



Monitor

Logistiek

en Supply Chain

Management

Rapportage

2013



Centraal Bureau
voor de Statistiek

**Monitor Logistiek
en Supply Chain
Management**

Rapportage

2013

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
2014-2015	2014 tot en met 2015
2014/2015	Het gemiddelde over de jaren 2014 tot en met 2015
2014/'15	Oogstjaar, boekjaar, schooljaar enz., beginnend in 2014 en eindigend in 2015
2012/'13-2014/'15	Oogstjaar, boekjaar, enz., 2012/'13 tot en met 2014/'15

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

Studio BCO, Den Haag

Ontwerp

Edenspiekermann

Inlichtingen

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

© Centraal Bureau voor de Statistiek, Den Haag/Heerlen/Bonaire, 2015.
Vereenvoudigen is toegestaan, mits CBS als bron wordt vermeld.

Inhoud

Samenvatting 4

1. Inleiding 7

- 1.1 Aanleiding en doelstelling 8
- 1.2 Leeswijzer 8

2. De logistieke dienstverlening 10

- 2.1 Resultaten sectorhuis 2009–2013 11
- 2.2 Resultaten sectorhuis 2013 13
- 2.3 Kwalitatieve en kwantitatieve analyse logistieke dienstverlening 16
- 2.4 Afbakening, respons en betrouwbaarheid 18

3. Methoden en technieken

- 3.1 Standaard Bedrijfsindeling 23
- 3.2 Vragenlijsten 24
- 3.3 Sectorhuis + specificatie naar SBI 24
- 3.4 Berekening toegevoegde waarde sectorhuis 27

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) sinds 2009 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. Het belangrijkste beleidsdoel is al 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'. De monitor geeft invulling aan deze doelstelling door een antwoord te geven op de mate waarin de toegevoegde waarde van de hoogwaardige diensten als ketenregie zich in absolute zin ontwikkelt en in hoeverre het aandeel van deze hoogwaardige diensten ten opzichte van fundamentele diensten als fysiek transport en opslag toeneemt.

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.

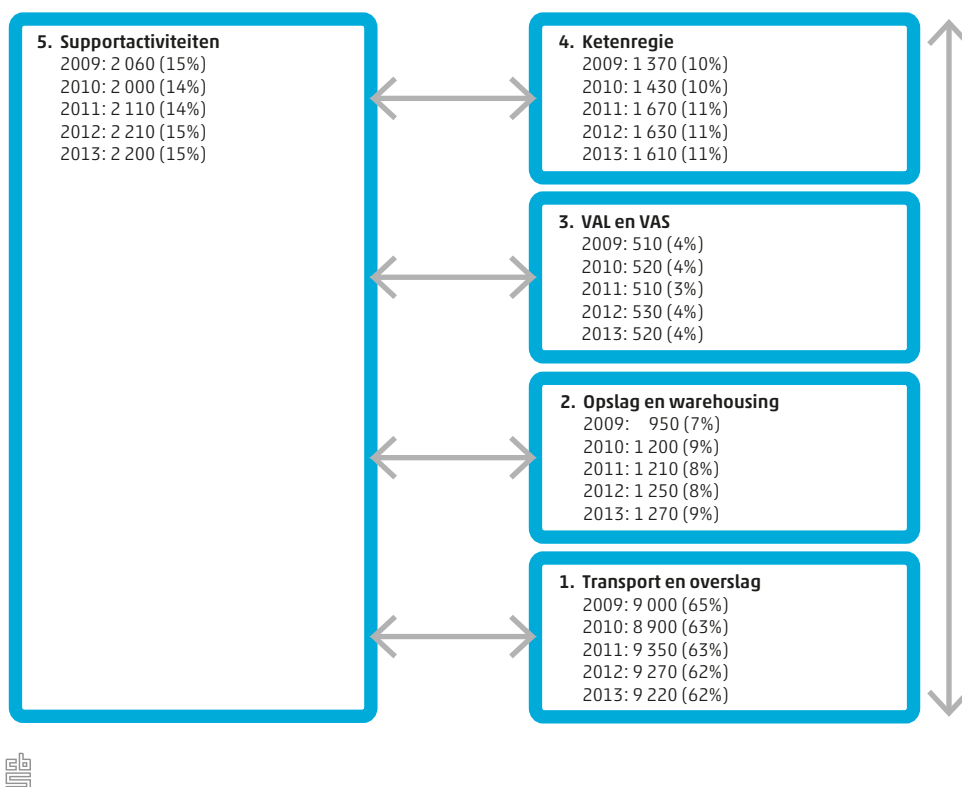
Ontwikkeling toegevoegde waarde sectorhuis 2009-2013

In vier jaar tijd is de toegevoegde waarde van de logistieke dienstverleners in Nederland met bijna 7 procent toegenomen. Van 13,9 miljard euro in 2009 naar 14,8 miljard euro in 2013 (zie figuur 5.1). De toegevoegde waarde van de hoogwaardige diensten VAL/VAS, ketenregie en supportactiviteiten steeg in relatieve zin het hardst met 10 procent, tegenover nog geen 6 procent voor de fundamentele diensten fysiek transport en overslag en opslag en warehousing. Het aandeel van de hoogwaardige diensten in het sectorhuis nam door de hogere groei in dezelfde periode toe van 28,4 naar 29,2 procent.

De logistieke activiteit ketenregie is hoofdzakelijk verantwoordelijk voor de toegenomen toegevoegde waarde bij de hoogwaardige diensten over de periode 2009-2013. Een stijging van 17,5 procent in vier jaar tijd voor deze activiteit – vooral veroorzaakt door sterke omzetgroei in 2010 en 2011 bij de tussenpersonen voor het vrachtvervoer – is ruim groter dan die bij supportactiviteiten (+7 procent) en VAL/VAS (+2 procent). Onder meer door mindere bedrijfsresultaten bij de tussenpersonen voor het vrachtvervoer, waaronder de expediteurs en bevrachters, is de toegevoegde waarde voor de activiteit ketenregie ten opzichte van 2011 overigens wel met ruim 4 procentpunt afgenomen.

Binnen de fundamentele diensten is de logistieke activiteit opslag en warehousing met 320 miljoen euro (+34 procent) zowel absoluut als relatief de grootste contribuant aan de toename van de toegevoegde waarde van bijna 6 procent over de periode 2009-2013. Bij fysiek transport en overslag was de toename niet meer dan 2 procent. Hoewel het toegevoegde waarde-aandeel van deze laatste activiteit van jaar tot jaar blijft dalen, heeft het met ruim 62 procent nog altijd veruit het grootste aandeel binnen het sectorhuis.

S.1 Sectorhuis 2009-2013 (mln euro)



Ontwikkeling omzet sectorhuis 2009-2013

In vergelijking met de toegevoegde waarde steeg de omzet van de logistieke dienstverleners in Nederland in de periode 2009-2013, met iets meer dan 13 procent, bijna twee keer zo hard. In absolute zin is de bijdrage van de hoogwaardige diensten aan de stijging van 39,9 miljard euro aan omzet in 2009 naar 45,2 miljard euro in 2013 iets groter dan die van de fundamentele diensten. In relatieve zin was de omzetstijging voor de hoogwaardige diensten bijna tweeënhalve maal zo hoog, namelijk ruim 22 tegenover 9 procent. In 2013 was er voor het eerst in vier jaar sprake van omzetkrimp in plaats van omzetgroei bij de logistieke dienstverleners. Onder invloed van de eurocrisis kromp de economie in 2013 met 0,7 procent, de import nam af en de stijging bij de export was gering in 2013. Dit had zijn weerslag op de omzet van een groot aantal logistieke dienstverleners. Die stagneerde of daalde zelfs.

Ontwikkeling omzet logistieke dienstverleners 2013-2014

Nadat de eurocrisis in 2012 en 2013 voor twee opeenvolgende jaren zorgde voor een stagnerend groeitempo, was in 2014 weer sprake van een toenemende omzetgroei voor de sector vervoer en opslag: van +0,7 procent in 2013 naar +2,2 procent in 2014. Bij alle van de zeven subbranches binnen de logistieke dienstverlening in Nederland nam de omzet in 2014 toe. De grootste omzetgroei werd gerealiseerd door de laad-, los- en overslagbedrijven, namelijk ruim 9 procent. Daarachter zaten de post- en koeriersbedrijven, die profiteerden van de verder toenemende handel via internet met een omzetgroei van bijna 8 procent. Ook bij de opslagbedrijven bereikte de omzetgroei een recordhoogte met iets minder dan 7 procent. Sinds het uitbreken van de kredietcrisis in 2009 nam de omzet voor deze drie subbranches namelijk niet zo sterk toe. Voor de overige subbranches varieerde de omzetgroei van ongeveer een half procent bij de tussenpersonen in het vrachtvervoer tot bijna 4 procent bij de goederenwegvervoerders.

Zoals gezegd is het belangrijkste beleidsdoel van I en M met betrekking tot de logistieke sector 'het laten klimmen van de logistieke sector binnen de waardeketen door een grotere rol in ketenregie en vergroting van het maatschappelijk rendement van de logistiek'. Op basis van de cijfers over de periode 2009–2013 blijkt dat het toegevoegde waarde-aandeel van de hoogwaardige diensten binnen de logistieke dienstverlening is toegenomen van 28,4 naar 29,2 procent. Tevens is, ondanks de kredietcrisis en eurocrisis die tijdens deze jaren voor perioden met economische krimp hebben gezorgd, de toegevoegde waarde van de hoogwaardige diensten in absolute zin met 10 procent toegenomen.

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 heeft sinds 2009 de informatie aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu opgeleverd.

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 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 in een specifiek jaar zijn, evenals de ontwikkelingen 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 2013, en de ontwikkelingen hierbinnen ten opzichte van de

periode 2009–2012, uiteengezet. Ook komen de omzetontwikkelingen voor de logistieke subbranches over de periode 2013–2014 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 2013 en de ontwikkelingen over de periode 2009–2013.

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.

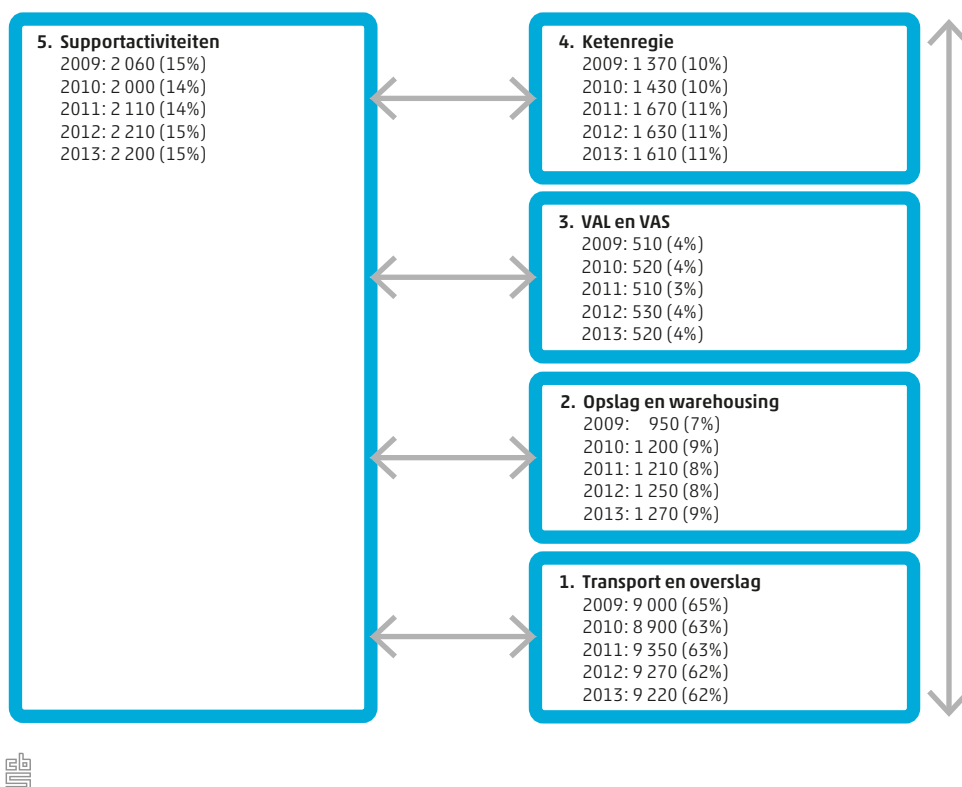
2.1 Resultaten sectorhuis 2009–2013

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 2013 in het sectorhuis hebben voorgedaan ten opzichte van de periode 2009–2012. Zowel in absolute als relatieve zin wordt gekeken naar de ontwikkelingen in toegevoegde waarde voor de vijf etages van het sectorhuis.

Uit figuur 2.1.1 blijkt dat de totale toegevoegde waarde van de hoogwaardige diensten ten opzichte van het jaar ervoor in 2013 met ruim 1 procent is afgenomen, van bijna 4,4 miljard euro naar iets meer dan 4,3 miljard euro. De totale toegevoegde waarde van de hoogwaardige diensten ligt nog altijd wel 10 procent boven het niveau van 2009. Net als in 2012 is voor de fundamentele diensten fysiek transport en overslag en opslag en warehousing de totale toegevoegde waarde licht afgenomen. De afname was in 2013 echter dusdanig klein dat de gezamenlijke waarde van deze twee etages van het sectorhuis net als in 2012 op afgerond 10,5 miljard euro uitkwam. Bijna 6 procent meer dan de ruim 9,9 miljard euro aan toegevoegde waarde in 2009. Doordat de afname in 2013 bij de hoogwaardige diensten groter was dan bij fundamentele diensten nam het aandeel die de hoogwaardige diensten binnen het sectorhuis hebben af van 29,4 procent tot 29,2 procent. Kijkend naar de individuele etages van het sectorhuis in figuur 2.1.1 valt op dat de toegevoegde waardes vergelijkbaar zijn met de waardes uit 2012. Transport en overslag is – met een afname van 50 miljoen euro – de enige etage waarbij het verschil ten opzichte van

2.1.1 Sectorhuis 2009-2013 (mln euro)



2012 absoluut gezien groter is dan 20 miljoen. Samen met ketenregie is dit ook de enige etage waarbij voor het tweede jaar op rij sprake is van een daling van de toegevoegde waarde. In de periode 2009-2011 nam de toegevoegde waarde voor ketenregie wel toe met 22 procent, waardoor de totale groei ten opzichte van 2009 voor ketenregie nog altijd op 17,5 procent uitkomt. Voor transport en overslag nam de toegevoegde waarde in de periode 2009-2011 toe met 4 procent, waardoor het niveau in 2013 niet meer dan 2 procent boven het niveau van 2009 ligt.

De daling in toegevoegde waarde bij ketenregie is opvallend. Het is namelijk de enige etage waarbij de omzet toeneemt in 2013 (stijging van 1,3 procent, zie bijlage A). Een

29% aandeel hoogwaardige diensten in totale toegevoegde waarde



meer dan verdrievoudiging van de inkoopwaarde van handelsgoederen bij de expediteurs ligt hieraan ten grondslag. Deze handelsgoederen zijn goederen die – door expediteurs, cargadoors en bevrachters ten behoeve van een verlader – zijn ingekocht met de bedoeling deze zonder verdere bewerking door te verkopen. De inkoopwaarde van deze goederen wordt wel gerekend tot de omzet, maar niet tot de toegevoegde waarde.

Van alle etages is opslag en warehousing de enige waar de toegevoegde waarde in 2013 is toegenomen. Het is zelfs het vierde jaar op rij dat er bij opslag en warehousing sprake is van groei. Dit was echter niet genoeg om een daling in de totale toegevoegde waarde van de fundamentele diensten van 0,2 procent te voorkomen.

De gezamenlijke omzet van de fundamentele diensten daalde ook in 2013, met bijna 2 procent ten opzichte van het jaar ervoor (zie bijlage A). Dit is de eerste omzetzakking sinds 2009 voor deze onderste twee etages van het sectorhuis. Doordat de omzet voor de hoogwaardige diensten met 0,6 procent licht steeg, nam het aandeel van de fundamentele diensten binnen het sectorhuis in termen van omzet met bijna 1 procent af tot 62 procent van de totale omzet van de logistieke dienstverleners.

2.2 Resultaten sectorhuis 2013

De totale omzet en toegevoegde waarde van de vijf etages van het sectorhuis voor het rapportagejaar 2013 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.

Toegevoegde waarde in 2013

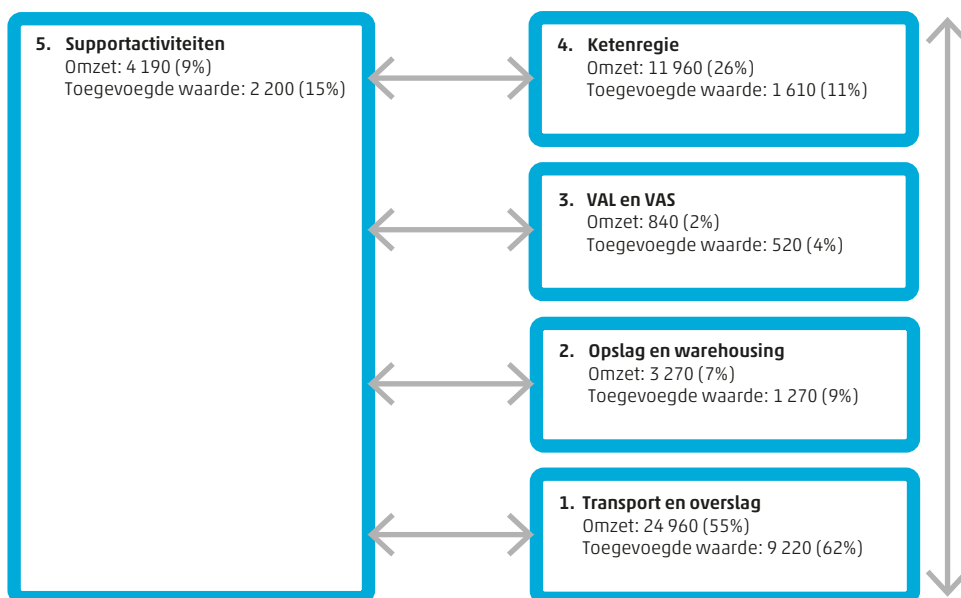
De totale toegevoegde waarde van de logistieke dienstverleners in het sectorhuis was in 2013 ruim 14,8 miljard euro. Waar er in voorgaande jaren nog sprake was van groei, variërend van 0,3 procent in 2012 tot 5,7 procent in 2011, nam de totale toegevoegde waarde in 2013 voor het eerst sinds de start van de monitoring af, met 0,5 procent. Een daling in de toegevoegde waarde van alle etages behalve opslag en warehousing lag hieraan ten grondslag.

Zoals blijkt uit figuur 2.2.1 is de etage fysiek transport en overslag met een aandeel van ruim 62 procent veruit de grootste binnen het sectorhuis. Het meest opvallende aandeel is dat van de etage ketenregie. In termen van omzet is het aandeel van deze etage in het sectorhuis 26 procent. In termen van toegevoegde waarde is het aandeel 'slechts' 11 procent. 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. Expeditieuren, 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 net onder de 40 procent.

2.2.1 Sectorhuis naar omzet en toegevoegde waarde 2013 (mln euro)



Omzet in 2013

Fysiek transport en overslag

Binnen het sectorhuis is het aandeel van de logistieke activiteit fysiek transport en overslag ook in termen van omzet het grootst. Meer dan de helft van de totale omzet van de logistieke dienstverleners in 2013 (25 van de in totaal 45,2 miljard euro) komt voor rekening van deze activiteit. 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.

€ 14 830 000 000
toegevoegde waarde logistieke dienstverlening



Via verschillende modaliteiten zoals wegvervoer, binnenvaart en spoorvervoer worden goederen naar het achterland getransporteerd. Van deze modaliteiten levert de activiteit goederenwegvervoer met 65 procent, wat betreft de 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

De volgende grootste etage binnen het sectorhuis op basis van omzet is de etage ketenregie. De totale omzet van deze logistieke activiteit is bijna 12 miljard euro, ruim een kwart van het totaal. Hieruit blijkt het belang van ketenregie binnen de logistieke dienstverlening. Een groot aantal bedrijven maakt gebruik van de diensten van tussenpersonen in het vrachtvervoer, zoals 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. Bijna 93 procent van de omzet uit ketenregie is gegenereerd door expediteurs, cargadoors en bevrachters. Het overige deel komt voornamelijk van de goederenwegvervoerders. Zij hebben aangegeven 580 miljoen euro aan omzet te genereren uit ketenregieactiviteiten, zo'n 360 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'.

Opslag en warehousing

Met een omzet van 3,3 miljard euro is de etage opslag en warehousing de op één-na kleinste van het sectorhuis. Een groot deel hiervan is afkomstig uit de subbranche opslag. Toch wordt een derde van de totale omzet van deze etage gegenereerd door bedrijven die opslag niet als kerntaak hebben. Vooral bij goederenwegvervoerders en tussenpersonen vrachtvervoer – samen goed voor bijna 1 miljard euro aan opslagactiviteiten – blijkt opslag van goederen een belangrijke activiteit naast de hoofdactiviteit te zijn.

VAL/VAS

De kleinste etage van het sectorhuis in termen van omzet is de etage VAL/VAS. De omzet is in de periode 2009–2013 zowel in absolute als relatieve zin het minst veranderd. Met 840 miljoen euro in 2013 is de omzet ten opzichte van 2009 met nog geen 4 procent gestegen. 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 zij dient ook als extra inkomstenbron. Het komt voornamelijk voor bij de tussenpersonen vrachtvervoer, goederenwegvervoerders en opslagbedrijven. Hierbij zijn de tussenpersonen vrachtvervoer goed voor 46 procent van de totale omzet die is gegenereerd met deze logistieke activiteit. Voor de goederenwegvervoerders en opslagbedrijven is dit percentage respectievelijk 22 en 25 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 subbranche lokale post en koeriers 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 4,2 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 54 procent. De tussenpersonen vrachtvervoer staan met een beduidend lager percentage van 17 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 4,2 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 2013 plaatsvonden. Om inzicht te krijgen in de ontwikkelingen over 2014 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 2014 op basis van deze gegevens niet mogelijk. De informatie is aangevuld met gegevens over het aantal werkzame personen per branche. Voor de gehele sector vervoer en opslag en voor zes van de zeven subbranches, die samen specifiek voor deze rapportage 'de logistieke dienstverleners' worden genoemd, verbeterde het groeitempo in 2014 in vergelijking met 2013.

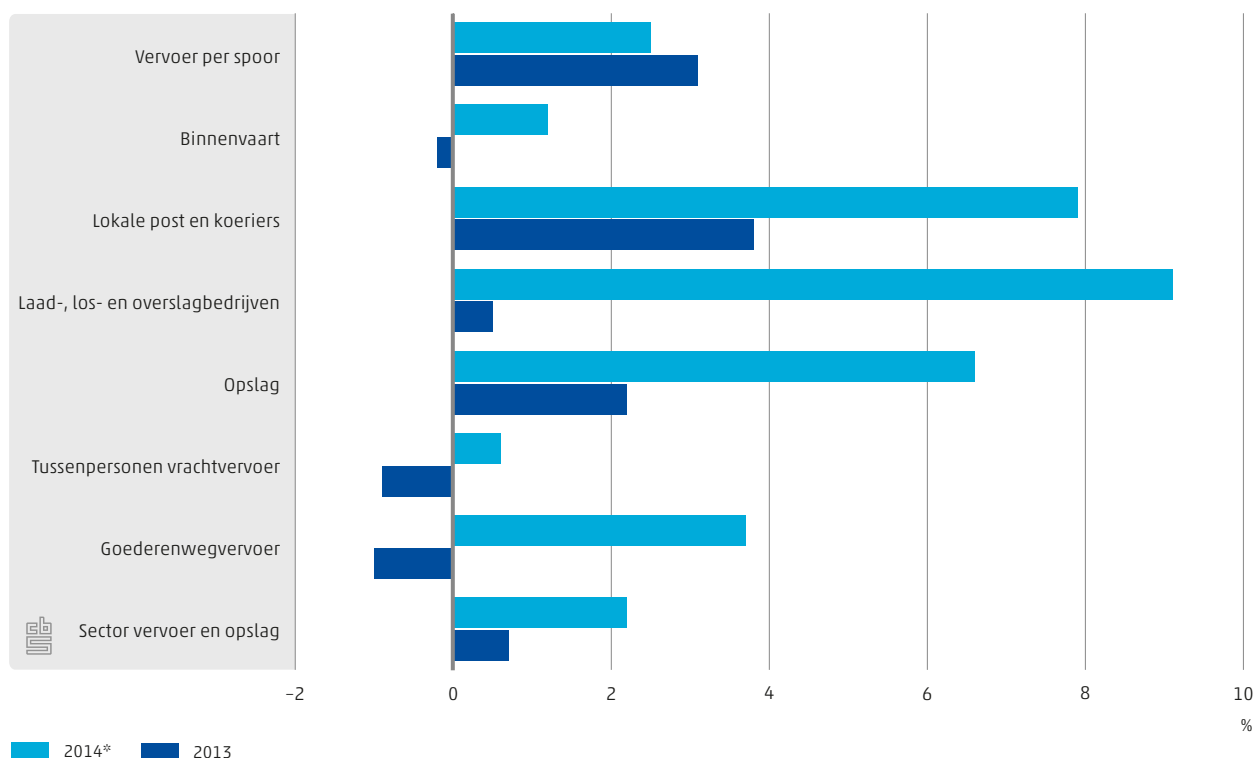
In de vervoer en opslagsector verdienden in 2013 in totaal ongeveer 490 duizend personen hun brood. De totale sector realiseerde in 2013 een omzet van 75,2 miljard euro en deze groeide in 2014 met 2,2 procent.

Hieronder worden de omzetontwikkelingen per 'logistieke branche' nader beschouwd.

Goederenvervoer over de weg

Met een totale omzet van 18,8 miljard euro en een omzetaandeel van 25 procent in 2013 is het goederenwegvervoer veruit de grootste branche in de transportsector. Met in totaal bijna 130 duizend werkzame personen is het tevens de grootste werkgever.

2.3.1 Omzetontwikkeling sector vervoer en opslag en logistieke subbranches



De omzet van het goederenwegvervoer steeg in 2014 met bijna 4 procent. De omzetstijging was vrijwel volledig het gevolg van volumestijgingen. De prijzen stegen in dit jaar nipt.

Tussenpersonen vrachtvervoer

Na het goederenwegvervoer is de branche tussenpersonen vrachtvervoer wat betreft de omzet de grootste branche binnen de logistieke dienstverlening. De totale omzet in 2014 was 14,2 miljard euro. Er waren in 2013 bijna 51 duizend personen werkzaam in deze branche, die onder andere uit expediteurs, cargadoors en bevrachters bestaat.



490 000 werkzame personen
binnen de sector vervoer en opslag

Na een lichte omzetzakking in 2013 steeg de omzet van de tussenpersonen in het vrachtvervoer in 2014 met ongeveer een half procentpunt.

Opslag

In 2013 waren in de branche opslag bijna 21 duizend personen werkzaam, die gezamenlijk een totale omzet van 4 miljard euro wisten te realiseren.

In 2014 steeg de omzet van de gespecialiseerde opslagbedrijven in vergelijking met een jaar eerder met bijna 7 procent. Een lichte prijsstijging en hogere volumes resulteerden in deze omzetstijging.

Laad-, los- en overslagactiviteiten

De laad-, los- en overslagbedrijven realiseerden in 2013 een totale omzet van 2,5 miljard euro. In totaal bood deze subbranche in 2013 aan 13 duizend personen werkgelegenheid. De omzet steeg met 9 procent, grotendeels veroorzaakt door een groter aanbod. De prijs steeg met ongeveer 2 procent ten opzichte van het jaar ervoor.

Lokale post en koeriers

De lokale post en koeriersbedrijven waren in 2014 wat betreft de omzetontwikkeling één van de best presterende branches onder de logistieke dienstverleners. De post- en koeriersbedrijven profiteerden duidelijk van de groei van de internethandel en wisten daardoor in 2014 een ruime omzetstijging te realiseren. In vergelijking met 2013 groeide de omzet met bijna 8 procent. De prijzen van de post- en koeriersdiensten stegen in 2014 met 2,4 procent.

Binnenvaart

In de binnenvaart werkten in 2013 17,5 duizend personen, die gezamenlijk in dat jaar ruim 2,6 miljard euro aan omzet wisten te realiseren. Waar de crisis in 2013 zorgde voor een lichte afname van de omzet, was er in 2014 weer sprake van omzetgroei. Doordat de prijzen in 2014 nog flink onder druk stonden, bleef de omzetontwikkeling beperkt tot iets meer dan 1 procent.

Vervoer per spoor

Het vervoer per spoor omvat zowel het passagiers- als goederenvervoer over spoor.

In 2013 bedroeg het aantal werkzame personen in deze branche ruim 13 duizend. De omzet van het vervoer per spoor bedroeg in 2013 2,4 miljard euro. In 2014 steeg de omzet met 2,5 procent.

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 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 2 788 bedrijven benaderd om een vragenlijst in te vullen. Dit betrof een representatieve steekproef. In 2013 heeft 77 procent van de bedrijven gerepsondeerd. 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

2.4.1 Gewogen respons per activiteit, 2012

	Goederen- wegvervoer	Tussenpersonen vrachtvervoer	Opslag	Laad-, los- en overslag- activiteiten	Lokale post en koeriers	
	%					
Hoofdactiviteit en/of logistieke activiteiten	98,1	92,6		86,2	97,6	100,0
Hoofdactiviteit	92,4	78,9		83,2	83,7	97,6
Overige logistieke activiteiten	24,1	30,1		35,0	52,5	76,2
Goederenvervoer		9,6		12,5	11,1	59,5
Laden, lossen en overslag	4,2	8,6		19,3		38,1
Overig goederenvervoer	1,7					
Opslag	5,5	7,7			12,1	45,2
VAL/VAS	1,2	4,4		9,8	3,7	40,5
Expeditieactiviteiten	2,0			5,7	3,1	11,9
Ketenregie	0,3	3,2		0,9	0,3	0,0

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.

Kijkend naar de afzonderlijke subbranches in tabel 2.4.1 zijn er verschillen te ontdekken. Van de responderende goederenwegvervoerders heeft 92 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 ligt dit percentage iets onder de 79 procent. Wel heeft ruim 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 liet ruim 24 procent van de goederenwegvervoerders weten omzet te halen uit andere activiteiten dan wegvervoer. Bij de post- en koeriersbedrijven gaf zelfs 76 procent van de ondervraagden aan logistieke nevenactiviteiten te hebben. Bijna 60 procent van de responderende koeriers gaf bijvoorbeeld aan ook omzet te halen uit goederenwegvervoer en ruim 45 procent gaf omzet uit opslagactiviteiten op.

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 2013. 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 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 volgende 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	5229	Tussenpersonen vrachtovervoer
		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		
L2	Value Added Logistics (VAL) en Value Added Services (VAS)	2.1 Ompakken en bundeling van producten	geen	
		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		
L3	Opslag en warehousing	3.1 Opslaan van goederen	5210	Opslagbedrijven
		3.2 Uitvoeren van inslag en uitslag		
		3.3 Uitvoeren van cross docking activiteiten		
		3.4 Beheren van voorraad		
L4	Fysiek transport en overslag	4.1 Transport en distributie via de weg	4941	Goederenwegvervoer
		4.2 Transport en distributie via spoor	4910	vervoer over spoor
		4.3 Transport en distributie via binnenvaart	5030	Binnenvaart
		4.4 Transport en distributie via pijpleidingen	4950	Vervoer via pijpleidingen (vervallen)
		4.5 Uitvoeren van intern transport		
		4.6 Uitvoeren van overslag tussen en binnen modaliteiten	5224	Laad-, los- en overslagbedrijven
		4.7 Gebruik van packstations / Smartboxes (last mile transport)		
Overig	532	Lokale post- en koeriersdiensten		

3.3.2 Logistieke support diensten

Nr.	Type dienst	Producten/diensten	Binnen de Productiestatistiek (PS) zijn de volgende posten bekend
51	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 laa eenheden (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
52	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
53	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
54	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
55	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
56	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
57	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
58	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 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 belastingsadvies
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 belastingsadvies
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, greenlane) 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 spoor¹⁾.

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 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

¹⁾ 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.

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

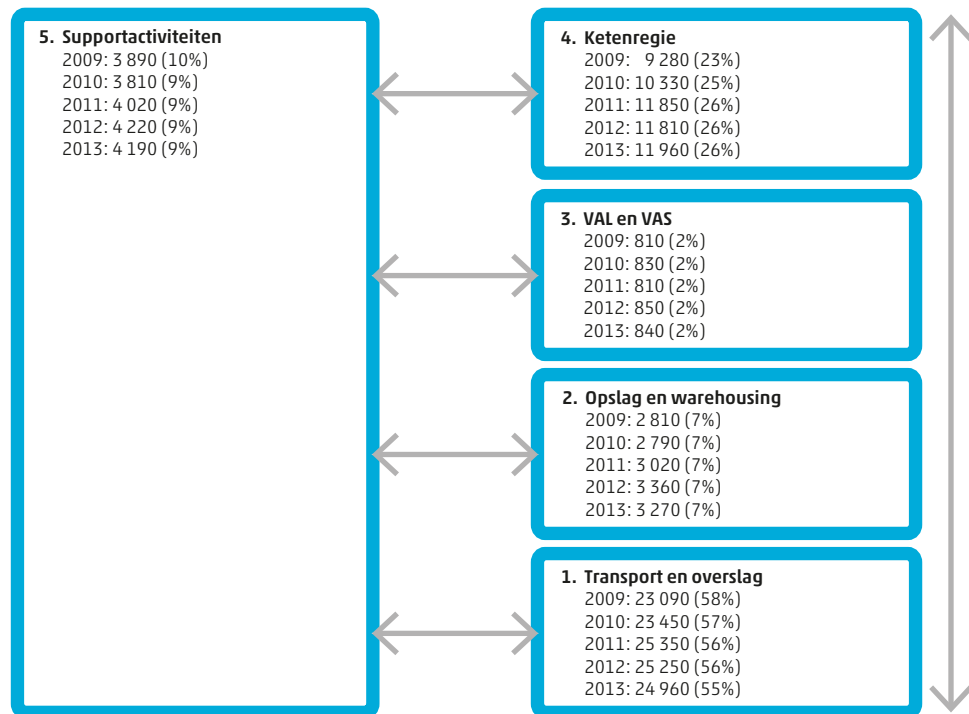
In 2006 werd in de beleidsbrief Logistiek en Supply Chains als belangrijkste beleidsdoel genoemd: 'Het laten klimmen van de logistieke sector binnen de waardeketen door een grotere rol in ketenregie en vergroting van het maatschappelijke rendement van de logistiek'. Om na te gaan of dit beleidsdoel wordt verwezenlijkt heeft het CBS in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu de afgelopen vijf jaar gekeken 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. Ook is de mate waarin de toegevoegde waarde van de hoogwaardige diensten zich in absolute zin ontwikkelt onderzocht.

Het onderzoek naar de logistieke dienstverleners in Nederland laat zien dat zowel de omvang als het aandeel van de hoogwaardige diensten in termen van toegevoegde waarde sinds 2009 is toegenomen. De omvang nam met 10 procent toe van 3,9 miljard euro in 2009 naar 4,3 miljard euro in 2013. Ten opzichte van 2012 is de toegevoegde waarde voor de hoogwaardige diensten wel met ruim 1 procent afgenomen. Voor de fundamentele diensten was de toename in die vier jaar nog geen 6 procent, waarmee de groei in toegevoegde waarde voor het gehele sectorhuis uitkwam iets minder dan 7 procent, van 13,9 miljard euro naar 14,8 miljard euro. Door de naar verhouding grotere groei nam het toegevoegde waarde-aandeel van de hoogwaardige diensten binnen het sectorhuis in dezelfde periode toe van 28,4 procent naar 29,2 procent.

De toename bij de hoogwaardige diensten is vooral toe te schrijven aan de stijging van de toegevoegde waarde van 17,5 procent bij de logistieke activiteit ketenregie sinds 2009. In 2012 en 2013 was er echter sprake van een lichte daling in de toegevoegde waarde van deze activiteit. Dit werd onder meer veroorzaakt door een terugloop in het bedrijfsresultaat (wat medebepalend is voor de toegevoegde waarde) van de tussenpersonen voor het vrachtvervoer, de subbranche die grotendeels de omzet en toegevoegde waarde van de activiteit ketenregie bepaalt.

Bijlage A

A.1 Sectorhuis naar omzet (mln euro)



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.

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, rijnaken 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.

Inkoopwaarde handelsgoederen

Handelsgoederen zijn goederen die zijn ingekocht met de bedoeling deze zonder verdere bewerking door te verkopen. Deze post omvat ook de invoerrechten, de kosten van inklaring, invoerheffingen van de Europese Unie, de kosten van tijdelijke voorraadopslag, de kosten voor transport en voor transportverzekering van de inkoop. De inkoopwaarde vormt het totaal van de waarde van de beginvoorraad plus de kosten van de inkoop minus de waarde van de eindvoorraad.

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, halffabricaten 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 verladere 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, labelen, 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

Met medewerking van

Ruud Spitsbaard