

Dato 23. april 2015

Temperaturmåling af erhvervmæssig gods- og persontransport - Sammenfatning

Der foreligger nu tre analyser i forbindelse med temperaturmålingen af den erhvervmæssige gods- og persontransport (buskørsel).

Nedenfor gengives baggrund for målingen, proces for arbejdet samt de resultater og anbefalinger, som kan udtrækkes, når man forøger at gå på tværs af analyserne:

1. Baggrund

Vejtransportrådet besluttede på sit møde den 9. december 2013 at få gennemført en analyse af dels erhvervmæssig godstransport, dels persontransport.

Formålet med analysen er at konsolidere, udbygge og detaljere resultaterne fra COWI's analyse af vejtransporterhvervet, som Vejtransportrådet satte i gang på sit første møde den 4. september 2012.

Temperaturmålingen er delt op i tre særskilte analyser:

1. En statistisk undersøgelse, der har som mål at give en overordnet beskrivelse af udviklingen i erhvervsstrukturen, produktion og beskæftigelse samt erhvervets produktivitet og effektivitet fra før finanskrisen og frem til i dag.
2. Herudover en analyse af arbejdsstyrken (chauffører) og dens sammensætning samt en vurdering af, hvilke rekrutterings- og uddannelsesmæssige udfordringer sektoren står over for i de kommende år.
3. Endelig en analyse af de gode cases i erhvervet, hvor danske virksomheder har udmærket sig og øget deres produktivitet gennem innovative løsninger.

2. Proces for arbejdet

Arbejdet med de tre analyser har været forankret i Vejtransportrådets arbejdsgruppe.

Der har i forløbet været afholdt tre møder i gruppen samt været skriftlige høringer.

Konsulentvirksomhederne har deltaget i to af møderne og har hørt hinandens oplæg og derved opnået en sammenhængende forståelse af opgaven. Indholdet af hver rapport står for den enkelte konsulentvirksomheds egen regning.

3. Resultat af analyser

Der er tale om tre meget forskelligartede analyser både indholdsmæssigt og metodemæssigt.

Nedenfor fremgår de tværgående konklusioner på henholdsvis det nationale godsområde, det internationale godsområde og busområdet.

Først beskrives godsområdet og områdets udfordringer og muligheder. Herefter beskrives busområdet med udfordringer og muligheder.

3.1. Godsområdet

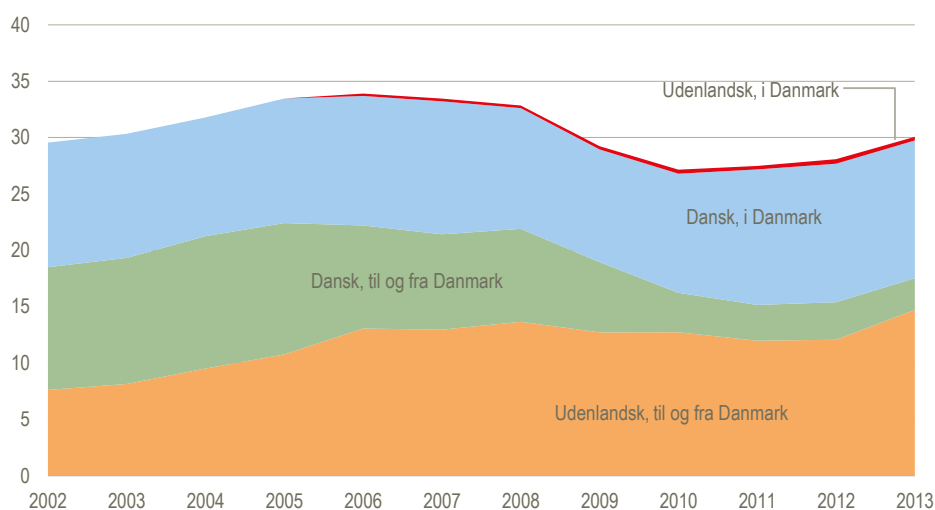
Mængden af vejgods i EU og EFTA-landene nåede et foreløbigt højdepunkt i 2007/2008, hvor vejgodserhvervet producerede 1.900 mia. tonkilometer. Totalt set udgør det nationale vejgodstransportarbejde i EU og EFTA-landene ca. 2/3 af markedet, mens det internationale vejgodstransportarbejde udgør ca. 1/3 af markedet.

Finanskrisen betød et stort fald i efterspørgslen, hvilket indebar, at mange virksomheder i vejgodserhvervene måtte lukke. Medvirkende hertil var også strammere kreditrammer fra bankerne og dermed strammere likviditet og manglende evne til at leve op til kapitalkravene. Produktionen har siden stabiliseret sig på et niveau på ca. 1.700 mia. tonkilometer. Danske lastvognes markedsandele af dette store europæiske marked har siden 2008 ligget nogenlunde konstant på ca. 1 %.

I 2012 var der 7.808 danske virksomheder i vejgodserhvervene. De omsatte for 103 mia. kr. Vejgodserhvervene beskæftiger ca. 43.000 personer opgjort som årsværk. Transporten genererer mange arbejdspladser også inden for andre tilknyttede erhverv.

Set som erhvervsklynge består vejgodserhvervene af egentlige godsvognmænd, som råder over lastbiler og chauffører, og af en række hjælpevirksomheder, som omfatter speditører, oplagrings- og pakhus virksomhed og godshåndtering.

Figur 1. Samlet transportarbejde fra, til og i Danmark



Kilde: Statistisk analyse af vejtransport, december 2014

De danske lastvogne er, jf. figur 1, blevet presset på de internationale ture, mens de har kunnet opretholde aktiviteten på de nationale ture. Siden 2002 har de danske køretøjer kunnet fastholde og endda forøge transportarbejdet en smule efter et dyk i 2009.

I 2002 var det nationale transportarbejde 11 mia. tonkilometer, mens det i 2013 var 12,2 mia. tonkilometer. Der var i perioden fra 2009 til 2011 en relativ kraftig stigning i såvel kørt distance som pålæst mængde. Når der dykkes ned i kvartalstallene, ses stigningen at starte i 2. kvartal 2010. Danmarks Statistik noterer dog, at stigningen er stor i forhold til f.eks. BNP-væksten i samme periode.

En overordnet konklusion fra de tre analyser er, at det danske vejtransporterhverv befinder sig i en periode, hvor der kan konstateres såvel positive som negative udviklingstendenser.

Det samlede vejtransporterhverv er i dag præget af opbremsningen i verdenshandlen som følge af den økonomiske krise. Når efterspørgslen efter varer stagnerer, har det stor betydning for efterspørgslen efter de vejtransportydelse, som erhvervet leverer.

Rammevilkårene for betjening af de nationale markeder adskiller sig fra de internationale vejgodstransporter. Der er krav om, at en udenlandsk vognmandsvirksomhed etablerer sig i landet, hvis den ønsker adgang til det nationale marked for vejgods, men ved at anvende reglerne om cabotagekørsel kan den udenlandske vognmandsvirksomhed i et vist omfang opnå denne adgang.

Generelt kan det siges, at Danmark har et velfungerende godstransporterhverv, der bidrager til, at vi har et effektivt distributionssystem her i landet. Vejgodstransport er en fleksibel transportform, som kan

leve op til transportkøbernes krav om hurtige, direkte og ofte små leverancer. Det er vigtigt, at denne situation fastholdes og udvikles.

Erhvervet yder i dagligdagen en stor indsats for at imødekomme kundernes krav, og der findes hele tiden nye og gode løsninger på kundernes udfordringer.

Generelt på godsområdet er der flere forskellige historier at fortælle, idet området omfatter mange segmenter. Derfor skal det tages i betragtning, at temperaturmålingen dækker over mange, meget forskellige markeder.

De mange markeder i markedet giver sig f.eks. udtryk i den ene ende af skalaen som containerkørsel til og fra havne, som er et meget konkurrenceudsat marked og i stort omfang varetaget af udenlandske transportvirksomheder, herunder danske virksomheder etableret i udlandet. I den anden af skalaen er der f.eks. renovationskørsel og entreprenørkørsel, hvor der er konkurrence nationalt, men ikke internationalt. Herudover findes der helt særlige markeder, som kræver særligt udstyr, f.eks. kranbiler eller olietransporter, hvor der ikke er stor udenlandsk konkurrence.

Der er en klar udvikling i gang fra ren transportvirksomhed med flytning af gods fra punkt A til punkt B til mere komplekse logistikydelse. Der tjenes således penge på meget andet og mere end kørsel, og trods en skærpet konkurrencesituation er det fortsat muligt at øge indtjeningen i visse segmenter af markedet. Det kan f.eks. være lagerstyring, pakning af varer eller ordrehåndtering, som foretages i tæt samarbejde med kunderne for at forbedre service og reducere omkostninger.

3.1.1. Det nationale godserhverv

Det nationale godstransporterhverv befinder sig i en forholdsvis stabil periode, hvor der har været vækst i transportarbejdet siden 2009 samtidigt med, at der er sket en forøget kapacitetsudnyttelse. Det kræver et vedvarende fokus og en aktiv indsats også set i lyset af den voksende internationale konkurrence i visse dele af det nationale marked, hvis udviklingen på det nationale område skal bevares.

3.1.2. Cabotage

En mindre del af det nationale gods kan varetages af lastbiler indregistreret i et andet EU-land – den såkaldte cabotagekørsel.

Cabotage i Danmark udgjorde i 2013 352 mio. tonkilometer ifølge Danmarks Statistik, hvilket svarer til 3 % af det nationale vejtransportarbejde. Det er en stigning siden 2004, hvor udenlandske lastbi-

lers cabotage ifølge Danmarks Statistik med 208 mio. tonkilometer udgjorde 2 % af det nationale transportarbejde.

I samme periode steg danske lastbilers cabotage i udlandet fra 254 mio. tonkilometer til 321 mio. tonkilometer.

Der føres ikke en selvstændig statistik på cabotageområdet, men tallene opgøres på grundlag af vejgodsstatistikken og udgør en lille del af den samlede transport. Statistikken er derfor forbundet med en større relativ usikkerhed end vejgodsstatistikken i al almindelighed.

Dele af branchen mener, at omfanget af cabotage er væsentlig større. Med henblik på at sikre bedre oplysninger har Trafikstyrelsen taget kontakt til Eurostat og har fået igangsat et arbejde herom.

3.1.3. Det internationale vejgodserhverv

Danske virksomheder i det internationale vejgodstransporterhverv har været gennem en betydelig omstilling siden årtusindskiftet.

Chaufførens løn- og arbejdsvilkår er her et afgørende konkurrenceparameter for en stor del af markedet. Herudover er IT, effektivitet, præcision, overblik og kompetence i høj grad forskellen på succes og fiasko på et transportmarked i rivende udvikling. Virksomhederne har organiseret sig sådan, at vognmandstilladelserne til disse opgaver primært er udstedt i lande, som har andre løn- og arbejdsvilkår, end der kræves i Danmark. Det er formentlig hovedårsagen til, at de danske lastvognes markedsandel i perioden 2002 til 2013 er reduceret fra 42 % til kun 15 %.

En stor andel af de udenlandske lastbiler, der kører i Danmark er dog helt eller delvist ejede af danske vognmandsvirksomheder, så det er uklart, i hvilken grad tabet af markedsandele påvirker de danske vognmænds samlede økonomi.

Faldet i antal danske chaufførjob i de internationale transporter skyldes formentligt, at lønniveauet i de fleste af de lande, som Danmark har samhandel med, er betydeligt lavere end i Danmark.

Konkret har forskellen i omkostningerne til chauffører i Danmark og Tyskland betydet, at en række danske vognmandsvirksomheder har etableret datterselskaber i Tyskland. Disse datterselskaber varetager nu en del af de internationale transporter mellem Danmark og udlandet. Hertil kommer, at adskillige danske vognmænd har etableret datterselskaber i Østeuropa. Fra 2007 til 2012 voksede antallet af medarbejdere i danske datterselskaber i udlandet i vejgodserhvervene med ca. 17 pct. til i alt 15.730 medarbejdere. Når danske virksomheder etablerer sig i udlandet, kan det også være for at være der, hvor kunderne er.

Generelt kan det ikke siges, at der har været en væsentlig udflugning, hvis man ser på antallet af danskejede datterselskaber, som er faldet fra 170 i 2007 til 153 i 2012, ligesom antallet af danske moderselskaber stort set er uforandret.

3.1.4. Centrale udfordringer og muligheder for vejgodserhvervet

Fair konkurrence og mere kontrol

Et gennemgående ønske hos de interviewede vognmænd er et ønske om fair konkurrence gennem lige vilkår.

Det gælder både i forhold til andre danske virksomheder og i forhold til konkurrencen fra udenlandske virksomheder.

Et af de midler, der fremhæves til at sikre en lige og fair konkurrence, er øget kontrol. For de nationale virksomheder er der bl.a. et ønske om stærkere kontrol for at sikre, at godskørselsloven overholdes, mens det for de internationalt orienterede virksomheder eksempelvis er overholdelse af køre-hvile-tider, skattebetaling mv.

De internationale virksomheder har desuden et ønske om éns forhold i Danmark og udlandet, idet det giver mulighed for at konkurrere på lige vilkår. Så undgås det, at virksomhederne skal forholde sig til forskellige nationale regler.

Øget samarbejde med kunder

Kunderne forventer, at det særligt er i samarbejdet med dem, at det bliver muligt at skabe ekstra værdi og integrere transporten og logistikken i virksomhedernes værdikæde.

Der er i højere grad fokus på leveringssikkerhed og kvalitet i den samlede leverance. Nogle virksomheder tilbyder således samlede transport- og logistikydelse til kunder, hvor et lagerstyringsværktøj sikrer overblik over hele logistik- og værdikæden fra producent og hovedlager til leverance hos kunden.

Der ligger en stor mulighed i at udbygge og styrke dette samarbejde mellem transportør og kunde.

Fastholdelse og rekruttering af medarbejdere

Det går igen, at der er en udfordring i fastholdelse og rekruttering af medarbejdere.

Erhvervet er således underrepræsenteret blandt unge mænd og kvinder.

Endvidere er hvervningen til erhvervet snæver, og familien spiller i den forbindelse en stor rolle – og en større rolle for dem under 40 år, som gerne vil hjem til familien hver dag efter arbejde.

Risiko for bøder, de mange regler og tidspres udgør stressfaktorer ved jobbet. De, der overvejer at skifte job, finder i højere grad, at større fokus på sundhed og regelmæssige arbejdstider kan gøre erhvervet mere attraktivt.

Den øgede kompleksitet i opgaverne medfører et stigende behov for medarbejdere i støttefunktioner, der både har praktisk erfaring med erhvervet og som samtidig kan kombinere erfaringen med andre uddannelser, f.eks. i form af en HD. Endvidere er der behov for efteruddannelse af det administrative personale.

Med hensyn til spørgsmålet om chaufførmangel er der forskellige tilkendegivelser fra arbejdsgiver- og arbejdstagersiden, hvor arbejdsgiverne har mangel på kvalificeret arbejdskraft og arbejdstagersiden har ledig arbejdskraft. Der er behov for at få afdækket, hvad denne tilsyneladende modstrid skyldes.

Behov for at understøtte den bedre kapacitetsudnyttelse

Billedet viser, at erhvervet har været dygtig til at benytte sig af de muligheder for mere effektiv kapacitetsudnyttelse, som bl.a. kan skyldes forsøgsordning for modulvogntog samt muligheden for anvendelse af øgede akseltryk.

Der ses således en øget produktivitet, som viser sig ved en stigning i værditilvækst pr. ansat.

Hvis denne positive udvikling skal fortsættes, er der behov for at supplere ved hjælp af bl.a. øget brug af IT-værktøjer, der muliggør en fortsat forbedret planlægning af kapacitetsudnyttelsen i godsdistributionen. Dette er et emne, som Erhvervsstyrelsen arbejder med i deres digitaliseringsprojekt.

Nye serviceydelser kræver øgede investeringer

Når der ses på investeringer i erhvervet, vælger flere af de interviewede virksomheder at lease deres materiel, da det giver en større fleksibilitet og mindre binding af til tider svær tilgængelig kapital.

Anvendelsen af IT-løsninger er stigende, og stort set alle de interviewede virksomheder forventer at øge investeringer i IT-løsninger, der kan effektivisere arbejdsgange og medvirke til at tilbyde bedre services over for kunderne. Den primære drivkraft bag forventningen om øgede IT-investeringer er ønsket om at reducere omkostningerne, f.eks. via forbedret planlægning af kapacitetsudnyttelse.

En yderligere væsentlig kategori er investeringer, der reducerer energiforbruget. Det kan både være investeringer i lastbiler og trailere, men også investeringer i lager og værksted. Grunden til at foretage disse investeringer er et ønske om omkostningsbesparelser.

Øgede krav til infrastruktur

Trængsel på vejnettet er stigende, hvilket medfører højere omkostninger til brændstof og chaufførlønninger. Endvidere giver det problemer med overholdelse af køre-hvile-tids-reglerne.

Rastepladser med tilstrækkelig kapacitet og gode forhold for chauffører er værdsat, f.eks. rastepladser med overvågning. Mulighed for tekniske faciliteter så som el-stik til køletrailere, efterspørges, idet dette vil mindske omkostninger for transportøren samt reducere støjniveau og luftforurening.

3.2. **Busområdet**

3.2.1. **Generelt**

Bustransporterhvervet befinder sig i en forholdsvis stabil periode, hvor omfanget af offentlig rutebuskørsel for trafikelskaberne har været konstant gennem en årrække.

Erhvervet kan imidlertid opdeles i flere markeder: rutekørsel, turistikørsel og specialkørsel, som udvikler sig forskelligt.

Buskørselsvirksomheder er ofte blandede virksomheder, som f.eks. den interviewede virksomhed, der har udvidet sin forretning fra den oprindelige skolekørsel og en smule turistikørsel til også at omfatte bybus-kørsel, rutekørsel samt mere organiseret turistikørsel.

Særligt hvad angår udviklingen i turistikørsel til udlandet viser analysen, at en stor del af det marked er væk i dag. Det skyldes en kombination af flere ting. Øget konkurrence fra lavprisfly har taget en stor del af markedet, og samtidig betød de ændrede sikkerhedsregler for sovebusser i 2005, at lange busrejser blev væsentlig mindre attraktive. Endelig er konkurrencen løbende øget fra udenlandske vognmænd, der f.eks. kører til Danmark og henter skigæster.

Senest betød finanskrisen, der ramte busbranchen lidt senere end godstransportbranchen, at markedet for turistikørsel til udlandet i 2010 blev meget udsat.

Buscasen viser, at der formentlig bliver brug for flere busser og chauffører på busområdet, idet skolereformens indførelse af heldagsskolen har medført, at flere skolebørn skal transporteres på de samme tidspunkter.

Generelt savnes der yderligere viden om busområdet, og det vurderes, at der er behov for et særskilt arbejde med henblik på at skabe et bedre grundlag for at vurdere udviklingen og udfordringerne på busmarkedet.

3.2.2. **Centrale udfordringer og muligheder for buserhvervet**

Behov for fastholdelse og rekruttering

Busbranchen har været god til at tiltrække chauffører af anden etnisk herkomst samt kvindelige chauffører.

Buschauffører har valgt arbejdet bl.a. for at møde nye mennesker, men også glæden ved at køre bus spiller ind.

Tidspres og dårlige vejforhold udgør stressfaktorer ved jobbet.

Som på godsområdet er der et behov for fastholdelse og øget rekruttering, bl.a. fordi der er en stor andel af ældre chauffører (50+).

3.3. Rådets indstilling

Vejgodstransport

Det indstilles, at der med afsæt i temperaturmålingen udvikles en strategi til at udvikle og styrke vejgodstransporterhvervet i Danmark.

Vejtransportrådets forslag til kommissorium for arbejdet er vedlagt.

Persontransport med bus

Det indstilles, at det sikres, at der skabes mere viden på området, idet arbejdet med temperaturmålingen har afdækket et behov herfor.

Der har således vist sig et behov for at basere analysen på yderligere sammenkædning af informationer, som ligger hos forskellige aktører, f.eks. hos trafikselskaberne og KL.

Vejtransportrådet vil udarbejde formål og rammer for et projekt herfor.