



+45 7467 1233
itd.dk



Årsrapport 2016





**Brancheorganisation
for den danske
vejordstransport**

Udgivet af ITD

Ansvarlig redaktør: Kaspar W. Olesen
Redaktion: Kaspar W. Olesen, Mikkel D-N Andersen
og Malene Vitus

Analyse af
statistisk materiale: Lars Dagnæs, transECO₂
Layout og sats: Heidi Jul

Redaktionen er afsluttet 22. marts 2016.
Citat er tilladt med behørig kildeangivelse.
© ITD 2016

ITD, Brancheorganisation for den danske vejgodstransport
www.itd.dk . Tlf. +45 7467 1233
CVR. 40 99 09 17

Indholdsfortegnelse

Vi skaber værdi til Danmark	4
Fakta om ITD	5
ITD i tal	6
Koncernregnskab	7
Vækst skal skabes gennem engagement	8
Sådan skaber den danske transport- og logistiksektor værdi til Danmark	10
ITD's medlemsundersøgelse 2016	12
Fremgang for transportbranchen	16
Fremtiden i medlemsøjde	18
Fremtiden er digital	19
ITD's medlemsundersøgelse 2016	20
Brug digitaliseringen til vækst	22
Tro på nye overenskomster	24
ITD satser stort på forsikringer	25
Vedvarende fokus på sikkerhed redder liv	26
2016: ITD sætter fokus på sikkerhed	27
Branchestatistik	
Kapitel 1 . Branchens nøgletal	28
Kapitel 2 . Danske lastbilers transportarbejde	33
Kapitel 3 . Vejgodstrafikken i Danmark	36
Kapitel 4 . Den europæiske lastbiltrafik	36
Kapitel 5 . Samlet godstrafik til og fra Danmark med bil, tog, skib og fly	42

Vi skaber værdi til Danmark



Foto: Stefan Kragh

Jeg er stolt af den danske transport- og logistiksektor. Næsten uanset hvor jeg kigger hen, eller hvem jeg taler med i dag, så bekræftes jeg i, at væksten er tilbage i vores branche. Og jeg er ikke alene om den opfattelse. En række finansielle markedsanalytikere giver i denne årsrapport deres bud på, hvor vi står som branche. Selvom deres skøn er forsigtige, så bekræfter de os i, at væksten er kommet til Danmark. Vi kommer heller ikke uden om, at der kommer flere lastbiler på vejene, og mere gods flyttes. Det glæder mig, at det går branchen godt, og at vi ser ind i et marked i vækst.

Jeg er også stolt af, at vi – de danske transport- og logistikvirksomheder – er med til at skabe værdi til Danmark, hvad enten vi fragter produktionsvirksomhedernes varer, kornet fra markerne eller gruset til infrastrukturprojekter rundt om i Danmark. Denne opfattelse deles også af den række erhvervsordførere, som har givet deres syn på branchen. De ser generelt store potentialer i vores branche i forhold til, at vi bidrager til Danmarks vækst, men byder også ind med, hvor man kan sætte ind politisk for at skabe de rette rammevilkår for branchen.

Tilbagemeldinger som disse får mig til at ranke ryggen og giver mig tro på, at vi også fremover kommer til at spille en vigtig rolle i at holde Danmark kørende, hvad enten vi repræsenterer den lille, mellem eller store transport- og logistikvirksomhed.

Men for at vi fortsat skal kunne klare os i konkurrencen med resten af Europa, er det vigtigt, at vi er villige til at gribe udviklingen og den vækst, der måtte komme. Kravene til en digitalisering af sektoren vokser i takt med, at transportmønstrene ændres, og varer og vognlæs skal ud 24-7, 365 dage om året. Vi skal derfor i mine øjne se vækstmulighederne, der ligger foran os i digitaliseringen, så vi fortsat kan placere os i toppen af konkurrencen på vejene. Og hvem ved, måske kan nye digitale processer og brug af data give os en lettere og mere fleksibel hverdag. Det tror jeg i hvert fald, den kan.

Nye transportmønstre og arbejdsbetingelser betyder også, at vi som branche er nødt til at revurdere tilgangen til løn- og arbejdsforhold på markedet. ITD's holdning er, at der er behov for mere tidssvarende og fleksible overenskomster. Den store opbakning, som ITD Arbejdsgiver mødte på den ekstraordinære generalforsamling i december, bekræftede mig i denne holdning, og det holder vi fast i.

Slutteligt glæder det mig, at medlemstilgangen til ITD er vokset markant de seneste år, og senest er Danske Busvognmænd blevet associeret medlem, så deres medlemmer i højere grad kan bruge ITD's services. Selvom de kører videre som selvstændig organisation, betyder det, at vi står med en større tyngde på transportområdet – ikke mindst politisk. Tilstrømningen af medlemmer understøtter mig i, at ITD på mange plan har valgt den rette vej, og vi har plads til flere. Vi skal derfor fortsætte med at køre det professionelle spor, vi altid har gjort og huske på, at det er medlemmerne, der er den vigtigste værdi for os. Det ændrer vi aldrig ved.

Med venlig hilsen

Gert Jakobsen, formand for ITD,
Brancheorganisation for den danske vejgodstransport

Fakta om ITD

ITD er vejgodstransportens brancheorganisation, der organiserer den professionelle danske transport- og logistiksektor.

ITD startede i efterkrigsårene som en samling af eksportvognmænd. I dag tæller foreningen omkring 800 transport- og logistikvirksomheder, der fragter gods i både Danmark og Europa. Dertil kommer en række associerede medlemmer.

ITD er en toneangivende brancheorganisation og et centralt rådgivnings- og videnscenter for medlemmerne.

Brancheorganisationen rummer alle typer transport- og logistikvirksomheder fra den selvkørende vognmand til de store internationale logistik og transportvirksomheder, der har forretning i både Danmark og udlandet.

ITD's medlemmer transporterer gods for danske og udenlandske virksomheder. De kører i kommunalt regi og transporterer såvel fødevarer til store vindmøller og udfører transporter, der kræver en høj grad af specialisering.

ITD's hovedkontor ligger i Padborg. Her kan medlemmerne nyde godt af bl.a. ITD's medlemservice og rådgivning, salg af produkter, teleløsninger og uddannelsesforløb. ITD har også kontor i København og i Bruxelles.

ITD's eksperter er løbende med ved forhandlingsborde og i arbejdsgrupper i både Bruxelles og på Slotsholmen i København. Alt sammen for at skabe de bedste politiske rammer og betingelser for den danske transport- og logistikbranche.

Igen i år kan ITD fremvise pæne sorte tal på bundlinjen, og det er med til at skabe et stabilt miljø, hvor der også er plads til nytænkning. Derfor tilbyder ITD markedets bedste serviceløsninger til både medlemmer og kunder.

ITD sørger gennem innovationscentret ILT for at være forrest på innovationsområdet, så alle i hele branchen kan få bedst mulig indsigt og gavn af nye teknologier.

Som noget nyt i 2016 er ITD ved at etablere arbejdsgiverforeningen, ITD Arbejdsgiver, der henvender sig til de uorganiserede vognmænd. ■

Foto: Stefan Kragh



Gert Jakobsen
formand

Torben Rafn

Gert Andersen

Trine Støve Kristiansen

Lars Jørgen Skov

Poul Henrik Schou
næstformand

Jacob Chr. Nielsen
adm. direktør

Christian S. Madsen

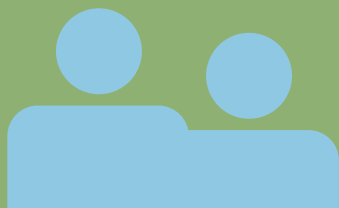
Foto: Kurt Lauritsen



ITD i tal

I det følgende giver vi et billede af udviklingen og den aktuelle status hos ITD's medlemmer på baggrund af data fra bl.a. medlemsundersøgelsen* og interne medlemsopgørelser.

Generelt oplever ITD fortsat en flot tilvækst i antallet af medlemmer. Da en stor del af de større virksomheder inden for vejgodstransport er medlem hos ITD, vurderes det, at ITD's medlemmer tilsammen repræsenterer mere end halvdelen af aktivitetsniveauet i den danske vejgodstransportsektor.



**Antal medlemmer:
751, heraf 7 associerede**

Samlet antal medlemmer inkl. associerede hos RAV og DB (som ikke selvstændigt er medlem hos ITD) er 1.050.
Optalt pr. 11.03.16.



**Antal danske biler
hos ITD-medlemmer: ca. 8.000**



**Antal beskæftigede
hos ITD-medlemmer: ca. 20.000**

251

**... af ITD's medlemmer
bruger undervognmænd**



**10 procent af ITD's medlemmer
har udenlandske datterselskaber**

* Medlemsundersøgelse er foretaget januar 2016

Koncernregnskab

7

Hele ITD-koncernen bestående af foreningen ITD, ITD Holding og datterselskaberne FDE og Vialtis havde i 2015 et overskud på 78,7 millioner kroner mod 98,4 millioner kroner i 2014.

Foreningsdriften viser et overskud på 459 t. kroner. Målet er, at foreningen isoleret set skal levere et plus. Resultaterne i datterselskaberne er negativt påvirket af lave oliepriser i 2015, som dog delvist opvejes af et højt aktivitetsniveau. Totalt set kom datterselskaberne ud med et overskud på 78,2 millioner kroner.

ITD årsregnskab 2015 (t. kr.)

Resultatopgørelse	2015	2014
Kontingenter	9.867	9.208
Øvrige nettoindtægter	21.094	23.066
Total	30.961	32.274
Andre eksterne udgifter	-23.150	-25.553
Personaleudgifter	-27.873	-25.005
Afskrivninger	-2.063	-1.986
Renteindtægter mv.	22.811	22.953
Foreningsdrift total	459	1.991
Resultat af dattervirksomhed mv.	78.213	96.371
ITD KONCERNRESULTAT*	78.672	98.362

Balance	pr. 31.12.2015	pr. 31.12.2014
Aktiver		
Immaterielle anlægsaktiver	4.681	5.525
Driftsmidler og inventar	1.775	1.616
Kapitalandele i dattervirksomhed	470.606	410.770
Ansvarlig indskudskapital i dattervirksomhed	280.000	280.000
Anlægsaktiver i alt	757.062	697.911
Varebeholdninger	1.130	1.572
Tilgodehavender	69.452	70.465
Udbytte fra dattervirksomhed	20.000	30.000
Værdipapirer	10.650	477
Likvide midler	686	2.115
Omsætningsaktiver i alt	101.918	104.629
Aktiver i alt	858.980	802.540
Passiver		
Foreningskapital	775.058	716.364
Udskudt skat	433	680
Leverandører af varer og tjenesteydelser	54.021	52.513
Forslag til udlodning for regnskabsåret	20.000	20.000
Anden gæld	9.468	12.983
Gæld i alt	83.489	85.496
Passiver i alt	858.980	802.540

* Heri indgår driften af ITD's innovationscenter (ILT).



Foto: Jens Honoré

Vækst skal skabes gennem engagement

ITD mødte transport- og bygningsminister Hans Christian Schmidt til en snak om kompetenceniveau og fleksibilitet samt vækst og værdier i transport- og logistikbranchen. Ministerens budskab er klart: Sammen styrker vi branchen.

Transport- og logistikbranchen flytter gods som aldrig før. Markedet for vejgodstransport er stigende – ikke kun i Danmark, men i hele Europa.

Men hvordan sikrer vi, at Danmark fortsat spiller en hovedrolle i væksteventyret og udnytter de potentialer, der er i branchen? En af mulighederne, som transport- og bygningsminister Hans Christian Schmidt fremhæver, er at blive ved med at udvikle branchen og finde nye nicher, så vi hele tiden er et skridt foran det, transportkøberne ønsker. På den måde spiller branchen en afgørende rolle for samfundets vækst og udvikling.

– Der er ingen tvivl om, at transport- og logistikbranchen har afgørende betydning for samfundets vækst og udvikling. Derfor er der også brug for, at vi ser overordnet på, hvordan vi kan styrke branchen, siger Hans Christian Schmidt og fortsætter:

– Jeg tror på, at transport- og logistikbranchen går en spændende fremtid i møde, hvis vi kan formå at indfri det potentiale, som vi har opbygget gennem mange års vedholdende arbejde. Der findes rigtig mange dygtige folk i branchen og en stor lyst til at gå nye veje, og det skal vi naturligvis drage nytte af.

Regler må ikke bremse vækst og udvikling

Når vi taler om vækst, nytte og værdier, er det altafgørende, at rammevilkårene i sektoren er i orden, ellers kan vi ikke sikre et konkurrencedygtigt fundament for vækst og udvikling. Sker det ikke, er samfundet den store taber. Hans Christian Schmidt henviser til, at der er behov for at gennemgå reglerne og ser det som en nødvendig opgave, så reglerne ikke bremser samfundets udvikling:

– Regler kan være en god ting, men hvis de bremser væksten og udviklingen, så risikerer vi at ende med en branche, som ikke er konkurrencedygtig. Og så lider vi som samfund et stort tab. Derfor skal vi se på, om vi har indrettet os på den mest gavnlige måde. Det er ikke let, men det er en nødvendig opgave, siger Hans Christian Schmidt og peger på køre- og hviletidsreglerne og størrelser på bøder som eksempler på regler, han vil se nærmere på:

– Det er klart, at hvis vi eksempelvis har uforståelige køre- og hviletidsregler eller uproportionale bødestørrelser, der er en hæmsko for branchen, så skal vi have det politiske mod til at gå ind og se på det. Men vi skal heller ikke bare lave ændringer for at lave ændringer. Derfor er det tvingende nødvendigt, at vi tænker os grundigt om og fremfor alt samarbejder om løsningerne, understreger transportministeren og gør det klart, at han ønsker en branche med forståelige og gennemskuelige regler til gavn for chaufførerne og vognmændene.

Højt kompetenceniveau og fleksibilitet

Den danske transport- og logistikbranche er i brusende fremdrift, men det er de europæiske konkurrenter også. Derfor er det nødvendigt at tænke i konkurrenceparametre, så branchen ikke bliver overhalet af konkurrenten fra resten af Europa.

Tidligere handlede transport om at fragte en vare fra A til B, men branchen og transportmønstrene har udviklet sig, og transport- og logistikvirksomheder skal i dag være omstillingsparate for at tage del i markedet. Ministeren peger på, at fleksibilitet og kvalitet er to kendetegn, der skal hjælpe de danske virksomheder.

– Den danske transport- og logistikbranches styrkeposition er dens høje kompetenceniveau og fleksibilitet. Det er to meget vigtige konkurrenceparametre, når der efterspørges løsninger både nationalt og internationalt. Derfor er det også her, vi skal have fokus på at udvikle os.

Samarbejde skal styrke branchen

En anden meget vigtig udfordring er digitalisering af transportsektoren, som i disse år kommer hurtigt i overhalingsbanen. Ifølge Hans Christian Schmidt kræver den digitale udvikling et tæt samarbejde i branchen og ikke mindst i branchens samarbejde med myndighederne.

– Jeg ved, at der fra Vejtransportrådet, som ITD også er en meget aktiv spiller i, i løbet af foråret vil komme et oplæg til en udviklingsplan for branchen, hvor mange af fremtidens udfordringer er belyst med konkrete forslag til, hvordan vi kommer videre. Den ser jeg meget frem til at læse, og jeg ser frem til også fra mit bord at kunne bidrage med udvikling og vækst i branchen, siger ministeren og understreger vigtigheden af fortsat at samarbejde med branchen om at gribe de muligheder, som løbende opstår.

Mangel på kvalificeret arbejdskraft

Endelig peger ministeren på sikringen af den nødvendige kvalificerede arbejdskraft som en væsentlig udfordring for branchen. Hvis der ikke handles på dette område, placerer vi den danske transportsektor i slæbesporet, og den udenlandske konkurrence overhaler os ifølge ministeren.

– En af de ting, som jeg har oplevet, at branchen er meget optaget af, er netop behovet for at tiltrække unge kvalificerede mennesker til branchen. Det er en vigtig dagsorden, og det er indlysende, at det er de unge mennesker, som skal tegne branchen fremover. Derfor er der et fælles behov for, at de får øjnene op for de muligheder og perspektiver, som er i branchen, siger Hans Christian Schmidt og fortsætter:

– Derfor er opgaven todelt. Dels skal branchen fortsat være god til konkret at fortælle de gode historier fra branchen, dels er det helt afgørende, at vi samarbejder om at skabe en branche, som også er attraktiv for de unge mennesker at blive en del af, slutter Hans Christian Schmidt. ■



Foto: Colourbox

Sådan skaber den danske transport- og logistiksektor værdi til Danmark

ITD har spurgt en række erhvervsordførere om, hvordan transport- og logistikbranchen skal skabe vækst og værdi til Danmark.

Spørgsmål til politikerne

1. Hvilke vækstpoterentialer ser du generelt for Danmark?
2. Hvordan mener du, at transport- og logistikbranchen kan bidrage til vækst og flere arbejdspladser i Danmark?
3. Hvilke positive erfaringer fra andre sektorer – fx "Det Blå Danmark" – kan overføres til den danske transport- og logistiksektor, så der skabes et bedre vækstgrundlag for den danske vejgods-transport?



Brian Mikkelsen erhvervsordfører

Det Konservative Folkeparti

1 Danmark har et kæmpe uforløst vækstpoterentiale. Danmark er stadig fattigere end før finanskrisen. Det er uhørt, at der endnu ikke er blevet gennemført de reformer, der sikrer, at vi kommer tilbage på sporet. Vi skal øge vores investeringer i forskning og udvikling, vi skal reducere virksomhedernes omkostninger, og vi skal gennemføre arbejdsmarkedspolitiske reformer, der sikrer, at vores virksomheder kan få den arbejdskraft de efterspørger.

2 Transport- og logistikbranchen repræsenterer et afgørende knudepunkt for væksten i Danmark. Vores virksomheder efterspørger fleksibilitet og muligheder for hurtigt og effektivt at afsætte deres varer. Det skal branchen sikre. Danmark skal gå forrest i at afprøve nye teknologier og sikre en mere fleksibel lovgivning. Desuden skal vi gøre mere for at fremme digitalisering for at lette myndighedsgangene og dermed spare branchen for administrative byrder.

3 Det Blå Danmark er et godt eksempel på, hvordan man kan være et verdensførende erhverv og samtidig drive sin forretning fra Danmark. Det er mange danske rederier gode eksempler på. Det kan lade sig gøre, fordi vi fra politisk hold har haft fokus på at sikre ordentlige rammevilkår, så de er på niveau med konkurrenterne i udlandet. Tæt samarbejde mellem politikere, erhverv og myndigheder er helt afgørende.



Hans Kristian Skibby erhvervsordfører

Dansk Folkeparti

1 Hvis man sammenligner Danmark med andre europæiske lande, så syntes jeg, at det ser ganske positivt ud. Danmark er flere gange kåret til verdens bedste land at drive virksomhed i. Vi udviser som samfund en stor omstillingsparathed, og der er i danske virksomheder fokus på driftsoptimering og dermed international konkurrenceevne. Men prioriteringen af uddannelsesvalg og opkvalificering af medarbejdere bør fylde mere. Ligeledes skal selve Produktionsdanmark tales op. Her udgør potentialet i ny produktionsteknologi og robotudvikling ufatteligt meget. Så der er fortsat et stort vækstpoterentiale, men vi skal også huske at forsvare alt det, som er igangsat.

2 Jeg kommer selv fra transport- og logistikbranchen og ved, at rigtig mange typer af virksomheder efterspørger professionelle logistikorienterede løsninger. Logistik, distribution og optimerede lagerløsninger er basale krav fra de mange virksomheder, som er transportkøbere i dag. Branchen er reelt virksomhedernes forlængede arm og yder en stor grad af service på vegne af deres kunder. Den danske transportsektor har fundet mange gode veje ind i det indre marked, men internationaliseringen kan efter vor opfattelse nå endnu læn-

gere, end den er i dag. Fra politisk side skal vi så forstå at understøtte transporterhvervet og sikre, at den nationale del omkring løn- og arbejdsmarkedsvilkår ikke ødelægges.

3 Overordnet set, så er begge brancher kendetegnet ved at have været igennem en stor omskiftelig periode, og fra politisk side har vi måske også haft en tendens til at hjælpe søtransport fremfor landevejstransporter. Begge brancher er blevet kraftigt udfordret igennem flere årtier af de internationale konkurrencevilkår. Men begge brancher har alligevel formået at skabe vækst og øget omsætning. Fra DF vil vi gerne understøtte en økonomisk bæredygtig udvikling af den samlede transportbranche.



Ida Auken
erhvervsordfører
Radikale Venstre

1 Danmark har meget potentiale. EU's indre marked for transport åbner op for, at en transport i udlandet kan køres af en dansk virksomhed. Det kræver dog, at vi ser omverden og især EU som en mulighed og ikke en trussel. Det skal vi udnytte. Ikke lukke ned for.

2 Vi har enormt dygtige logistikvirksomheder, som kan skabe mange job gennem transportplanlægning. Vi ligger også geografisk fordelagtigt. Transporter kan planlægges overalt i EU fra Danmark, og med lagre i Danmark kan vi skabe mange job på dette område, hvis vi vil.

3 Vi mener, at det kunne være en god ide at lave et vækstteam som med Det Blå Danmark for transporterhvervet, så vi kan komme i gang med at skabe arbejdspladser og udnytte nye muligheder for at lave endnu mere effektiv transport. Der er også en markant teknologisk udvikling på området, som det vil være godt at få indarbejdet på både vores uddannelser, i små og mellemstore virksomheder samt i vores helt store transportvirksomheder.



Torsten Schack Pedersen
erhvervsordfører
Venstre

1 For fremtidens vækst er Danmarks rolle som handelsnation central. I en lille, åben økonomi som den danske er vi afhængige af at handle med udlandet herunder særligt vore naboer og store eksportmarkeder i Sverige, Tyskland og Storbritannien.

2 Transporterhvervet har afgørende betydning i forhold til eksport og import. For nylig har vi i folketingsalen behandlet indførelsen af EU's toldkodeks i dansk lovgivning. I forbindelse med lovbehandlingen er det lykkedes

at få ændret reglerne, og vognmænd har nu mere frihed til at bestemme, hvor deres lastbiler skal indvejes. Det er et meget godt eksempel på, hvordan administrative finurligheder koster tid på vejene. Spildtid skader omsætningen, væksten og miljøet til ingen verdens nytte.

3 Afgørende er, at reguleringen af transportsektoren sker på europæisk niveau. Rederierne har gennem årene gjort en stor indsats for at sikre international compliance, og der er behov for det samme i vejtransportsektoren. Regeringen arbejder på at afskaffe unødvendig bøvlede regler, overflødigt bureaukrati og overimplementerede EU-regler. Her bør der også være et vågent øje på en branche, som i sig selv er i vækst, og som er vækstbærende.



Morten Bødskov
erhvervsordfører
Socialdemokratiet

1 Jeg ser store vækstpoterentialer for Danmark. Erhvervslivet i Danmark har løftet sig stærkt efter krisen samtidig med, at den private beskæftigelse har været stigende i over to år. Det giver gode betingelser for fremtiden. Den vigtigste udfordring i forhold til at udnytte det vækstpotentiale, der er i Danmark, er at sikre, at væksten ikke alene samler sig i de store byer, men spredes sig. Derfor handler det fra politisk side om at levere tiltag, som er målrettet de dele af landet, der mærker mindst af opsvinget.

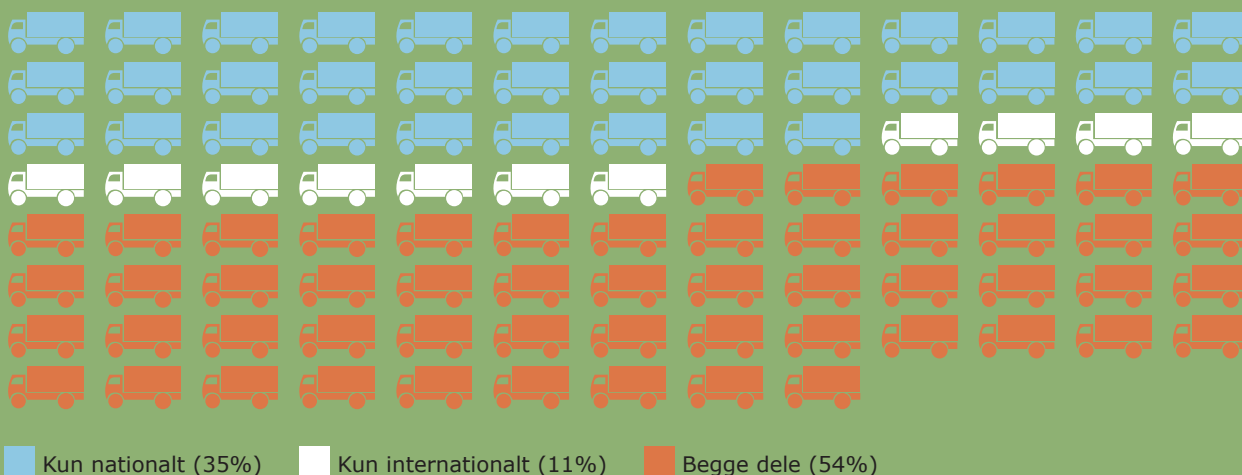
2 Transport- og logistikbranchen kan bidrage til en fortsat vækst. Den repræsenterer nemlig en bred medlemskare fra store koncerner til små selvstående vognmænd, som hører hjemme flere steder i Danmark. Jobbet som vognmand tillader en vis fleksibilitet, fordi man som oftest er ens egen herre i hverdagen. Jeg har stor tiltro til, at jeres branche aktivt kan bidrage til at skabe arbejdspladser i hele landet for unge såvel som ældre. Det er fordelene med et erhverv på farten.

3 Det Blå Danmark er en af Danmarks stærkeste erhvervsmæssige styrkepositioner. Den position skal også nå transport- og logistiksektoren på land. Men vi skal se på, hvordan vi sikrer, at vores danske lastbiler får medvind på vejene, således at vi udnytter det vækstpotentiale, der er i branchen. Man kan med fordel skele til den indsats, der bliver gjort for at markedsføre Det Blå Danmark. På samme måde skal vi lykkes med at fremhæve den danske transport- og logistikbranche som den førende i Europa. En vigtig brik herunder er grønne løsninger. Endelig skal det lykkes at skabe tætte kontakter til andre erhvervssektorer, fordi det kan hjælpe til at løfte den samlede vækst i Danmark. ■

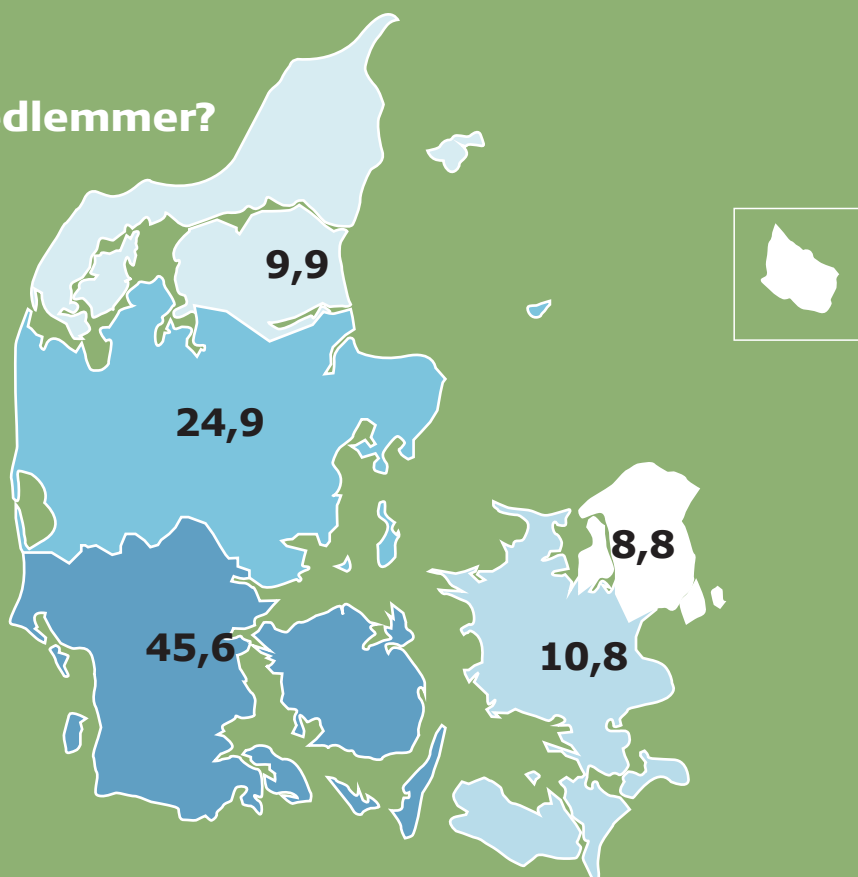
ITD's medlemsundersøgelse 2016

(Undersøgelsen baserer sig på 236 besvarelser fra ITD's medlemmer)

Hvor kører ITD's medlemmer?

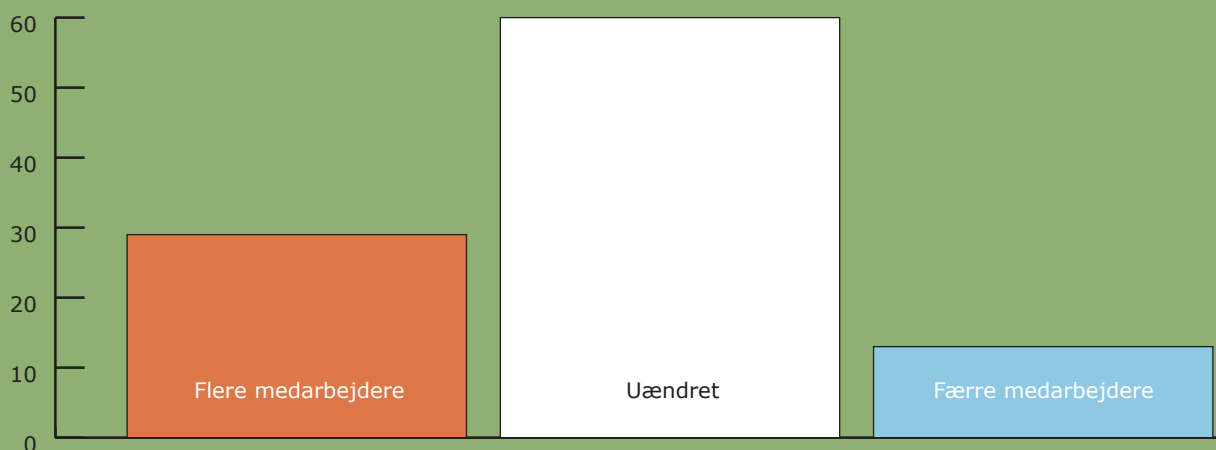


Hvor bor ITD's medlemmer? (procent)



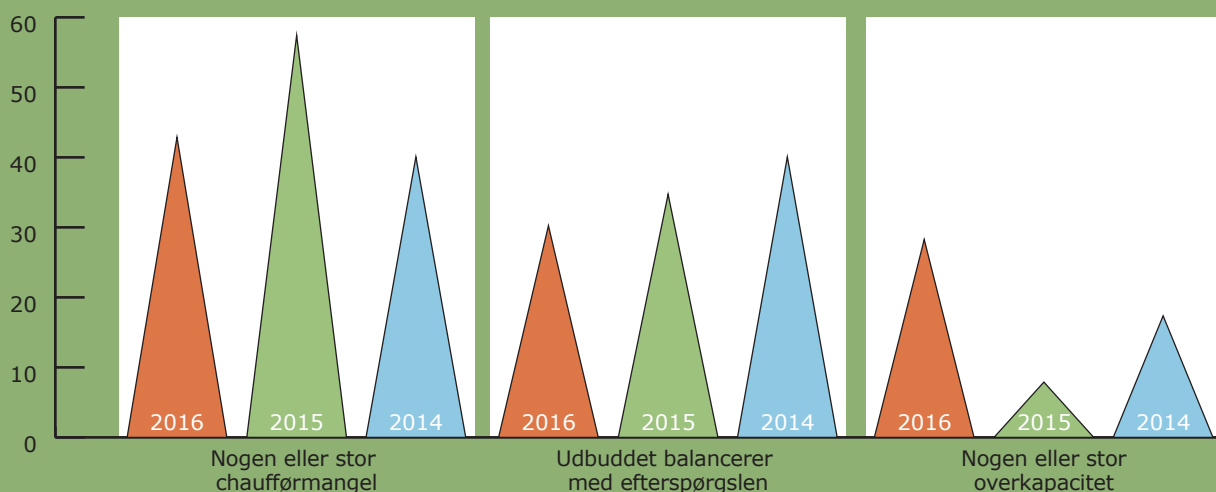
Hvor mange medarbejdere har ITD's medlemmer?

Udvikling i antal medarbejdere i 2015 (procent)



55 procent af ITD's medlemmer regner ikke med at ansætte flere medarbejdere i 2016

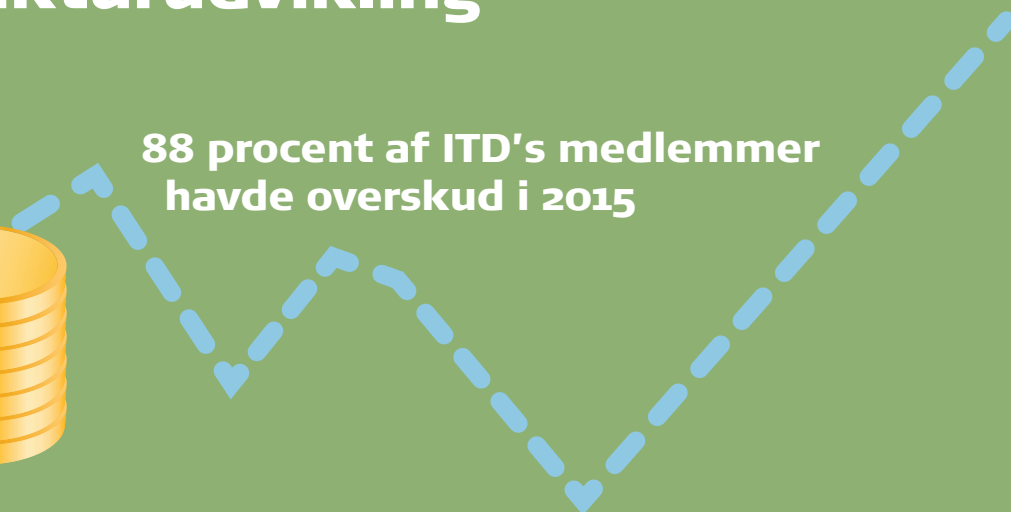
Rekruttering af kvalificerede folk i branchen (procent)



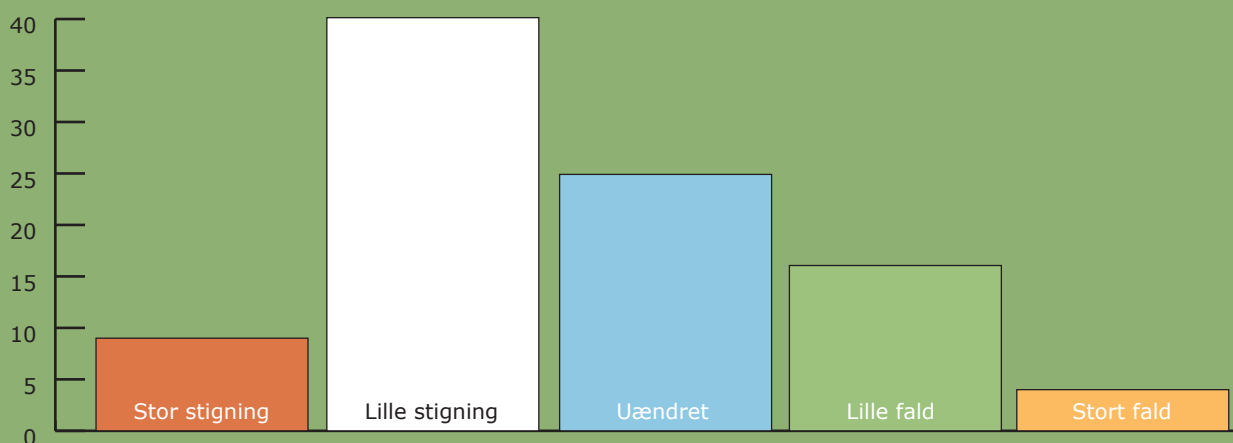
Konjunkturudvikling



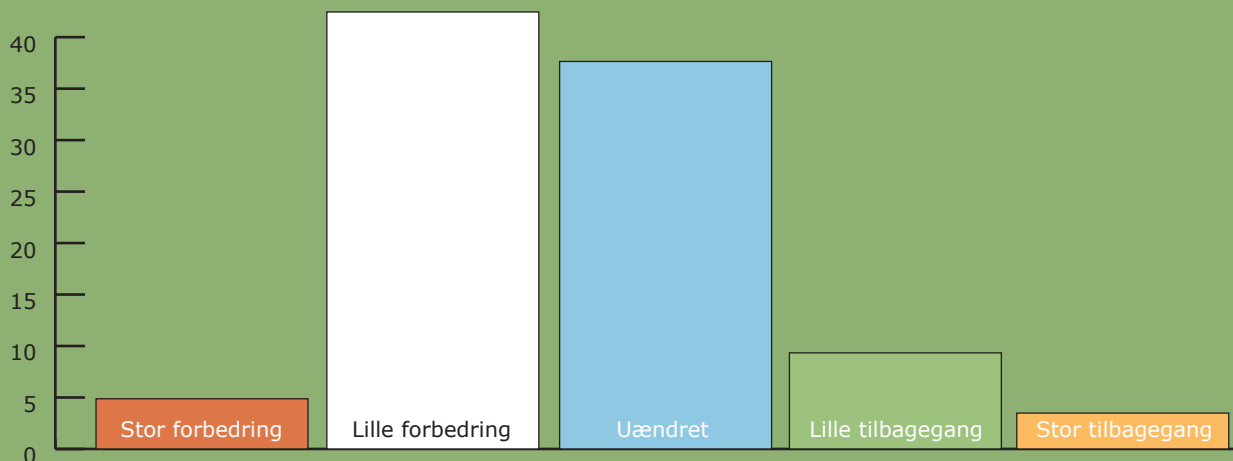
88 procent af ITD's medlemmer havde overskud i 2015



Resultat for ITD's medlemmer i 2015 (procent)

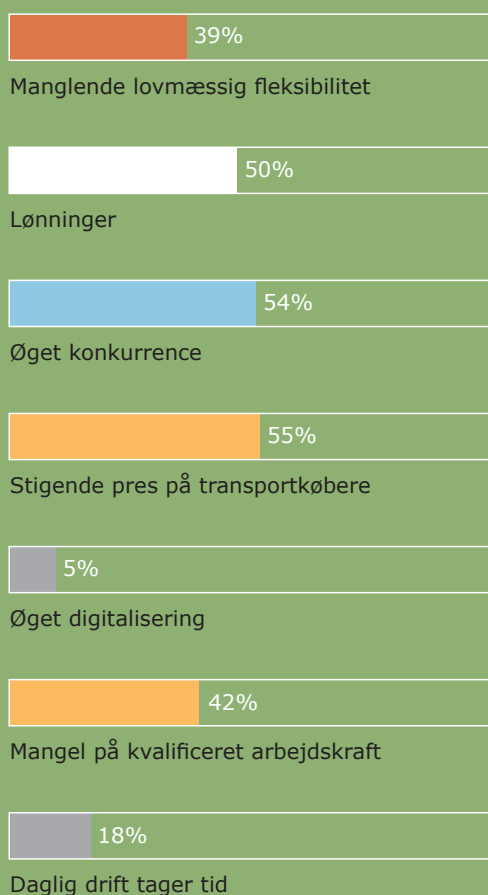


Forventninger til resultat i 2016 (procent)

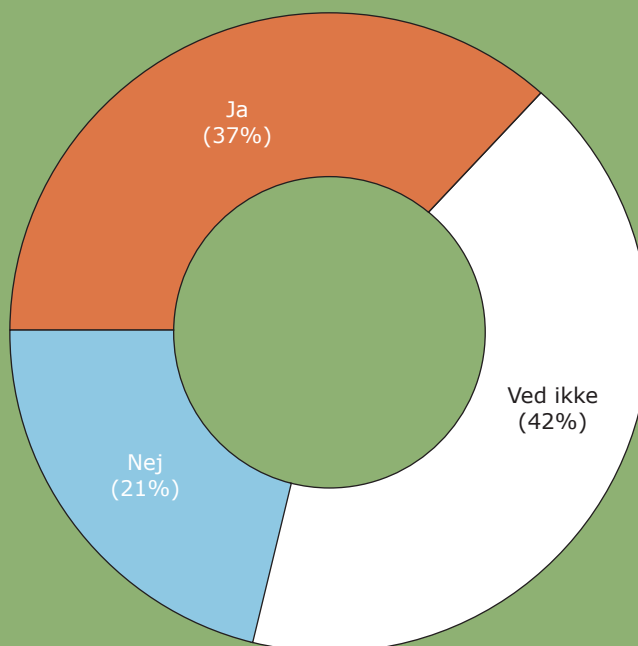


Vækst

De største hindringer for vækst



Transport- og logistikbranchen vil opleve vækst i 2016



72 procent af ITD's medlemmer mener, at transportvirksomheder bidrager væsentligt til vækst i Danmark

Fremgang for transportbranchen

Europa og Danmark er ude af krisen, og væksten har bidt sig fast. Men transport- og logistikbranchen kan fortsat komme højere op i gear. Sådan lyder vurderingen fra to finansielle eksperter i deres vurdering af den danske transport- og logistiksektor.

Patienten har det godt, men kan få det endnu bedre. Sådan er bankernes vurdering af den danske transport- og logistiksektors tilstand netop nu. De er fælles om at mene, at Danmark på langt de fleste parametre ser ud til at have det bedre som nation. Der er ved at komme gang i hussalget, lønnen stiger, arbejdsløsheden er på vej ned, og ITD's grænsetællinger viser, at mængden af fragt over landegrænserne er støt stigende.

Det er alle indikatorer på, at vækstmotoren er på vej op i det rigtige gear, men ifølge flere bankeeksperter må transportbranchen tålmodigt trille i retning af mere vækst:

– I øjeblikket ser vi en bedring i transportbranchen, men det er ikke nogen fest at være vognmand eller logistikvirksomhed endnu, forklarer Jacob Pedersen, der er aktieanalysechef hos Sydbank og fortsætter:

– Selv om det ikke går så stærkt, skal transportbranchen tage bedringen til sig, for det går fremad, om end ikke med en eksplosiv vækst i vente i år eller næste år, uddyber Jacob Pedersen, der dog vurderer, at væksten har bidt sig fast og vil fortsætte.

Det understøttes af Rune Møller, forretningsdirektør i Jyske Bank:

– Vi oplever også en pæn, stille og moderat vækst, og det viser, vi er på rette vej, hvilket kun er positivt, forklarer Rune Møller.

Fortsat fremgang

De to bankeeksperter vurderer begge, at væksten vil fortsætte moderat for transportbranchen som helhed i de kommende år, men at der inden for nogle få niches vil ske en noget bedre fremgang:

– Det er svært at sige præcist, hvilke områder der vil være særligt fordelagtige de kommende år, men eksempler kunne være transport af vindmøller, medicin eller blomster, siger Rune Møller og slår fast, at det i nicherne vil være muligt at skabe gode forretninger de kommende år, mens der stadig vil være noget pres på den brede transportbranche, hvor væksten vil være knap så høj.

Sydbank forventer også, at der i nichemarkedet vil være større fremgang, men at hele branchen skal se, at det faktisk går bedre:

– Transportvirksomhederne skal vænne sig til en mere vækstpræget hverdag, siger Jacob Pedersen.

Foto: Colourbox

Tysk transportmarked rustet sig

I en europæisk kontekst er Tyskland kommet hurtigere ud af krisen i 2008 og 2009, og derfor mærker de, at den globale vækst lige i øjeblikket er stagneret.

Ifølge senior specialist Thomas Grönemeier fra tyske Commerzbank er den tyske økonomi stadig stærk, mens resten af Europa oplever langsommere vækst. Det betyder, at transportbranchen ikke bliver lige så hårdt ramt af den globale tilbagegang, der primært skyldes problemer i Rusland og Brasilien. Dog er der stadig masser af kapacitet på vejene, hvorfor indtjeningen er under pres.

Det ser dog ud til, at der internt i Europa vil ske en flytning af produktionen mod øst, hvor lønningerne er

lave, hvilket er en fordel for transportbranchen, der skal transportere mere og længere. Omvendt kan den grønne togtransport blive aktuel mod lande, der i forvejen er stærke på skinnetransport, for eksempel Italien. Det vil dog ske på bekostning af fleksibiliteten.

Endeligt peger Thomas Grönemeier også på, at der vil ske en konsolidering af branchen, og at specielt de store spillere vil løbe med den øgede mængde pakke-gods fra webshops.

Foto: Colourbox

Ændrede produktionsmønstre påvirker transporten

De senere år er der sket et fald i transportmængden fra Asien mod Europa, hvilket kan være et tegn på, at det er knap så lønsomt at outsource sin produktion:

– Når virksomhederne køber robotter, kan de lige så godt stå i Europa frem for i Asien, og det giver mindre fragt på verdenshavene, siger Rune Møller, der også peger på, at det ikke rigtigt rammer vejgodstransporten, da varerne jo stadig skal fra fabrikkerne og ud til forbrugerne.

Helt i tråd med den melding ligger Sydbank, der dog generelt vurderer, at øget velstand i Asien og USA vil betyde vækst i Europa:

– Øget produktion i Europa vil alt andet lige også betyde vækst for transportbranchen.

Internethandel giver nye muligheder og udfordringer

Et af de mest hypede fænomener de seneste år er 3D-print, hvor man bruger en printer til at fremstille diverse genstande ud fra elektroniske tegninger. Men hverken Sydbank eller Jyske Bank tror, at det på den korte bane kommer til at true transporten, som vi kender den i dag:

– Det er slet ikke muligt at 3D-printe i en målestok, der har indflydelse på transporterhvervet, lyder det fra Sydbank, og Jyske Bank spår også printmetoden langt ude i fremtiden:

– Måske om 20 år, siger Rune Møller, der heller ikke giver meget for muligheden for at fragte enkelte pakker med droner:

– Det er ikke muligt endnu, men det er en mulighed på sigt, siger han.

Til gengæld vil en stigende internethandel give nye muligheder og udfordringer for transportørerne:

– Fordi kunderne får leveret enkelte mindre pakker, vil transportørerne skulle køre flere kilometer, og hvis prisen kan holdes oppe, vil det gavne, vurderer Rune Møller, der ser internethandlen som et supplement til butikshandlen, som ikke vil forsvinde:

– Vi ser en tendens til, at flere internetbutikker har fysiske butikker, og derfor er pakke-transporten blot ekstra transport.

Konsolidering og specialisering

De kommende år vil dog også byde på udfordringer for dem, der ikke får sig omstillet eller specialiseret:

– Vi kommer til at se en mere specialiseret transportbranche, og for dem, der ikke er specialister, men generalister, vil vi se en konsolidering, hvor markedets store spillere vil blive større, og andre bliver opkøbt, vurderer Jacob Pedersen, der fuldt ud støttes af Rune Møller:

– Konsolideringen har allerede været i gang i et stykke tid, og vi må bare erkende, at der er væsentlige stor-driftsfordele i transporterhvervet.

Til gengæld ser det ud til, at specialisterne vil klare sig.

I et marked hvor trenden er stordrift, vil transportkøberne også begynde at stille endnu flere krav til certificeringer, sporbarhed af varerne og præcision, og det kræver mere af transportvirksomhederne, vurderer bankerne. ■

Fremtiden i medlemshøjde

Det er altid svært at spå om fremtiden, men ITD's medlemmer har sædvanligvis en rigtig god næse for, hvad fremtiden i sektoren bringer. ITD har fået et par medlemmer til at se i krystalkuglen og give deres bud på, hvor vejgodstransportsektoren bevæger sig hen.

ITD har spurgt tre medlemsvirksomheder, hvad de forventer, der kommer til at ske i transport- og logistiksektoren de kommende år.



Direktør Jens Ejner Pedersen

Niels Pedersen
& Sønner A/S,
Aalborg

Vi oplever, at der kommer flere og flere krav fra transportkøberne, og derfor arbejder vi også løbende med udvikling af vores forretning. Vi har selv oplevet stor vækst og også fået en ISO-certificering i 2015. Det er med til at skabe en sund forretning, hvor vi også kan få betaling for det arbejde, vi udfører.

Men der er ingen tvivl om, at vi i øjeblikket oplever et pres på markedet. Specielt konkurrencen med lave lønninger på de udenlandske transportere er en udfordring. Fremover vil vi nok se færre af de mellemstore transportvirksomheder, da de vil lægge sig sammen. Til gengæld er jeg sikker på, at de små nok skal klare det.

Men der er ingen tvivl om, at vi i øjeblikket oplever et pres på markedet. Specielt konkurrencen med lave lønninger på de udenlandske transportere er en udfordring. Fremover vil vi nok se færre af de mellemstore transportvirksomheder, da de vil lægge sig sammen. Til gengæld er jeg sikker på, at de små nok skal klare det.



Vognmand Kim Dybdahl

Kd Logistik ApS,
Vordingborg

Der er masser at lave for tiden, men det er også et presset marked,

hvor specielt de mellemstore vognmænd bliver nødt til at lægge sig sammen eller købe hinanden op. På den måde kan de skabe noget volumen i forretningerne.

Til gengæld vil der altid være brug for én-bils vognmændene. De har livet på vejene som en livsstil og er tilfredse med det. Derfor kan de klare sig med mindre overskud.

Vi mærker også de stigende krav fra transportkøberne, men jeg ser det ikke som en hindring. Det er derimod et plus, da vi kan levere på de krav, vi får stillet. I øjeblikket er der for eksempel mange transportvirksomheder, der forsøger at sælge sig på grøn transport, hvor der bliver lavet CO₂-regnskaber og så videre. Det er en parameter, der gør, at man kan skille sig ud.



Afdelingsleder Jesper Svendsen

IAT A/S,
Kolding

De kommende år bliver rigtigt spændende, da vi har

nogle klare udfordringer – herunder chaufførmangel og infrastrukturproblemer. Specielt manglen på kvalificerede medarbejdere mærker vi allerede nu, og det bliver ikke lettere fremover.

Derfor skal der arbejdes med uddannelse af personalet – både chauffører og kontoransatte.

Vi vil nok også se nogle konsolideringer i markedet, men jeg vurderer, at der stadig vil være plads til alle fremover. Alle typer af virksomheder har deres helt egen plads i markedet, og de små vil stadig være nære partnere for kunderne.

Vi skal også håndtere nye krav, men det er kun godt, og vi er ikke bange for den udvikling, da vi kan bruge det positivt i udviklingen af forretningen. Der skal være enkle regler, som håndteres ens i EU-medlemsstaterne, hvilket ikke altid er tilfældet i dag. Lidt mere sund fornuft ville også være rart. ■

Fremtiden er digital

I takt med den teknologiske udvikling bliver de rullende kontorer på landevejene også stadig mere papirløse, for hvorfor spille papir, når det hele kan håndteres med et digitalt fragtbrev på en telefon eller en tablet?

Informationsmængden i det digitale univers er i eksplosiv vækst i disse år. Det ses også på transport- og logistikområdet, hvor datamængden fra blandt andet lastbiler og logistikcentre efterhånden er enorm. Men den digitale viden, der ligger i disse data, er guld værd for virksomheder, der forstår at udnytte det:

– Lastbilernes færden overvåges, og temperaturen fra køletrailerne sendes direkte til transportvirksomhedernes databaser, der automatisk melder eventuelle afvigelser videre til kunderne, som igen skal have dokumentationen klar til myndighederne. Alt dette er blot begyndelsen, vurderer Kim Høi, der er underdirektør i ITD, Brancheorganisation for den danske vejgodstransport, og slår fast:

– Fremtiden er og bliver digital, og dermed er der også lagt i kakkellovnen til besparelser hos virksomhederne.

Mange bække små

Små enkle løsninger i det daglige giver enorme besparelser i tid, penge og ærgrelser, uanset om man er en stor transportkoncern eller en selvkørende vognmand. Blandt andet fordi data ikke bliver væk, og der er fuld adgang for, at alle involverede kan følge med i mængden af informationer. Senest har ITD lanceret eCMR, som giver fuld sporbarhed på de internationale fragter og transportpapirer:

– Når fragtbrevet ligger elektronisk ude i lastbilen, kan myndigheder hurtigt slå fragten efter og sikre, at der ikke foregår ulovligheder. På den måde får lastbilen hurtigere lov til at køre videre, forklarer Kim Høi. Uden papiret kan der spares på printere og papir, men besparelsen i arbejdstid er næsten endnu vigtigere:

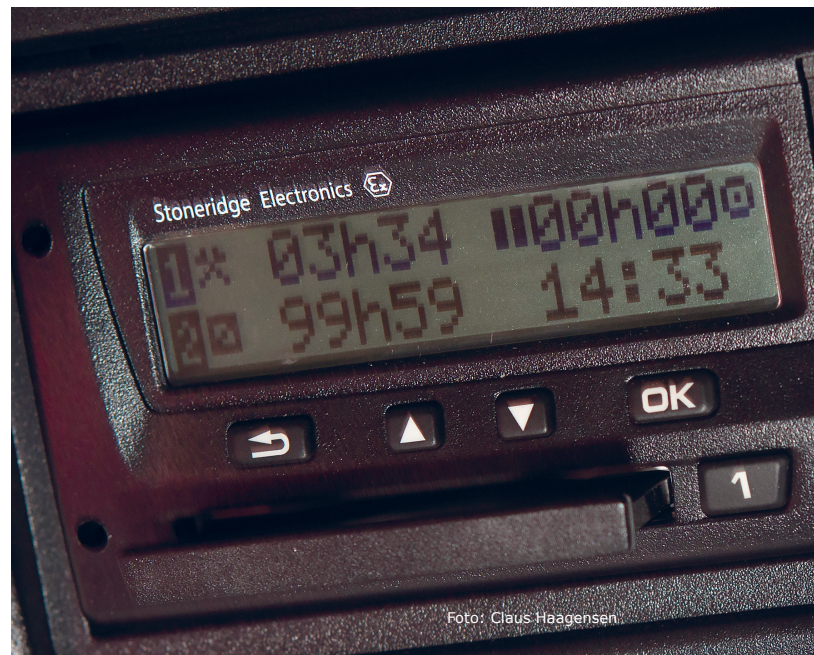
– En chauffør skal jo gerne bruge sin tid i lastbilen og ikke rende rundt og lede efter papirer, siger Kim Høi.

Bliver ikke væk

En anden fordel ved det digitale fragtbrev er, at det heller ikke bliver væk på vejen, samt at en chauffør hurtigt kan blive dirigeret et nyt sted hen, hvis fragtopgaven ændrer sig:

– Dybest set handler det om at optimere brugen af lastbilerne, så transporterne altid kører efter reglerne, selv om der ikke er kommet et fragtbrev med hjemmefra,

forklarer Kim Høi. I dag hænder det jævnligt, at chauffører må køre uden de lovpligtige dokumenter, hvis de har fået en international tur i forlængelse af en anden tur. Disse ture kræver adgang til printere for at få klaret papirarbejdet, men med eCMR får chaufføren bare en ny tur stukket ud uden unødigt ventetid, og derfor kommer lastbilen hurtigere ud på vejene igen.



Flere papirløse tiltag på vej

Foruden eCMR, det papirløse fragtbrev, arbejder ITD i øjeblikket med andre spændende løsninger på det daglige papircirkus:

– Jeg vil ikke helt løfte sløret for det endnu, men vi barsler med endnu et tiltag, der kan spare en masse papir, siger Kim Høi hemmelighedsfuldt og lover, at også dette tiltag vil få daglig indflydelse på chaufførernes arbejde.

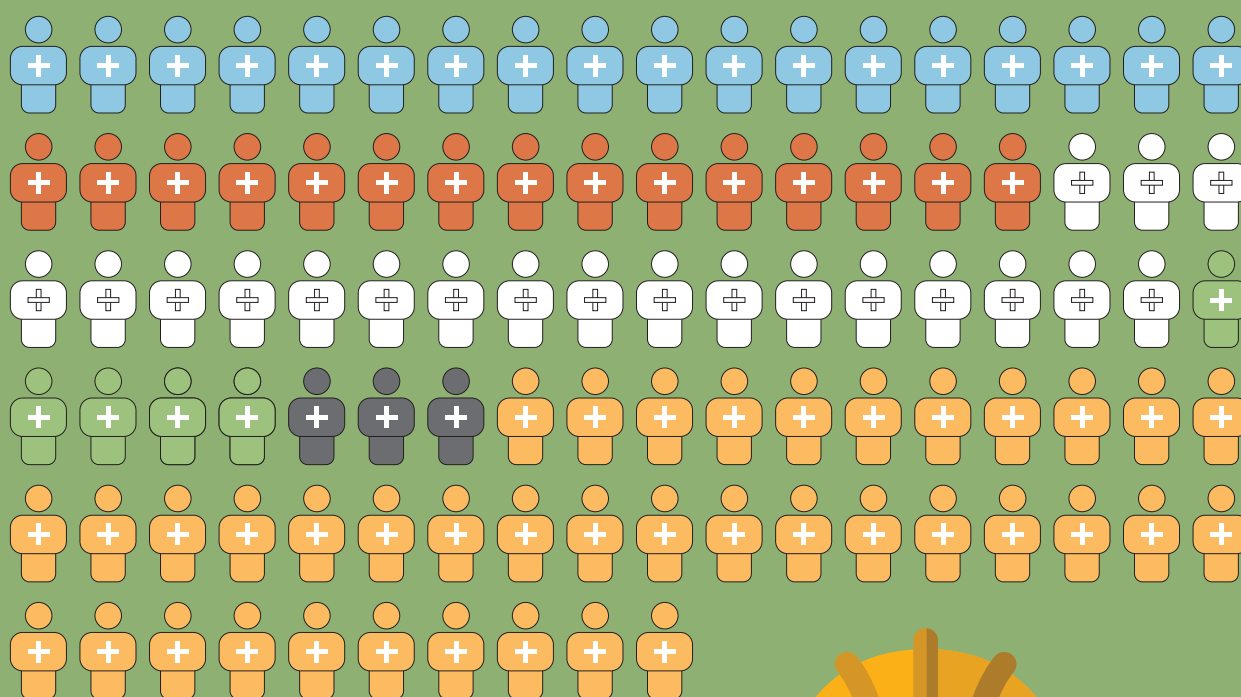
– Lad os sige, at der bliver sparet mindst to stykker papir på hver transport, og når vi så ganger op i både chauffør- og administrativ tid, så vil det være en papir- og tidsbesparelse til mange, mange tusinde kroner om året, forklarer Kim Høi, der lover, at ITD også fremover vil kaste sig over flere ting, der gør hverdagen mere digital og mindre papirafhængig. ■

ITD's medlemsundersøgelse 2016


(Undersøgelsen baserer sig på 236 besvarelser fra ITD's medlemmer)

Sikkerhed og arbejdsmiljø


De mest hyppige personskader (procent)




 Kørselsrelaterede skader (18%)

 Løfterelaterede skader (15%)

 Faldrelaterede skader (20%)

 Skader ved klemning (5%)

 Psykiske skader (3%)

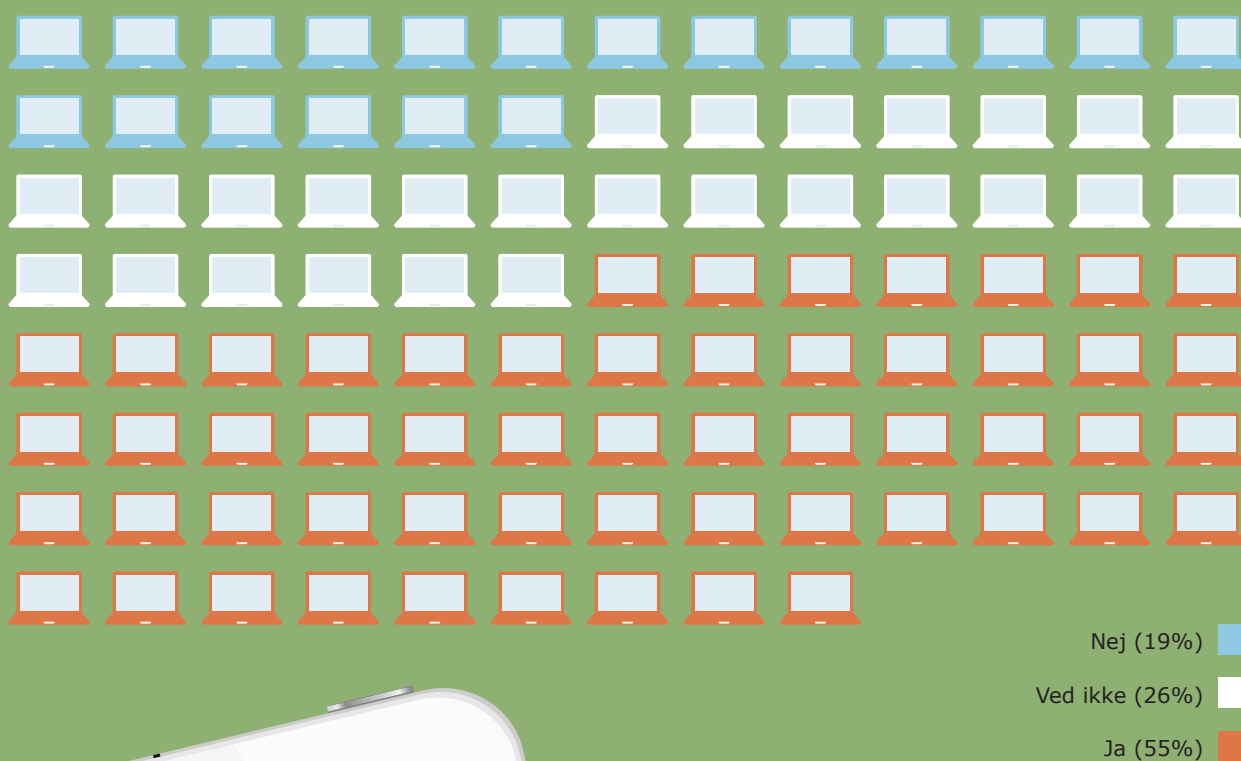
 Andre skader (39%)

71 procent af ITD's medlemmer har udarbejdet en APV

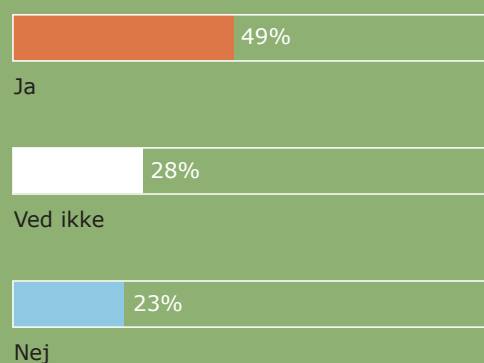


Digitalisering

ITD-medlemmer, der synes, at digitalisering er vigtig for deres virksomheder (procent)



ITD-medlemmer, der er klædt på til en mere digital verden (procent)



Brug digitaliseringen til vækst

Digitaliseringen af transport- og logistiksektoren griber i stigende grad ind i den enkelte virksomheds dagligdag. Men i stedet for at se digitaliseringen som en modstander bør danske transport- og logistikvirksomheder favne digitaliseringen som en stærk medspiller, lyder det fra Poul Bruun, innovationsdirektør i ILT.

Innovation og digitalisering effektiviserer og skaber vækst til transport- og logistikerhvervet, og det er derfor et vigtigt satsningsområde for danske transport- og logistikvirksomheder. Det er blot et spørgsmål om, hvornår digitaliseringen af transport- og logistiksektoren for alvor tager fat. Hvis danske transport- og logistikvirksomheder fortsat vil have del i væksten på vejene, bør man som virksomhed udvise rettidig omhu og klargøre sin virksomhed til en ny digital virkelighed. Det er budskabet fra Poul Bruun, innovationsdirektør i ILT, innovationscenter for logistik og transport. Og selv om budskabet står klart for de fleste danske virksomheder, viser ITD's medlemsundersøgelse 2016, at 36 procent af medlemmerne har brug for faglig rådgivning og sparring om digitalisering.

– Digitaliseringen er vanskelig at favne, fordi den efterhånden dækker alt lige fra lastbilen, der hele tiden sender køredata til producenterne, til logistiksystemerne og ikke mindst til hele administrationen i virksomhederne. En ting er dog helt sikkert. Digitaliseringen venter ikke på nogen, og det handler om at komme med på vognen, siger Poul Bruun.

Vend det ukendte til en positiv faktor

Men i stedet for at lade sig teknologiforskrække for de kommende markedsudsigter er det ifølge Poul Bruun vigtigt, at man som virksomhedsejer bruger digitaliseringen til at få set på arbejdsgange og de behov, der er i virksomheden for at få lettet og effektiviseret dagligdagen.



– Det er sundt at se sin virksomhed med andre øjne og få kortlagt hvor meget tid, der kan spares på fx papirarbejde, hvis man kan klare det hele fra den håndholdte smartphone ude ved kunden. Så slipper man for et par timer bag skrivebordet, når man kommer hjem, siger Poul Bruun. Han peger på, at medlemmerne især bør være opmærksomme på digitaliseringen af deres administrative registrerings-, planlægnings-, opfølgings-, egenkontrol- og rapporteringsprocedurer. Her kan man nemlig med fordel sætte ind.

Poul Bruun henviser desuden til, at en stående udfordring for mange er, at det koster både tid, penge og kræfter, når virksomheden skal overgå til at være mere digitalt kørende. Der er dog stor forventning om, at økonomien tjener sig selv ind efter ganske kort tid, og tiden vinder man igen, når systemerne er oppe at køre.

Information der styrker virksomheden

I dag kommer op imod 20 procent af den økonomiske vækst fra digitaliseringen. Det tal forventes at øges de kommende år. De stigende mængder informationer og data kan for mange virke uoverskuelige, og behovet for data vil i stigende grad vinde indpas i transport- og logistiksektoren. Men selvom det er de færreste danske transport- og logistikvirksomheder, der vil være i stand til at håndtere de store mængder data, så er det for mange virksomheder vigtigt at få indkredset hvilke data, der er vigtige for netop deres virksomhed.

– En god datastrategi handler om at finde den information i mængden af data, som giver værdi og styrker ens virksomhed. Anvendelse af mængden af data kan være med til at kortlægge kundernes adfærd, ligesom de kan give bedre systemer til at håndtere logistik-, ordre- og fakturastyring, mere målrettet kundekontakt og en mere individualiseret produktion, siger Poul Bruun.

Det åbner op for en række spændende perspektiver, der kan føre til øget innovation baseret på detaljeret viden om transportkøbernes ønsker, men også en øget forståelse af, hvor virksomheden kan optimere. En klar strategi vil få en markant indvirkning på den danske transport- og logistiksektors konkurrenceevne og væksten i sektoren.

Ifølge Poul Bruun gælder det i høj grad for transport- og logistikvirksomheder om at opbygge systemer, der automatisk indfanger de relevante data og gør dem anvendelige i virksomhedernes styringssystemer til transportplanlægning, fakturering, løn og bogholderi. Det er forudsætninger for styrkelse af virksomhedens planlægning af aktiviteter, kundedialog og samspil med myndighederne.

Store samfundsøkonomiske perspektiver

At perspektiverne i transport- og logistiksektoren er meget store gør sig også gældende i forhold til de samfundsøkonomiske perspektiver.

– Hvis fremtidssceneriet bliver, at myndighederne automatisk modtager data fra lastbilerne – fx en direkte melding om at en lastbil har registreret et hul i vejen på A8 i Tyskland – så vil myndighederne have et bedre redskab til hurtige udbedringer, hvor det er nødvendigt, siger Poul Bruun.

OECD har vurderet, at antallet af sensorer vil stige de kommende år samtidig med, at teknologien bliver billigere. Nye tjenester, der giver bedre overblik, sikkerhed og tryghed, bliver tilgængelige.



– Der er behov for investeringer i langt bedre infrastruktur til at overføre de enorme datamængder. 90 procent af al data på internettet i dag er skabt for mindre end to år siden, og i de kommende år vil vi se en eksplosiv stigning i datamængderne og den hastighed, hvormed dataene kommer gennem nettet. Udbredelsen af sensorer, robotter i industrien, automatiserede køretøjer og nye digitale serviceydelser får denne udvikling til at accelerere, siger han.

Tæt parløb

En af stenene på vejen for en fuld digitalisering af det indre marked er manglen på ensartede regler og fælles standarder på tværs af de europæiske lande. En stående udfordring er den hastighed, som den digitale udvikling og følgekoncepter udvikler sig med. Myndighederne er foreløbig kommet til kort, fordi lovgivningsprocessen sker i et langsommere tempo.

– Branchen oplever hver eneste dag udfordringer med fx transportdokumenter. De er et meget håndgribeligt bevis på, at vi har behov for fælles standarder ikke mindst, når transportdokumenterne skal digitaliseres. Her er et tæt samarbejde med myndighederne afgørende. Lovrammerne skal være mere tidssvarende, så de matcher den udvikling, vi kigger ind i og matcher branchens behov, siger Poul Bruun og fortsætter:

– Fremskridt kræver tilvænnning for alle, men forstår man at udnytte potentialet, er mulighederne uendelige. Fremtidens vindere på transportområdet er de virksomheder, der tør kigge hen ad vejen, og som forstår at udnytte nye teknologier og samspillet mellem dem. Vi står i ILT klar med viden og hjælp til, hvordan virksomhederne kan gøre tingene smartere og samtidig reducere deres omkostninger, afslutter Poul Bruun. ■

Tro på nye overenskomster

Drøftelserne om ITD's arbejdsgiverorganisation, ITD Arbejdsgiver, er i fuld gang, og flere positive tilbagemeldinger fra branchen og samarbejdspartnere styrker troen på, at der kan skabes en mere tilgængelig, forståelig og overskuelig overenskomst for danske transport- og logistikvirksomheder.

I årevis har løn- og arbejdsforhold i transportbranchen været dækket af normallønsoverenskomster. Det har betydet, at mere eller mindre alle forhold er blevet aftalt centralt mellem fagforeninger og arbejdsgiverorganisationer. Men den virkelighed ændrer sig nu. Med stor opbakning fra ITD's medlemmer blev den nye arbejdsgiverorganisation, ITD Arbejdsgiver, vedtaget på en ekstraordinær generalforsamling i december 2015. Siden etableringen af ITD Arbejdsgiver har ITD's administrerende direktør Jacob Chr. Nielsen besøgt en lang række mulige samarbejdspartnere, og dialogen har gennemgående været positiv.

– Vi har haft en række positive møder med interessenterne i markedet. Vi har selvfølgelig også mødt forbedringsholdninger på vores vej, men det er forventeligt, når man bevæger sig ind på et så centralt område som overenskomstområdet, siger Jacob Chr. Nielsen, og fortsætter:

– Vi har lagt os fast på, at vi ønsker at indgå en aftale om en minimallønsoverenskomst. Vi ønsker et alternativ til den eksisterende normallønsoverenskomst – og vi ønsker i højere grad at opnå overenskomster, der er nemmere at gennemskue og med mulighed for individuelle løn- og kompetencetillæg.

Et konkurrencedygtigt lønniveau

Jacob Chr. Nielsen lægger vægt på, at det lønniveau, man vil forhandle sig frem til, skal være konkurrencedygtigt i forhold til det generelle marked.

En minimallønsoverenskomst betyder, at kun en del af lønnen i form af en mindsteløn og de mest basale forhold bliver forhandlet centralt, mens den resterende løn og mere specifikke arbejdsforhold forhandles lokalt mellem arbejdsgiver og chauffører i den enkelte virksomhed. Jacob Chr. Nielsen peger på, at det skal være en overenskomst, der passer bedre til nutidens transport- og logistikvirksomheder.

– Vi ønsker at skabe en ny overenskomstmodel. Jeg anslår, at knap 40 procent af de danske transport- og logistikvirksomheder ikke er organiseret i en arbejdsgiver-

organisation i dag. For os handler det derfor om at kunne tilbyde en mere tilgængelig og overskuelig overenskomst, som alle både vognmænd og chauffører kan forstå. Det er det, vi vil levere gennem ITD Arbejdsgiver, siger Jacob Chr. Nielsen.

ITD afsøger alle muligheder

Noget tyder på, at der er grobund for en ny arbejdsgiverforening for transport- og logistikbranchen, og interessen fra branchen har været stor.

– ITD Arbejdsgiver har allerede fået medlemmer ind, selvom vi endnu ikke har et produkt at præsentere. Den dialog, vi fører nu, er meget konstruktiv, og nu er det op til de organisationer, som vi har snakket sammen med, at byde ind, slutter Jacob Chr. Nielsen. ■

Administrerende direktør i ITD, Jacob Chr. Nielsen



Foto: Claus Haagensen



Foto: ITD

ITD satser stort på forsikringer

ITD har samlet et stærkt forsikringsteam, der skal gøre ITD til en af de allerstærkeste spillere i forhold til videresalg af forsikringer nationalt og internationalt. Med hjælp af ITD's datterselskaber i Europa er banen for alvor streget op for at gå ind på det europæiske marked i den nærmeste fremtid.

Med to af de helt tunge drenge på forsikringsområdet sætter ITD en stor fed streg under, at forsikringsområdet er den nye store satsning i ITD de kommende år:

– Vi har allerede arbejdet tæt sammen i mange år, men at vi nu har fået Arne H. Hansen med på ITD-vognen er en utrolig styrkelse af vores satsning – specielt på det nationale marked, siger Allan Thomsen, der er udpeget til forsikringschef med reference til Arne H. Hansen, som kommer til at sidde som forsikringsdirektør i ITD Holding A/S.

Stor indsigt i transportsektoren

Arne H. Hansen kommer fra en stilling som salgsdirektør i Tryg og har tidligere siddet med ansvaret for netop tungvognsforsikringerne, som bliver formidlet af ITD.

Med den store indsigt i både forsikringsverdenen og transportsektoren kommer han til at spille en nøglerolle i samarbejde med Allan Thomsen, der gennem mange år har været ITD's nøgleperson på forsikringsområdet.

Erfaringerne fra henholdsvis forsikringsverdenen og transportbranchen skal være med til at sparke alle de vigtigste døre ind på de nationale og internationale markeder:

– Der er ingen tvivl om, at ITD fremover kommer til at være en af de allerstærkeste spillere i forhold til videresalg af forsikringer. Nu skal vi i gang og bruge ITD's datterselskaber i Europa til at åbne op for de store muligheder på det europæiske marked, siger Arne H. Hansen.

Stort potentiale

ITD arbejder allerede med forsikringer til kunder uden for landets grænser, men specielt netværket i kraft af datterselskaberne FDE og Vialtis gør, at alle grundelementer til en ekspansion er på plads.

Potentielt er der allerede nu små 20.000 kunder fordelt i godt 40 lande, så der er nok kunder at tage fat på, er vurderingen fra det nye forsikringsteam, der dog også skal finde endnu flere partnere:

– Vi har et samarbejde med tyske Oskar Schunk, og vi vil også få udviklet salgskanalerne gennem tredjepartsleverandører, så vi forventer os meget af denne satsning, siger Arne H. Hansen. ■



Foto: Colourbox

Vedvarende fokus på sikkerhed redder liv

Hvorfor er det så vigtigt at fastholde et stadigt fokus på trafiksikkerheden? Svaret er enkelt: Kampagnerne er med til at redde liv. Klaus Bondam, direktør i Cyklistforbundet, og Jørn-Henrik Carstens fra ITD giver her deres bud på, hvorfor det er så vigtigt at fortsætte en løbende informationsindsats.



Foto: Claus Haagenesen

ITD sætter fokus på sikkerhed igennem hele 2016. Et af de områder, hvor ITD igennem de seneste år har arbejdet målrettet på kampagner og deltagelse i arbejdsgrupper, er på trafiksikkerhedsområdet. Og det er netop det, der skal til ifølge Klaus Bondam, direktør i Cyklistforbundet.

– Det betyder meget, at transportbranchen udviser et ansvar for sikkerheden i de fælles byrum, gader og veje, som cyklister og fodgængere – og andre trafikanter – bruger. Ved at samarbejde medvirker vi alle til at se de fælles problematikker fra flere sider. Og så sender det også et konkret signal om en branche, der påtager sig en aktiv og engageret rolle i at løse fælles samfundsudfordringer, siger Klaus Bondam.

Netop det vedvarende fokus er ifølge chefkonsulent Jørn-Henrik Carstens fra ITD's erhvervspolitiske afdeling en væsentlig faktor i, at ulykkesstatistikkerne holdes nede.

– Arbejdet med trafiksikkerhed kræver et vedholdende fokus igennem mange år. Det er ikke noget, som vi bare holder op med, for så kan vi være sikre på, at statistikkerne langsomt men sikkert vil bevæge sig op igen. Det viser alle erfaringer på området, siger Jørn-Henrik Carstens.

Indsats skaber positive resultater

For begges vedkommende er der enighed om, at indsatserne i forhold til trafiksikkerhed og særligt indsatsen vedrørende højresvingsulykker har en klar dæmpende effekt på antallet af ulykker.

– Vi kan konstatere, at antallet af dræbte i trafikken i Danmark er halveret de seneste ti år, og at vi i dag har en historisk høj trafiksikkerhed. De frygtede højresvingsulykker er også nedbragt markant, og jeg er af den opfattelse, at det fælles arbejde fra branchen har været en medvirkende faktor, siger Klaus Bondam.

Jørn-Henrik Carstens bakker op om dette og glæder sig over, at ITD's medlemmer i høj grad tager sikkerheden på vejene meget alvorligt.

Kampagner afgørende for trafiksikkerhed

Samarbejdet og vidensdelingen på tværs af organisationerne er en af anbefalingerne i strategien mod højresvingsulykker fra 2014, og der er i Klaus Bondams optik ingen tvivl om, at vi skal fortsætte ad den vej.

– Kampagner er en helt afgørende del af arbejdet for højere trafiksikkerhed. I langt størstedelen af trafikulykker er trafikanternes adfærd en del af årsagen, og selv om man kan nå rigtig langt med sikker infrastruktur, så er man nødt til hele tiden at påvirke trafikanternes adfærd med målrettede kampagner, som man eksempelvis gør med kampagnerne mod højresvingsulykker. De øger den opmærksomhed, som er afgørende for et sikkert trafikmiljø, siger Klaus Bondam.

ITD og Dansk Cyklistforbund har arbejdet sammen om en række kampagner de seneste år og sidder i dag begge med i Rådet for Sikker Trafik og Højresvingsgruppen, som ligger i regi af Trafik- og Bygningsstyrelsen. ■



2016: ITD sætter fokus på sikkerhed

I 2016 sætter ITD fokus på sikkerhed. Vi håber, at vi på den måde kan være med til at nedbringe ulykkesstatistikkerne. Med "sikkerhed" mener vi både sikkerhed inden for arbejdsmiljø og trafiksikkerhed. Nedenunder kan du læse om nogle af de fokusområder, vi trækker frem og sætter spot på i løbet af 2016.

Et godt arbejdsmiljø betaler sig

Et godt arbejdsmiljø er ikke bare en social og juridisk forpligtelse, men også sund fornuft. Fokus på et godt arbejdsmiljø bidrager til at styrke produktiviteten, motivere og fastholde gode medarbejdere og nedbringe udgifter i forbindelse med ulykker, arbejdsskader og forsikringspræmier.

Læs mere på www.itd.dk under miljø og arbejdsmiljø. Hos ITD står et team af rådgivere klar til at guide transport- og logistikvirksomheder gennem arbejdsmiljølovgivningen og besøg fra Arbejdstilsynet. Her er der også hjælp at hente, når virksomheden skal udarbejde APV, arbejdspladsbrugsanvisninger, beredskabsplan eller lignende. Servicen er gratis for medlemsvirksomheder.

Højresvingsgruppen

ITD sidder med ved bordet i Højresvingsgruppen (den tidligere Spejlgruppe), hvor Trafik- og Byggestyrelsen sidder for bordenden. Gruppen består af 14 organisationer og styrelser, hvis formål er at oplyse alle trafikanter om højresvingende lastbiler. I efteråret 2015 kørte kampagnefilmen "Undgå højresvingsulykker". TV-spottet kører igen over lærredet i maj 2016. Derudover laver gruppen oplysende arbejde til chauffører og vognmænd om højresving og de tekniske krav til lastbilerne.

Sikker Trafik

Vi har et godt samarbejde med Sikker Trafik og sidder med i Rådet for Sikker Trafik. Vi støtter bl.a. op om Sikker Trafik Erhverv's kampagne omkring trafiksikkerhedspolitikker: <http://sites.sikkertrafik.dk/Erhverv.aspx>

Lastbilkaravanen

Som brancheorganisation for transport- og logistikbranchen har vi et særligt ansvar for at hjælpe med at holde fokus på trafiksikkerhed og -kultur.

Derfor har vi lavet en trafiksikkerhedskampagne, Lastbilkaravanen, der henvender sig til elever i 0.-2. klasse. Vi har skabt et univers, hvor vi gennem sang og leg får sikkerhed og lastbilernes arbejde helt frem på skærmen hos børnene. Resultatet skulle gerne være en større tryghed og gode vaner, når de mindste trafikanter færdes i trafikken.

Et skolebesøg sker i samarbejde med politiet, SSP, den enkelte skole og lokale vognmænd. I 2015 besøgte lastbilkaravanen 1.500 elever. I 2016 besøger vi endnu flere, hvor kampagnen kører i efteråret.

På www.lastbilkaravanen.dk kan du læse mere om kampagnen, møde hovedpersonen, Magda, og høre hendes sange og bog. ■



Foto: Stefan Kragh



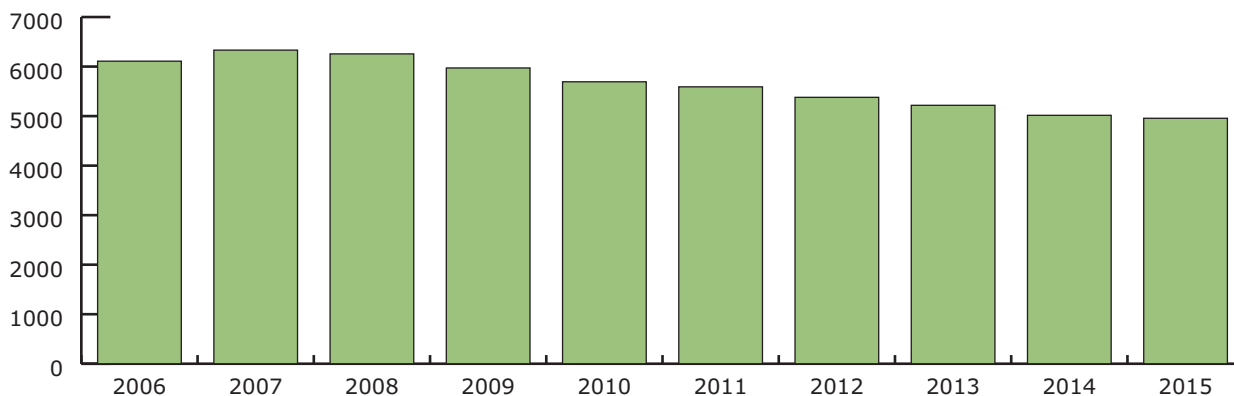
Branchestatistik

Kapitel 1 . Branchens nøgletal

Afsnit 1.1 . Antal virksomheder og beskæftigede

Der var i 2014 knap 5.000 vognmandsvirksomheder i Danmark. Det samlede antal beskæftigede er senest opgjort for primo 2014, her var der ca. 29.200 beskæftigede (opgjort som fuldtidsbeskæftigede). Antallet af virksomheder toppede i 2007, hvor der var ca. 6.300 virksomheder. Fra 2007 til 2015 er antallet af virksomheder faldet med ca. 1.370 svarende til 22 procent.

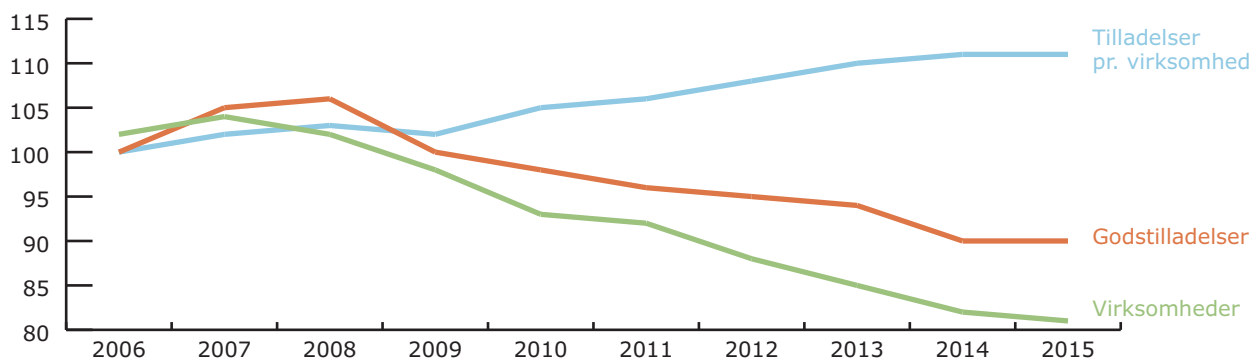
Figur 1 . Antal vognmandsvirksomheder



Kilde: Trafik- og Byggestyrelsen

Udviklingen i antallet af virksomheder skal ses i lyset af, at der siden 2006 er sket en koncentration og konsolidering i erhvervet. Figur 2 viser udviklingen i antal virksomheder, antal tilladelser og antal tilladelser pr. virksomhed. Som det fremgår, er den gennemsnitlige virksomhed blevet 11 procent større siden 2006 målt på antal tilladelser.

Figur 2 . Udviklingen i antal vejgodsvirksomheder, antal godstilladelser og antal tilladelser pr. virksomhed, indeks 2006 = 100



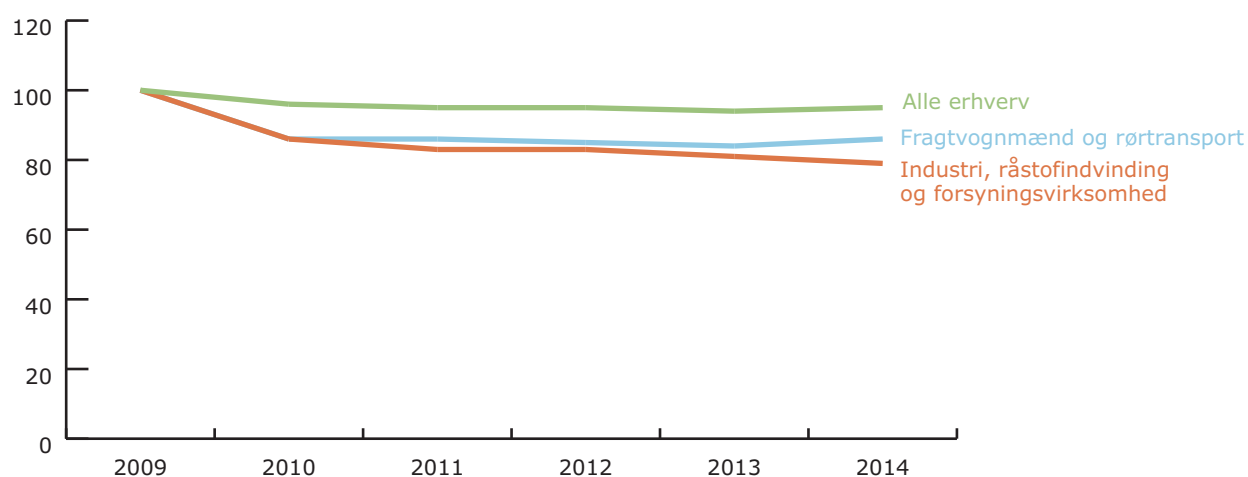
Kilde: Trafik- og Byggestyrelsen

Figur 3 viser udviklingen i beskæftigelsen i vejgodserhvervet (fragtvognmænd og rørtransport) fra 2009 til 2014 sammenholdt med udviklingen i alle erhverv samt industri og råstofforsyning.

Antal beskæftigede i vognmandserhvervet faldt fra 2009 til 2010 (umiddelbart efter den globale finanskrisen) med 14 procent. Industribeskæftigelsen faldt også med 14 procent fra 2009 til 2010.

Hvor industribeskæftigelsen fortsatte med at falde efter 2010, har beskæftigelsen i vognmandserhvervet været på samme niveau fra 2010 til 2014. Fra 2013 til 2014 er beskæftigelsen inden for vognmandserhvervet endda steget en smule. Den samlede beskæftigelse i vognmandserhvervet primo 2014 var en procent lavere end i 2010, medens industribeskæftigelsen primo 2014 var otte procent lavere end i 2010. Samlet var beskæftigelsen i vognmandserhvervet i 2014 14 procent lavere end i 2009.

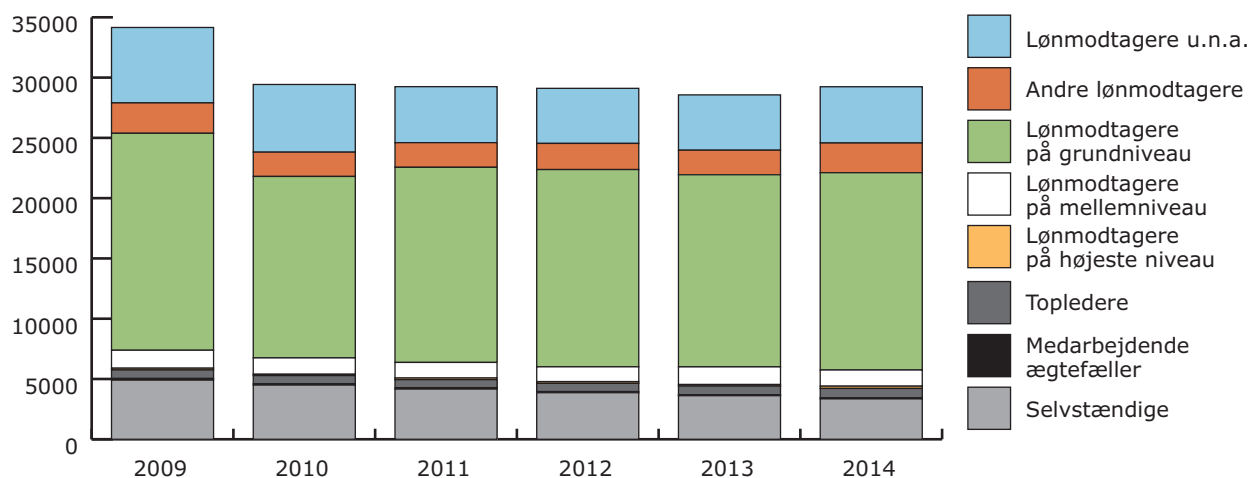
Figur 3 . Udvikling i beskæftigelsen for alle erhverv, industri og råstofforsyning samt for fragtvognmænd og rørtransport 2009-2014, indeks 2009 = 100



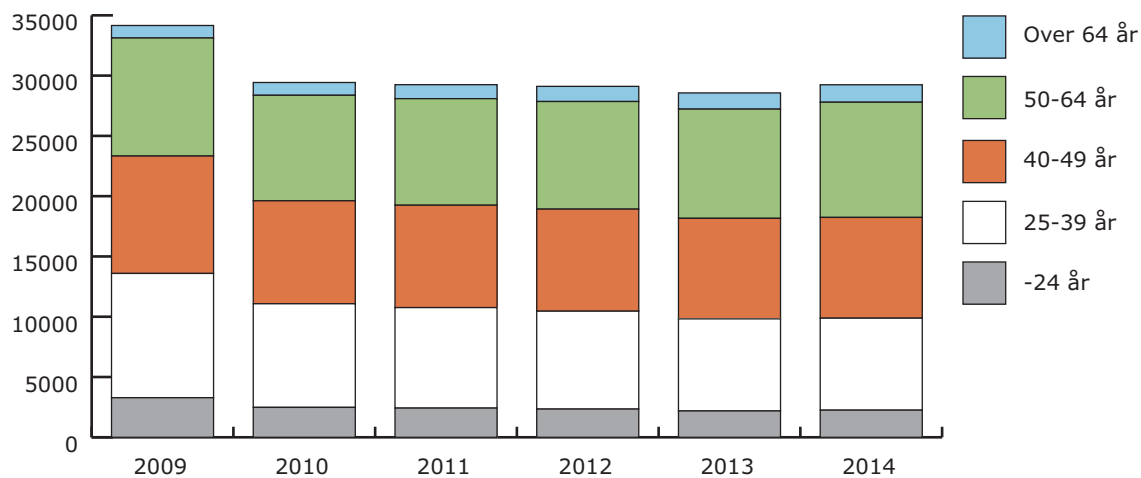
Kilde: Danmarks Statistik, Databanken (Den registerbaserede arbejdsstyrkestatistik. Opgørelsen viser antallet af beskæftigede ved udgangen af året inden)

Hovedparten af de beskæftigede i vognmandserhvervet er lønmodtagere på grundniveau samt lønmodtagere uden nærmere angivelse. Hovedparten af disse to grupper må antages at være chauffører. Siden 2010 har beskæftigelsen inden for de to grupper været svagt stigende, således at antallet af beskæftigede er steget med to procent fra 2010 til 2014.

Der er i samme periode, dvs. fra 2010 til 2014, sket et fald i antallet af selvstændige og medarbejdende ægtefæller på 25 procent.

Figur 4 . Beskæftigelsen i vognmandserhvervet efter "socioøkonomisk status"

Kilde: Danmarks Statistik, Databanken (Den registerbaserede arbejdsstyrkestatistik. Opgørelsen viser antallet af beskæftigede ved udgangen af året inden)

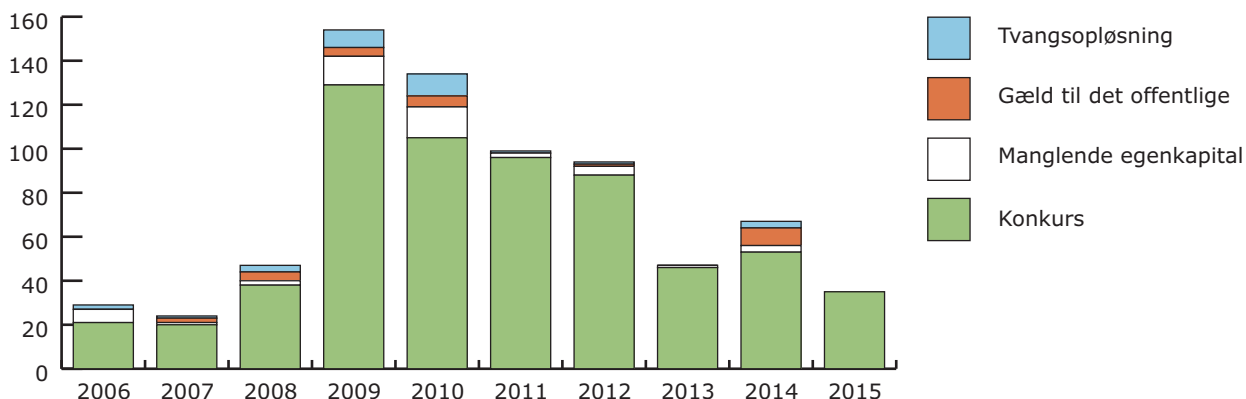
Figur 5 . Beskæftigelsen i vognmandserhvervet efter alder

Kilde: Danmarks Statistik, Databanken (Den registerbaserede arbejdsstyrkestatistik. Opgørelsen viser antallet af beskæftigede ved udgangen af året inden)

Afsnit 1.2 . Konkurser

Antallet af konkurs i vognmandserhvervet er siden 2013 vendt tilbage til niveauet før finanskrisen. Efter en række år med et højt antal konkurs i årene 2009 til 2012 faldt antallet i 2013. Fra 2013 til 2014 er der igen sket en stigning i antallet af vognmandsvirksomheder, der blev opløst. Antallet af vognmandsvirksomheder, der blev opløst som følge af konkurs, var i 2015 35. Det er det laveste antal siden 2008.

Figur 6 . Udviklingen i afgang af vognmandsvirksomheder samt årsag til afgang



Kilde: Trafik- og Byggestyrelsen

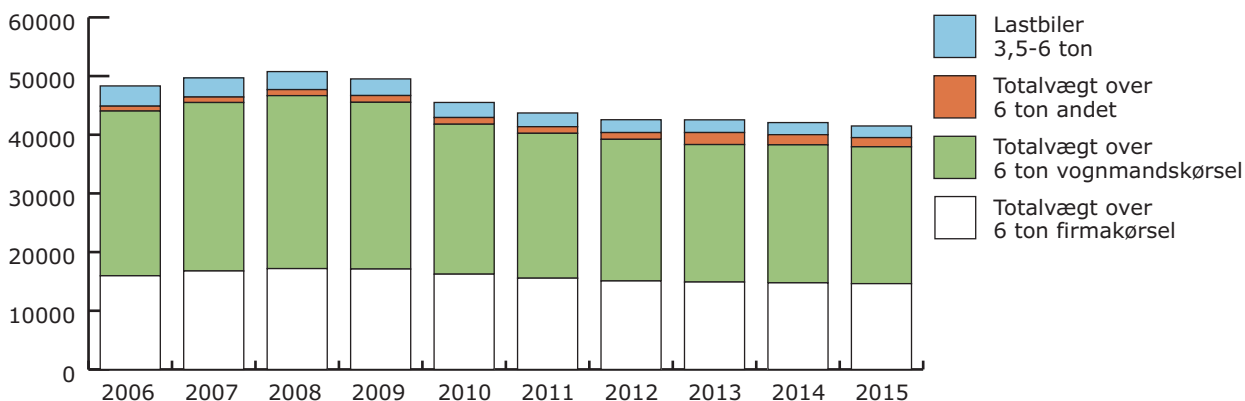
Afsnit 1.3 . Antal lastbiler

Der var primo 2015 knap 42.000 lastbiler indregistreret i Danmark, langt hovedparten var lastbiler på over 6 ton totalvægt. Knap 15.000 af lastbilerne over seks ton totalvægt blev anvendt til firmakørsel, medens godt 23.300 blev anvendt til vognmandskørsel, dvs. kørsel for fremmed regning.

Antallet af lastbiler til vognmandskørsel steg med ca. fem procent fra 2006 til 2008. Fra 2008 frem til 2013 faldt antallet af lastbiler til vognmandskørsel med 21 procent. Fra 2013 til 2015 er der sket et beskedent fald i antallet (0,5 procent).

Antallet af lastbiler til firmakørsel voksede med otte procent fra 2006 til 2008. Siden 2008 er antallet af lastbiler til firmakørsel faldet med ca. 15 procent.

Figur 7 . Lastbilparken efter anvendelse og størrelse, antal biler pr. 1. januar



Kilde: Danmarks Statistik, Databanken

Afsnit 1.4 . Modulvogntog

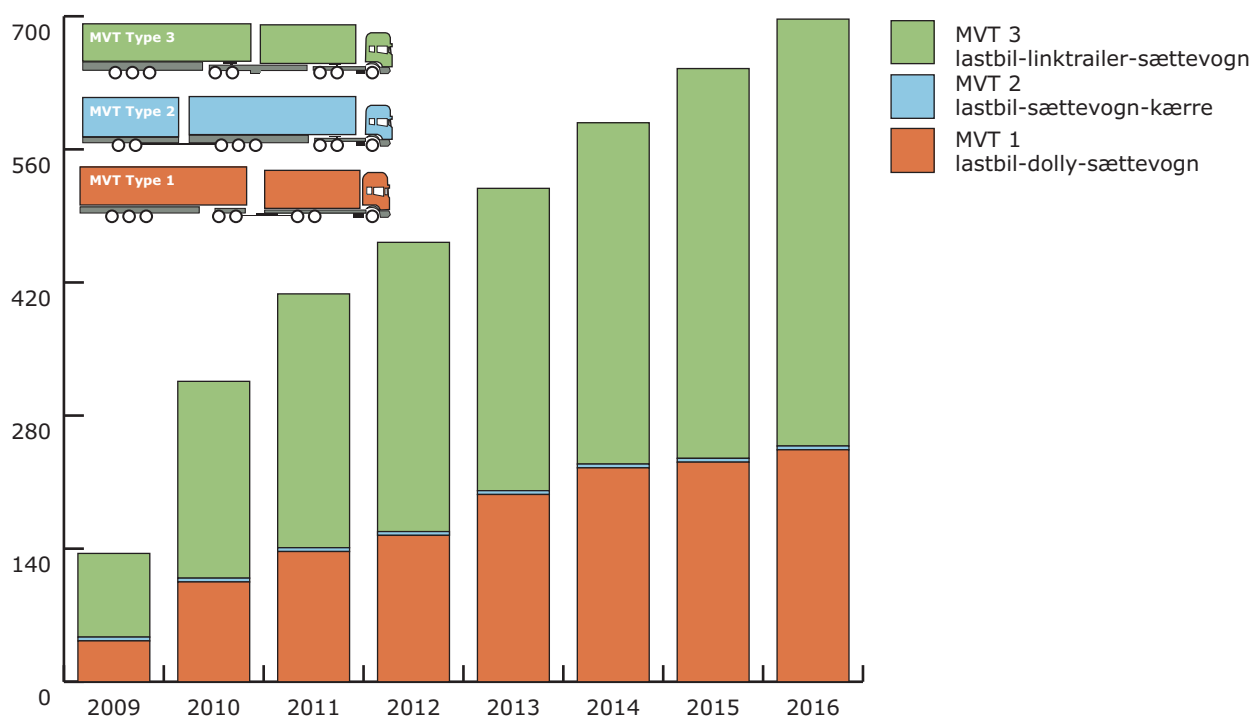
Modulvogntog er vogntog på op til 25,25 meter i længden og op til 60 ton totalvægt. I 2008 startede et forsøg med modulvogntog på det overordnede vejnet. Forsøget er af to omgange forlænget og løber nu frem til 2030. Der er gradvist sket en udvidelse af vejnettet, hvor det er tilladt at køre med modulvogntog, til nu at omfatte stort set hele statsvejnettet og en lang række større kommuneveje, der forbinder havne, terminaler, industrikvarterer og virksomheder med det overordnede vejnet. Vejnettet til modulvogntog udvides fortsat. Desuden er der indført mere fleksible ordninger for tilslutning til virksomheder og industriområder.

Modulvogntogenes største fordel er øget areal og volumen, hvorfor de egner sig bedst til let og mellemtungt gods.

Antallet af danskregistrerede modulvogntog er her opgjort på antallet af dolly'er (MVT type 1), sættevogne, registreret som trækraft for kærre (MTV type 2) samt linktrailere (MVT type 3). En sidste type, MVT type 4, der består af en lastbil og en påhængsvogn, der må være op til 24 meter, kan ikke umiddelbart identificeres i det digitale motorregister. Denne type skønnes dog ikke at være særligt udbredt i Danmark.

Antallet af modulvogntog er gradvist vokset siden introduktionen i 2008, således at der ved årsskiftet var knap 700 danskregistrerede modulvogntog.

Figur 8 . Antallet af danskregistrerede modulvogntog 2009-2016, antal vogntog pr. 1. januar

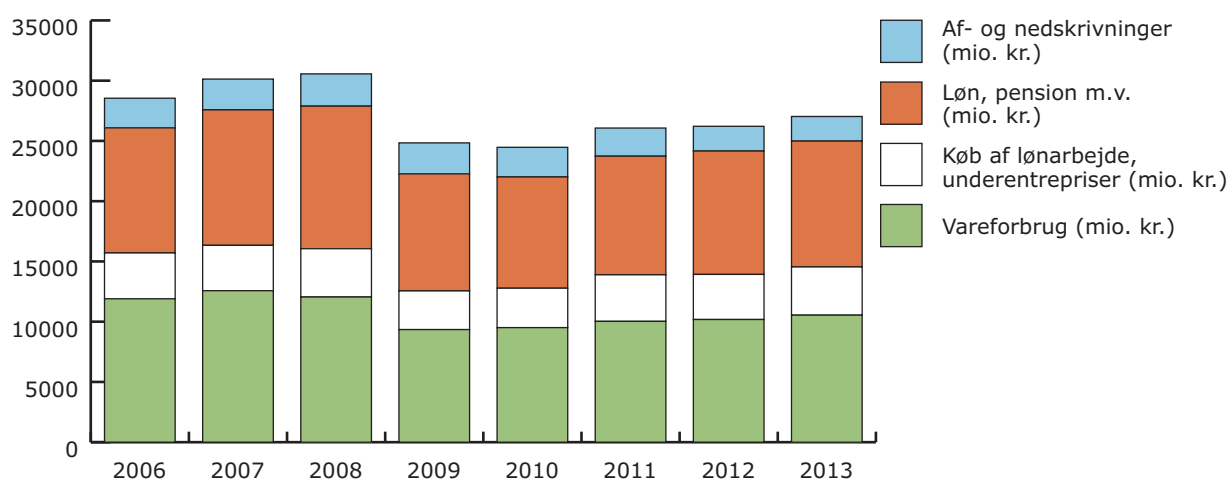


Kilde: ITD, Det Digitale Motorregister

Afsnit 1.5 . Regnskabstal og produktivitet for vognmandsvirksomheder

Danmarks Statistik udarbejder en regnskabsstatistik for fragtmanserhvervet og rørtransport. Statistikken er registerbaseret, dvs. opgjort på baggrund af oplysninger fra Told og Skat. Hovedparten af omkostningerne i vognmandserhvervet er til løn og vareforbrug (det sidste primært brændstof til lastbilerne). De to poster tegner sig for ca. 3/4 af de samlede omkostninger.

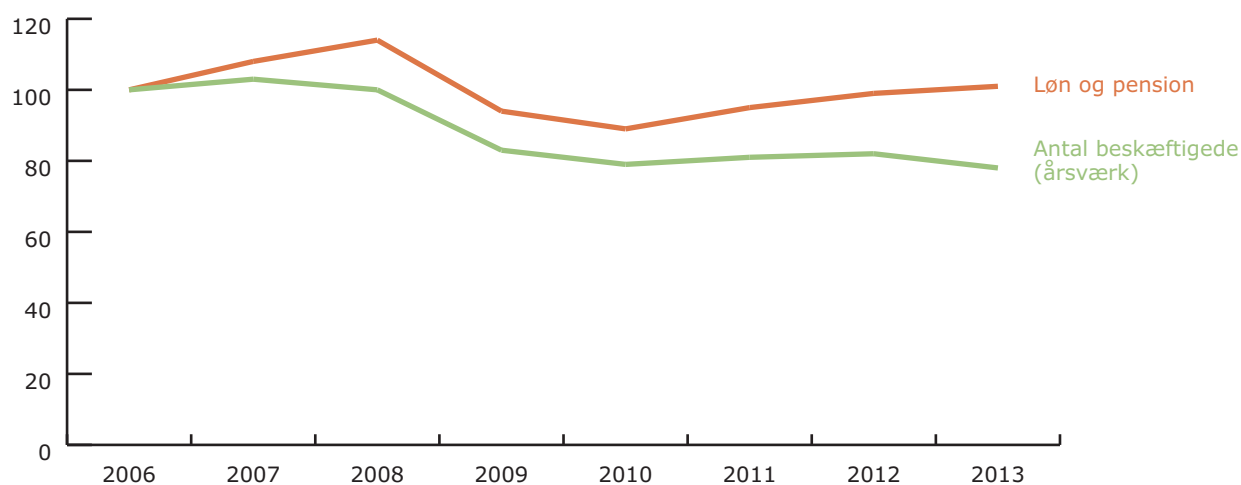
Figur 9 . Udviklingen i de samlede omkostninger i fragtvognmandsvirksomheder og rørtransport, mio. kr.



Kilde: Danmarks Statistik, Databanken

Hvor beskæftigelsen var stort set uændret fra 2006 til 2008, steg lønomkostningerne i samme periode med 14 procent. Fra 2008 til 2011 faldt lønomkostningerne med 22 procent og beskæftigelsen med 21 procent. Fra 2010 til 2013 er lønomkostningerne steget med 13 procent, medens beskæftigelsen er faldet med en procent.

Figur 10 . Udviklingen i antal beskæftigede (årsværk) og udgift til løn og pension i vejgods- og rørtransportvirksomheder, indeks 2005 = 100



Kilde: Danmarks Statistik, Databanken

Afsnit 1.6 . Produktivitet

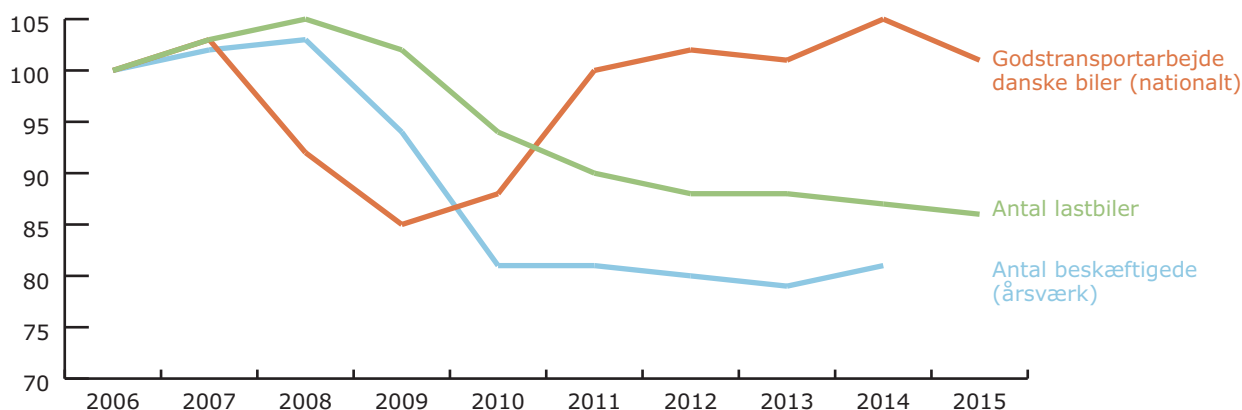
Produktiviteten i erhvervet kan opgøres som udviklingen i udnyttelsen af kapitalapparat og personale i forhold til produktionen (udført transportarbejde) eller som forholdet i udviklingen mellem værditilvæksten og beskæftigelsen. Den sidste indikator vil således afspejle erhvervets evne til at øge værdien for kunden og til at kunne omsætte det i øget indtjening.

Indikatoren baseret på udnyttelsen af produktionsapparatet og personalet (figur 11) viste et fald i produktiviteten fra 2006 til 2008. Transportarbejdet udført med dansk indregistrerede lastbiler faldt samtidigt med, at beskæftigelsen og antallet af lastbiler steg. Fra 2009 er til 2014 er transportarbejdet udført med danske lastbiler steget, medens antallet af lastbiler og beskæftigelsen er faldet. Der er således indikation for en betydelig udvikling i produktiviteten i denne periode. Transportarbejde pr. beskæftiget er i gennemsnit fra 2009 til 2014 vokset med 45 procent og transportarbejdet pr. lastbil er vokset med 46 procent.

Fra 2014 indikerer datamaterialet et mindre fald i produktiviteten målt som forholdet mellem transportarbejdet og antal lastbiler (minus 3 procent). Bemærk, at der ikke er data for beskæftigelsen i erhvervet for 2015 endnu.

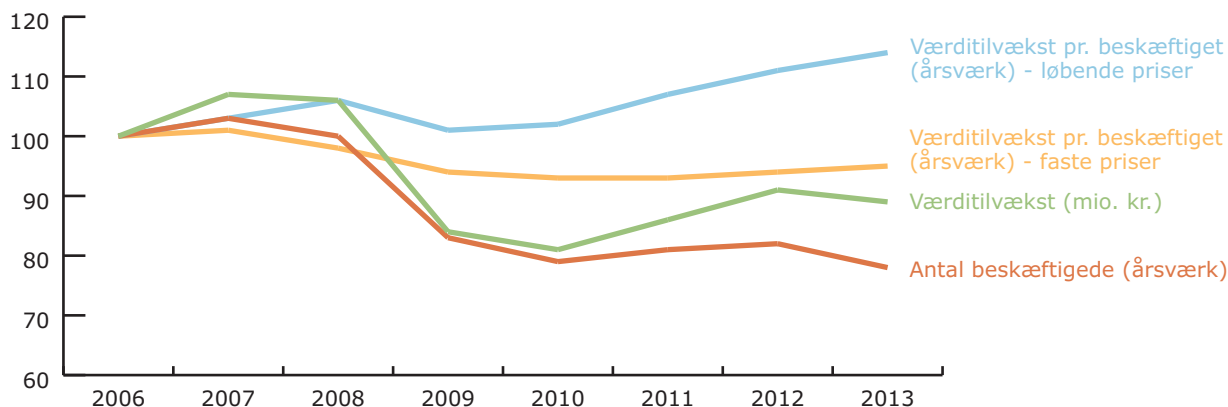
Indikatoren baseret på udvikling i værditilvæksten i forhold til beskæftigelsen (figur 12) viser en beskedent vækst fra 2006 til 2007. Fra 2007 til 2010 faldt værditilvæksten pr. beskæftiget med knap 10 procent. Fra 2010 og frem til 2013, hvor de seneste data fra regnskabsstatistikken foreligger, har der igen været en beskedent vækst.

Figur 11 . Udviklingen i dansk indregistrerede lastbiler, godstransportarbejde med danske lastbiler og beskæftigelsen i danske vognmandsvirksomheder, indeks 2005 = 100



Kilde: Danmarks Statistik, Databanken, ITD's grænsetælling

Figur 12 . Udviklingen i værditilvækst og beskæftigelse i vognmandserhvervet, indeks 2005 = 100

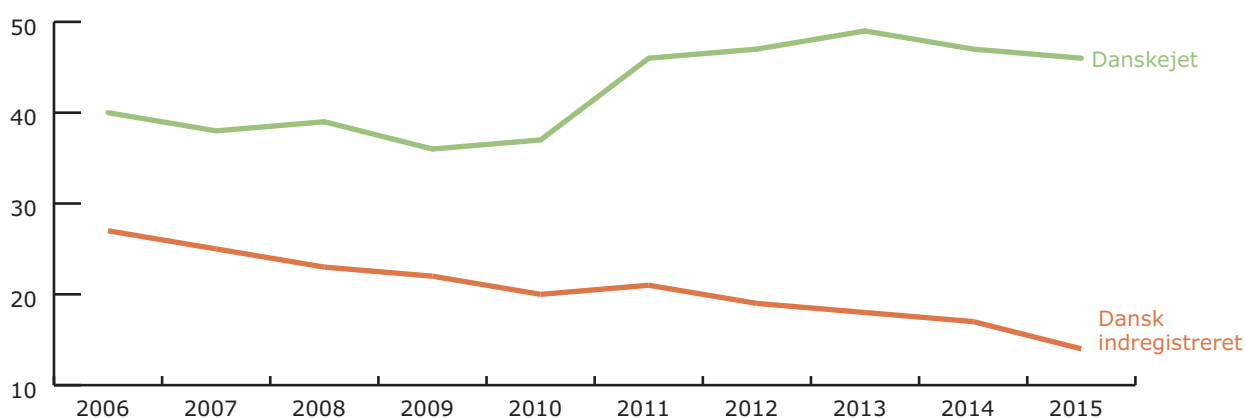


Kilde: Danmarks Statistik, Databanken

Afsnit 1.7 . Udflagning

Siden starten af nullerne har danske vognmandsvirksomheder i stigende grad etableret sig i udlandet med datterselskaber. Figur 13 viser udviklingen i markedsandelen for danskejede og dansk indregistrerede lastbiler over grænsen i Sønderjylland. Samlet har andelen af danskejede lastbiler været stigende i perioden. Udviklingen betyder, at danske vognmandsvirksomheder har kunnet fastholde og endda have en stigende markedsandel i den grænseoverskridende transport ved hjælp af udflagede lastbiler.

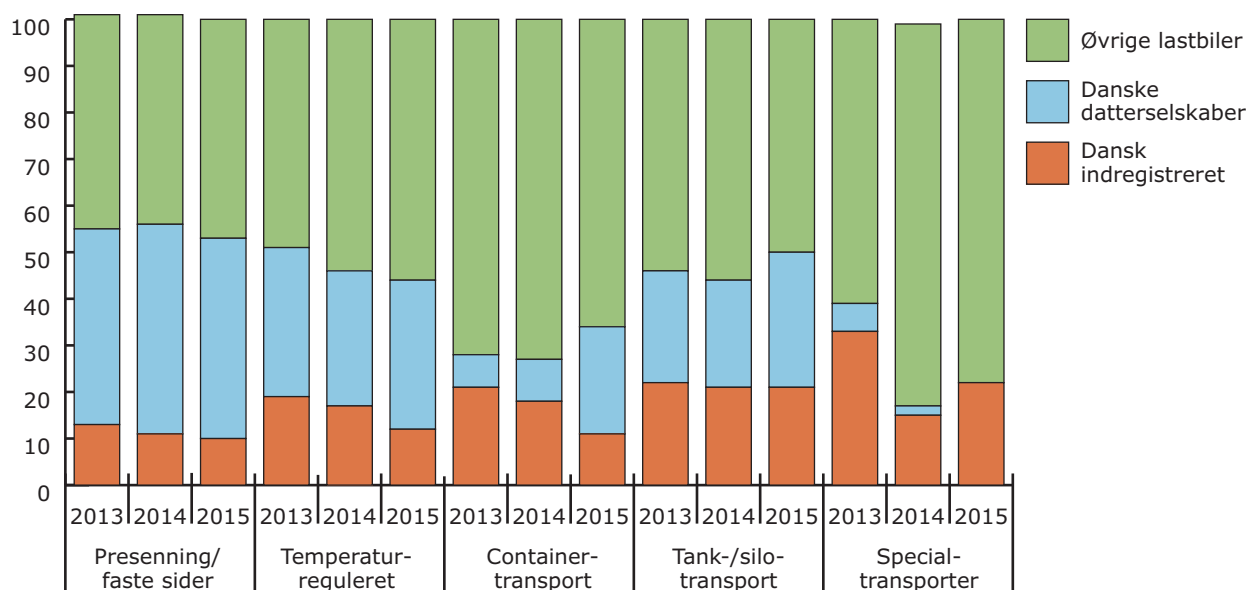
Figur 13 . Markedsandel for danskejede og dansk indregistrerede lastbiler over grænsen i Sønderjylland, procent



Kilde: ITD's grænsetælling

Figur 14 viser danske vognmandsvirksomheders markedsandel på segmenter i den sønderjyske grænsetrafik fordelt på dansk indregistrerede biler og biler indregistreret i udenlandske datterselskaber. Som det fremgår, er der en betydelig spredning mellem dansk indregistrerede biler og biler i udenlandske datterselskaber mellem de forskellige segmenter. Andelen af lastbiler indregistreret i udenlandske datterselskaber var størst inden for segmentet presenning/faste sider.

Figur 14 . Grænsetællingen 2013 og 2014: Danske lastbilers markedsandel (dansk indregistrerede og danske datterselskaber) opgjort efter godstype over grænsen i Sønderjylland, procent

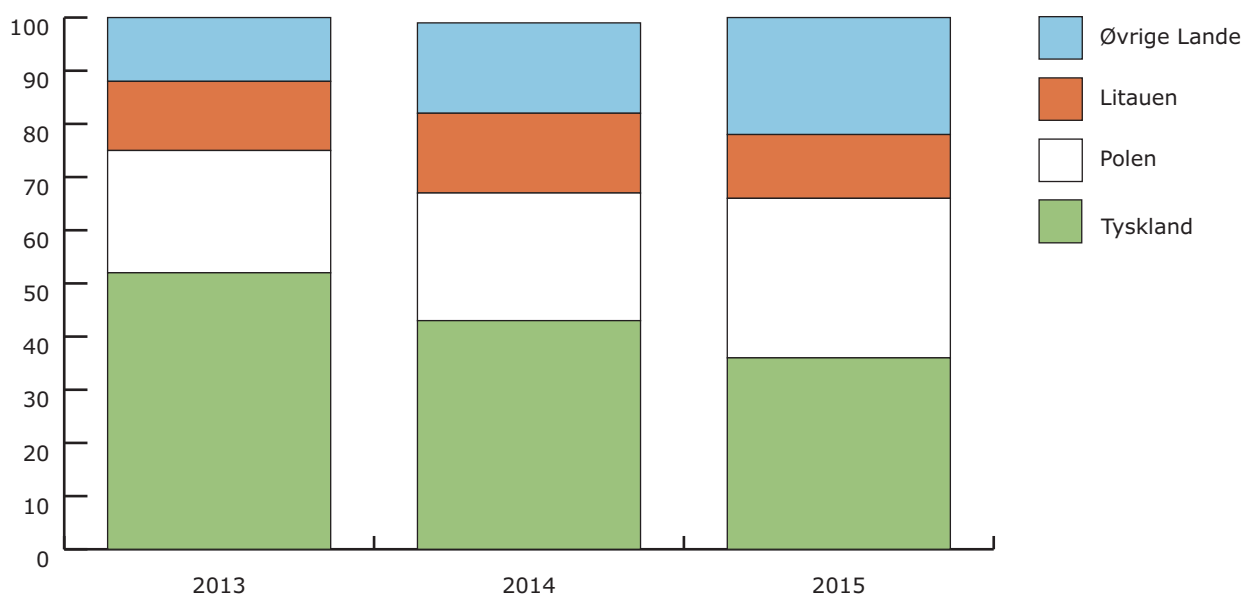


Kilde: ITD's grænsetælling

Hovedparten af lastbilerne ejet af danske datterselskaber var indregistreret i Tyskland, Polen og Litauen. I 2015 tegnede disse tre lande sig for 78 procent af alle lastbiler ejet af danske datterskaber i udlandet. Andelen af lastbiler ejet af danske datterselskaber, der indregistreres i andre end de tre lande, er stigende. Figur 15 viser fordelingen af de danskejede lastbiler i udenlandske datterselskaber i trafikken over grænsen i Sønderjylland 2013, 2014 og 2015 opgjort efter indregistreringsland af trækkende enhed.

Biler ejet af danske datterselskaber udgjorde i 2015 32 procent af lastbiltrafikken på den sønderjyske grænse. Det svarer til ca. 1.080 biler pr. døgn i retning mod Danmark.

Figur 15 . Nationalitet af lastbiler ejet af danske datterselskaber i udlandet over grænsen i Sønderjylland



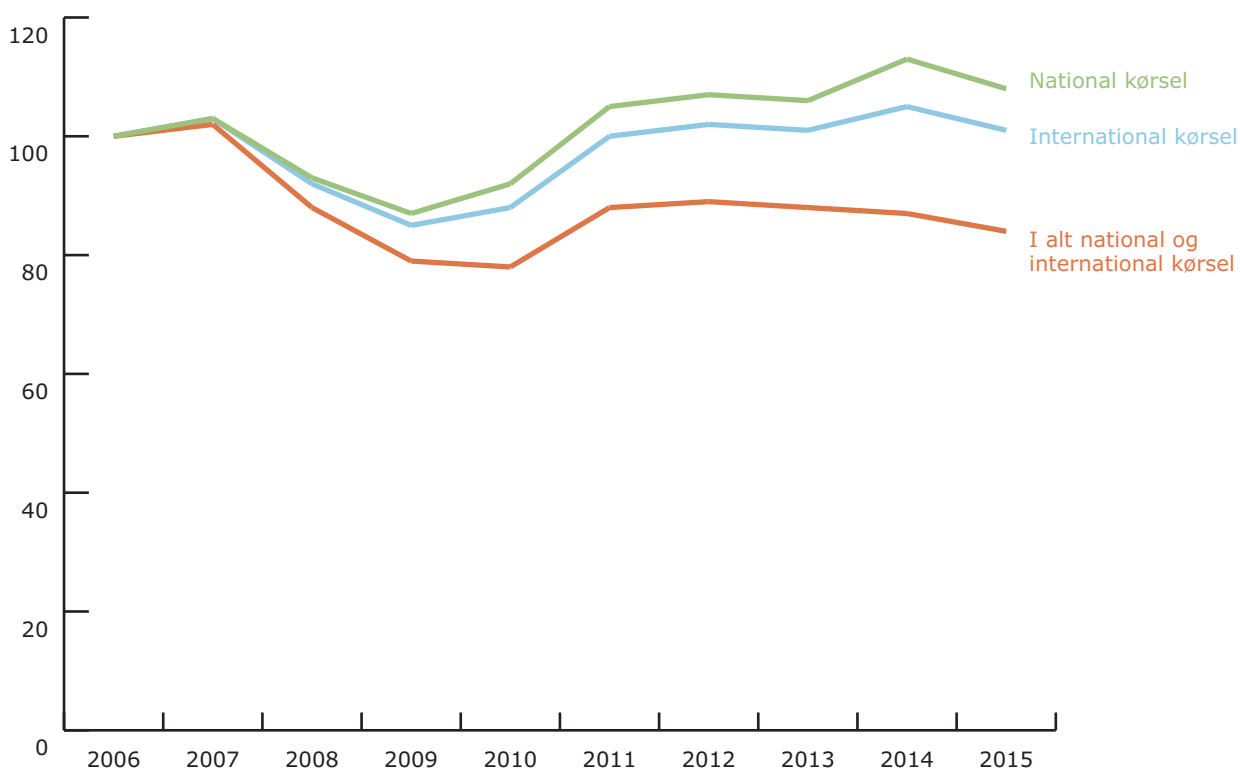
Kilde: ITD's grænsetælling

Kapitel 2 . Danske lastbilers transportarbejde

Afsnit 2.1 . Danske lastbilers transportarbejde

Transportarbejde udført af danske lastbiler udgøres af national transport på danske vejstrækninger og international transport på danske såvel som udenlandske vejstrækninger. I figur 16 er vist udviklingen i danske lastbilers samlede godstransportarbejde fra 2005 til 2014. I forhold til 2006 var de danske lastbilers nationale godstransportarbejde otte procent større i 2015. Danske lastbilers internationale godstransportarbejde var i 2014 16 procent lavere end i 2006. Samlet var godstransportarbejdet udført med danske lastbiler i 2015 på samme niveau som i 2006. Som det fremgår, dækker dette over et fald fra 2007 til 2009, en vækst igen fra 2009 til 2014 samt et mindre fald fra 2014 til 2015.

Figur 16 . Udviklingen i transportarbejdet med danske lastbiler 2006-2015, indeks 2006 = 100



Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken, ITD's grænsetælling

Note: Udviklingen i internationalt transportarbejde er beregnet på grundlag af ITD's grænsetælling 2015 er opregnet på grundlag af de tre første kvartaler

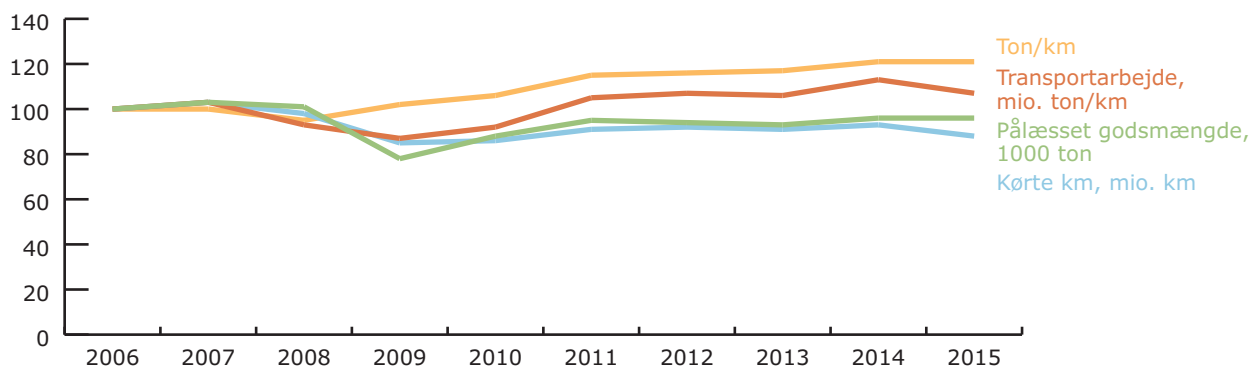
Afsnit 2.2 . National godstransport med danske lastbiler

Over en tiårsperiode er betydningen af den globale finanskrisen i slutningen af nullerne synlig, når det gælder udviklingen i danske lastbilers godstransport. Det er imidlertid også tydeligt, at der under og efter finanskrisen er sket en markant udvikling af effektiviseringen i godstransporterne. Figur 17 viser den indekserede udvikling i national godstransport med danske lastbiler fra 2006 til 2015 opgjort som kørte kilometer, pålæsset godsmængde og transportarbejde. Desuden viser figuren udviklingen i udnyttelsen af lastbilerne opgjort som ton/km.

Fra 2008 til 2009 faldt den samlede godsmængde i national godstransport med 23 procent, fra 2009 til 2015 har der igen været vækst i godsmængderne. Væksten var størst i årene umiddelbart efter finanskrisen.

Siden finanskrisen slog igennem i 2008 og frem til 2015, er mængderne i national godstransport faldet med fem procent. Længere afstande har betydet, at godstransportarbejdet er steget med 15 procent. Lastbilerne er over perioden blevet bedre udnyttet. Der var i 2015 sammenlignet med 2008 i gennemsnit 28 procent mere gods på bilerne målt i vægt. Den bedre udnyttelse af lastbilerne har betydet, at væksten i transportarbejdet er sket uden vækst i antal kørte kilometer. Faktisk kørte danske lastbiler i 2015 11 procent mindre end i 2008.

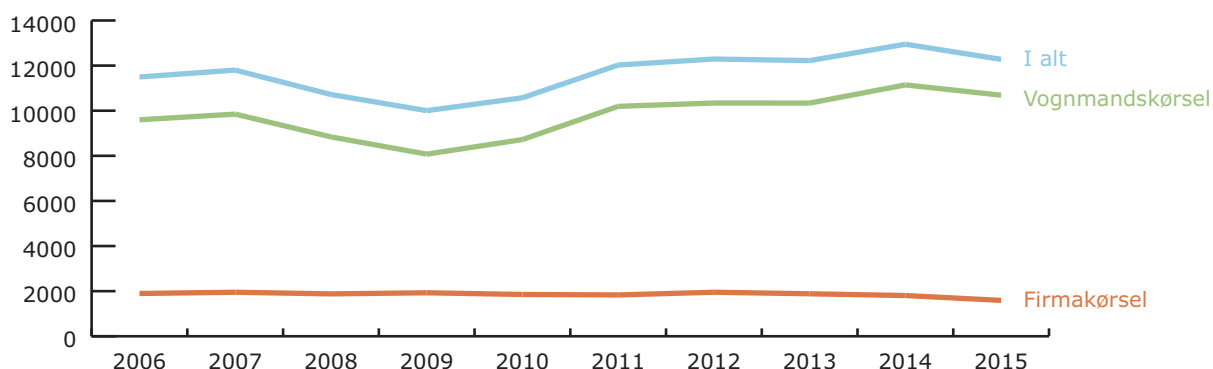
Figur 17 . Udviklingen i national godstransport med danske lastbiler. Transportarbejde (ton/km), mængder (ton), trafikarbejde (kørte km) og kapacitetsudnyttelsen (ton/km), indeks 2006 = 100



Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken

Figur 18 viser udviklingen i det nationale godstransportarbejde med danske lastbiler fordelt på vognmandskørsel og firmakørsel. Firmakørsel, hvor virksomheder dækker egne transportbehov med egne biler, udgjorde i 2015 13 procent af det samlede godstransportarbejde. Siden 2006 er firmakørslen faldet med 16 procent. Vognmandskørsel er siden 2006 vokset med 11 procent.

Figur 18 . Udviklingen i national godstransport med danske lastbiler 2005-2014, mio. ton/km

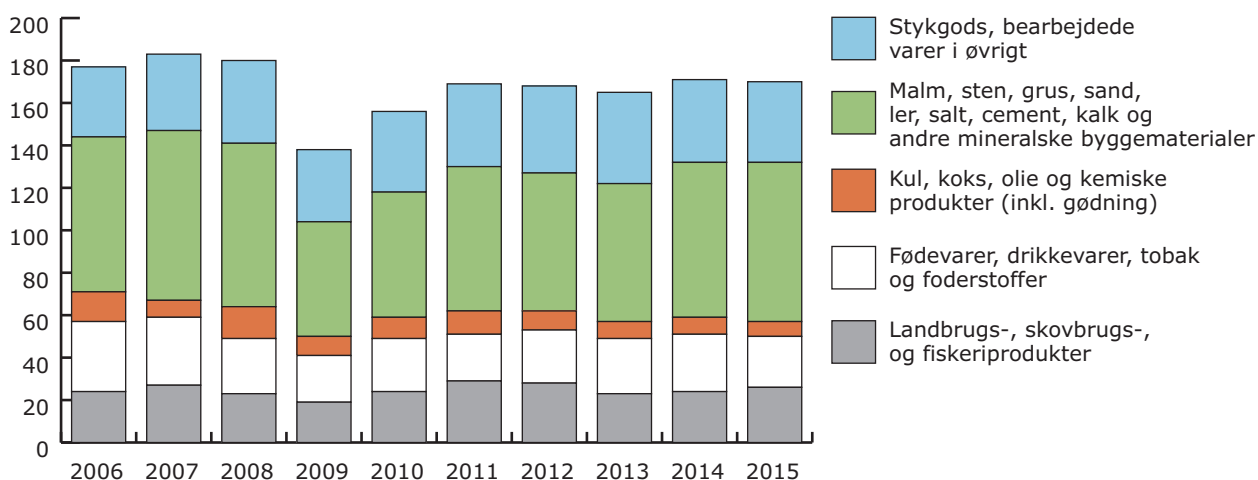


Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken

Figur 19 og 20 viser det nationale godstransportarbejde med danske lastbiler fordelt på en række godstyper. Figur 19 viser udviklingen målt som ton, og figur 20 viser udviklingen opgjort som ton/km.

Det er værd at bemærk, at kategorierne "stykgoods" samt "fødevarer" fylder mere i statistikken over ton/km i forhold til statistikken opgjort i vægt. Det skyldes, at disse segmenter transporteres over længere afstande, medens "malm, sten, grus m.v." samt "landbrugsprodukter m.v." i højere grad fragtes lokalt.

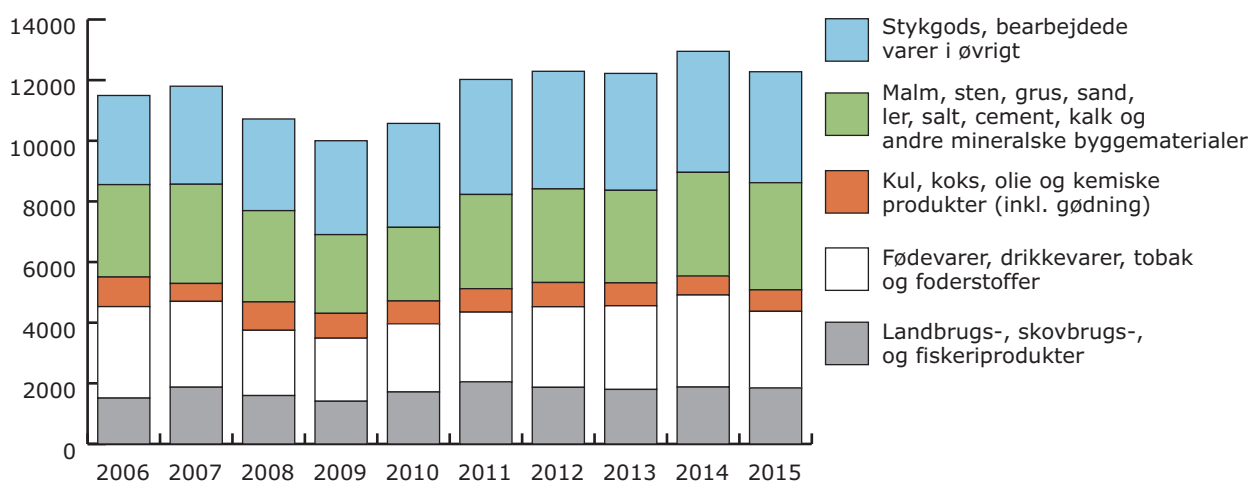
Figur 19 . Udviklingen i national godstransport med danske lastbiler. Transporterede mængder fordelt på varegrupper, mio. ton



Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken

Note: 2015-tal er opregnet på grundlag af de tre første kvartaler

Figur 20 . Udviklingen i national godstransport med danske lastbiler. Transportarbejde fordelt på varegrupper, mio. ton/km



Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken

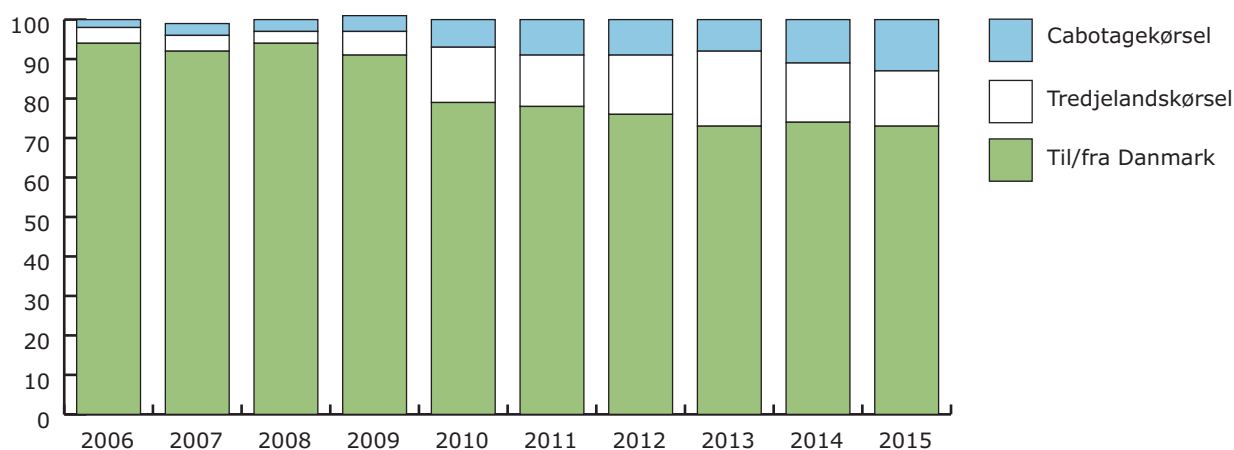
Note: 2015-tal er opregnet på grundlag af de tre første kvartaler

Afsnit 2.3 . Danske lastbilers internationale godstransporter

Som det er fremgået af tidligere afsnit, er danske lastbilers samlede internationale kørsel målt i ton/km faldet med i alt 16 procent fra 2006 til 2015. Der er samtidigt også sket markante ændringer i den måde, der køres internationalt med danske lastbiler.

En stigende andel af danske lastbilers internationale kørsel sker ved tredjelandskørsel og cabotagekørsel. I 2006 tegnede de to kategorier sig for seks procent af det samlede transportarbejde gennemført af danske lastbiler i international kørsel. I 2015 var denne andel steget til 27 procent.

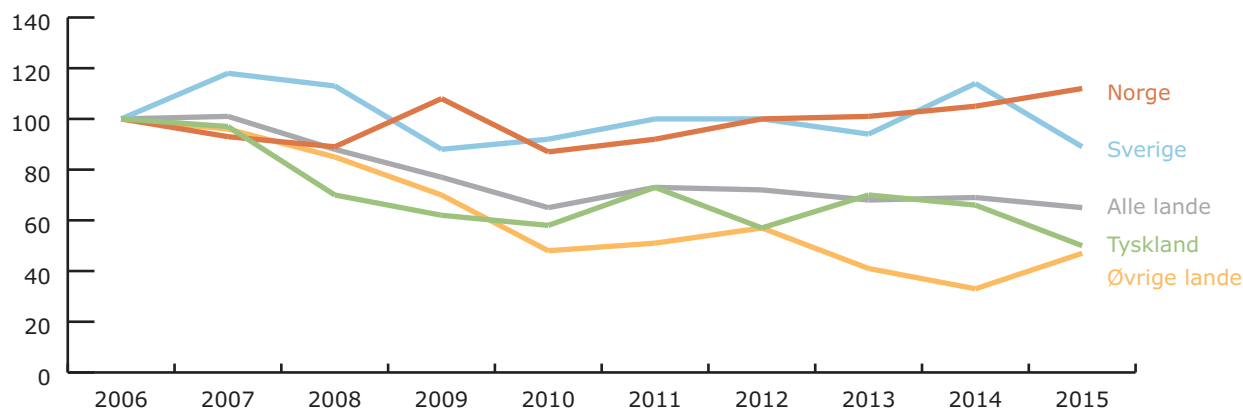
Figur 21 . Danske lastbilers internationale kørsel fordelt på im- og eksport, tredjelandskørsel og cabotagekørsel i udlandet. Fordelingen af det samlede transportarbejde i procent.



Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken, ITD's grænsetælling (se note til næste figur)

En stigende andel af danske lastbilers internationale godstransportarbejde i forbindelse med im- og eksport sker i nærområderne, dvs. Sverige, Norge og Tyskland. Det er videre markant, at Sverige og Norge får en stadig vigtigere betydning for markedet for danske lastbilers internationale kørsel. Hvor de to lande Sverige og Norge i 2006 stod for 35 procent af danske lastbilers samlede transportarbejde ved im- og eksportkørsel, var denne andel i 2015 vokset til 52 procent.

Figur 22 . Udviklingen i danske lastbilers internationale godstransportarbejde fordelt på lande, indeks 2006 = 100

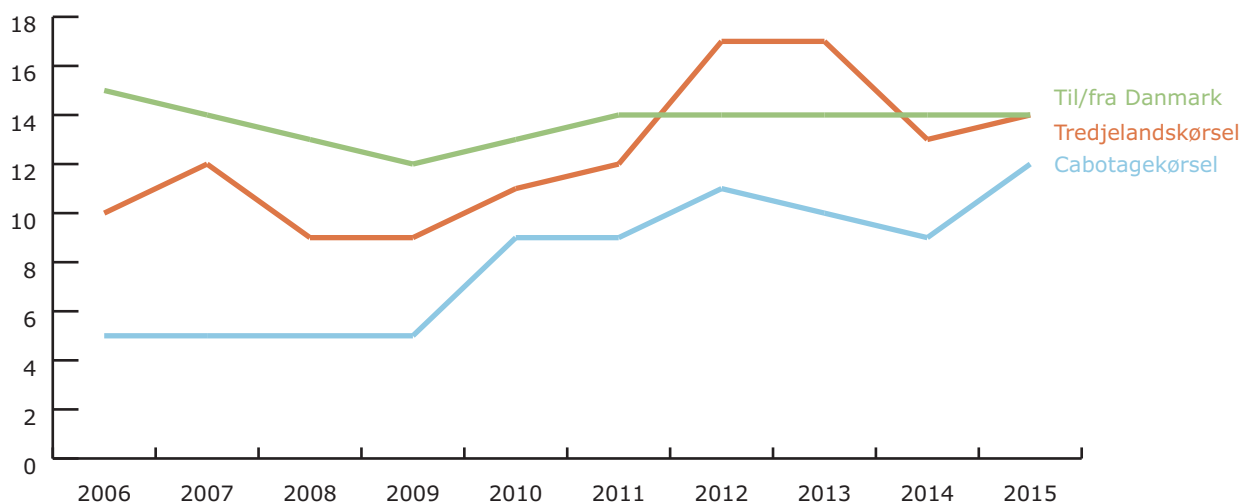


Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken, ITD's grænsetælling

Note: Opgørelsen er beregnet af transECO₂ på grundlag af DS' kørebogsundersøgelse (fordelingen af det samlede transportarbejde på lande) og ITD's grænsetælling (udviklingen i den grænseoverskridende lastbiltrafik med danske lastbiler)

Forbedring af kapacitetsudnyttelsen i tredjelandskørslen og cabotagekørsel har bidraget til forbedring af den samlede kapacitetsudnyttelse i danske lastbilers internationale kørsel. Hvor kapacitetsudnyttelsen ved im- og eksport over den samlede periode fra 2006 til 2015 har været på samme niveau, er kapacitetsudnyttelsen ved både tredjelandskørsel og cabotagekørsel steget markant.

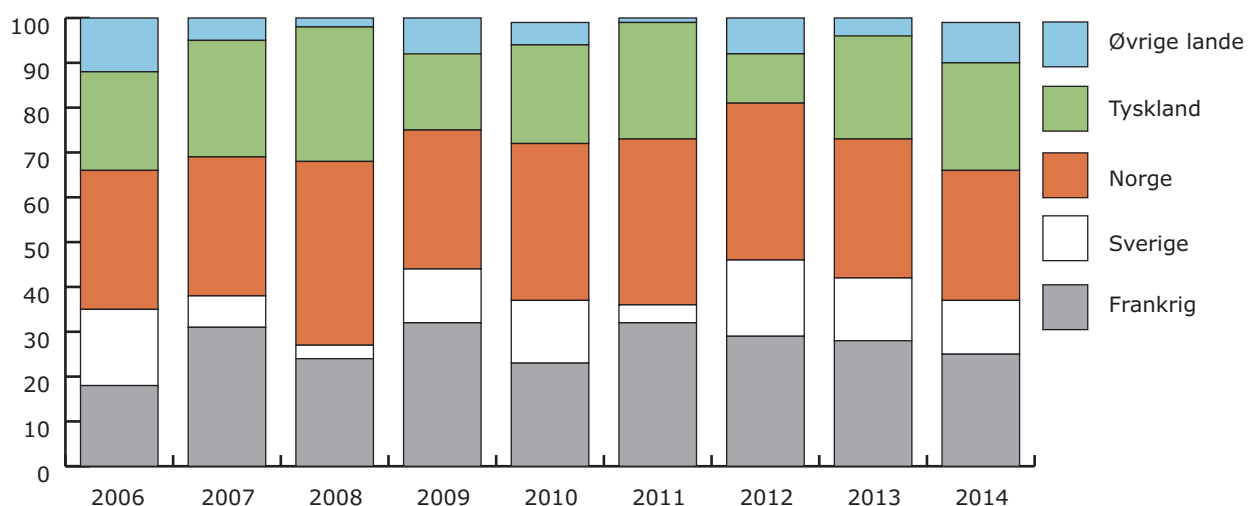
Figur 23 . Udviklingen i kapacitetsudnyttelsen i international godstransport med danske lastbiler, gns. antal ton på lastbilen



Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken

Hovedparten af danske lastbilers cabotagekørsel gennemføres i nabolandene Sverige, Norge og Tyskland. I 2014 tegnede de tre lande sig for 79 procent af danske lastbilers samlede cabotagekørsel.

Figur 24 . Danske lastbilers cabotagekørsel i udlandet 2006-2014 fordelt på lande. Andel af danske lastbilers samlede cabotagekørsel i procent



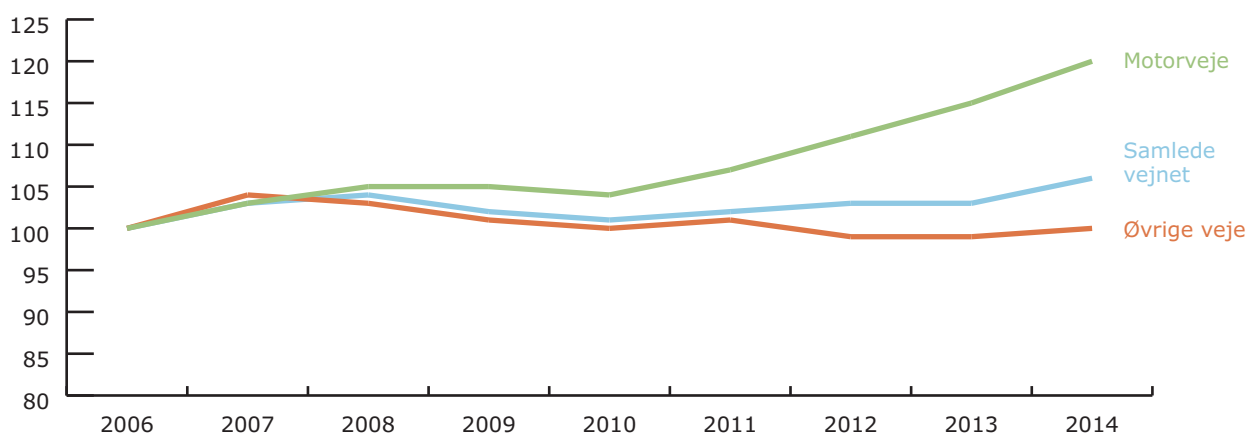
Kilde: Danmarks Statistik

Kapitel 3 . Vejgodstrafikken i Danmark

Afsnit 3.1 . Den samlede lastbilkørsel i Danmark

Trafikken på det danske vejnet er stigende. Siden 2006 er den samlede vejtrafik steget med fem procent. Væksten har været størst på motorvejsnettet, her er trafikken steget med 20 procent siden 2006. Væksten er især sket fra 2010 og frem til 2014. Motorvejsnettet tegner sig således for en stigende andel af den samlede vejtrafik. I 2014 foregik 33 procent af den samlede biltrafik på motorvejsnettet.

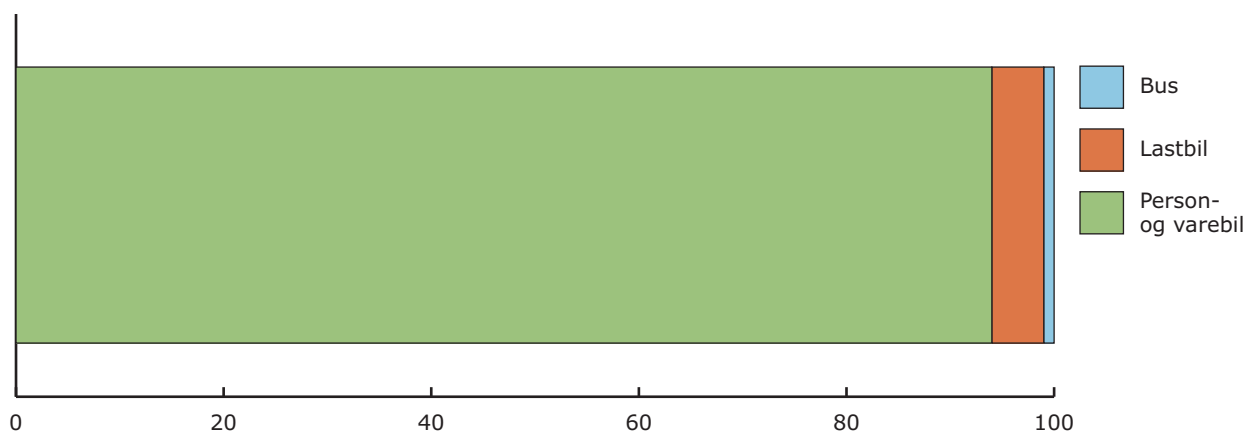
Figur 25 . Udviklingen i den samlede vejtrafik i Danmark fordelt på motorvejsnettet og det øvrige vejnet, indeks 2006 = 100



Kilde: Vejdirektoratet

Lastbilerne tegner sig for ca. fem procent af den samlede biltrafik, medens person- og varebiltrafikken udgør hovedparten nemlig ca. 94 procent af den samlede biltrafik.

Figur 26 . Fordelingen af den samlede vejtrafik i Danmark i 2013 på person- og varebiler, lastbiler og busser, procentfordeling

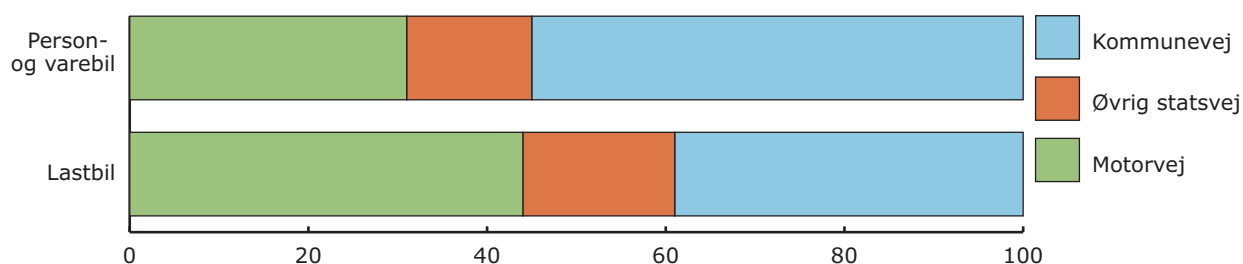


Kilde: Vejdirektoratet

Lastbiltrafikken er mere koncentreret på det overordnede vejnet, som udgøres af statsvejnettet, end på person- og varebiltrafikken. Knap 60 procent af den samlede lastbiltrafik foregik i 2013 på statsvejnettet, medens den tilsvarende andel var ca. 45 procent for person- og varebiltrafikken.

Vejdirektoratet gennemførte i 2014 en særtælling af dansk og udenlandsk indregistrerede biler på vejnettet i Danmark. Tællingen blev gennemført som punkttælling i udvalgte punkter på vejnettet. På grundlag af tællingen har Vejdirektoratet opgjort, at udenlandsk indregistrerede lastbiler udgjorde ca. 20 procent af den samlede lastbiltrafik på vejnettet. Andelen var størst på motorvejsnettet, her er andelen af udenlandsk registrerede lastbiler godt 30 procent. Hovedparten af trafikken med udenlandsk indregistrerede lastbiler på vejnettet er biler i im- og eksportkørsel samt lastbiler, der kører i transit gennem Danmark.

Figur 27 . Fordelingen af person- og varebiltrafikken og lastbiltrafikken på motorvejsnettet, øvrige statsveje og det øvrige vejnet 2013

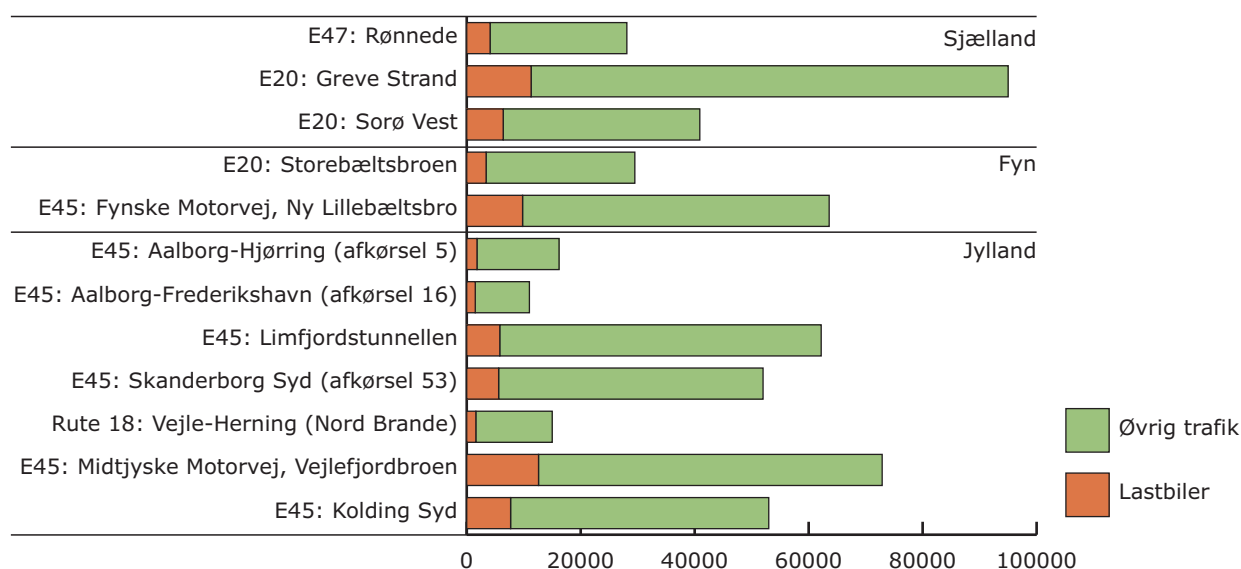


Kilde: Vejdirektoratet

Der er en stor variation i intensiteten af vejtrafikken på det danske vejnet, det gælder såvel den samlede trafik som lastbiltrafikken.

Figur 28 viser lastbiltrafikken (opgjort som biler over 5,8 meter) og den samlede trafik på en række udvalgte vejafsnit i Danmark. Betydningen af E45 på langs af Østjylland som en transportvej for nationalt og internationalt gods er tydelig. Det er her, der er den største intensitet af lastbiltrafik sammen med indfaldsvejen til København. Motorvejsbroen over Vejle Fjord er det sted i Danmark, hvor der er flest lastbiler pr. døgn, og andelen af den samlede trafik, der er lastbiler, er størst på motorvejen i Østjylland.

Figur 28 . Lastbiltrafikken og den samlede trafik på en række vejstrækninger på det overordnede vejnet i Danmark. Trafik i begge retninger pr. døgn 2014



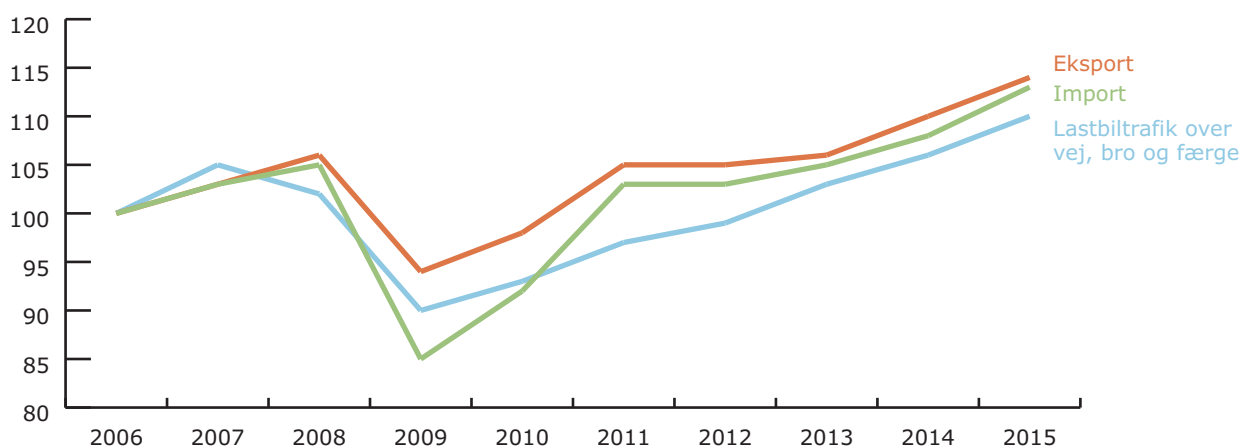
Kilde: Vejdirektoratet

Afsnit 3.3 . Den grænseoverskridende lastbiltrafik

Den internationale lastbiltrafik til og fra Danmark har været i konstant vækst siden 2009. I 2015 kørte der ca. 5.800 lastbiler pr. døgn ind i Danmark på vej, Øresundsbroen og færgeruterne. Det er det største antal lastbiler nogensinde. Siden 2009 er lastbiltrafikken vokset med 23 procent.

Der er god sammenhæng mellem den internationale godstransport med lastbil til og fra Danmark og Danmarks udenrigshandel. Figur 29 viser udviklingen i den samlede lastbiltrafik over vej, bro og færge til Danmark sammenholdt med udviklingen i Danmarks im- og eksport opgjort som kvantumindekset, dvs. udviklingen i im- og eksport opgjort som mængder.

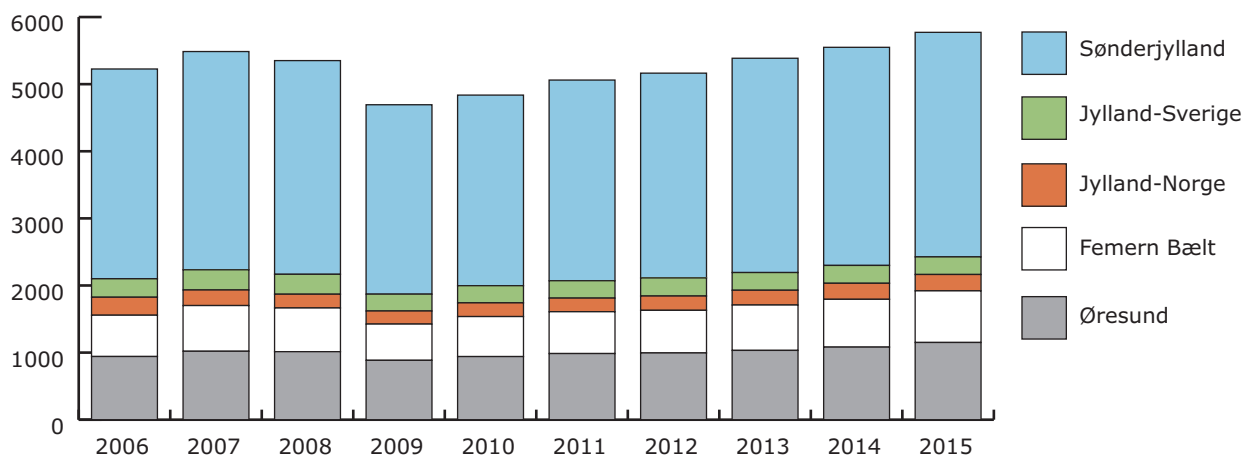
Figur 29 . Udviklingen i den samlede lastbiltrafik på vej, over bro og med færge til Danmark og im- og eksport opgjort på grundlag af kvantumindekset 2006-2015, indeks 2006 = 100



Kilde: ITD's grænsetælling, Danmarks Statistik

Grænsen i Sønderjylland er den største grænseovergang for international lastbiltrafik til og fra Danmark. Ca. 58 procent af den samlede lastbiltrafik til Danmark kom via disse vejovergange. 20 procent kom over Øresund (bro og færgeruter), Femern Bælt tegnede sig for 13 procent, medens ca. ni procent kom til Danmark via færgeruterne mellem Jylland og Norge/Sverige.

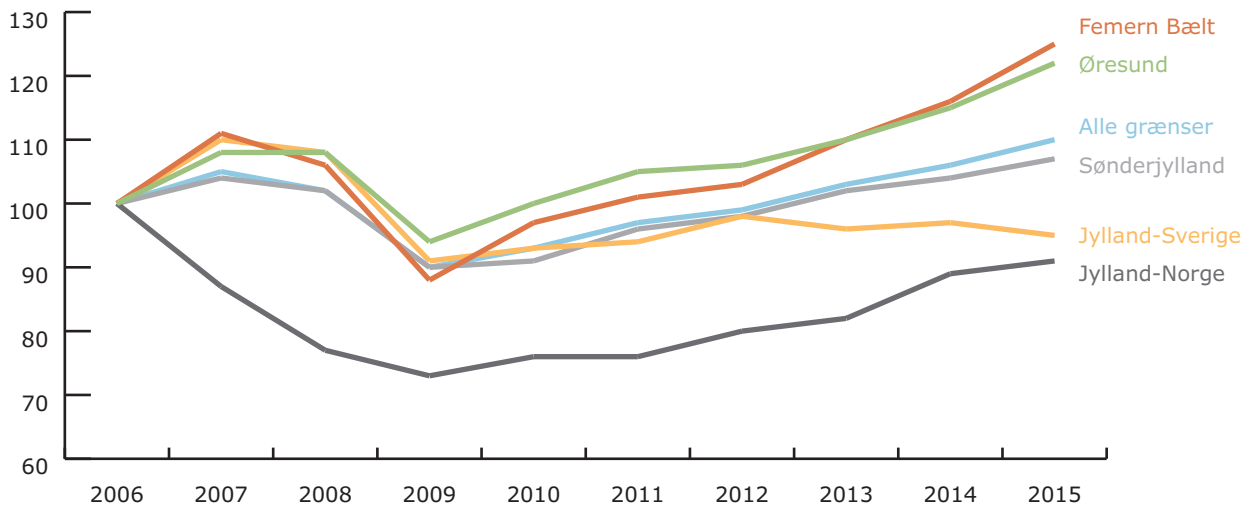
Figur 30 . Udviklingen i den samlede lastbiltrafik på vej, over bro og med færge til Danmark fordelt på regioner. Antal lastbiler pr. årsdøgn i retning mod Danmark



Kilde: ITD's grænsetælling, Danmarks Statistik

Den største vækst i lastbiltrafikken til og fra Danmark er siden 2009 sket over Øresund og Femern Bælt, her er trafikken vokset med hhv. 30 og 42 procent.

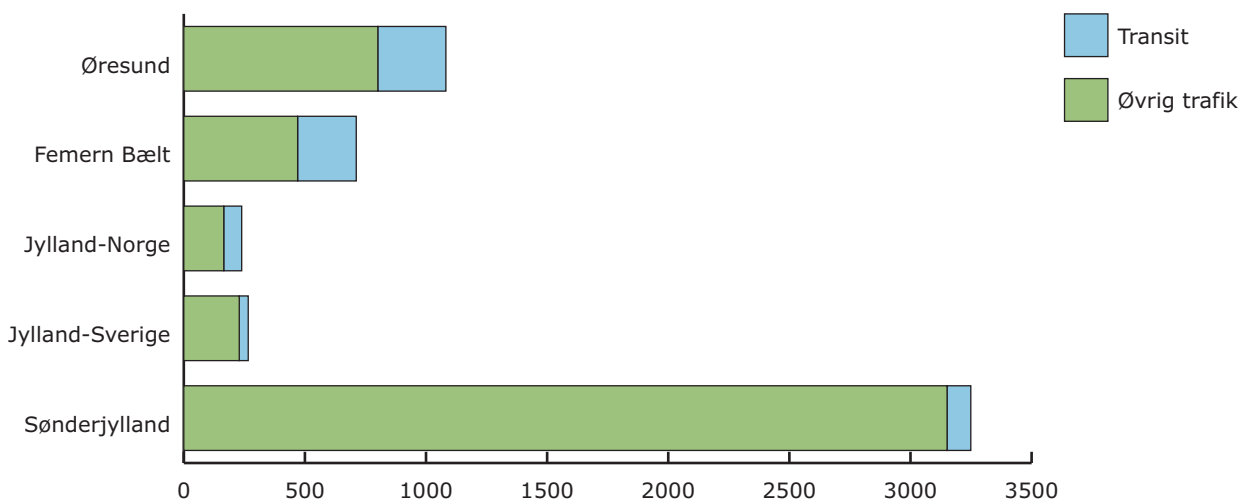
Figur 31 . Udviklingen i den samlede lastbiltrafik på vej, over bro og med færge til Danmark fordelt på regioner, indeks 2006 = 100



Kilde: ITD's grænsetælling, Danmarks Statistik

Den relativt store vækst i lastbiltrafikken over Øresund og Femern Bælt kan formentlig tilskrives, at transittrafikken mellem Sverige og Tyskland via Øresund og Femern Bælt er vokset. I figur 32 er vist en opgørelse af den samlede lastbiltrafik over vej, bro og færger i retning mod Danmark samt andelen heraf, der er transittrafik. Som det fremgår, udgør transittrafikken med lastbil en relativ større andel af den samlede trafik på Femern Bælt og Øresund end for de øvrige regioner.

Figur 32 . Den samlede lastbiltrafik i retning mod Danmark på vej, over bro og med færge fordelt på regioner 2014 samt andelen heraf, som er transittrafik. Antal lastbiler pr. årsdøgn

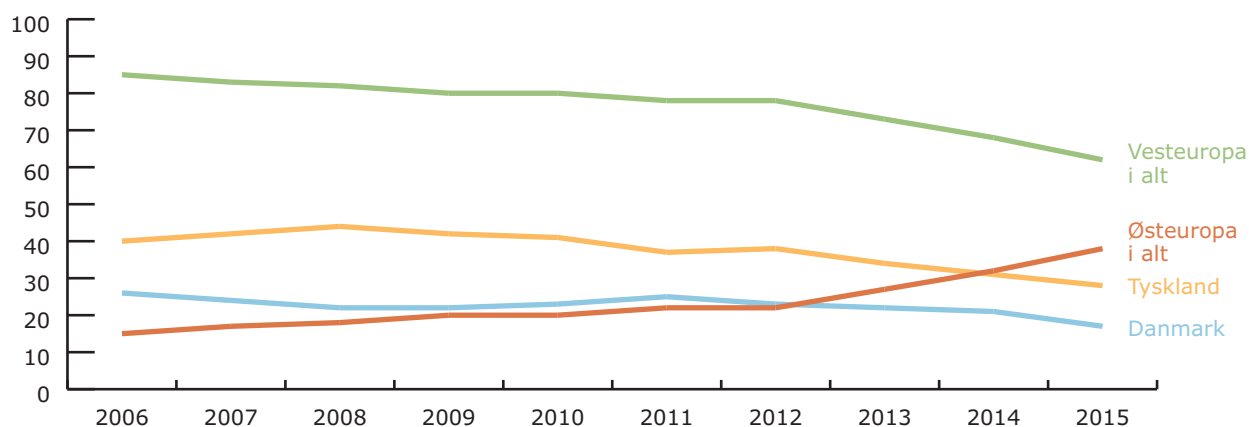


Kilde: Danmarks Statistik, ITD's grænsetælling, transECO₂

Figur 33 viser markedsandelen i den internationale vejgodstrafik til og fra Danmark målt som andel af den samlede trafik efter nationalitet af trækkende enhed. Som det fremgår, er der de seneste ti år sket en markant forskydning i markedsandele. Lastbiler fra Vesteuropa tegnede sig i 2006 for 85 procent af den samlede lastbiltrafik over grænserne, i 2015 var markedsandelen 62 procent. Lastbiler fra Østeuropa havde i 2006 en markedsandel på 14 procent, i 2014 var den vokset til 38 procent.

Andelen af danske lastbiler faldt fra 26 procent i 2006 til 17 procent i 2015. Andelen af tysk indregistrerede lastbiler steg fra 2005 til 2008 fra 40 procent til 44 procent. I 2014 var andelen faldet til 28 procent.

Figur 33 . Udviklingen i lastbiltrafikken over grænsen i Sønderjylland og med Scandlines A/S' ruter efter nationalitet af trækkende enhed. Markedsandel af samlet trafik i procent



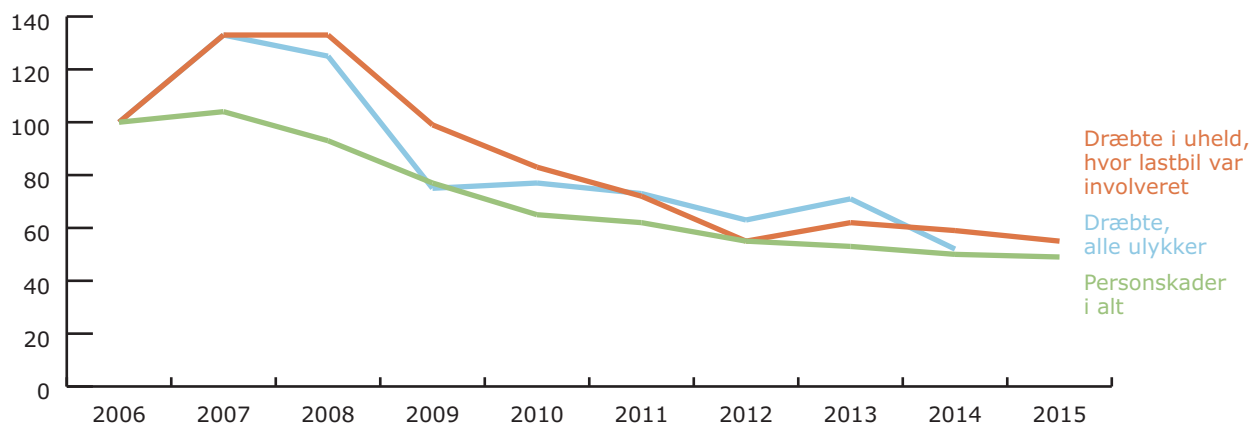
Kilde: ITD's grænsetælling

Afsnit 3.4 . Dræbte og tilskadekomne ved trafikuheld

I 2015 kom i alt 3.346 personer til skade i trafikken, heraf var der 167 dødsfald. Udviklingen har dog i de sidste 10 år bevæget sig i den rigtige retning. Siden 2006 er antallet af tilskadekomne faldet med 51 procent, og antallet af dræbte er faldet med 45 procent.

Seneste statistik for antal dræbte i uheld, hvor lastbil var involveret, er for året 2014, hvor der i alt var 25 dræbte. Antallet af dræbte i uheld, hvor lastbiler har været involveret, er faldet med 48 procent fra 2006 til 2014. Statistikken skelner ikke imellem uheld, som er forårsaget af lastbilen, og uheld forårsaget af andre trafikanter.

Figur 34 . Udviklingen i antal dræbte og tilskadekomne i trafikken 2006-2015, indeks 2006 = 100



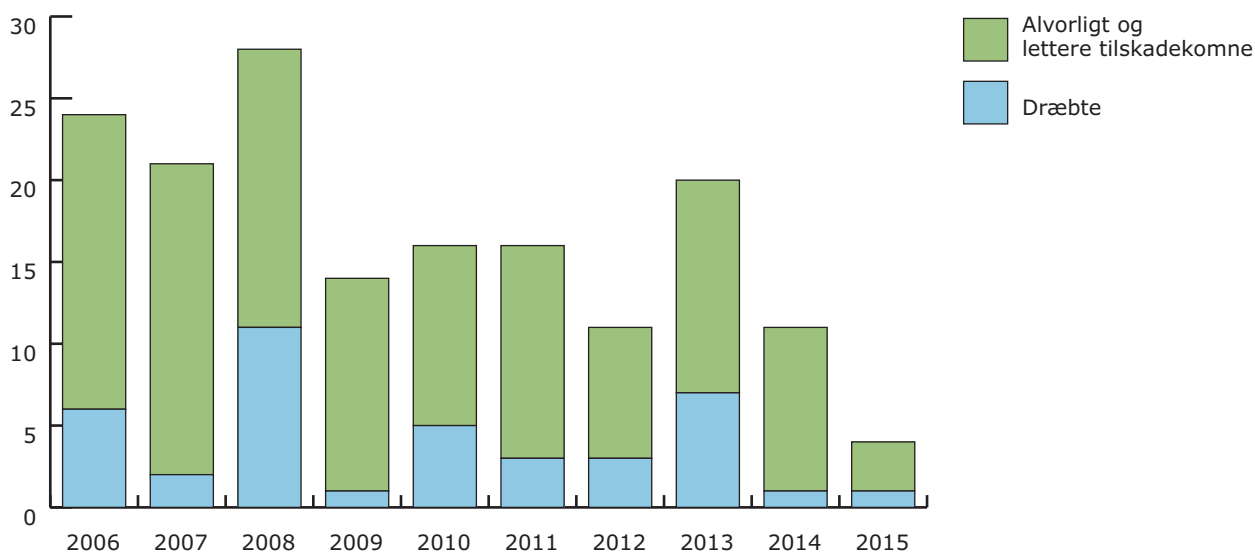
Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken, Vejdirektoratet

Tabel 1 . Udviklingen i antal dræbte og tilskadekomne i trafikken 2006-2015. Antal dræbte og tilskadekomne

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Personskade i alt	6.821	7.062	6.329	5.250	4.408	4.259	3.778	3.586	3.377	3.346
Dræbte, alle ulykker	306	406	406	303	255	220	167	191	182	167
Dræbte i uheld, hvor lastbil var involveret	48	64	60	36	37	35	30	34	25	

Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken, Vejdirektoratet

Højresvingsulykker mellem cyklister og lastbiler, hvor lastbilerne drejer til højre, udgør et særligt fokusområde i trafiksikkerhedsarbejdet. Det samlede antal dræbte og tilskadekomne cyklister er faldet fra 28 i 2008 til 4 i 2014. Antallet af dræbte cyklister i 2008 var 11, i 2015 døde én cyklist efter at have været involveret i en højsvingsulykke.

Figur 35 . Udviklingen i dræbte og tilskadekomne cyklister i forbindelse med højresvingsulykker

Kilde: Vejdirektoratet

Kapitel 4 . Den europæiske lastbiltrafik

Afsnit 4.1 . Samlet lastbiltrafik i EU

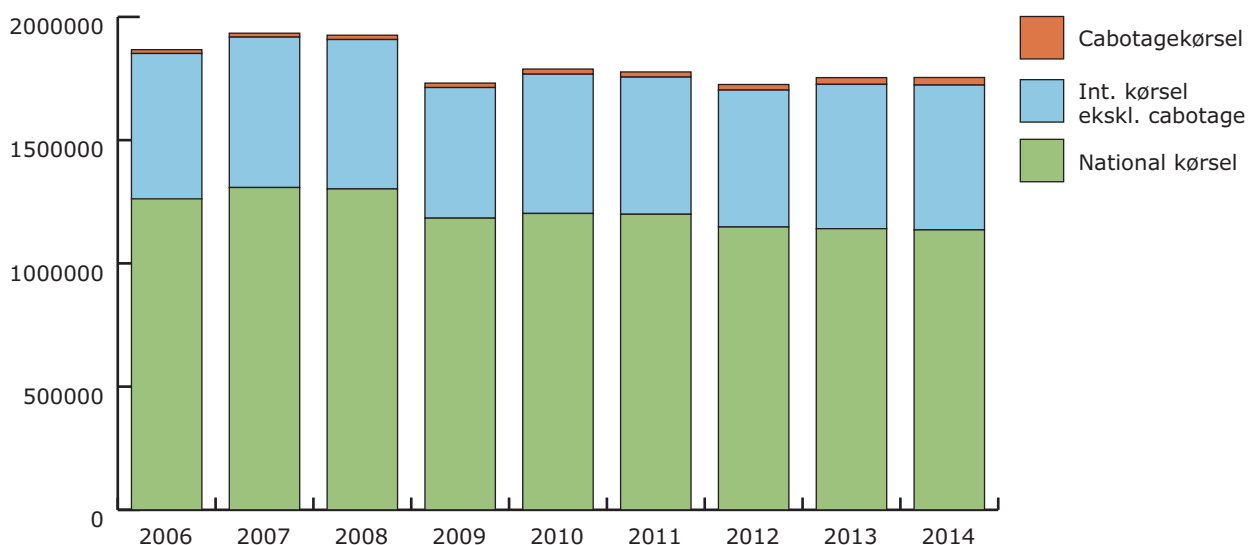
Det europæiske statistikbureau Eurostat opgør godstransport med lastbil i Europa. Opgørelsen udarbejdes på grundlag af kørebogsundersøgelser, som gennemføres i alle EU-medlemslande samt Norge og Schweiz efter et fælles regelgrundlag.

Det samlede godstransportarbejde med lastbil i EU udgjorde i 2014 ca. 1.750 mia. ton/km.

Ca. 2/3 af det samlede godstransportarbejde er national kørsel, dvs. godstransport inden for de enkelte EU-medlemslande. Medens international godstransport udgør ca. 1/3. Cabotagekørsel udgjorde i 2006 0,9 procent af den samlede godstransport, i 2014 var den vokset til 1,8 procent, stadig en meget beskedne del af den samlede gods-transport.

Danske lastbiler tegnede sig for ca. en procent af det samlede godstransportarbejde i EU. Det er i god overensstemmelse med, at Danmarks befolkning udgør ca. en procent af det samlede indbyggertal i EU.

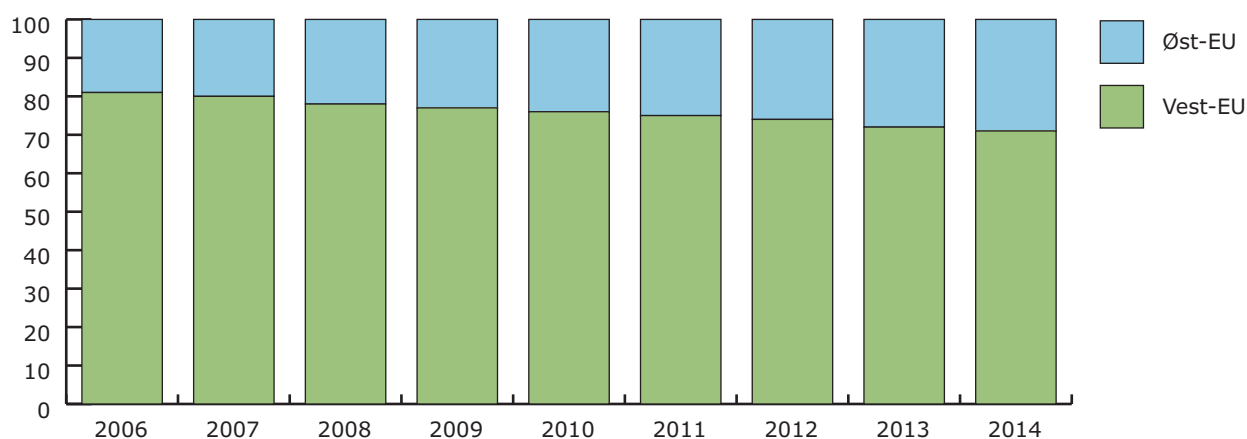
Figur 36 . Den samlede lastbiltransport i EU fordelt på nationalt og internationalt gods samt andelen af internationalt gods, der er cabotagekørsel, mio. ton/km



Kilde: Eurostat

Lastbiler fra Vesteuropa tegner sig for den største andel af det samlede transportarbejde, nemlig godt 70 procent i 2014. I 2006 tegnede lastbiler fra Vesteuropa sig for godt 85 procent af det samlede transportarbejde. Hovedparten af det samlede transportarbejde udført med lastbiler fra Vesteuropa var national godstransport i de enkelte medlemslande.

Figur 37 . Den samlede lastbiltransport i EU opgjort efter, om lastbilerne er indregistreret i Øst- eller Vesteuropa. Fordeling af transportarbejdet i procent



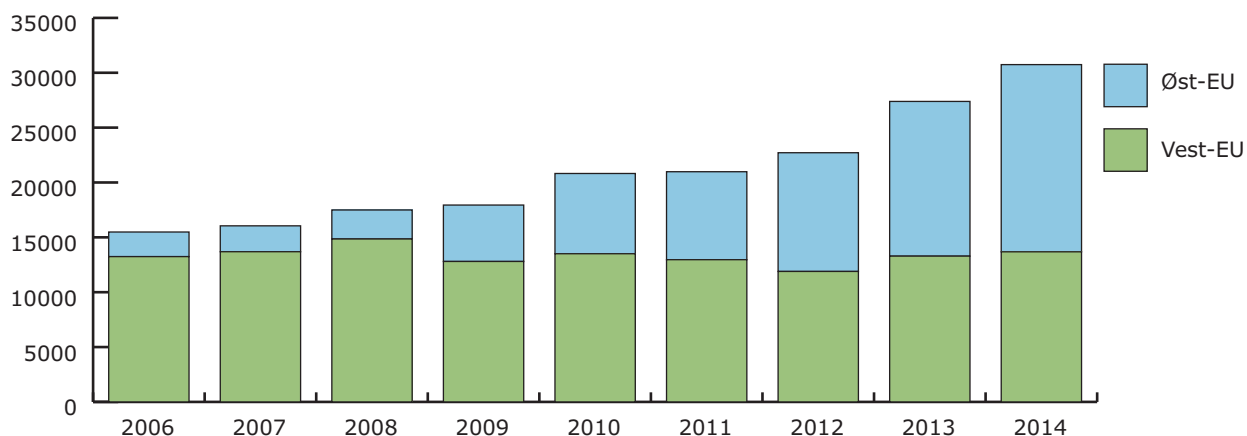
Kilde: Eurostat

Afsnit 4.2 . Europæiske lastbilers cabotagekørsel

Det fælleseuropæiske statistikbureau Eurostat opgør den samlede cabotagekørsel gennemført af lastbiler i Europa. Statistikken er baseret på opgørelser i de enkelte medlemslande og er en del af den samlede statistik, der indsamles om europæiske lastbilers nationale og internationale transporter. I lyset af at cabotagekørslen udgør en relativt beskednen del af den samlede godstransport med lastbil, jf. det tidligere afsnit, er usikkerheden i statistikken om cabotagekørsel relativt større end for statistikken om europæiske lastbilers samlede godskørsel.

Cabotagekørslen har været stigende siden 2006. Hvor hovedparten af cabotagekørslen i 2006 blev udført med lastbiler fra Vesteuropa (86 procent), tegnede de sig i 2014 for knap halvdelen af den samlede cabotagekørsel (45 procent).

Figur 38 . Udviklingen i cabotagekørslen i Europa fordelt på biler fra hhv. Øst- og Vesteuropa, mio. ton/km



Kilde: Eurostat (NB: Kroatien blev medlem af EU 1. juli 2013 og indgår ikke i opgørelsen i denne figur)

Afsnit 4.3 . Kørsel med lastbil på det tyske maut-net

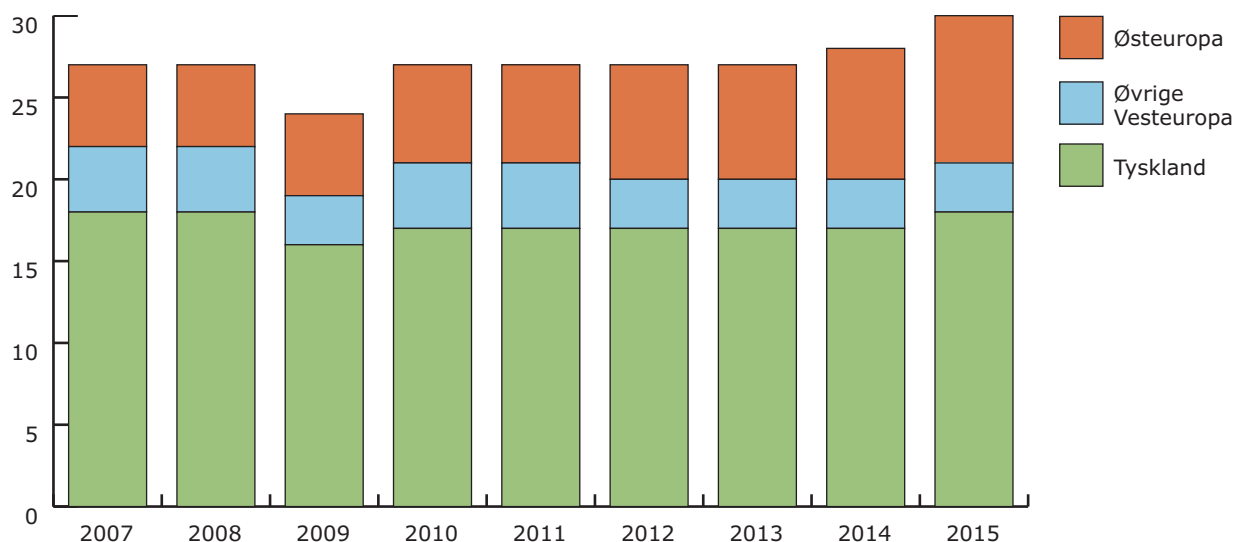
Siden 2007 er der i Tyskland udarbejdet en særlig statistik over kørslen med lastbil på de strækninger, hvor der opkræves en særlig vejafgift for lastbiler på over 7,5 ton totalvægt. Frem til 30. september 2015 blev maut-afgiften opkrævet for alle lastbiler over 12 ton totalvægt. Dette er fra 1. oktober 2015 ændret til alle lastbiler over 7,5 ton totalvægt.

Statistikken er baseret på det faktiske trafikarbejde gennemført af lastbilerne på maut-strækningerne. Det er således en meget valid statistik.

Maut-statistikken er på flere måder interessant. Først og fremmest må det vurderes at være en meget troværdig statistik, da den er baseret på en registrering af samtlige lastbiler på maut-strækningerne. Herudover giver maut-statistikken et interessant billede af udviklingen i lastbiltrafikken i Europa, da den viser udviklingen i lastbiltrafikken på det overordnede vejnet i Tyskland. Et vejnet der i høj grad fungerer som den interne færdselsåre for EU's samhandel.

Figur 39 viser udviklingen i den samlede lastbiltrafik på maut-strækningerne siden indførslen af maut 1. januar 2007. Kørslen er i figuren opdelt på lastbilkørsel gennemført af tysk indregistrerede lastbiler, lastbiler indregistreret i det øvrige Vesteuropa og i Østeuropa. Den samlede lastbiltrafik faldt med 12 procent fra 2008 til 2009 som konsekvens af den internationale finanskrise. Siden 2009 har lastbiltrafikken på maut-strækningerne været i vækst igen, fra 2009 til 2015 er den samlede lastbiltrafik vokset med 22 procent. Lastbiltrafik gennemført med udenlandske lastbiler er vokset med 42 procent, medens trafikken gennemført med tyske lastbiler er vokset med 11 procent. Lastbiltrafik fra Østeuropa er fra 2009 til 2015 vokset med 83 procent. Ændringen i vægtgrænserne i efteråret 2015 er en del af forklaringen på væksten i lastbiltrafikken fra 2014 til 2015. Det må dog vurderes, at den største del af væksten må tilskrives trafikvækst.

Figur 39 . Den samlede lastbiltrafik på de tyske maut-strækninger opgjort efter nationalitet af lastbilerne, mia. vogn/km



Kilde: BAG, Bundesamt für Güterverkehr

Kapitel 5 . Samlet godstransport i, til og fra Danmark med bil, tog, skib og fly

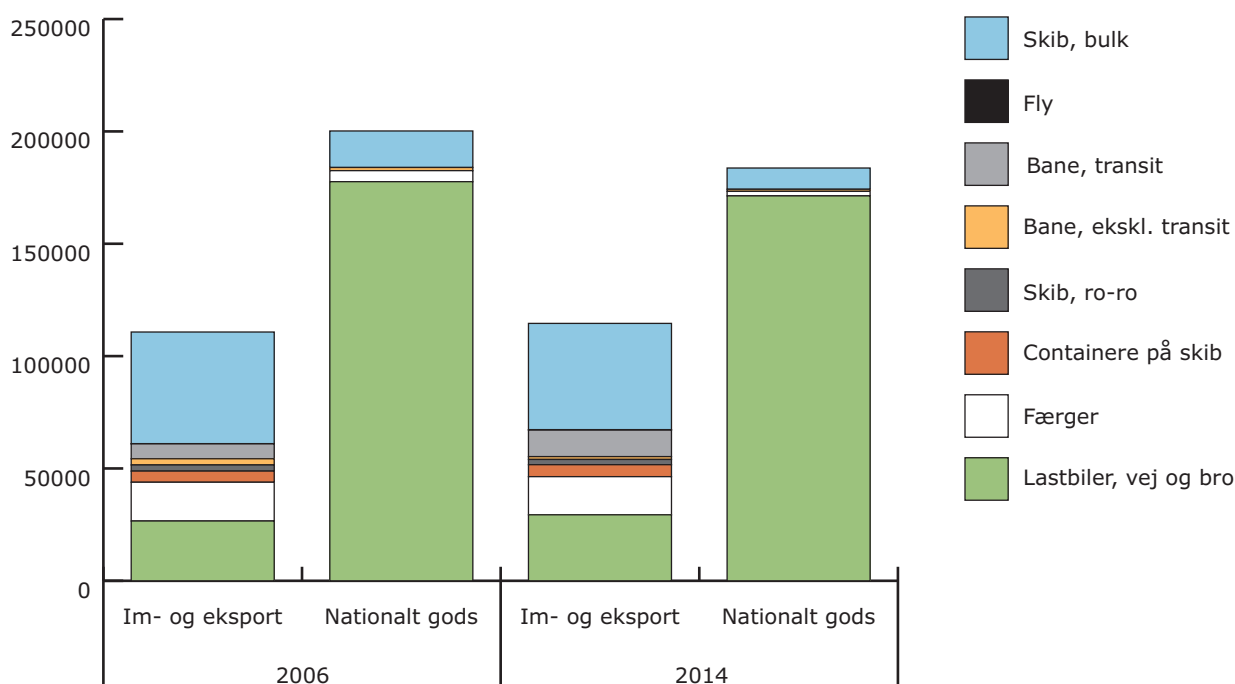
Afsnit 5.1 . Omfang af godstransport og fordeling på transportmidler

Den samlede transporterede godsmængde i nationale transporter i 2014 var 184 mio. ton, hovedparten heraf blev transporteret med lastbil. Den samlede transporterede godsmængde til/fra Danmark var i 2014 godt 115 mio. ton, dvs. godt 60 procent af mængderne i national transport.

Omfanget af den samlede godstransport i Danmark (til/fra Danmark) er i figur 40 opgjort som de samlede transporterede godsmængder i 2006 og 2014. Figuren understreger en betydelig internationalisering af godstransport i Danmark, hvor godt 1/3 af de samlede godsmængder transporteres til og fra Danmark. Bemærk, at tallene er inkl. transittrafik gennem Danmark. Det er videre bemærkelsesværdigt, at godsmængderne i national transport er faldende, medens godsmængderne i den internationale transport er stigende.

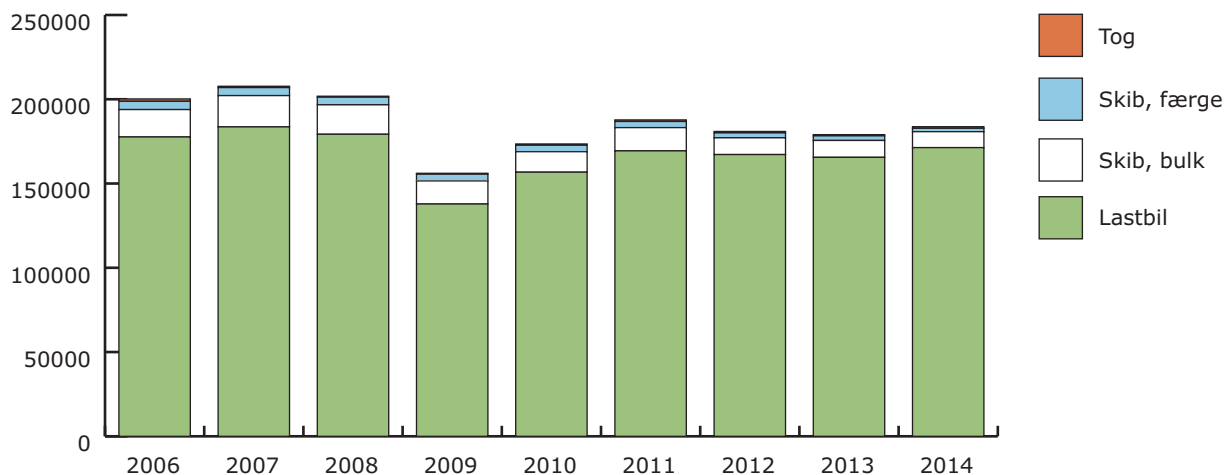
I international godstransport spiller skibstransport en betydelig rolle, da ca. 2/3 af alle transporter til/fra Danmark sker med skib, enten som lastbil på færge, med containerskibe og ro-ro skibe (løstrailere på skib) eller som bulktransporter. Bulktransport med skib dækker over en række forskellige varegrupper, bl.a. olie, kul, sand, sten og grus og foderstoffer. Knap 40 procent af disse transporter var i 2014 brændstof (dvs. olie og kul). International godstransport med lastbil (på vej, bro og færge) udgjorde i 2014 godt 45 mio. ton, dvs. 2/5 af de samlede godsmængder i international transport. Langt hovedparten af trafikken i den internationale godstransport med bane er i dag transittrafik med bane gennem Danmark mellem Sverige og Centraleuropa.

Figur 40 . Mængderne i national- og international godstransport i, til og fra Danmark 2006 og 2014, tus. ton
NB: Inkl. transittørsel gennem Danmark



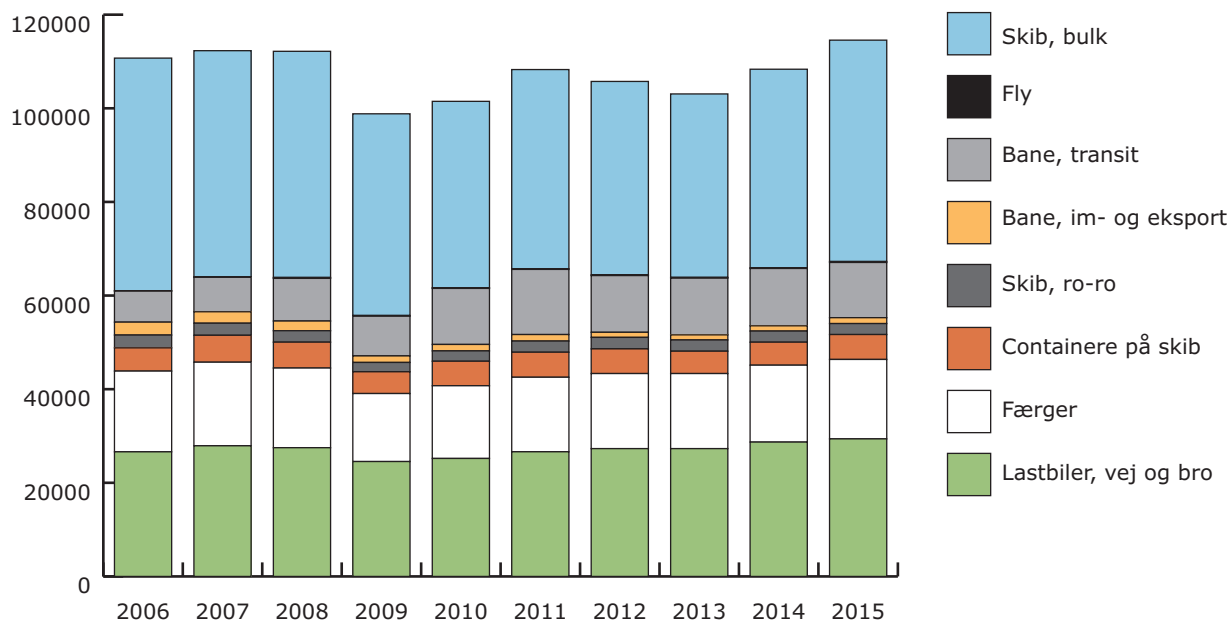
Figur 41 og 42 viser udviklingen i godsmængderne i hhv. national og international godstransport fordelt på transportmidler fra 2006 til 2014.

Figur 41 . Udviklingen i godsmængder i national godstransport, tus. ton



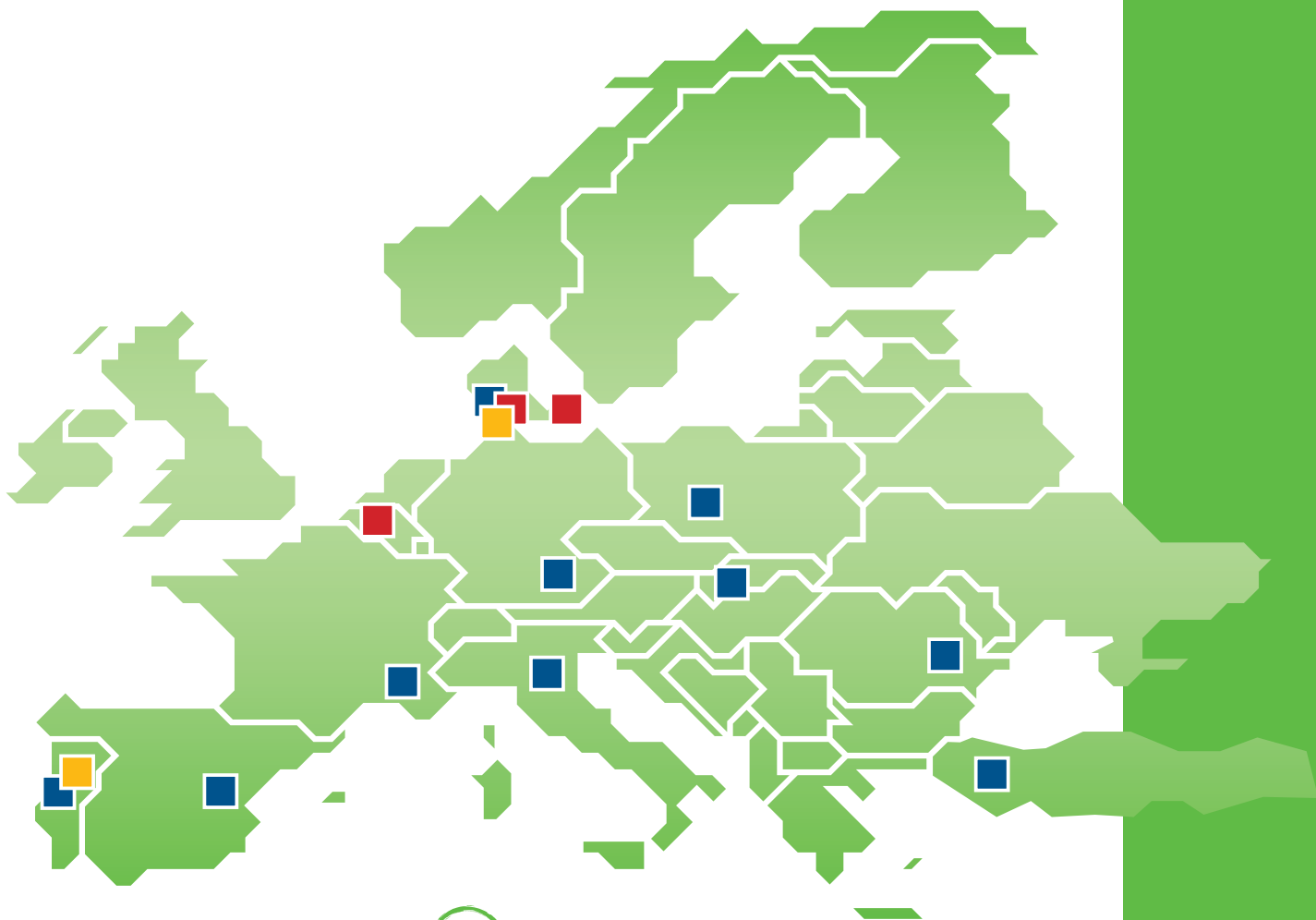
Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken

Figur 42 . Udviklingen i godsmængder i international godstransport over Danmarks grænser. NB: Inkl. transittrafik gennem Danmark, tus. ton



Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken. Gods med lastbil til/fra Danmark er opgjort på grundlag af antal biler over Øresund og grænsen i Sønderjylland

Her kan du møde ITD, FDE og Vialtis



**Brancheorganisation
for den danske
vejgodstransport**

Lyren 1 . 6330 Padborg
itd@itd.dk . www.itd.dk . Tlf. +45 7467 1233