



Financiële gezondheid in 2015 van de transportsector:

De liquiditeit van de transporteurs blijft onder druk staan!

Vorig jaar heeft UPTR een eerste grondige studie van de financiële gezondheid van de transportsector laten uitvoeren door het audit- en financieel expertisebureau BDO.

Eén jaar voor de inwerkingtreding van de kilometerheffing had UPTR het audit- en financieel expertisebureau BDO aangesteld om de balansen van 5.900 transportondernemingen (geregistreerd volgens de NACE-code 494 'goederenvervoer over de weg en verhuisbedrijven'), die hun balansen neerleggen bij de Nationale Bank van België, onder loep te nemen.

In 2015 was het dus essentieel voor UPTR om een overzicht, zo precies en objectief mogelijk, van de financiële gezondheid van de Belgische transportondernemingen te verkrijgen.

De - neutrale - resultaten van de gedetailleerde analyse van de rentabiliteit van de transportondernemingen waren uitgevoerd over het boekjaar 2013.

http://www.uptr.be/theme/medias/upload/Persbericht_Kilometerheffing_UPTR_Analyse_financiele_gezondheid_transportondernemingen.pdf

In 2016 heeft UPTR opnieuw gevraagd aan BDO om een financiële check-up van de transportsector uit te voeren, gebruikmakend van dezelfde analyseparameters.

Aangezien de timing in 2016 uiteraard niet dezelfde was als in 2015, heeft BDO de mogelijkheid gehad om een analyse te maken van de volledige balans van 2014 en een erg representatief staal (ongeveer 75%) voor het jaar 2015.

De belangrijkste te onthouden globale conclusies, van deze evolutieve financiële analyse van de transportsector, zijn de volgende zijn:



Voor het jaar 2015:

- ✓ **De 'nettomarge op omzet'** (de verhouding tussen het exploitatieresultaat en de omzet) bedraagt 2,7% (tegen 2,4% in 2013 en 3,5% als het gemiddelde van de andere sectoren in 2015).
- ✓ **25%** van de ondernemingen hebben een **negatief exploitatieresultaat** (resultaat voor financiële kosten en belastingen) (Tegenover 29% in 2013).

- ✓ **12%** van de bedrijven hebben een **negatief eigen vermogen** (m.a.w. hebben meer schulden dan activa...). (Tegenover 13% in 2013).
- ✓ **Meer dan één onderneming op vier kampt met liquiditeitsproblemen.**
De vlottende activa zijn onvoldoende om de kortetermijnverplichtingen te dekken.
*De mathematische verhouding tussen vlottende activa en verplichtingen op korte termijn is **1**.*
→ 25% van de ondernemingen heeft echter een liquiditeitsratio lager dan 0,85!
(Tegenover 0,80 in 2013).
- ✓ In 2015 lag de mediaan van de **betalingstermijn voor de transportfacturen op 60 dagen** (tegen 65 dagen in 2013 en 39 dagen voor het gemiddelde van de andere sectoren...).

Uit de cijfers van BDO, kan UPTR een globale positieve evolutie vaststellen m.b.t. de financiële gezondheid van de sector en dit in 2014 en 2015, in vergelijking met de voorgaande jaren.

UPTR benadrukt toch hoezeer de gemiddelde liquiditeit van de transportsector onder druk blijft staan.

UPTR vreest dat de kilometerheffing een halt zal toeroepen aan deze positieve evolutie in de volgende jaren.

Om op objectieve wijze vast te kunnen stellen of de impact van de kilometerheffing al dan niet zo schadelijk is zoals UPTR vreest, zal het nu afwachten zijn tot 2016, om dan de rekeningen neergelegd bij de Nationale Bank van België te analyseren ...

Ondertussen met de introductie van de kilometerheffing, die (pré-paid ofwel postpaid) gefinancierd moet worden door de transporteurs met een betalingstermijn van 15 dagen, stelt UPTR zich echter de vraag hoe de kilometerheffing het liquiditeitsprobleem in de sector kan ten goede komen?

Wie zal (over) leven zal erover mee kunnen praten!

Michaël Reul
Secretaris Generaal