

# AUTOLOGISTIEKERS krijgen geen ademruimte



Costatino Baldissara,  
voorzitter van ECG.

**De autologistieksector kreunt al sinds 2008 onder de gevolgen van de crisis. Terwijl de automobiellindustrie weer wat meer arm-slag heeft, blijven de logistieke dienstverleners van afgewerkte auto's naar adem happen. De vereniging van Europese autologistiekers ECG wil daarom de alarmbel luiden.**

GUY BEYENS

**M**eer dan andere branches lijkt die van de autologistiekers nog gebukt te gaan onder de gevolgen van de economische crisis. "Ondanks de geleverde inspanningen om de Europese economie terug op het juiste spoor te zetten, staan we vandaag aan de vooravond van een nieuwe verzwakking van de markt. Als we de economische groei niet kunnen veilig stellen, riskeren we af te stevenen op een double dip",

waarschuwde Costatino Baldissara, voorzitter van ECG, de Europese vereniging die de logistieke dienstverleners van afgewerkte voertuigen groepeerd, tijdens het jaarlijkse congres van de organisatie in Parijs.

Omdat de auto-industrie rechtstreeks en onrechtstreeks werk verschaft aan 12,6 miljoen mensen of 5,6% van de Europese werkende bevolking en de transportindustrie 7% van diezelfde groep vertegenwoordigt, is het volgens Baldissara vanzelfsprekend dat de toewijzing van steunfondsen om deze industrieën boven water te houden, de meest voor de hand liggende manier is om economische groei in Europa te verzekeren.

#### SCHROOTPREMIES

Wat dit betreft, roept hij regeringen in Europa op om de schrootpremies te hernieuwen. De vorige schrootpremie-initiatieven hebben immers aangetoond dat ze een stimulans vormen om oude auto's te vervangen en de verkoop van nieuwe voertuigen aan te zwengelen, zelfs toen de crisis op zijn hoogtepunt was.

"Schrootpremies en andere financiële maatregelen gericht op het vervangen van oude wagens en vervuilende transportmiddelen kunnen eveneens bijdragen tot een duurzame omgeving." Volgens de voorzitter van de Europese vereniging die de bedrijven actief in de logistiek van afgewerkte voertuigen groepeerd, komen in Europa 77 miljoen voertuigen in aanmerking om vervangen te worden. "Cijfers van ACEA leren ons dat 34,6% van de Europese vloot ouder is dan 10 jaar. Als die auto's worden vervangen, zijn we uit de penarie."

#### DOEK DREIGT TE VALLEN

De autologistieksector is bijzonder bevreemd voor de eurocrisis. "Als er geen

ernstig, gezamenlijk actieplan wordt ontwikkeld om de overheidsschuld van Europa in te dijken en om de mogelijke besmetting van financiële instellingen tegen te houden, dan zullen consumentenuitgaven gewoon stilvallen. Dat zou desastreus zijn voor onze sector, want heel wat van onze leden hebben nu al problemen om nog met winst te werken. Een nieuwe recessie zou voor velen het einde betekenen", aldus Baldissara.

#### TE WEINIG ERKENNING

Behalve de dreiging van een nieuwe economische dip vindt Baldissara het heel erg dat de sector van de autologistiek niet de erkenning krijgt die het verdient. "Zo is het een misvatting dat

bound logistiek ver van goed presteren. "Terwijl de autobouwers en de leveranciers van de auto-industrie mooie winstvoorspellingen maken voor dit en de volgende twee jaar, werken de autologistiekers nog steeds onder grote druk met weinig benijdenswaardige financiële resultaten. Dit heeft niet alleen te maken met een grote kostendruk, maar ook het nijpend tekort aan bekwaam chauffeurs, het gebrek aan vertrouwen in de toekomst en in de mogelijkheid om langdurige contracten te sluiten, weegt erg hard op de sector. Die ziet de kansen om leefbare tarieven en een positieve return on investment te halen, drastisch afnemen."

Baldissara onderstreept dat de lo-

**»Logistiek wordt door de OEM's te vaak gezien als een makkelijke manier om te bezuinigen«**

het verplaatsen van een auto een eenvoudige activiteit is waar geen grote investeringen voor nodig zijn en die geen extra kosten genereert. Logistiek wordt door de OEM's te vaak gezien als een makkelijke manier om te bezuinigen."

Gecombineerd beschikt deze sector over activa ter waarde van 40 miljard euro. Die vertegenwoordigen 373 schepen, 13.000 speciale treinwagens, 22 binnenschepen en 17.600 autotransporters. De hoge investeringsrisico's die de autologistiekers nemen, worden naar de mening van de ECG-voorzitter onvoldoende gewaardeerd en het strategische aspect van de autologistiek te weinig begrepen.

#### SAMENWERKING AANGEWezen

In tegenstelling tot de rest van de auto-industrie blijft die van de out-

gistieke dienstverleners van afgewerkte voertuigen hun vloot na de crisis van eind 2008 ineens met 20% hebben zien krimpen. "Sindsdien hebben ze noch de financiële middelen noch de zin om te investeren in vlootvernieuwing. Naarmate investeringen uitblijven, veroudert de vloot en riskeren de OEM's dat ze bij een eventueel economisch herstel niet in staat zullen zijn om hun auto's af te zetten op de markt."

Volgens de Europese vereniging van autologistiekers is daarom een goede samenwerking met de OEM's in het belang van beide partijen aangewezen. "Outbound logistiek kan voor hen een marketingtool zijn. Mits langetermijncontracten kunnen de logistieke dienstverleners investeren in activa en zo zorgen dat de auto's tijdig en veilig worden geleverd." ■