

ECONOMISCHE ANALYSE

VAN DE SECTOR

BEZOLDIGD COLLECTIEF

PERSONENVERVOER

OVER DE WEG

INHOUD

INHOUD	2
INLEIDING	4
DEEL 1-STRUCTUUR VAN DE SECTOR	5
DEEL 2-METHODOLOGIE	7
DEEL 3-FINANCIËLE INDICATOREN	9
A. RENDABILITEIT	9
1. Rendabiliteit van de omzet	9
2. Rendabiliteit van het eigen vermogen (EV).....	11
B. SOLVABILITEIT	13
1. Eigen vermogen	13
2. Algemene graad van financiële onafhankelijkheid	14
3. Lange-termijnschuldgraad	16
4. Dekking van het vreemd vermogen door de cashflow	17
C. LIQUIDITEIT	19
1. Current ratio	19
2. Nettobedrijfskapitaal	20
3. Klantenkrediet	21
4. Leverancierskrediet	22
DEEL 4 – TOEGEVOEGDE WAARDE	24
A. EVOLUTIE VAN DE TOEGEVOEGDE WAARDE	24
B. VERDELING VAN DE TOEGEVOEGDE WAARDE OVER DE PRODUCTIEFACTOREN	26
1. Personeelskosten.....	27
2. Niet-kaskosten	29
3. Winst op het eigen vermogen	32
4. Financiële kosten van het vreemd vermogen.....	32
5. Belastingen	33

<i>DEEL 5 – SOCIALE INDICATOREN</i>	34
A. TEWERKSTELLING	34
B. ANALYSE VOLGENS DE ARBEIDSDUUR	37
C. ANALYSE VOLGENS HET GESLACHT	38
D. BEDIENDEN	39
E. ONBEPAAALDE VERSUS BEPAALDE DUUR	40
F. PERSONEELSVERLOOP	40
G. ANALYSE VOLGENS LEEFTIJD	41
1. De gemiddelde leeftijd	41
2. De anciënniteit	42
3. De gemiddelde leeftijd bij de indiensttreding	44
<i>BESLUIT</i>	45

INLEIDING

De sector van het bezoldigd collectief personenvervoer over de weg heeft de laatste decennia heel wat wijzigingen ondergaan en dit op het vlak van de drie subsectoren, met name de geregelde, bijzonder geregelde en ongeregelde diensten. Deze wijzigingen waren het gevolg van nieuwe wetgevingen, zowel op Europees als op nationaal en regionaal niveau, maar ook van veranderde economische situaties. Toekomstige wetgevingen en economische omstandigheden zullen ook verder de ontwikkeling van deze sector bepalen.

In een dergelijk wijzigend klimaat is het uiterst interessant om op regelmatige basis te beschikken over een economisch overzicht van de sector op basis van een analyse van een aantal economische indicatoren. In deze studie wordt voor het eerst dergelijke economische analyse van de sector van de privé-ondernemingen actief in het bezoldigd collectief personenvervoer over de weg ondernomen.

Het belang van deze studie situeert zich op verschillende vlakken. Vooreerst biedt ze alle betrokken actoren, overheden, beroeps- en syndicale organisaties een algemeen economisch inzicht in de sector.

De analyse van de evolutie van de verschillende economische indicatoren heeft daarenboven ongetwijfeld de functie van knipperlicht, waaruit alle belanghebbenden uit de sector de nodige informatie kunnen putten om een beleid uit te stippelen dat de verdere ontwikkeling van een gezonde en sterke sector mogelijk maakt. Deze ontwikkeling is onontbeerlijk, gezien de belangrijke rol die de sector speelt in de ontwikkeling van een duurzame mobiliteit.

Tenslotte geeft de studie de mogelijkheid aan ondernemingen om hun eigen indicatoren te spiegelen aan deze van de sector (benchmarking).

DEEL 1-STRUCTUUR VAN DE SECTOR

Vooraleer overgegaan wordt naar de kerninhoud van deze studie, namelijk een economische doorlichting van de sector van privé-ondernemingen actief in het collectief bezoldigd personenvervoer over de weg, wordt eerst nog een bondig overzicht gegeven van de structuur deze sector. Dit overzicht zal ongetwijfeld helpen bij de lezing en interpretatie van de resultaten van de economische analyse.

Op basis van de gegevens uit de databank van de Federatie van de Belgische Autobus- en Autocarondernemers en van Reisorganisatoren (FBAA) worden in volgende tabel een aantal kerncijfers weergegeven omtrent het aantal privé-ondernemingen actief in de sector en het door deze ondernemingen aangewende voertuigenpark¹.

sectorgegevens	
aantal ondernemingen	512
aantal autobussen en autocars	6.709

De onderstaande tabel geeft de geografische verdeling van deze sectorgegevens weer.

geografische verdeling	Vlaanderen	Wallonië	Brussel
aantal ondernemingen	66,0 %	27,5 %	6,5 %
aantal autobussen en autocars	67,2 %	28,8 %	4,0 %

De sector omvat 3 activiteiten en wordt hiermee overeenkomend dan ook onderverdeeld in 3 subsectoren, namelijk het geregeld personenvervoer (stads- en streekvervoer), het bijzonder geregeld personenvervoer en het ongeregeld personenvervoer over de weg.

Het merendeel van de ondernemingen zijn actief in meer dan één deelactiviteit. Hierdoor is het onmogelijk om een procentuele verdeling van de ondernemingen te geven per deelactiviteit. Deze verdeling kan echter wel gebeuren op basis van het gebruikte voertuig. De cijfers terzake worden weergegeven in de volgende tabel.

¹ De cijfers zijn gebaseerd op de gegevens uit de databank van de FBAA op 1 februari 2007.

verdeling volgens activiteit	geregeld	bijzonder geregeld	ongeregeld
aantal voertuigen	28,5 %	30,3 %	41,2 %

In 2005 werkten er in totaal 8.830 werknemers (bedienden en arbeiders) in de sector, ofwel 7.561 werknemers uitgedrukt in voltijds equivalenten. In Deel 5 wordt de evolutie van verschillende sociale indicatoren nader toegelicht.

Tenslotte wordt in dit deel ook even aandacht geschonken aan de evolutie van de activiteit in de sector. Voor de subsectoren van het bijzonder geregeld en het ongeregeld vervoer zijn er evenwel weinig relevante cijfergegevens hierover voorhanden. Voor de sector van het geregeld vervoer daarentegen kan er wel een overzicht gegeven worden van de evolutie van de vervoerprestaties uitgevoerd door de privé-ondernemingen in opdracht van de VVM (de Lijn) in Vlaanderen en de SRWT (TEC) in Wallonië². Volgende tabel verschaft op dit punt een aantal cijfergegevens³.

vervoerprestaties door privé- ondernemingen in het geregeld vervoer	2003	2004	2005
aantal afgelegde km (x 1000)			
Vlaanderen	55.702	67.486	72.739
Wallonië	26.835	26.839	26.695
evolutie aantal afgelegde km			
Vlaanderen	+ 12,6 %	+21,2 %	+7,8 %
Wallonië	+ 1,4 %	+ 0,0 %	-0,5 %
aantal voertuigen geregeld vervoer			
Vlaanderen	1.149	1.264	1.301
Wallonië	540	552	560
% aandeel in het totaal aantal km⁴			
Vlaanderen	39,1 %	42,2 %	43,5 %
Wallonië	28,4 %	28,6 %	29,6 %

² In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt voor de uitvoering van het openbaar vervoer geen beroep gedaan op privé-ondernemingen.

³ Bron: jaarverslagen VVM, SRWT

⁴ Dit is het procentueel aandeel van de afgelegde km door de privé-ondernemingen in het totaal aantal afgelegde km in het geregeld vervoer in het betrokken gewest.

DEEL 2-METHODOLOGIE

De analyse werd in hoofdzaak uitgevoerd op basis van de jaarrekeningen die door privé-ondernemingen van de sector van het bezoldigd collectief personenvervoer over de weg voor de jaren 2003, 2004 en 2005 werden neergelegd bij de Nationale Bank van België (NBB).

Voor het verzamelen van deze jaarrekeningen werd in eerste instantie een beroep gedaan op de databank van de Federatie van de Belgische Autobus- en Autocarondernemers en van Reisorganisatoren (FBAA). Deze bevat de gegevens van de meeste bedrijven actief in de sector, zowel leden als niet-leden. Op die manier kon een lijst met BTW-nummers opgesteld worden. Waar nodig werden de gegevens aangevuld op basis van de lijst van bedrijven die volgens de databank van de NBB onder de NACE-codes van onze sector vallen.

Op deze manier werden de jaarrekeningen van 80,7 % van de bedrijven bijeengebracht en geanalyseerd. Deze bedrijven vertegenwoordigen echter 93,9 % van de voertuigen die in de sector worden ingezet. Hierdoor kunnen de resultaten uit de analyse als representatief beschouwd worden.

Naast de gegevens van de jaarrekeningen worden af en toe verduidelijkingen aangebracht op basis van gegevens uit andere studies van het ICB zelf en van andere organisaties.

De analyse zelf bestaat uit drie delen:

1. financiële analyse
2. analyse van de toegevoegde waarde
3. sociale analyse

In elk deel wordt de evolutie van een aantal indicatoren onderzocht. Hierbij wordt vaak gebruik gemaakt van een aantal ratio's, waarbij één of meerdere posten van de jaarrekening met elkaar in verband worden gesteld.

Bij de interpretatie van de ratio's moet er wel rekening mee gehouden worden dat deze berekend worden op basis van de jaarrekening, die een momentopname weergeeft. Daarom is het zinvol de nodige aandacht te besteden aan de evolutie van de verschillende ratio's en niet enkel aan de waarde van elke ratio op zich.

Voor de berekening van een significante waarde van de ratio's voor de sector, werd geen gebruik gemaakt van het rekenkundig gemiddelde. Dit gemiddelde houdt immers rekening met alle waarden van de verzamelde gegevens, dus ook met de zeer extreme waarden. Hierdoor kan het rekenkundig gemiddelde een incorrect beeld geven van de verschillende indicatoren voor de gehele sector.

Om dit te vermijden worden echter voor de verschillende ratio's de mediaan en het 1^{ste} en 3^{de} kwartiel berekend.

- mediaan =** de middelste waargenomen waarde indien het aantal waarnemingen oneven is of het gemiddelde van de twee middelste waarden bij een even aantal waarnemingen. M.a.w. 50 % van de onderzochte bedrijven zitten onder en 50 % zitten boven de mediaanwaarde.
- 1^{ste} kwartiel =** getalswaarde die de laagste 25 % van de getalswaarden onderscheidt van de hogere waarden. M.a.w. 25 % van de onderzochte bedrijven zitten onder en 75 % zitten boven de waarde van het 1ste kwartiel.
- 3^{de} kwartiel =** getalswaarde die de hoogste 25 % van de getalswaarden onderscheidt van de lagere waarden. M.a.w. 25 % van de onderzochte bedrijven zitten boven en 75 % zitten onder de waarde van het 3de kwartiel.

DEEL 3-FINANCIELE INDICATOREN

In dit deel wordt een analyse gemaakt van de financiële gezondheid van de sector. Meer bepaald worden achtereenvolgens de rendabiliteit, de solvabiliteit en de liquiditeit van de sector onderzocht aan de hand van een aantal ratio's.

Hierbij wordt ook aandacht geschonken aan de geografische analyse en wordt waar mogelijk een vergelijking gemaakt met de resultaten voor andere sectoren.

A. RENDABILITEIT

Rendabiliteit is één van de belangrijkste objectieven van een onderneming. Het behalen van een voldoende rendabiliteit is inderdaad essentieel voor het voortbestaan van de onderneming. De rendabiliteit kan vanuit 2 invalshoeken benaderd worden:

1. rendabiliteit van de omzet
2. rendabiliteit van het eigen vermogen

1. Rendabiliteit van de omzet

De rendabiliteit van de omzet geeft weer wat de winst van de onderneming is uitgedrukt in een percentage van de gerealiseerde omzet. Op die manier wordt een beeld gegeven van de marges die de onderneming op haar verkopen realiseert. Voor de berekening ervan gebruiken we de ratio "*netto verkoopsmarge*".

De ***netto verkoopsmarge*** geeft de verhouding weer van het netto bedrijfsresultaat tot de gerealiseerde omzet. Het netto bedrijfsresultaat is het bedrijfsresultaat vóór belastingen.

$$\text{netto verkoopsmarge} = \frac{\text{netto bedrijfsresultaat}}{\text{omzet}}$$

netto verkoopsmarge (in %)	2003	2004	2005
<i>1ste kwartiel</i>	0,3	-0,1	0,1
Mediaan	3,5	3,5	2,9
<i>3de kwartiel</i>	10,6	9,8	8,3

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de mediaanwaarde in 2005 daalde tot 2,9 %. De resultaten voor het 1^{ste} en 2^{de} kwartiel tonen aan dat er tussen de bedrijven echter grote verschillen worden genoteerd. Ongeveer 25 % van de ondernemingen noteren een negatieve netto verkoopsmarge, terwijl de 25 % meest rendabele bedrijven een vrij hoge netto verkoopsmarge realiseren.

Onderstaande tabel geeft de mediaanwaarde van de netto verkoopsmarge weer per gewest⁵.

netto verkoopsmarge (in %) per gewest	2003	2004	2005
<i>Vlaanderen</i>	3,5	2,6	3,1
<i>Wallonië</i>	5,3	4,8	2,5
<i>Brussel</i>	1,6	-1,1	0,2

Tenslotte worden de resultaten van onze sector in onderstaande tabel vergeleken met de netto verkoopsmarge in andere sectoren en dit voor het jaar 2005⁶.

netto verkoopsmarge (in %) per sector in 2005	1 ^{ste} kwart.	mediaan	3 ^{de} kwart.
<i>collectief bezoldigd personenvervoer over de weg</i>	0,1	2,9	8,3
<i>vervoer te land</i>	-1,3	2,5	7,6
<i>reisbureaus en touroperators</i>	0,1	0,9	3,9
<i>luchtvaart</i>	-17,0	0,3	3,1
<i>chemische industrie</i>	0,5	4,5	9,9
<i>textielsector</i>	-1,9	2,3	6,8

⁵ Er dient opgemerkt dat het aandeel van de Vlaamse, Waalse en Brusselse bedrijven in de onderzochte populatie respectievelijk 68,7 %, 25,1 % en 6,2 % bedraagt.

⁶ NBB, Statistieken 2005

2. Rendabiliteit van het eigen vermogen (EV)

De aandeelhouders en/of eigenaars van een bedrijf zijn geïnteresseerd in de rendabiliteit van het eigen vermogen. Zij investeerden immers in het bedrijf en verwachten zoals van elke investering een bepaald rendement. Vermits de investering een risico inhoudt, willen zij dan ook een rendement behalen dat hoger ligt dan gemiddeld rendement van een risicoloze belegging (bv. obligatie).

In deze studie analyseren we de netto rendabiliteit van het eigen vermogen vóór en na belastingen. Hierdoor kunnen we in de toekomst de invloed nagaan van fiscale maatregelen (bv. notionele intrestaftrek) op de rendabiliteit van het eigen vermogen. Volgende definitie wordt gehanteerd:

$$\text{netto rendabiliteit van het EV} = \frac{\text{bedrijfsresultaat vóór/na belastingen}}{\text{EV}}$$

netto rendement eigen vermogen	2003	2004	2005
vóór belastingen			
1ste kwartiel	1,1	0,3	-0,1
mediaan	12,0	12,1	9,6
3de kwartiel	30,7	28,3	26,4
na belastingen			
1ste kwartiel	0,0	0,0	-0,4
mediaan	8,9	9,5	8,2
3de kwartiel	25,4	24,5	20,9

Uit deze resultaten blijkt dat ook het nettorendement van het eigen vermogen in 2005 afnam. Toch kan dit rendement als vrij goed beschouwd worden. 50 % van de ondernemingen behalen toch nog een rendement dat ruim boven het gemiddeld rendement van een risicoloze belegging ligt. Minder positief is echter dat bij ongeveer 25 % van de bedrijven een negatief rendement van het eigen vermogen wordt genoteerd.

De volgende tabel schetst de evolutie van de mediaanwaarde van het netto rendement van het eigen vermogen per gewest.

netto rendement eigen vermogen (in %) per gewest	2003	2004	2005
vóór belastingen			
<i>Vlaanderen</i>	11,9	11,5	10,0
<i>Wallonië</i>	13,7	15,2	8,7
<i>Brussel</i>	4,0	10,4	14,7
na belastingen			
<i>Vlaanderen</i>	10,5	9,5	8,6
<i>Wallonië</i>	12,0	11,0	7,4
<i>Brussel</i>	3,5	10,2	14,7

Voor wat betreft het nettorendement van het eigen vermogen na belastingen worden de resultaten van onze sector in onderstaande tabel vergeleken met deze in andere sectoren en dit voor het jaar 2005⁷.

netto rendement eigen vermogen (in %) per sector 2005	1^{ste} kwart.	mediaan	3^{de} kwart.
<i>collectief bezoldigd personenvervoer over de weg</i>	-0,4	8,2	20,9
<i>vervoer te land</i>	-2,8	7,1	21,5
<i>reisbureaus en touroperators</i>	0,6	7,9	22,9
<i>luchtvaart</i>	-7,6	4,2	19,9
<i>chemische industrie</i>	-0,1	7,8	22,0
<i>textielsector</i>	-4,4	3,7	16,5

⁷ NBB, Statistieken 2005

B. SOLVABILITEIT

Solvabiliteitsratio's gaan na of de onderneming of sector een gezonde financiële structuur heeft, d.w.z. een goede verhouding tussen het eigen en het vreemd vermogen, en in welke mate de onderneming in staat is om haar lange-termijnschulden af te betalen. De solvabiliteitsratio's worden ook wel schuldratio's genoemd.

Vooraleer we een aantal solvabiliteitsratio's analyseren, geven we een overzicht van het eigen vermogen in de sector.

1. Eigen vermogen

Het eigen vermogen (EV) van een onderneming wordt berekend door van de activa de schulden af te trekken

$$\text{Eigen Vermogen} = \text{Activa} - \text{Schulden}$$

Het eigen vermogen wordt opgebouwd door de financiële inleg van de eigenaar (of aandeelhouders) en door de overgedragen bedrijfswinsten van voorgaande jaren.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de evolutie van het eigen vermogen in de sector. Het EV tegen constante prijzen geeft de evolutie, gecorrigeerd met de inflatie.

Hieruit valt op dat in 2005 het eigen vermogen tegen constante prijzen toenam met 4,20 %. Logisch gezien zou het gemiddeld eigen vermogen nog moeten toenemen de volgende jaren: door de notionele intrestaftrek wordt immers vanaf 2006 het eigen vermogen gedeeltelijk fiscaal aftrekbaar⁸.

eigen vermogen (in €)	2003	2004	2005
tegen lopende prijzen			
1ste kwartiel	54.964	56.733	56.675
mediaan	190.382	194.014	207.796
3de kwartiel	508.489	546.960	640.514
tegen constante prijzen			
1ste kwartiel	54.964	55.568	54.007
mediaan	190.382	190.030	198.015
3de kwartiel	508.489	535.728	610.367
evolutie mediaan (const.pr.)		- 0,18 %	+ 4,20 %

⁸ De opportuniteitskost van het aanhouden van het eigen vermogen, berekend op basis van de OLO rentevoet op 10 jaar is fiscaal aftrekbaar.

Verder merken we uit de berekeningen dat in 2005 11,50 % van de ondernemingen een negatief eigen vermogen heeft. Dit percentage steeg ook de laatste jaren zoals onderstaande tabel aantoont.

Bedrijven die jaar na jaar een negatief eigen vermogen noteren, hebben waarschijnlijk toch met ernstige problemen te maken. Mogelijk dragen zij jaarlijks een negatief bedrijfsresultaat over, hetgeen betekent dat hun schulden groter worden en dat zij een aanzienlijk financieel risico lopen. Op lange termijn is deze situatie uiteraard onhoudbaar.

	2003	2004	2005
aantal ondernemingen met negatief eigen vermogen (in %)	8,86 %	9,80 %	11,50 %

2. Algemene graad van financiële onafhankelijkheid

De klassieke solvabiliteitsratio geeft weer welk deel van de bezittingen van de onderneming gefinancierd is door het EV en duidt daarmee de algemene graad van financiële onafhankelijkheid van de onderneming aan.

Hoe lager de solvabiliteit, hoe meer de onderneming voor lange perioden afhankelijk is van derden voor leningen en financieringen en hoe hoger het financieel risico van de onderneming. Een lage solvabiliteit heeft tot gevolg dat het voor de onderneming ook moeilijker wordt om nieuw vreemd vermogen aan trekken.

$$\text{algemene graad van financiële onafhankelijkheid} = \frac{\text{eigen vermogen}}{\text{totaal vermogen}}$$

In onderstaande tabel vinden we de evolutie van de financiële onafhankelijkheid weer.

EV/TV in %	2003	2004	2005
1ste kwartiel	12,2	11,4	12,2
mediaan	23,4	24,2	25,6
3de kwartiel	44,0	44,0	46,4

In de praktijk wordt een financiële onafhankelijkheidsgraad tussen 30 % en 40 % als financieel gezond beschouwd. Niettemin hangt echter veel af van de aard van de sector. In sectoren waar grote investeringen noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de ondernemingsactiviteit zal meer beroep worden gedaan op financiële middelen van derden en zal de financiële onafhankelijkheid dus lager liggen dan in andere sectoren.

In die context dienen ook de resultaten voor onze sector geëvalueerd worden. De investeringen in de bedrijven uit onze sector zijn immers aanzienlijk (rollend materieel) waardoor een lagere financiële onafhankelijkheid genoteerd wordt. We merken evenwel een lichte stijging van deze financiële onafhankelijkheid op.

Ook nu geven we een overzicht van de evolutie van deze ratio per gewest:

EV/TV in %	2003	2004	2005
<i>Vlaanderen</i>	22,9	24,0	25,6
<i>Wallonië</i>	26,0	26,5	27,2
<i>Brussel</i>	20,9	19,2	19,9

Onderstaande tabel toont aan dat onze sector vergeleken met de totale sector van het vervoer te land een mindere graad van financiële onafhankelijkheid heeft⁹.

EV/TV in % in 2005	1 ^{ste} kwart.	mediaan	3 ^{de} kwart.
<i>collectief bezoldigd personenvervoer over de weg</i>	12,2	25,6	46,4
<i>vervoer te land</i>	9,0	27,2	52,6
<i>reisbureaus en touroperators</i>	12,6	24,3	42,6
<i>luchtvaart</i>	-22,7	14,8	45,9
<i>chemische industrie</i>	15,6	36,1	62,8
<i>textielsector</i>	14,6	37,4	65,4

⁹ NBB, Statistieken 2005

3. Lange termijngraad van financiële onafhankelijkheid

Een tweede ratio die berekend wordt is de lange termijngraad van financiële onafhankelijkheid. Deze ratio geeft weer hoe de onderneming of sector op lange termijn gefinancierd wordt.

$$\text{lange termijngraad van financiële onafhankelijkheid} = \frac{\text{eigen vermogen}}{\text{permanent vermogen}}$$

Hoe lager deze ratio, hoe hoger de financiële kosten die de onderneming dient te betalen en hoe hoger het financiële risico van de onderneming.

lange termijngraad van financiële onafhankelijkheid	2003	2004	2005
1ste kwartiel	24,0	22,6	28,8
mediaan	47,2	49,7	52,0
3de kwartiel	82,5	86,1	86,2

Bovenstaande tabel toont aan dat de deze ratio in de sector duidelijk toenam in de sector in de periode 2003-2005. Dit is positief aangezien financiële instellingen voor het toekennen van kredieten zich vaak baseren op deze ratio. Een hoge waarde wijst erop dat de aandeelhouders/eigenaars ook zelf een inspanning doen om met eigen financiële middelen de schulden op lange termijn te financieren.

Langs de andere kant kan de stijging van de lange termijngraad ook in verband gebracht worden met de daling van de investeringsgraad (zie deel 3. toegevoegde waarde). De belangrijkste investeringen in de sector omvatten immers de aankoop van voertuigen die gefinancierd wordt met kredieten op lange termijn.

lange termijngraad van financiële onafhankelijkheid	2003	2004	2005
Vlaanderen	47,4	49,3	53,2
Wallonië	46,0	49,7	51,3
Brussel	47,5	53,5	42,4

4. Dekking van het vreemd vermogen door de cashflow

Een laatste groep van solvabiliteitsratio's omvat de verschillende dekkingsratio's van het vreemd vermogen door de cashflow. Vooraleer over te gaan tot de berekening van deze ratio's, geven we eerst een overzicht van de evolutie van de cashflow in de sector.

a. Cashflow

Het verschil tussen de middelen die de onderneming genereert door haar activiteiten en de middelen die ze hiervoor uitgeeft, is de cashflow.

De cashflow wordt als volgt berekend.

$$\text{cash flow} = \text{bedrijfsresultaat na belastingen} + \text{niet-kaskosten}^{10}$$

Met de cashflow kan de onderneming in eerste instantie haar schulden afbetalen. De cashflow is dus een maatstaf voor de mate waarmee de onderneming zich door haar activiteiten kan financieren.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de evolutie van de cashflow in de sector tegen lopende en constante prijzen.

cashflow (in €)	2003	2004	2005
tegen lopende prijzen			
1ste kwartiel	62.202	65.683	60.415
mediaan	154.871	166.866	164.693
3de kwartiel	365.201	411.931	414.697
tegen constante prijzen			
1ste kwartiel	62.202	64.334	57.571
mediaan	154.871	163.440	156.941
3de kwartiel	365.201	403.472	395.178
evolutie mediaan (const.pr.)		+ 3,43 %	-10,51 %

Na een duidelijke stijging in 2004, daalde de cashflow in 2005 fors met 10,51 % omgerekend tegen constante prijzen. In 2005 noteerden 4,25 % van de bedrijven een negatieve cashflow.

Bij de analyse van de evolutie van de cashflow per gewest merken we niettemin duidelijke verschillen tussen de gewesten op zoals aangetoond in volgende tabel. De grootste toename wordt in Wallonië genoteerd, terwijl voor Vlaanderen en Brussel in 2005 een afname van de cashflow in constante prijzen werd genoteerd.

¹⁰ De niet-kaskosten omvatten de afschrijvingen, waardeverminderingen en voorzieningen

cashflow in constante prijzen (evolutie in %)	2003	2004	2005
<i>Vlaanderen</i>	/	+6,5	-5,7
<i>Wallonië</i>	/	+15,0	+17,6
<i>Brussel</i>	/	+10,9	-15,5

b. Dekkingsratio's

De dekkingsratio's geven weer in welke mate het vreemd vermogen terugbetaald kan worden door de cashflow en de onderneming dus gefinancierd kan worden door de eigen activiteiten.

We onderscheiden hier 3 verschillende dekkingsratio's:

- dekking door de cashflow van het totaal vreemd vermogen;
- dekking door de cashflow van het vreemd vermogen op lange termijn;
- dekking door de cashflow van de schulden op langer dan 1 jaar die binnen het jaar vervallen.

dekkingsratio's (in %)	2003	2004	2005
dekking totaal VV door cashflow			
<i>1ste kwartiel</i>	16,50	16,78	16,43
mediaan	28,10	28,40	26,05
<i>3de kwartiel</i>	44,85	47,20	45,05
dekking VV op lange termijn door cashflow			
<i>1ste kwartiel</i>	33,85	34,45	33,20
mediaan	56,80	65,20	59,00
<i>3de kwartiel</i>	120,70	130,60	122,80
dekking schulden op langer dan 1 jaar, die binnen het jaar vervallen			
<i>1ste kwartiel</i>	94,15	97,13	92,10
mediaan	135,85	139,10	140,30
<i>3de kwartiel</i>	235,25	243,68	224,40

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de cashflow in de sector ruim voldoende is om de lange-termijnschulden af te lossen die binnen het jaar vervallen. Het totaal vreemd vermogen wordt voor één vierde gedekt door de cashflow. Omgekeerd wil dit zeggen dat de onderneming bij constante cashflow 4 jaar nodig heeft om haar schulden af te betalen.

C. LIQUIDITEIT

De liquiditeitsratio's worden berekend om na te gaan in welke mate de onderneming is staat is om haar betalingsverplichtingen op korte termijn na te komen. Het belang van deze ratio's, naast de rendabiliteits- en solvabiliteitsratio's mag niet onderschat worden. Een liquiditeitstekort is kan immers de directe aanleiding tot een faillissement zijn.

1. Current ratio

De liquiditeitsgraad in ruime zin wordt gemeten door de "current ratio". De current ratio geeft weer, hoeveel keer meer de liquide middelen van het bedrijf zijn dan wat dit bedrijf op korte termijn aan zijn schuldeisers moet betalen.

$$\text{current ratio} = \frac{\text{vlottende activa}}{\text{vreemd vermogen op korte termijn}}$$

Om een veiligheidsmarge in liquiditeit te hebben dient deze ratio groter te zijn dan 1. Hoe groter de ratio, hoe groter de veiligheidsmarge. In de praktijk wordt ervan uitgegaan dat een ratio tussen 1,2 en 1,3 een gezonde liquiditeitstoestand van de onderneming of sector weergeeft.

current ratio	2003	2004	2005
1ste kwartiel	0,60	0,59	0,61
mediaan	0,89	0,90	0,91
3de kwartiel	1,36	1,31	1,43

De resultaten uit bovenstaande tabel geven een mediaanwaarde lager dan 1 aan, hetgeen er in principe op wijst dat een meerderheid van de bedrijven in de sector kampt met liquiditeitsproblemen.

De resultaten dienen hier echter genuanceerd te worden. De ratio is immers gebaseerd op een momentopname van de balans op 31 december. Een deel van de activiteiten van de ondernemingen in de sector is echter seizoensgebonden (ongeregeld vervoer). Het einde van het kalenderjaar valt voor deze activiteiten in het laagseizoen, een periode met relatief weinig inkomsten. De resultaten moeten dan ook in deze context geplaatst worden.

Op het gebied van liquiditeit refereren we hier ook naar de resultaten van de conjunctuurenquête die wordt uitgevoerd door het ICB in de sector van het ongeregeld personenvervoer over de weg. In deze enquête wordt onder andere bij de ondernemingen gevraagd of zij liquiditeitsproblemen ondervinden.

Onderstaande tabel geeft het percentage bedrijven weer dat hierop bevestigend antwoordde.

% bedrijven met liquiditeitsproblemen	2003	2004	2005
	20,5	10,7	5,8

De analyse per gewest wordt hier niet expliciet weergegeven, vermits de resultaten per gewest niet verschillen.

Wel maken we een vergelijking met andere sectoren, weergegeven in de onderstaande tabel.

current ratio in 2005	1 ^{ste} kwart.	mediaan	3 ^{de} kwart.
collectief bezoldigd personenvervoer over de weg	0,61	0,91	1,43
vervoer te land	0,73	1,13	1,96
reisbureaus en touroperators	0,94	1,19	1,62
luchtvaart	0,23	0,87	1,66
chemische industrie	0,92	1,39	2,53
textielsector	0,90	1,42	2,83

2. Nettobedrijfskapitaal

Via de berekening van het nettobedrijfskapitaal kan men eveneens een inzicht krijgen van de algemene liquiditeitstoestand van een onderneming of sector. Het nettobedrijfskapitaal vormt de liquiditeitsbuffer die de onderneming is staat moet stellen om het hoofd te bieden aan onvoorziene omstandigheden, zoals bv. een faillissement van een klant.

nettobedrijfskapitaal

= vlottende activa op ten hoogste 1 jaar

– vreemd vermogen op ten hoogste 1 jaar

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de evolutie van het nettobedrijfskapitaal in de sector tegen lopende en constante prijzen.

nettobedrijfskapitaal (in €)	2003	2004	2005
tegen lopende prijzen			
1ste kwartiel	-150.873	-161.659	-147.201
mediaan	-25.277	-24.124	-23.326
3de kwartiel	68.641	75.113	125.571
tegen constante prijzen			
1ste kwartiel	-150.873	-158.339	-140.273
mediaan	-25.277	-23.629	-22.228
3de kwartiel	68.641	73.571	119.661
evolutie mediaan (const.pr.)		+ 6,98 %	+ 6,30 %

Ook hier lijken de resultaten vrij negatief, maar hier geldt uiteraard dezelfde bemerking als voor de current ratio. De evolutie van het nettobedrijfskapitaal tegen constante prijzen duidt evenwel op een verbetering van de liquiditeitstoestand in de sector.

3. Klantenkrediet

De ratio klantenkrediet geeft de gemiddelde termijn weer waarop de klanten van een onderneming hun facturen betalen. Op die manier geeft de ratio dan ook een beeld over de liquiditeit van de handelsvorderingen. De ratio wordt uitgedrukt in aantal dagen. Hoe kleiner het aantal dagen, hoe beter de liquiditeit van de handelsvorderingen.

$$\text{klantenkrediet} = \frac{\text{handelsvorderingen} \leq 1 \text{ jaar}}{\text{omzet}} \times 365 \text{ dagen}$$

klantenkrediet (in dagen)	2003	2004	2005
1ste kwartiel	30	35	34
mediaan	38	42	44
3de kwartiel	57	68	70

De mediaanwaarde van het aantal dagen klantenkrediet nam toe in de periode 2003-2005. Dit kan erop wijzen dat de ondernemingen alsmaar meer te maken krijgen met laattijdige betalingen.

Wanneer we de cijfers van 2005 echter vergelijken met andere sectoren presteert onze sector relatief goed op het gebied van de liquiditeit van de handelsvorderingen, zoals aangetoond wordt in de volgende tabel.

klantenkrediet in 2005 (in dagen)	1 ^{ste} kwart.	mediaan	3 ^{de} kwart.
<i>collectief bezoldigd personenvervoer over de weg</i>	34	44	70
<i>vervoer te land</i>	42	65	92
<i>reisbureaus en touroperators</i>	9	21	45
<i>luchtvaart</i>	23	54	92
<i>chemische industrie</i>	52	72	92
<i>textielsector</i>	43	72	99

4. Leverancierskrediet

De ratio leverancierskrediet geeft de gemiddelde termijn weer waarop de onderneming haar leveranciers betaalt. In tegenstelling tot het klantenkrediet is het leverancierskrediet een bron van financiële middelen voor de onderneming.

$$\text{leverancierskrediet} = \frac{\text{handelsschulden} \leq 1 \text{ jaar}}{\text{kostprijs van goederen en diensten}} \times 365 \text{ dagen}$$

De interpretatie van deze ratio is niet eenvoudig. Zo kan een hoog aantal dagen leverancierskrediet enerzijds wijzen op een zekere macht van de onderneming op haar leveranciers, of op een groot vertrouwen van de leveranciers in de onderneming. Anderzijds kan een hoog leverancierskrediet ook wijzen op liquiditeitsspanningen binnen de ondernemingen, waardoor ze noodgedwongen de betalingen aan haar leveranciers moet uitstellen.

Het is daarom ook niet eenvoudig om een correcte verklaring te geven voor de stijging in 2005 van de mediaanwaarde van het aantal dagen leverancierskrediet in de sector.

leverancierskrediet (in dagen)	2003	2004	2005
<i>1ste kwartiel</i>	24	21	27
mediaan	51	48	56
<i>3de kwartiel</i>	98	98	105

Een vergelijking met andere sectoren geeft onze volgende resultaten:

leverancierskrediet in 2005 (in dagen)	<i>1^{ste} kwart.</i>	mediaan	<i>3^{de} kwart.</i>
<i>collectief bezoldigd personenvervoer over de weg</i>	27	56	105
<i>vervoer te land</i>	27	54	96
<i>reisbureaus en touroperators</i>	9	20	46
<i>luchtvaart</i>	36	70	136
<i>chemische industrie</i>	53	74	105
<i>textielsector</i>	37	63	97

DEEL 4 – TOEGEVOEGDE WAARDE

In dit deel wordt de toegevoegde waarde van de sector geanalyseerd. Toegevoegde waarde is een belangrijk economische begrip. In eerste instantie geldt dit zeker op macro-economisch gebied. De som van de toegevoegde waarde van alle bedrijven in een land vormt immers het Bruto Binnenlands Product (BBP) van dat land. Maar ook bij een sector-analyse mag een analyse van de toegevoegde waarde niet ontbreken. Hierdoor wordt immers inzicht verschaft in de evolutie van het aandeel van de sector in het BBP.

In een eerste deel wordt de evolutie van de toegevoegde waarde onderzocht aan de hand van de traditionele definitie van toegevoegde waarde. Vervolgens wordt de verdeling bestudeerd van de toegevoegde waarde over de verschillende productiefactoren.

A. EVOLUTIE VAN DE TOEGEVOEGDE WAARDE

Voor de analyse van de evolutie van de toegevoegde waarde gaan we uit van de volgende, meest gangbare definitie:

$$\begin{aligned} \text{toegevoegde waarde} \\ &= \text{waarde van de productie of diensten} \\ &- \text{intermediair verbruik} \end{aligned}$$

De waarde van de productie of diensten wordt bepaald door de verkopen van de producten of diensten van het bedrijf of van de sector. Het intermediair verbruik omvat alle kosten die gemaakt worden om de producten of diensten te realiseren.

Alvorens een overzicht te geven van de toegevoegde waarde van de sector moeten nog wel een paar bemerkingen gemaakt worden:

- het gaat hier wel degelijk over de berekening van de toegevoegde waarde van de sector van privé-ondernemingen actief in het bezoldigd collectief personenvervoer over de weg. Dit wil zeggen dat de toegevoegde waarde van de openbare vervoermaatschappijen niet werd opgenomen in de berekening. Het is dus duidelijk dat het aandeel van de gehele sector van het bezoldigd collectief personenvervoer over de weg in het BBP hoger ligt;

we kunnen enkel de toegevoegde waarde berekenen op basis van de neergelegde balansen. Zoals reeds vermeld vertegenwoordigt dit ongeveer 80 % van de bedrijven en bijna 94 % van de voertuigen. Ten einde een correct beeld van de totale toegevoegde waarde van de sector weer te geven, wordt daarom in deze analyse een extrapolatie gemaakt op basis van het totaal aantal voertuigen.

Door deze extrapolatie bekomen we een schatting van de toegevoegde waarde in onze sector. De waarde in € tegen lopende en constante prijzen en de evolutie in de periode 2003-2005 worden weergegeven in volgende tabel:

toegevoegde waarde	2003	2004	2005
totaal (in mio €)	370,70	425,68	439,28
<i>evolutie in % in lopende prijzen</i>		+ 14,83	+ 3,19
<i>evolutie in % in constante prijzen</i>		+ 12,14	+ 1,17

Uit bovenstaande tabel blijkt dat vooral in 2004 een sterke toename van de toegevoegde waarde in de sector werd genoteerd. In 2005 werd in lopende prijzen ook nog een duidelijke toename vastgesteld, maar gecorrigeerd met de inflatie wordt deze stijging herleid tot + 1,17 %.

In onderstaande tabel wordt de evolutie van de toegevoegde waarde van de sector vergeleken met die van het BBP:

BBP	2003	2004	2005
totaal (in mio €)	274.582	288.089	298.180
<i>evolutie in % in lopende prijzen</i>		+ 4,92	+ 3,50
<i>evolutie in % in constante prijzen¹¹</i>		+ 2,70	+ 1,50

Het aandeel van de toegevoegde waarde van de sector in het totale BBP bleef in de periode 2003-2005 nagenoeg constant rond 0,15 %.

aandeel in het BBP	2003	2004	2005
in % t.o.v. het BBP	0,14	0,15	0,15

¹¹ Bron: Belgostat

B. VERDELING VAN DE TOEGEVOEGDE WAARDE OVER DE PRODUCTIEFACTOREN

Naast de bekende benadering van het begrip “toegevoegde waarde”, die gehanteerd werd in vorig deel en die uitgaat van de oorsprong van de toegevoegde waarde, kan de toegevoegde waarde ook benaderd worden volgens de bestemming ervan. De toegevoegde waarde die door een onderneming wordt voortgebracht dient inderdaad als vergoeding van de productiefactoren.

Deze productiefactoren met hun overeenkomstige vergoedingen zijn de volgende:

- ✚ het **menselijk kapitaal** (het personeel) : lonen en wedden
- ✚ het **fysiek kapitaal** (de (im)materiële uitrusting) : afschrijvingen + andere niet-kaskosten
- ✚ het **eigen financieel kapitaal** : winst op het eigen vermogen
- ✚ het **vreemd financieel kapitaal** : rentelasten op het vreemd vermogen
- ✚ de algemene **overheidsinfrastructuur** : belastingen

Bij deze benadering gaan we bijgevolg uit van volgende definitie:

$$\begin{aligned}
 \text{toegevoegde waarde} = & \text{personeelskosten} \\
 & + \text{niet - kaskosten} \\
 & + \text{toegevoegd resultaat} \\
 & + \text{financiële kosten vreemd vermogen} \\
 & + \text{belastingen}
 \end{aligned}$$

In de hierna volgende delen zullen we de evolutie van elk van deze onderdelen van de toegevoegde waarde analyseren. Dit gebeurt op basis van het aandeel van elke productiefactor in de totale toegevoegde waarde. Om elke vertekening veroorzaakt door extreme waarden te vermijden gebruiken we ook hiervoor de mediaanwaarde als gemiddelde voor de sector¹².

¹² Hierbij dient opgemerkt dat de som van het gemiddelde van elke productiefactor op basis van de mediaanwaarde niet 100 % bedraagt. Dit zou wel het geval zijn indien het rekenkundig gemiddelde genomen zou worden als gemiddelde waarde van de vergoeding van elke productiefactor. Omwille van de vertekening echter wordt gewerkt met de mediaanwaarde en niet met het rekenkundig gemiddelde.

1. Personeelskosten

Zoals blijkt uit de mediaanwaarden weergegeven in volgende tabel vormen de personeelskosten het grootste aandeel in de totale toegevoegde waarde in de sector. In de periode 2003-2005 nam het belang van de personeelskosten ook toe van 59,60 % in 2003 tot 63,10 % in 2005:

aandeel personeelskosten (in %)	2003	2004	2005
<i>1ste kwartiel</i>	45,30	45,90	49,50
mediaan	59,60	60,60	63,10
<i>3de kwartiel</i>	70,65	70,25	72,00

Dit vrij grote aandeel van de personeelskosten in de toegevoegde waarde wordt uiteraard verklaard doordat de sector behoort tot de dienstensector.

Onderstaande tabel geeft de evolutie weer van de mediaanwaarde voor de verschillende gewesten.

aandeel personeelskosten (in %)	2003	2004	2005
<i>Vlaanderen</i>	59,5	61,4	63,9
<i>Wallonië</i>	62,6	62,9	64,6
<i>Brussel</i>	63,7	60,6	60,7

Wanneer we de resultaten in 2005 vergelijken met andere sectoren krijgen we volgend overzicht:

aandeel personeelskosten (in %) in 2005	<i>1^{ste} kwart.</i>	mediaan	<i>3^{de} kwart.</i>
<i>collectief bezoldigd personenvervoer over de weg</i>	49,5	63,1	72,0
<i>vervoer te land</i>	48,4	65,7	78,7
<i>reisbureaus en touroperators</i>	46,1	64,0	79,6
<i>luchtvaart</i>	28,3	57,9	76,2
<i>chemische industrie</i>	42,6	59,9	75,5
<i>textielsector</i>	50,1	68,4	85,9

Vervolgens kunnen we op basis van de jaarrekeningen ook een analyse maken van de toegevoegde waarde per werknemer. Een analyse van deze ratio is interessant omdat ze de klassieke maatstaf is voor de arbeidsproductiviteit en dus voor de concurrentiekracht van de sector.

Deze ratio deelt de toegevoegde waarde door het gemiddeld aantal werknemers berekend in voltijds equivalenten.

$$\text{arbeidsproductiviteit} = \frac{\text{toegevoegde waarde}}{\text{gemiddeld aantal werknemers in VTE}}$$

De volgende tabel geeft een overzicht van de evolutie van de mediaanwaarde van deze ratio:

arbeidsproductiviteit (in €)	2003	2004	2005
1 ^{ste} kwartiel	44.950	44.879	45.531
mediaan	54.039	54.552	54.963
3 ^{de} kwartiel	64.783	66.240	66.802
evolutie mediaan in % (lopende prijzen)		+0,95	+0,75
evolutie mediaan in % (constante prijzen)		-0,64	-1,34

De negatieve evolutie (in constante prijzen) van de mediaan wijst op een dalende arbeidsproductiviteit in de sector. Een daling van de arbeidsproductiviteit betekent dat een gelijk aantal werknemers in VTE de toegevoegde waarde vermindert. Voor deze daling kunnen verschillende mogelijke oorzaken aangehaald worden.

Vooreerst kan deze veroorzaakt worden door de strenger wordende arbeidsreglementeringen bv. inzake arbeidstijd en rij-en rusttijden. Hierdoor moet voor een gelijke omzet en dus toegevoegde waarde meer personeel ingezet worden.

Anderzijds kan de daling ook verklaard worden door een daling van de verkoopprijzen. Bij een zelfde aantal ingezette werknemers kan in een markt waarin de prijzen onder druk mogelijk een kleinere omzet (en dus toegevoegde waarde) gerealiseerd worden.

Hierna wordt een overzicht gegeven van de arbeidsproductiviteit (in €) in andere sectoren¹³ in 2005.

arbeidsproductiviteit (in €) in 2005	
<i>collectief bezoldigd personenvervoer over de weg</i>	54.963
<i>vervoer te land</i>	56.441
<i>reisbureaus en touroperators</i>	59.578
<i>luchtvaart</i>	92.535
<i>chemische industrie</i>	164.565
<i>textielsector</i>	49.980

2. Niet-kaskosten

Onder niet-kaskosten worden de afschrijvingen, waardeverminderingen en voorzieningen verstaan. Wanneer we deze plaatsen tegenover de toegevoegde waarde krijgen we een idee het aandeel van de vergoeding van het fysiek kapitaal in de toegevoegde waarde. De evolutie van deze ratio wordt gegeven in volgende tabel:

aandeel niet-kaskosten (in %)	2003	2004	2005
<i>1^{ste} kwartiel</i>	18,65	18,68	17,78
mediaan	29,20	28,60	28,55
<i>3^{de} kwartiel</i>	43,80	42,00	43,30

De cijfers bevestigen het belang van de materiële vaste activa in onze sector en dit wordt ook aangetoond in de vergelijking met andere sectoren hieronder. Het belang van de vergoeding van de materiële activa bleef nagenoeg constant in de periode 2003-2005.

¹³ De resultaten werden bekomen via eigen berekeningen op basis van geglobaliseerde jaarrekeningen die de NBB publiceerde voor de verschillende sectoren. In tegenstelling tot de cijfers voor de sector van het bezoldigd personenvervoer over de weg stellen de cijfers voor de arbeidsproductiviteit in de andere sectoren dus geen mediaanwaarde voor maar zijn ze het resultaat van een deling van de totale toegevoegde waarde van desbetreffende sector gedeeld door het gemiddeld aantal werknemers in VTE in de respectievelijke sector.

Uit onderstaande tabel blijkt dat het aandeel van de niet-kaskosten in Wallonië lager ligt dan in de andere gewesten.

aandeel niet-kaskosten (in %)	2003	2004	2005
Vlaanderen	31,7	29,8	29,2
Wallonië	25,0	24,4	24,4
Brussel	31,8	31,4	34,6

aandeel niet-kaskosten (in %) in 2005	1 ^{ste} kwart.	mediaan	3 ^{de} kwart.
collectief bezoldigd personenvervoer over de weg	17,8	28,6	43,3
vervoer te land	16,7	28,1	50,9
reisbureaus en touroperators	7,0	15,4	29,4
luchtvaart	16,9	37,2	70,9
chemische industrie	9,9	17,7	31,1
textielsector	8,9	18,8	38,8

Naast deze ratio analyseren we nog een tweede ratio die verband houdt met de materiële vaste activa, met name de investeringsgraad. Deze wordt gedefinieerd als volgt:

$$\text{investeringsgraad} = \frac{\text{aanschaffingen van materiële vaste activa}}{\text{toegevoegde waarde}}$$

De cijfers in volgende tabel duiden aan dat de mediaanwaarde van de investeringsgraad in de sector in de periode 2003-2005 afnam. Hierbij dient wel opgemerkt dat deze daling voor een deel verklaard wordt door het feit dat de toegevoegde waarde in deze periode toenam. De aanschaffingen van materiële vaste activa volgde in elk geval deze evolutie niet zodat de investeringsgraad daalde.

investeringsgraad (in %)	2003	2004	2005
<i>1^{ste} kwartiel</i>	8,08	7,88	8,45
mediaan	27,30	25,85	22,50
<i>3^{de} kwartiel</i>	57,03	58,28	57,55

De dalende tendens in het investeringsgedrag in de sector werd evenwel ook waargenomen in de resultaten uit de conjunctuurenquête in het ongeregeld vervoer die het ICB sinds 2002 uitvoert. In deze enquête wordt gepeild naar het gemiddeld percentage bedrijven in het ongeregeld vervoer die investeerden in materiële vaste activa. De resultaten worden weergegeven in onderstaande tabel.

	2002	2003	2004	2005
% ondernemingen die investeerden in materiële vaste activa	20,0	17,9	10,6	15,1

In de volgende tabel valt op dat in vergelijking met andere sectoren¹⁴ de investeringsgraad in 2005 nog beduidend hoger was. Wel valt de extreem hoge investeringsgraad in de volledige sector van het vervoer over de weg op.

investeringsgraad (in %) in 2005	
<i>collectief bezoldigd personenvervoer over de weg</i>	22,5
<i>vervoer te land</i>	65,5
<i>reisbureaus en touroperators</i>	10,0
<i>luchtvaart</i>	14,0
<i>chemische industrie</i>	15,1
<i>textielsector</i>	14,2

¹⁴ Ook hier werden de cijfers bekomen uit eigen berekeningen op basis van de geglobaliseerde jaarrekeningen van 2005 voor de verschillende sectoren gepubliceerd door de NBB.

3. Winst op het eigen vermogen

Een deel van de toegevoegde waarde dient als vergoeding van de eigenaars van het bedrijf die investeren in het bedrijf.

aandeel winst op het EV (in %)	2003	2004	2005
<i>1^{ste} kwartiel</i>	-3,85	-3,13	-5,70
mediaan	2,80	3,15	2,35
<i>3^{de} kwartiel</i>	10,70	10,80	9,58

Uit de tabel blijkt dat het aandeel van de vergoeding van het eigen vermogen in de toegevoegde waarde vrij beperkt blijft en in 2005 verminderde, hetgeen de beperkte rendabiliteit van het eigen vermogen bevestigt, die reeds in de financiële analyse werd aangetoond. Voor een vergelijking met andere sectoren verwijzen we dan ook graag terug naar deze financiële analyse.

4. Financiële kosten van het vreemd vermogen

Naast het eigen vermogen dient ook het vreemd vermogen vergoed te worden door het betalen van de financiële kosten van aangegane leningen. Onderstaande tabel toont aan dat het aandeel van deze vergoeding ook vrij beperkt blijft en licht daalde in 2004:

aandeel financiële kosten (in %)	2003	2004	2005
<i>1^{ste} kwartiel</i>	2,20	1,70	1,80
mediaan	4,80	4,20	4,20
<i>3^{de} kwartiel</i>	8,98	7,90	8,35

Een vergelijking met andere sectoren leert ons dat de mediaanwaarde van het aandeel van de financiële kosten vrij laag ligt in onze sector vergeleken met die andere sectoren, zoals aangetoond in onderstaande tabel.

aandeel financiële kosten (in %) in 2005	1 ^{ste} kwart.	mediaan	3 ^{de} kwart.
<i>collectief bezoldigd personenvervoer over de weg</i>	1,8	4,2	8,4
<i>vervoer te land</i>	2,2	4,9	10,7
<i>reisbureaus en touroperators</i>	3,0	6,5	14,0
<i>luchtvaart</i>	2,2	7,5	17,9
<i>chemische industrie</i>	2,6	6,3	12,9
<i>textielsector</i>	2,8	6,6	13,6

5. Belastingen

Via de belastingen verschaffen de bedrijven een vergoeding aan de overheid voor het ter beschikking stellen van de algemene overheidsdiensten en –infrastructuur. Hierbij moet wel de bemerking gemaakt worden dat het hier enkel gaat om de directe belastingen, met andere woorden de belasting op het boekhoudkundig resultaat van de onderneming. De indirecte belastingen (verkeersbelasting, accijnzen op brandstof,...) zijn hier niet in begrepen.

In de volgende tabel wordt een overzicht gegeven van de evolutie van het aandeel van de belastingen in de toegevoegde waarde van de sector. Uit de cijfers blijkt dat het aandeel in de geanalyseerde periode nagenoeg constant bleef.

aandeel belastingen (in %)	2003	2004	2005
<i>1^{ste} kwartiel</i>	0,00	0,00	0,00
mediaan	0,20	0,15	0,20
<i>3^{de} kwartiel</i>	2,75	2,60	2,38

Tenslotte gaan we na in hoeverre de sector overheidssubsidies ontvangt. Dit gebeurt op basis van de evolutie van de overheidssubsidiëeringsgraad.

De onderstaande tabel geeft aan in hoeveel procent van de bedrijven in de sector deze ratio nul bedroeg in de periode 2003-2005.

overheidssubsidies	2003	2004	2005
% ondernemingen zonder overheidssubsidies	94 %	94 %	92 %

DEEL 5 – SOCIALE INDICATOREN

In het laatste deel van deze economische analyse wordt aan de hand van een aantal sociale indicatoren een “sociale” analyse van de sector gemaakt.

Deze analyse gebeurt op basis van de sociale balans die door de privé-ondernemingen van de sector van het bezoldigd collectief personenvervoer over de weg voor de jaren 2003, 2004 en 2005 werden neergelegd bij de Nationale Bank van België.

Daarnaast werd de analyse aangevuld met cijfers voor een aantal indicatoren gebaseerd op studies die uitgevoerd werden door het Sociaal Fonds voor de Werklieden van de Ondernemingen der Openbare en Speciale Autobusdiensten en Autocardiendiensten.

Bij de interpretatie van de verkregen resultaten moeten wel een aantal kanttekeningen gemaakt worden. Vooreerst geven de resultaten een momentopname weer op het tijdstip waarop de sociale balans werd opgemaakt (meestal 31 december). Daarnaast moet een vergelijking met sociale gegevens die beschikbaar zijn bij het Sociaal Fonds van de sector met de nodige omzichtigheid gemaakt worden. De gegevens van het Sociaal Fonds zijn immers veelal gebaseerd op de kwartaalgegevens van de RSZ¹⁵.

A. TEWERKSTELLING

Wanneer we de evolutie van de totale tewerkstelling in de sector nagaan op basis van de cijfers vermeld in de neergelegde sociale balansen, is het belangrijk voor ogen te houden hoe deze cijfers berekend worden.

Zoals reeds vermeld is de balans een momentopname van de situatie op de laatste dag van het boekjaar. Het boekjaar wordt meestal op 31 december afgesloten. Een groot deel van de activiteiten in onze sector bevindt zich dan in het laagseizoen, hetgeen een invloed heeft op de tewerkstelling.

De sociale balans geeft echter ook de cijfers van het gemiddeld aantal werknemers over het boekjaar. Dit gemiddelde werd bekomen door een rekenkundig gemiddelde van het personeelsbestand op de laatste dag van elke maand. Gezien de aard van de activiteiten van de sector baseren we ons voor de evolutie van de totale tewerkstelling dan ook op deze gemiddelde tewerkstelling over het jaar.

¹⁵ De gegevens van de RSZ omvatten de gegevens van alle personen tewerkgesteld in het betrokken kwartaal en houden dus geen rekening met VTE.

Volgende tabel geeft de evolutie weer van het gemiddeld aantal werknemers in de sector over het jaar. Deze tewerkstellingscijfers bevatten evenwel alle werknemers, dus arbeiders én bedienden. In een volgend deel wordt de evolutie van het aantal bedienden apart besproken.

gemiddeld aantal werknemers		2003	2004	2005
totaal		7.902	8.641	8.830
	<i>evolutie in %</i>		+ 9,35	+ 2,19
VTE		6.556	7.312	7.561
	<i>evolutie in %</i>		+ 11,53	+3,41

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de evolutie van het gemiddeld aantal VTE werknemers in de verschillende gewesten. De erop volgende tabel toont de evolutie van het aandeel van elk gewest in de totale tewerkstelling in de sector.

evolutie gemiddeld aantal VTE werknemers (in %)	2003	2004	2005
<i>Vlaanderen</i>	/	+15,30	+4,54
<i>Wallonië</i>	/	+2,18	+1,01
<i>Brussel</i>	/	+5,08	+0,00

aandeel (in %) in de totale tewerkstelling (VTE)	2003	2004	2005
<i>Vlaanderen</i>	68,85	70,97	71,68
<i>Wallonië</i>	28,05	25,63	25,01
<i>Brussel</i>	3,10	3,40	3,31

Op basis van de geglobaliseerde jaarrekeningen van andere sectoren (gepubliceerd door de NBB) kunnen we een vergelijking met andere sectoren maken betreffende de evolutie van de tewerkstelling (in VTE) in 2005 t.o.v. 2004. Een overzicht hiervan wordt in onderstaande tabel gegeven.

evolutie van de tewerkstelling in VTE (in%)	2005
<i>collectief bezoldigd personenvervoer over de weg</i>	+3,41
<i>vervoer te land</i>	-0,55
<i>reisbureaus en touroperators</i>	+5,66
<i>luchtvaart</i>	+4,51
<i>chemische industrie</i>	-0,73
<i>textielsector</i>	-5,04

B. ANALYSE VOLGENS DE ARBEIDSDUUR

De sociale balans geeft ook informatie over het aantal voltijdse en deeltijdse werknemers. Hierbij merken we op dat de gegevens in de sociale balans toelaten een onderscheid te maken tussen de arbeiders en de bedienden.

Onderstaande tabel geeft de evolutie weer van het percentage voltijdse en deeltijdse arbeiders enerzijds en bedienden anderzijds in de sector.

voltijds/deeltijds		2003	2004	2005
alle werknemers	<i>voltijds</i>	70,71 %	71,82 %	72,58 %
	<i>deeltijds</i>	29,29 %	28,18 %	27,42 %
arbeiders	<i>voltijds</i>	70,90 %	71,78 %	72,49 %
	<i>deeltijds</i>	29,10 %	28,22 %	27,51 %
bedienden	<i>voltijds</i>	69,12 %	72,15 %	73,41 %
	<i>deeltijds</i>	30,88 %	27,85 %	26,59 %

Aan de hand van de gegevens over het aantal VTE in de sector kan de gemiddelde arbeidsduur van een deeltijdse werknemer in de sector berekend worden. Hieruit blijkt dat deze 48,19 % van de arbeidsduur van een VTE bedraagt. Met andere woorden : de gemiddelde deeltijdse werknemer in de sector werkt halftijds.

Ook hier maken voor 2005 een vergelijking met andere sectoren. Een overzicht hiervan volgt in onderstaande tabel.

verdeling voltijds/deeltijds in 2005 (in %)	voltijds	deeltijds
<i>collectief bezoldigd personenvervoer over de weg</i>	72,58	27,42
<i>vervoer te land</i>	86,07	13,93
<i>reisbureaus en touroperators</i>	74,83	25,17
<i>luchtvaart</i>	69,68	30,32
<i>chemische industrie</i>	87,74	12,26
<i>textielsector</i>	89,20	10,80

C. ANALYSE VOLGENS HET GESLACHT

In dit deel wordt een analyse gemaakt over de tewerkstellingsevolutie van de vrouwen in de sector. Onderstaande tabel geeft deze evolutie weer.

aantal werknemers	2003	2004	2005
totaal	1.694	1.849	1.847
<i>evolutie in %</i>		+9,15	-0,11
VTE	1.373	1.523	1.519
<i>evolutie in %</i>		+10,92	-0,26

Uit deze cijfers blijkt dat ook de tewerkstelling van de vrouwen sterk toenam in 2004, zij het iets minder snel dan de totale toename van de tewerkstelling die in het eerste deel van deze analyse werd besproken. In 2005 werd een status quo genoteerd.

Hierna volgt een overzicht van het aandeel van de vrouwelijke tewerkstelling in de sector.

aandeel in totale tewerkstelling	2003	2004	2005
totaal	21,89 %	21,41 %	21,18 %
VTE	21,17 %	20,62 %	20,19 %

Deze cijfers tonen aan dat ongeveer één vijfde van de arbeidsplaatsen in de sector ingevuld worden door vrouwen. Ook hier is het belangrijk te noteren dat deze cijfers geen onderscheid maken tussen arbeidsters en bedienden.

Uit onderstaande tabel blijkt evenwel dat vrouwen veel meer kiezen voor een deeltijdse job. De verhouding deeltijds/volijds is inderdaad duidelijk hoger dan het sectoraal gemiddelde. Bijna de helft van alle werknemers in de sector werkt op deeltijdse basis.

voltijds/deeltijds	2003	2004	2005
werknemers			
<i>voltijds</i>	53,07 %	52,62 %	52,68 %
<i>deeltijds</i>	46,93 %	47,38 %	47,32 %

De volgende tabel vergelijkt de participatiegraad van werknemers in de totale tewerkstelling (in VTE) van onze sector met deze in andere sectoren.

aandeel werknemers in tewerkstelling (in VTE)	2005
<i>collectief bezoldigd personenvervoer over de weg</i>	20,19 %
<i>vervoer te land</i>	9,16 %
<i>reisbureaus en touroperators</i>	70,20 %
<i>luchtvaart</i>	31,79 %
<i>chemische industrie</i>	26,24 %
<i>textielsector</i>	36,67 %

D. BEDIENDEN

Hieronder wordt een overzicht gegeven van de evolutie van de tewerkstelling van de bedienden in de sector.

bedienden	2003	2004	2005
totaal	829	876	820
<i>evolutie in %</i>		<i>+5,67</i>	<i>-6,39</i>
VTE	695	765	718
<i>evolutie in %</i>		<i>+10,07</i>	<i>-6,14</i>

Het aandeel van de bedienden in de totale tewerkstelling in de sector blijft evenwel beperkt zoals de cijfers in volgende tabel aantonen.

aandeel in totale tewerkstelling	2003	2004	2005
aantal werknemers	10,71 %	10,14 %	9,68 %
VTE	10,71 %	10,35 %	9,88 %

E. ONBEPAAALDE VERSUS BEPAAALDE DUUR

Hierna volgt een overzicht van de evolutie van het aantal contracten van bepaalde en onbepaalde duur. Zoals de cijfers uit onderstaande tabel weergeven, werken meer dan 90 % van de werknemers in de sector op basis van een contract van onbepaalde duur.

bepaalde/onbepaalde duur	2003	2004	2005
<i>onbepaalde duur</i>	91,40 %	91,38 %	90,33 %
<i>bepaalde duur</i>	8,60 %	8,62 %	9,67 %

F. PERSONEELSVERLOOP

Tot slot berekenen we op basis van de gegevens beschikbaar in de sociale balans een indicator voor het gemiddeld personeelsverloop in de bedrijven in onze sector. Hiervoor delen we het aantal werknemers met een contract van onbepaalde duur die gedurende het jaar de onderneming verlieten door het totaal aantal werknemers met een contract van onbepaalde duur actief in de onderneming.

De indicator is dus beperkt tot de werknemers die werken op basis van een contract van onbepaalde duur en maakt bovendien geen onderscheid tussen arbeiders en bedienden. De redenen waarom de werknemers de onderneming verlieten kunnen verschillend van aard zijn : (brug)pensioen, ontslag door werknemer/werkgever, ... Wanneer een werknemer de onderneming verliet, betekent dit niet noodzakelijk dat hij ook de sector verliet.

Onderstaande tabel geeft de evolutie weer van het percentage ondernemingen die op basis van de hierboven uitgelegde indicator geen personeelsverloop kenden in de loop van het jaar.

personeelsverloop	2003	2004	2005
% ondernemingen zonder personeelsverloop	86 %	85 %	82 %
gemiddeld personeelsverloop	3,28 %	3,19 %	7,87 %

G. ANALYSE VOLGENS LEEFTIJD

Tenslotte onderzoeken we in deze analyse ook de evolutie van een aantal interessante sociale indicatoren, zoals de gemiddelde leeftijd, de gemiddelde anciënniteit en de gemiddelde leeftijd bij de indiensttreding.

Deze analyse gebeurt op basis van studies die verricht werden door het Sociaal Fonds voor de Werklieden van de Ondernemingen der Openbare en Speciale Autobusdiensten en Autocardiensten op de door hen beheerde databanken. Dit wil zeggen dat de analyse zich voor de volgende indicatoren beperkt tot de arbeiders actief in de sector.

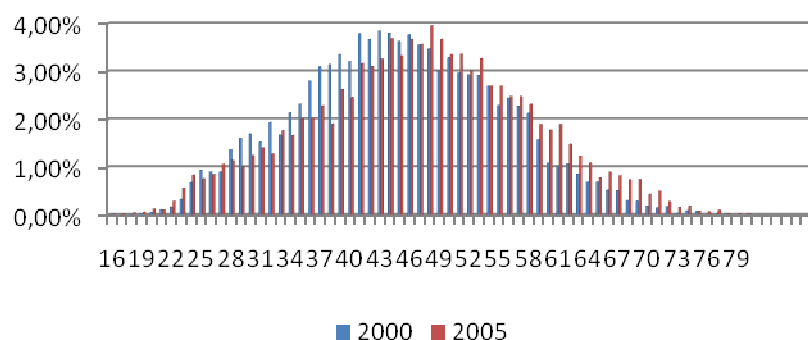
1. De gemiddelde leeftijd

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de mediaanwaarde in 2000 en 2005 van de gemiddelde leeftijd van de arbeiders actief in de sector.

gemiddelde leeftijd (in jaren)	2000	2005
1 ^{ste} kwartiel	38	39
mediaan	45	47
3 ^{de} kwartiel	52	55

De resultaten tonen een veroudering aan van het personeelsbestand van de sector over de periode 200-2005. Deze veroudering wordt in de volgende figuur duidelijk gevisualiseerd.

Verdeling volgens leeftijd



2. De anciënniteit

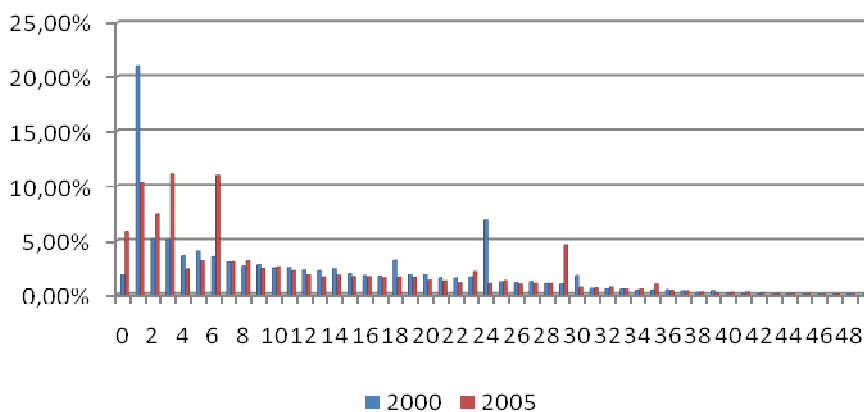
De gemiddelde anciënniteit (op basis van de mediaanwaarde) nam in de periode 2000-2005 af, van 9 naar 6 jaar, zoals onderstaande tabel aantoont.

gemiddelde anciënniteit (in jaren)	2000	2005
1 ^{ste} kwartiel	2	3
mediaan	9	6
3 ^{de} kwartiel	19	18

De daling van de anciënniteit wordt niet alleen verklaard door de toenemende tendens op de arbeidsmarkt om van job te veranderen. Ook de toename van de tewerkstelling in de sector heeft ervoor gezorgd dat de anciënniteit in 2005 lager ligt dan in 2000.

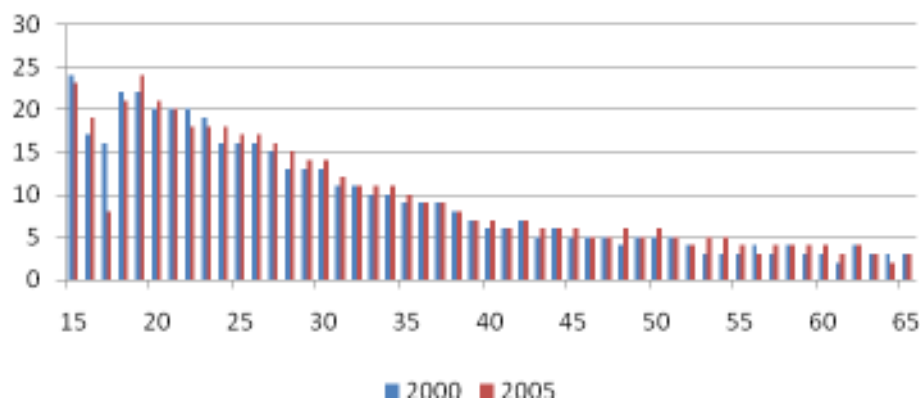
Hieronder wordt de evolutie grafisch voorgesteld.

Anciënniteit



Vervolgens wordt in een laatste grafiek de gemiddelde anciënniteit per leeftijd van indiensttreding voorgesteld op basis van de tewerkgestelde populatie in de sector in 2000 en in 2005. Op de X-as wordt de leeftijd bij indiensttreding van de werknemers geplaatst. De Y-as geeft de anciënniteit weer voor elke leeftijd bij indiensttreding. Hieruit blijkt de logica dat de kans dat men in de sector blijft groter is naarmate men jonger is bij indiensttreding.

Anciënniteit per leeftijd van indiensttreding

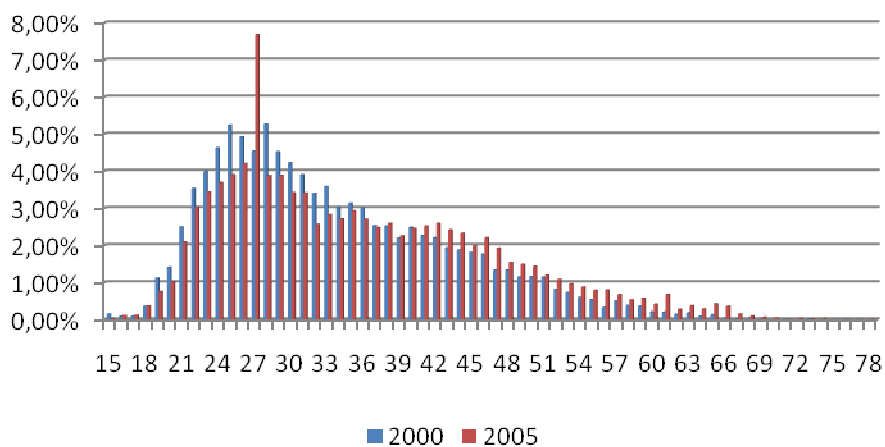


3. De gemiddelde leeftijd bij de indiensttreding

Onderstaande tabel en grafiek tonen aan dat de gemiddelde leeftijd bij de indiensttreding in 2005 toenam t.o.v. 2000.

gemiddelde leeftijd bij indiensttreding (in jaren)	2000	2005
1 ^{ste} kwartiel	26	27
mediaan	31	34
3 ^{de} kwartiel	40	43

Leeftijd bij indiensttreding



BESLUIT

In deze studie werd de sector van het collectief bezoldigd personenvervoer geanalyseerd voor de periode 2003-2005 op basis van de jaarrekeningen en sociale balansen neergelegd bij de NBB. In deze analyse kwamen financiële en sociale indicatoren aan bod. Daarnaast werden ook allerhande ratio's inzake de toegevoegde waarde van de sector geanalyseerd.

Hierbij moet er wel rekening mee gehouden worden dat op basis van de jaarrekeningen geen aparte analyse kan gemaakt worden voor de drie subsectoren in de sector. Het merendeel van de bedrijven is immers actief in meer dan één subsector.

De financiële analyse toont aan dat de rendabiliteit in de onderzochte periode daalde. Hiervoor kunnen verschillende oorzaken aangehaald worden. De verdere vrijmaking van de verschillende deelsectoren heeft een hogere concurrentie met zich meegebracht met een daling van de prijzen tot gevolg. Daarenboven moet de sector van het ongeregeld vervoer steeds meer het hoofd bieden aan concurrentie van autocarbedrijven uit Oost-Europa die door de lagere loonkost een kostenvoordeel hebben t.o.v. de Westerse autocarbedrijven. Ook de concurrentiestrijd met de lage-kost luchtvaartmaatschappijen heeft zonder twijfel een negatieve invloed op de rendabiliteit van de autocarsector.

Inzake liquiditeit wezen de resultaten op een eerder ongunstige liquiditeitspositie van de bedrijven in de sector. Het seizoensgebonden karakter van een groot deel van de activiteiten in de sector kan hiervoor echter waarschijnlijk een verklaring verschaffen. De cijfers betreffende de solvabiliteit duiden op een gezonde financiële structuur van de gemiddelde onderneming in de sector. Niettemin werd gewezen op een toenemend aantal ondernemingen met een negatief eigen vermogen, hetgeen de solvabiliteit van de sector op langere termijn kan ondermijnen.

De analyse van de verschillende ratio's inzake de toegevoegde waarde maakt duidelijk dat de sector op dat vlak een enorme groei kende in de geanalyseerde periode, en dan hoofdzakelijk in 2004. De enorme toename van de activiteit in het kader van de mobiliteitspolitiek, en zeker ook de mobiliteitsoplossingen die in 2004 werden uitgewerkt in Antwerpen rond het minder hinder plan bieden hiervoor een verklaring. Omdat er geen aparte analyse per deelsector kan gemaakt worden, is het mogelijk dat de positieve trend een neerwaartse beweging in andere sectoren verbergt.

De analyse rond de verdeling van de toegevoegde waarde over de verschillende productie-factoren bevestigt het belang van de personeelskost en de vergoeding voor de materiële vaste activa in de sector. Het aandeel van de personeelskost in de toegevoegde waarde nam het meest toe. De verstrenging van verschillende arbeidsreglementeringen kan hier de oorzaak van zijn. Tesamen met de scherpe prijsconcurrentie veroorzaakten ze in elk geval een reële daling van de arbeidsproductiviteit. Met de recente wijzingen op 1 april 2007 in de wetgeving inzake rij- en rusttijden zal het moeilijk zijn om deze negatieve tendens te stoppen.

Het is ook enigszins verontrustend dat de investeringsgraad in de periode 2003-2005 afnam. Deze daling in het investeringsgedrag werd ook al vastgesteld in de resultaten van de conjunctuurenquête die het ICB uitvoert in de sector van het ongeregeld vervoer.

In het sociaal luik van deze analyse tenslotte werd een toename van de tewerkstelling vastgesteld, met ook hier een de grootste groei in 2004. De verklaring hier moet in dezelfde context gezien worden als de groei van de toegevoegde waarde. De grote uitdaging voor de sector op sociaal vlak situeert zich zonder twijfel op het vlak van het aantrekken van nieuwe en jonge chauffeurs. De analyse toont immers een snel verouderende personeelsbestand aan.

Het is voor de eerste keer dat het ICB op uitgebreide wijze de sector economisch doorlichtte. De resultaten uit de economische analyse van de sector zonder twijfel waardevol zijn voor elke belanghebbende in de sector. Niet alleen de waarden van de verschillende ratio's zijn belangrijk. Ook de trends in de indicatoren die zich in de geanalyseerde periode manifesteren geven belangrijke informatie over de economische evolutie van de sector. Een jaarlijkse opvolging van de verschillende ratio's dringt zich dan ook op.

* *
*