



08/12/2017

Financiële gezondheid in 2016 van de transportsector:

De liquiditeit van de transporteurs blijft nog altijd onder druk staan!

In mei 2015 heeft UPTR een eerste **grondige studie van de financiële gezondheid van de transportsector** laten uitvoeren door een extern consultancy bedrijf.

Eén jaar voor de inwerkingtreding van de kilometerheffing had UPTR het audit- en financieel expertisebureau BDO aangesteld om de resultaten voor het jaar 2013 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 de loep te nemen.

Het was dus essentieel voor UPTR om een overzicht, zo precies en objectief mogelijk, van de financiële gezondheid van de Belgische transportondernemingen te verkrijgen in het kader van de, toen nog te gebeuren, invoering van een kilometerheffing in België.

De - neutrale - resultaten van de gedetailleerde financiële 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 aan BDO gevraagd om een tweede **financiële check-up van de transportsector** uit te voeren, gebruikmakend van dezelfde analyseparameters. Dit om een analyse van de evolutie van de financiële gezondheid van de Belgische transportondernemingen te kunnen doen.

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.

→ http://www.uptr.be/maills/files/Financiele_analyse_rentabiliteit_sector_2016.pdf

Het is op dezelfde statistische basis dat UPTR u vandaag de meest essentiële globale conclusies van de **evolutie van financiële analyse van de transportsector voor het jaar 2016** kan voorstellen.

Kort samengevat kan gesteld worden dat de transporteurs in 2016 een positieve evolutie hebben gekend voor de indicatoren inzake de rentabiliteit, maar dat hun liquiditeit nog steeds te lijden heeft onder een betalingstermijn van klanten die heel wat hoger ligt dan het Belgische gemiddelde.

Het is de evidentie zelve dat de invoering van de kilometerheffing in april 2016 niet van de aard geweest om de kasmiddelen van de transportondernemingen te verbeteren...

Michaël Reul
Secretaris-Generaal



De belangrijkste, financiële indicatoren voor het jaar 2016:

- ✓ De "**nettomarge op omzet**" (de verhouding tussen het nettoresultaat en de omzet) bedraagt 3,2% (tegen 2,8% in 2015 en 3,5% als het gemiddelde van de andere sectoren in 2016).
- ✓ **31%** van de ondernemingen hebben een **negatief "exploitatieresultaat"** (resultaat voor financiële kosten en belastingen) (Tegenover 25% in 2015).
- ✓ **11%** van de bedrijven hebben een **negatief "eigen vermogen"** (m.a.w. hebben meer schulden dan activa!). (Tegenover 12% in 2015).
- ✓ Ondanks het feit dat de **solvabiliteitsratio** (de verhouding tussen het eigen vermogen en het totale actief van de onderneming) in de transportsector haar hoogste peil behaalt sinds 2009 (35% in 2016), blijft zij lichtelijk onder het Belgische gemiddelde, alle sectoren inbegrepen (36% in 2016).
- ✓ **Meer dan één onderneming op vier kampt met "liquiditeitsproblemen"**. De wettelijke verhouding tussen vlottende activa en verplichtingen op korte termijn is 1. **→ 25% van de ondernemingen heeft echter een liquiditeitsratio lager dan 0,88!** (Tegenover 0,86 in 2015). De vlottende activa zijn onvoldoende om de verplichtingen op korte termijn te dekken.
- ✓ **In 2016 lag de mediaan van de betalingstermijn voor de transportfacturen op 62 dagen** (tegen 60 dagen in 2015). Inzake liquiditeit **lijden transporteurs nog steeds onder een betalingstermijn van klanten die 50% hoger ligt dan het Belgische gemiddelde**, alle sectoren inbegrepen (40 dagen in 2016).

Tot slot kan er gesteld worden dat, tussen 2015 en 2016, transportondernemingen gemiddeld **een positieve evolutie** van hun indicatoren van **rentabiliteit** hebben gekend (nettomarge op de omzet, rentabiliteit van het eigen vermogen en rentabiliteit van het totale actief).

Daar staat tegenover dat de **betalingstermijn** van klanten **hoger blijft dan het Belgische gemiddelde** en dit een invloed heeft op de daling van de liquiditeit van de ondernemingen.

De voortdurende stijging sinds 2012 van de betalingstermijnen van hun leveranciers kan zeker gezien worden als één van de gevolgen van de **liquiditeitsproblemen** in de transportsector.