiteiten, financiële diensten).

Daarnaast vragen deze tussenpersonen vaak een vergoeding voor de gemaakte kosten, zoals het regelen van het vervoer en dergelijke. Deze onkostenvergoeding telt in hoge mate mee in de totaalomzet van deze bedrijven, maar hieruit wordt slechts een geringe toegevoegde waarde behaald. Dit betekent dat het aandeel van de toegevoegde waarde in verhouding tot de omzet, iets meer dan één-zevende deel, voor expeditieactiviteiten aanzienlijk kleiner is dan bij de andere (logistieke) activiteiten.

Uit figuur 2.1.1 blijkt dat voornamelijk VAL en VAS en supportactiviteiten een hoge toegevoegde waarde hebben ten opzichte van de omzet. Dit is ook te verwachten, omdat deze logistieke activiteiten specifiek waardetoevoegende activiteiten behelzen. Vooral bij supportactiviteiten (bijvoorbeeld IT, opleiding, beveiliging, onderhoud, juridische en bancaire diensten) en VAS speelt de inzet van personeel een grote rol. Dit leidt tot relatief veel loonkosten en dus een relatief hoge toegevoegde waarde. Ook bij VAL, zij het in iets mindere mate, speelt de inzet van personeel een belangrijke rol.

Bij de logistieke activiteiten fysiek transport en overslag en opslag en warehousing ligt het aandeel van de toegevoegde waarde ten opzichte van de omzet rond de 35 procent.

3 Methodologie

Dit hoofdstuk beschrijft op welke wijze de toegevoegde waarde voor de 5 etages uit het sectorhuis is bepaald. De methode voor het bepalen van toegevoegde waarde voor de logistieke activiteiten fysiek transport en overslag, opslag en warehousing en ketenregie verschilt van die voor VAL en VAS en ook van de methode om de toegevoegde waarde voor de supportactiviteiten te bepalen. Deze worden om die reden in afzonderlijke paragrafen beschreven.

3.1 Toegevoegde waarde transport, opslag en ketenregie

De toegevoegde waarde voor de etages transport en overslag, opslag en warehousing en ketenregie is bepaald aan de hand van de cijfers uit de productiestatistiek. Er is hierbij gebruik gemaakt van de zogenoemde deductieve methode (CBS, 1979) om de toegevoegde waarde te bepalen van de vijf specifieke activiteiten, te weten: goederenvervoer over de weg, expeditie, opslag, laad-, los- en overslagactiviteiten en post- en koeriersdiensten. Deze specifieke activiteiten zijn als hoofdactiviteit, maar vaak ook als nevenactiviteit, direct gekoppeld aan de vijf subbranches, die speciaal voor de monitor logistiek met een uitgebreide vragenlijst zijn benaderd.

De toegevoegde waarde per bedrijf is gebaseerd op een aantal bedrijfslasten, zoals loonkosten, indirecte belastingen, afschrijvingen en het bedrijfsresultaat. Benaderde bedrijven zijn ingedeeld in subbranches en de toegevoegde waarde van deze bedrijven wordt gekoppeld aan de subbranche waartoe ze behoren. Bijvoorbeeld de toegevoegde waarde van een bedrijf dat is getypeerd als goederenwegvervoerder wordt volledig toegeschreven aan de subbranche goederenvervoer over de weg. In de praktijk blijkt echter dat bedrijven naast de hoofdactiviteit, zoals in het laatste voorbeeld goederenvervoer over de weg, vaak ook omzet halen uit andere commerciële activiteiten, al dan niet gerelateerd aan de transportsector. Dit betekent dat de toegevoegde waarde voor de vijf specifieke activiteiten niet één op één over te nemen is uit de totale toegevoegde waarde van de bijbehorende subbranches.

Voor de drie eerder genoemde etages van het sectorhuis is het noodzakelijk om de toegevoegde waarde voor de vijf specifieke activiteiten te bepalen. Hierbij biedt de deductieve methode uitkomst. Dit is een omrekenprocedure om voor een verzameling subbranches, waarvan per activiteit de omzetgegevens bekend zijn, te berekenen wat de toegevoegde waarde is van elke specifieke activiteit.

De toegevoegde waarde per aan de vijf subbranches gekoppelde specifieke activiteit, samen met de toegevoegde waardes voor de subbranches binnenvaart en goederenvervoer per spoor³⁾, vormen de totale toegevoegde waarde voor de etages transport en overslag, opslag en warehousing en ketenregie in het sectorhuis.

³⁾ Voor binnenvaart is niet de toegevoegde waarde voor de activiteit zelf, maar van de gehele subbranche gebruikt. Voor het vervoer per spoor geldt dat enkel de toegevoegde waarde voor bedrijven, die goederenvervoer uitvoeren, is bepaald. Het passagiersvervoer is hier dus buiten beschouwing gelaten. Er is verondersteld dat er binnen deze twee subbranches weinig activiteiten naast de hoofdactiviteit plaatsvinden.

3.2 Toegevoegde waarde VAL en VAS

Het is voor VAL en VAS niet mogelijk om aan de hand van de deductieve methode de toegevoegde waarde te bepalen door gebrek aan informatie over de kostenstructuur. Er is daarom besloten om de toegevoegde waarde te bepalen aan de hand van een aantal activiteiten waarvan, onder meer uit navraag bij de logistieke dienstverleners, blijkt dat zij worden beschouwd als VAL en VAS. Voor deze activiteiten is gekeken met welke variabelen, waarvoor informatie over de productie en toegevoegde waarde wél bekend is binnen het CBS, deze corresponderen. Zo is het relatieve aandeel van de toegevoegde waarde ten opzichte van de productie voor alle activiteiten bepaald. Deze aandelen zijn vervolgens gekoppeld aan de corresponderende VAL- en VAS-activiteiten.

Ook is op basis van (nagebelde) informatie van de logistieke dienstverleners een inschatting gemaakt in welke mate de VAL- en VAS-activiteiten voorkomen. Zo krijgt elke activiteit een zeker gewicht.

Op basis van de gewichten en 'toegevoegde waarde-aandelen' per activiteit is de totale toegevoegde waarde voor VAL en VAS voor het jaar 2009 bepaald op 62 procent van de totale omzet, hetgeen resulteert in een bedrag van 510 miljoen euro aan toegevoegde waarde.

3.3 Toegevoegde waarde supportactiviteiten

Voor de supportactiviteiten bleek het niet mogelijk om met behulp van de productiestatistiek en de deductieve methode de toegevoegde waarde te bepalen. Dit heeft onder meer te maken met de wijze waarop de omzet voor de supportactiviteiten is samengesteld. Voor de verschillende supportactiviteiten die onder deze post vallen, zoals accountancy, IT, opleiding en materials handling, is het namelijk niet bekend wat de omzet per (sub)branche is. Daarom is de totale omzet voor de post supportactiviteiten bepaald aan de hand van de kosten die logistieke dienstverleners hebben gemaakt aan de verschillende supportactiviteiten.

De kosten die zijn gemaakt op de afzonderlijke supportactiviteiten worden dus gezien als omzet. Om hierover de toegevoegde waarde te bepalen is per subbranche een overzicht gemaakt van de relevante supportactiviteiten en bijbehorende kosten c.q. omzet. Voor elk van de supportactiviteiten is – zoals bij VAL en VAS – gezocht naar een corresponderende activiteit, waarover binnen het CBS wel informatie beschikbaar is over de toegevoegde waarde en productie. Het relatieve verschil tussen deze twee componenten is vervolgens vermenigvuldigd met de kosten c.q. omzetwaarden per corresponderende supportactiviteit. Hiermee is per supportactiviteit per subbranche de toegevoegde waarde bepaald. De som hiervan geeft de totale toegevoegde waarde voor de post supportactiviteiten.

4 Conclusie

Dit hoofdstuk geeft de conclusies ten aanzien van het onderzoek naar de toegevoegde waarde voor de monitor logistiek.

Het sectorhuis van de monitor logistiek en supply chain management geeft per logistieke activiteit de waarde van de omzet. Als aanvulling op deze cijfers is onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om op dezelfde wijze toegevoegde waardecijfers te presenteren. Het onderzoek heeft aangetoond dat aan de hand van een drietal methoden de toegevoegde waarde per logistieke activiteit uit het sectorhuis bepaald kan worden. Als onderdeel van de validatie zijn de resultaten van deze methoden geconfronteerd met de toegevoegde waardes per subbranche en cijfers over de toegevoegde waarde uit de Nationale Rekeningen. De gegenereerde cijfers bleken plausibel en valide voor publicatie.

Uit de cijfers komt naar voren dat de logistieke activiteit fysiek transport en overslag ook wat betreft toegevoegde waarde veruit het grootst is. Het aandeel van deze activiteit in de totale toegevoegde waarde van het sectorhuis is zelfs groter dan zijn aandeel in de totale omzet. Dit heeft grotendeels te maken met de naar verhouding geringe toegevoegde waarde die de logistieke activiteit ketenregie in vergelijking met haar omzet genereert. Waar bij de andere activiteiten het aandeel van de toegevoegde waarde minimaal 34 procent van de omzet is, bestaat de 9,5 miljard aan omzet bij ketenregie voor slechts 15 procent uit toegevoegde waarde. De kassiersfunctie van expediteurs speelt hierin een grote rol. Expediteurs kopen namens een opdrachtgever allerlei producten en diensten in en declareren deze kosten vervolgens bij de opdrachtgever. Deze onkostenvergoeding leidt tot een hogere omzet, maar niet tot een substantieel hogere toegevoegde waarde.

Bij de volgende rapportages wordt de toegevoegde waarde op een soortgelijke manier bepaald om consistente cijfers te waarborgen. Bij de rapportage over het peiljaar 2010 verschijnen zowel de omzet-cijfers als de toegevoegde waardecijfers in één document en wordt er niet meer apart in de vorm van een addendum over de toegevoegde waarde gepubliceerd.

Literatuur

CBS (1979). Een deductieve methode om te komen tot inputstructuren van commerciële transport-, opslag- en communicatie-activiteiten. Opgenomen in het tijdschrift voor vervoerswetenschap, 1979 – nr. 2.

CBS (2011). Monitor Logistiek en Supply Chain Management rapportage 2009.

Medewerkers publicatie

Auteurs

Robbert de Ruijter
Igor Džambo

Redactie

Pieter Duimelaar

Met medewerking van

Cees Steenlage, André Weber, Majid Tau