

Monitor Logistiek en Supply Chain Management rapportage 2010



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

Druk

Tuijtel, Hardinxveld-Giessendam

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: € 9,70
ISBN: 978-90-357-1589-9
ISSN: 2211-887 X

© Centraal Bureau voor de Statistiek,
Den Haag/Heerlen, 2012.
Verveelvoudiging is toegestaan,
mits het CBS als bron wordt vermeld

Samenvatting

Algemeen

De monitor logistiek en supply chain management brengt op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Milieu jaarlijks in beeld hoe de logistieke dienstverleners in Nederland zich ontwikkelen. Dit wordt gedaan door per logistieke activiteit uit het zogenaamde sectorhuis de omzetcijfers en toegevoegde waarde-cijfers te bepalen aan de hand van de financiële gegevens van bedrijven binnen de sector vervoer en opslag. Specifiek binnen de zeven geselecteerde subbranches i) goederenwegvervoer, ii) opslag, iii) laad-, los- en overslagactiviteiten, iv) tussenpersonen vrachtvervoer, v) lokale post en koeriers, vi) vervoer per spoor en vii) binnenvaart.

Een belangrijk beleidsdoel van I en M is het meten van het rendement en daarmee het aandeel van de hoogwaardige diensten VAL/VAS, ketenregie en supportdiensten binnen de logistieke dienstverlening. Uit het onderzoek blijkt dat de logistieke activiteiten niet alleen uitgevoerd worden door bedrijven die een bepaalde activiteit als kerntaak hebben, maar dat bedrijven in de logistieke dienstverlening veelal een breed pakket aan diensten aanbieden.

Ontwikkeling toegevoegde waarde sectorhuis 2009–2010

De toegevoegde waarde van de hoogwaardige diensten als VAL/VAS, ketenregie en supportactiviteiten is in 2010 met ruim 2 procent gestegen van 3,9 miljard euro naar 4 miljard euro (zie onderstaande figuur). Voor de fundamentele diensten fysiek transport en overslag en warehousing en opslag is de totale toegevoegde waarde in 2010 met 1 procent toegenomen. Door deze ontwikkelingen in absolute zin is het aandeel van de hoogwaardige diensten, in termen van toegevoegde waarde, binnen de logistieke dienstverlening zeer licht – minder dan een half procent – toegenomen.

De totale toegevoegde waarde van de hoogwaardige diensten steeg in 2010 doordat de toegevoegde waarden van de logistieke activiteiten ketenregie en VAL/VAS in 2010 ten opzichte van 2009 licht toenamen. Binnen de fundamentele diensten is de totale toegevoegde waarde van de activiteit opslag en warehousing met 110 miljoen euro toegenomen. Voor het fysieke transport en overslag is deze met 30 miljoen euro afgenomen. Hierdoor nam de totale toegevoegde waarde voor de fundamentele diensten met 1 procent toe. Ondanks de daling is de bijdrage van de logistieke activiteit fysieke transport en overslag, met een toegevoegde waarde-aandeel van bijna 64 procent, nog steeds veruit het grootst binnen de totale toegevoegde waarde van het sectorhuis.

Ontwikkeling omzet sectorhuis 2009–2010

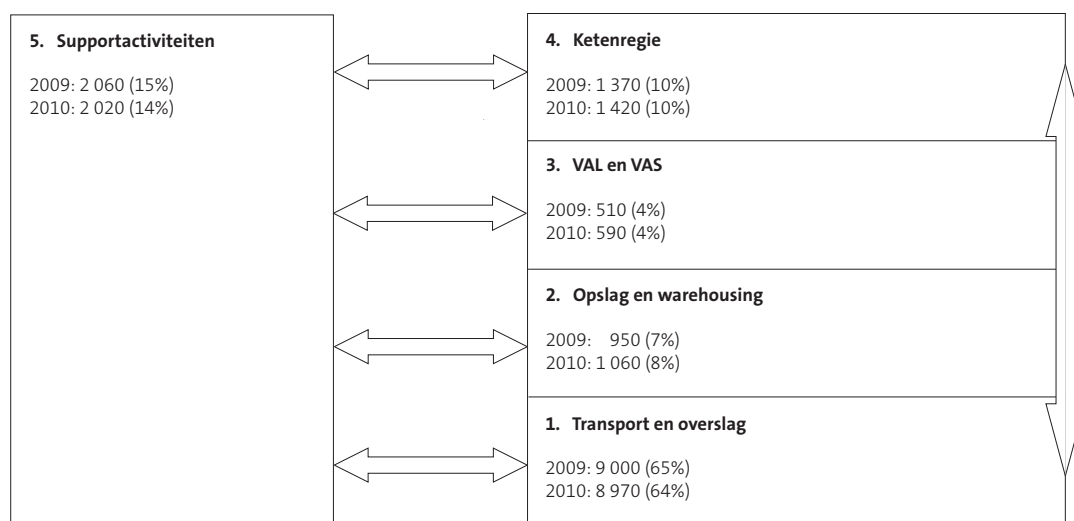
De meeste subbranches in de logistieke dienstverlening herstelden zich in 2010 van omzetzakkingen veroorzaakt door de kredietcrisis in 2009. De sterk gegroeide import en export en het herstel van de economie in Duitsland, Nederlands belangrijkste handelspartner en goed voor bijna een kwart van de handelswaarde, zorgde voor een toename in de vraag naar diensten van logistieke dienstverleners. Dit stuwde de omzetgroei. Dat de groei beperkt bleef tot gemiddeld 3 procent kwam door aanhoudend lage vrachttarieven en overcapaciteit. Bij de tussenpersonen in het vrachtvervoer, die samen bijna de volledige omzet van de logistieke activiteit ketenregie genereren, was er echter sprake van een sterke omzettoename van meer dan 10 procent in 2010. Hierdoor nam de totale omzet van de hoogwaardige diensten met 8 procent toe. Bij de fundamentele diensten was de omzetgroei wisselend: negatief voor de post- en koeriersbedrijven

en de opslagbedrijven, maar hoger dan het sectorgemiddelde voor de goederenwegvervoerders en laad-, los- en overslagbedrijven. De omzettoename voor de fundamentele diensten bleef dan ook beperkt tot ongeveer 1 procent.

Ontwikkeling omzet logistieke dienstverleners 2010–2011

De omzetgroei in 2011 was bij alle logistieke subbranches positief. Er was nog steeds sprake van de toenemende internationale handel en groeiende bedrijvigheid in de industrie, hoewel de groei niet meer zo hoog was als het jaar ervoor. Toch nam de omzet vooral in de eerste helft van het jaar sterk toe. Onder meer ook doordat de tarieven na jaren van daling weer stegen. Door de eurocrisis daalde het vertrouwen in de economie in de tweede helft van 2011, wat leidde tot minder bedrijvigheid. Over het hele jaar nam de omzet met bijna 5 procent toe. Zowel bij subbranches goederenwegvervoer, opslag en post en koeriers, die veelal fundamentele diensten leveren, als bij de subbranche tussenpersonen in het vrachtvervoer, waar de geleverde diensten voornamelijk hoogwaardig zijn, ligt de omzetgroei rond de 5 procent. De verwachting is dat de omzet voor zowel de fundamentele als de hoogwaardige diensten toeneemt in 2011.

Sectorhuis naar toegevoegde waarde (mln euro)



Bron: CBS.

Inhoud

	Samenvatting	3
1	Inleiding	6
	1.1 Aanleiding en doelstelling	6
	1.2 Leeswijzer	7
2	De logistieke dienstverlening	8
	2.1 Resultaten sectorhuis 2009–2010	8
	2.2 Resultaten sectorhuis 2010	10
	2.3 Kwalitatieve en kwantitatieve analyse logistieke dienstverlening	12
	2.4 Afbakening, respons en betrouwbaarheid	15
3	Methode en technieken	18
	3.1 Standaard Bedrijfsindeling	18
	3.2 Vragenlijsten	19
	3.3 Sectorhuis + specificatie naar SBI	19
	3.4 Berekening toegevoegde waarde sectorhuis	22
4	Conclusie en evaluatie	24
	Literatuur	25
	Lijst van afkortingen en begrippen	26
	Medewerkers publicatie	29

1 Inleiding

De monitor logistiek en supply chain management brengt de ontwikkeling van de omzet en toegevoegde waarde in beeld van logistieke dienstverleners in Nederland. Dit wordt gedaan door de omzet en toegevoegde waarde per logistieke activiteit in het zogenaamde sectorhuis te bepalen aan de hand van de financiële gegevens van bedrijven binnen de sector vervoer en opslag. Het Centraal Bureau voor de Statistiek zal ten minste vier jaar de informatie aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu opleveren.

1.1 Aanleiding en doelstelling

Medio 2006 verscheen de beleidsbrief Logistiek en Supply Chains (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2006). In deze brief is de ambitie uitgesproken om het maatschappelijk rendement van het goederenvervoer binnen het (logistieke) bedrijfsleven te verhogen door naast transportfaciliteiten en traditionele diensten meer nieuwe, aanvullende diensten aan te bieden. Het belangrijkste beleidsdoel is hierin als volgt gedefinieerd: “Het laten klimmen van de logistieke sector binnen de waardeketen door een grotere rol in ketenregie en vergroting van het maatschappelijke rendement van de logistiek”. Om na te gaan of deze doelstelling wordt verwezenlijkt is het voor het ministerie van Infrastructuur en Milieu (hierna afgekort als I en M) van belang om de te weten of er een (relatieve) verschuiving plaatsvindt in het toegevoegde waarde aandeel van fundamentele diensten als fysiek transport en opslag naar hoogwaardige diensten als value added logistics (VAL) en value added services (VAS), ketenregie en supportactiviteiten. Tevens is de mate waarin de toegevoegde waarde van de hoogwaardige diensten zich in absolute zin ontwikkelt belangrijk.

Om een vollediger beeld te krijgen van de logistieke dienstverlening in Nederland en de ontwikkelingen hierbinnen, is het Centraal Bureau voor de Statistiek (hierna afgekort als CBS) in 2007 door I en M benaderd met het verzoek de omzet- en toegevoegde waardeontwikkelingen van de logistieke dienstverlening in kaart te brengen. Aan de hand van een beperkte aanpassing in de jaarlijkse enquêtes voor berichtgevers heeft het CBS een verandering in de verzameling van statistieken omtrent de logistieke dienstverlening mogelijk gemaakt. Dit betekent concreet dat activiteiten op het gebied van dienstverlening uitgesplitst zijn naar logistieke activiteiten uit het sectorhuis.

De uitkomsten van het onderzoek, dat wordt uitgevoerd door het CBS, zijn verzameld in de monitor logistiek en supply chain management (hierna afgekort als de monitor logistiek). Deze monitor heeft als doel om inzichtelijk te maken wat de omzet en toegevoegde waarde zijn, evenals de ontwikkelingen hierin vanaf 2009, voor de logistieke dienstverleners in Nederland.

Meer informatie over de opbouw van het sectorhuis en achtergrondinformatie omtrent de monitor logistiek is te vinden in de rapportage over 2009 (CBS, 2011).

1.2 Leeswijzer

Hoofdstuk 1 gaat in op de aanleiding en de doelstelling van de voorliggende rapportage.

Hoofdstuk 2 geeft een kwalitatieve en kwantitatieve beschrijving van de logistieke dienstverlening. Zo zijn onder meer de resultaten voor de verschillende etages binnen het sectorhuis over het jaar 2010, en de ontwikkelingen hierbinnen ten opzichte van 2009, uiteengezet. Ook komen de omzetontwikkelingen voor de logistieke subbranches over de periode 2010–2011 aan bod.

Hoofdstuk 3 is een technische toelichting, waarin de gebruikte methoden en technieken zijn beschreven.

De conclusie en evaluatie zijn terug te vinden in hoofdstuk 4.

De monitor logistiek wordt afgesloten met een literatuurlijst en een lijst van afkortingen.

2 De logistieke dienstverlening

Het doel van de monitor logistiek is het bepalen van de ontwikkelingen in de toegevoegde waarde van de logistieke activiteiten in de sector vervoer en opslag, zoals weergegeven in het sectorhuis. Dit hoofdstuk beschrijft de resultaten van het onderzoek over de verslagperiode 2010 en de ontwikkelingen over de periode 2009–2010.

In de monitor logistiek wordt enkel een vergelijking gemaakt voor de ontwikkelingen in toegevoegde waarde tussen de verschillende jaren. Om te monitoren in hoeverre de ambitie van I en M wordt gerealiseerd is deze ontwikkeling het meest relevant. Zoals genoemd in de inleiding is de ambitie namelijk: “Het laten klimmen van de logistieke sector binnen de waardeketen door een grotere rol in ketenregie en vergroting van het maatschappelijke rendement van de logistiek”. Hiervoor is het van belang om te weten of er een (relatieve) verschuiving plaatsvindt in het toegevoegde waarde aandeel van fundamentele diensten als fysiek transport en opslag naar hoogwaardige diensten als value added logistics (VAL) en value added services (VAS), ketenregie en supportactiviteiten.

In de eerste paragraaf zijn de onderzoeksresultaten van het sectorhuis over de perioden 2009 en 2010 met elkaar vergeleken.

De tweede paragraaf beschrijft de resultaten van het sectorhuis in termen van omzet en toegevoegde waarde over de verslagperiode 2010.

De derde paragraaf van hoofdstuk 2 geeft een kwalitatieve en kwantitatieve beschrijving van de logistieke dienstverlening. Hiervoor is gebruik gemaakt van de kwartaalomzetstatistiek vervoer en opslag over de periode 2010–2011 en aangevuld met informatie over het aantal werkzame personen¹.

De laatste paragraaf bevat de afbakening van de logistieke dienstverlening, zoals gehanteerd in de voorliggende rapportage en een analyse van de gewogen respons uitgesplitst per logistieke activiteit.

2.1 Resultaten sectorhuis 2009–2010

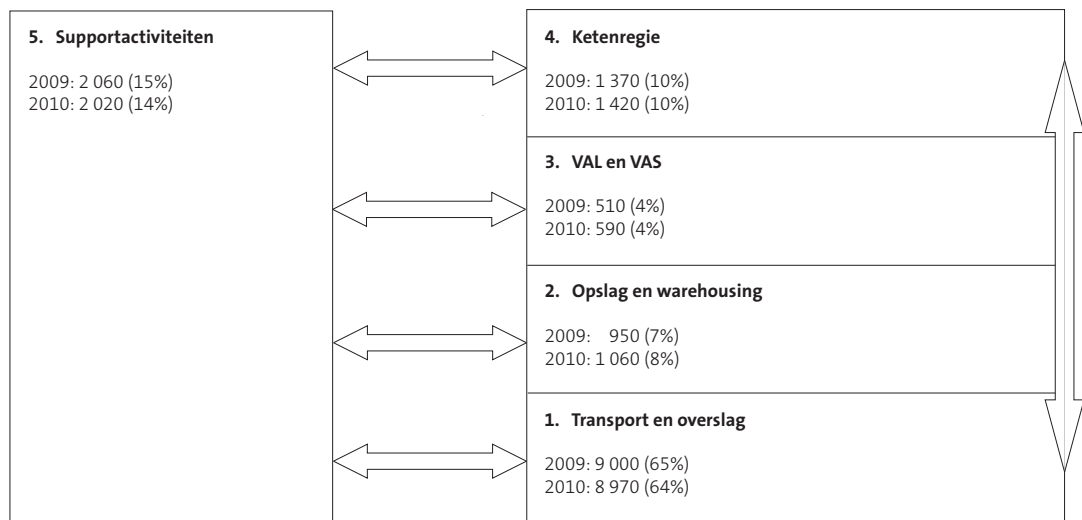
Een belangrijk doel van I en M is het meten of het rendement en daarmee het aandeel in de totale toegevoegde waarde van het sectorhuis voor hoogwaardige diensten als ketenregie, VAL en VAS, alsook de supportactiviteiten toeneemt. Het CBS biedt dit inzicht door jaarlijks per logistieke activiteit uit het sectorhuis de omzet- en met name de toegevoegde waardecijfers te bepalen. Deze zijn bepaald aan de hand van de financiële gegevens van bedrijven binnen de zeven in de afbakening (paragraaf 2.4) genoemde subbranches van sector vervoer en opslag, die binnen de transportsector een belangrijke rol spelen op het gebied van logistieke dienstverlening.

Alleen de resultaten van deze zeven subbranches vormen het sectorhuis, zoals in 2.1.1 weergegeven. Zoals verder blijkt uit de afbakening ontbreken de financiële gegevens voor andere subbranches waarbij de logistieke activiteiten uit het sectorhuis ook tot het takenpakket behoren, zoals de opslag en distributie van goederen in de SBI groothandel.

Deze paragraaf gaat in op de ontwikkelingen die zich in 2010 in het sectorhuis hebben voorgedaan ten opzichte van 2009. Zowel in absolute als relatieve zin wordt gekeken naar de ontwikkelingen in toegevoegde waarde voor de vijf etages van het sectorhuis.

¹ Uitgedrukt in het gemiddelde aantal fte's over 2010

2.1.1 Sectorhuis naar toegevoegde waarde (mln euro)



Bron: CBS.

Uit 2.1.1 blijkt de totale toegevoegde waarde van de hoogwaardige diensten in 2010 met ruim 2 procent is gestegen van 3,9 miljard euro naar 4 miljard euro. Voor de fundamentele diensten fysiek transport en overslag en warehousing en opslag is de gezamenlijke toegevoegde waarde in 2010 met 1 procent toegenomen. Hierdoor steeg het aandeel van de hoogwaardige diensten in het sectorhuis zeer licht, met minder dan een half procent.

De gezamenlijke omzet van de hoogwaardige diensten steeg in 2010 met 8 procent, terwijl die van de fundamentele diensten met 1 procent steeg. In termen van omzet is het aandeel van de hoogwaardige diensten binnen het sectorhuis dus sterker toegenomen dan in termen van toegevoegde waarde. Name-lijk met ruim anderhalf procent tegenover minder dan een half procent. Deze stijging wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door de sterke omzetstijging in 2010 bij de tussenpersonen in het vrachtvervoer (zie para-graaf 2.3). De toegevoegde waarde in verhouding tot de omzet voor expeditieactiviteiten is aanzienlijk kleiner dan bij de andere logistieke activiteiten. De kassiersfunctie speelt hierin een grote rol. Tussenper-sonen vrachtvervoer, waaronder expediteurs kopen namens een opdrachtgever allerlei producten en dien-sten in en declareren deze kosten vervolgens bij de opdrachtgever. Deze onkostenvergoeding leidt tot een hogere omzet, maar niet tot een hogere toegevoegde waarde.

De toegevoegde waarde van de logistieke activiteiten VAL/VAS en opslag en warehousing steeg. De toe-name van het toegevoegde waarde-aandeel voor beide activiteiten was ruim een half procent. Het aan-deel ketenregie bleef ongeveer gelijk. Wel steeg de toegevoegde waarde van ketenregie in absolute zin met bijna 4 procent naar ruim 1,4 miljard euro in 2010.

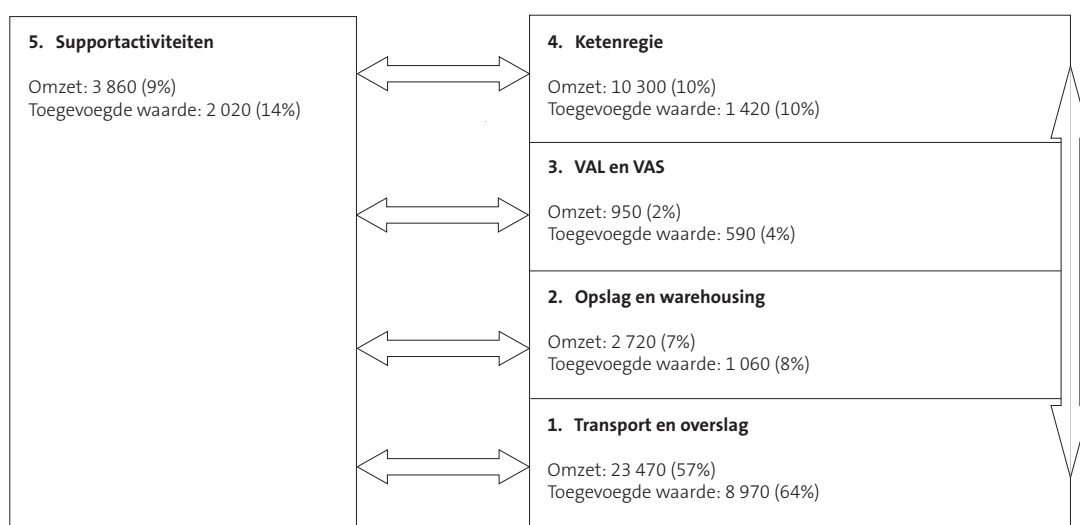
De toegevoegde waarde voor de supportactiviteiten was in 2010 vrijwel gelijk aan die in 2009. Wel was er sprake van een kleine daling in het aandeel van de activiteit binnen het sectorhuis van minder dan een half procent.

Bij fysiek transport en overslag vond een kleine daling plaats in absolute zin. De totale toegevoegde waar-de voor deze logistieke activiteit daalde met 30 miljoen euro. In relatieve zin was de daling voor deze acti-veiteit het grootst. Het aandeel in de totale toegevoegde waarde van deze etage in het sectorhuis daalde met meer dan 1 procent. Desalniettemin bleef het aandeel van het fysieke transport en overslag in termen van toegevoegde waarde met bijna 64 procent veruit het grootst van alle activiteiten in het sectorhuis.

2.2 Resultaten sectorhuis 2010

De totale omzet en toegevoegde waarde van de vijf etages van het sectorhuis voor het rapportagejaar 2010 zijn weergegeven in 2.2.1. De post supportactiviteiten is bepaald aan de hand van de kosten die bedrijven hebben opgegeven zoals is weergegeven in 3.3.2.

2.2.1 Sectorhuis naar omzet en toegevoegde waarde 2010 (mln euro)



Bron: CBS.

Toegevoegde waarde in 2010

Qua omzet is de logistieke activiteit fysiek transport en overslag veruit het grootst met 57 procent van de totale omzet in 2010. Uit 2.1.1 blijkt dat het aandeel van deze activiteit in totale toegevoegde waarde binnen het sectorhuis groter is. Van de in totaal 14,1 miljard euro aan toegevoegde waarde uit de logistieke dienstverlening die in 2010 is gegenereerd, is bijna 9 miljard euro, oftewel 64 procent, afkomstig uit het fysiek transport en overslag.

Het aandeel in de totale toegevoegde waarde is ook voor de logistieke activiteiten VAL en VAS, opslag en warehousing en de supportactiviteit groter dan het aandeel van dezelfde activiteit in de totale omzet. Dit komt doordat 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, cargo's en bevrachters regelen namelijk een verscheidenheid aan diensten voor transportbedrijven, waarvoor ze een zeker tarief rekenen en waaruit hun marges worden gehaald. De kassiersfunctie speelt hierin een voorname rol, zoals beschreven in de voorgaande paragraaf. Voor expeditieactiviteiten geldt dat het aandeel van de toegevoegde waarde in verhouding tot de omzet, minder dan één-zevende deel, aanzienlijk kleiner is dan bij de (andere) logistieke activiteiten.

Verder blijkt uit 2.2.1 dat voornamelijk VAL/VAS en supportactiviteiten een hoge toegevoegde waarde hebben ten opzichte van de omzet. Dit komt doordat deze logistieke activiteiten specifiek waardetoevoegende activiteiten behelzen. Vooral bij supportactiviteiten en VAS speelt de inzet van personeel een grote rol. Dit leidt tot relatief groot aandeel 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 op bijna 40 procent.

Omzet in 2010

Fysiek transport en overslag

Het blijkt dat in 2010 binnen de logistieke activiteit fysiek transport en overslag, met ruim 23 miljard euro, veruit de meeste omzet is behaald. Dit is in lijn met de plaats die Nederland inneemt op de wereldmarkt. Nederland importeert en exporteert grote hoeveelheden goederen en wordt daarom ook wel 'Nederland handelsland' of de 'Gateway to Europe' genoemd. Dit heeft te maken met de centrale ligging van Nederland in Europa. De zeehavens van Rotterdam en Amsterdam, de luchthaven Schiphol en de goede achterlandverbindingen dragen er aan bij dat Nederland een gewilde vestigingsplaats is voor (Europese) distributiecentra.

Via verschillende modaliteiten zoals wegvervoer, binnenvaart en spoorvervoer worden goederen naar het achterland getransporteerd. Van deze modaliteiten levert het goederenwegvervoer met ruim 67 procent, in termen van omzet, de grootste bijdrage aan het fysiek transport en overslag. De bijdrage van de subbranches binnenvaart, goederenvervoer per spoor², lokale post en koeriers³ en laden, lossen en overslag, waarvan de kerntaken ook binnen de etage fysiek transport en overslag vallen, is beduidend lager.

Ketenregie

Ketenregie volgt op basis van de omzet op een tweede plaats achter het fysieke transport met een totale omzet van ruim 10 miljard euro. Hieruit blijkt de importantie van de ketenregie binnen de logistieke dienstverlening. Vele bedrijven maken gebruik van de diensten van tussenpersonen in het vrachtvervoer (waaronder expediteurs, cargadoors en bevrachters) met het oog op meer efficiency en kostenbesparingen. Het toepassen van ketenregie of supply chain management kan goederenstromen en bedrijfsprocessen tussen handelspartners stroomlijnen en ze daarmee efficiënter maken. Hiermee kunnen op verschillende terreinen, zoals op het inkoopproces en in overheadkosten, kostenbesparingen worden gerealiseerd. Ongeveer 94 procent van de omzet uit ketenregie is gegenereerd door deze expediteurs, cargadoors en bevrachters. Goederenwegvervoerders hebben aangegeven meer dan 400 miljoen euro aan omzet te genereren uit ketenregieactiviteiten, ruim het dubbele van de gezamenlijke omzet uit ketenregieactiviteiten van de overige drie subbranches.

Slechts enkele bedrijven hebben aangegeven omzet uit ketenoptimalisatieactiviteiten te halen, omdat deze activiteit voornamelijk wordt gezien als expeditieactiviteit (zie betrouwbaarheid, paragraaf 2.4). Het is daarom niet mogelijk om een betrouwbaar onderscheid te maken tussen de twee ketenregieactiviteiten 'optimalisatie van de keten' en 'expeditie'.

Warehousing en opslag

De omzet van de etage 'warehousing/opslag' is ongeveer 2,7 miljard euro. Het grootste deel van deze omzet, ruim 61 procent, is behaald door de subbranche opslag. Dit betekent dat bedrijven die opslag niet als kerntaak hebben, toch een gezamenlijk aandeel van 39 procent hebben in de totale omzet van de etage warehousing/opslag. Vooral bij tussenpersonen vrachtvervoer en goederenwegvervoerders, en in mindere mate ook bij de laad-, los- en overslagbedrijven, blijkt de opslag van goederen een belangrijke activiteit naast de hoofdactiviteit te zijn. De tussenpersonen vrachtvervoer hebben voor ruim 500 miljoen euro aan omzet gegenereerd aan warehousing/opslag. Bij goederenwegvervoerders was de bijdrage aan de totaalomzet 400 miljoen euro en bij de laad-, los- en overslagbedrijven ongeveer 130 miljoen euro.

² Het omzetcijfer voor het goederenspoorvervoer, dat in zijn geheel valt binnen fysiek transport en overslag, is gebaseerd op de totale omzet voor vervoer over spoor minus de omzet van het passagiersvervoer.

³ Absolute cijfers over de subbranches lokale post en koeriers en spoorvervoer worden niet gepubliceerd. De reden hiervoor is dat deze cijfers onder geheimhouding vallen.

VAL/VAS

De etage VAL/VAS levert een totaalomzet op van 950 miljoen euro. Het komt voornamelijk voor bij de tussenpersonen vrachtvervoer, goederenwegvervoerders en opslagbedrijven. Hierbij zijn de tussenpersonen vrachtvervoer goed voor 50 procent van de totale omzet die is gegenereerd met deze logistieke activiteit. Voor de goederenwegvervoerders en opslagbedrijven zijn deze percentages respectievelijk 19 en 23 procent.

Supportactiviteiten

De post supportactiviteiten is bepaald aan de hand van de kosten die de logistieke dienstverleners hebben opgegeven, zoals in tabel 3.3.2 is weergegeven. Dit betrof een bedrag van bijna 3,9 miljard euro dat door bedrijven, van de vijf relevante subbranches van de logistieke dienstverlening, is besteed aan zaken als IT, marketing, leasing, bancaire zaken en dergelijke. Het goederenwegvervoer blijkt hier de grootste bijdrager met een aandeel van 57 procent. De tussenpersonen vrachtvervoer staan met een beduidend lager percentage van 16 procent op de tweede plaats.

Het is voor de bepaling van de supportactiviteiten niet mogelijk geweest om de informatie te halen uit bijvoorbeeld de sector zakelijke dienstverlening, omdat de vragenlijsten geen specificatie naar verleende diensten per sector of branche kennen. De post van bijna 3,9 miljard euro aan supportactiviteiten kan dus niet worden gezien als het bedrag aan supportactiviteiten geldend voor de gehele Nederlandse economie maar enkel voor de in de monitor logistiek gedefinieerde logistieke dienstverlening.

Uit het bovenstaande blijkt dat logistieke activiteiten niet alleen worden uitgevoerd door bedrijven die de betreffende activiteit als kerntaak hebben maar dat veel bedrijven een pakket aan logistieke diensten aanbieden. Voornamelijk warehousing/opslag blijkt ook veelvuldig bij andere bedrijven dan opslagbedrijven plaats te vinden. Ketenregieactiviteiten daarentegen vinden hoofdzakelijk plaats bij de tussenpersonen vrachtvervoer. VAL en VAS zit duidelijk verspreid over meerdere subbranches. Fysiek transport en overslag zit grotendeels bij de bedrijven die dit ook als kerntaak hebben. Desondanks zijn de tussenpersonen vrachtvervoer en de opslagbedrijven samen goed voor 7 procent van de totale omzet aan fysiek transport en overslag.

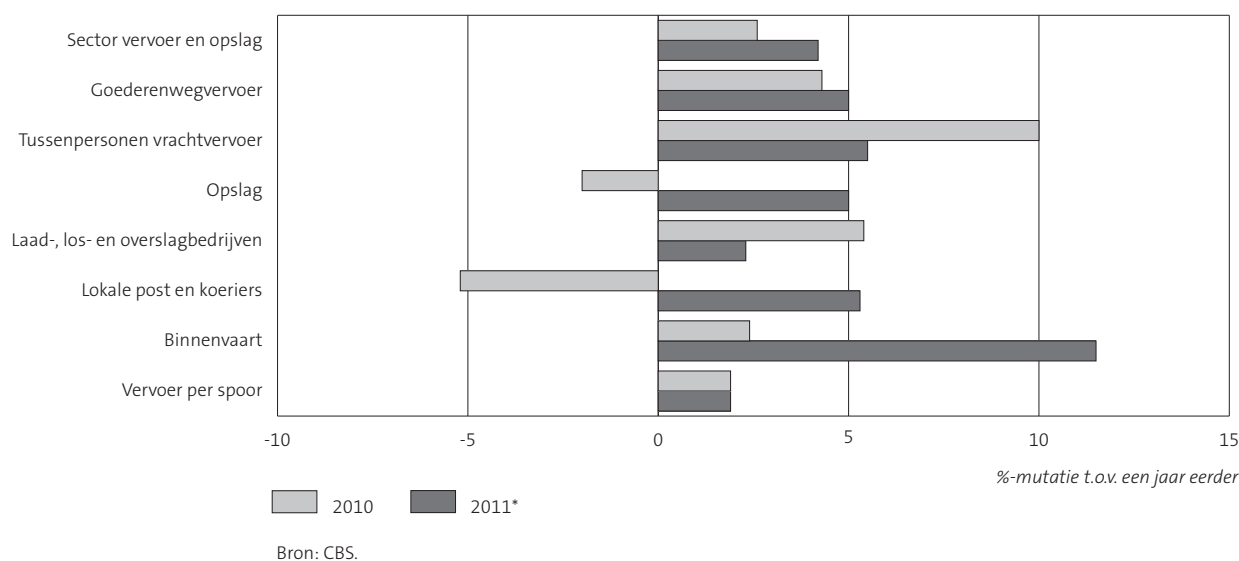
2.3 Kwalitatieve en kwantitatieve analyse logistieke dienstverlening

Het sectorhuis in paragraaf 2.1 geeft inzicht in de ontwikkelingen die binnen de logistieke dienstverlening tussen 2009 en 2010 plaatsvonden. Om inzicht te krijgen in de ontwikkelingen over 2011 is gebruik gemaakt van de kwartaalomzetstatistiek vervoer en opslag. Dit betreft ontwikkelingen over de totale omzet en niet over de omzet uitgesplitst in logistieke activiteiten. Daarom is vulling van het sectorhuis 2011 op basis van deze gegevens niet mogelijk. De informatie is aangevuld met gegevens over het aantal werkzame personen per subbranche.

Zowel binnen de gehele sector vervoer en opslag als binnen alle zeven subbranches, die samen specifiek voor deze rapportage 'de logistieke dienstverleners' worden genoemd, was er sprake van een omzettoename in 2011. Deze varieerde van 2 procent voor de laad-, los- en overslagbedrijven en de spoorvervoerders tot bijna 12 procent voor de binnenvaart. Voor de meeste subbranches lag de omzetstijging boven het sectorgemiddelde van bijna 5 procent.

In de volgende onderdelen zijn de omzetonwikkelingen per 'logistieke subbranche' nader verklaard.

2.3.1 Omzetontwikkeling sector vervoer en opslag en logistieke subbranches



Goederenvervoer over de weg

Met een totale omzet van 17,7 miljard euro in 2010 is het goederenwegvervoer de grootste subbranche in de transportsector, met in totaal bijna 129 duizend werkzame personen.

De omzet in het goederenwegvervoer steeg in 2010 met ruim 4 procent. Een hoger vrachtaanbod door de toegenomen bedrijvigheid in de groothandel en industrie en de fors gestegen export zorgden voor deze stijging. In 2010 werd de omzetontwikkeling voor de subbranche daarentegen gedrukt door de achtergebleven vraag naar het vervoer van bouwmaterialen, maar ook door de aanhoudend lage vrachttarieven en door overcapaciteit.

De omzet steeg in 2011 met 5 procent als gevolg van toegenomen internationale handel en bedrijvigheid in de industrie. Ook het herstel in de bouw, goed voor een kwart van de vervoersvraag uitgedrukt in gewicht, had een positief effect op de omzet. Door de eurocrisis nam de bedrijvigheid echter weer af in de tweede helft van 2011. De omzetstijging in 2011 kwam voor ongeveer de helft door gestegen tarieven. Behalve in de verminderde overcapaciteit door toegenomen bedrijvigheid vond deze tariefstijging deels zijn oorzaak in de sterk toegenomen brandstofprijzen. Een deel van de goederenwegvervoerders heeft namelijk de kostentoeename zoveel mogelijk doorberekend naar verladers. Ondanks de omzetstijgingen in 2010 en 2011 lag het omzetniveau in 2011 nog bijna 4 procent lager dan vóór de crisis, in 2008.

Tussenpersonen vrachtvervoer

De subbranche tussenpersonen vrachtvervoer is op basis van omzet, ná het goederenwegvervoer, de grootste subbranche binnen de logistieke dienstverlening. De totale omzet in 2010 was 12,2 miljard euro. Er waren in 2010 bijna 47 duizend personen werkzaam in deze subbranche, die onder andere uit expediteurs, cargadoors en bevrachters bestaat.

Met een omzettoename van 10 procent in 2010 herstelden de tussenpersonen in het vrachtvervoer zich van de forse omzetzakking in 2009. Vooral door de sterk gegroeide internationale handel en daardoor toegenomen volumes in lucht- en binnenvaart – twee subbranches waar veel gebruik wordt gemaakt van de diensten van expediteurs – kwam het herstel op gang.

De stijgende lijn werd in de eerste helft van 2011 doorgezet. De eurocrisis en de daardoor minder gegroeide handel leidden ertoe dat omzetstijging in het derde kwartaal werd teruggedrongen. Het laatste kwartaal van 2011 liet weer een sterkere toename in het omzetsniveau zien, waardoor de totale omzet in 2011 steeg met bijna 6 procent. De toename in het vierde kwartaal kwam onder meer door de laagwaterstanden in de Rijn, waarvan de binnenvaart sterk heeft geprofiteerd. Meer vrachten in de binnenvaart in dat kwartaal leidde ook tot meer bedrijvigheid en daardoor tot meer omzet voor de tussenpersonen vrachtvervoer.

Opslag

In 2010 waren 21 duizend personen werkzaam in de subbranche opslag, goed voor een totale omzet van 3,8 miljard euro.

Waar de opslagbranche in 2009 weinig heeft geleden onder de kredietcrisis – de wereldwijd afgenomen vraag naar goederen zorgde voor voorraden die opgeslagen moesten worden – profiteerde de subbranche in 2010 weinig van de aantrekkende economie. Dit kwam vooral doordat handelaren in grondstoffen hun voorraden juist hadden beperkt. Hierdoor daalde de totale omzet in 2010 met ongeveer 2 procent.

In 2011 steeg de omzet met 5 procent. De omzet nam vooral in de eerste helft van het jaar toe door gestegen bedrijvigheid in de handel. Dit zorgde voor een toenemende vraag naar opslagcapaciteit, voornamelijk vanuit de olie- en detailhandel. De tarieven stegen in 2011, net als in 2010, met ruim 1 procent en hadden hiermee een geringe bijdrage in de omzetstijging.

Laad-, los- en overslagactiviteiten

De laad-, los- en overslagbedrijven hadden in 2010 een totale omzet van 2,4 miljard euro. Het aantal werkzame personen binnen de subbranche was 13 duizend.

In 2010 steeg de omzet van de laad-, los- en overslagbedrijven met ruim 5 procent, vooral door grotere volumes door de sterk toegenomen export en industriële productie. Zo nam de overslag in de Rotterdamse haven met 11 procent toe tot 430 miljoen ton, een recordoverslag voor de haven. Dit was vooral het gevolg van de opgeleefde handel met China en Duitsland.

Vanaf het eerste kwartaal van 2011 kalfde de omzettoename af als gevolg van de lagere groei van de industriële productie. Ook de minder toegenomen groei van de buitenlandse handel, voornamelijk die naar Nederlands belangrijkste handelspartner Duitsland, speelde mee. De totale omzet groeide in 2011 met ruim 2 procent ten opzichte van het jaar ervoor.

Lokale post en koeriers

In 2010 waren 32 duizend personen werkzaam bij de lokale post- en koeriersbedrijven. De gezamenlijke omzet⁴ van deze bedrijven daalde in 2010 met ruim 5 procent, terwijl de prijzen van koeriersdiensten in 2010 met bijna 2 procent toenamen. De belangrijkste oorzaak hiervoor was de daling in bedrijvigheid bij de koeriersbedrijven in 2010.

In het vierde kwartaal van 2010 begon het herstel voor de lokale post- en koeriersbedrijven. Dit kwam voornamelijk door de gestegen tarieven. In 2011 heeft het herstel zich doorgezet, wat resulteerde in omzetstijging over heel 2011 van ruim 5 procent. De tarieven waren in 2011 bijna 5 procent hoger dan in 2010. Ondanks de omzetgroei in 2011 lag het omzetsniveau van de lokale post en koeriers nog ruim 7 procent onder het omzetsniveau van vóór de crisis.

⁴ Absolute cijfers over de subbranche lokale post en koeriers worden niet gepubliceerd. De reden hiervoor is dat deze cijfers onder geheimhouding vallen.

Binnenvaart

In de binnenvaart waren in 2010 18 duizend werkzame personen actief. Samen behaalden zij een omzet van ruim 2 miljard euro.

In 2010 was er – na de forse omzetzdaling in 2009 – weer sprake omzetgroei. De toename bleef ondanks het gestegen vrachtaanbod beperkt tot ruim 2 procent. Door investeringen in nieuw materieel, die zijn gedaan vóór de crisis, was er in 2010 sprake van overcapaciteit. Dit drukte de vrachttarieven.

De omzet nam in 2011 met ruim 11 procent toe. Niet zozeer door een toename in volume, maar door twee perioden van laagwater, als gevolg van zeer beperkte regenval. Daardoor konden schepen minder lading vervoeren en waren er meer schepen nodig om dezelfde hoeveelheid lading te vervoeren. Hierdoor verminderde de overcapaciteit tijdelijk en stegen de vrachtprijzen fors. Ook ontvangen schippers een toeslag wanneer zij door laagwater minder lading kunnen vervoeren.

Vervoer per spoor

De subbranche vervoer per spoor omvat zowel het passagiers- als goederenvervoer over het spoor. In 2010 steeg de omzet⁵ voor zowel het passagiers- als goederenvervoer met 2 procent door een beperkte stijging in het aantal reizigerskilometers en door een toename van het goederenvervoer.

Ook in 2011 nam het omzetsniveau toe. De opleving van de Duitse economie, die in 2010 al werd ingezet, was een belangrijke reden voor deze groei. Het goederenvervoer per spoor is sterk afhankelijk van de economische ontwikkelingen bij de oosterburen, omdat meer dan de helft van het spoorvervoer die kant op gaat.

2.4 Afbakening, respons en betrouwbaarheid

Afbakening

Om tot een onderzoeksafbakening van de logistieke dienstverlening te komen is onderzocht in welk domein de top-300 van logistieke dienstverleners zich bevonden. Hiervoor is gebruik gemaakt van de top-300, versie 2007, van logistieke dienstverleners zoals bepaald door Nederland DistributieLand (NDL).

Hieruit bleek dat de logistieke dienstverleners zich voornamelijk in het domein van de sector vervoer en opslag bevonden, en wel specifieke binnen de volgende vijf subbranches:

- Goederenvervoer over de weg;
- Opslagactiviteiten;
- Laad-, los- en overslagactiviteiten;
- Tussenpersonen vrachtvervoer;
- Lokale post- en koeriersdiensten.

5 Absolute cijfers over de subbranche spoorvervoer worden niet gepubliceerd. De reden hiervoor is dat deze cijfers onder geheimhouding vallen.

Hoewel circa 1 procent van de top-300 logistieke dienstverleners in Nederland in de subbranche groothandel in computers, randapparatuur en software viel, is besloten om deze subbranche niet mee te nemen in het verdere onderzoek.

Specifiek voor de monitor logistiek zijn de vragenlijsten van de vijf bovengenoemde subbranches aangepast. De bedrijfsinformatie uit de genoemde subbranches is gebruikt voor de bepaling van de eerste vier etages van het sectorhuis. Ook de omzet- en toegevoegde waardetotalen van de binnenvaart en het goederenvervoer per spoor zijn meegenomen omdat – ondanks het ontbreken van bedrijven uit de binnenvaart of het goederenspoorvervoer in de top-300 – de logistieke dienstverlening een prominente rol speelt binnen deze subbranches. Uit de zeven hierboven genoemde subbranches is een specifiek voor deze rapportage gedefinieerde afbakening van de logistieke dienstverlening ontstaan.

Voor de vulling van de supportactiviteiten is informatie van de vijf, met de uitgebreide vragenlijst benaderde, subbranches gebruikt. Kanttekening hierbij is dat het niet mogelijk is om deze informatie te onttrekken uit onder meer de sector zakelijke dienstverlening (adviesbureaus e.d.) vanwege het feit dat deze vragenlijsten geen specificatie kennen naar verleende diensten per sector of branche.

Respons

Binnen de vijf relevante subbranches zijn in totaal 2 870 bedrijven benaderd om een vragenlijst in te vullen. Dit betrof een representatieve steekproef. In 2010 heeft 86 procent van de bedrijven gerespondeerd. Dit percentage is hoger dan de standaard, of te wel ruim voldoende om kwalitatief correcte cijfers op te leveren. Specifiek voor de monitor is met ruim 100 bedrijven telefonisch contact opgenomen om specificaties na te vragen of om cijfers te verifiëren. Ruim 9 op de 10 respondenten hebben de omzet voor de subbrancheafhankelijke hoofdactiviteit of voor de logistieke nevenactiviteiten opgegeven.

In 2.4.1 is per vragenlijst per activiteit het responspercentage te zien voor zowel de hoofdactiviteit als de logistieke activiteiten. Hieruit is per activiteit op te maken hoeveel procent van de responderende bedrijven de vragenlijsten hebben ingevuld. Dus uit de tabel is bijvoorbeeld af te leiden welk deel van de responderende bedrijven heeft aangegeven omzet te halen uit de hoofdactiviteit en/of een logistieke nevenactiviteit, maar ook meer specifiek welk deel omzet haalt uit onder meer goederenvervoer, VAL/VAS of ketenregie.

2.4.1 Gewogen respons per activiteit, 2010

	Goederen- wegvervoer	Tussenpersonen vrachtvervoer	Opslag	Laad-, los- en overslag- activiteiten	Lokale post en koeriers
	%				
Hoofdactiviteit/logistieke activiteiten	98,0	92,0	85,7	92,9	98,5
Hoofdactiviteit	92,8	76,2	76,3	84,4	96,9
Overige logistieke activiteiten	23,7	31,6	51,9	41,2	10,5
Goederenvervoer		14,7	26,0	17,0	1,7
Laden, lossen en overslag	6,6	12,3	34,9		0,2
Overig goederenvervoer	3,2				
Opslag	8,4	12,8		21,8	1,4
VAL/VAS	3,2	12,4	21,0	8,8	0,2
Expeditieactiviteiten	3,8		18,9	6,8	1,6
Ketenregie	0,8	3,7	0,8	0	0

Kijkend naar de afzonderlijke subbranches in 2.4.1 zijn er verschillen te ontdekken. Bijna 93 procent van de responderende goederenwegvervoerders heeft omzet uit de hoofdactiviteit, goederenvervoer over de

weg, opgegeven. Hieruit blijkt dat het kader waaronder het CBS deze bedrijven waarneemt, sterk overeenkomt met de activiteit die bedrijven daadwerkelijk uitvoeren en er weinig verschuivingen in hoofdactiviteit zijn opgetreden. Bij de tussenpersonen in het vrachtvervoer is dit percentage 76 procent. Wel heeft 92 procent van de tussenpersonen in het vrachtvervoer aangegeven omzet te halen uit logistieke activiteiten, ongeacht of deze vallen onder de hoofdactiviteit of de overige logistieke activiteiten. Hieruit blijkt dat bijna alle bedrijven de activiteiten die ze uitvoeren terug kunnen vinden op de vragenlijst. Uit onderzoek blijkt dat veel bedrijven naast de hoofdactiviteit ook andere (logistieke) activiteiten uitvoeren. Zo gaf 24 procent van de goederenwegvervoerders aan omzet te halen uit andere activiteiten dan wegvervoer. Verder gaf ruim 8 procent van de responderende goederenwegvervoerders aan opslagactiviteiten uit te voeren en bijna 7 procent voerde laad-, los- of overslagactiviteiten uit.

Betrouwbaarheid

De hoge respons onder de geënquêteerde logistieke dienstverleners in combinatie met het aanzienlijke aantal telefonische contacten met de bedrijven voor de verificatie van de aangeleverde cijfers of het navragen van bepaalde specificaties, maken het mogelijk de omzet nauwkeurig te verdelen tussen de logistieke activiteiten binnen het sectorhuis van 2010. Ook het feit dat ruim 9 van de 10 respondenten heeft aangegeven de omzet voor de subbrancheafhankelijke hoofdactiviteit of voor logistieke activiteiten heeft opgegeven draagt bij aan de betrouwbaarheid van de resultaten.

Hierbij dient echter te worden opgemerkt dat een deel van de respondenten wel omzet voor de overige activiteiten heeft opgegeven, maar niet voor de hoofdactiviteit. Dit heeft onder andere te maken met de SBI-typering van sommige bedrijven. Een bepaald bedrijf wordt bijvoorbeeld door het CBS getypeerd als opslagbedrijf doordat dit bedrijf als zodanig bij de Kamer van Koophandel staat ingeschreven. Echter indien de omzet uit andere activiteiten dan opslagactiviteiten wordt gehaald, wordt deze omzet niet ingevuld onder de hoofdactiviteit, maar onder een overige (logistieke) activiteit.

Verder heeft contact met lokale post- en koeriersbedrijven duidelijk gemaakt dat deze bedrijven vrijwel alle omzet onder de hoofdactiviteit scharen. De specificaties worden slechts beperkt ingevuld waardoor het grootste deel van de omzet tot de onderste etage van het sectorhuis, het fysieke transport en overslag, wordt gerekend.

De bedrijven binnen de subbranches goederenvervoer per spoor en binnenvaart zijn niet benaderd met uitgebreide vragenlijsten. Uit het vooronderzoek bleek namelijk dat er geen spoorvervoerbedrijven en binnenvaartbedrijven in de top-300 van logistieke dienstverleners in 2007 stonden. Het is daarom voor deze subbranches niet mogelijk om een verdeling van de omzet tussen de logistieke activiteiten van het sectorhuis te maken. Omdat naar verwachting veruit het grootste deel van de omzet wordt gehaald uit de activiteit fysiek transport, is de totale omzet van deze subbranches ondergebracht in de onderste etage van het sectorhuis. Voor de toegevoegde waarde van deze twee subbranches geldt hetzelfde.

Slechts enkele bedrijven hebben aangegeven omzet uit ketenoptimalisatie te halen. Dit heeft te maken met het gebrek aan mogelijkheden bij bedrijven om onderscheid te maken in de gegenereerde omzet naar bijvoorbeeld expeditieactiviteiten en ketenoptimalisatie, waardoor deze activiteiten worden geschaard onder expeditieactiviteiten. De omzet uit zowel de variabele ketenregie (optimalisatie) als de omzet uit expeditieactiviteiten worden tot de etage 'ketenregie' van het sectorhuis gerekend, zodat de omzet wel degelijk onder de juiste noemer wordt waargenomen.

De post supportactiviteiten is bepaald aan de hand van de kosten die logistieke dienstverleners hebben gemaakt aan zaken als IT, marketing, leasing, bancaire zaken en dergelijke zoals in 3.3.2 is weergegeven. De omzet van de post supportactiviteiten is niet direct te onttrekken uit onder meer de sector zakelijke dienstverlening (adviesbureaus en dergelijke) vanwege het feit dat deze vragenlijsten geen specificatie kennen naar verleende diensten per sector of branche.

3 Methode en technieken

In dit hoofdstuk komen de gebruikte methoden en technieken aan bod. Aan bod komt de gehanteerde Standaard Bedrijfsindeling, zoals deze door het CBS wordt toegepast. Verder worden de specifiek voor de monitor gemaakte aanpassingen in de vragenlijsten uitgelegd en wordt inzichtelijk gemaakt uit welke primaire logistieke diensten en logistieke supportactiviteiten het sectorhuis is opgebouwd. Ten slotte is beschreven op welke wijzen de toegevoegde waarde voor de verschillende etages van het sectorhuis zijn bepaald.

3.1 Standaard Bedrijfsindeling

De Standaard Bedrijfsindeling (SBI) is een hiërarchische indeling van economische activiteiten. De SBI is gebaseerd op de indeling van de Europese Unie (Nomenclature statistique des activités économiques dans la Communauté Européenne, afgekort: NACE) en op die van de Verenigde Naties (International Standard Industrial Classification of All Economic Activities, afgekort: ISIC). Het CBS gebruikt de SBI onder meer om bedrijfseenheden in te delen naar hun hoofdactiviteit. Sinds 2009 wordt de SBI 2008 gebruikt die in 2008 is vastgesteld.

Hieronder is de tabel van de SBI 2008 voor de transportsector gegeven.

3.1.1 Standaard Bedrijfsindeling 2008 Vervoer en opslag

SBI	Brancheomschrijving
49	Vervoer over land
4910	Vervoer per spoor
4931	Openbaar vervoer binnen steden
4932	Vervoer per taxi
4939	Overig personenvervoer over de weg
4941	Goederenwegvervoer
4942	Verhuisvervoer
4950	Transport via pijpleidingen
50	Vervoer over water
5010	Zeevaart
5030	Binnenvaart
51	Vervoer door de lucht
51	Vervoer door de lucht
52	Opslag, dienstverlening voor vervoer
5210	Opslag
5221	Dienstverlening voor landvervoer
5222	Dienstverlening voor de scheepvaart
5223	Dienstverlening voor de luchtvaart
5224	Laad-, los- en overslagbedrijven
5229	Tussenpersonen vrachtvervoer
53	Post en koeriers
5310	Nationale post
5320	Lokale post en koeriers

3.2 Vragenlijsten

Deze paragraaf gaat in op de, specifiek voor dit onderzoek aangepaste, vragenlijsten. Om de omzet te bepalen voor verschillende logistieke diensten binnen de sector vervoer en opslag is de post “overige dienstverlening” aangepast in de vragenlijsten van de vijf subbranches goederenwegvervoer, tussenpersonen vrachtvervoer, opslag, laad-, los- en overslagbedrijven en lokale post en koeriers.

Als voorbeeld wordt de vragenlijst voor het goederenwegvervoer genomen. Deze vragenlijst bevat de post “omzet goederenvervoer over de weg”. Deze post is de hoofdactiviteit van de betreffende subbranche en heeft als bijbehorende toelichting: *De opbrengst uit ongeregeld goederenvervoer over de weg ongeacht goederensoort en transportmiddel, verhuur van vervoermaterieel met personeel. Geen post- en koeriersdiensten.*

Vervolgens wordt de post “overige dienstverlening” gevraagd. De bijbehorende toelichting is als volgt: *Omzet uit overige dienstverlening aan derden.* Deze post is uitgesplitst in de eerder genoemde specificaties.

- Laden, lossen en overslaan van goederen
- Opslag van goederen
- Overig goederenvervoer
- Value Added Logistics/Services (VAL/VAS)
- Expediteursactiviteiten (bemiddeling als tussenpersoon in het goederenvervoer)
- Ketenregie (optimalisatie van de keten)

Op bovengenoemde wijze zijn de vragenlijsten aangepast. De vragenlijsten per subbranche zijn terug te vinden in de monitor logistiek over 2009 (CBS, 2011)

3.3 Sectorhuis + specificatie naar SBI

Deze paragraaf bevat een tweetal tabellen, te weten 3.3.1 en 3.3.2 De eerste tabel bevat informatie over de primaire logistieke diensten, zoals bedoeld in de eerste vier etages van het sectorhuis. In de laatste kolom staat aangegeven welke SBI-code hoort bij de betrokken logistieke dienst. De tweede tabel bevat een overzicht van de logistieke supportdiensten zoals bedoeld in het sectorhuis. De laatste kolom bevat informatie waar producten en diensten staan beschreven in de vragenlijst. De genoemde informatie is opgesteld in samenwerking met I en M.

3.3.1 Primaire logistieke diensten

Nr.	Type dienst	Producten / diensten	SBI-code	Beschrijving
L1	Ketenregie	1.1 Retourafhandeling (Close loop Supply Chain) organiseren 1.2 Organiseren van door to door en multimodale transporten 1.3 Bevorderen informatie uitwisseling / stromen door de keten 1.4 Bewaken van de doorlooptijd 1.5 Optimaliseren van de supply chain 1.6 Bewaken supply chain efficiëntie 1.7 Bewaken van product specifieke conditionering 1.8 Bewaken van de conditie (temperatuur, vochtigheid, trillingen) 1.9 Afstemmen van vraag en aanbod binnen de keten 1.10 Managen van floating / rolling stocks	5229	Tussenpersonen vrachtvervoer
L2	Value Added Logistics (VAL) en Value Added Services (VAS)	2.1 Ompakken en bundeling van producten 2.2 Terugwinnen van grondstoffen 2.3 Uitvoeren van assemblagediensten 2.4 Uitvoeren van kwaliteitscontroles 2.5 Toevoegen van documentatie en software 2.6 Uitvoeren van pre-productie activiteiten 2.7 Produceren van subsystemen 2.8 Traceren van een bepaalde batch 2.9 Kitting, het toevoegen van onderdelen (bijv. batterijen) 2.10 Aanbrengen van labels 2.11 Benchmark en second sourcing van producten en leveranciers. 2.12 Uitvoeren van reparaties en het afhandelen van garantieclaims 2.13 Call center diensten (nationale helpdesk) 2.14 Uitvoeren van administratieve diensten	geen	
L3	Opslag en warehousing	3.1 Opslaan van goederen 3.2 Uitvoeren van inslag en uitslag 3.3 Uitvoeren van cross docking activiteiten 3.4 Beheren van voorraad	5210	Opslagbedrijven
L4	Fysiek transport en overslag	4.1 Transport en distributie via de weg 4.2 Transport en distributie via spoor 4.3 Transport en distributie via binnenvaart 4.4 Transport en distributie via pijpleidingen 4.5 Uitvoeren van intern transport 4.6 Uitvoeren van overslag tussen en binnen modaliteiten 4.7 Gebruik van packstations / Smart- boxes (last mile transport) Overig	4941 4910 5030 4950 5224 532	Goederenwegvervoer vervoer over spoor Binnenvaart Vervoer via pijpleidingen (vervallen) Laad-, los- en overslagbedrijven Lokale post- en koeriersdiensten

3.3.2 Logistieke support diensten

Nr. Type dienst	Producten / diensten	Binnen de Productiestatistiek (PS) zijn de volgende posten bekend
S1 Leasing	1.1 Leasen van roerende goederen 1.2 Leasen van voorraden 1.3 Leasen van transportmiddelen 1.4 Leasen van DC's 1.5 Leasen van material handling equipment 1.6 Leasen van IT diensten 1.7 Leasen van laadeenheden (containers) 1.8 Financial engineering diensten	Bij de bedrijfslasten: de subposten huur/lease van: vervoermiddelen gebouwen en terreinen machines, apparatuur, installaties, kantoorinventaris overige huur/lease
S2 Accountancy	2.1 Controleren jaarrekeningen 2.2 Advisering bij fusies en overnames 2.3 Advisering compliance wet en regelgeving	Bij de bedrijfslasten: accountants-, rechtskundig-, economisch- en belastingadvies
S3 Uitzend	3.1 Personeel flexibel leveren 3.2 Headhunting, aantrekken van human capital 3.3 Importeren van "laagwaardige" arbeid (Oost-EU) 3.4 Exporteren van hoogwaardige arbeid	Bij de werkzame personen: uitzendkrachten/gedetacheerd personeel (van uitzendbedrijven) overig ingeleend personeel Bij de bedrijfslasten: betalingen i.v.m. uitzendkrachten/gedetacheerd personeel
S4 Onderhoud en beheer	4.1 Onderhouden / beheren van transportmiddelen 4.2 Onderhoud/beheer material handling equipment/overslag materiaal 4.3 Onderhoud/beheer van distributiecentra 4.4 Onderhoud/beheer van IT hardware 4.5 Onderhoud/beheer van infrastructuur 4.6 Ontwikkelen/aanbieden Life cycle concepten	Bij de bedrijfslasten: onderhoud/repatriatie vervoermiddelen onderhoud/repatriatie gebouwen en terreinen onderhoud/repatriatie machines, apparatuur, installaties, kantoorinventaris overige onderhoud/repatriatie niet elders genoemd
S5 Verzekeringsdiensten	5.1 Verzekeren van personeel 5.2 Verzekeren van lading 5.3 Verzekeren van DC's 5.4 Verzekeren van creditgelden (factoring) 5.5 Afhandelen van claims voor verzekeringsnemer als verzekeraar 5.6 Aanbieden van schade expertise	Bij de bedrijfslasten: verzekeringspremies vervoermiddelen verzekeringspremies opstal en inboedel verzekeringspremies niet elders genoemd
S6 Marketing	6.1 Rebranden bij fusies/overnames 6.2 Ontwikkelen internetsites 6.3 Ontwikkeling reclame achter op vrachtwagens 6.4 Uitvoeren van marktonderzoek 6.5 Uitvoeren van productintroducties 6.6 Ondersteunen van marketingactiviteiten	Bij de bedrijfslasten: reclame-, beurs- en advertentiekosten
S7 Bancaire	7.1 Financiering uitbreidingsplannen 7.2 Optuigen PPS constructies 7.3 Adviseren in financiële constructies 7.4 Analyseren van de markt 7.5 Verstrekken venture capital 7.6 Voorzien in supply chain financieringsconstructies	Bij de bedrijfslasten: bankzaken
S8 IT hard/software	8.1 Ontwikkelen van SCM systeemconfiguraties 8.2 Ontwikkelen van hardware (RFID tags, boardcomputers) 8.3 Ontwikkeling van veilige websites 8.4 Ontwikkeling van a.s.p. 8.5 Ontwikkeling IT voor virtuele check douane 8.6 Ontwikkeling IT voor safety en security 8.7 Ontwikkeling van e-marktplaats 8.8 Ontwikkelen van vraag en aanbod software t.b.v. transport	Bij de bedrijfslasten: automatisering, computerdiensten door derden
S9 Material handling	9.1 Ontwerpen van material handling systemen 9.2 Uitvoeren van systeemassemblage 9.3 Produceren van componenten 9.4 Gebruiken van alternatieve verpakkingsmaterialen	Bij de bedrijfslasten: research en ontwikkelingskosten
S10 Juridische	10.1 Adviseren bij vestigingsplaatskeuze 10.2 Adviseren inrichting financiële bedrijfsvoering 10.3 Adviseren bij geschillen 10.4 Adviseren bij fusies en overnames	Bij de bedrijfslasten: accountants-, rechtskundig-, economisch- en belastingadvies
S11 Consultancy en advies	11.1 Ontwerpen van diensten en producten 11.2 Geven van strategisch advies 11.3 Implementeren en aanpassen van systemen 11.4 Onderzoeken van nieuwe producten en diensten 11.5 Uitvoeren van R&D activiteiten 11.6 Uitvoeren nationaal en internationaal marktonderzoek 11.7 Advisering m.b.t. nationale en regionale wetgeving	Bij de bedrijfslasten: research en ontwikkelingskosten accountants-, rechtskundig-, economisch- en belastingadvies
S12 Opleiding en Trainingsdiensten	12.1 Opleiden en trainen personeel 12.2 Aanbieden van vakopleidingen	Bij de bedrijfslasten: opleidingskosten

3.3.2 Logistieke support diensten

Nr.	Type dienst	Producten / diensten	Binnen de Productiestatistiek (PS) zijn de volgende posten bekend
		12.3 Aanbieden van HBO opleidingen 12.4 Aanbieden van master programma's	
S13	Douane	13.1 In- / uitklaren van lading (NL) 13.2 In- / uitklaren van lading (EU) 13.3 Inrichten douaneproces, efficiënte afhandeling 13.4 Aanbieden van Virtual Bonded Warehouse diensten	geen
S14	Certificeringsdiensten	14.1 Certificeren van producten en diensten (AEO, green lane) 14.2 Begeleiden bij certificeringstrajecten 14.3 Controleren compliance procedures	geen
S15	Beveiligingsdiensten	15.1 Beveiligen van transport 15.2 Beveiligen van warehouses 15.3 Beveiligen van producten	geen

3.4 Berekening toegevoegde waarde sectorhuis

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 afzonderlijk beschreven.

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. De 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 totale toegevoegde waarde voor de etages transport en overslag, opslag en warehousing en ketenregie

in het sectorhuis zijn bepaald door:

- De toegevoegde waarde per aan de vijf subbranches gekoppelde specifieke activiteiten (zoals dus het goederenwegvervoer en opslagactiviteiten)
- De toegevoegde waardes van de subbranches binnenvaart en goederenvervoer per spoor⁶.

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 deze beschouwen als VAL en VAS. Voor deze activiteiten is gekeken met welke variabelen, waarvoor informatie over de omzet en toegevoegde waarde wél bekend is binnen het CBS, deze corresponderen. Zo is het relatieve aandeel van de toegevoegde waarde ten opzichte van de omzet 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 2010 bepaald op ruim 62 procent van de totale omzet, hetgeen resulteert in een bedrag van 590 miljoen euro aan toegevoegde waarde.

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 intern transport, 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 omzet. 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.

⁶ 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 geen activiteiten naast de hoofdactiviteit plaatsvinden.

4 Conclusie en evaluatie

Uit het onderzoek is gebleken dat de toegevoegde waarde van de logistieke dienstverleners in 2010 met ruim 1 procent is gestegen naar bijna 14,1 miljard euro. In 2009 was de toegevoegde waarde nog bijna 13,9 miljard euro. De toegevoegde waarde van de hoogwaardige diensten steeg in 2010 met ruim 2 procent tot ruim 4 miljard euro. Voor de fundamentele diensten fysiek transport en overslag en warehousing en opslag is de gezamenlijke toegevoegde waarde in 2010 met 1 procent toegenomen. Als gevolg hiervan steeg het aandeel hoogwaardige diensten in het sectorhuis met bijna een half procent.

Uit analyse van de gegevens over 2009 en 2010 blijkt dat logistieke activiteiten niet alleen worden uitgevoerd door bedrijven die de betreffende activiteit als kerntaak hebben maar dat veel bedrijven een pakket aan logistieke diensten aanbieden. Voornamelijk warehousing/opslag blijkt ook veelvuldig bij andere bedrijven dan opslagbedrijven plaats te vinden. Ketenregieactiviteiten daarentegen vinden hoofdzakelijk plaats bij de tussenpersonen vrachtvervoer. VAL en VAS zit duidelijk verspreid over meerdere subbranches. Fysiek transport en overslag zit grotendeels bij de bedrijven die dit ook als kerntaak hebben. Desondanks zijn de tussenpersonen vrachtvervoer en de opslagbedrijven samen goed voor ruim 6 procent van de totale omzet aan fysiek transport en overslag.

De toegevoegde waarde in verhouding tot de omzet voor expeditieactiviteiten is aanzienlijk kleiner dan bij de andere logistieke activiteiten. Dit betekent dat de toegevoegde waarde van de tussenpersonen naar verhouding minder is toegenomen dan de omzet. De kassiersfunctie speelt hierin een grote rol. Tussenpersonen vrachtvervoer, waaronder 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 hogere toegevoegde waarde.

Hoogwaardige diensten als VAL/VAS en supportactiviteiten hebben een hoog aandeel toegevoegde waarde ten opzichte van de omzet. Dit komt doordat deze logistieke activiteiten specifiek waardetoevoegende activiteiten behelzen. Vooral bij supportactiviteiten en VAS speelt de inzet van personeel een grote rol. Dit leidt tot relatief groot aandeel 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.

Over het verslagjaar 2009 is voor de productiestatistiek een nieuw verwerkingsproces gebruikt. Aanvullende confrontaties van gegevens met verschillende in- en externe bronnen hebben geleid tot een verdere verfijning van dit verwerkingsproces. Dit heeft geresulteerd in een aanpassing van niveaucijfers over verslagjaar 2009. De cijfers over het verslagjaar 2009 zoals genoemd in de eerste monitor (CBS, 2011) kunnen derhalve afwijken van de cijfers in voorliggende monitor.

Literatuur

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

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

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2006). Logistiek en supply chains; aanbestedingsbrief en beleidsbrief.

Lijst van afkortingen en begrippen

CBS

Centraal Bureau voor de Statistiek

NDL

Nederland Distributieland

SBI

Standaard Bedrijfsindeling

I en M

Infrastructuur en Milieu

Bevrachter

Partij die bemiddelt tussen iemand die een lading te vervoeren heeft, de verlader, en iemand die de lading vervoert.

Binnenvaart

Omvat onder meer het vervoer van personen met veerboten en passagiersschepen over binnenwateren en het vervoer van goederen met binnenschepen, evenals het verhuren van boten en schepen inclusief bemanning voor vaart over de binnenwateren, de exploitatie van sleep- en duwboten, duwbakken, rijn-aken e.d. Het slepen en duwen van binnen- en zeeschepen over binnenwateren, met inbegrip van het buitengaats brengen van zeeschepen, behoort ook tot de binnenvaart.

Cargadoor

Een cargadoor, scheepsagent, scheepsmakelaar of scheepsbevrachter brengt de transportcontracten tot stand tussen reder en de aanbieder van de lading (verlader). De cargadoor zorgt ervoor dat alles wordt geregeld voor de schepen en dat de schepen zonder problemen of wachttijden de haven kunnen binnenlopen. In beginsel gaat het een cargadoor om het (laten) verrichten van logistieke activiteiten

Expediteur

Organisator van het verzenden van goederen tussen de verlader en de effectieve transporteur. Naast het eigenlijke vervoer zorgt de expediteur ook voor de afhandeling van administratieve formaliteiten zoals het aanvragen van de nodige vergunningen, prijsaanvragen en –vergelijkingen, organisatie van wegvervoer, opslag van goederen, het vervullen van eventuele douaneformaliteiten, de coördinatie tussen alle betrokken partijen, etc.

Goederenvervoer over de weg

Omvat het vervoer van goederen van derden. Het omvat onder meer het vervoer met huifwagens, tankwagens, containers, koelwagens, diepladers, het vervoer van vee, bulkgoederen, vloeistoffen, stukgoederen, goederenvervoer over de weg door afhaal- en besteldiensten met een groeperende en distribuerende functie.

Intermediair verbruik

De producten die in de verslagperiode zijn verbruikt in het productieproces, gewaardeerd tegen aankooprijzen, exclusief aftrekbare btw. Dit kunnen al of niet in de verslagperiode aangekochte grondstoffen,

halffabrikaten en brandstoffen zijn, maar ook diensten zoals communicatiediensten, schoonmaakdiensten en diensten van externe accountants.

Laad-, los- en overslagactiviteiten

Omvat bedrijven die zich bezig houden met het laden, lossen of overslaan van verschillende producten als containers, bulk- en stukgoed in en vanuit binnenschepen, zeeschepen, vrachtauto's, treinwagons en luchtvaartuigen.

Lokale post en koeriers

Omvat postbedrijven zonder een universele dienstverplichting en koeriers, die bestel-, bezorg- en afhaal-diensten leveren. Hierbij kan gedacht worden aan het vervoer van informatiedragers, pakketten en andere kleine stukgoederen waarbij het accent ligt op snelheid, leveringsbetrouwbaarheid (persoonlijke begelei-ding) en vervoer van deur tot deur.

(Netto) omzet

De opbrengst uit verkoop van goederen en diensten aan derden, exclusief BTW. Derden zijn particulieren en bedrijven buiten het (Nederlandse deel van het) eigen concernverband. Er wordt hierbij geen onder-scheid gemaakt tussen in het binnenland en in het buitenland gegenereerde omzet.

Opslag

Omvat de opslag van goederen in tanks, tankschepen, koelhuizen en in distributiecentra, maar ook het beschikbaar stellen (verhuren) van ruimte die ingericht is voor het opslaan en bewaren van goederen.

Stuwadoor

Een stuwadoor is belast met het laden en lossen van (zee)schepen.

Supportactiviteiten

Activiteiten en diensten voor de logistieke dienstverlening, zonder direct gekoppeld te zijn aan de goede-renstroom. Voorbeelden hiervan zijn leasing, accountancy, juridische dienstverlening, marketing, IT, ver-zorgen van opleidingen, beveiliging en onderhoud.

Toegevoegde waarde

De bruto toegevoegde waarde is het verschil tussen de productie en het intermediair verbruik.

Tussenpersonen vrachtvervoer

Omvat expediteurs, cargadoors en bevrachters, inclusief degene die zich bezig houden met weging, me-ting en controle van de ladingen van wegvervoermiddelen en schepen en de exploitatie van weegbrug-gen. Verschillende activiteiten voor verladers en vervoerders in het goederenvervoer behoren hiertoe, waaronder het verzamelen van goederen en regelen van het vervoer, het huren van schepen, het regelen van havenfaciliteiten, het verzorgen van de vereiste transportdocumenten en douanedocumenten en het in- en uitklaren van goederen.

Value added logistics (VAL)

Aanvullende fysieke activiteiten/diensten die, meestal door een logistieke dienstverlener, aan een pro-duct worden toegevoegd, zoals ompakken, labellen, repareren, assembleren. In tegenstelling tot support-activiteiten zijn VAL direct gekoppeld aan de goederenstroom.

Value added services (VAS)

Aanvullende niet-fysieke, administratieve activiteiten/diensten die, meestal door een logistieke dienst-verlener, aan een product worden toegevoegd, zoals call center activiteiten, customer services, trainingen

en financiële diensten. In tegenstelling tot supportactiviteiten zijn VAS direct gekoppeld aan de goederenstroom.

Verlader

Partij, die een lading door een vervoerder laat transporteren.

Werkzaam persoon

Persoon die een baan heeft bij een in Nederland gevestigd bedrijf of bij een particulier huishouden in Nederland. Werkzame personen kunnen worden onderscheiden in werknemers en zelfstandigen. Ze kunnen woonachtig zijn in Nederland, maar ook in het buitenland.

Medewerkers publicatie

Auteurs

Igor Džambo
Robbert de Ruijter

Redactie

Pieter Duimelaar

Met medewerking van

Ruud Spitsbaard, Cees Steenlage, André Weber