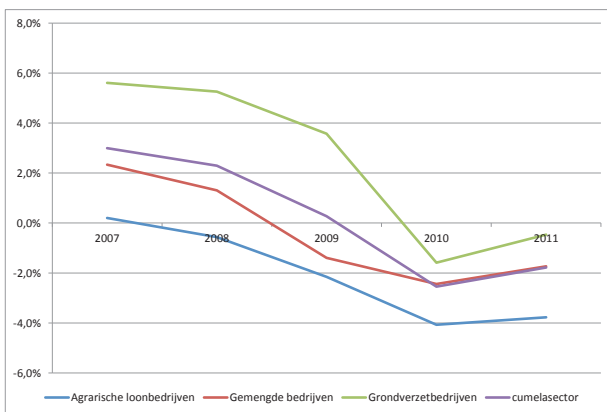


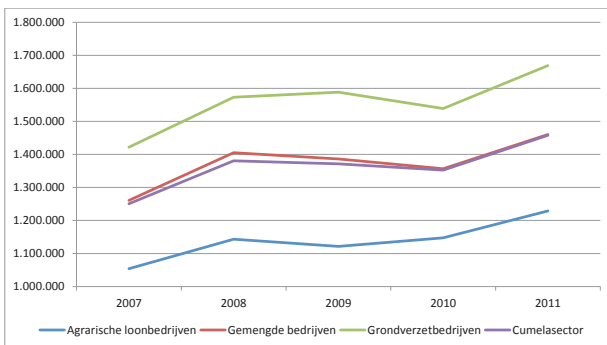
Rendement verdwijnt door duurdere diesel

Analyse resultaten toont effect van niet doorbelasten van stijging brandstofprijzen

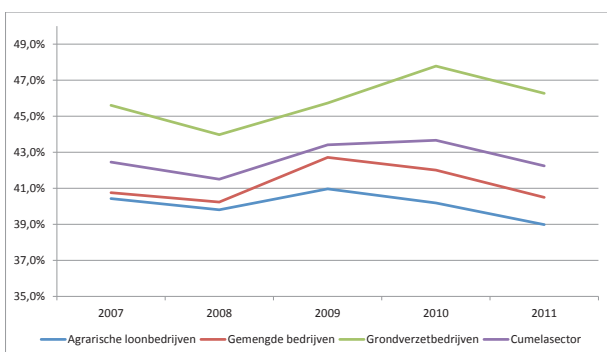
In vijf jaar tijd is het bedrijfsresultaat van de cumelasector gedaald van 3,0 procent positief naar 1,8 procent negatief. Uit een analyse blijkt dat dit verlies feitelijk maar aan één probleem is toe te schrijven: de enorm gestegen brandstofkosten. Dat geeft grote zorgen voor dit jaar, met daarin opnieuw een enorme kostprijsverhoging door het verdwijnen van de rode diesel.



Grafiek 2: Ontwikkeling bruto marge tussen 2007 en 2011



Grafiek 3: Aandeel arbeidskosten in de brutomarge 2007 -2011



De economische crisis is ook te merken in de cumelasector. Dit blijkt uit een analyse van 186 bedrijven die gedurende de periode 2007 tot en met 2011 deelnamen aan CUMELA-Kompas Analyse. In deze periode is het bedrijfseconomisch rendement (grafiek 1) flink gedaald. In 2007 bedraagt het rendement nog 3,0 procent van de bruto marge, in 2011 is dit gedaald naar min 1,8 procent. Fiscaal halen veel bedrijven nog net wel een positief resultaat, omdat dan de berekende rente op het eigen vermogen niet meetelt in de kosten. Het betekent wel dat de ondernemers geen vergoeding realiseren voor het geld dat ze in de onderneming hebben geïnvesteerd.

De vraag is nu wat de oorzaak is van dit dalende rendement? Ondanks de economische crisis liggen de omzet en bruto marge in 2011 bij de bedrijven nog ruim boven die in 2007 (grafiek 2). Deze stijging is vooral in 2008 gerealiseerd. In 2009 en 2010 daalden de omzet en bruto marge, mede door de strenge winters. De omzetgroei zal deels zijn veroorzaakt door een verhoging van de tarieven, deels ook door groei van de bedrijven.

In 2011 was het aantal fte per bedrijf gegroeid naar 14,2, terwijl in 2007 nog 13,3 fte op een bedrijf werkzaam waren. Kijken we naar de gerealiseerde bruto marge per fte, dan blijkt dat deze in vier jaar tijd met 9,5 procent is gestegen, gemiddeld 2,4 procent per jaar.

Ondanks die omzetgroei is de winst van de bedrijven gedaald. Dit betekent dat de kosten harder zijn gestegen dan de omzet. De vraag is nu om welke kosten het gaat.

Arbeidskosten gelijk

In grafiek 3 is het percentage arbeidskosten ten opzichte van de bruto marge weergegeven. We zien dat de arbeidskosten per jaar wel licht verschillen, maar dat er gemiddeld weinig verschil zit tussen 2007 en 2011. Bedraagt het percentage arbeidskosten ten opzichte van de bruto marge in de cumelasector in 2007 42,4, in 2011 is dit vrijwel gelijk met 42,2. Kijken we naar de ontwikkeling van de arbeidskosten per fte, dan blijkt dat deze gemiddeld per jaar met 2,3 procent zijn gestegen. Dit is vrijwel gelijk aan de stijging van de bruto marge.

Machinekosten stijgen

In grafiek 4 is het percentage machinekosten ten opzichte van de bruto marge weergegeven. In tegenstelling tot de arbeidskosten zien we hier een stijgende lijn. In de sector is het percentage machinekosten ten opzichte van de bruto marge gestegen van 42 in 2007 naar 46,1 in 2011.

Om te kijken waar deze stijging vandaan komt, zijn in grafiek 5 de afzonderlijke machinekosten ten opzichte van de bruto marge weergegeven.

Uitgangspunten

Om bedrijven bedrijfseconomisch gezien vergelijkbaar te maken, hanteren wij in CUMELA-Kompas Analyse de volgende uitgangspunten:

- *Ondernemersvergoeding niet betaalde ondernemer en gezinsleden*

Voor een eenmanszaak, maatschap en vennootschap onder firma wordt gewerkt met een berekende ondernemersvergoeding. Deze bedraagt circa € 40.000 tot € 50.000 per ondernemer.

- *Rentevergoeding eigen vermogen*

Er wordt gerekend met een rentevergoeding van 5,5 procent op het eigen vermogen.

- *Bruto marge*

Dit is de omzet minus inkoop hulpstoffen en werk derden.

De opvallendste verschillen zien we bij de afschrijvingen en brandstofkosten. De afschrijvingen zijn in 2009 behoorlijk gestegen, terwijl ze daarna licht dalen. De flinke stijging is het gevolg van de toen nog hoge investeringen en de mogelijkheid om versneld te kunnen afschrijven.

De component die er uitspringt binnen de machinekosten zijn de brandstofkosten. Waren deze in 2007 nog 10,5 procent van de bruto marge, in 2011 zijn deze gestegen naar 15,0 procent. Een verschil van 4,5 procentpunt, bijna gelijk aan het met 4,8 procentpunt gedaalde rendement. Het toont aan dat de gestegen brandstofkosten onvoldoende zijn doorberekend in de tarieven om de kostprijsstijging bij te houden.

Onvoldoende doorbelast

Helaas zien we in de voorlopige cijfers over 2012 eenzelfde beeld. De winst is verder gedaald als gevolg van gelijk blijvende of zelfs dalende omzet en bruto marge en stijgende kosten. De conclusie is dat de cumelasector tot 2012 redelijk in staat is gebleken om de omzet in stand te houden en zelfs nog licht te laten groeien. Tegelijk is de sector onvoldoende in staat gebleken om de sterk gestegen (brandstof)kosten door te belasten.

Voor een neutraal rendement in 2011 had de tariefsverhoging ruim 1,8 procent hoger moeten zijn, voor een rendement gelijk aan 2007 zelfs bijna 5,0 procent. Ook in die situatie zou het percentage brandstofkosten ten opzichte van de bruto marge, als gevolg van het hoger aandeel brandstof in de kostprijs, hoger zijn dan in 2007.

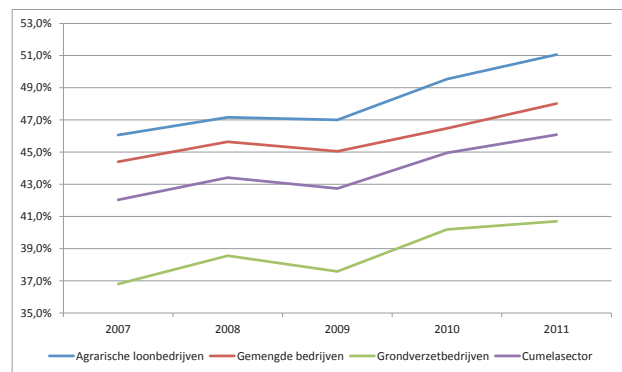
Uit de voorlopige cijfers over 2012 blijkt dat de brandstofkosten in verhouding tot de bruto marge afgelopen jaar opnieuw met 1,0 procentpunt zijn gestegen ten opzichte van 2011. Nog schrikbarender is dit beeld wanneer naar de ontwikkeling van de brandstofkosten van dit jaar wordt gekeken. Uit de prijsindex brandstof van april 2013 blijkt dat de brandstof, onder meer als gevolg van de afgeschafte rode diesel, in april 16,1 procent duurder is dan december 2012. Dit betekent dat de brandstofkosten als onderdeel van de bruto marge gemiddeld nog eens 3,5 procentpunt stijgen en de 20 procent naderen. Naast deze hogere dieselskosten komen daar dan nog de kostenstijgingen van arbeid, machines en verzekeringen bij.

Deze sterk stijgende kosten en het sterk gedaalde rendement tekenen eens te meer de noodzaak om de gestegen kosten door te berekenen in het tarief, hoe moeilijk dat soms ook is. Anders dreigt de sector in dezelfde negatieve spiraal te komen als bijvoorbeeld de aannemers. Niet bepaald een aanlokkelijk beeld.

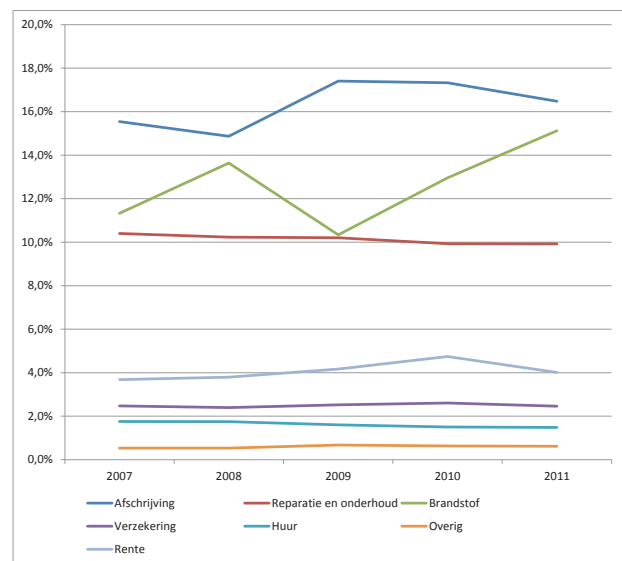
Tekst: **Dieuwer Heins**

Illustraties: **CUMELA Communicatie**

Grafiek 4: Aandeel machinekosten in de brutomarge 2007 -2011



Grafiek 5: Ontwikkeling componenten machinekosten 2007 -2011



Aan de slag

Uit de analyse in dit artikel blijkt eens te meer de noodzaak om de kostenontwikkelingen goed in beeld te hebben. Het vraagt durf om de kosten, ook bij een verminderd werkaanbod, door te belasten. Het verdwijnen van de rode diesel is echter iedereen bekend en u mag op begrip rekenen dat als gevolg hiervan de tarieven moeten stijgen.

Bedenk dat het doorbelasten van kostenstijgingen eerder wordt geaccepteerd wanneer de klant tevreden is. Het goed uitvoeren van de werkzaamheden, het nakomen van afspraken, servicegerichtheid en communicatie zijn dan ook belangrijker dan ooit. Wanneer u de rekening van de gestegen kosten niet bij de klant neerlegt, betaalt u de rekening zelf. Het resultaat daarvan zien we in het gemiddeld negatieve rendement van de sector.

Naast het doorberekenen van kosten kan er worden gewerkt aan besparing van kosten. Ook hierin is veel te winnen. Niet alleen op het gebied van brandstofkosten, maar ook op het gebied van arbeid en investeringsbeleid. 2013 biedt ondernemers een kans om aan de slag te gaan met bovengenoemde punten. Wilt u hierover in gesprek met de adviseurs van CUMELA Nederland, bel dan met uw bedrijvenadviseur of de infolijn - tel. (033) 247 49 99 - of stuur een e-mail aan kengetallen@cumela.nl.