



Monitor

Logistiek

en Supply Chain

Management

Rapportage

2011



Centraal Bureau
voor de Statistiek

Monitor Logistiek en Supply Chain Management

Rapportage

2011

Verklaring van tekens

.	Gegevens ontbreken
*	Voorlopig cijfer
**	Nader voorlopig cijfer
x	Geheim
–	Nihil
–	(Indien voorkomend tussen twee getallen) tot en met
0 (0,0)	Het getal is kleiner dan de helft van de gekozen eenheid
Niets (blank)	Een cijfer kan op logische gronden niet voorkomen
2012–2013	2012 tot en met 2013
2012/2013	Het gemiddelde over de jaren 2012 tot en met 2013
2012/'13	Oogstjaar, boekjaar, schooljaar enz., beginnend in 2012 en eindigend in 2013
2010/'11–2012/'13	Oogstjaar, boekjaar, enz., 2010/'11 tot en met 2012/'13

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
www.cbs.nl

Prepress: Centraal Bureau voor de Statistiek, Grafimedia
Druk: Tuijtel, Hardinxveld-Giessendam
Ontwerp: Edenspiekermann

Inlichtingen

Tel. 088 570 70 70, fax 070 337 59 94
Via contactformulier: www.cbs.nl/infoservice

Bestellingen

verkoop@cbs.nl
Fax 045 570 62 68
Prijs € 9,90 (exclusief verzendkosten)
ISBN 978-90-357-1726-8
ISSN 2211-887

© Centraal Bureau voor de Statistiek, Den Haag/Heerlen, 2013.
Verveelvoudigen is toegestaan, mits het CBS als bron wordt vermeld.

Inhoud

Samenvatting 4

1. Inleiding 6

- 1.1 Aanleiding en doelstelling 7
- 1.2 Leeswijzer 7

2. De logistieke dienstverlening 9

- 2.1 Resultaten sectorhuis 2009–2011 10
- 2.2 Resultaten sectorhuis 2011 12
- 2.3 Kwalitatieve en kwantitatieve analyse logistieke dienstverlening 15
- 2.4 Afbakening, respons en betrouwbaarheid 18

3. Methoden en technieken 22

- 3.1 Standaard Bedrijfsindeling 23
- 3.2 Vragenlijsten 24
- 3.3 Sectorhuis en specificatie naar SBI 24
- 3.4 Berekening toegevoegde waarde sectorhuis 28

Conclusie en evaluatie 30

Bijlage A 31

Literatuur 32

Afkortingen 32

Begrippen 32

Medewerkers 35

Samenvatting

Algemeen

Het Centraal Bureau voor de Statistiek brengt op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I en M) jaarlijks in beeld hoe de logistieke dienstverleners in Nederland zich ontwikkelen. De monitor vormt één van de meetinstrumenten om de effectiviteit van het beleid met betrekking tot de logistieke sector in kaart te brengen. Om te bepalen hoe de logistieke sector zich ontwikkelt, worden de financiële gegevens van bedrijven binnen de sector vervoer en opslag gebruikt. Per logistieke activiteit uit het zogenaamde sectorhuis worden de omzetcijfers en toegevoegde waardecijfers bepaald. Hierbij gaat het om 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. Jaarlijks wordt op basis van deze informatie het aandeel van de hoogwaardige diensten VAL/VAS, ketenregie en supportdiensten binnen de logistieke dienstverlening vastgesteld. Uit het onderzoek blijkt dat bedrijven in de logistieke dienstverlening veelal een breed pakket aan diensten aanbieden. Deze bedrijven voeren dus meer activiteiten uit dan enkel de logistieke activiteit die ze als kerntaak hebben.

Ontwikkeling toegevoegde waarde sectorhuis 2009-2011

De toegevoegde waarde van de logistieke dienstverleners in Nederland was in 2011 ten opzichte van 2009 met bijna 1 miljard euro toegenomen tot 14,9 miljard (zie figuur S.1). Dat is een stijging van 7 procent. In relatieve zin steeg de toegevoegde waarde van de hoogwaardige diensten als VAL/VAS, ketenregie en supportactiviteiten het hardst, namelijk met bijna 9 procent tot 4,3 miljard euro in twee jaar tijd. In absolute zin was de toegevoegde waarde in 2011 het sterkst toegenomen bij de fundamentele diensten fysiek transport en overslag en warehousing en opslag. De stijging van ruim 600 miljoen euro ten opzichte van 2009 bracht de totale toegevoegde waarde voor de fundamentele diensten op 10,6 miljard euro, een toename van 6 procent. Doordat de toegevoegde waarde voor de hoogwaardige diensten procentueel harder groeide, nam het aandeel van deze diensten in het sectorhuis toe van 28 naar 29 procent.

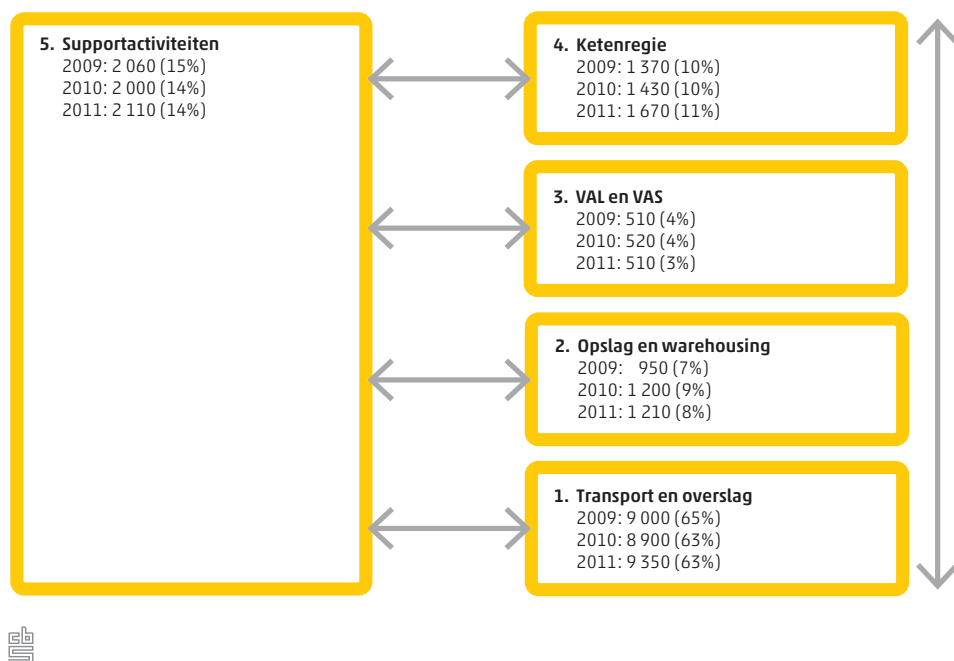
De stijging van de totale toegevoegde waarde van de hoogwaardige diensten in de periode 2009-2011 kwam grotendeels voor rekening van de gestegen toegevoegde waarde van de logistieke activiteit ketenregie. Een sterke omzetgroei in de subbranche tussenpersonen voor het vrachtvervoer, goed voor 95 procent van de totale omzet voor de logistieke activiteit ketenregie, is hier de belangrijkste oorzaak van. Binnen de fundamentele diensten is vooral de totale toegevoegde waarde van de activiteit opslag en warehousing in twee jaar tijd sterk toegenomen. Hoge kosten in 2009 door beduidend meer inkoop van transport- en andere diensten van derden dan in de overige twee jaren drukten het bedrijfsresultaat en daarmee ook de toegevoegde waarde van de opslagbedrijven. De toegevoegde waarde van het fysiek transport en overslag was in 2011, na een lichte daling in 2010, bijna 4 procent hoger dan in 2009. Met een toegevoegde waarde-aandeel van 63 procent in het sectorhuis blijft deze logistieke activiteit veruit het grootst binnen de totale toegevoegde waarde van het sectorhuis.

Ontwikkeling omzet sectorhuis 2009-2011

De subbranches in de logistieke dienstverlening hadden, ondanks de intrede van de eurocrisis in de tweede helft van 2011, in termen van omzet een goed jaar. Een toename in de vraag naar diensten van logistieke dienstverleners – die in 2010 al was ingezet

door een sterk gegroeide import en export – leidde tot een positieve omzetgroei voor alle subbranches. Dit betekende voor het sectorhuis dat de totale omzet in 2011 ten opzichte van 2009 met 13 procent toenam, van 39,9 miljard naar 45,1 miljard euro. Vooral de omzet van de hoogwaardige diensten is in deze periode met ruim 19 procent sterk toegenomen. Omzetsijgingen bij de tussenpersonen in het vrachtvervoer van rond de 10 procent in zowel 2010 als 2011 stuwden de omzetgroei van de hoogwaardige diensten. Bij de fundamentele diensten lag de omzetgroei tussen 2009 en 2011 op 9,5 procent. De binnenvaart, de laad-, los- en overslagbedrijven en het goederenwegvervoer, subbranches waarvan de kerntaak binnen de logistieke activiteit fysiek transport en overslag valt, zorgden grotendeels voor dit groeipercentage.

S.1 Sectorhuis naar toegevoegde waarde (in miljoenen euro's)



Ontwikkeling omzet logistieke dienstverleners 2011-2012

Waar in 2011 bij alle logistieke subbranches nog sprake was van een positieve omzetontwikkeling, zorgde de eurocrisis in 2012 voor een ommekeer. Bij de binnenvaart en de opslagbedrijven daalde de omzet. Bij de overige vijf subbranches was de groei in 2012 beduidend lager dan het jaar er voor. De belangrijkste subbranche voor het bepalen van de totale toegevoegde waarde van de hoogwaardige diensten, de tussenpersonen in het vrachtvervoer, liet in 2012 een omzetgroei van 3 procent zien. De subbranches die sterk van invloed zijn op de fundamentele diensten gaven een wisselend beeld. Zoals gezegd lieten de binnenvaart en opslag een daling zien. De omzet van de laad-, los- en overslagbedrijven liet echter een stijging van bijna 4 procent zien. Bij de grootste contribuant aan de totale omzet en toegevoegde waarde van de fundamentele diensten, het goederenwegvervoer, steeg de omzet in 2012 met 2 procent.

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 voor ten minste vier verslagjaren 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 volledig 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 2011, en de ontwikkelingen hierbinnen ten opzichte van 2009

en 2010, uiteengezet. Ook komen de omzetontwikkelingen voor de logistieke subbranches over de periode 2011–2012 aan bod.

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

Hierna volgt de conclusie en evaluatie. 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 2011 en de ontwikkelingen over de periode 2009–2011.

In de monitor logistiek wordt 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, 2010 en 2011 met elkaar vergeleken.

De tweede paragraaf beschrijft de resultaten van het sectorhuis in termen van omzet en toegevoegde waarde over de verslagperiode 2011.

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 2011–2012, aangevuld met informatie over het aantal werkzame personen.

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

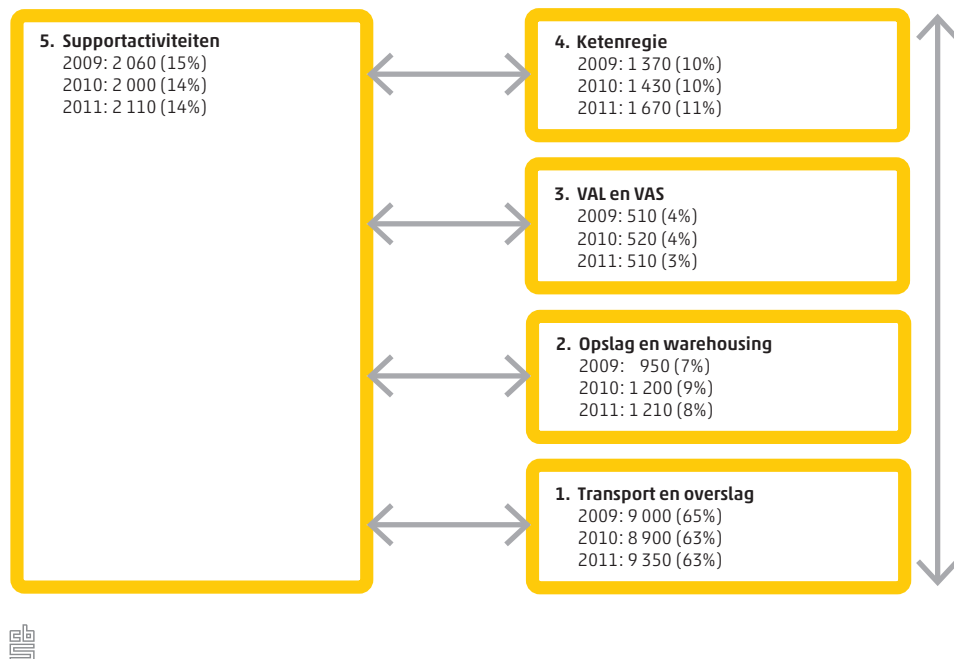
2.1 Resultaten sectorhuis 2009–2011

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 figuur 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 2011 in het sectorhuis hebben voorgedaan ten opzichte van 2009 en 2010. Zowel in absolute als relatieve zin wordt gekeken naar de ontwikkelingen in toegevoegde waarde voor de vijf etages van het sectorhuis.

2.1.1 Sectorhuis naar toegevoegde waarde (in miljoenen euro's)



Uit figuur 2.1.1 blijkt dat de totale toegevoegde waarde van de hoogwaardige diensten in 2011 met bijna 9 procent is gestegen ten opzichte van het jaar ervoor, van 3,95 miljard euro naar 4,29 miljard euro. Ook ten opzichte van 2009 is de toename bijna 9 procent, aangezien de totale toegevoegde waarde voor hoogwaardige diensten met 3,94 miljard euro in 2009 bijna identiek was aan die in 2010. Voor de fundamentele diensten fysiek transport en overslag en warehousing en opslag is de gezamenlijke toegevoegde waarde in 2011 ten opzichte van 2010 met 4,5 procent toegenomen en ten opzichte van 2009 met ruim 6 procent. Het aandeel van de hoogwaardige diensten in het sectorhuis steeg door de lagere groei bij de fundamentele diensten in twee jaar tijd van 28 naar 29 procent. De gezamenlijke omzet van de hoogwaardige diensten steeg in 2011 ten opzichte van het jaar er voor met 11,5 procent (zie bijlage A), terwijl die van de fundamentele diensten met 8 procent toenam. Hierdoor is ook in termen van omzet het aandeel van de hoogwaardige diensten in het sectorhuis met bijna 1 procent toegenomen.

Wanneer gekeken wordt naar de individuele etages van het sectorhuis in figuur 2.1.1, is te zien dat vooral de toegevoegde waarde van de logistieke activiteit ketenregie sinds 2009 met 22 procent sterk is toegenomen. Een groot deel van die groei heeft plaatsgevonden in 2011, toen de toename bijna 17 procent bedroeg. Een sterke omzetgroei in de subbranche tussenpersonen voor het vrachtvervoer, verantwoordelijk voor 95 procent van de totale omzet van de logistieke activiteit ketenregie, is hier de belangrijkste oorzaak van (zie ook paragraaf 2.3). De omzetgroei binnen deze subbranche komt hoofdzakelijk doordat de expediteurs en bevrachters in 2011 ruim 16 procent meer omzet uit hun 'core-business' ketenregie behaalden.

Wat betreft de overige hoogwaardige logistieke diensten is de toegevoegde waarde voor VAL/VAS al drie jaar op rij stabiel. De toegevoegde waarde van de supportactiviteiten lag na een lichte daling in 2010 in het verslagjaar 2011 ongeveer 2 procent boven het niveau van 2009.

Binnen de fundamentele diensten valt de toename in toegevoegde waarde van de logistieke activiteit opslag en warehousing op. Van 2010 op 2011 is de toename minimaal. Echter van 2009 op 2010 steeg de toegevoegde waarde met ruim 26 procent, terwijl de

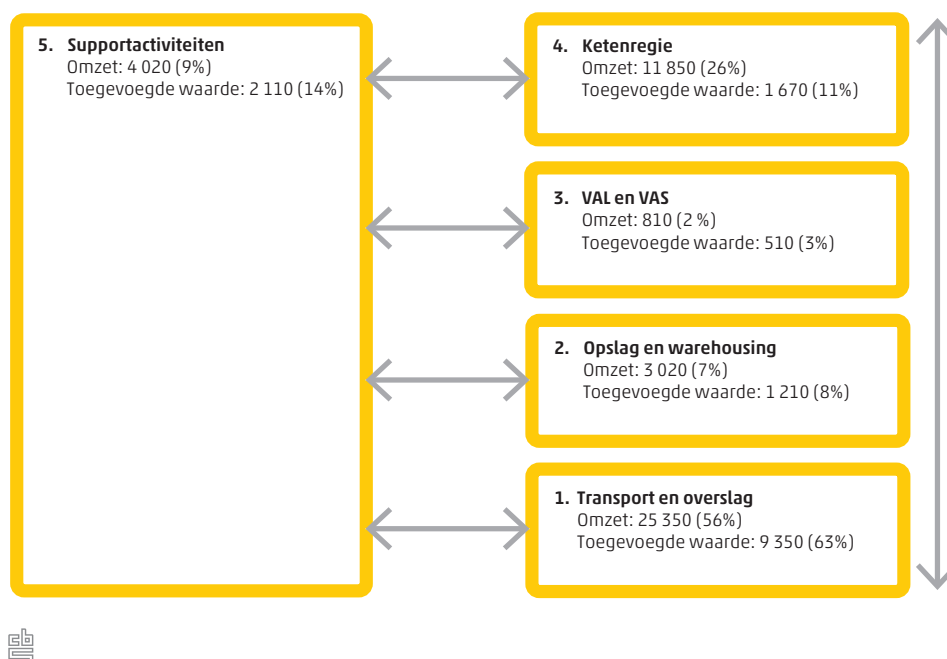
omzet in dezelfde periode licht afnam (zie bijlage A). De verklaring hiervoor is voor een belangrijk deel te vinden in het verschil in waarde van het uitbesteed werk binnen de opslagbranche tussen beide jaren. De kosten voor deze ingekochte transport- en andere diensten van derden lagen in 2009 ruim 350 miljoen euro hoger dan in 2010. Deze hogere directe kosten van de omzet hebben een negatief effect op het bedrijfsresultaat en daarmee ook op de toegevoegde waarde.

Ten opzichte van 2009 is de toegevoegde waarde van de logistieke activiteit fysiek transport en overslag in 2011 in absolute zin met 350 miljoen euro het sterkst van alle sectorhuisactiviteiten gestegen. In relatieve zin is de groei in toegevoegde waarde over dezelfde periode nog geen 4 procent, ruim 3 procent onder het groeicijfer van het gehele sectorhuis. Desalniettemin bleef het aandeel van het fysiek transport en overslag in termen van toegevoegde waarde met 63 procent veruit het grootst van alle activiteiten in het sectorhuis. In twee jaar tijd is dit aandeel echter met bijna 2 procentpunt afgenomen. De logistieke activiteiten ketenregie en opslag en warehousing namen beiden juist met ruim 1 procent toe.

2.2 Resultaten sectorhuis 2011

De totale omzet en toegevoegde waarde voor de vijf etages van het sectorhuis voor het rapportagejaar 2011 zijn weergegeven in figuur 2.2.1. De post supportactiviteiten is bepaald aan de hand van de kosten die bedrijven hebben opgegeven zoals is weergegeven in figuur 3.3.2.

2.2.1 Sectorhuis naar omzet en toegevoegde waarde 2011 (in miljoenen euro's)



Toegevoegde waarde in 2011

In termen van omzet is de logistieke activiteit fysiek transport en overslag veruit het grootst met 56 procent van de totale omzet in 2010. Uit figuur 2.1.1 blijkt dat het aandeel van deze activiteit in totale toegevoegde waarde binnen het sectorhuis groter is. Van de in totaal 14,8 miljard euro aan toegevoegde waarde uit de logistieke dienstverlening die in 2011 is gegenereerd, is ruim 9 miljard euro, oftewel 63 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. De kassiersfunctie speelt hierin een grote rol. Expediteurs, cargadoors en bevrachters 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. 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 figuur 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 ongeveer 40 procent.



Omzet in 2011

Fysiek transport en overslag

Binnen het sectorhuis behaalde de logistieke activiteit fysiek transport en overslag, met een totale omzet van ruim 25 miljard euro, veruit de meeste omzet. Dit is in lijn met de plaats die Nederland inneemt op de wereldmarkt. Nederland importeert en exporteert grote hoeveelheden goederen. Nederland wordt ook wel 'Nederland handelsland' of de 'Gateway to Europe' genoemd. Deze benaming 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 spoor¹⁾, lokale post en koeriers²⁾ 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 bijna 12 miljard euro. Hieruit blijkt het belang van de ketenregie binnen de logistieke dienstverlening. Een groot aantal bedrijven maakt gebruik van de diensten van tussenpersonen 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.

Ruim 95 procent van de omzet uit ketenregie is gegenereerd door expediteurs, cargadoors en bevrachters. Het overige deel komt voornamelijk van de goederenwegvervoerders. Zij hebben aangegeven meer dan 330 miljoen euro aan omzet te genereren uit ketenregieactiviteiten, ruim 100 miljoen euro meer dan 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 3 miljard euro. Het grootste deel van deze omzet, ruim twee derde, is behaald door de subbranche opslag. Dit betekent dat bedrijven die opslag niet als kerntaak hebben, toch samen een derde van de totale omzet van de etage warehousing/opslag genereren. 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 bijna 400 miljoen euro en bij de laad-, los- en overslagbedrijven iets minder dan 100 miljoen euro.

VAL/VAS

De totaalomzet van de etage VAL/VAS lag in de periode 2009–2011 op een stabiel niveau van ruim 800 miljoen euro. Deze activiteit doen veel bedrijven er veelal als extra service naar de klanten bij, om zo een breder pakket aan diensten te kunnen aanbieden, maar hij dient ook als extra inkomstenbron. Het komt voornamelijk voor bij de tussenpersonen vrachtvervoer, goederenwegvervoerders en opslagbedrijven. Hierbij zijn de tussenpersonen vrachtvervoer goed voor ruim 43 procent van de totale omzet die is gegenereerd met deze logistieke activiteit. Voor de goederenwegvervoerders en opslagbedrijven is dit percentage 23 procent.

¹⁾ Het omzetcijfers voor 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.

²⁾ Absolute cijfers over de subbranches lokale post en koeriers en spoorvervoer worden niet gepubliceerd. De reden hiervoor is dat deze cijfers onder geheimhouding vallen.

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 4 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 bijna 59 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 4 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 bijna 6 procent van de totale omzet aan fysiek transport en overslag.

2.3 Kwalitatieve en kwantitatieve analyse logistieke dienstverlening

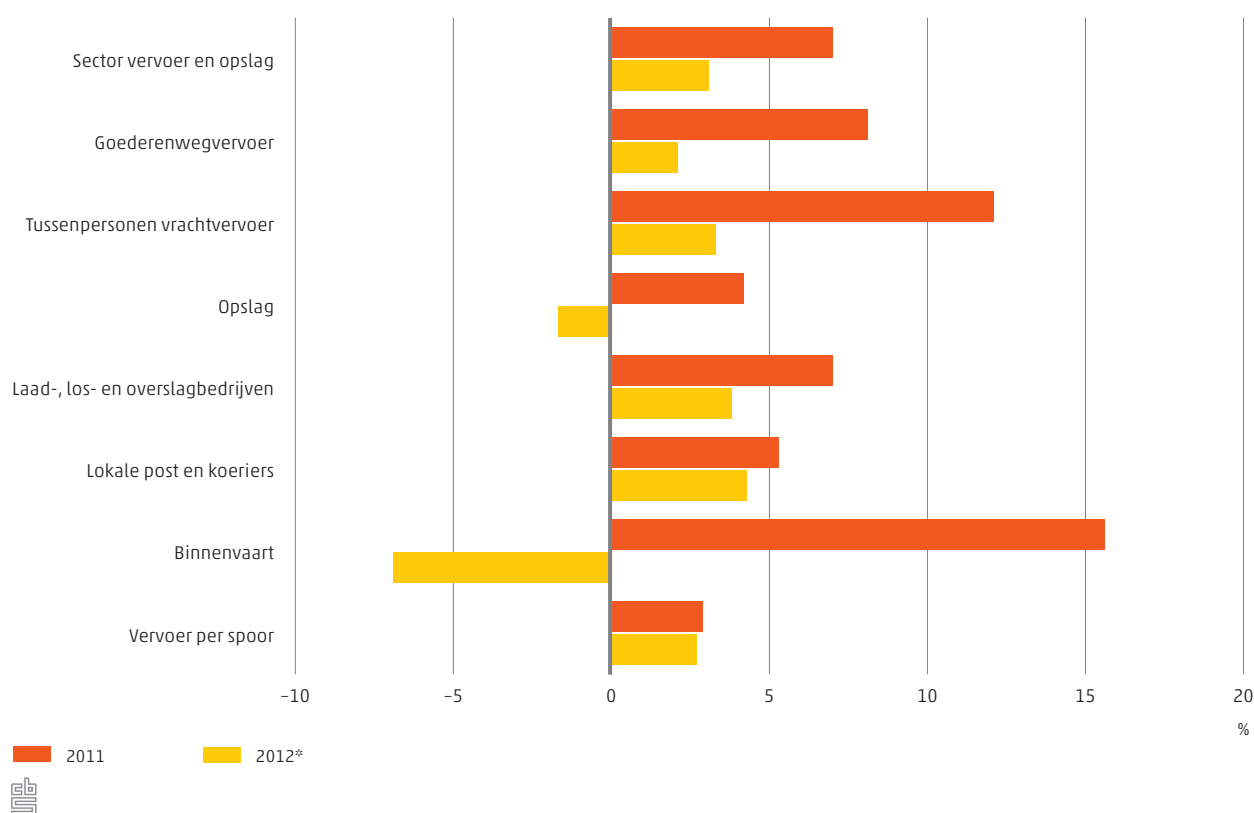
Het sectorhuis in paragraaf 2.1 geeft inzicht in de ontwikkelingen die binnen de logistieke dienstverlening tussen 2009 en 2011 plaatsvonden. Om inzicht te krijgen in de ontwikkelingen over 2012 is gebruik gemaakt van de kwartaalomzetstatistiek vervoer en opslag. Dit betreft ontwikkelingen over de totale omzet en niet over de omzet uitgesplitst in logistieke activiteiten. Daarom is vulling van het sectorhuis 2012 op basis van deze gegevens niet mogelijk. De informatie is aangevuld met gegevens over het aantal werkzame personen per subbranche. Zowel voor de gehele sector vervoer en opslag als voor alle zeven subbranches, die samen specifiek voor deze rapportage 'de logistieke dienstverleners' worden genoemd, was de omzetgroei in 2012 lager dan in het voorgaande jaar. Binnen de subbranches opslag en binnenvaart was sprake van een omzetsdaling ten opzichte van 2011. In de volgende onderdelen zijn de omzetontwikkelingen per 'logistieke subbranche' nader verklaard.

Goederenvervoer over de weg

Met een totale omzet van 19,2 miljard euro in 2011 is het goederenwegvervoer de grootste subbranche in de transportsector, met in totaal ruim 134 duizend werkzame personen. Het goederenwegvervoer realiseerde in 2011 een omzetgroei van ruim 8 procent. De bijna 4 procent hogere vrachtprijs had hierin een belangrijke rol. Toegenomen internationale handel en bedrijvigheid in de industrie deden de vrachtprijs stijgen, maar ook de sterk

toegenomen brandstofprijzen leidden tot een hogere vrachtprijs. De tijdelijke opleving in de bouw, goed voor éénvijfde deel van de vervoersvraag uitgedrukt in gewicht, had eveneens een positief effect op de omzet. Door de eurocrisis nam de bedrijvigheid echter weer af in de tweede helft van 2011 met een omzetzak in het vierde kwartaal tot gevolg. Over heel 2012 kwam de omzetgroei uit op iets meer dan 2 procent. Afgenomen binnenlandse bestedingen en sterke volumedalingen bij de bouw en de detailhandel drukten de omzetgroei. Het was vooral aan de vrachtprijs te danken dat de omzetontwikkeling over 2012 niet negatief was. De vrachtprijs nam met 2 procent toe door onder meer de hoge brandstofprijzen in een groot deel van 2012 en de aanhoudend groeiende import en export. Hierbij was de exportgroei ten opzichte van 2011 overigens wel bijna gehalveerd naar 5,4 procent. Door de lichte omzetzijging in 2012 werd het omzetsniveau van vóór de crisis in 2008 tot op bijna 3 procent benaderd.

2.3.1 Omzetontwikkeling sector vervoer en opslag en logistieke subbranches



Tussenpersonen vrachtovervoer

Na het goederenwegvervoer is de subbranche tussenpersonen vrachtovervoer op basis van omzet de grootste subbranche binnen de logistieke dienstverlening. De totale omzet in 2011 was 13,6 miljard euro. Er waren in 2011 bijna 46 duizend personen werkzaam in deze subbranche, die onder andere uit expediteurs, cargo's en bevrachters bestaat. De tussenpersonen in het vrachtovervoer beleefden in termen van omzet in 2011 een goed jaar met een gemiddelde omzetzijging van ruim 12 procent. Hoewel de eurocrisis en de daardoor minder gegroeide handel in de tweede helft van het jaar de transport- en logistieksector parten speelde, profiteerde de subbranche van de laagwaterstanden van de Rijn. Dit leidde tot meer bedrijvigheid in de binnenvaart, een subbranche waar veel gebruik wordt gemaakt van expediteursdiensten, en daardoor tot meer omzet voor de tussenpersonen in het vrachtovervoer.

Een afname in de vervoerde volumes binnen de transportsector beperkte de omzetsijging van de tussenpersonen in het vrachtvervoer in 2012 tot ruim 3 procent. Door de lagere volumes was er minder vraag naar de diensten van expediteurs, cargadoors en bevrachters, die daardoor hun omzettoename sterk zagen afvlakken. Ondanks het feit dat de omzet al drie jaar op rij toeneemt, lag het omzetniveau in 2012 nog altijd bijna 5 procent onder het niveau van 2008.

Opslag

In 2011 waren ruim 23 duizend personen werkzaam in de subbranche opslag, die goed is voor een totale omzet van 3,7 miljard euro.

Waar 2010 een slecht jaar was voor de opslag, omdat door de aantrekkende economie veel tijdens de kredietcrisis opgebouwde voorraden werden verkocht, lag het omzetniveau in 2011 hoger. Door een verder toenemende bedrijvigheid in de handel in vooral de eerste helft van dat jaar steeg de vraag naar opslagcapaciteit, voornamelijk vanuit de olie- en detailhandel. Dit leidde tot een omzettoename van ruim 4 procent voor de opslagbranche. In 2012 daalde de omzet met bijna 2 procent. Hoewel de tarieven, net als in 2011, met ruim 1 procent stegen, daalde de vraag naar opslagcapaciteit. Door de eurocrisis namen de volumes af. Echter het effect hiervan op de grondstofprijzen was, in vergelijking met de kredietcrisis een paar jaar eerder, relatief beperkt. Hierdoor sloegen handelaren in grondstoffen niet massaal grondstoffen in, zoals in 2009 wel gebeurde en wat destijds de schade voor de opslagbedrijven beperkt hield.

Laad-, los- en overslagactiviteiten

De laad-, los- en overslagbedrijven genereerden in 2011 een totale omzet van 2,6 miljard euro. Het aantal werkzame personen binnen de subbranche was bijna 14 duizend.

In 2011 steeg de omzet van de laad-, los- en overslagbedrijven met 7 procent. Dit kwam grotendeels door een prijsstijging van bijna 4 procent voor de behandeling van vrachten. Het overslagrecord voor de Rotterdamse haven en een sterk groeiende Duitse economie, Nederlands belangrijkste handelspartner, speelden een belangrijke rol in de omzetgroei van de laad-, los- en overslagbedrijven.

Door de afvlakkende wereldhandel, waardoor de Duitse economie beperkt groeide en de tarieven voor vrachtbehandeling afnamen, viel de omzetgroei voor deze subbranche in 2012 met nog geen 4 procent lager uit dan het jaar ervoor. Hiermee presteerden de laad-, los- en overslagbedrijven overigens wel beter dan de meeste andere logistieke dienstverleners. Het is vooral aan nieuwe overslagrecords in zowel Amsterdam als Rotterdam te danken dat de omzet niet lager uitviel. Dit kwam hoofdzakelijk door de sterk toegenomen overslag van olie en olieproducten in deze havens.

Lokale post en koeriers

In 2011 waren bijna 34 duizend personen werkzaam bij de lokale post- en koeriersbedrijven. De gezamenlijke omzet³⁾ van deze bedrijven nam in 2011 met ruim 5 procent toe. Dit is in lijn met de prijsstijging van bijna 5 procent koeriersdiensten in 2011.

In 2012 werd de goede lijn door de lokale post- en koeriersbedrijven voortgezet met een omzetsijging van ruim 4 procent, de hoogste omzetgroei onder alle logistieke dienstverleners. Hierin had de toegenomen prijs van koeriersdiensten met bijna 3 procent een groot aandeel, maar ook een volumetoename door het toegenomen aantal online verkopen speelde een belangrijke rol. Ondanks de omzetgroei in 2011 en 2012 lag het omzetniveau van de lokale post- en koeriersdiensten nog ruim 3 procent onder het omzetniveau van vóór de kredietcrisis.

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

€ 19 200 000 000

Omzet goederenwegvervoer



Binnenvaart

In de binnenvaart waren in 2011 bijna 18 duizend werkzame personen actief. Samen behaalden zij een omzet van ruim 2,5 miljard euro.

In 2011 was er sprake van een sterke omzetsijging van bijna 16 procent. Dit werd niet veroorzaakt door een toename in volume, maar door twee perioden van laagwater, als gevolg van zeer beperkte regenval. Hierdoor 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.

Door het uitblijven van perioden met laagwater viel de omzet van de binnenvaartschippers in 2012 terug met bijna 7 procent. In 2012 speelde de overcapaciteit de binnenvaart-bedrijven wederom parten, onder andere door investeringen in de jaren vóór de crisis. Door de overcapaciteit waren de tarieven lager dan in 2011. De lagere tarieven hadden een negatief effect op de omzetontwikkeling.

Vervoer per spoor

De subbranche vervoer per spoor omvat zowel het passagiers- als goederenvervoer over het spoor. In 2011 was het aantal werkzame personen in deze subbranche ruim 12 duizend. De omzet⁴⁾ voor het passagiers- als goederenvervoer steeg dat jaar met bijna 3 procent. Mede door een sterke groei in het goederenvervoer als gevolg van de opleving van de Duitse economie, die in 2010 al was ingezet. Het goederenvervoer per spoor is sterk afhankelijk van de economische ontwikkelingen bij de oosterburen, omdat meer dan de helft van het goederenspoorvervoer die kant op gaat.

Ondanks dat in 2012 de hoeveelheid vanuit Duitsland aangevoerde goederen sterk terug liep, onder invloed van een zeer beperkte economische groei, nam het omzetniveau van het vervoer per spoor wederom met bijna 3 procent toe. Een omzetsijging in het passagiersvervoer leverde een grote bijdrage aan dit groeipercentage.

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).

⁴⁾ Absolute cijfers over de subbranche spoorvervoer worden niet gepubliceerd. De reden hiervoor is dat deze cijfers onder geheimhouding vallen.

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

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

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 zijn 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 de afwezigheid 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 3 045 bedrijven benaderd om een vragenlijst in te vullen. Dit betrof een representatieve steekproef. In 2011 heeft ruim 76 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 een groot aantal bedrijven telefonisch contact opgenomen om specificaties na te vragen of om cijfers te verifiëren. Bijna alle respondenten hebben de omzet voor de subbrancheafhankelijke hoofdactiviteit of voor de logistieke nevenactiviteiten opgegeven. In tabel 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, 2011

	Goederen- wegvervoer	Tussenpersonen vrachtvervoer	Opslag	Laad-, los- en overslag- activiteiten	Lokale post en koeriers
	%				
Hoofdactiviteit/logistieke activiteiten	99,1	96,2	95,1	96,4	100,0
Hoofdactiviteit	96,0	82,8	88,5	89,7	100,0
Overige logistieke activiteiten	21,6	27,7	40,3	37,4	6,1
Goederenvervoer		13,7	12,5	8,3	2,2
Laden, lossen en overslag	4,5	6,4	17,1		0,7
Overig goederenvervoer	1,1				
Opslag	6,0	6,6		15,0	0,3
VAL/VAS	1,2	6,2	10,0	7,8	1,8
Expeditieactiviteiten	3,2		9,5	11,3	0,0
Ketenregie	0,1	2,1	0,4	0,6	0

Kijkend naar de afzonderlijke subbranches in tabel 2.4.1 zijn er verschillen te ontdekken. Van de responderende goederenwegvervoerders heeft 96 procent 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 bijna 83. Wel heeft ruim 96 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 22 procent van de goederenwegvervoerders aan, omzet te halen uit andere activiteiten dan wegvervoer. Verder gaf 6 procent van de responderende goederenwegvervoerders aan, opslagactiviteiten uit te voeren en ongeveer 4,5 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 2011. Ook het feit dat bijna alle respondenten de omzet voor de subbrancheafhankelijke hoofdactiviteit of voor logistieke activiteiten hebben 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 zij naar verwachting veruit het grootste deel van de omzet halen 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 ondernemingen om onderscheid te maken in de gegenereerde omzet naar bijvoorbeeld expeditieactiviteiten en ketenoptimalisatie, waardoor zij deze activiteiten scharen 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 figuur 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.

Methoden 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 vrachtovervoer
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)
- Expeditieactiviteiten (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 en 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 belastingsadvies
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/reparatie vervoermiddelen onderhoud/reparatie gebouwen en terreinen onderhoud/reparatie machines, apparatuur, installaties, kantoorinventaris overige onderhoud/reparatie 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

3.3.2 Logistieke support diensten (slot)

Nr.	Type dienst	Producten / diensten	Binnen de Productiestatistiek (PS) zijn de volgende posten bekend
S9	Material handling	9.1 Ontwerpen van material handling systemen 9.2 Uitvoeren van systeemasmontage 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 12.3 Aanbieden van HBO opleidingen 12.4 Aanbieden van master programma's	Bij de bedrijfslasten: opleidingskosten
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 de 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 spoor⁵⁾.

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 blijkt, onder meer uit navraag bij de logistieke dienstverleners, dat zij

⁵⁾ 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.

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 waardeandelen' per activiteit is de totale toegevoegde waarde voor VAL en VAS bepaald op ruim 62 procent van de totale omzet.

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.

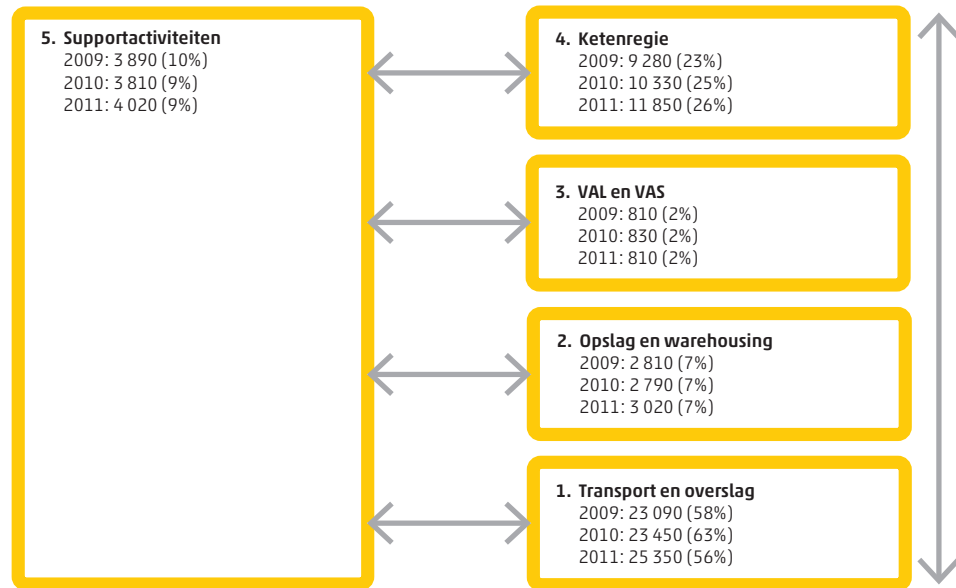
Conclusie en evaluatie

Onderzoek naar de logistieke dienstverleners in Nederland laat zien dat hun gezamenlijk toegevoegde waarde in 2011 ten opzichte van 2009 met bijna 1 miljard euro is toegenomen tot 14,9 miljard, een toename van 7 procent. De toegevoegde waarde van de hoogwaardige diensten steeg met bijna 9 procent relatief het hardst. Voor de fundamentele diensten fysiek transport en overslag en warehousing en opslag is de gezamenlijke toegevoegde waarde in 2011 met ruim 6 procent toegenomen ten opzichte van 2009. Als gevolg hiervan steeg het aandeel van de hoogwaardige diensten in het sectorhuis met ruim een half procent.

Op basis van nieuw verkregen informatie zijn er verbeteringen doorgevoerd in de niveaucijfers over 2010. Daardoor kunnen ook de in deze monitor gepubliceerde cijfers over het verslagjaar 2010 afwijken van de cijfers die zijn gepubliceerd in CBS (2012).

Bijlage A

A.1 Sectorhuis naar omzet (in miljoenen euro's)



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.

CBS (2012). Monitor Logistiek en Supply Chain Management rapportage 2010.

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

Afkortingen

CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
NDL	Nederland Distributieland
SBI	Standaard Bedrijfsindeling
I en M	Infrastructuur en Milieu

Begrippen

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, rijnen 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 afhaaldiensten leveren. Hierbij kan gedacht worden aan het vervoer van informatiedragers, pakketten en andere kleine stukgoederen waarbij het accent ligt op snelheid, leveringsbetrouwbaarheid (persoonlijke begeleiding) 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 onderscheid 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 goederenstroom. Voorbeelden hiervan zijn leasing, accountancy, juridische dienstverlening, marketing, IT, verzorgen van opleidingen, beveiliging en onderhoud.

Toegevoegde waarde

De bruto toegevoegde 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, meting en controle van de ladingen van wegvervoermiddelen en schepen en de exploitatie van weegbruggen. 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 product worden toegevoegd, zoals ompakken, labellen, repareren, assembleren. In tegenstelling tot supportactiviteiten zijn VAL direct gekoppeld aan de goederenstroom.

Value added services (VAS)

Aanvullende niet-fysieke, administratieve activiteiten/diensten die, meestal door een logistieke dienstverlener, 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

Auteurs

Igor Džambo
Robbert de Ruijter

Redactie

Pieter Duimelaar

Met medewerking van

Ruud Spitsbaard