

Sectorprognoses Industrie | 4 maart 2020

Aan de beterende hand

Albert Jan Swart, sectoreconoom Industrie, Transport & Logistiek

Albert.Jan.Swart@nl.abnamro.com

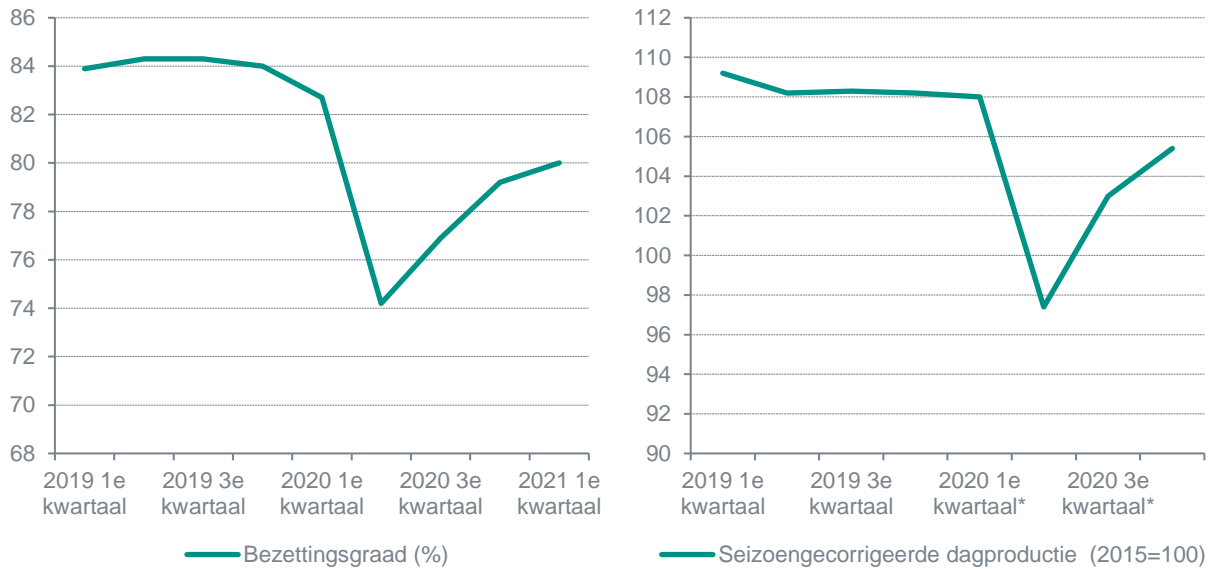
De Nederlandse industrie is aan de beterende hand. Vooruitlopend op het economisch herstel in 2021 en 2022 trekken de investeringen en daarmee de vraag naar veel industriële producten aan. Wel kan de opleving in 2021 geremd worden door tekorten aan onderdelen en materialen. Voor producenten van bussen en vliegtuigen en hun toeleveranciers zal het herstel langer duren, terwijl de bouwproductie door de stikstofcrisis wordt gedrukt.

De paniek was compleet. Terwijl het ene na het andere Europese land op slot ging, raakten half maart 2020 voorraden van auto-onderdelen op. Doordat de Chinese overheid eind januari draconische maatregelen had getroffen in de oorlog tegen corona, stakte de aanvoer van Chinese auto-onderdelen, waardoor de gehele Europese auto-industrie de deuren moest sluiten. Pas twee maanden later kwam de toelevering van Chinese onderdelen weer op gang.

Nederland kent een vrij kleine auto-industrie, maar levert wel veel onderdelen en machines aan autofabrikanten in andere Europese landen. De sluiting van autofabrieken leidde tot een historisch snelle daling van de industriële productie. De terugval werd versterkt doordat veel ondernemingen in paniek raakten en orders annuleerden. In het tweede kwartaal daalde de productie met zo'n 11 procent.

Hoe anders was de situatie in 2019, toen enkele jaren van hoogconjunctuur de gemiddelde bezettingsgraad hadden opgestuwd tot het historisch hoge percentage van 84 procent. Aan het begin van de pandemie kelderde die naar circa 74 procent. Maar terwijl de dienstensector in het vierde kwartaal werd geremd door nieuwe lockdowns, zette het herstel van de industriële productie door. In februari 2021 lag de gemiddelde bezettingsgraad alweer op 80 procent.

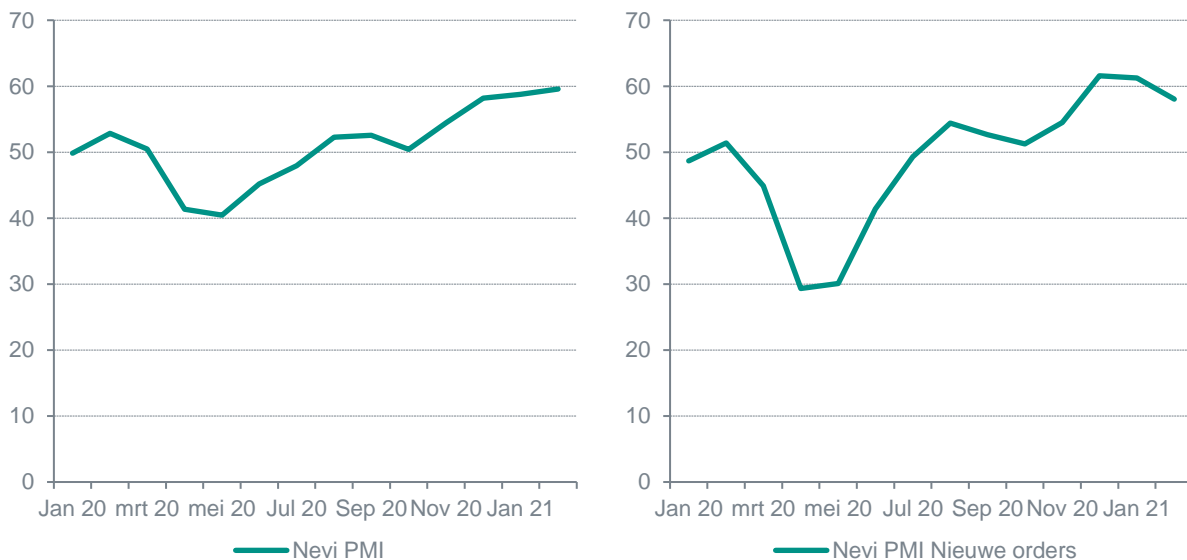
Gemiddelde bezettingsgraad en productie veerden sterk op vanaf zomer 2020



Bron: CBS

De Nevi Inkoopmanagersindex voor de Nederlandse industrie (Nevi PMI) wijst op krachtig herstel. Over februari 2021 kwam de index uit op 59,6, de hoogste score sinds september 2018. Een score boven de 50 duidt op groei. Vrijwel alle seinen staan op groen, zoals de deelindicatoren voor productie, nieuwe orders en werkgelegenheid. Ook nemen de orderportefeuilles sinds november weer toe en zijn ondernemers optimistisch over de productie over twaalf maanden.

Nevi Inkoopmanagersindex voor de Nederlandse industrie wijst op krachtig herstel van productie en nieuwe orders



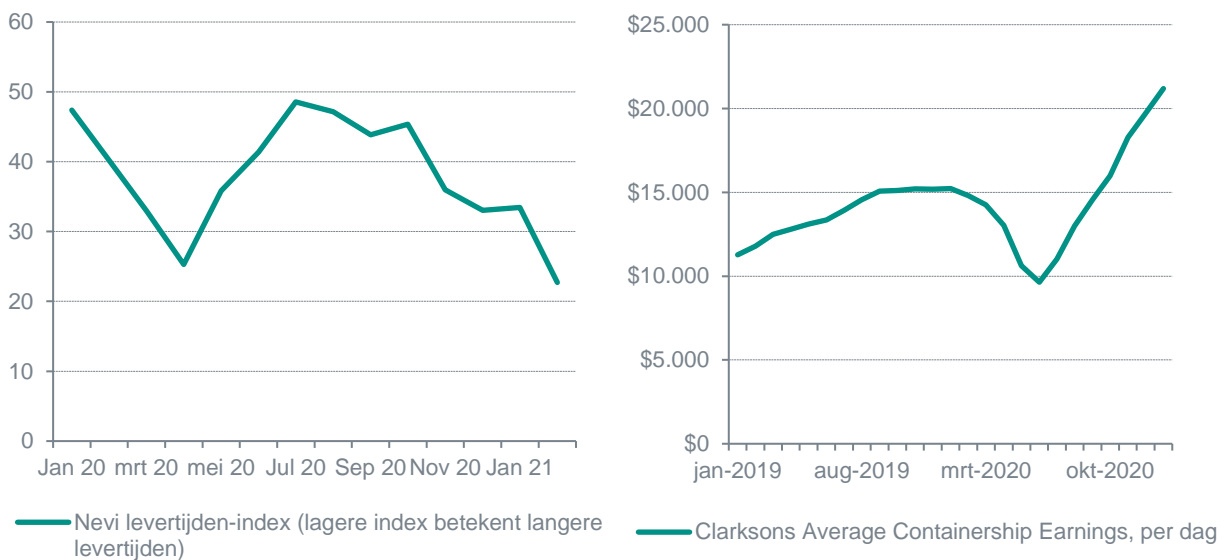
Bron: Nevi / IHS Markit

Lange levertijden vormen rem op herstel

Toch zijn er risico's. Veel ondernemingen hebben tijdens de coronacrisis de voorraden verkleind om het vereiste werkkapitaal terug te brengen en zo liquide middelen vrij te spelen. Nu de vraag naar industriële goederen snel toeneemt, ontstaan aan allerlei onderdelen en materialen tekorten. Zo kampt de auto-industrie met een tekort aan chips, dat wordt veroorzaakt doordat autofabrikanten in 2020 te weinig hebben besteld. De chipfabrikanten hebben hun capaciteit aangewend om aan de hoge vraag naar chips voor datacenters, elektronica voor consumenten en apparatuur voor 5G-netwerken te voldoen. Op dit moment is geen capaciteit beschikbaar om onmiddellijk weer veel chips voor autofabrikanten te maken.

Ook machinebouwers kampen met een tekort aan onderdelen, zoals printplaten. Afgelopen week [waarschuwde](#) de Federatie Nederlandse Rubber- en Kunststofindustrie (NRK) zelfs voor een tekort aan grondstoffen. Er zijn ook berichten over een tekort aan spaanplaat. De deelindicator van de Nevi Inkoopmanagersindex voor levertijden over februari kwam uit op 22,7. Dat is nog lager dan in april 2020 aan het begin van de coronacrisis (25,3) en de laagste stand ooit gemeten. Een zorgelijk signaal, want een lagere score duidt op langere levertijden. Tegelijkertijd stegen de inkooprijzen in het hoogste tempo sinds bijna tien jaar, een teken dat de vraag naar grondstoffen en onderdelen zeer groot is. De inkooprijzen nemen ook toe door de hogere transportkosten als gevolg van de hogere tarieven in de nog altijd ontregelde containervaart. In veel andere landen is het beeld vergelijkbaar.

Levertijden lopen op en tarieven containervaart sterk gestegen



Bron: Nevi / IHS Markit / Clarksons Research

Positief is dat de afzetprijzen ook stijgen. Het is dus goed mogelijk dat veel industriële ondernemingen erin slagen de hogere inkoopkosten door te berekenen aan hun klanten. De langere levertijden en vooral het gebrek aan chips vormen echter wel een rem op het herstel. Indien kritieke onderdelen of materialen niet beschikbaar zijn, kan dat de productie afremmen of zelfs zorgen voor stilvallende productielijnen. Zo zag Volvo Trucks zich in februari genoodzaakt een productielijn voor vrachtwagens in Gent gedurende een week [stil te leggen](#) vanwege een tekort aan chips. Indien de tekorten de komende maanden aanhouden, is het de vraag hoe snel dergelijke achterstanden kunnen worden ingelopen.

De tekorten zouden daarmee de industriële productie in 2021 kunnen remmen, zeker zolang bijvoorbeeld chipfabrikanten niet aan de grote vraag kunnen voldoen en er een tekort is aan capaciteit in de containervaart.

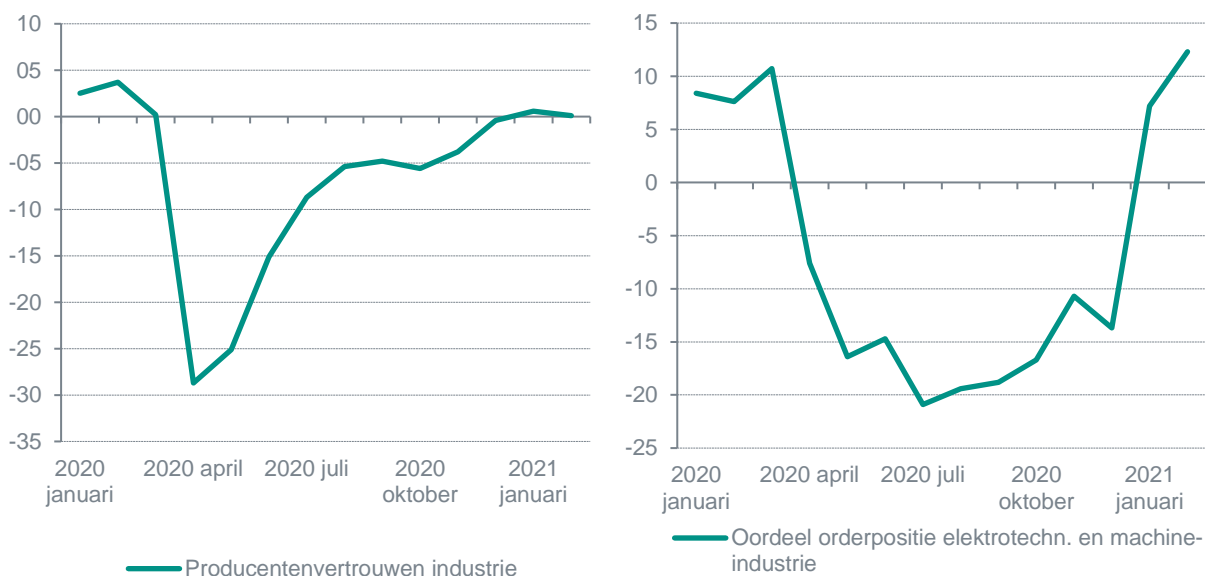
Industrie krijgt wind in de rug van breed herstel economie

Momenteel zijn de macro-economische omstandigheden nog moeizaam, maar daar komt zeer waarschijnlijk verandering in nu op grote schaal wordt gevaccineerd. In het basisscenario verwacht ABN AMRO dat de economie vanaf de zomer krachtig herstelt. De Nederlandse economie groeit in 2021 naar verwachting met 2,1 procent, dankzij meer export, overheidsbestedingen en private investeringen. Voor de gehele eurozone, die in 2020 gemiddeld genomen harder is geraakt, verwacht ABN AMRO in 2021 een groei van maar liefst 3,3 procent. De wereldhandel groeit naar verwachting met 7,6 procent ten opzichte van 2020. In 2022 zijn de beperkingen in verband met het coronavirus vermoedelijk echt voorbij. Dan trekt de groei verder aan; voor Nederland verwacht ABN AMRO in 2022 een groei van 4,1 procent, voor de eurozone 4,2 procent.

Investeringen trekken nu al aan

Vooruitlopend op het economisch herstel trekken de investeringen nu al aan. Dat is te zien aan de productie en nieuwe orders van de machine-industrie. Terwijl de industriële productie vanaf het najaar herstelde, zakte de productie van machines in eerste instantie verder in. Dat kwam vermoedelijk doordat veel bedrijven investeringen uitstelden om zo veel mogelijk cash achter de hand te houden. Bovendien was in veel sectoren overcapaciteit ontstaan door de lagere economische activiteit en was het zeer onzeker of en wanneer er bijvoorbeeld goede vaccins tegen het coronavirus zouden komen.

Producentenvertrouwen weer nipt positief, vooral oordeel over orderpositie elektrotechnische en machine-industrie verbeterd



Bron: CBS

In november 2020 presenteerde een aantal farmaceutische bedrijven zeer goede testresultaten van coronavaccins. Het goede nieuws leidde onmiddellijk tot veel optimisme in het bedrijfsleven. De deelindicator van de Nevi

Inkoopmanagersindex voor de productie over twaalf maanden veerde in november op van 62,0 naar 71,0. In de machinebouw namen de productie en nieuwe orders van machines toe. In de maanden daarop herstelden de nieuwe orders verder. Ook het producentenvertrouwen verbeterde sterk. In januari 2021 was het producentenvertrouwen voor het eerst sinds het uitbreken van de pandemie nipt positief. Met name het vertrouwen in de machine-industrie verbeterde de laatste maanden sterk dankzij de snel toenemende nieuwe orders.

Toeleveranciers passagiersvervoer, horeca en bouw hebben het nog lastig

De cijfers over de elektrotechnische en elektrische apparatenindustrie en de machinebouw zijn vermoedelijk vertekend door de grote vraag naar chipmachines van zwaargewicht ASML, aangezien een deel van de meer traditionele bedrijven uit deze branche met vraaguitval kampt. Het bedrijf uit Veldhoven is een van de winnaars in de coronacrisis. Hoewel de vraag naar chips voor bijvoorbeeld smartphones en auto's in de eerste fase inzakte, nam de totale behoefte aan chips in 2020 explosief toe door de toegenomen vraag naar datacenters, apparatuur voor 5G-netwerken en laptops. De chipmachinebouwer profiteerde daarvan en produceerde in 2020 maar liefst 16 procent meer nieuwe lithografiesystemen. De vele Nederlandse toeleveranciers profiteerden eveneens.

Het sinds begin 2021 positieve oordeel over de orderpositie in de elektrotechnische en machine-industrie wordt waarschijnlijk eveneens vertekend door de snelle groei van ASML, want de chipmachinebouwer verwacht voor 2021 opnieuw dubbelcijferige groei. Daarnaast liften sommige ondernemingen mee op de duurzame trend naar elektrisch rijden die verder is aangewakkerd door extra overheidssteun, wat zorgt voor een explosief groeiende vraag naar laadpalen en laadsystemen voor bijvoorbeeld elektrische auto's, bussen en vrachtwagens. Zo is de omzet van de Almeerse leverancier van laadpalen en energieopslagsystemen Alfen in 2020 ruim verdubbeld.

Prognoses volumegroei industrie, per branche, jaar-op-jaar

	2020	2021	2022
Chemie	-0,5%	1,0%	1,0%
Rubber en kunststof	-5,1%	4,0%	4,0%
Basismetaal	-12,9%	10,0%	6,0%
Metaalproducten	-8,0%	2,5%	3,5%
Elektrotechnisch	-7,4%	4,0%	2,0%
Elektrische apparaten	4,1%	3,0%	6,0%
Machinebouw	-2,5%	5,0%	9,0%
Transportmiddelen	-14,7%	12,0%	3,0%
Meubelindustrie	-7,3%	1,5%	3,0%
Totaal industrie	-5,0%	4,0%	3,5%

Bron: ABN AMRO Sector Advisory

Veel minder goed gaat het met bedrijven die meer traditionele elektrische apparatuur leveren voor bijvoorbeeld vliegtuigen, schepen en bussen, en met producenten van allerlei systemen en apparaten voor de horeca, zoals verlichting en pompen voor tapsystemen. Zo [produceerde](#) de Frans-Duitse vliegtuigbouwer Airbus in 2020 slechts 566 passagierstoestellen, tegen 863 in 2019. Door de dramatische situatie waarin de luchtvaart zich bevindt, worden er veel minder nieuwe vliegtuigen besteld. Airbus verwacht in 2021 ongeveer eenzelfde aantal vliegtuigen te produceren als in

het matige jaar 2020. De productie ligt dus voorlopig op een laag niveau.

Het lijkt er voorlopig op dat het nog jaren zal duren voor de vliegtuigbouw terug is op het oude productieniveau. De vraag naar schepen en bijvoorbeeld bussen is eveneens afgenomen. Orderboeken voor schepen zijn gekrompen doordat investeringen zijn uitgesteld. Openbaarvervoer- en touringcarbedrijven lijden nog altijd zware verliezen door de lockdowns, waardoor de vraag naar bussen is ingestort. Vorige week [werd bekend](#) dat industrieel conglomeraat VDL in zijn bussenfabriek in Heerenveen voortaan badkamers en toiletten produceert. De relatief kleine segmenten ruimtevaart en defensie laten wel enige groei zien. Ook Nederlandse leveranciers van elektronica kunnen daarvan profiteren.

De olie-industrie heeft het eveneens moeilijk door de lagere vraag naar allerlei brandstoffen, zoals benzine en kerosine. De branche, inclusief de petrochemie, is normaal gesproken een belangrijke afnemer van onder meer buizen, kleppen en pompsystemen. De malaise kan echter ook kansen bieden doordat sommige installaties tijdelijk stil worden gezet voor groot onderhoud. In het algemeen draait de chemische industrie nog wel goed, met name dankzij de vraag naar verpakkingen en de groeiende productie van additieven voor voeding. De productie van materialen zoals verf trekt eveneens aan.

Ook toeleveranciers aan de bouw krijgen naar verwachting in 2021 enige tegenwind, niet zozeer door corona, maar als gevolg van de stikstofcrisis. Het aantal afgegeven bouwvergunningen zit alweer in de lift, maar gezien de lange aanlooptijd van nieuwbouwprojecten [verwacht](#) ABN AMRO dat de bouwproductie in 2021 met 3,5 procent afneemt. De laatste maanden waren ondernemers in de hout- en bouwmaterialenindustrie nog redelijk optimistisch, maar in februari nam het producentenvertrouwen in deze branche af en daalde het oordeel over de orderpositie in hoog tempo, van per saldo 22 procent in januari naar -3,1 procent in februari. Ook bedrijven in de metaalproductenindustrie en de rubber- en kunststofproductindustrie kunnen in 2021 last krijgen van lagere vraag vanuit de bouw. ABN AMRO verwacht dat de bouw in 2022 met een groei van 3 procent weer sterk herstelt.

Race tegen de klok voor auto-industrie Verenigd Koninkrijk

De gevolgen van brexit voor de industrie zijn nog niet helemaal duidelijk. De komende jaren zal moeten blijken of het Verenigd Koninkrijk (VK) nog een interessante vestigingsplaats kan blijven voor industriële bedrijven, waaronder vooral autofabrikanten. Het feit dat het VK en de Europese Unie (EU) vlak voor kerst een handelsakkoord sloten is wel een opsteker. Afgesproken is onder meer dat er geen invoerheffingen gelden bij de export van EU-goederen naar het VK en vice versa. Zeker is wel dat deze op zich ordelijke brexit desalniettemin zorgt voor hogere administratieve lasten en meer logistieke kosten en daarmee de toch al dunne marges in de auto-industrie onder druk kan zetten. Elke keer dat bijvoorbeeld een auto-onderdeel de Britse grens over gaat, moet daarvan aangifte worden gedaan bij de douane. Bij de grens worden goederen vervolgens gecontroleerd. Momenteel leidt dat nog tot veel vertraging, maar die zal vermoedelijk op de langere termijn afnemen wanneer de processen beter verlopen.

Dan rest voor autofabrikanten nog de vraag of zij de komende jaren of decennia in Britse fabrieken moeten blijven investeren, of zich toch bijvoorbeeld beter in Oost-Europa kunnen vestigen. De loonkosten zijn daar laag en er kan dan binnen de EU geproduceerd worden, met alle voordelen van dien. Veel zal afhangen van de vraag of het VK erin slaagt batterijen voor elektrische auto's te produceren of uit de EU te importeren. De vrijstelling van heffingen op de Britse export naar de EU geldt namelijk alleen wanneer minimaal 30 procent van de componenten van Britse batterijen binnen het VK en de EU is geproduceerd. Dit percentage ligt op dit moment relatief laag in het kader van een overgangsregeling. Vanaf 1 januari 2024 moeten de componenten van de Britse batterijen voor [minimaal 50 procent](#)

binnen het VK en de EU zijn geproduceerd om de elektrische auto zonder invoerheffingen naar de EU te kunnen exporteren. Het belooft een race tegen de klok te worden.

De komende jaren zal moeten blijken of er tijdig een inhaalslag kan worden gemaakt en of autofabrikanten in de tussentijd bereid zijn te blijven investeren in het VK, zoals Nissan sinds kort van plan zegt te zijn. Indien de Britse auto-industrie zou krimpen, zou dit gevolgen hebben voor de enkele honderden toeleveranciers in Nederland, bijvoorbeeld in de chemie, de machine-industrie, metaalproducten, rubber- en kunststofindustrie en elektrotechniek. Een [groot deel](#) van de Nederlandse export naar de Britse industrie vindt overigens indirect plaats, bijvoorbeeld doordat Nederlandse onderdelen in Duitse producten worden verwerkt die vervolgens worden geëxporteerd naar het VK.

Belastingenschulden belemmeren herstel

Zelfs wanneer de industriële productie in 2022 hersteld is, zullen sommige ondernemingen nog steeds kampen met de nasleep van de coronacrisis. Diverse ondernemingen hebben gebruikgemaakt van de mogelijkheid om uitstel van betaling te krijgen van onder meer loonheffingen en omzetbelasting. Volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) had 18 januari zo'n 12 procent van de industriële bedrijven een openstaande belastingenschuld. Gemiddeld bedraagt de belastingenschuld in de nijverheid (industrie inclusief olie en gas) 187.000 euro. Met name de belastingenschuld bij bedrijven met 50 tot 250 medewerkers vallen op; in de nijverheid heeft zo'n 24 procent van de bedrijven van deze omvang een openstaande belastingenschuld met een gemiddelde omvang van ruim 1,1 miljoen euro.

Op het moment dat deze schulden moeten worden terugbetaald, kan dat voor zwakkere bedrijven tot problemen leiden. Volgens het CBS heeft circa 17 procent van de industriële bedrijven in 2020 verlies geleden. Tegelijk is de kaspositie van de meeste bedrijven dankzij alle steunmaatregelen goed op peil gebleven, waardoor het aantal faillissementen zeer laag is. Bij sommige ondernemingen is de solvabiliteit echter wel verslechterd. Hoewel de rente op schuld verwaarloosbaar is en de datum waarop moet worden begonnen met aflossen steeds wordt [opgeschoven](#), kunnen deze schulden uiteindelijk ten koste gaan van innovatie, waardoor sommige ondernemingen de internationale concurrentiestrijd kunnen verliezen. In het ergste geval kan de hoge schuldenlast op termijn alsnog leiden tot faillissement.

Disclaimer

De in deze publicatie neergelegde opvattingen zijn gebaseerd op door ABN AMRO betrouwbaar geachte gegevens en informatie. Door de onzekerheid over het verloop van het coronavirus zijn deze verwachtingen met meer onzekerheid omgeven dan gebruikelijk. Noch ABN AMRO, noch functionarissen van de bank kunnen aansprakelijk worden gesteld voor in deze publicatie eventueel aanwezige onjuistheden. De weergegeven opvattingen en prognoses houden niet meer in dan onze eigen visie en kunnen zonder nadere aankondiging worden gewijzigd. Het gebruik van tekst of cijfers uit deze publicatie is toegestaan mits de bron duidelijk wordt vermeld.

Teksten zijn afgesloten op 1 maart 2021.