

**Algemene Vergadering
& persconferentie
2020**



2020

**Economisch
Dossier**

01 **Voorwoord** 3

02 **Economische Conjunctuur** 9

03 **Burgerlijke Bouwkunde** 21

04 **Goederenbehandeling** 32

01



Voorwoord



01

Voorwoord

CORONA.

Waarschijnlijk het woord dat heden ten dage het meest opduikt in alle kranten en nieuwsberichten wereldwijd. Het beïnvloedt ons dagelijkse leven en onze samenleving op een dergelijk ingrijpende manier dat we er niet omheen kunnen, ook niet bij een voorwoord voor het economische overzicht van het jaar 2019. Ik trap een open deur in door te zeggen dat 2019 op economisch gebied in onze sector een goed jaar was. Door de forse eindsprint in december eindigen we zelfs nog een stuk boven de recordcijfers van 2018 en zetten weerom een 'all time high' cijfer neer. De detailanalyse daarvan kan u terugvinden in de volgende hoofdstukken.

Uiteraard proberen we ook steeds een inschatting te maken van wat komen gaat. En daar komt het onvermijdelijke C-woord direct om de hoek kijken. Dat er zich een daling van de verkoopcijfers zou manifesteren was in de sterren geschreven. Bomen groeien nu eenmaal niet tot in de hemel. De grote vraag was of het een zachte daling zou worden of een brutale crash. En bijkomend : "Hoe

diep zouden we gaan ?" Zonder speciale crisissen was een zachte terugval het meest gehoorde - en vooral gehoopte - scenario.

Maar toen was er opeens de corona pandemie en ging de economische activiteit wereldwijd vol in de remmen. Onze 'speciale crisis' was een feit en had een onmiddellijke en zware impact op onze business. Hoe zwaar en hoe diep het effect zal zijn valt op vandaag nog moeilijk te bepalen. Maar de hamvraag wordt ongetwijfeld hoe lang het nog gaat duren. We zien immers door de versoepelende maatregelen een hernemen van de economie. Bouw, industrie, distributie en logistiek zijn allemaal wel terug aan het werk, maar overal met verminderd rendement als gevolg van de noodzakelijke maatregelen om besmetting te voorkomen. Dalende inkomsten en bovendien hogere kosten zorgen ervoor dat er minder geïnvesteerd wordt. En in vele gevallen betekent dit niet enkel uitstel, maar dikwijls ook afstel; bestellingen worden geannuleerd.

Wie ook bijzonder hard getroffen is, zijn de verhuurbedrijven. Omdat de activiteit bijna van de ene op de andere dag stil viel, vielen de inkomsten daar ook direct bijna volledig weg. En waar je investeringsaankopen ook later in het jaar kan doen en zo aan een gelijkaardig jaarvolume zou kunnen komen, zijn de weggefallen huurinkomsten bijna niet te recupereren of je moet een zeer onderbezette huurvloot gehad hebben. Verhuurbedrijven stellen investeringen dan ook uit, temeer omdat de toekomst bijzonder onzeker is qua werkvolume. Vele Sigma bedrijven doen zelf verhuur maar vrijwel alle hebben een belangrijke verkoopomzet bij de verhuurbedrijven. De impact zal dus groot zijn.

De eerste grote schok is achter de rug en door de meesten onder ons goed opgevangen. Als werkgevers en bedrijfsleiders zijn we dankbaar voor de steunmaatregelen die ons aangereikt werden: tijdelijke werkloosheid, uitstel van kapitaalsaflossingen, uitstel van BTW betalingen, coronakredieten, ... Maar nu het herstel zachtjes terug op gang komt beginnen we ook terug verder vooruit te kijken. Al die uitgestelde betalingen moeten natuurlijk ook wel weer eens terugbetaald worden en dat vrijwel zeker vanuit een gekrompen economische situatie. Om op wat langere termijn rampzalige situaties te vermijden is het dus nodig om zo snel mogelijk de economische activiteit weer aan te zwengelen, uiteraard zonder de volksgezondheid in gevaar te brengen. Een goed voorbeeld daarvan is het versneld uitvoeren van een aantal wegenwerken op drukke plaatsen tijdens de lockdown. Het is zelden gezien in ons Belgenlandje dat er dergelijke logische en doortastende maatregelen genomen worden. Meer van dat aub ! Nu er minder verkeer is zorgen die werken voor veel minder of zelfs geen hinder. Bovendien zijn daardoor een aantal bedrijven op een veilige manier uit hun kot gekomen en hebben gezien dat mits enkele creatieve ingrepen er toch gewerkt kon worden. De beruchte borduurtang met verlengde handvaten is in de bouwsector nu al een bijna spreekwoordelijk voorbeeld van hoe je mits een kleine creatieve ingreep toch veilig kan werken.

Maar die stimuli van de overheid moeten blijven doorgaan. We hebben immers nog een lange weg te gaan vooraleer we deze crisis zullen

verteerd hebben. Het zal ook een hele tijd duren vooraleer alle achterstallen die we nu creëren weer terugverdiend en terugbetaald zijn. Dat zal hoogstwaarschijnlijk veel langer duren dan de tijd die nodig is om het virus definitief te verslaan.

Vandaar mijn dubbele oproep aan de overheden: "Verleng de tijdelijke steunmaatregelen zolang als nodig is om op een gezonde lichamelijke en economische manier uit deze toestand te geraken én zorg voor voldoende en vooral snelle investeringen en ingrepen om de logistieke, industriële en bouwactiviteit op peil te houden.

De eerste vraag is vrij evident. Ik begrijp dat het in het begin van de crisis onmogelijk te voorspellen was hoe lang één en ander ging duren en er dus vrij arbitrair een timing gekleefd is op de genomen maatregelen. Maar nu het toch duidelijk wordt dat we nog wel even zullen moeten omgaan met beperkingen in ons socio-economisch leven is het nodig dat de steunmaatregelen langer kunnen aangehouden worden. Ons sociaaleconomisch netwerk is immers een complex verweven geheel. Door de gesloten scholen bijvoorbeeld kunnen bepaalde werknemers niet makkelijk aan de slag omdat ze voor de opvang niet bij de grootouders terecht kunnen. Daardoor kunnen ze niet komen werken en is er dus minder activiteit mogelijk bij bepaalde bedrijven. Hierdoor hebben de toeleveranciers van dat bedrijf ook weer minder werk en moeten dan misschien ook een aantal van hun werknemers tijdelijk werkloos zetten. Ook het uitstel van 6 of 12 maand voor een aantal (af-)betalingen was goed om onmiddellijke zuurstof te geven aan de bedrijven die het nodig hadden maar zal in vele gevallen te kort zijn. Een oplossing voor langere termijn dringt zich dan ook op.

De tweede vraag naar meer investeringen en investeringsfaciliteiten wordt natuurlijk ook in andere en normalere situaties gesteld door bedrijfsleiders. Het op dit moment echter meer dan ooit aan de orde en vooral dat men niet talmt om dit te doen. Al te dikwijls verzanden we in dit land in oeverloze administratieve of zelfs juridische procedures vooraleer iets gerealiseerd kan worden. Hoog tijd om daar paal en perk aan te stellen en werk te maken van een versneld investeringsprogramma. De recente berichten in de pers zijn echter verre van bemoedigend op

dat vlak. Politici zijn immers weer meer en meer bezig met 'politique politicienne' dan met het nemen van maatregelen om onze economie weer de nodige zuurstof in te blazen. Het vormen van een daadkrachtige regering lijkt verder af dan ooit. Dat we hier maar liefst 5 ministers hebben die zich op één of andere manier bezig houden met de levering van mondklappen wordt in het buitenland op een monniklach onthaald. Wij als Belgen halen eens meewarig onze schouders op. Dat ze bij het schrijven van deze tekst nog niet geleverd zijn is dan ook niet verwonderlijk. Ondertussen heeft bijna iedereen zichzelf er wel van voorzien. Nieuwe infrastructuur kunnen we zelf niet in elkaar stikken. Daar hebben we onze overheid voor nodig. Laat ons hopen dat ze daar de nodige prioriteit aan geven.

Dat de wereld er na de coronacrisis niet hetzelfde zal uitzien als ervoor is nu al duidelijk. Mensen en bedrijven hebben hun gedragingen aangepast aan de situatie. Een aantal zal na de crisis wel hervallen in business as usual maar anderen zullen voordelen gezien hebben in nieuwe methoden of beter en blijvend bestand willen zijn tegen bedreigingen. Dat we in een Darwinistische 'survival of the fittest' situatie terecht gekomen zijn is ook zonneklaar. Snel en flexibel inspelen

op veranderende marktsituaties is altijd al een voorwaarde voor succes geweest. Vandaag en morgen wordt het noodzakelijk om te overleven.

Tot slot nog een korte bemerking over het belang van een sectorfederatie zoals Sigma. Onze leden hebben allemaal kunnen ervaren hoe nuttig het is om snel gerichte en 'to the point' informatie te krijgen in deze moeilijke omstandigheden. In vele gevallen kwam de informatie omtrent maatregelen en beperkingen sneller en was ze adequater dan wat de overheid of de grote overkoepelende werkgeverskoepels te melden hadden. We kregen daarvoor dan ook verschillende mails van leden om hun appreciatie uit te drukken. Een woord van dank aan onze Algemeen Secretaris Joëlle Germain en de equipe van Traxio is hier dan ook zeker op zijn plaats.

Ik wil graag eindigen met de woorden van Winston Churchill :

"Difficulties mastered are opportunities won."

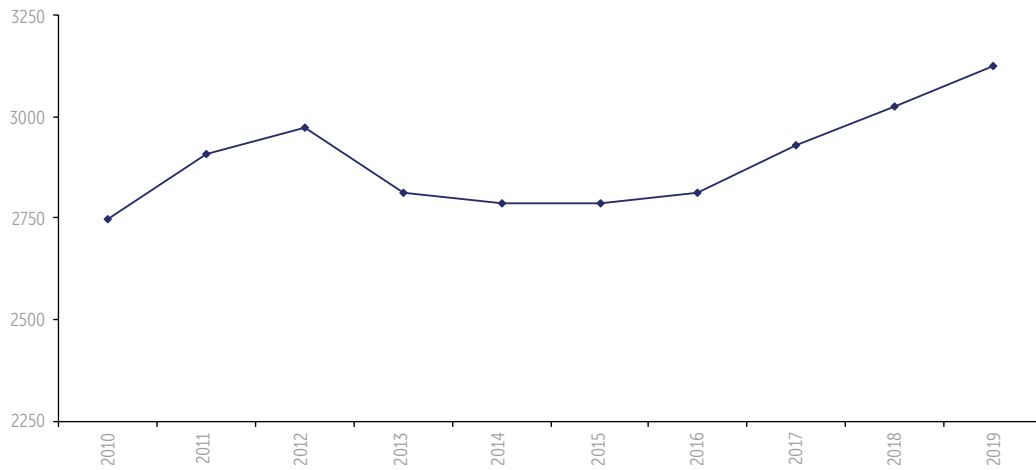
Dries Van Haut
voorzitter Sigma vzw

24 mei 2020

ENKELE SIGMA CIJFERS

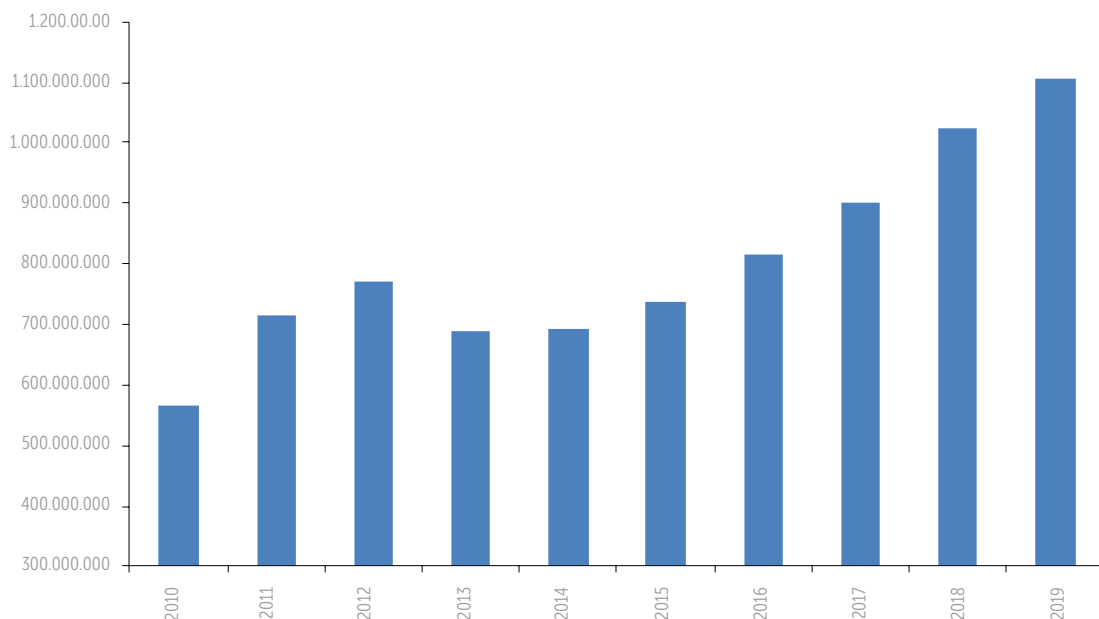
Evolutie tewerkstelling Sigma-Leden

2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
2747	2907	2972	2811	2785	2786	2811	2929	3026	3127



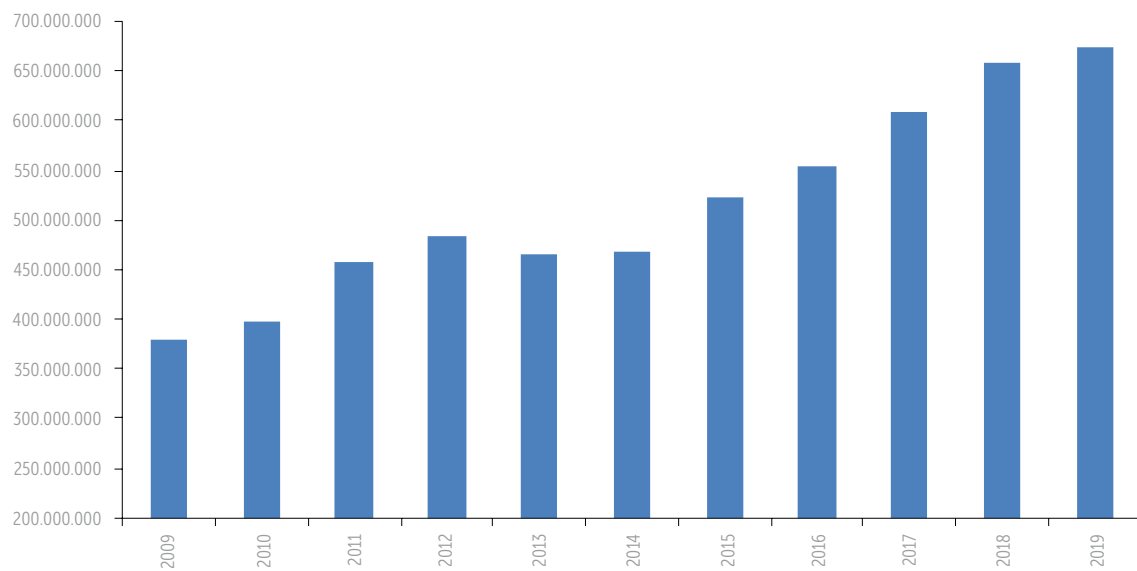
Evolutie Omzet Burgerlijke Bouwkunde in €

2010	566.838.457
2011	713.366.211
2012	770.435.507
2013	687.228.472
2014	692.200.000
2015	739.061.940
2016	817.032.930
2017	900.615.399
2018	1.022.150.000
2019	1.106.590.000



Evolutie Omzet Goederenbehandeling in €

2009	378.121.665
2010	398.237.738
2011	456.460.095
2012	482.934.781
2013	464.583.259
2014	468.833.900
2015	522.640.180
2016	555.305.191
2017	609.780.630
2018	657.500.100
2019	674.102.900



02

Economische Conjunctuur



02

Economische Conjunctuur

DE GROEI VAN DE MONDIALE ECONOMIE VERTRAAGDE VERDER TOT HET LAAGSTE PEIL SINDE DE CRISIS

In 2019 zette de reeds in 2018 begonnen groeivertraging zich in de meeste belangrijke economieën voort. Wereldwijd groeide de economie dan ook met amper 2,9%, het laagste cijfer sinds de financiële crisis. De groeivertraging trof zowel de opkomende als de geavanceerde economieën en maakte dat tal van centrale banken, waaronder de Federal Reserve en het Eurosysteem, het aangevatte of in het vooruitzicht gestelde proces van normalisatie van het monetair beleid, ombogen en overgingen tot een nieuwe versoepeling.

De forse vertraging van het groeitempo vindt haar oorsprong vooral in het verder optrekken van de handelsbarrières tussen de Verenigde Staten en China en in de naar aanleiding daarvan ontstane grote onzekerheid over het handelsbeleid en, bij uitbreiding, over de hele economische en geopolitieke wereldorde. De Verenigde Staten dreigen bovendien met tariefverhogingen op de invoer van wagens, wat voor de Europese Unie zware gevolgen zou hebben. Aan het einde van het jaar ontspande de situatie zich enigszins en in december sloten de Verenigde Staten en China een akkoord waarbij ze op een deel van de tariefverhogingen terugkwamen. Ook de brexit zorgde het hele jaar lang voor veel nervositeit. Nu het Verenigd Koninkrijk de EU heeft verlaten, blijft de onzekerheid over de precieze draagwijdte van

een toekomstig handelsakkoord tussen beide. Het is immers onwaarschijnlijk dat tegen eind 2020 een allesomvattend vrijhandelsakkoord kan worden bereikt.

*De forse vertraging van het
groeitempo vindt haar oorsprong
vooral in de grote onzekerheid
over het handelsbeleid.*

Het waren dan ook vooral de verwerkende nijverheid - in het bijzonder de productieketens van investeringsgoederen en auto's - en de daarmee gepaard gaande handelsstromen die er fors op achteruit gingen. De dienstensector bleef het daarentegen vrij goed doen en in het verlengde daarvan bleef ook de arbeidsmarkt robuust, wat de consumptie schraagde. Terwijl er in de meeste projecties - ook in die van het Eurosysteem - wordt van uitgegaan dat de groei zich de komende jaren geleidelijk zal herstellen, blijven de risico's veeleer neerwaarts gericht. Een nieuwe opflakking van de handels- en/of geopolitieke spanningen kan het verwachte herstel in de verwerkende nijverheid fnuiken.

EUROPESE EVOLUTIE

Tegen die achtergrond liet de groei in het Eurogebied een forse vertraging optekenen van 2,5% in 2017 tot respectievelijk 1,9 en **1,2%** in 2018 en 2019. Dat was vooral toe te schrijven aan de sterke achteruitgang van de Duitse economie. De groei verzwakte er tot 0,5%. De verwerkende nijverheid en de uitvoer spelen er immers een belangrijke rol, veel meer dan elders in het Eurogebied. Bovendien werd de bedrijvigheid gedrukt door zowel de geografische oriëntatie van de Duitse uitvoer - in hoge mate gericht op de Chinese afzetmarkt - als de productspecialisatie ervan - sterk gesteund op kapitaalgoederen en auto's.

De Duitse verwerkende nijverheid is een belangrijk scharnierpunt tussen de toeleveranciers in de rest

van het Eurogebied en de ruimere wereldeconomie. Zodoende sijnpelde de verzwakking in Duitsland ook door in de verwerkende nijverheid van andere landen. Toch bleef de activiteit in de op de binnenlandse markt gerichte bedrijfstakken ook in het Eurogebied - inclusief Duitsland - veeleer robuust en bleef de werkgelegenheid er verder stijgen.

*de verwerkende nijverheid speelt
een kleinere rol in de Belgische
economie dan in Duitsland*



BELGIUM

In België tekende zich een **enigszins vergelijkbaar doch minder uitgesproken** patroon van **groei­ver­tra­ging** af. De groei kwam er in 2019 nog op 1,4% uit. Dat de groei minder sterk vertraagde dan in het Eurogebied is grotendeels het spiegelbeeld van het feit dat hij in 2017 slechts matig was versneld, namelijk tot 2%. Gelet op de internationale omgeving, het belang van de handelsstromen met Duitsland en de toegenomen onzekerheid verzwakte ook in België de bedrijvigheid in de verwerkende nijverheid. Dat gold tevens voor de uitvoer en, weliswaar in mindere mate, voor de bedrijfsinvesteringen. Dat de op- en neergaande beweging in België minder uitgesproken is, weerspiegelt vooral het geringere belang van de verwerkende nijverheid in onze economie en, binnen die tak, de specialisatie in sectoren met een minder volatiele vraag, zoals de farmaceutische nijverheid. De **bedrijvigheid** in de **dienstensector en de bouwnijverheid** bleef robuust en de werkgelegenheid ging er ook in 2019 nog stevig op vooruit, al koelde de arbeidsmarkt aan het einde van het jaar enigszins af. De **werkgelegenheid steeg met 1,5%**, goed voor meer dan 74.000 nieuwe banen. Samen met de forsere loonstijgingen, de belastingverlaging in het kader van de taxshift en de daling van de energieprijzen zorgde dit voor de sterkste stijging van de koopkracht in jaren, namelijk een toename met 2,5%. Deze laatste versterkte blijkbaar vooral de impact van de rentedaling op de

investeringen in woongebouwen en ze kwam, door een stijging van de spaarquote, minder sterk tot uiting in de particuliere consumptie die er met 1,1% is op vooruitgegaan.

De **Belgische economie heeft de internationale groei­ver­tra­ging** tot dusver **relatief goed** doorstaan. Dit impliceert dat, anders dan in andere landen van het Eurogebied, de economie - bovenop de ondersteuning door het monetair beleid - uit cyclisch oogpunt weinig of zelfs niet moet worden gestimuleerd. Daar is bovendien ook geen ruimte voor. Het begrotingstekort liep in 2019 immers op tot 1,7% bbp en de schuldgraad blijft met 99% bbp bijzonder hoog. Om die reden nopen zelfs cyclische overwegingen ertoe de overheidsfinanciën gezond te maken teneinde de buffers te creëren die nodig zijn om toekomstige schokken te kunnen uitvlakken.

Overheden met begrotingsruimte worden aangemaand die in de huidige omstandigheden aan te wenden, terwijl landen met een hoge overheidsschuld aanbevolen wordt een voorzichtig beleid te voeren dat de voorwaarden creëert waaronder de automatische stabilisatoren vrij kunnen functioneren. Dit impliceert dat België van de **begrotingsconsolidatie opnieuw een prioriteit moet maken**.



Er is echter meer. Het verder ontplooiën van de economische bedrijvigheid botst in diverse domeinen op beperkingen. Dat wijst op een laag groeipotentieel. De bijzonder forse werkgelegenheidscreatie van de afgelopen jaren dreigt te worden gehinderd door het ontoereikend arbeidsaanbod. Bedrijven vinden het almaar moeilijker om in hun vacatures te voorzien, soms zelfs voor functies die geen bijzondere kwalificaties vereisen. Nochtans is, ondanks de vooruitgang van de laatste jaren, nog steeds bijna **30% van de bevolking op arbeidsleeftijd niet aan het werk**. Dat weerspiegelt vooral de geringe deelname aan de arbeidsmarkt, veeleer dan een hoge werkloosheidsgraad. Bovendien nadert het ogenblik waarop de bevolking op arbeidsleeftijd als gevolg van de vergrijzing zal krimpen. Het gebrek aan personeel wordt vaak aangehaald als een factor die bedrijven belet te investeren. Daardoor komt ook de productiviteitsgroei verder in het gedrang, terwijl die in België reeds sterker is vertraagd dan in andere geavanceerde economieën. Productiviteitswinsten zijn nochtans noodzakelijk om, zodra het arbeidspotentieel volledig is aangeboord, op duurzame wijze voor groei te zorgen. Het economische weefsel moet dan ook absoluut dynamischer worden gemaakt. Zowel het mobiliseren van het arbeidspotentieel als het ontwikkelen van de productiviteit stuit bovendien steeds meer op gebreken in de infrastructuur.

*Het ontoereikende arbeidsaanbod,
de lage productiviteitsgroei en
de verslechterende infrastructuur
leiden tot een laag groeipotentieel*

De problemen inzake mobiliteit en energiebevoorrading zijn daar de meest treffende voorbeelden van, maar in het kader van het Nationaal Investeringspact zijn ook grote noden vastgesteld in het vlak van onderwijs, gezondheidszorg, cybersecurity en digitale transitie.

Het groeipotentieel verhogen door de genoemde hinderpalen uit de weg te ruimen, is de enige duurzame bron van inkomenscreatie en koopkracht. Zowel de productiviteit als het aantal mensen dat aan het arbeidsproces deelneemt, moet naar omhoog. Door meer mensen aan een baan te helpen, zal de groei ook inclusiever worden. Werken is immers een krachtige motor voor maatschappelijke integratie en de beste bescherming tegen armoede. Meer groei en werkgelegenheid genereren, vereenvoudigt bovendien de gezondmaking van de overheidsfinanciën. Enkel op die manier zullen ook in de toekomst voldoende middelen kunnen worden vrijgemaakt om, tegen de achtergrond van de oprukkende vergrijzing, in een doeltreffend sociaal vangnet te blijven voorzien.

CHALLENGES

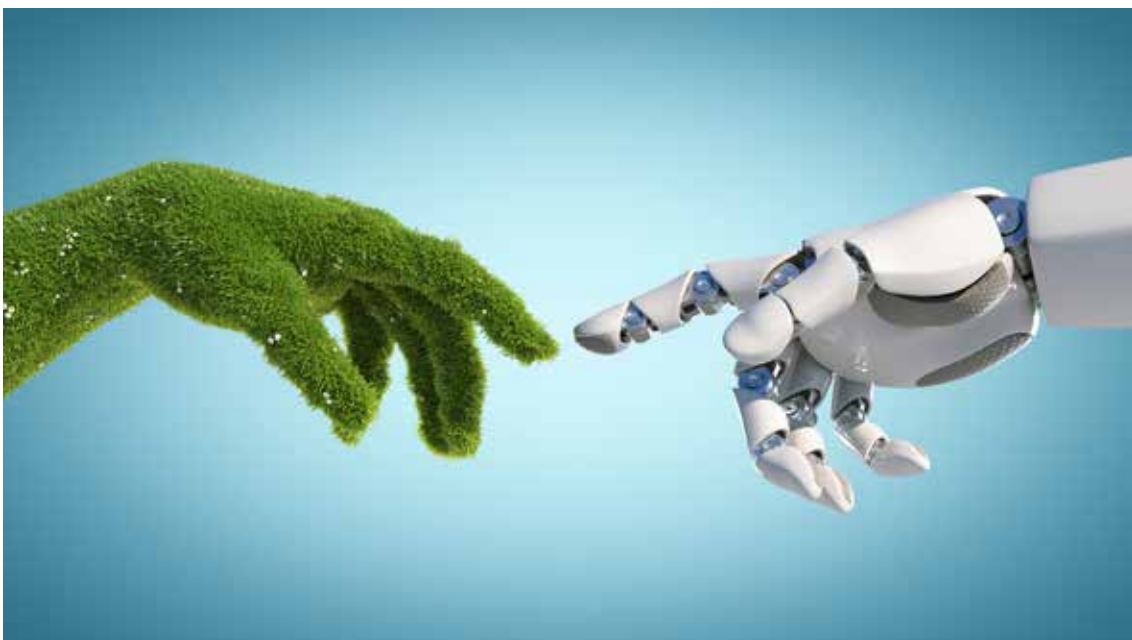
Om te beginnen, zetten de **spanningen** in het vlak van de **internationale handel**, maar ook de **snelle technologische ontwikkelingen** inzake digitalisering de bestaande structuur van de mondiale waardeketens onder druk. Ook de brexit doet dat. Inschakeling in dergelijke ketens is voor België als kleine open economie steevast een troef gebleken: het verbinden van de grote havens aan de Noordzee met het Europese hinterland is als het ware haar bedrijfsmodel.

In de huidige omstandigheden impliceert dat evenwel een grotere broosheid. Internationale openheid - zowel voor de handel als voor de investeringen - is bovendien een catalysator voor productiviteitswinst, innovatie en de vlotte verspreiding ervan. Die impuls dreigt aan kracht in te boeten. Het bepleiten, op de internationale scene, van openheid in het handelsverkeer moet dan ook, als vanouds, het uitgangspunt blijven voor de Belgische beleidsmakers.

Vanwege de relatief grote blootstelling op het Verenigd Koninkrijk, is er voor de Belgische economie bijvoorbeeld veel aan gelegen of het brexit races al dan niet kan worden afgerand met een vrijhandelsakkoord. Toch zal een klein land als België er vooral voor moeten zorgen dat flexibiliteit, aanpassingsvermogen en vernieuwing uiteindelijk compensatie bieden voor de waardecreatie die bij dergelijke herschikkingen verloren dreigt te gaan. Een wendbaardere economie is ook beter in staat nieuwe kansen te grijpen.

Het beheersen van de **klimaatverandering** is een andere factor die, hoewel niet nieuw, recentelijk op de voorgrond is getreden en in België tot dusver onderbelicht is gebleven. Het is niet de vraag of de overgang naar een klimaatneutrale economie moet worden gemaakt. Samen met de andere EU-landen zijn daar immers verbintenissen toe aangegaan. Zo heeft de Europese Raad van december laatstleden de ambitie onderschreven om de EU tegen 2050 klimaatneutraal te maken. Lange-termijnoverwegingen maken die transitie immers noodzakelijk en daar geen rekening mee houden zou op zich ook economische gevolgen hebben. Wel rijst de vraag hoe de transitie zo efficiënt mogelijk kan gebeuren door de kostenverhogende impact onder controle te houden en de weerslag op het productiepotentieel te minimaliseren. Dat is een belangrijke beleidsuitdaging. En opnieuw zal **wendbaarheid** een deel van het antwoord horen te zijn, omdat waardecreatie zal moeten verschuiven **van koolstofintensieve naar koolstofarme technologieën**. Hoe vlotter die reallocatie - van kapitaal, maar ook van arbeid - kan verlopen, hoe efficiënter de transitie zal zijn.

Terwijl de uitdagingen er dus zeker niet minder zwaar op zijn geworden, kan er niet aan worden voorbijgegaan dat 2019 op federaal vlak voor België een jaar van stilstand is geweest. Dat contrasteert sterk met de periode 2011-2018, toen twee opeenvolgende federale regeringen hervormingen doorvoerden die erop gericht waren het potentieel van de Belgische economie te versterken. Door in verschillende stappen de concurrentiekracht inzake



loonkosten te herstellen, werd de vraag naar arbeid gestimuleerd. Het arbeidsaanbod van zijn kant werd ondersteund door meer werkzoekenden te activeren, door verlagingen van de personenbelasting en ook door een reeks op loopbaanverlenging gerichte hervormingen. Deze laatste wisten ook de budgettaire kosten van de vergrijzing te matigen. De sindsdien vastgestelde verbetering op de arbeidsmarkt wijst erop dat hervormingen lonen. Terwijl het werkgelegenheidsverloop aanvankelijk nog de weerslag ondervond van de overheidsschuldencrisis in het Eurogebied, trok het nadien gaandeweg aan. Dat weerspiegelt niet enkel het economisch herstel. De groei is de afgelopen jaren immers beduidend werkgelegenheidsintensiever geweest dan in het verleden. De werkgelegenheidsgraad, die in 2011 nog 67% bedroeg, is inmiddels opgelopen tot 70,6%. De toename is het duidelijkst voor de leeftijdscategorie tussen 55 en 60 jaar. De werkloosheidsgraad van zijn kant is gedaald tot 5,4%, het laagste niveau sinds verscheidene decennia. Omdat hij aldus ook lager ligt dan de niveaus na eerdere herstelperiodes, wijst alles erop dat ook de structurele werkloosheid afgenomen is. Wat de overheidsfinanciën betreft, is het structurele financieringstekort in die periode verbeterd van 3,9% in 2011 tot 1,7% in 2017; nadien werd echter geen vooruitgang meer geboekt. Integendeel, hoewel het regeren in lopende zaken ongetwijfeld een impact heeft gehad op tal van beleidsdomeinen, heeft het zich het scherpst geuit in een verslechtering van de overheidsfinanciën.

In het moderniseren van de infrastructuur of het bewerkstelligen van de transitie naar een klimaatneutrale economie is ongetwijfeld een rol weggelegd voor de overheidsinvesteringen.

Het zou bovendien fout zijn om ervan uit te gaan dat alle investeringsinspanningen van de overheid moeten komen. In werkelijkheid moet een groot deel ervan in de private sector gebeuren. Dat geldt zowel voor de bedrijven - of ze nu energie produceren of verbruiken - als voor de gezinnen. Wat deze laatste betreft, is dat vooral naar aanleiding van de aanpassing van het woning- en wagenpark. De lagerenteomgeving vergemakkelijkt de financiering van die investeringen, net als de extra prikkels in de vorm van specifieke groene financiering of de ondersteuning die de Europese Investeringsbank van plan is te bieden. Opdat die investeringen er echter daadwerkelijk zouden komen, moet vooral ook de richting van de transitie voldoende duidelijk zijn. De diverse overheden moeten daarom in de eerste plaats optreden als coördinatoren die, via gepaste prikkels, private initiatieven in de juiste richting sturen. Weloverwogen milieueffingen, die in België aan de lage kant zijn, kunnen een belangrijke rol spelen in het sturen van de uit klimaatdoelstellingen vereiste aanpassingen. Tegelijkertijd moeten de overheden oog hebben voor zowel de economische als de sociale dimensie van de transitie. In een federaal land zoals België is dat des te meer het geval. Synergie voorkomt ook dat het economische



leven met een te zwaar regelgevend kader wordt opgezaagd als gevolg van de fragmentatie of gebrekkige afstemming van bevoegdheden.

Hoe belangrijk een verbetering van de infrastructuur ook is, er bestaat geen wondermiddel om de productiviteit op te voeren. Er zal integendeel een beroep moeten worden gedaan op een brede waaier beleidshefbomen die onderling versterkend kunnen werken. Van belang daarbij is een concurrerende marktomgeving die ruimte biedt voor nieuwkomers en prikkels geeft om te innoveren. Vooral voor sommige diensten is de mededinging in België echter beperkt. Het loont nochtans ze te stimuleren. Terwijl e-commerce in België wijdverspreid is als transactiemedium tussen bedrijven, geldt dat minder voor de relatie met de consument. Bovendien vloeit een relatief groot aandeel van de consumenten aankopen via e-commerce naar buitenlandse leveranciers. Daardoor wordt een potentieel afzetkanaal onvoldoende door de Belgische retailsector aangeboord en zorgen de buitenlandse e-commerce spelers ervoor dat de prijsconcurrentie in de handel vandaag bijzonder scherp is. Bovendien ondervinden Belgische retailers vaak moeilijkheden om even snel te leveren.

Knelpunten in de logistieke ondersteuning zijn daar mede oorzaak van, maar door de inmiddels versoepelde regels inzake nachtwerk en flexibele uren werden ze minder prangend.

Op Europese vlak moet een gelijk speelveld voor e-commerce worden bevorderd. Het mobiliteitsprobleem is een andere factor die de kosten van bedrijven verhoogt, hun actieradius - zowel voor de afzet van hun producten als voor het aantrekken van inputs en werknemers - verkleint en hun productiviteit verzwakt. Voorts blijkt de productiviteitsgroei in België geconcentreerd te zijn in een beperkt aantal sterk presterende bedrijven omdat die kunnen bogen op een gedegen innovatieactiviteit. Ook de Belgische universiteiten beschikken over wereldvermaarde innovatiecentra die nauw samenwerken met het bedrijfsleven. De verdere doorstroom van innovatie en productiviteit verloopt echter moeizaam. Die doorstroom kan intensiever worden als middelen vlot kunnen verschuiven van minder naar meer productieve activiteiten. Dat is in België kennelijk nog onvoldoende het geval, gelet op de geringe intensiteit waarmee bedrijven zonder toekomst verdwijnen en er nieuwe worden opgericht. Ten slotte, hangt productiviteit in de kenniseconomie van vandaag en tegen de achtergrond van de digitale revolutie niet enkel af van investeringen in fysiek kapitaal, maar ook in immateriële activa en - steeds meer - in menselijk kapitaal. De kennis en vaardigheden van de werknemers zijn immers een cruciale factor geworden in de vlotte toepassing en verspreiding van nieuwe technologieën en ze bepalen in hoge mate hun kansen op de arbeidsmarkt.



TECHNIEKERS GEZOCHT

Meer mensen moeten zich op de arbeidsmarkt begeven. Dat is ook de gemeenschappelijke noemer in de regeerakkoorden die na de verkiezingen in de drie gewesten tot stand kwamen. Dat vacatures maar moeilijk vervuld raken, wijst erop dat de vraag naar arbeid aanwezig is maar dat het arbeidsaanbod achterblijft. Zelfs in het Vlaams Gewest - waar de arbeidsmarktparticipatie het hoogst ligt - beloopt de inactiviteit 28%. Omdat de werkloosheidsgraad in dat gewest tot 3,3% is gedaald, wordt verhoging van de participatiegraad er de voornaamste marge om aan de vraag naar arbeid te voldoen. In het Waals en Brussels Gewest ligt de participatiegraad nog lager en is de werkloosheidsgraad met respectievelijk 7 en 13% tegelijkertijd beduidend hoger. Het arbeidsmarktbeleid moet dus in de specifieke noden van ieder gewest voorzien, al is er ook behoefte aan coördinatie om onder meer een grotere geografische mobiliteit te bewerkstelligen. Een combinatie van mensen gepast prikkelen, begeleiden en opleiden zal telkens de sleutel tot succes zijn.

Het is belangrijk dat iedereen over de competenties kan beschikken die nodig zijn om een plaats op de arbeidsmarkt te vinden en die plaats - in de snel veranderende omgeving - te behouden. Daartoe behoren zowel technische vaardigheden, taalkennis als zogeheten soft skills. Bijzondere aandacht moet uitgaan naar de zwakkere groepen. Naast tal van laaggeschoolden vinden ook uit niet-EU-landen afkomstige inwoners moeilijk hun weg naar de arbeidsmarkt. Inzetten op hun empowerment zal een belangrijke hefboom zijn, maar evengoed moet iedere vorm van discriminatie worden geweerd. Er zijn aanwijzingen dat de kwaliteit van het onderwijs erop achteruit is gegaan. Het is nodig die trend om te buigen. Bovendien zijn de schoolresultaten in België sterk gecorreleerd met de sociaal-economische en culturele kenmerken van de scholieren, waardoor onderwijs een te zwakke motor van sociale mobiliteit is. De lage werkgelegenheidsgraad van sommige groepen vindt vaak reeds op school of bij de opleiding zijn oorsprong.





Alternerend leren kan voor sommige groepen jongeren de opstap naar de arbeidsmarkt vergemakkelijken. Opleiding stopt echter niet aan de schoolpoort. Levenslang leren is het middel bij uitstek om mee te kunnen met de snelle veranderingen in de werkomgeving, zeker in het licht van de loopbaanverlenging. Dat is een gedeelde verantwoordelijkheid voor werknemers en werkgevers. De loopbaaninvulling moet er bovendien op gericht zijn oudere werknemers met succes aan de slag te houden. Werkbaarheid moet voldoende aandacht krijgen. Om mensen

die nu nog ver van de arbeidsmarkt verwijderd zijn te activeren, kunnen tussenstappen worden ingebouwd vooraleer de volledige transitie naar werken te maken. Vergeleken met de buurlanden en andere landen van het Eurogebied beschikt België over marge wat vrijwillige deeltijdarbeid betreft. Door alle talenten in iedere fase van de loopbaan te mobiliseren, zal de diversiteit op de werkvloer - in al haar geledingen - toenemen en kan de complementariteit van vaardigheden en benaderingen een troef worden voor de bedrijven.



EEN ROBUUSTE FINANCIËLE SECTOR TER ONDERSTEUNING VAN EEN DUURZAME ECONOMISCHE GROEI

Het behoud van een evenwichtige en stabiele financiële sector vereist een strikte regelgeving en een streng toezichtkader die rigoureu, maar met aandacht voor proportionaliteit, worden toegepast. De lessen van de financiële crisis moeten finaal verankerd worden in een strakke en risicobeperkende regelgeving, en de toezichthouders moeten die strikt toepassen. Een strikt regelgevend en toezichtkader is de beste garantie voor een duurzame financiële dienstverlening die de economie ook op langere termijn kan ondersteunen.

*De aanhoudende
lagerenteomgeving zet de
structurele winstgevendheid van
de financiële sector steeds meer
onder druk*

Met de bestending van de lage-renteomgeving en de veralgemening van de negatieve rentetarieven in een aanzienlijk deel van de wereldeconomie bevindt de financiële sector zich op onbekend terrein en neemt ook de druk op de structurele winstgevendheid gestaag toe. De financiële markten gaan er immers steeds meer van uit dat - ook in een omgeving met een structureel lagere evenwichtsrente - een sterk accommoderend monetair beleid noodzakelijk blijft om de economie te ondersteunen en de inflatiedoelstelling te bereiken. Naarmate steeds meer hefboomen van het monetair beleid worden geactiveerd en, behalve de beleidsrente, ook de marktverwachtingen en de risicopremies worden beïnvloed, wordt de prijszetting op een toenemend aantal financiële markten gedomineerd door die low-for-long-visie. Die prijszettingstendens weerspiegelt zich in onder meer een sterke afvlakking van de rentetermijnstructuur op de internationale geld- en obligatiemarkten, in hoge waarderingen en gedrukte risicopremies op meerdere aandelenmarkten, en in een veralgemening van negatieve rendementen op



overheidsobligaties met beleggingskwaliteit of op de interbancaire markt.

Een nauwgezette monitoring van de macrofinanciële ontwikkelingen en het tijdig aanpakken van eventuele systemische kwetsbaarheden is uitermate belangrijk om de financiële stabiliteit te garanderen. De mogelijk sterk destabiliserende gevolgen van die kwetsbaarheden - in het bijzonder de zogenoemde financiële cyclus - onderstrepen de noodzaak om een proactief macroprudentieel beleid te voeren dat, ter aanvulling van het - op individuele instellingen gericht - microprudentiële beleid en van het - op prijsstabiliteit gericht - monetair beleid, de stabiliteit van het financiële stelsel in zijn geheel bewaakt. Het macroprudentiële kader is echter van recente datum en in de praktijk nog niet volledig getest. Voor zover het macroprudentiële beleid effectief is en het de mogelijke negatieve macrofinanciële neveneffecten van een expansief monetair beleid in specifieke deelmarkten en/of landen beperkt of opvangt, ondersteunt het de facto ook het sterk accommoderende monetaire beleid voor de monetaire unie als geheel.

De hele Europese financiële sector zal de komende jaren grondig hervormd en geherstructureerd moeten worden. Uit diverse factoren en trends - zowel binnen de financiële sector als erbuiten, vooral in verband met de overcapaciteit of met de voortschrijdende digitalisering - valt immers een ingrijpende en fundamentele transformatie van de sector af te leiden. De wereldwijde digitalisering van de financiële dienstverlening is momenteel wellicht een van de meest disruptieve innovaties en een zware uitdaging voor de financiële wereld.

De financiële sector draagt bovendien een belangrijke maatschappelijke verantwoordelijkheid en dient zich bewust te zijn van zijn maatschappelijke impact. Maatschappelijk verantwoord ondernemen (*Corporate Social Responsibility* - CSR) gaat immers niet alleen om een verantwoord beheer van financiële risico's, maar tevens om het ondersteunen van noodzakelijke of maatschappelijk relevante projecten.

03

Burgerlijke Bouw



03

Burgerlijke Bouw

ALGEMEEN

Op het moment dat we dit schrijven zitten we nog volop in de Covid-19 crisis. Het doet dan ook raar om terug te kijken op een uitzonderlijk jaar 2019.

Algemeen is de markt verder gestegen, en zijn onze bomen van vorig jaar verder naar de hemel toe gegroeid.

Met een stijging van 10% (tabel1), is er dus opnieuw een record gebroken. Waarbij de groei van de minigravers spectaculair blijft. De markt is op enkele jaren verdubbeld met een groei van meer dan 1.000 stuks. Ook de verreikers deden het dit jaar zeer goed. Beide vervormen dan ook het beeld van de tendens, lichte groei op zeer hoog niveau. Opvallend is dat er

bijna geen dalers zijn dit jaar, bijna alle segmenten groeien, en daar waar er dalers zijn, zijn dit kleinere markten.

Zoals voorgaande jaren, merken we ook nu onderlinge verschillen. Deze worden hieronder toegelicht.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Evol 19/18
1-9 Walsen	158	209	213	179	171	144	245	236	252	263	4,4
10-11 Mini-hydraulische graafmachines	868	1079	1425	1251	1177	1542	1813	2172	2350	2466	4,9
12 Hydraulische graafmachines op rupsen	547	666	792	674	606	707	869	960	930	1092	17,4
13 Hydraulische graafmachines op banden	198	255	355	277	180	202	246	415	375	371	-1,1
14 Overslagkranen op banden					22	21	20	41	39	88	125,6
15 Overslagkranen op rupsen					5	2	1	10	4	2	-50,0
16 Graaflaadcombinaties	28	34	44	32	22	21	20	7	15	7	-53,3
17 Wegschaven	2	5	5	2	0	4	0	3	1	1	0,0
18 Bulldozers op rupsen	41	47	30	37	33	54	46	49	61	64	4,9
19 Kabelkranen op rupsen	15	10	10	8	6	3	6	5	3	1	-66,7
20 Hijskranen, zelfrijdend of gemonteerd op vrachtwagens	22	24	15	10	21	20	12	22	15	10	-33,3
21 Verreikers	682	914	1035	878	803	858	912	980	1257	1275	1,4
22. Alle terreinen hefrucks	9	8	37	5	51	27	56	34	74	47	-36,5
23 a Wielladers 0-80 pk	347	170	200	216	325	382	455	519	635	900	41,7
23 b Wielladers > 80 pk		395	385	272	255	277	298	391	368	421	14,4
24 Schrankladers op banden	211	241	199	147	166	164	170	208	180	210	16,7
25 Schrankladers op rupsen	0	0	31	4	14	4	10	6	10	15	50,0
26 Knikdumpers (*)	41	41	50	24	39	72	56	40	78	89	14,1
27 Starre dumptrucks		6	7	14	18	6	5	7	3	17	466,7
28 Asfaltafwerk machines	21	28	24	19	31	23	42	36	17	3	-82,4
29 Glijbekistingsmachines	3	6	5	7	5	3	4	1	0	1	-
TOTAAL	3.193	4.138	4.862	4.056	3.950	4.536	5.286	6.142	6.667	7.343	10,1
30 Hydraulische breekhamers	314	392	467	429	297	191	181	99	69	117	69,6
31 Scharen, verbrijzelaars, multiprocessoren		14	24	44	45	50	28	16	11	6	-45,5
32 Sloopsorteergrijpers		41	52	132	165	151	158	23	32	26	-18,8
TOTAAL	314	447	543	605	507	392	367	138	112	149	33,0
33 Trilplaten vooruit alleen	1073	763	556	622	594	587	621	491	586	306	-47,8
34 Trilplaten vooruit & achteruit		393	302	472	494	483	486	466	444	89	-80,0
35 Trilstampers	578	775	519	951	882	792	812	508	500	279	-44,2
TOTAAL	1.651	1.931	1.377	2.045	1.970	1.862	1.919	1.465	1.530	674	-55,9
38 Mobiele brekers		10	16	12	11	9	12	9	10	30	200,0
39 Mobiele zeven		13	24	37	26	42	42	56	65	93	43,1
TOTAAL		23	40	49	37	51	54	65	75	123	64,0
ALGEMEEN TOTAAL BB	5.158	6.539	6.822	6.755	6.464	6.841	7.626	7.810	8.384	8.289	-1,1

(*) Knikdumpers Cijfers 2010 incl. Starre Dumptrucks

GROTE VERSUS KLEINE MACHINES

Na een mini-dipje in 2018, kennen de grote machines opnieuw een mooie vooruitgang van gemiddeld 15%, een gemiddelde dat geldt voor elke

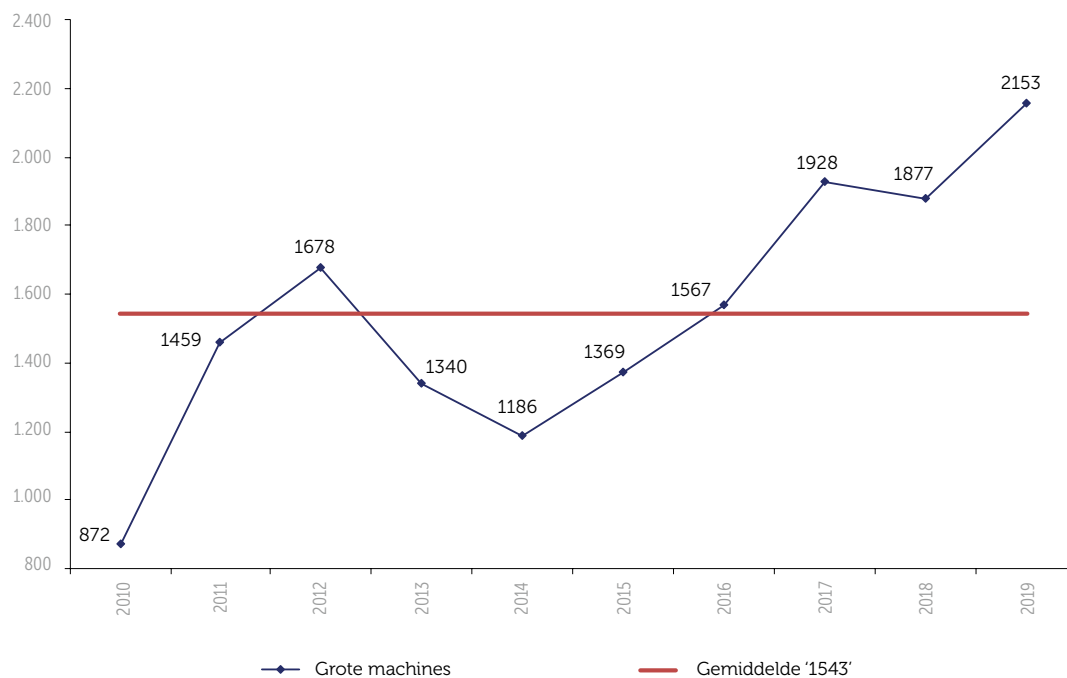
belangrijke subgroep hydraulische graafmachines op rupsen, wielladers.

Evolutie van de verkoop van grote machines (> 10 T (12 tem 18+23b+26+27))

2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Evol 2019/2018
872	1.459	1.678	1.340	1.186	1.369	1.567	1.928	1.877	2.153	14,7%
1543	1543	1543	1543	1543	1543	1543	1543	1543	1543	

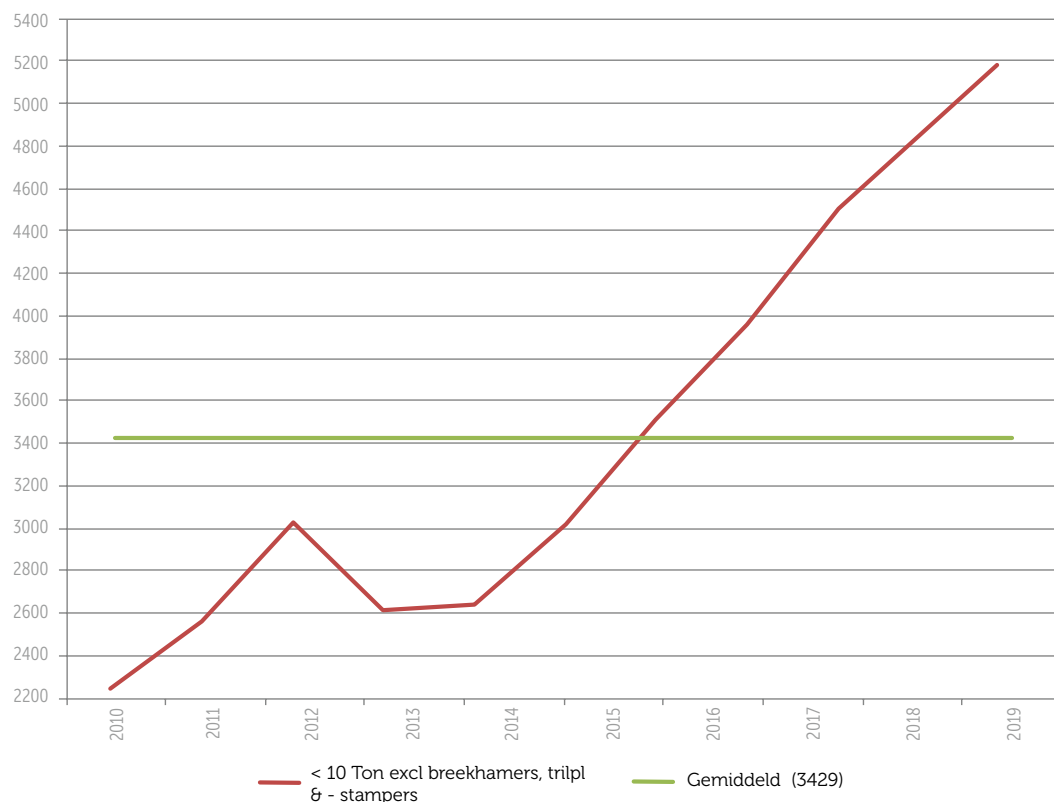
Bij de kleine machines een gelijkaardig beeld: stijgen voor het 5de jaar op rij, gemiddeld met 8%, MAAR, hier is er één uitschieter die alles omhoog trekt,

namelijk de kleine wielladers < 80pk, welke met +270 stuks een stijging van +40% realiseren.



Evolutie van de verkoop van machines < 10 T excl breekhamers, trilplaten & - stampers (*) (1-9, 10-11,21,22,23a,24-25))

Jaar	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Evol 19/18
< 10 Ton excl breekhamers, trilpl & - stampers	2275	2621	3140	2680	2707	3121	3661	4155	4758	5176	8,8
Gemiddeld (3429)	3429	3429	3429	3429	3429	3429	3429	3429	3429	3429	



STIJGERS & DALERS IN 2019

Zoals eerder vermeld, was 2019 een sterk jaar voor minigravers +8% en verreikers +28%

DE BELANGRIJKSTE OVERIGE STIJGERS ZIJN

- Starre Dumptrucks X5
- Overslagkranen op Banden +125%
- Wielladers (0-80 pk) +41,7%
- Knikdumpers +14%
- Hydraulische graafmachines op rupsen +17%
- Wielladers (>80 pk) +14,4%
- Buldozers op rupsen +4,4%
- Walsen +5%

DE BELANGRIJKSTE DALERS ZIJN = VOORAL DE KLEINERE SEGMENTEN

- Kranen -30%
- Graaflaadcombinaties -50%
- Alle-terrein heftrucks -36%

Opgelet: Mobiele zeven & brekers geeft een stijging van +64%, maar hier zijn enkele leden bijgekomen, en is er dus vermoedelijk sprake van een hogere rapportering.

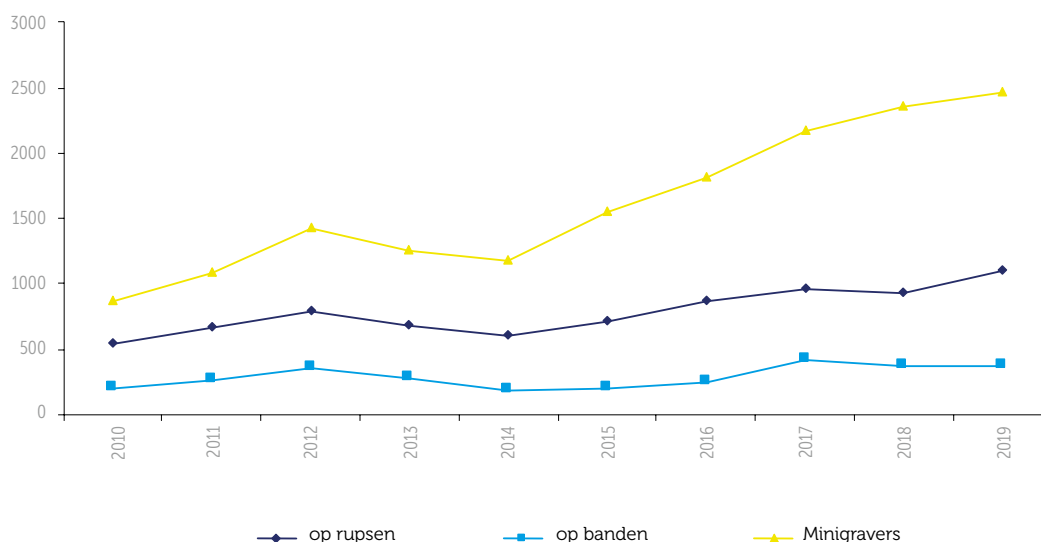
DE VERSCHILLENDE CATEGORIEËN NADER BEKEKEN

Grondverzet

Deze categorie zit sinds 2015 in een stijgende lijn. Met dit verschil dat de minigravers blijven stijgen en de grotere graafmachines beginnen te dalen.

Evolutie van de verkoopcijfers van hydraulische graafmachines in België (2010-2019)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Evol 19/18
Op rupsen	547	666	792	674	606	707	869	960	930	1092	17,4
Op banden	198	255	355	277	180	202	246	415	375	371	-1,1
Minigravers	868	1079	1425	1251	1177	1542	1813	2172	2350	2466	4,9

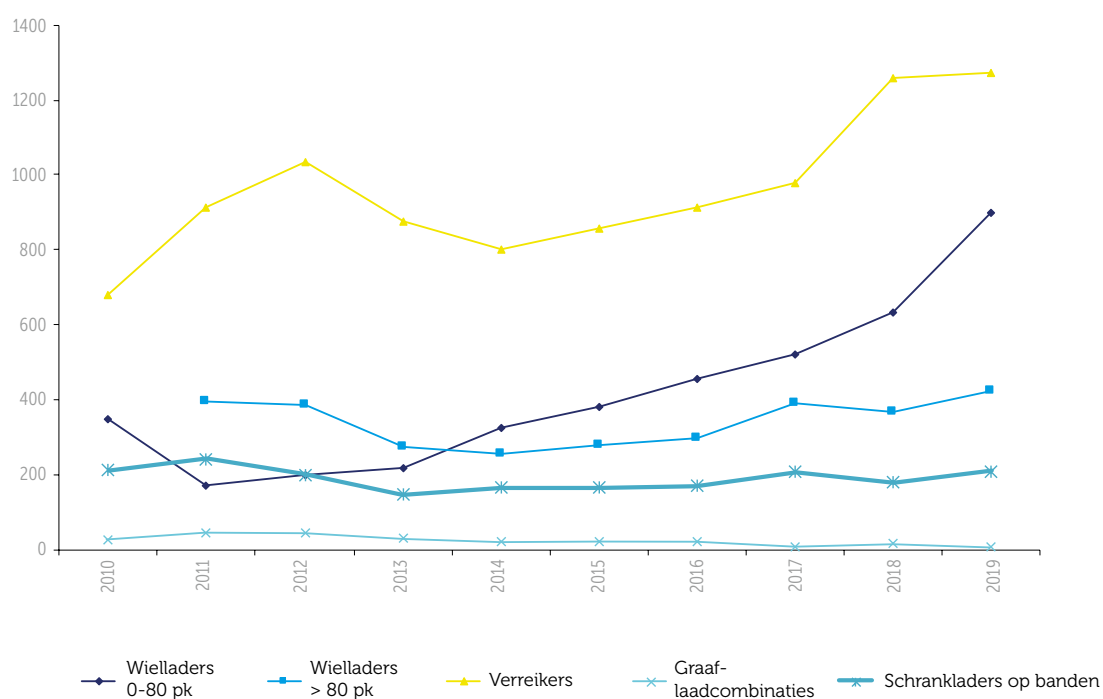


Wielladers

Ook hier de zelfde tendens, het kleinere materieel, compact wielladers (< 80hp), en verreikers blijven stijgen, het grotere materieel zet een daling in.

Evolutie van de verkoopsijfers in België (2010-2019)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Evol 19/18
Wielladers 0-80 pk	347	170	200	216	325	382	455	519	635	900	41,7
Wielladers > 80 pk		395	385	272	255	277	298	391	368	421	14,4
Verreikers	682	914	1035	878	803	858	912	980	1257	1275	1,4
Graaf-laadcombinaties	28	43	44	32	22	21	20	7	15	7	-53,3
Schrankladers op banden	211	241	199	147	166	164	170	208	180	210	16,7

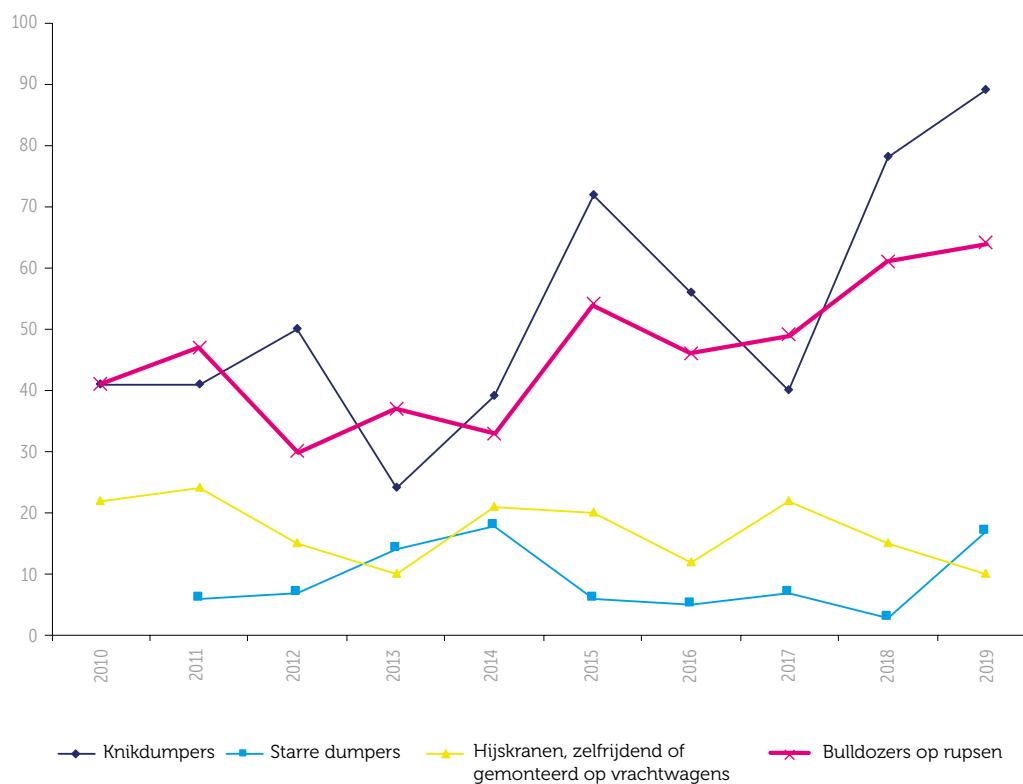


Transport

De resultaten van de knikdumpers zijn minder spectaculair dan in 2018. Hijskranen hebben slecht gescoord. Starre dumpers daarentegen exploderen; gezien het om kleine volumes gaat, zijn de cijfers snel indrukwekkend.

Evolutie 2010-2019 Vervoer

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Evol 19/18
Knikdumpers	41	41	50	24	39	72	56	40	78	89	14,1
Starre dumpers		6	7	14	18	6	5	7	3	17	466,7
Hijskranen, zelfrijdend of gemonteerd op vrachtwagens	22	24	15	10	21	20	12	22	15	10	-33,3
Bulldozers op rupsen	41	47	30	37	33	54	46	49	61	64	4,9



Wegbekleding

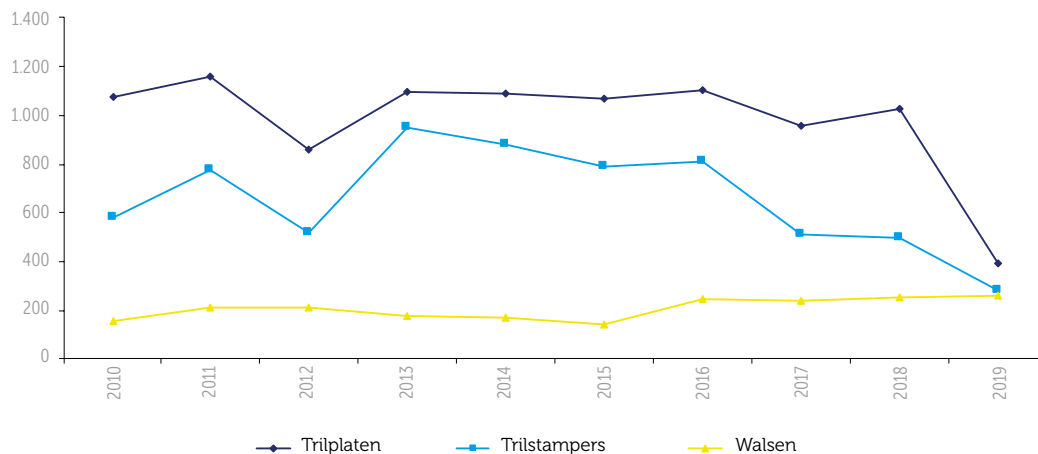
Gezien Wirtgen beslist heeft niet meer te rapporteren, beschikken we niet meer over representatieve cijfers.

Klein materieel

Trilplaten en -stampers kennen een slecht jaar, met een gemiddeld verlies van -55%..

Evolutie van de verkoopcijfers in België (2010-2019)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Evol 19/18
Trilplaten	1.073	1.156	858	1.098	1.088	1.070	1.107	957	1.030	395	-61,7
Trilstampers	578	775	519	951	882	792	812	508	500	279	-44,2
Walsen	158	209	213	179	171	144	245	236	252	263	4,4



WAT VERWACHTEN WE IN 2020?

Eigenlijk niets !

Wat kan men verwachten in zo'n bizar jaar...

Als we willen doemdenken: de wereld economie gaat krimpen met 15% ? geen algemeen beschikbaar vaccin voor de zomer van 2021, exploderende overheidsschulden, geen ruimte voor investeringen

Of herpakken de meeste landen zich na enkele maanden, de fundamentele voor covid waren goed,

de grote overheidsschulden worden voldoende lang gespreid, en de overheden investeren in infrastructuur om de economie te steunen?

Wat we wel reeds zagen is dat VOOR covid de markt reeds met -20% gedaald was voor grote machines, en -10% voor de kleine. Dat voorspelt dus niets goed...



Sub-sectie Generatoren

SUB-SECTIE GENERATOREN

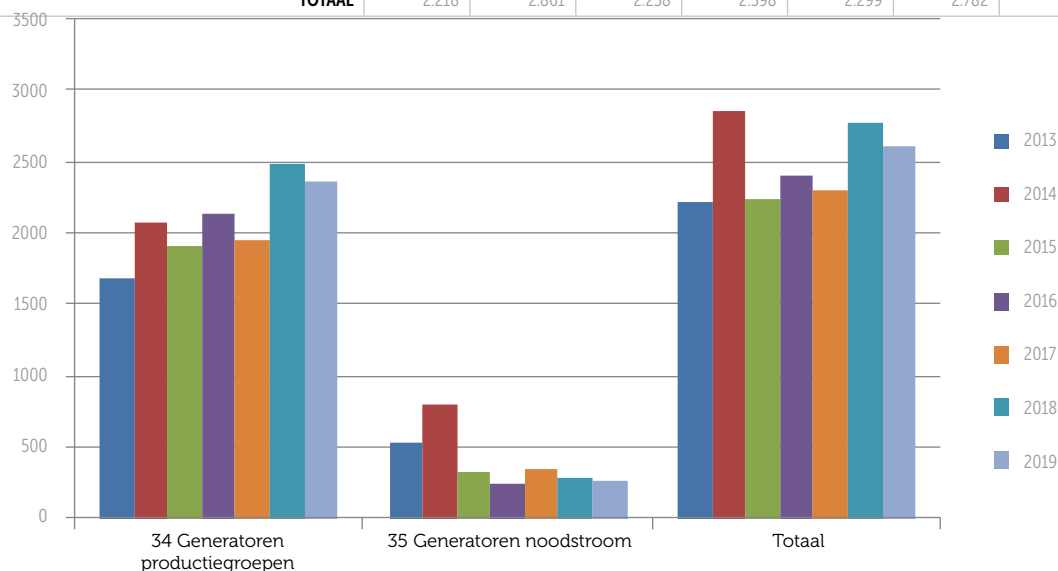
2019 laat een kleine achteruitgang noteren tov 2018 op zowel productiegroepen als noodstroomaggregaten.

Dankzij de nog steeds sterk aanwezige vraag vanuit de verhuursector omwille van de veranderende emissienorm wetgeving Stage V, is de schade redelijk beperkt gebleven bij de productiegroepen

ondanks dat veel van deze verhuurbedrijven globaal aankopen en niet noodzakelijker wijze op de Belgische markt. De toekomst laat echter het ergste vrezen daar generatoren met Stage V motoren amper beschikbaar en nog volop in ontwikkeling zijn.

EVOLUTION DES GENERATEURS

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
34 Generatoren productiegroepen	1687	2064	1915	2146	1958	2493	2358
35 Generatoren noodstroom	531	797	323	252	341	289	258
TOTAAL	2.218	2.861	2.238	2.398	2.299	2.782	2.616



Een erg volatiele en onzekere markt aangevuld met de behoefte van de markt om de kosten zo laag mogelijk te houden voor de eindgebruiker, heeft de trend van de verschuiving van het eigen bezit naar het huren versterkt.

De verhuursector heeft dan ook niet nagelaten om in 2019 haar huurvloot verder te versterken met nieuwe productiegeneratoren ten einde de nieuwe emissienorm Stage V te kunnen counteren omwille van het nog niet beschikbaar zijn deze nieuwe generatie generatoren.

De noodstroomgroepen blijven in een neerwaartse spiraal en presteren ondermaats doordat er steeds minder investeringen en te realiseren projecten zich aandienen op het vlak van noodstroom. Zoals in het voorbije jaar blijft de lange doorlooptijd in de beslissingsfase alvorens de uitvoeringsfase kan starten een pijnpunt.

2020 zal geen verbetering in de situatie te brengen doordat er nog steeds, op enkele uitzonderingen na, geen productiegroepen bij de fabrikanten met Stage V motoren beschikbaar zijn. SIGMA ijvert voor de nodige controles uit te voeren ter naleving van de emissiewetgeving en lobbyt bij de lokale overheden en bevoegde instanties op om de nodige controles uit te voeren ter naleving van deze wetgeving.

In 2020 zal de sub-sectie generatoren dan ook starten met gerichte communicatie naar de stakeholders waaronder studie bureau's, bouwbedrijven, installateurs en uiteraard de administraties om hen bewust te maken van de nieuwe strenge emissie richtlijnen.



04

Goederenbehandeling

04

Goederenbehandeling

OVERZICHT VAN DE WERELDWIJDE MARKT VOOR HEFTRUCKS EN MAGAZIJNUITRUSTING

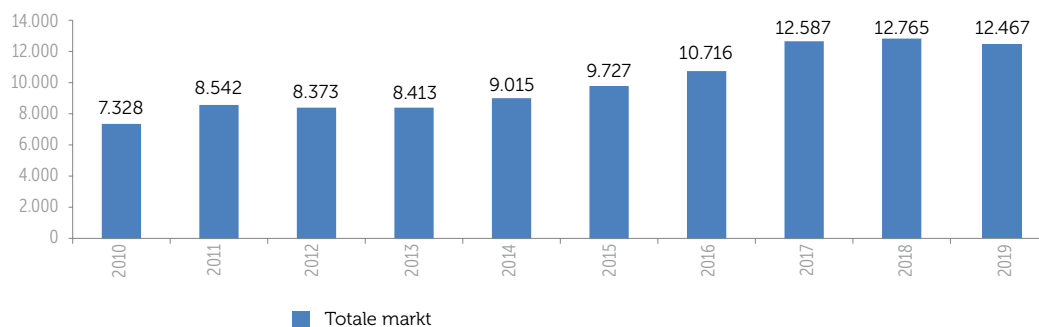
Een goed jaar, maar voor het eerst in 8 jaar een daling van de goederenafhandeling

Vorig jaar werden in onze sector 12.765 machines verkocht in België. Dat is een absoluut record. Met een dergelijke dynamiek op de Belgische markt leek de historische kaap van 13.000 haalbaar. Maar dat is niet gelukt. Er was een daling van 2,3% vergeleken

met 2018. In totaal werden 12.467 eenheden verkocht. Dat blijft echter een hoog cijfer, goed voor de op twee na beste prestatie in tien jaar (vs. 7.328 verkochte machines in 2010). Mogelijk is dit het signaal dat onze markt in zekere mate een verzadigingspunt heeft bereikt en een evenwicht zoekt na de snelle en aanhoudende groei van de afgelopen drie jaar.

Totale markt - SIGMA

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Elektrische vorkheftrucks	+16,0%	+39,2%	+10,1%	-9,1%	+11,9%	+7,5%	+10,1%	+33,1%	-4,2%	+1,2%
Thermische vorkheftrucks	+15,4%	+53,1%	-29,5%	+3,3%	+3,2%	+3,9%	-2,3%	+32,3%	+7,6%	-12%
Magazijntrucks	+33,3%	+2,0%	+4,3%	+3,1%	+6,7%	+9,0%	13,1%	+9,6%	+2,0%	-1,2%
Totale markt - SIGMA	+26,9%	+16,6%	-2,0%	+0,5%	+7,2%	+7,9%	+10,2%	+17,5%	+1,4%	-2,3%



Van 2019 onthouden we de heel lichte afname van de magazijnmarkt (-1,2%) naar het niveau van 2017 en vooral de uitgesproken daling bij de thermische

heftrucks met -12%. Dat lijkt te bevestigen dat deze technologie het moeilijk krijgt door de betere prestaties van de elektrische motors.

Heftrucks

In 2019 kende de totale markt van de heftrucks een daling van 4,1%, wat overeenstemt met een totaalvolume van 4.647 verkochte machines (37% van de Belgische markt van de goederenafhandeling).

Het volume elektrische heftrucks bleef met 2.853 machines stabiel, maar dat van de thermische motors daalde zowel voor Gas als Diesel sterk, met 12% versus 2018.

In 2019 werd tevens de nieuwe antivervuilingnorm 'STAGE V' voor dieselmotoren geïntroduceerd. Deze Stage V-norm vormt een grote uitdaging voor de constructeurs van dieselmotoren. Zij moeten producten ontwerpen die voldoen aan alle marktvereisten op het vlak van prestatievermogen en betrouwbaarheid en tegelijkertijd milieuvriendelijke machines bouwen tegen dezelfde tarieven als de eerdere modellen.

De Stage V-norm behoudt dezelfde grenswaarden voor de uitstoot van stikstofmonoxide (onder 400 mg/

kWh), maar voert een nieuwe fijnstofdrempelwaarde in van 15 mg/kWh in plaats van 25 mg/kWh.

Deze norm vereist de toepassing van een roetfilter in alle uitrustingen.

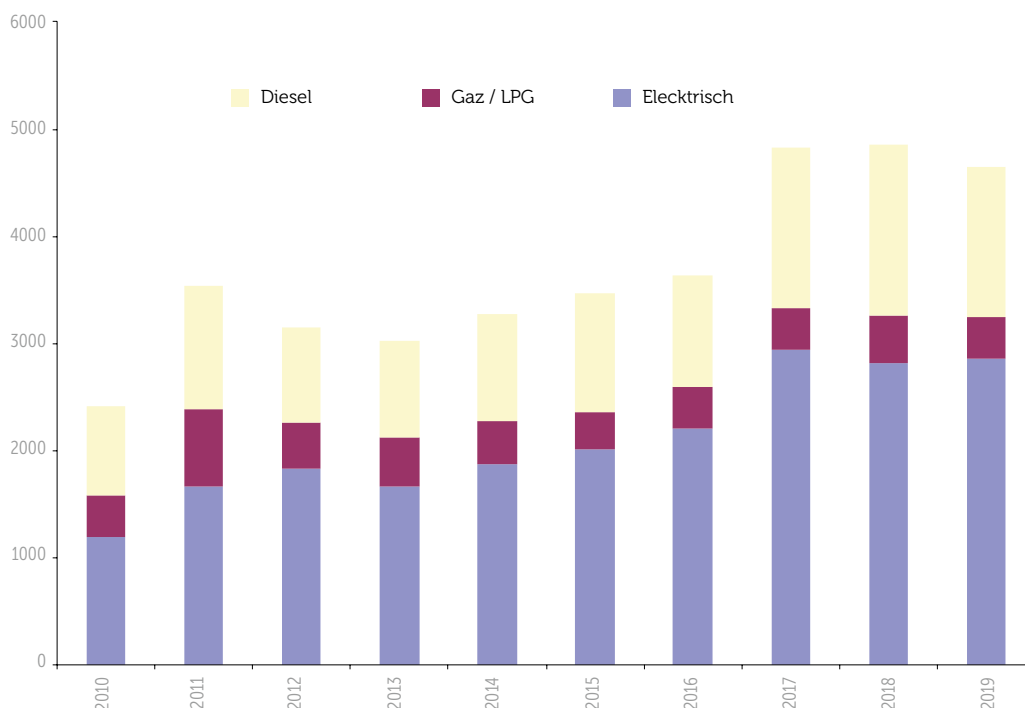
De nieuwe Stage V-norm werd op 1 januari 2019 van kracht voor alle motoren met een vermogen tussen 37 en 56 kW of tussen 130 en 560 kW. Voor de motoren in de categorie tussen 56 en 130 kW ging de norm op 1 januari 2020 in.

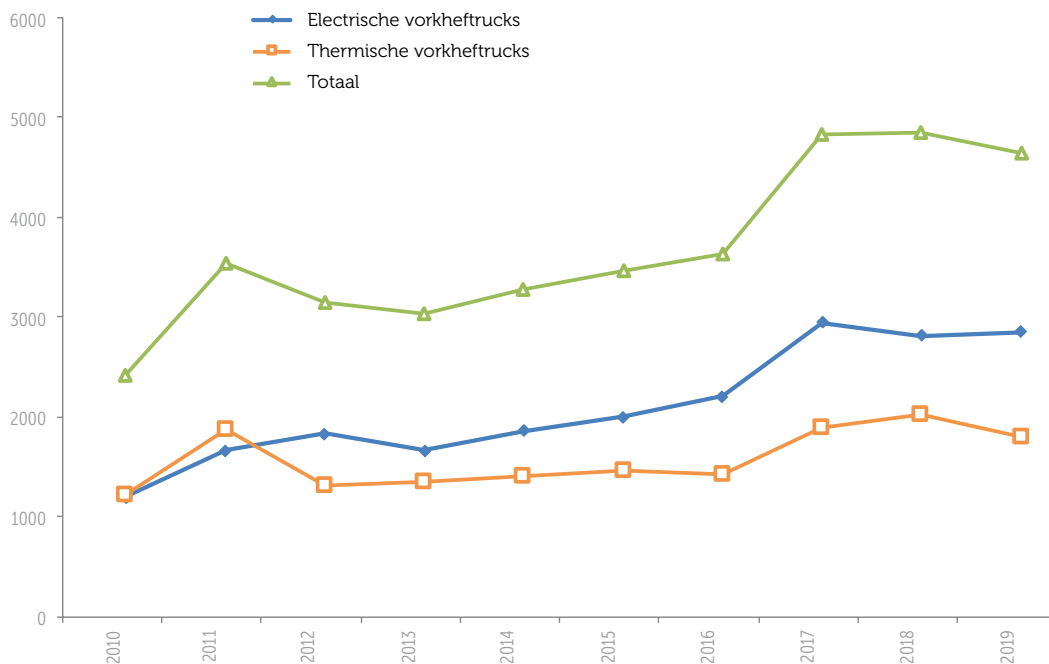
De elektrische motor bevestigt de groei van zijn marktaandeel in België (met 62% van het volume). Hij krijgt al sinds 2012 de voorkeur op de verbrandingsmotor.

De evolutie van de accuprestaties, de geleidelijke invoering van lithium-ionbatterijen en de toenemende vereisten om vervuiling tegen te gaan, zijn stuk voor stuk factoren die de markt voor elektriciteit doen kiezen.

Vorkheftrucks 2009-2019

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	%
Elektrisch	1196	1665	1834	1668	1866	2005	2208	2941	2817	2853	1,3%
Gaz / LPG	389	717	433	452	404	353	387	393	449	389	-13,4%
Diesel	832	1152	885	909	1001	1107	1040	1495	1582	1405	-11,2%
Totaal Verbranding	1221	1869	1318	1361	1405	1460	1427	1888	2031	1794	-11,7%
Totaal	2417	3534	3152	3029	3271	3465	3635	4829	4848	4647	-4,1%





Magazijntechniketrucks

België is als logistieke hub een interessante markt voor magazijnuitrustingen. Ze vertegenwoordigen in 2019 met **7.820** verkochte machines, 63% van het volume.

Dat is bijna zoveel als het jaar ervoor waarin alle records binnen dit activiteitensegment gebroken werden.

Opvallend is dat het historische volume van 'elektrische transpalletten' voor het eerst de kaap van 4.000 eenheden overschrijdt (4.047 om precies te zijn of 52% van het totaalvolume). In 2010 vertegenwoordigde dit segment nog maar 2.242 machines en in 2015 3.032.

Het succes valt deels te verklaren door de evolutie van het assortiment dat compacter werd, minder energieverwendend en sneller herlaadbaar dankzij lithium-ionbatterijen.

Daarnaast is er een verband met de retail en e-commerce, die zich richten op de afhandeling van pakjes (parcels). Die vereist een snelle verwerking van kleine hoeveelheden en kleine volumes.

De automatisering van horizontale transportbanden van een punt A naar een punt B waarbij manuele hantering weinig tot geen toegevoegde waarde biedt, zit eveneens in de lift en gaat een mooie toekomst tegemoet.

Een andere tendens voor de beheerders van grote vloten machines die zich op verschillende sites bevinden, is de toename van het aantal geconnecteerde heftrucks. Die zorgen voor een optimaal beheer van de machines en de chauffeurs die al dan niet bevoegd zijn een bepaalde heftruck te bedienen, voor een maximale productiviteit van de machines en minimale kosten bij ongevallen of schade.

Magazijntrucks	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	%
Reachtrucks	653	630	651	525	732	782	889	1012	808	854	5,7
Pallettrucks	2242	2264	2600	2926	2959	3032	3399	3542	3831	4047	5,6
Stapelaars	1083	1381	1299	1182	1198	1548	1551	1984	1948	1869	-4,1
Horizontale Orderpickers	671	437	453	371	514	477	746	623	595	468	-21,3
Overige	262	296	218	380	341	423	496	597	735	582	-20,8
Totaal Magazijntrucks	4911	5008	5221	5384	5744	6262	7081	7758	7917	7820	-1,2

HOE HEEFT DE EUROPESE MARKT HET GEDAAN?

Op basis van de statistieken van de FEM (European Materials Handling Federation) die geen rekening houden met de Chinese import (wel opgenomen in de WITS-statistieken), kende de Europese markt in 2019 een daling van 5,3%.

De markt registreerde 420.823 heftrucks in 2019 tegenover 444.490 in het recordjaar 2018. Dat is een natuurlijke marktcorrectie na vele jaren van aanhoudende groei verspreid over Europa. De handelsoorlog tussen de VS en China had ook negatieve gevolgen voor de wereldwijde handelsbetrekkingen.

CY18	
TTL FEM	444490
CB IC	56377
CB EL	93214
Walkies	248904
Riders	45995

CY19		Evolution
TTL FEM	420823	-5,3%
CB IC	52007	-7,8%
CB EL	86603	-7,1%
Walkies	239193	-3,9%
Riders	43020	-6,5%

Net als in België lijkt de invloed het grootst op de categorie heftrucks met voorlader en dan vooral de thermische heftrucks. De categorie elektrische transpalletten (57% van de markt van de goederenafhandeling) bleek het best bestand tegen de continue evolutie van e-commerceplatformen en meer in het algemeen de retaillogistiek.



WELKE VERWACHTINGEN VOOR 2020?

De coronaviruscrisis die in maart van dit jaar begon, zal ongetwijfeld een uitgesproken negatief effect hebben op de markt van de goederenafhandeling. De omvang valt moeilijk te voorspellen, maar we sluiten een volumedaling van 20 tot 30% niet uit. In maart 2020 verloor de Europese markt 17,4% vergeleken met dezelfde maand in 2019 en in april zelfs al meer dan 40%! De toon is dus gezet ...

De retail-, gezondheidszorg- en logistieke activiteiten werden wel ten volle benut, met een positief effect op onze business. Dat neemt echter niet weg dat alle industriële segmenten onder deze crisis zullen lijden.

Een specifiek beheer van de goederenafhandelingsbehoefte, performante onderhoudscontracten voor de bestaande vloten en kortetermijnleasing worden de trends voor 2020.

Elke crisis biedt ook kansen. Veel bedrijven zullen hun logistieke stromen grondig herzien en hun afhandelingprocessen verder willen automatiseren en standaardiseren.

De ontwikkeling van nieuwe technologieën zet zich ongetwijfeld door en de veelbelovende komst van artificiële intelligentie kan nieuwe opportuniteiten bieden voor een markt die constant in beweging is.





SIGMA VZW ASBL
AVENUE JULES BORDETLAAN 164, B-1140 BRUSSELS - BRUSSEL - BRUXELLES
TEL +32 (0) 2 778 62 50
WWW.TRAXIO.BE
WWW.SIGMAFEDERATION.BE