

2022

economisch dossier



SIGMA VZW

federatie van de algemeen vertegenwoordigers
van materieel voor openbare en privé-werken,
voor de bouw en de goederenbehandeling

Inhoud

Voorwoord	p 4
Sigma in 2022	p 7
SigmaCert in 2022	p 12
De Sectie Lift-Trucks	p 14
De Sectie Burgerlijke Bouw	p 24
De Subsectie Generatoren	p 34
De Subsectie Bekisting	p 39

Waar is iedereen naartoe ?

Beste lezer,

Het is mijn genoegen u welkom te heten bij het Economisch Dossier 2022 van Sigma vzw. Sigma vzw is een toonaangevende organisatie op het gebied van economische ontwikkeling en duurzaamheid. In dit dossier willen we u graag informeren over de belangrijkste economische trends en ontwikkelingen van het komende jaar, met speciale aandacht voor de verkoopcijfers en marktendensen voor de verkoop van machines voor burgerlijke bouwkunde en goederenbehandelingsmachines.

In ons dossier hebben we analyses gemaakt van de huidige markt voor machines voor burgerlijke bouwkunde en goederenbehandelingsmachines en gekeken naar de toekomstige verkoopprognoses. We hebben daarbij ook gekeken naar de invloed van de pandemie op de vraag naar deze machines en de mogelijke gevolgen van de huidige economische situatie. Ook hebben we aandacht besteed aan de technische aspecten van deze machines en de behoefte aan technisch geschoolde arbeidskrachten.

Het is namelijk zo dat het gebrek aan technisch geschoolde arbeidskrachten ook van invloed is op de verkoop van deze machines. Er is namelijk een groeiend tekort aan servicetechnici voor onderhoud en herstellingen aan deze machines, wat kan leiden tot verminderde betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de machines. Dit kan op zijn beurt weer leiden tot verminderde vraag naar deze machines. Daarom hebben we in ons dossier ook aandacht besteed aan mogelijke oplossingen voor het tekort aan technisch geschoolde arbeidskrachten.

Het is onze missie bij Sigma vzw om de gemeenschappelijke belangen van onze leden te behartigen en te verdedigen, als beroepsvereniging van importeurs van bouwmaschinen en goederenbehandelingsmachines. We fungeren als trefpunt en overlegplatform, waarbij we onze leden ondersteunen bij technische, juridische en sociale kwesties. We streven naar economische groei en welvaart voor onze leden en de bredere maatschappij. We zijn ervan overtuigd dat ons Economisch Dossier 2022 u zal helpen bij het opdoen van

waardevolle inzichten en het nemen van weloverwogen beslissingen in deze sector.

Namens Sigma vzw wil ik u hartelijk bedanken voor uw interesse in ons Economisch Dossier 2022. Ik wens u veel plezier bij het lezen en ben ervan overtuigd dat u veel waardevolle inzichten zult opdoen.

Met vriendelijke groet,
ChatGPT voor Sigma vzw.

Juist, dit was dus niet de door mezelf geschreven tekst, maar hetgeen ik op enkele minuten en met een paar vragen tot aanvulling en verbetering liet genereren door ChatGPT. De aandachtige lezer had bij het lezen van deze tekst waarschijnlijk al een paar keer de wenkbrauwen opgetrokken omdat niet alles helemaal in lijn is met de realiteit. Maar toch is het verbazend hoe een door AI gegenereerde tekst dicht bij de realiteit komt. Het blijven natuurlijk wel tamelijk generieke uitspraken. Ik heb echter ook niet veel moeite gedaan om de allereerste versie bij te sturen. Ik vermoed dat we in de toekomst dit soort hulpmiddelen wel vaker gaan gebruiken voor dergelijke taken. Het aantal geschoolde profielen wordt immers steeds schaarser en dus zullen we steeds meer taken moeten automatiseren. Waar vroeger enkel 'dom werk' kon geautomatiseerd worden, kunnen nu ook complexere taken worden aangepakt. Laat dit nu net het thema zijn waar ik het over wou hebben in dit voorwoord en een tekst van ChatGPT vond ik een passende illustratie daarvan.

Maar eerst nog even naar de inhoud van dit werk. Naar jaarlijkse gewoonte vindt u een gedetailleerd overzicht van de markt van de bouwmaschinen en de goederenbehandelingsmachines. De respectievelijke sectievoorzitters geven hun analyse van de markt in 2022 en een voorbeschouwing voor 2023.

In mijn voorwoord van vorig jaar schetste ik het beeld van een rooskleurig 2021 met toch enkele donkere wolken die zich samenpakten boven de hemel van 2022. Uiteraard is de sterke inflatie een feit en waren er nog steeds problemen met toeleveringen van bepaalde onderdelen, steeg (stijgt !) de rente naar niveaus die we sinds decennia niet meer gekend hebben en gingen energieprijzen door het dak. De

oorlog in Oekraïne ging ook onverminderd voort. Maar ondanks al deze onweerswolken dreef de stortbui toch grotendeels over en werd in ieder geval onze sector gespaard van slecht weer. De cijfers die we in de komende hoofdstukken zullen presenteren geven dit dan ook goed weer. 2022 was een meer dan behoorlijk jaar.

Gelukkig had ik een slag om de arm gehouden en was ik geëindigd met te stellen dat het voorspellen deze dagen bijzonder moeilijk was. Toch wil ik mij er aan wagen om voor 2023 een vooruitblik te geven van de markt. Ik ben er vrij gerust in dat ik opnieuw kan zeggen dat 2023 een behoorlijk jaar wordt. We zijn nog steeds volop bezig met het uitleveren van de reeds lang bestelde machines. Tot nu toe gebeurde dat zeer geleidelijk en met mondjesmaat. Door de betere beschikbaarheid van onderdelen worden de levertermijnen ook nog eens korter dan voorspeld, zonder echter een complete overspoeling van de markt te krijgen. In het verleden gebruikte ik het beeld van de ketchupfles waar alles in één keer met een grote kwak uit de fles komt. Welnu, het is, zoals gehoopt, een knijpfles gebleken waar alles netjes gedoseerd geleidelijk uit tevoorschijn komt. Vandaag de dag wordt er dan wel wat harder geknepen, maar daar blijft het bij.

We merken wel dat de 'order intake', het aantal machines in bestelling dus, flink aan het dalen is. Een verklaring daarvoor kunnen zeker de kortere levertermijnen zijn. Bij dalende levertermijnen zal de order intake in een stabiele markt mathematisch ook dalen. Maar de markt zelf is zeker ook aan het dalen. De grote vraag wordt nu hoe diep het gaat en hoe lang deze daling zal aanhouden. Maar dat worden zorgen voor 2024 denk ik eerder. Zowel de logistieke sector als de bouw doen het nog goed zeker als je bedenkt dat het overgrote deel van de door onze leden ingevoerde machines gebruikt worden in infrastructuurwerken en veel minder in residentiële gebouwen.

Onze grootse uitdaging blijft echter zoals reeds geruime tijd het vinden van voldoende geschoold of geschikt personeel. Waar we vroeger een aantal beroepen als knelpuntberoep benoemden zoals verpleegkundige of servicetechnicus lijkt het nu wel

alsof voor vrijwel alle functies mensen tekort zijn. Zo goed als elke organisatie wordt geplaagd door een tekort aan mensen in de meest diverse functies. Waar zijn al die mensen naartoe die vroeger datzelfde werk deden? We slagen er maar niet in om de vacatures in te vullen en dus kopen er nijpende tekorten bij vele bedrijven. De dienstverlening gaat er daardoor op achteruit. En het is niet zo dat de mensen in andere sectoren aan de slag zijn want het is een fenomeen dat zich in vrijwel alle sectoren voordoet. Ook in het buitenland kent men gelijkaardige problemen dus ook daar zijn die mensen niet aan de slag.

De conclusie die ik dan zelf maak is eenvoudigweg dat mensen gemiddeld minder uren presteren dan vroeger. Het zou mij zeer sterk interesseren om daar eens een doorgedreven studie over te lezen. Voorlopig zullen jullie het dus maar met mijn bescheiden ideeën daarover moeten doen.

Sommigen onder u lazen in de media een tijd geleden mogelijk al over het fenomeen van de zogenaamde 'quiet quitters': mensen die aan het werk zijn - en blijven - maar enkel de gevraagde taken uitvoeren binnen de reguliere arbeidstijd. Ik vermoed dat er daar een heel pak van zijn bijgekomen. Van jongere werknemers is het bovendien bekend dat ze de work-life-balance sterker laten door hellen naar de 'life' kant en naast het werk veel meer tijd willen hebben voor hobby's en vrijetijdsbesteding. Ook de coronaperikelen en lockdowns hebben sommige mensen doen beseffen dat er naast werken ook nog andere leuke dingen te doen zijn. Tel daarbij ook nog eens het thuiswerken bij dat nu opeens veel meer ingeburgerd en waardoor mensen meer comfort hebben weten waarderen. Dit zijn allemaal factoren die meer nadruk leggen op genieten en ontspannen en minder op inspannen (tenzij het is om een marathon te lopen is natuurlijk).

Ik ga hier nu ook geen pleidooi houden dat we terug moeten naar de 60-urige werkweek maar we gaan toch moeten opletten dat de slinger niet te ver door zwaait naar de andere kant. Onze bedrijven hebben voornamelijk succes door een puike dienstverlening te verzorgen voor hun klanten en daarvoor hebben we mensen nodig die met de nodige passie voor het

beroep bereid zijn om 'the extra mile' te gaan en te zorgen dat de klant binnen een aanvaardbare termijn geholpen wordt. Anderzijds gaan onze klanten ook moeten aanvaarden dat door het gebrek aan geschikte mensen een aantal taken nu eenmaal iets langer gaan duren dan vroeger het geval was. ChatGPT en consoorten zijn immers nog niet in staat om onze machines service te geven.

Om die reden is het dan ook één van onze belangrijkste taken als beroepsvereniging om ervoor te zorgen dat we mensen laten instromen naar onze sector en ze kunnen injecteren met een dosis passie voor techniek. Daarvoor hebben we een aantal initiatieven genomen zoals nauwere samenwerking met het onderwijs om meer mensen naar onze bedrijven te krijgen en ook ons jobplatform *strafgefixt.be* dat de vacatures van onze leden onder de aandacht brengt.

We hebben als beroepsvereniging de komende jaren dus nog meer dan genoeg werk op de plank om onze leden toegevoegde waarde te bieden.

Uweet ondertussen dat ik graag eindig met een citaat. Dit is er eentje van de Amerikaanse auteur Elbert Hubbard: "One machine can do the work of fifty ordinary men. No machine can do the work of one extraordinary man."



Dries Van Haut
voorzitter Sigma vzw
juni 2023

Sigma in 2022

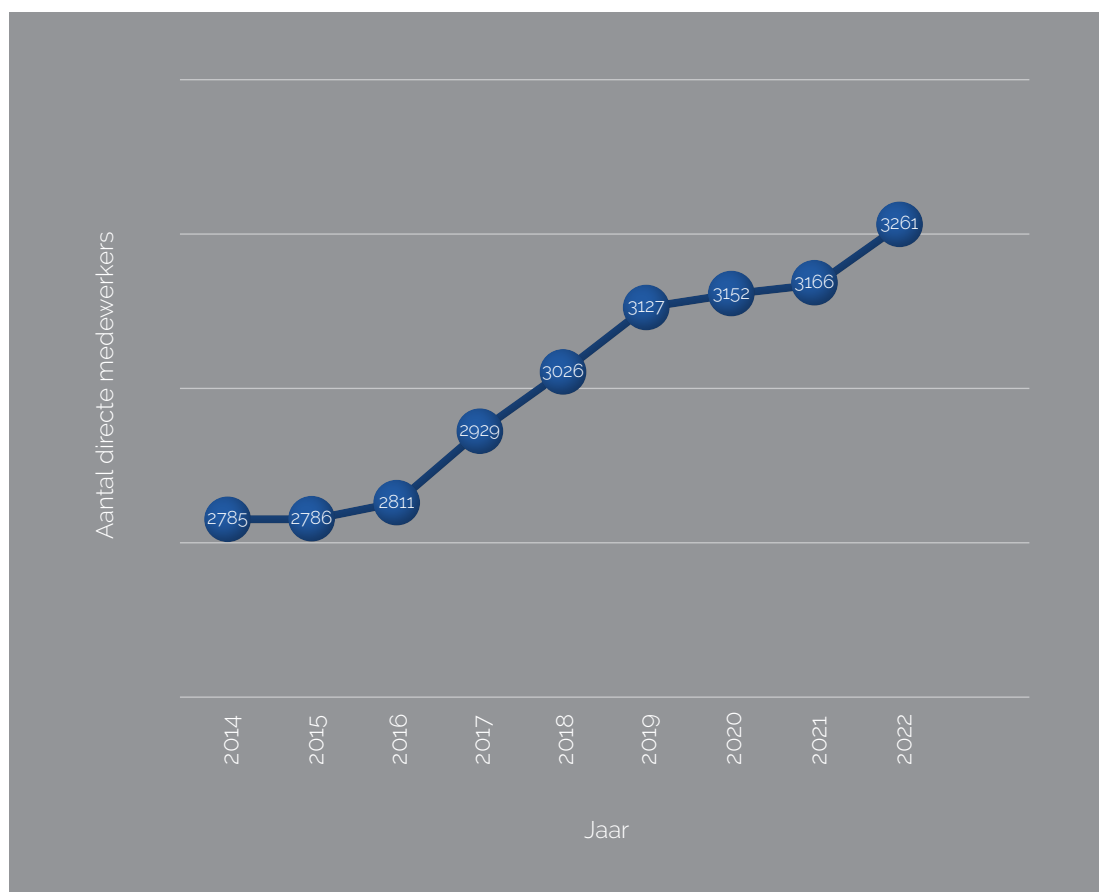


Van boven naar onder en van links naar rechts:
David Vandermeulen (Bergerat-Monnoyeur), Filip Andries (Manitou Benelux), Hugues van Espen (Toyota Material Handling),
Damien Bioul (Bia Group), Benoît Vercruyse (Tramac), Dries Van Haut (Van Haut), Jean-Paul Dubois (Kion Group),
Joëlle Germain (Sigma), Eddie Bormans (Hunter & Van Twist), Jean-Christophe Smeets (Hilaire Van der Haeghe) afwezig op de foto

- 9 bestuurders en 1 algemeen secretaris verdedigen de belangen van 69 leden met 3261 directe personeelsleden
- 4 beroepssecties
 - (burgerlijke) bouw
 - goederenbehandeling
 - generatoren
 - betonbekisting
- een werkgroep *HR*, een werkgroep *Vergroening*
In samenwerking met Traxio
10 juristen en een homologatiedienst ten dienste van de leden
- Straf Gefixt, onze employer branding campagne
- 19 netwerkmomenten met boeiende keynote speakers
- een bezoek aan C-Power, het eerste Belgische off-shore windmolenpark

TEWERKSTELLING BIJ SIGMA LEDENAantal directe werknemers

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
2811	2785	2785	2811	2929	3026	3127	3152	3166	3261

Evolutie tewerkstelling Sigma leden

Personeel LT & BB

	2021	2022	Vershil in % 2022 - 2021
Lift-Trucks + Burgerlijke Bouw			
Arbeiders	1.669	1.701	1,9%
Bedienden	1.497	1.560	4,2%
Totaal	3.166	3.261	3%

Lift-Trucks			
Arbeiders	835	867	3,8%
Bedienden	636	674	6,0%
Totaal	1.471	1.541	4,8%

Burgerlijke Bouwkunde			
Arbeiders	834	836	0,2%
Bedienden	861	884	2,7%
Totaal	1.695	1.720	1,5%

OMZET BIJ DE SIGMA LEDEN

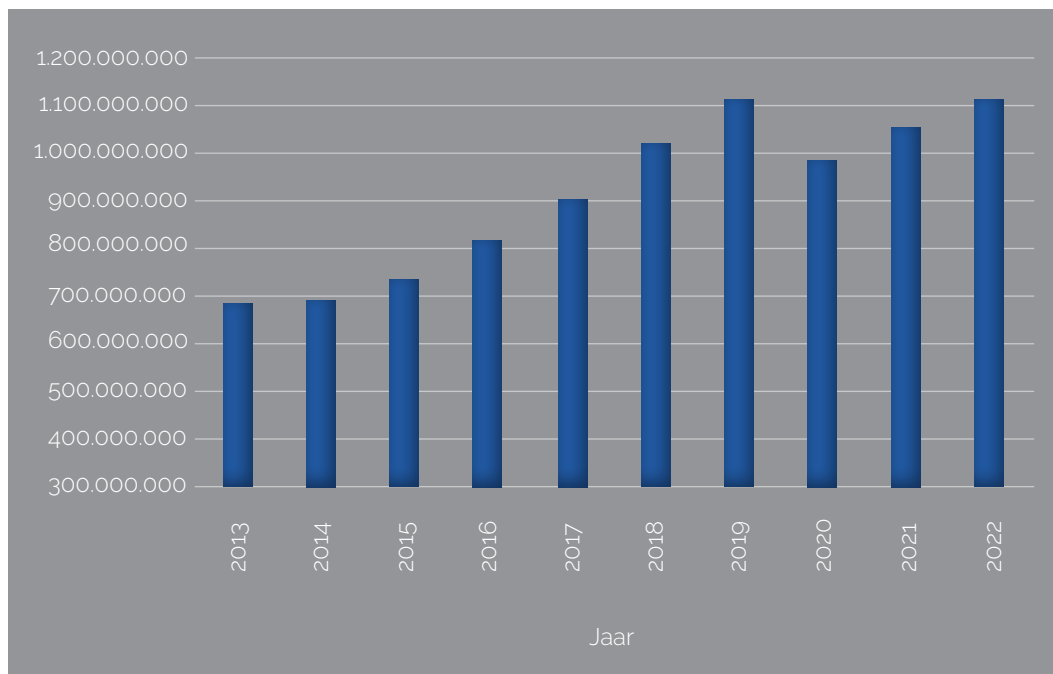
2023

Génie civil / Construction Burgerlijke Bouwkunde / Bouw	2021	2022
1. CA Vente de machines neuves / OC verkoop nieuwe machines	67,8%	65,8%
2. CA Vente de machines d'occasion / OC verkoop 2dehandse machines	6,3%	6,1%
3. CA Location court et long terme / OC korte- en lange-termijnverhuur	9,1%	9,8%
4. CA Activités après-vente / OC activiteiten naverkoop	16,8%	18,2%
chiffre d'affaires total / totaal omzetcijfer bb	€ 1.051.500.000	€ 1.109.335.000

Lift-Trucks / Manutention Lift-Trucks/Goederenbehandeling	2021	2022
1. CA Vente de machines neuves / OC verkoop nieuwe machines	44,5%	45,1%
2. CA Vente de machines d'occasion / OC verkoop 2dehandse machines	8,9%	8,1%
3. CA Location court et long terme / OC korte- en lange-termijnverhuur	20,6%	20,9%
4. CA Activités après-vente / OC activiteiten naverkoop	26,0%	25,9%
chiffre d'affaires total lt / totaal omzetcijfer lt	€ 631.800.000	€ 707.761.600

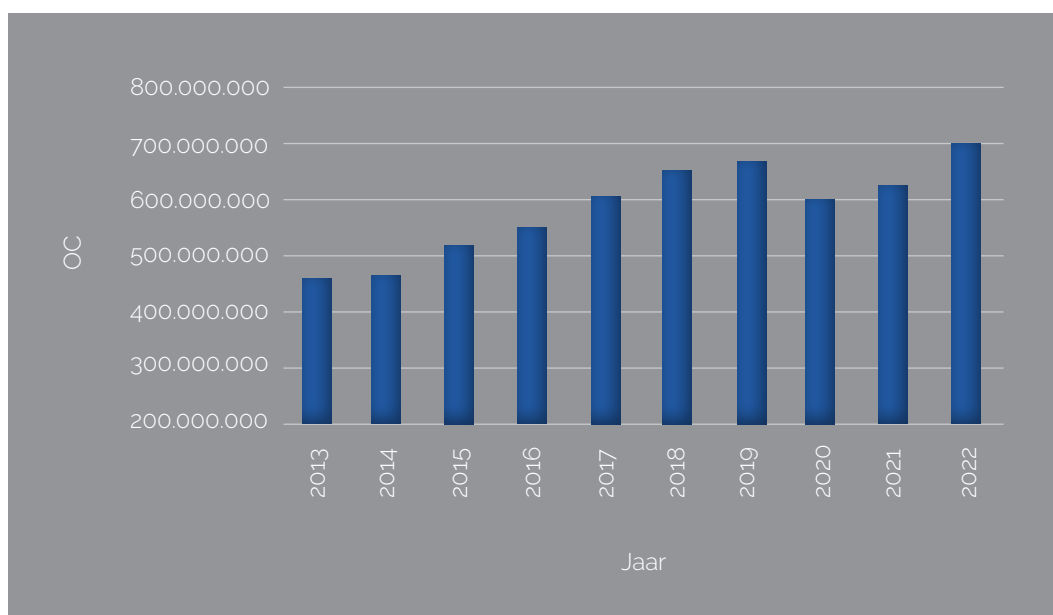
Evolutie Omzet Burgerlijke Bouwkunde in €

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
2020	986.500.000
2021	1.051.500.000
2022	1.109.335.000



Evolutie Omzet Goederenbehandeling in €

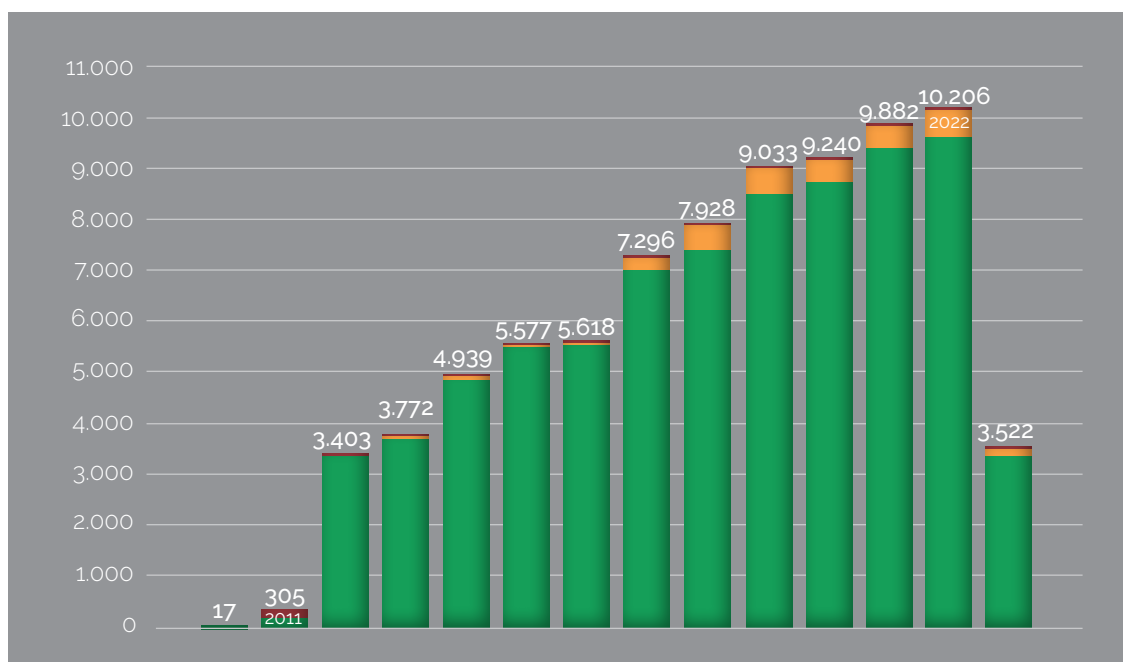
2013	464.583.259
2014	468.833.900
2015	522.640.180
2016	555.305.191
2017	609.780.630
2018	657.500.100
2019	674.102.900
2020	608.902.900
2021	631.800.000
2022	707.761.600



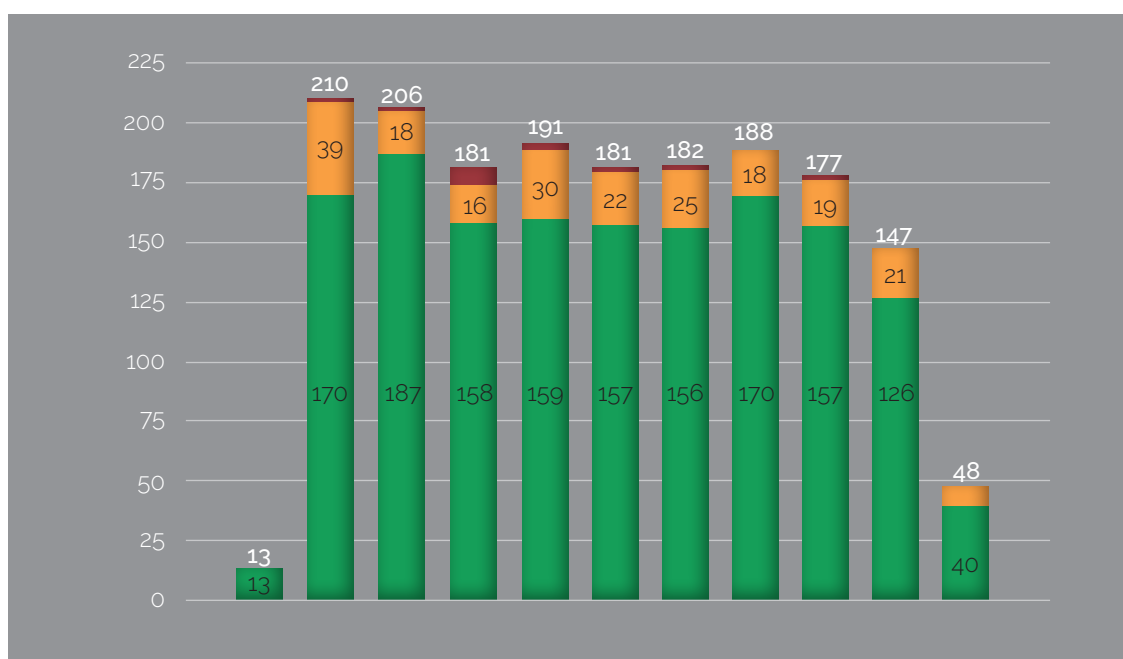
SIGMACERT IN 2022

10.206 Certificaties op lift-trucks

■ groen gescoord ■ oranje gescoord ■ rood gescoord

147 Certificaties op betonpompen

■ groen gescoord ■ oranje gescoord ■ rood gescoord



De Sectie Lift-Trucks



Hugues van Espen

Managing Director - Toyota Material Handling Belgium NV
Voorzitter Sectie Lift-Trucks

DE GLOBALE MARKT VAN VORKHEF- EN MAGAZIJNTRUCKS

Een genuanceerde kijk op een onzeker jaar.

Iedereen zal zich 2022 herinneren. Een onstabiel jaar, gekenmerkt door de oorlog in Oekraïne, de energiecrisis, de naweeën van de covid-pandemie, de klimaatcrisis, problemen met de supply chain en een inflatie die de grootste wereldeconomisten grijs haar geven.

Ja, een grote globale **onzekerheid**, dat zullen we ons van 2022 herinneren.

Diverse scenarios en gissingen anticipeerden een ernstige daling van de logistiek- en goederenbehandelingsmarkt, Ja, die had ineens kunnen storten en op het lage niveau van 2020 vallen. **Maar dat is niet het geval geweest.** De markt is zeer actief gebleven. Weliswaar niet op het topniveau van 2021 en de blitse jaren 2017, 2018 en 2019.

De markt kende een **daling van 12,2%** tov 2021, met een globaal volume van **11.603** verkochte heftrucks (SIGMA statistieken). Maar eigenlijk is de daling beperkter : Op basis van de FEM statistieken (European Materials Handling Federation), is de Belgische markt met 8,62% gedaald, met een daling die hoofdzakelijk vast te stellen is bij de thermische heftrucks.

2021 was een recordjaar geweest, waarschijnlijk een « bubbel » jaar, opgefokt door bestellingen die te wijten zijn aan lange leveringstermijnen door de vele storingen in de supply chain.

Eigenlijk is de markt vrij hoog gebleven tot in september. Daarna is de markt beginnen dalen, wat tot deze resultaten leidt.

EVOLUTIE HEFTRUCKS

Evolutie heftrucks 2013 - 2022

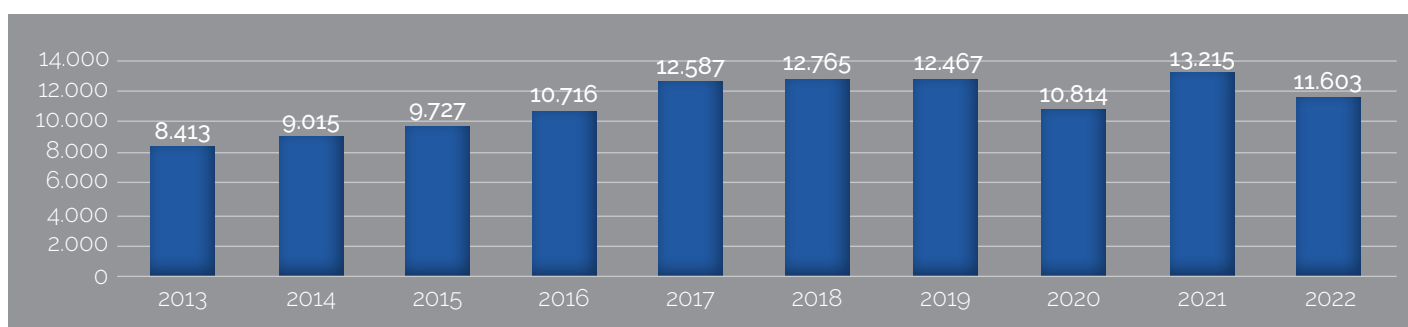
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Elektrisch	-9,1%	11,9%	7,5%	10,1%	33,1%	-4,2%	1,2%	-24,8%	44,8%	-9,7%
Thermisch	3,3%	3,2%	3,9%	-2,3%	32,3%	7,6%	-12,0%	-37,4%	84,4%	-29,3%
Magazijntrucks	3,1%	6,7%	9,0%	13,1%	9,6%	2,0%	-1,2%	-3,7%	6,5%	-8,7%
Totale Markt - SIGMA	0,5%	7,2%	7,9%	10,2%	17,5%	1,4%	-2,3%	-13,3%	22,2%	-12,2%

De dynamiek van 2021 is blijven gelden in 2022. Sectoren als logistiek, industrie, retail zijn blijven investeren. Evenals bedrijven binnen onze sector die hun **korte-termijnvloot** hebben uitgebouwd om de vraag van klanten een antwoord te kunnen bieden. Maar ook om vertragingen in de leveringen te kunnen compenseren.

Verhuurfirma's, dealers en constructeurs hebben veel geïnvesteerd, wat getuigt van de goede gezondheid van onze sector. In de toekomst wenst SIGMA meer statistieken te publiceren over korte-termijn verhuur, met het akkoord van de betrokken leden uiteraard.

Een evolutie in de omzet werd geregistreerd met meer dan 707 miljoen euros voor onze leden die samen meer dan 1.500 rechtstreekse werknemers in dienst hebben in België.

Totale markt



In 2022 hebben thermische heftrucks de belangrijkste daling gerapporteerd (haast 30%), wat aantoont dat deze technologie in vraag wordt gesteld en verwaarloosd ten voordele van elektrische varianten. Die steeds performanter worden zelfs in hogere tonnages. De koers naar zero-uitstoot, deadlines van 2035 en 2050 verklaren uiteraard deze daling, die reeds enkele jaren geleden is gestart. Lithium-ion batterijen zijn nu beschikbaar bij alle constructeurs en bieden nieuwe flexibiliteit en een verhoogde productiviteit.

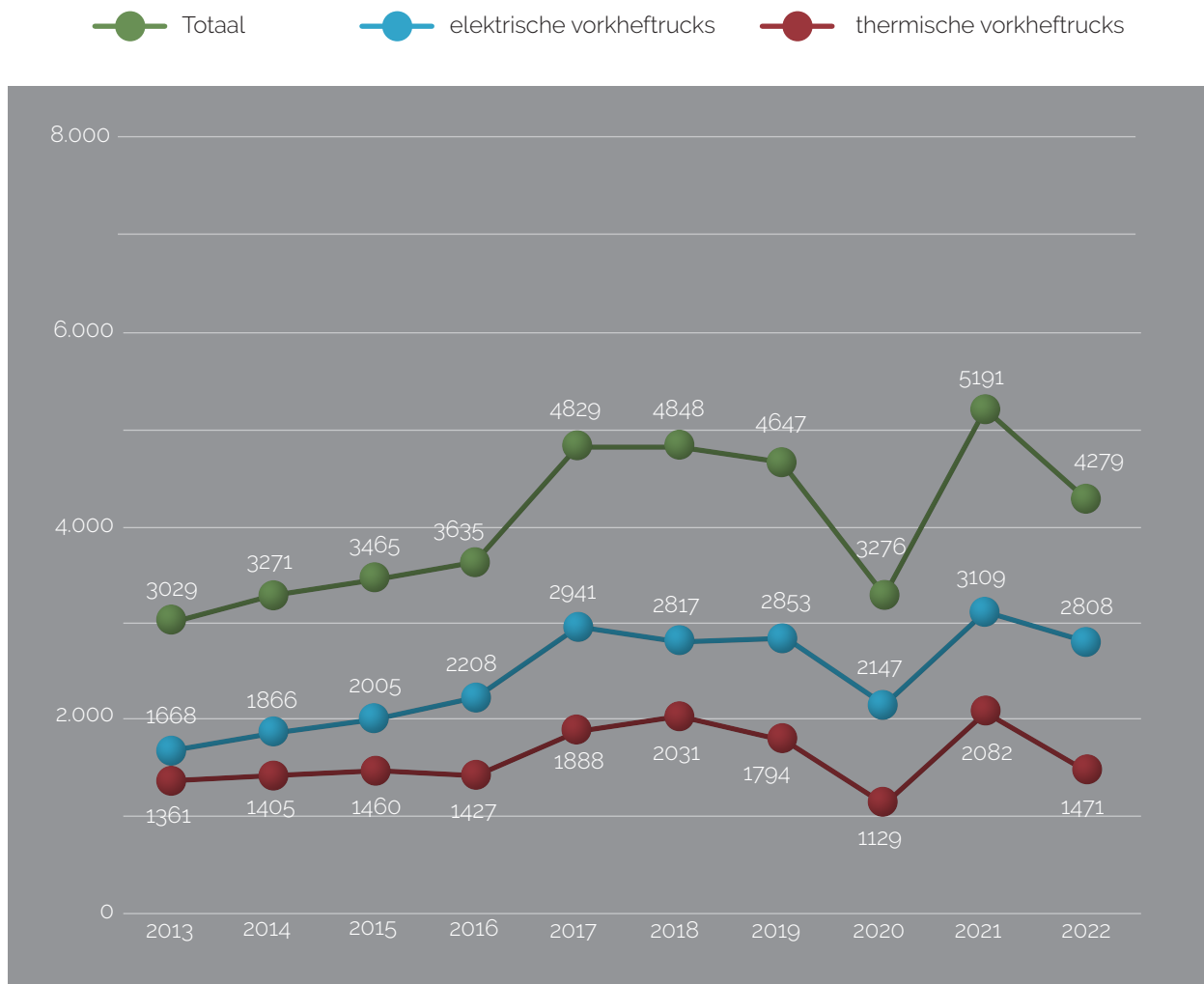
HEFTRUCKS

In 2022 daalde de totale heftruck markt met **17,5%**, hetzij een totaal volume van 4.279 machines.

Een aanzienlijke daling, maar in absolute cijfers niet catastrofaal. Elektrische heftrucks blijven op een zeer hoog niveau met **2.808 units**. Zoals eerder uitgelegd, is de daling van thermische heftrucks de meest opvallende (-30% tov 2021, een historisch recordjaar), met 1.471 heftrucks. Maar wat we moeten onthouden, is dat deze technologie niet meer gegeerd wordt. Percentagegewijs, vertegenwoordigt de thermische (diesel, gaz) heftruck nog maar 34% van het volume, tov 66% voor de elektrische.

De verhouding 70/30 is niet ver, terwijl 60/40 lang de norm is geweest. De kans is groot dat deze tendens verder zal evolueren.

De totale vorkheftruckmarkt in België



Europese en wereld- zero emission ambities in respectievelijk 2035 en 2050 (UN Race to Zero) gaan tal van spelers in de supply chain aanmoedigen om hun ecologische voetdruk drastisch te verlagen. Onze machines hebben hierin een aanzienlijke rol te spelen en alle constructeurs zijn hiervan goed bewust.

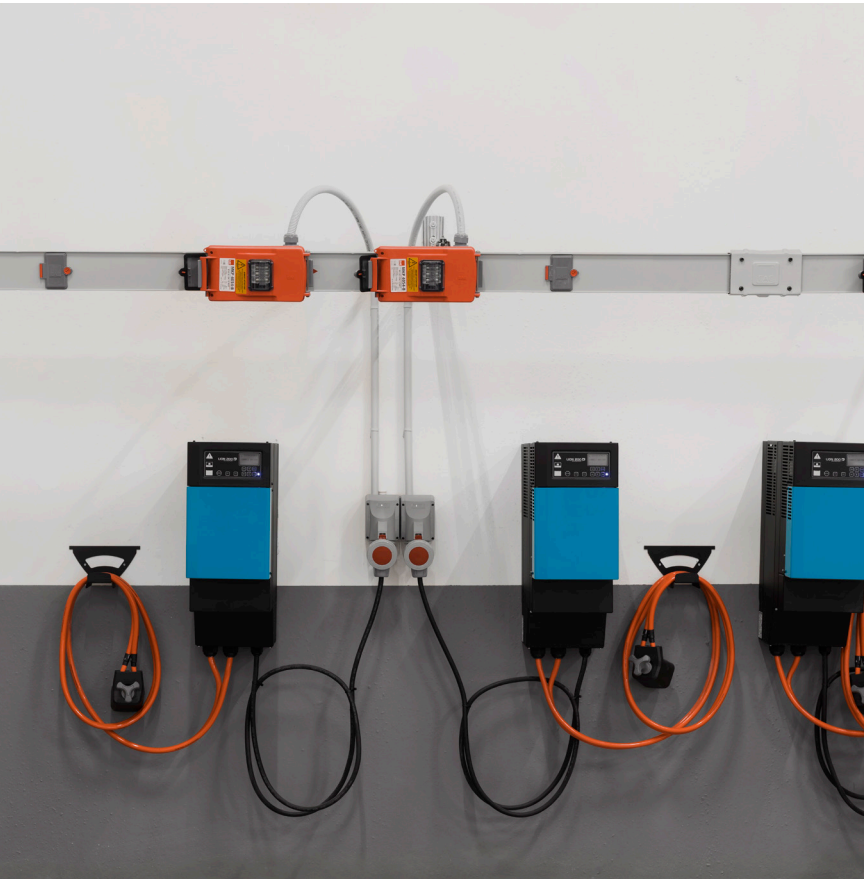
Jaar	Electrische vorkheftrucks	Thermische vorkheftrucks	Totaal
2013	1668	1361	3029
2014	1866	1405	3271
2015	2005	1460	3465
2016	2208	1427	3635
2017	2941	1888	4829
2018	2817	2031	4848
2019	2853	1794	4647
2020	2147	1129	3276
2021	3109	2082	5191
2022	2808	1471	4279

Bovendien genieten elektrische heftrucks van 2 belangrijke technologische ontwikkelingen.

Eenzijds lithium-ion batterijen, enkele jaren geleden gelanceerd, en waterstofmotoren, die steeds meer constructeurs aantrekken in de logistiekwereld.

- **Lithium-ion** is sinds een tiental jaren beschikbaar en heeft snel een aanzienlijke plaats ingenomen in magazijntrucks. Batterijen met lithium-ion bieden vele voordelen op vlak van efficiëntie, constante elektrische voeding en snellere lading. Het voordeel tov andere batterijen is hun capaciteit om een hoge energetische densiteit op te slaan in een beperkte ruimte. Met als gevolg dat ze in staat zijn om een groot aantal laadcycli aan te kunnen. Wat zich dan weer vertaalt in een beperkter energieverlies tijdens de laadcycli, een beter gebruik van opgeslagen energie en capaciteit om steeds de maximale kracht te bieden. Men gaat ervan uit dat de overgang naar een lithium-ion oplossing CO2 emissies kan reduceren tot 20 % op het geheel van toepassingen in de goederenbehandeling.





Het grootste voordeel is echter een verhoogde productiviteit

- **Gedeeltelijke of ad hoc lading** – De batterij kan op ieder moment geladen worden wat ook het laadniveau is en zonder de levensduur aan te tasten. Dat verbetert de flexibiliteit van de laadtijd en garandeert dat de trucks operationeel blijven wanneer je ze nodig hebt.
- **Snelle lading** – Een batterij met lithium-ion van 25 V heeft slechts 80 minutes nodig om volledig opgeladen te worden en 30 minuten om op 50 % van zijn capaciteit te zijn. Dat betekent tevens dat het overgrote deel van de kracht naar de heftruck zal gestuurd worden die het meest nodig heeft, wanneer je meerdere heftrucks tegelijkertijd oplaadt.
- **Geen laadruimte** – batterijen met lithium-ion zijn gebruiksvriendelijk, zeker en ergonomisch. Ze kunnen eender waar worden geïnstalleerd en hebben hiervoor geen gededieerde laadruimte nodig, wat opslagplaats vrijmaakt, dat gebruikt kan worden om productieflows en rendement van operaties te optimaliseren.

De andere voor vlootbeheerders aantrekkelijke technologie, is **de fuel cell**.

België gelooft in deze technologie zoals de recente attributie door de overheid van 30 miljoen euros aan waterstofprojecten. We verwijzen hier ook graag naar het werk van de vereniging waterstof.net en studies die door universiteiten zoals de VUB gericht worden op de uitrol van deze energiebron voor logistieke en industriële bedrijven.



MAGAZIJNTRUCKS

Deze productcategorie is de belangrijkste in België met 63% van het totale volume, hetzij **7.324 eenheden** verkocht in 2022. Een daling van **8,7%** in totaal, maar een stijging in de categorieën Reachtrucks (+19,7%) en Orders pickers (+8,6%).

Covid 19 heeft - in een recordtempo - de supply chain gewijzigd en de wijze waarop men de eindklant bereikt. Een van de talrijke gevolgen is de explosie van **e-commerce** en de nood om « pakjes » zo snel mogelijk in kleine hoeveelheden te manipuleren en vervoeren, wat deels verklaart waarom deze 2 producten in de statistieken stijgen.

Daarentegen zien we in het grootste segment (50% van het volume) binnen de magazijntrucks, de pallet trucks een sterke daling van **14,7%**, dat onder de 4.000 units daalt, **3.686** om precies te zijn.

Dit segment had de laatste 3 jaren een zeer sterke stijging gekend, geboost door de massale import vanuit China in de haven van Antwerpen van transpaletten van maximum 1,3 T en uitgerust met lithium-ion batterijen.

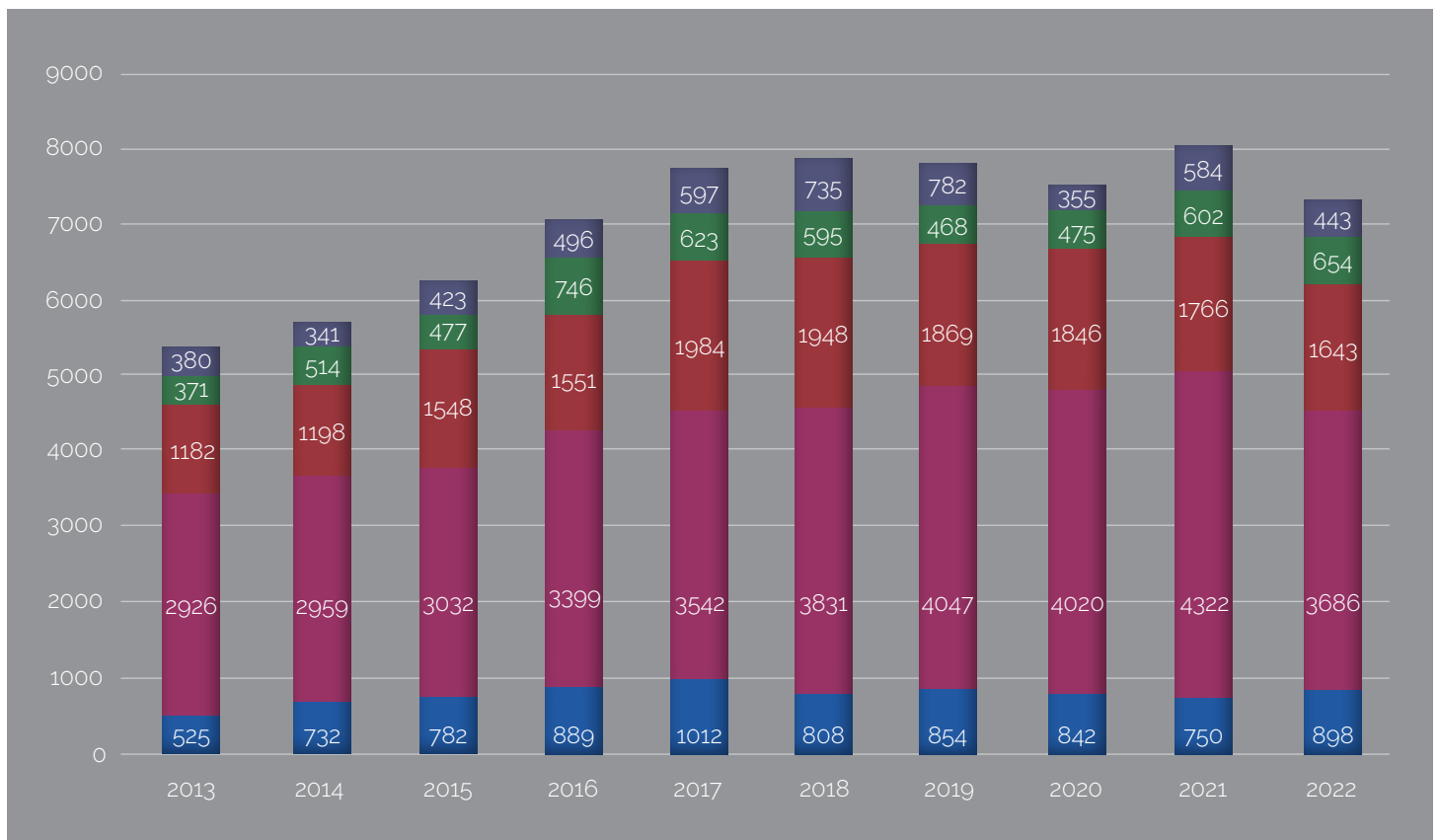
Waarom nu deze daling? Vermoedelijk is de markt gewoonweg gestabiliseerd om op een niveau te komen in lijn met de vraag die normaal is op de Belgische markt. De sterke inflatie en de prijsstijgingen in dit eerder 'basis'gamma heeft de vraag misschien enigszins geremd, in afwachting van betere tijden.... De toekomst zal het ons zeggen.

Noteren we ook dat steeds meer constructeurs een aanzienlijk deel van dit gamma online succesvol aanbieden. Dit om het transactionele proces te vereenvoudigen en te versnellen. Alles wijst erop dat het digitale kanaal zich verder zal ontwikkelen en steeds meer producten en opties aan onze markt zal aanbieden.

Magazijntrucks - Sigma

Magazijn-trucks	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	%
Reachtrucks	525	732	782	889	1012	808	854	842	750	898	19,7
Pallettrucks	2926	2959	3032	3399	3542	3831	4047	4020	4322	3686	-14,7
Stapelaars	1182	1198	1548	1551	1984	1948	1869	1846	1766	1643	-7,0
Horizontale Orderpickers	371	514	477	746	623	595	468	475	602	654	8,6
Overige	380	341	423	496	597	735	582	355	584	443	-24,1
Totaal	5384	5744	6262	7081	7758	7917	7820	7538	8024	7324	-8,7

■ Reachtrucks
 ■ Pallettrucks
 ■ Stapelaars
 ■ Horizontale Orderpickers
 ■ Overige



VERSNELDE AUTOMATISERING VAN DE OPSLAGPLAATSEN

De vraag om processen en horizontale en verticale transporten, te herdenken en te **automatiseren**, van punt A tot punt B, daar waar menselijke inbreng weinig of geen toegevoegde waarde biedt, blijft stijgen in 2022. Ook daar heeft de covid-crisis een versnellingseffect gehad om de menselijke impact zo laag mogelijk te houden in de logistiek.

Automatisering maakt arbeid in meerdere shiften ook makkelijker, bijvoorbeeld 's nachts, wanneer het veel moeilijker is om personeel te vinden.

Het succes van de recente beurs "**Supply Chain Innovations**" in maart 2023 in Antwerpen toont aan dat deze markt in volle evolutie is met een aanzienlijke diversiteit op vlak van leveranciers. Temidden van de Automated Guided Vehicles (AGV), de Automated Mobile Robots (AMR), de warehouse beheerssoftware (WMS) en geavanceerde stokeringsoplossingen, is het aanbod duidelijk gericht naar de toekomst en het optimaliseren van het beheer van moderne opslagplaatsen.

De uitrol van de **5G** hoort hier ook tot belangrijke innovaties in onze sector. Enkele testtoepassingen werden al ontwikkeld en hebben een aanzienlijke meerwaarde voor de logistieke spelers.

Log!Ville, initiatief van VIL, in Niel nabij Antwerpen (<https://logiville.be>) is een labo van de toekomst die alle stakeholders toelaat om zich te projecteren in de wereld van morgen.

Ook daar zouden meer gedetailleerde markt cijfers nuttig zijn om de evolutie in de markt beter te begrijpen.

WAT DOET DE EUROPESE MARKT?

Op basis van **FEM** (European Materials Handling Federation), die geen rekening houdt met import van China (die wel in de WITS cijfers gerapporteerd worden), heeft de Europese markt een daling gekend van **15,5%** in 2022. Dit toont aan dat België beter gescoord heeft dan Europa met een daling van 8.62% (zie hoger).

Een totaal van **482.636** eenheden in **2022** ten opzichte van **571.422** in recordjaar 2021.

CY21	FEM	CY22	FEM
IC CB	57.854	IC CB	41.601
EL CB	127.662	EL CB	108.407
Walkies	274.999	Walkies	234.246
Entry Walkies	54.548	Entry Walkies	54.406
Riders	56.359	Riders	43.976
TTL	571.422	TTL	482.636

Alle segmenten zijn sterk gedaald met uitzondering van basis elektrische transpaletten. Net zoals in België hebben thermische heftrucks de sterkste daling gekend met 28%. De ratio elektrische/thermische trucks is nog sterker gemarkeerd met 72% elektrische verkocht in 2022.

WAT MOGEN WE IN 2023 VERWACHTEN?

2023 is zeer traag gestart ; vragen en twijfels waren sterker dan ooit tevoren.

Tijdens het eerste trimester lijkt de Belgische economie te plooiën, zonder te breken met een economische groei nabij 0.

De oorlog in Oekraïne blijft voortduren, energievoorziening is onstabiel, China heeft een dreigende houding tov Taiwan en de financiële wereld blijft fragiel... Kortom, het wereldevenwicht blijft bedreigd.

De markt van de goederenbehandeling tracht in evenwicht te blijven en fabrieken halen de historisch lange leveringstermijnen van 2021 en 2022 in, wat positief is.

Zoals hoger gemeld, is onze sector in volle mutatie, oa op vlak van technologie.

Klanten gaan er langer over doen om de juiste keuze te maken en in een "duurzame" vloot te investeren, met een maximum aan ergonomie, veiligheid en productiviteit.

2023 zou een jaar van stabilisatie en transitie moeten zijn met een Belgische markt die op een niveau van 13.500 à 14.000 machines (FEM) blijft.

Maar de bestaande vloot die in België onderhouden moet worden, vergt steeds meer gekwalificeerde techniekers in alle regio's van het land. Het is essentieel dat klanten kunnen rekenen op competente vrouwen en mannen die het beste uit hun vloot kunnen bieden.

In deze context wordt het initiatief van SIGMA met haar employer branding campagne "**STRAF GEFIXT**" (<https://strafgefixt.be>) in 2022 gelanceerd, dit jaar voortgezet oa tijdens de "**Transport & Logistics**" beurs van 17 tot 19 oktober 2023 in Antwerp Expo.

Alle spelers van SIGMA zullen jullie daar verwelkomen.

De Sectie Burgerlijke Bouw



David Vandermeulen
General Manager - Bergerat-Monnoyeur Belux
Voorzitter Sectie Burgerlijke Bouw



" 't kan verkeren " zei Bredero.

En zo geschiedde. Eindelijk is de lang verwachte daling van de markt er. Niet dat dit ons gelukkig maakt, uiteraard niet, maar hoe langer een correctie wordt uitgesteld, hoe harder ze is. En deze correctie was reeds een tijd op til. Het probleem is echter dat we dit in deze "gerapporteerde verkoopcijfers" niet zien.

Geluk bij een ongeluk, door de extreem hoge order intake in 2021, gecombineerd met productieproblemen, zijn we 2022 begonnen met ongeziene orderportefeuilles.

De productieproblemen zijn echter in 2022 niet opgelost geraakt, waardoor de markt ongerust was en er dus een deel kopers zijn geweest die anticipatief bestelden. Dit leidde ertoe dat de order intake in 2022 nog zeer hoog bleef (weliswaar lager dan 2021).

We zien dan ook een sterk vertekend beeld van de markt. De markt toont immers wat verkocht EN uitgeleverd is, en niet de reële evolutie, de order intake.

De combinatie van dit alles maakt dat we een eerder stabiele (licht dalende) markt zien, zowel voor grote als kleine machines.

De order intake cijfers geven echter een lichte daling -8% van de grote machines versus een lichte stijging in de verkoop +7%, en een sterke daling -36% voor de kleine machines, versus gerapporteerde verkopen aan +1%.

De uitrustingsstukken, die iets minder onderhevig zijn aan de extra lange productietijden, sluiten nauwer aan bij de evolutie zoals we die zagen in de order intake, dit met een daling van -23%.

Met een markt die naar de 8.000 eenheden gaat, blijft de lange termijn groeiende trend bevestigd.

Daarnaast zijn er uiteraard nog wat stijgers en dalers, die hieronder meer in detail besproken worden.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Delta
1-9 Walsen	213	179	171	144	245	236	252	263	210	225	251	11,6
10-11 Mini-hydraulische graafmachines	1425	1251	1177	1542	1813	2172	2350	2466	2360	3100	2972	-4,1
12 Hydraulische graafmachines op rupsen	792	674	606	707	869	960	930	1092	833	965	1021	5,8
13 Hydraulische graafmachines op banden	355	277	180	202	246	415	375	371	299	331	354	6,9
14 Overslagkranen op banden			22	21	20	41	39	88	61	70	72	2,9
15 Overslagkranen op rupsen			5	2	1	10	4	2	2	2	0	-100,0
16 Graaflaadcombinaties	44	32	22	21	20	7	15	7	6	8	18	125,0
17 Wegschaven	5	2	0	4	0	3	1	1	2	1	0	-100,0
18 Bulldozers op rupsen	30	37	33	54	46	49	61	64	49	68	54	-20,6
19 Kabelkranen op rupsen	10	8	6	3	6	5	3	1	1	4	0	-100,0
20 Hijskranen, zelfrijdend of gemonteerd op vrachtwagens	15	10	21	20	12	22	15	10	17	12	5	-58,3
21 Verreikers	1035	878	803	858	912	980	1204	984	934	1258	1182	-6,0
22. Alle terreinen heftrucks	37	5	51	27	56	34	74	47	51	23	76	230,4
23 a Wielladers 0-80 pk	200	216	325	382	455	519	635	900	918	854	993	16,3
23 b Wielladers > 80 pk	385	272	255	277	298	391	368	421	345	413	462	11,9
24 Schrankladers op banden	199	147	166	164	170	208	180	210	189	175	188	7,4
25 Schrankladers op rupsen	31	4	14	4	36	32	21	52	45	35	70	100,0
26 Knikdumpers	50	24	39	72	56	40	78	89	68	99	117	18,2
27 Starre dumptrucks	7	14	18	6	5	7	3	17	10	10	14	40,0
28 Asfaltafwerkmachines	24	19	31	23	42	36	17	19	20	27	34	25,9
29 Glijbekistingsmachines	5	7	5	3	4	1	0	1	2	0	1	
TOTAAL	4.862	4.056	3.950	4.536	5.312	6.168	6.625	7.105	6.422	7.680	7.884	2,7
> 10 T (12 tem 18+23b+26+27)	1.678	1.340	1.186	1.369	1.567	1.928	1.877	2.153	1.676	1.971	2.112	7,2
< 10T (1-9, 10-11,21,22,23a,24-25,)	3.140	2.680	2.707	3.121	3.687	4.181	4.716	4.922	4.707	5.670	5.732	1,1
30 Hydraulische breekhamers	467	429	297	191	181	99	69	117	101	180	134	-25,6
31 Scharen, verbrijzelaars, multi-processoren	24	44	45	50	28	16	11	6	10	26	20	-23,1
32 Sloopsorteergrijpers	52	132	165	151	158	23	32	26	36	45	39	-13,3
TOTAAL	543	605	507	392	367	138	112	149	147	251	193	-23,1
33 Trilplaten vooruit alleen	556	622	594	587	621	491	586	306	194	194	202	4,1
34 Trilplaten vooruit & achteruit	302	472	494	483	486	466	444	89	49	59	68	15,3
35 Trilstampers	519	951	882	792	812	508	500	279	135	152	214	40,8
TOTAAL	1.377	2.045	1.970	1.862	1.919	1.465	1.530	674	378	405	484	19,5
38 Mobiele brekers	16	12	11	9	12	9	10	30	15	15	4	-73,3
39 Mobiele zeven	24	37	26	42	42	56	65	93	55	60	38	-36,7
TOTAAL	40	49	37	51	54	65	75	123	70	75	42	-44,0
ALG TOTAAL BB	6.822	6.755	6.464	6.841	7.652	7.836	8.342	8.051	7.017	8.411	8.603	2,3
36 Generatoren Productiegroepen	1881	1687	2064	1915	2346	2158	2493	2358	1949	2355	3440	46,1
37 Generatoren Noodstroom	571	531	797	705	549	341	289	258	195	190	289	52,1
TOTAAL	2.452	2.218	2.861	2.620	2.895	2.499	2.782	2.616	2.144	2.545	3.729	46,5

GROTE VERSUS KLEINE MACHINES

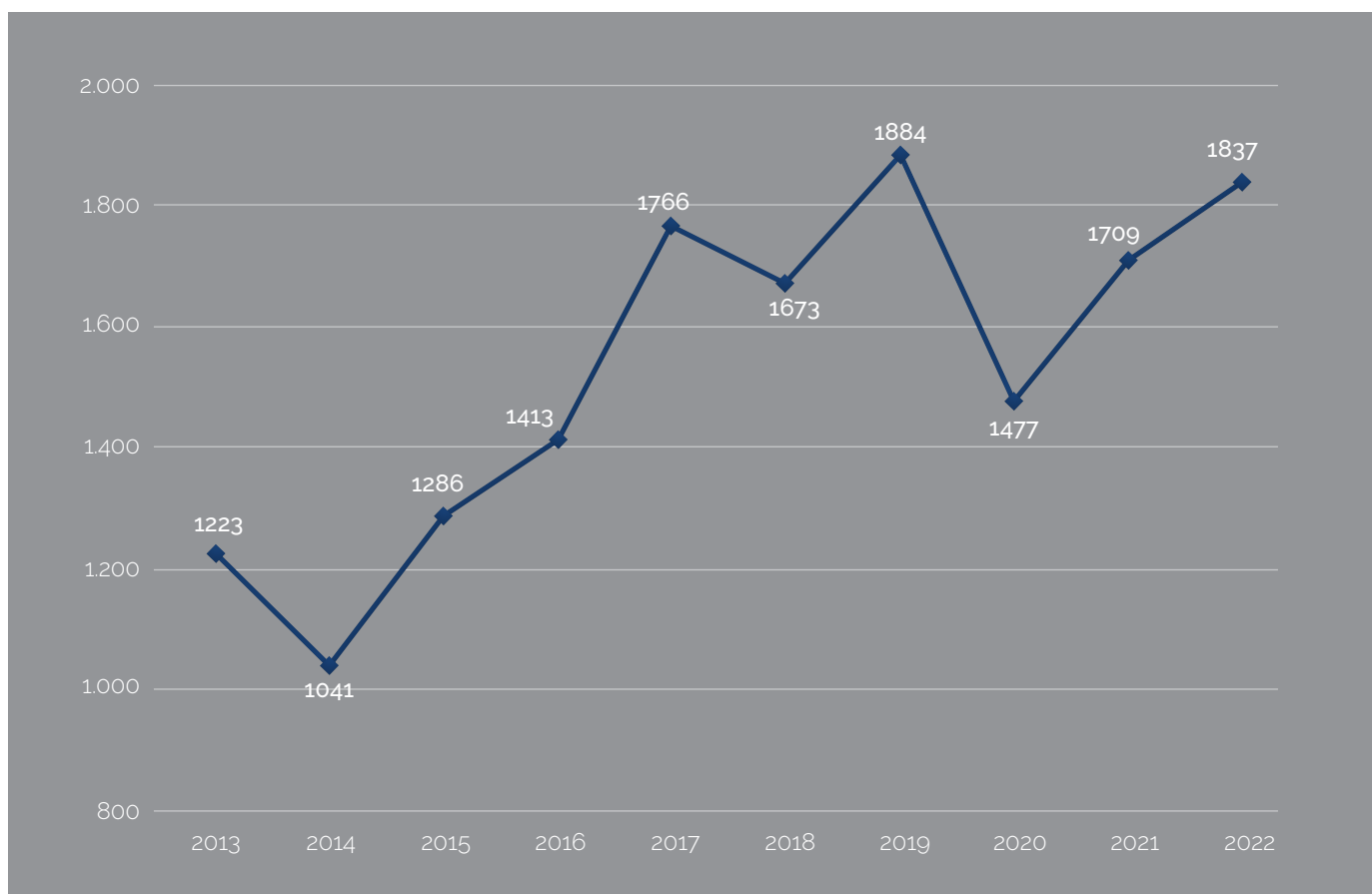
Na de daling van 2020, stijgt de markt terug naar deze van het record jaar 2019. Opvallend is hier de stijgende lange termijntrend, welke, als we in detail kijken, zich vooral in het 10-20 Ton segment bevindt.

Evolutie van de verkoop van grote machines (>10T)

12. hydraulische graafmachines op rupsen, 13. hydraulische graafmachines op banden en 23.b wielladers

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Evol 2022/2021
1223	1041	1286	1413	1766	1673	1884	1477	1709	1837	7,49%

◆ grote machines



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

Jaar	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Evol 2022/2021
<10 Ton excl. breekhamers, trilplaten & -stampers	2680	2707	3121	3661	4155	4758	5176	4707	5670	4730	1,1%
gemiddelde 4147											



Bij de kleine machines zien we een verdere (weliswaar tragere) stijging, die ons ver voorbij het record van 2021 brengt, nog steeds in lijn met de groeitrend sinds 2014. OPGELET: hier zit de grootste discrepantie tussen uitlevering en order intake. Een effect dat we in omgekeerde zin gaan terugzien eenmaal de productiecapaciteit terug in lijn is met de vraag.

De mini-gravers zijn met bijna 3000 eenheden de grote driver, gevolgd door de verreikers, met meer dan 1200 eenheden.

DE VERSCHILLENDE CATEGORIEËN NADER BEKEKEN

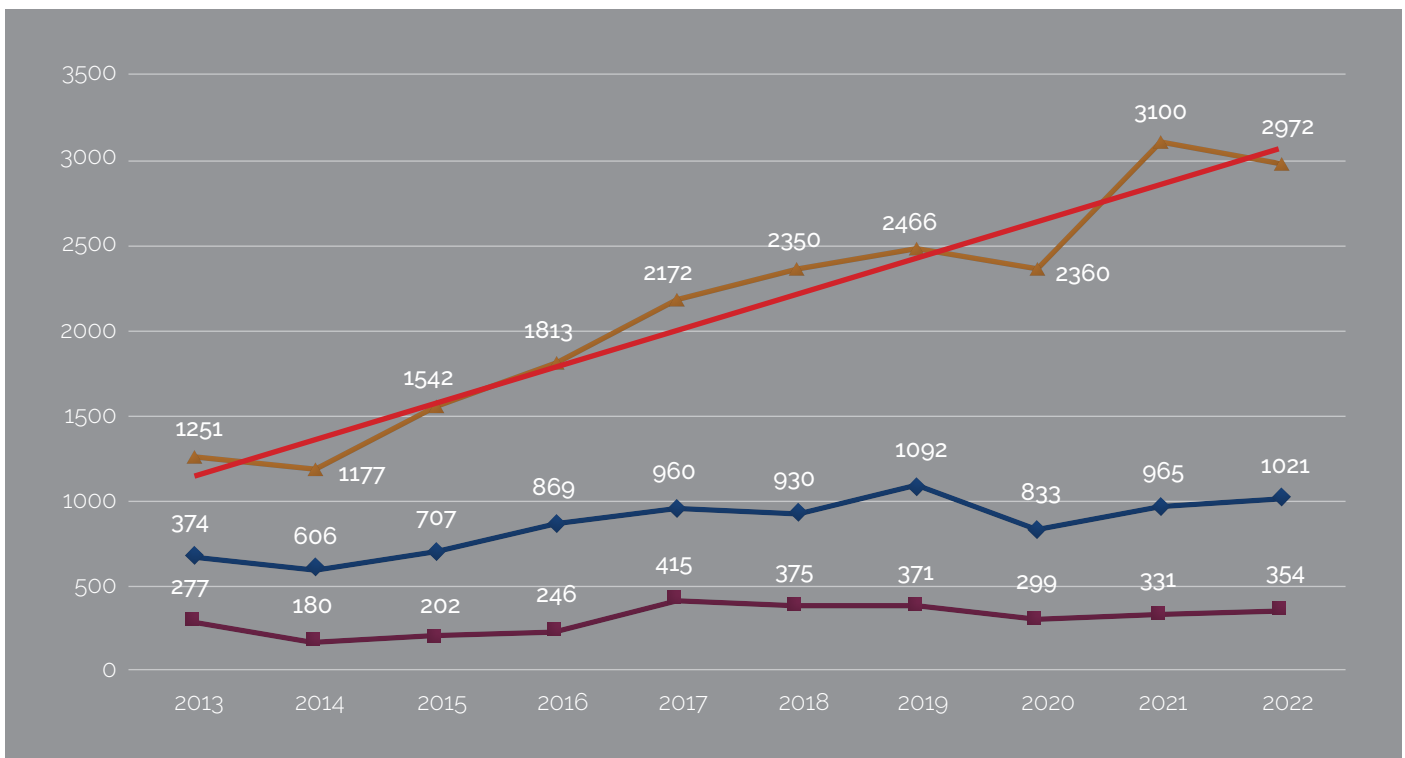
In de grafieken hieronder tonen we de verschillende categorieën meer in detail.

Evolutie van de verkoopcijfers van Hydraulische graafmachines in België (2013 - 2022)

Enkel de minigravers vertonen een lichte daling, iets wat we zeker nog sterker verwachten in 2023.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Evol 2022/2021
Op rupsen	674	606	707	869	960	930	1092	833	965	1021	5,8
Op banden	277	180	202	246	415	375	371	299	331	354	6,9
Minigravers	1251	1177	1542	1813	2172	2350	2466	2360	3100	2972	-4,1%

◆ Op rupsen
 ■ Op banden
 ▲ Minigravers
 — Linear (Minigravers)



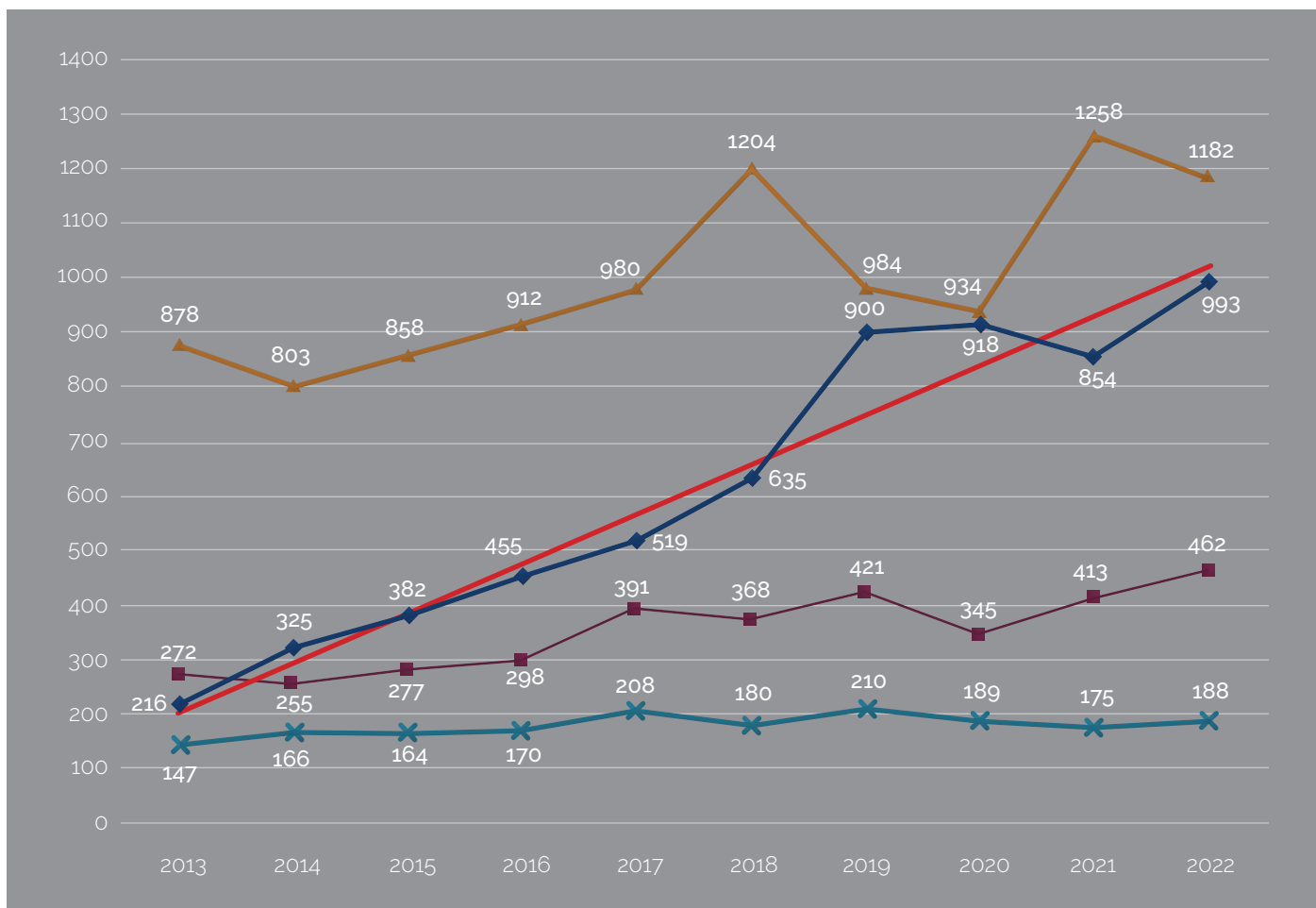
Wieladders & verreikers
Evolutie van de verkoopscijfers in België (2013-2022)

Grote wieladders stijgen met 12% en bevestigen hierbij een eerder lange termijn stabiele markt. Kleine wieladders zijn, na één jaar daling, terug aan het groeien volgens het lineaire pad.

Verreikers kennen een lichte daling, mogelijk eerder door leveringsproblemen dan een effectieve daling van de markt. De stijgende lange termijn evolutie blijft echter gelden.

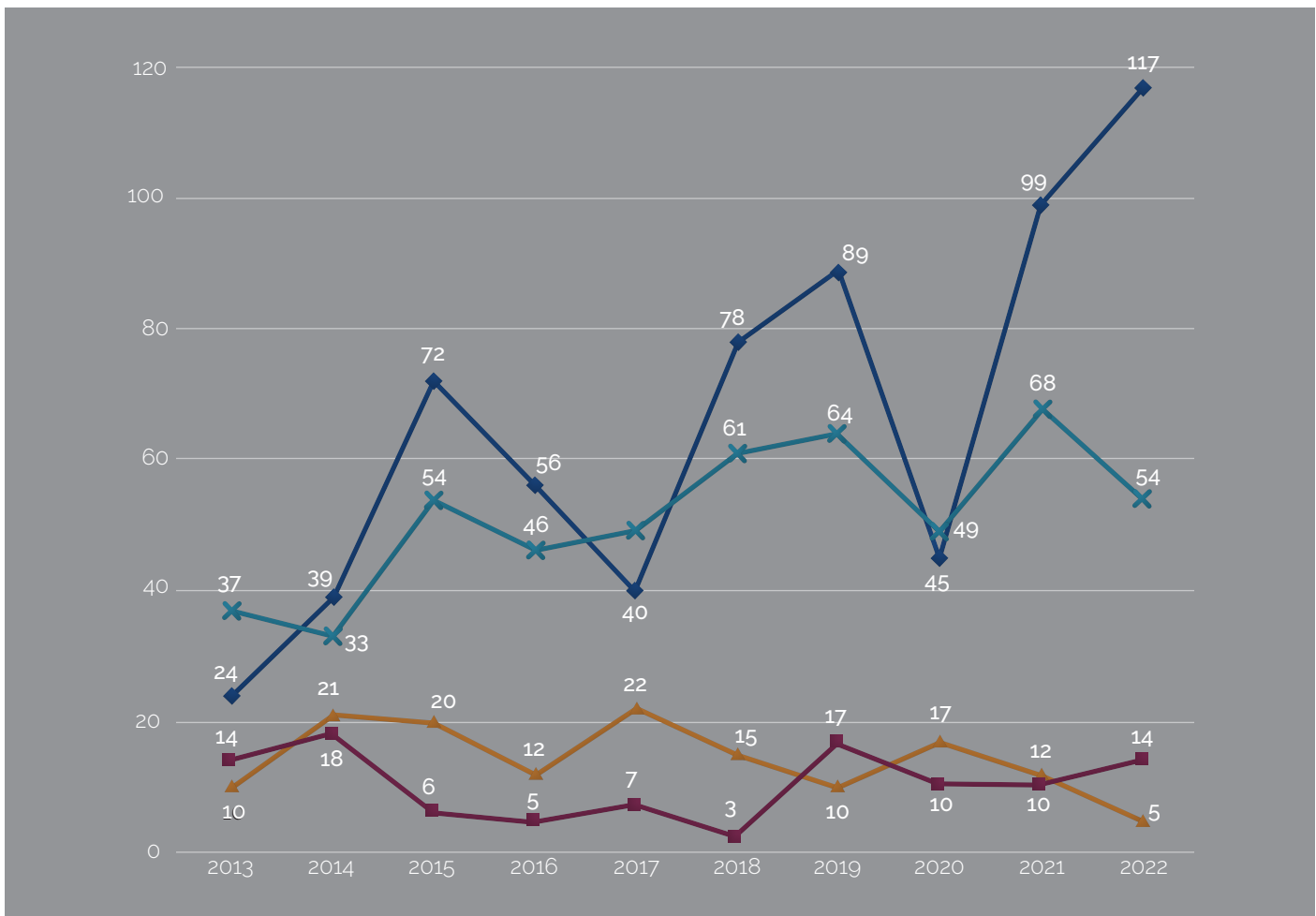
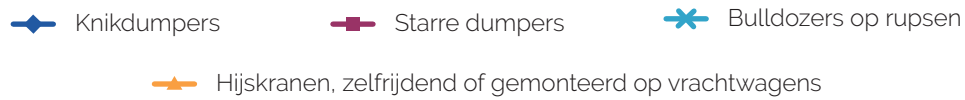
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Evol 2022/2021
Wieladders 0-80 pk	216	325	382	455	519	635	900	918	854	993	16,3
Wieladders > 80 pk	272	255	277	298	391	368	421	345	413	462	11,9
Verreikers	878	803	858	912	980	1204	984	934	1258	1182	-6,0
Schrankladers op banden	147	166	164	170	208	180	210	189	175	188	7,4

◆ Wieladders 0-80 pk ■ Wieladders > 80 pk ▲ Verreikers
✕ Schrankladers op banden — Linear (wieladders 0-80 pk)



Dumpers en bulldozers
Evolutie Vervoer 2013 - 2022

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Evol 2022/2021
Knikdumpers	24	39	72	56	40	78	89	45	99	117	18,2
Starre dumpers	14	18	6	5	7	3	17	10	10	14	40,0
Hijskranen, zelfrijdend of gemonteerd op vrachtwagens	10	21	20	12	22	15	10	17	12	5	-58,3
Bulldozers op rupsen	37	33	54	46	49	61	64	49	68	54	-20,6



Knikdumpers geven hier een verkeerd beeld. De kleine knikdumpers (<3 ton) zijn quasi in aantal verdubbeld en verhullen de dalende situatie van de grotere (>10 ton) machines, welke dalen met 20%. Voor de bulldozers was het na een heel goed 2021 een minder goed, maar overall goed jaar.

Wegbekleding

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

WAT VERWACHTEN WE IN 2023?

Hetzelfde als vorig jaar "BACKORDERS"

Vorig jaar scheef ik:

"Alle importeurs zitten niet alleen te wachten op wisselstukken, maar hebben het jaar 2021 afgesloten met enorme orderportefeuilles."

Daar waar er, wat wisselstukken betreft, verbetering is, maar nog geen pré-covid niveau, blijven de uit te leveren portefeuilles machines ongekend hoog.

Gezien echter de dalende markt in China, zal de vrijgekomen productiecapaciteit leiden tot een versnelde inhaling van de back log. Wat de facturatie in 2023 uiteraard ten goede zal komen.

Echter een dalende orderintake (YTD eind februari -20%), en een zekere marktsaturatie, zal vermoedelijk leiden tot een door orderportefeuille gedragen "normaal" 2023, maar zeer voorzichtig te bekijken 2024.

De Subsectie Generatoren



Eddie Bormans
General Manager - Hunter & Van Twist NV
Voorzitter Sectie Generatoren



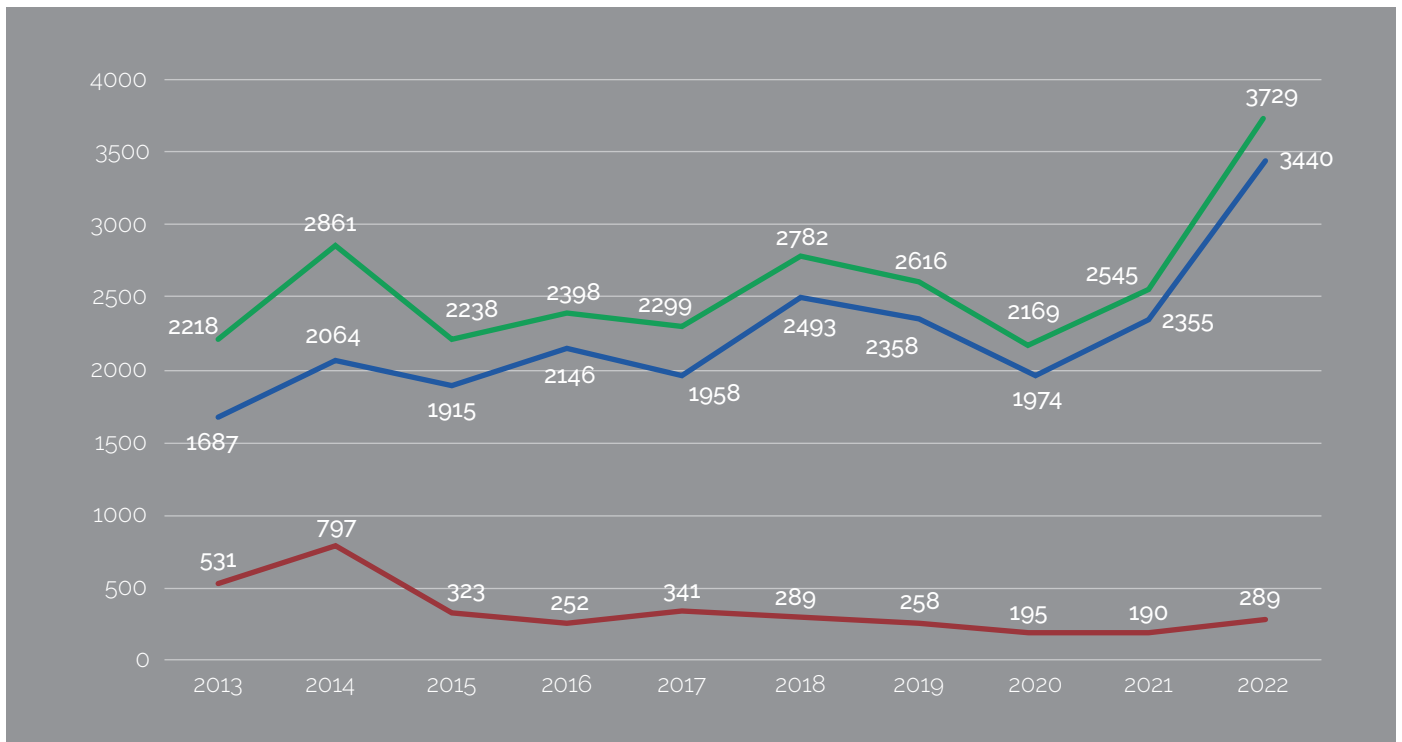
De ontwikkelingen in de Belgische economie in 2022, met aandacht voor zowel de nationale als internationale context, zijn niet in het minst turbulent te noemen. De uitdagingen rond inflatie, enorme prijsstijgingen, grondstof- en materiaal tekorten, het vinden van geschikt personeel, de gevolgen van de COVID-19 pandemie, de overgang naar duurzame energiebronnen, de hoge energiekosten en de voortdurende digitalisering van onze economie heeft velen onder ons slapeloze nachten bezorgd.

Voor de bedrijven een echt huzarenstuk om hieraan het hoofd te kunnen bieden en om met vertrouwen het nieuwe jaar te kunnen ingaan.

Ook zo voor de handel in generatoren. Het blijft een moeilijk gegeven ondanks de stijging in de aantallen van verkochte generatoren. Deze remonte is voornamelijk te danken aan de enorm gestegen verkoop van de kleine draagbare generatoren en niet zozeer dankzij de industriële generatoren.

Evolutie generatoren 2013 - 2022

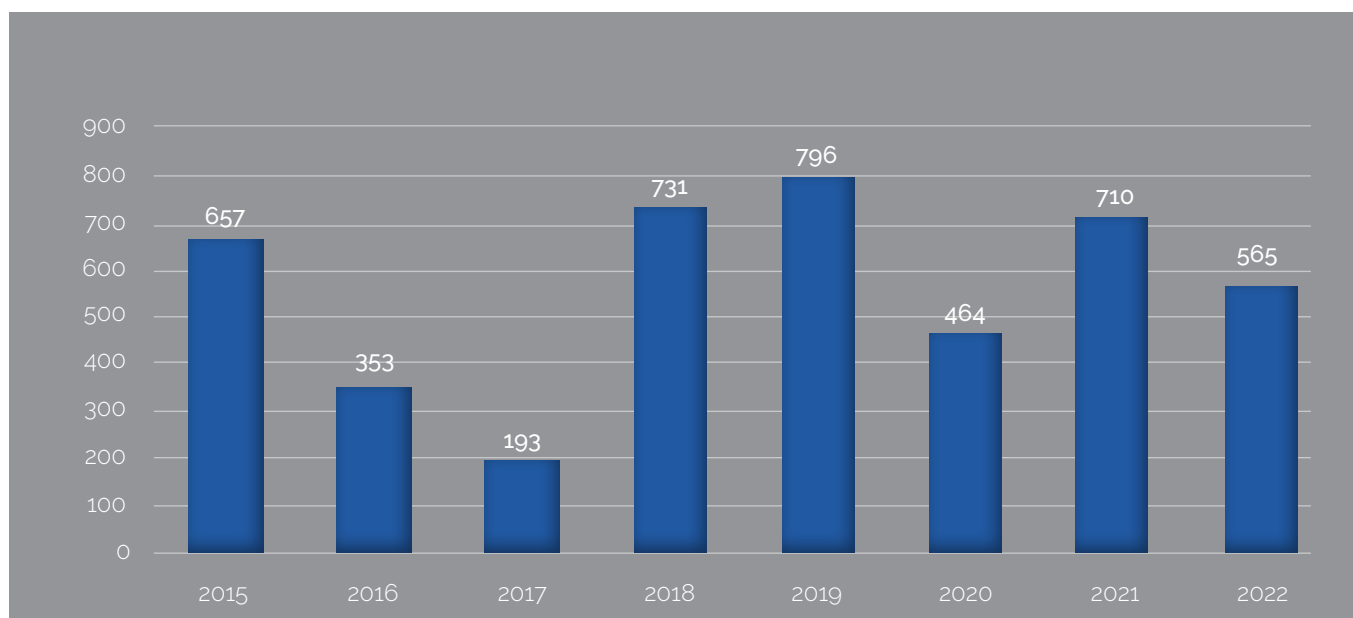
— 34 Generatoren productiegroepen — 35 Generatoren noodstroom — TOTAAL



PRODUCTIE GENERATOREN (PRIME POWER)

Evolutie productiegroepen 2015 - 2022

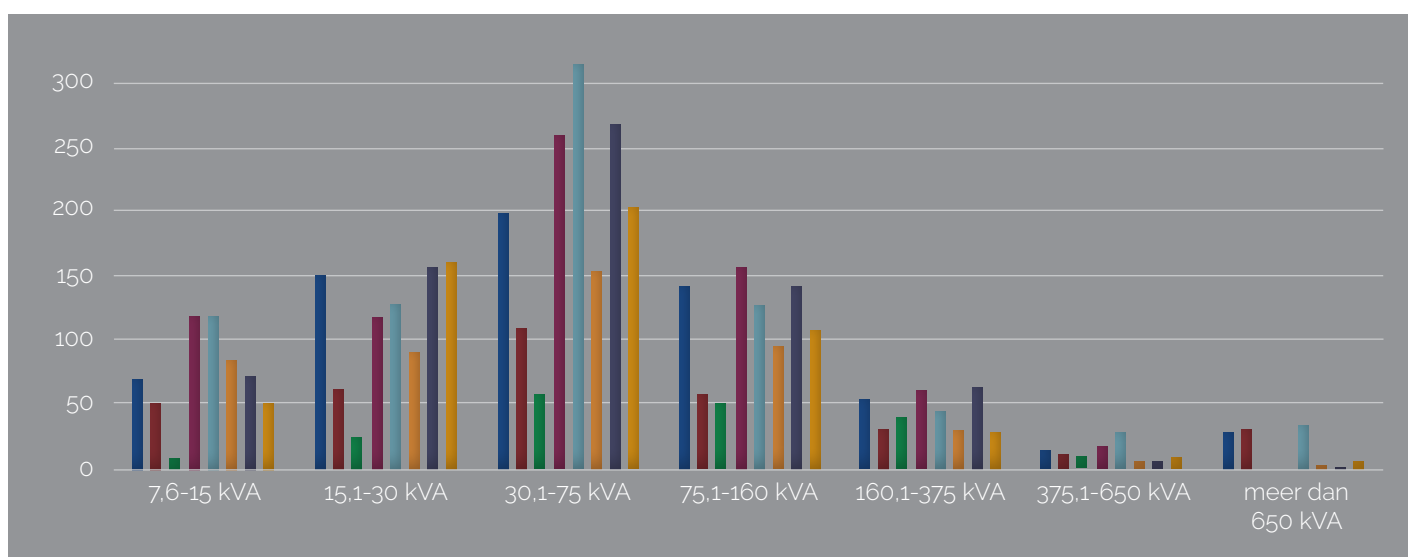
De kleine draagbare generatoren, welke voornamelijk de kleine groepjes in de zelfbouwmarkten betreft, buiten beschouwing gelaten, zien we in tegenstelling tot 2021 opnieuw een neerwaartse beweging.



Nagenoeg alle vermogensklassen laten een neerwaartse trend zien. De grootste oorzaak is het uitstelgedrag van voornamelijk de verhuursector die niet wil investeren in de Stage V generatoren die door velen als een tussenstap worden gezien naar nieuwe energiebronnen zoals motoren met waterstof en batterijen

Evolutie per vermogensklasse productiegroepen 2015 - 2022

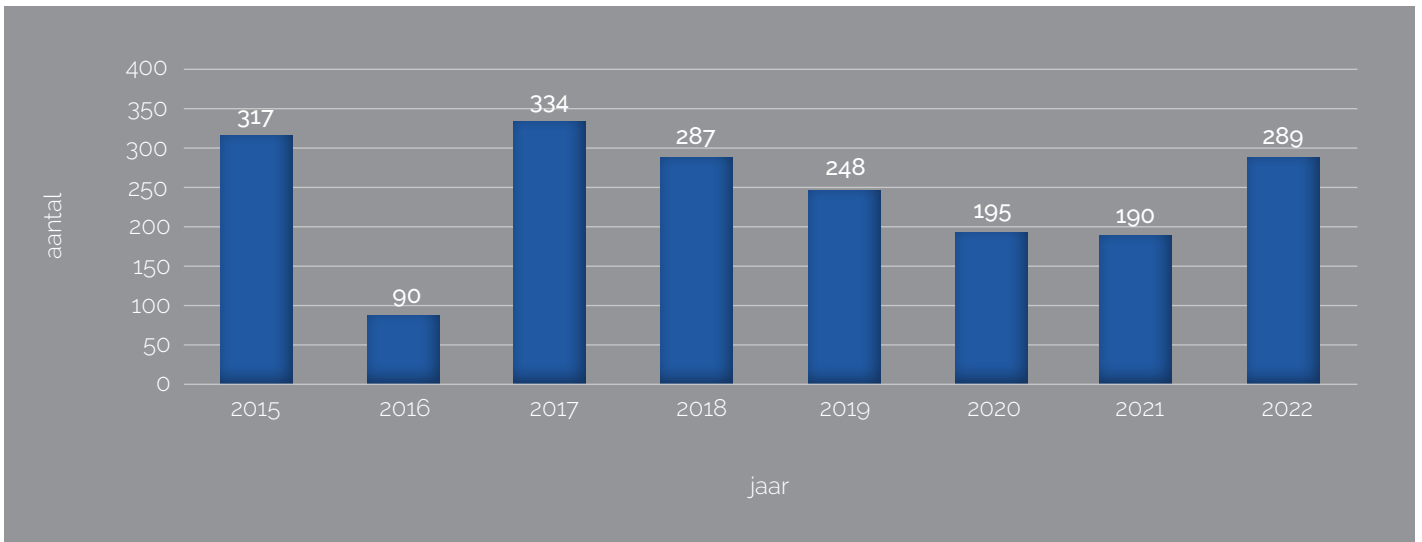
■ 2015 ■ 2016 ■ 2017 ■ 2018 ■ 2019 ■ 2020 ■ 2021 ■ 2022



NOODSTROOM GENERATOREN

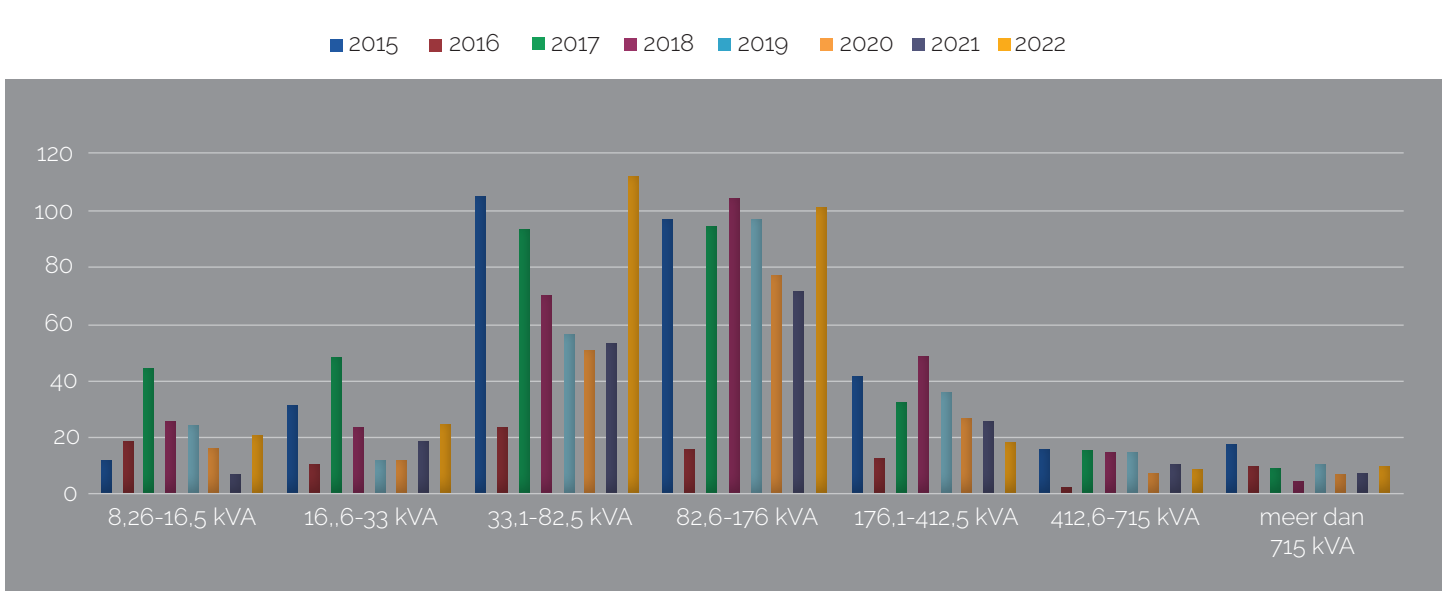
Een ander verhaal zien we bij de noodstroom generatoren. Na jaren van neergang in deze sector zien we nu terug groei. De onzekerheid op het vlak van stabiele en robuuste stroomvoorziening door de sluiting van kerncentrales en het uitblijven van een beslissing over het traject van de Ventilus hoogspanningslijn waardoor groene energie opgewekt op zee naar het binnenland kan worden getransporteerd, waren voor vele bedrijven de aanzet om in noodstroom te investeren. Langdurige stroomonderbrekingen bleken plots concreet te zijn en de risico's voor zware (financiële) consequenties te hoog. Ook de enorme investeringen van datacenters in ons land doet de vraag naar zware noodstroom generatoren stijgen.

Evolutie noodstroommaggregaten 2015 - 2022



Onderstaande grafiek maakt duidelijk dat de vraag zich voorlopig nog beperkt tot de kleinere en middelgrote vermogens. Het zijn dan ook vooral KMO's en kleinere productiefaciliteiten welke zich van de noodzaak bewust zijn door de nog steeds actuele afschakelplannen welke in België zullen bepalen welke gebieden voorrang krijgen bij stroomtekorten.

Evolutie per vermogensklasse noodstroommaggregaten 2015 - 2022



WAT BRENGT 2023?

Op het eerste zicht zit er niet onmiddellijk een sterke verbetering aan te komen wat betreft de Belgische economische groei in het algemeen. Een sterke verbetering in beschikbaarheid van grondstoffen en materialen wordt niet verwacht voor de 2de jaarhelft en zwaar geïndexeerde lonen alsmede de golf van prijsstijgingen maken het er niet gemakkelijker op.

Investerings worden alsmat duurder en efficiënte inzetbaarheid van nieuwe groene energievoorzieningen is nog vrij beperkt. Het uitstelgedrag van bedrijven om te investeren in duurzame oplossingen, wordt hier een stuk mee gevoed. Alternatieven in de vorm van hybride oplossingen met batterijpakketten zijn slechts tussenoplossingen met een beperkte inzetbaarheid. Dit zal opnieuw zijn repercussies hebben op de productiegroepen, waar wij een verdere daling in verkochte aantallen verwachten.

Echter, de noodzaak voor energie bij stroomtekorten zijn als een verzekeringspolis. Het is duur, maar eigenlijk kan je niet zonder. De bewustwording in dit verband is groot en de noodzaak imminent. Investerings in noodstroom zorgen voor veiligheid en de wil voor investeren hierin groeit, wat zich zal vertalen in stijgende cijfers.

SIGMA werkt ook samen met de VMM (Vlaamse Milieu Maatschappij) in de strijd naar de vermindering van schadelijke uitstoot door generatoren en de inzetbaarheid van milieuvriendelijke generatoren in verstedelijkte gebieden. Dit naar analogie van LED zones voor mobiliteit. Het is de bedoeling om minderwaardige en malafide producten, die niet voldoen aan oa. de Europese en lokale emissienormen en niet beschikken over een officiële CE keur uit de markt te weren. Fabrikanten en merken die zich conformeren aan regels en normen, zullen hierdoor gehonoreerd worden in de industriële markt.

De subsectie Bekisting




Begin 2021 werden de 3 bestaande secties binnen Sigma versterkt dankzij de creatie van een nieuwe subsectie "bekisting". De belangrijkste spelers op de Belgische markt die betonbekistingen en ondersteuning produceren, verkopen en/of verhuren, sloegen toen de handen in elkaar. Ze groepeerden zich in een nieuwe sectie onder de vleugels van SIGMA en komen om de 2 maanden samen om de bekistingswereld te bespreken en hun professionalisme op te trekken.

Met het oog op een meer transparante en professionele verhuurmarkt, waarin vakkundigheid, kwaliteit en ethiek centraal staan, heeft de sector uniforme randvoorwaarden opgesteld voor offertes en contracten zodat klanten de aanbiedingen door verschillende spelers gemakkelijker kunnen vergelijken. Ook zijn duidelijke richtlijnen opgesteld voor een uniforme afbakening van huurperiodes, voor stockmanagement, evenals voor het aanbod van logistieke en technisch-ondersteunende of engineering-diensten.

Om een transparante relatie tussen verhuurder en huurder te kunnen garanderen, heeft de sector ook duidelijke kwaliteitscriteria voor huurbekistingen gedefinieerd (de zogenaamde Belgische GSV-richtlijnen).

Het gevolg van deze nieuwe aanpak is dat zij een betere ondersteuning aan bouwbedrijven bieden, dat concurrentie wordt bevorderd en dat mogelijke misverstanden tussen verhuurder en opdrachtgever of vertragingen als gevolg van onduidelijke contracten kunnen vermeden worden.



2022

economisch dossier
SIGMA VZW

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