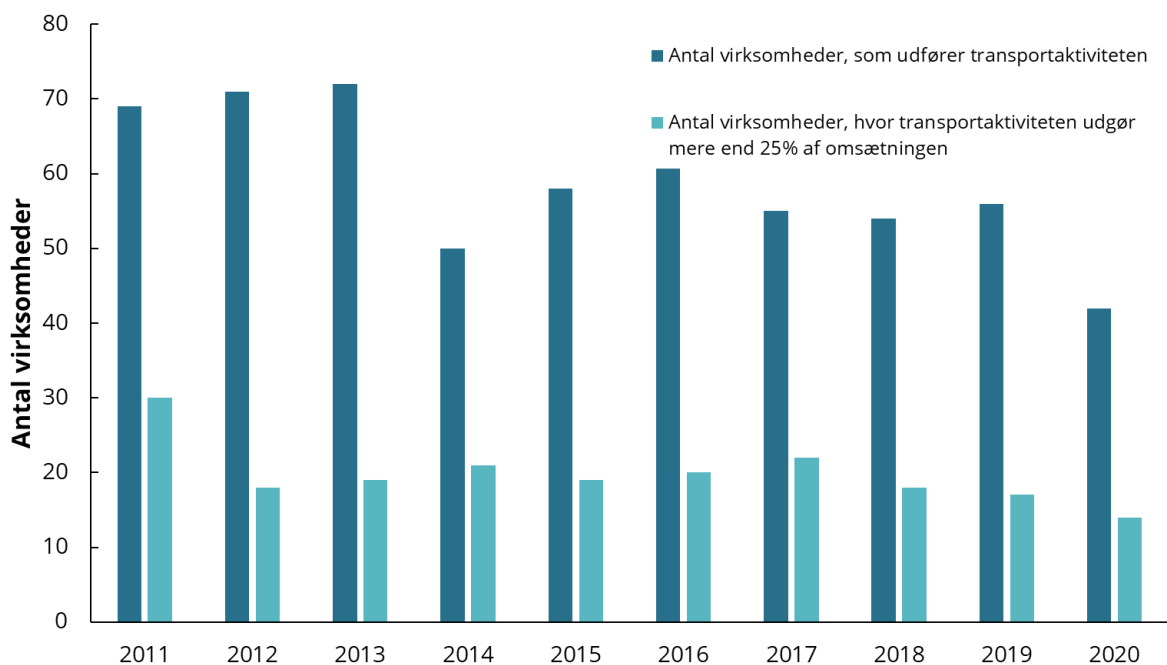


Konjunkturundersøgelse 2021: Strukturel udvikling**Asfalttransportører er under pres**

Antallet af vognmandsvirksomheder, der udfører transport af asfalt og tjære, er faldet med næsten 40 pct. over de seneste 10 år • Årsagen er bl.a. faldende investeringer i infrastruktur • Initiativer som regeringens "Danmark fremad - infrastrukturplan 2035" er derfor tiltrængte •

AF MORTEN PERNØ, ØKONOM

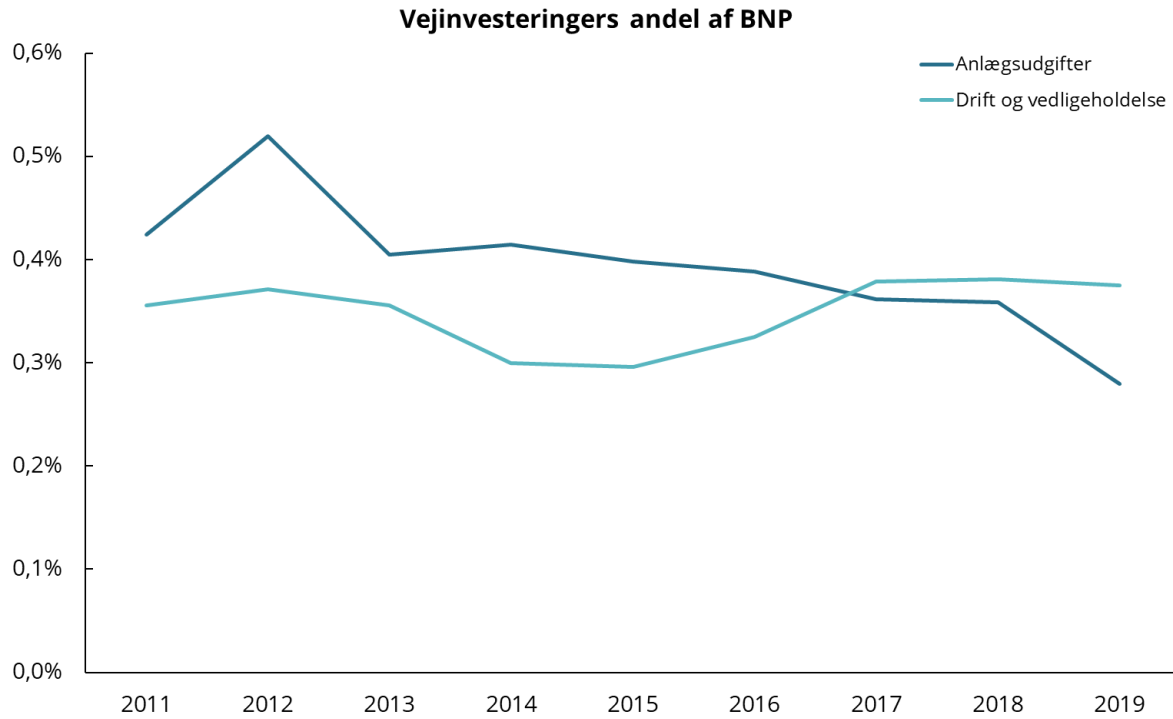
Virksomheder med asfalt og tjære som transporttype: 2011-2020



Kilde: DTL-Danske Vognmænds konjunkturundersøgelse 2012-2021

- Set over det seneste årti er antallet af danske vognmandsvirksomheder med transport af asfalt og tjære som transporttype, faldet ganske betragteligt:
- Antallet af virksomheder er blevet næsten halveret, fra 69 i 2011 til blot 42 i 2020 – et fald på 39 pct. over hele perioden. Målt fra 2013 var nedgangen endog på 42 pct.
- Presset på asfalt- og tjæretransportørerne ses også af, at andelen af virksomheder, hvor transporten er vigtig for omsætningen, ud af det samlede antal virksomheder, som udfører transporten, er halveret fra 30 pct. i 2011 til 14 pct. i 2020.
- Det er et tegn på, at vognmænd mindsker deres fokus på transporttypen for i stedet at udvide deres aktiviteter ind på andre områder, hvor forretningsbetingelserne er mere tålelige.

Transport af asfalt og tjære har været ramt af faldende anlægsinvesteringer i vejnettet



Kilde: DTL-Danske Vognmænds beregninger efter Danmarks Statistik

- Ovenstående figur viser, at andelen af BNP for udgifterne til anlægsinvesteringer i de danske veje er faldet over de seneste 10 år og hurtigere end andelen af BNP for udgifterne til drift og vedligeholdelse af vejene er steget i samme periode.
- Det har samlet medført en faldende tendens i andelen af BNP for udgifterne til investeringer i de danske veje og dermed i efterspørgslen efter danske asfalt- og tjæretransportørers kørsel.
- Dette underbygges både af DI Dansk Byggeris prognose fra oktober 2020, som er omtalt i **KONJUNKTUR NYT NR. 2-2021**, og af DI Dansk Byggeris analyse fra maj 2021¹, der viser, at både investeringer i anlæg og vedligeholdelse af vejnettet målt i faste 2021-priser er faldet over de seneste år samtidig med, at omkostningerne pga. stigende trængsel på vejnettet er steget.
- De samlede investeringer er faldet med 24 pct. eller 3,2 mia. kr. siden 2011 og med 36 pct. eller 5,5 mia. kr. siden 2015, især pga. et fald på 30 pct. siden 2011 i anlægsinvesteringerne, som ventes at være faldet med 42 pct. i 2025 i forhold til 2011, hvis der ikke afsættes yderligere midler.
- Faldet i de samlede investeringer vil fortsætte med yderligere 750 mio. kr. frem mod 2025, hvis der ikke afsættes flere midler. Samtidig er driftsudgifterne faldet med 18 pct. siden 2021 og ventes at være på samme niveau i 2025 som i 2021.
- Vejdirektoratets investeringer er også faldet med 62 pct. eller 2,9 mia. kr. siden 2011 og med 71 pct. eller 4,5 mia. kr. fra toppen i 2015 og ventes at forblive uændrede

frem til 2025, hvis der ikke tilføres flere midler. Nedgangen har været drastisk på både anlægs- og driftssiden og frem til 2025 ventes yderligere kraftige fald heri, hvis ikke flere midler tilføres.

- Også de kommunale investeringer er iflg. analysen faldet med 3 pct. siden 2011 og 11 pct. siden toppen i 2015. I 2025 ventes de samlede investeringer at være faldet med 13 pct. og anlægs- og driftsinvesteringerne med 24 og 2 pct. i forhold til 2011.
- Der er samtidig ikke sket en stigning i investeringerne i vejvedligeholdelse, for antallet af kommuner med dårlig vejtilstand og faldende omkostninger til vejvedligeholdelse steg fra 2018-2019 til 2020-2021. Det kommunale efterslæb på vejvedligeholdelsen opgør analysen til 3,9 mia.kr.
- Det underbygges af, at KL i en analyse fra februar 2020² påpegede, at der har været et investeringsefterslæb i offentlige bygninger og anlæg i over 20 år, og skal ses i sammenhæng med, at Vejdirektoratet har opgjort det samfundsøkonomiske tab i 2018 pga. trængsel til 26 mia. kr. – en stigning på 2 mia. kr. fra 2016.³
- Regeringen peger i sin egen infrastrukturplan på, at *"der flere steder i landet er kritisk trængsel blandt andet som følge af, at der i mange år ikke er blevet investeret i vejnettet. Det gælder eksempelvis på E45 og på ringforbindelserne omkring København. Det vil være en prioritet for regeringen, at en udbygning af vejnettet her sker hurtigst muligt"*.⁴
- Asfalt- og tjæretransportørernes virke er derfor blevet udsat for et alvorligt pres i takt med den faldende tendens i anlægsinvesteringerne. Regeringens infrastrukturplan, som foreslår 105,8 mia. kr. til ny infrastruktur og yderligere ca. 55 mia. kr. til færdiggørelse af igangværende projekter samt eksisterende vedligehold, er derfor tiltrængt.
- Bl.a. foreslås der 46,9 mia. kr. til nye initiativer på vejområdet inkl. en pulje til land og by, 12,7 mia. kr. til etableringen af en vej- og metrobetjening af Lynetteholmen, den nye kunstige ø i København, og 12,1 mia. kr. på vejområdet til igangværende statslige infrastrukturinvesteringer, herunder fornyelse. I alt afsætter planen 59 mia. kr. til vejområdet. Efter længere tids udskydelse af den tidligere regerings infrastrukturplan efter regeringsskiftet, vil det forhåbentlig kunne stimulere vækstbetingelserne for asfalt- og tjæretransportørerne.
- Selvom der er tale om et forhandlingsoplæg, og det endelige indhold i en politisk aftale endnu ikke kendes, vil en sådan plan kunne styrke grundlaget for asfalt- og tjæretransportørerne. Der er dog hård priskonkurrence på det danske asfaltmarked pga. en kombination af overkapacitet og manglen på opgaver, og det ventes, at der kan gå nogle år, før initiativerne vil få effekt.⁵
- Covid-19-relaterede initiativer som suspensionen af anlægsloftet for kommuner og regioner i 2020 samt indførelsen af et højere anlægsniveau i 2021, der blev nævnt i **KONJUNKTUR NYT NR. 2-2021**, er også positive tiltag, som kan medvirke til at ændre udviklingen blandt asfalt- og tjæretransportørerne.
- For at bevare og øge asfalt- og tjæretransportørernes muligheder for at skabe arbejdspladser og vækst er det vigtigt, at anlægsinvesteringerne ikke kun har så moderate vækstudsigter som beskrevet i **KONJUNKTUR NYT 2-2021**.

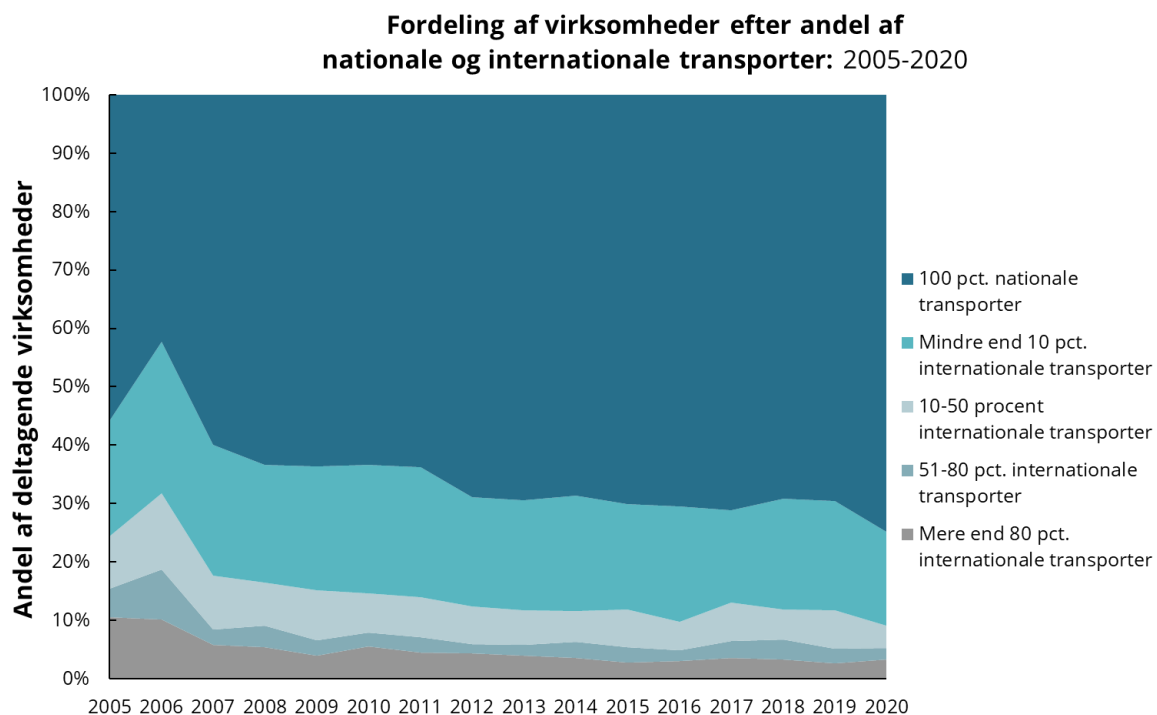
- Ikke mindst fra et perspektiv om at reducere vejgodstransportens klima- og miljøpåvirkning er det vigtigt, at der løbende investeres i vejinfrastruktur, fx i støjdæmpende asfalt, der mindsker støjgener og kan muliggøre levering på tidspunkter, hvor trængslen er mindst (fx om natten) og dermed mindsker CO₂-udledningen, og klimavenlig asfalt, som reducerer lastbilernes brændstofforbrug og derved CO₂-udledning ved at mindske rullemodstanden mellem dæk og vejbane som det fx også er fremhævet i regeringens infrastrukturplan.⁶

Konjunkturundersøgelse 2021: Strukturel udvikling

Internationale transporter fortsat i fald mod bunden

Andelen af vognmandsvirksomheder med internationale transporter har været på retur siden midten af 00'erne pga. en øget international konkurrence, og tendensen tiltog i 2020 •

AF MORTEN PERNØ, ØKONOM



Kilde: DTL-Danske Vognmænds konjunkturundersøgelse 2006-2021

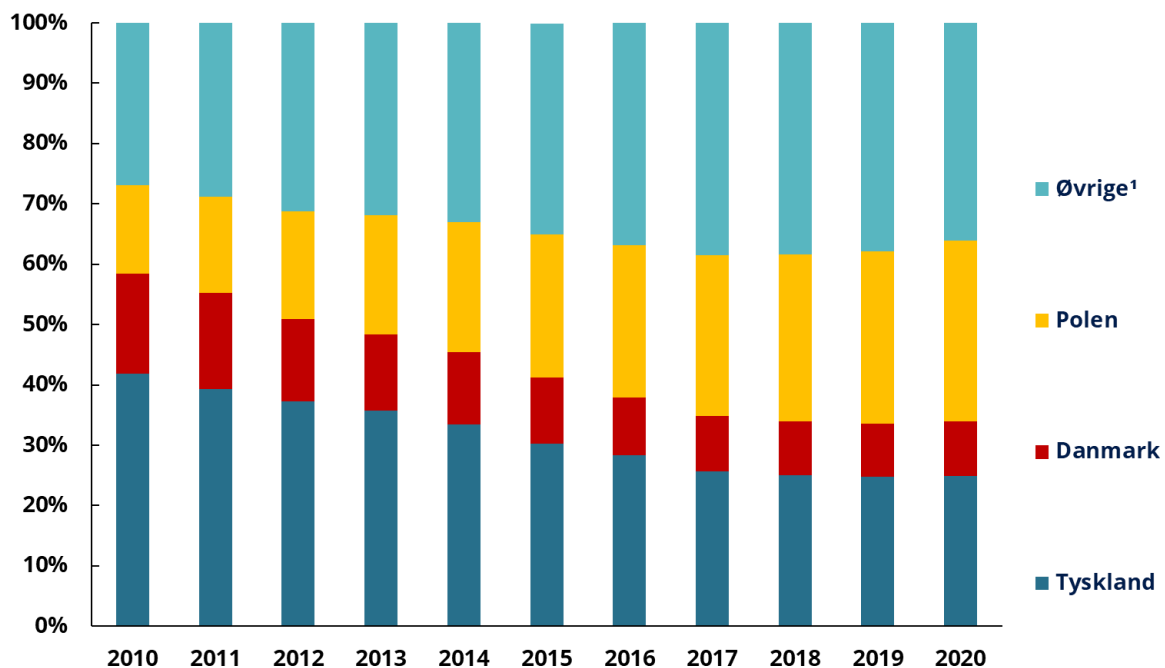
- Andelen af DTL-medlemmer med internationale transporter er faldet siden midten af 2000-tallet.

- Hvor næsten hver fjerde vognmandsvirksomhed havde internationale kørsler i 2005, havde mindre end hver tiende det i 2020.

Ublu udenlandsk konkurrence har kostet danske vognmandsvirksomheder udenlandsk kørsel

- Årsagen er en stadig hårdere konkurrence fra udflagede danske og udenlandske vognmandsvirksomheder, hvor aflønningen af chaufførerne er væsentligt lavere end hos de danske vognmandsvirksomheder, der er forpligtet til at overholde de danske regler og overenskomster.
- Konkurrencen fra lavtlønslande som især Polen, Rumænien, Bulgarien og andre østeuropæiske lande har afløst Tyskland som hovedrolleindehaver og har medført, at danske lastbilers internationale konkurrenceevne er blevet undermineret.
- Nedenstående figurer for det tyske vejtransportpoliti Bundesamt für Güterverkehrs (BAG) statistik for trafikanternes faktiske betalinger af den tyske vejafgift (Maut) og Vejdirektoratets grænsetrafikstatistik viser, at det netop især er biler fra Polen og andre østlande, som i stadig stigende grad dominerer i trafikken ind i Danmark målt ved den trækkende enheds indregistreringsland.⁷

Markedsandele for lastbiler ved den dansk-tyske grænse

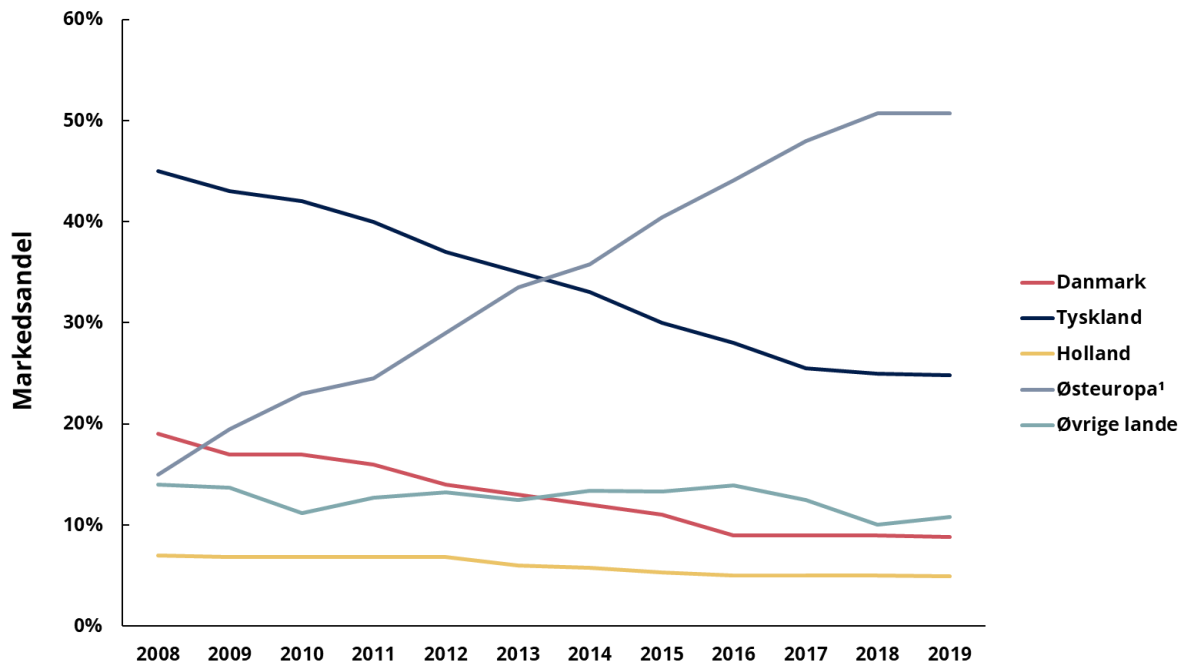


¹ Holland, Rumænien, Litauen og øvrige lande.

Kilde: Bundesamt für Güterverkehr (BAG)

Udvikling i markedsandele efter lastbilers nationalitet

Indregistreringsland af trækkende enhed. Trafik i begge retninger ved Frøslev-grænse.



¹ Polen, Litauen, Rumænien og Bulgarien

Kilde: Vejdirektoratet

- Danske vognmænd er derfor blevet udkonkurreret på de internationale markeder undtagen i de øvrige nordiske lande, som har sammenlignelige aflønningsforhold for chauffører som de danske.
- Andelen, som alene eller næsten udelukkende udfører ren national kørsel, er derfor steget fra, at næsten 3 ud af 4 vognmænd kørte på denne måde i 2005 til at mere end 9 ud af 10 nu gør det.
- Det er således især den rent nationale kørsel, som nu dominerer DTL-medlemmers kørsel. Denne andel er efter et par år med stagnation steget i 2020, og behovet for den vedtagne europæiske vejpakke er derfor evident.

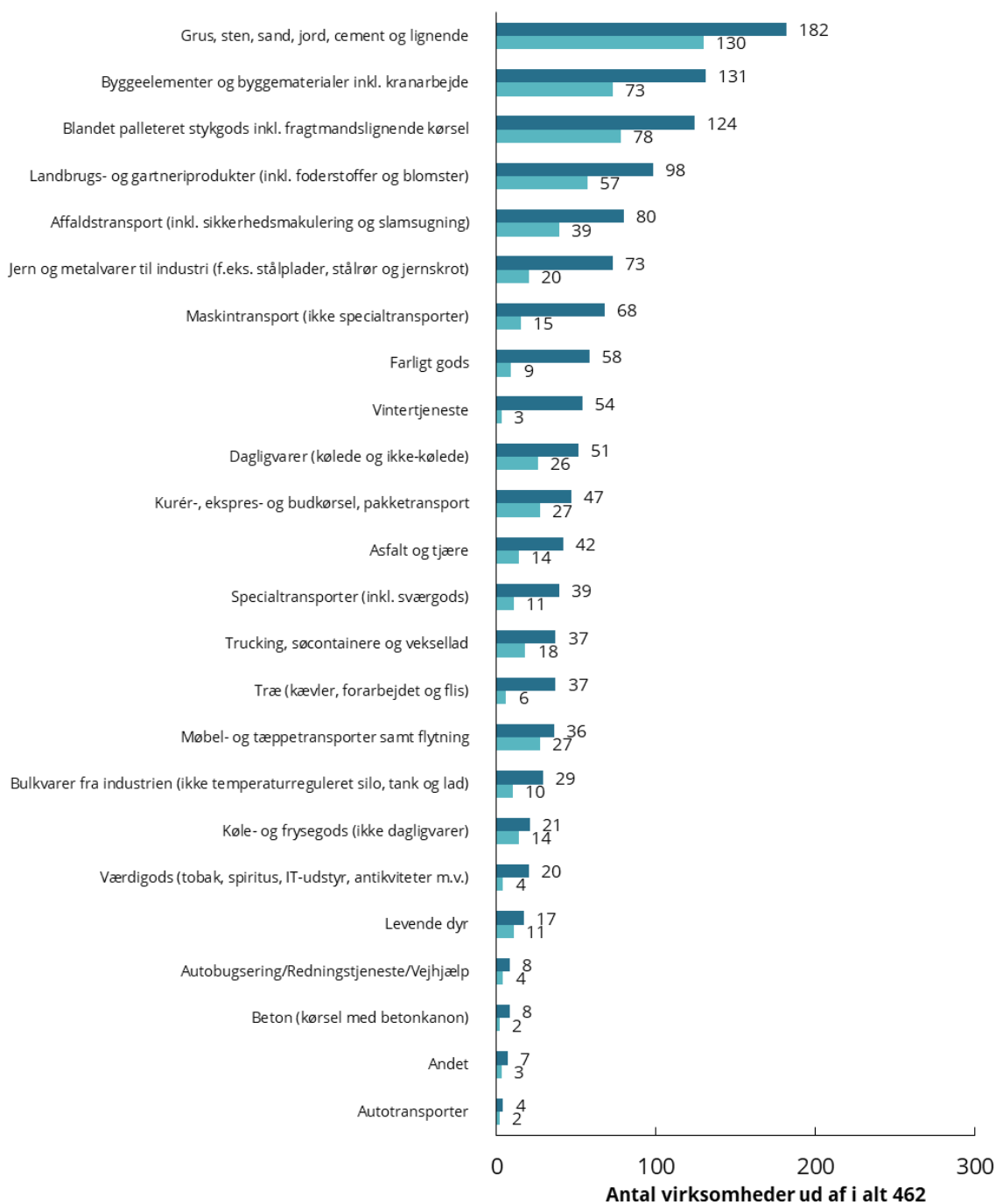
Konjunkturundersøgelse 2021: *Appendiks***Aktiviteter, beskæftigelse og biler****AF MORTEN PERNØ, ØKONOM**

- I det efterfølgende er yderligere beskrivende statistik for strukturen blandt DTLs medlemsvirksomheder fra DTLs konjunkturundersøgelse af vognmandserhvervet i Danmark 2021 angivet til orientering.

Virksomhedens transportaktivitet efter type: 2020

Den enkelte virksomhed kan have flere transportaktiviteter

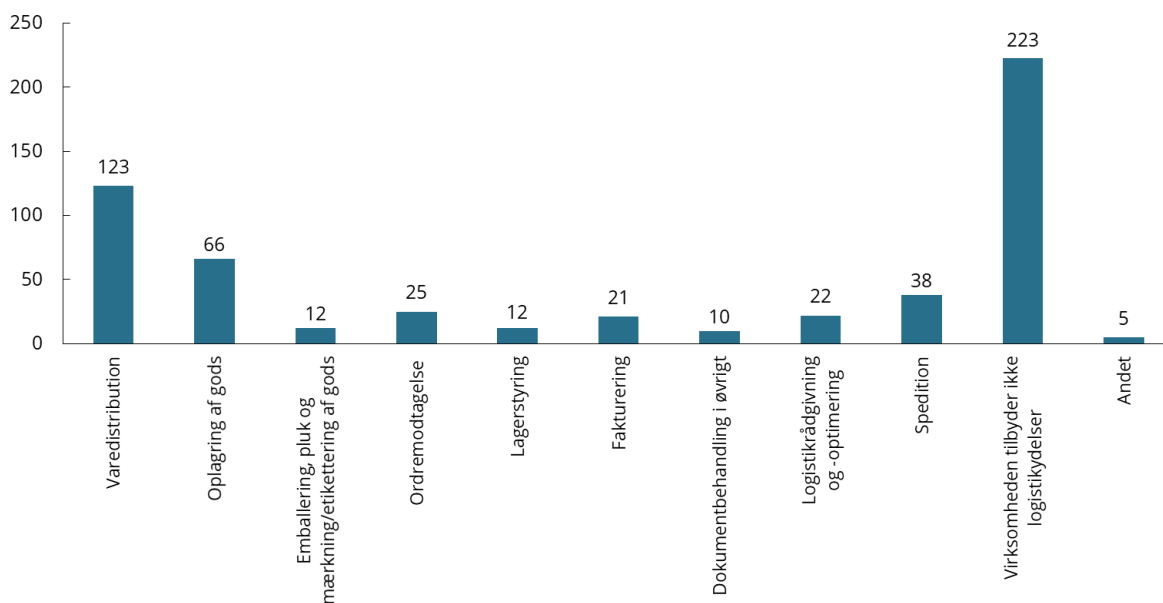
- Antal virksomheder, som udfører transportaktiviteten
- Antal virksomheder, hvor transportaktiviteten udgør mere end 25% af omsætningen



Kilde: DTL-Danske Vognmænds konjunkturundersøgelse 2021

Antal virksomheder
ud af 462 virksomheder

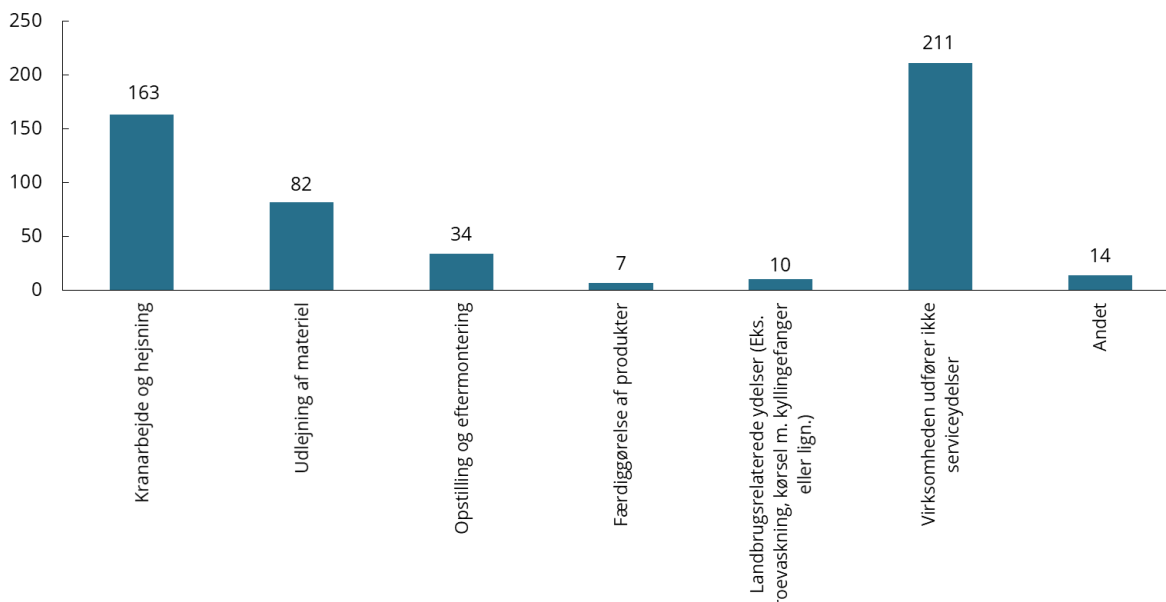
Fordeling af virksomheder efter udbud af logistikydelser: 2020



Kilde: DTL-Danske Vognmænds konjunkturundersøgelse 2021

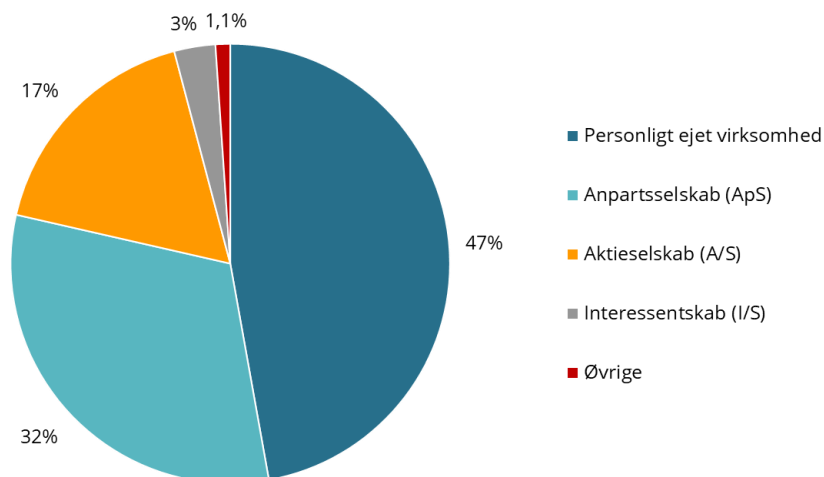
Antal virksomheder ud
af 429 virksomheder

Fordeling af virksomheder efter udbud af serviceydelser: 2020



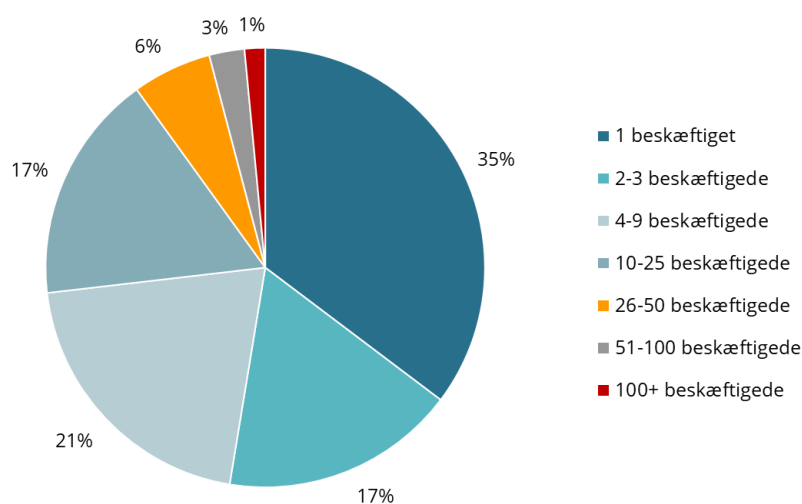
Kilde: DTL-Danske Vognmænds konjunkturundersøgelse 2021

Fordeling af virksomheder efter selskabstype: 2020



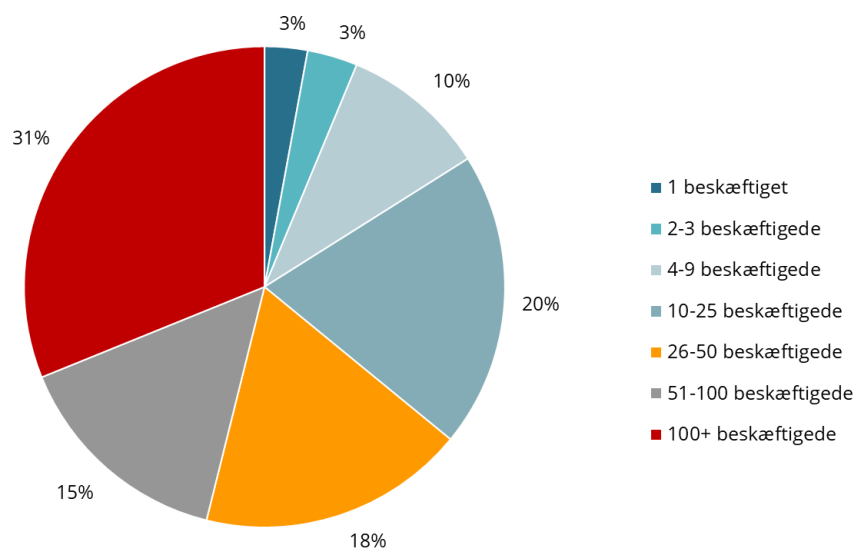
Kilde: DTL-Danske Vognmænds konjunkturundersøgelse 2021

Fordeling af det samlede antal virksomheder efter størrelse målt på beskæftigelse: 2020



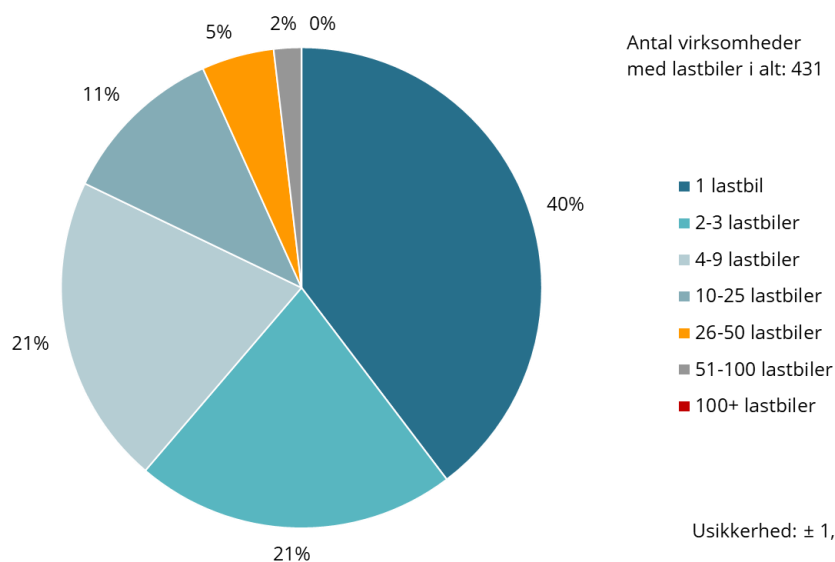
Kilde: DTL-Danske Vognmænds konjunkturundersøgelse 2021

Fordeling af beskæftigelsen i forhold til virksomhedernes størrelse målt på beskæftigelse: 2020



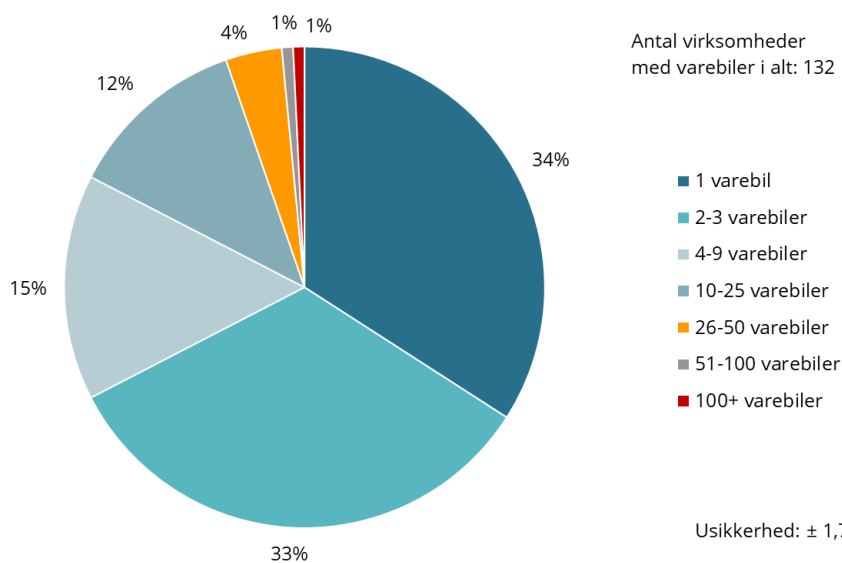
Kilde: DTL-Danske Vognmænds konjunkturundersøgelse 2021

Fordelingen af virksomheder efter størrelse fordelt på antal lastbiler: 2020



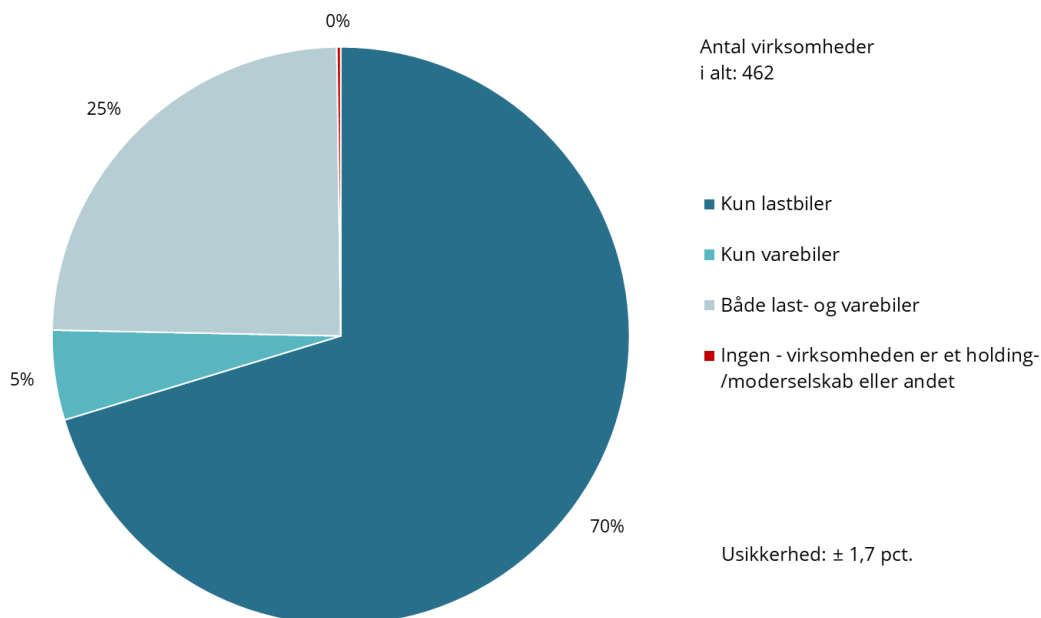
Kilde: DTL-Danske Vognmænds konjunkturundersøgelse 2021

Fordelingen af virksomheder efter størrelse fordelt på antal varebiler: 2020



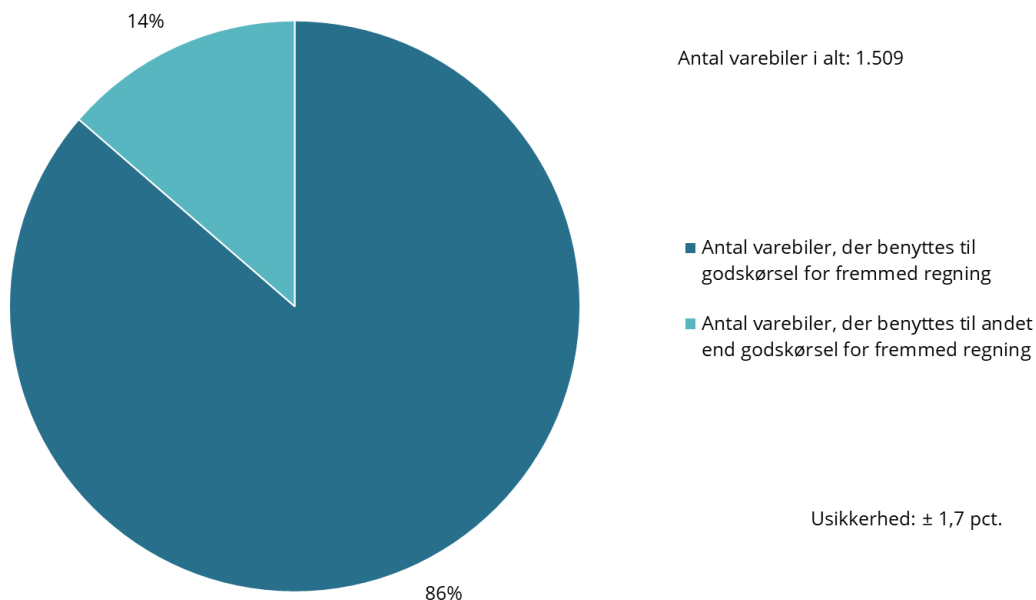
Kilde: DTL-Danske Vognmænds konjunkturundersøgelse 2021

Fordeling af antal virksomheder efter biltyper: 2020



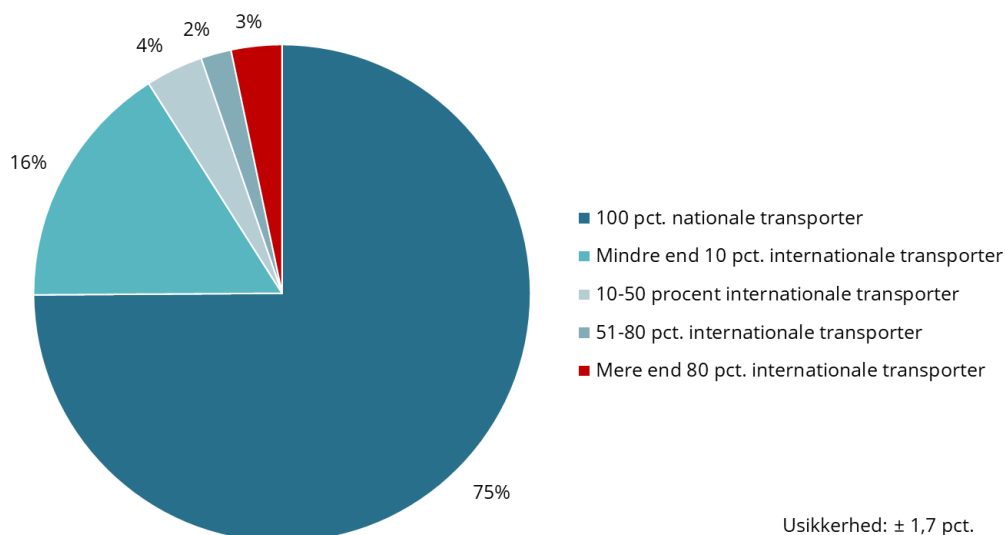
Kilde: DTL-Danske Vognmænds konjunkturundersøgelse 2021

Fordeling af antal varebiler efter anvendelse til godskørsel for fremmed regning: 2020



Kilde: DTL-Danske Vognmænds konjunkturundersøgelse 2021

Fordeling af virksomheder efter andelen af nationale og internationale transporter: 2020



Kilde: DTL-Danske Vognmænds konjunkturundersøgelse 2021

Noter

- ¹ DI Dansk Byggeri: "Investeringerne i vejene falder, mens trængslen stiger", 17.05.2021: <https://www.danskindustri.dk/brancher/di-dansk-byggeri/nyheder/arkiv/analyser/2021/5/investeringerne-i-vejene-falder-mens-trængslen-stiger/>
- ² Kontorchef Søren Lindemann Aagesen, KL: "Fortsat investeringsefterslæb i offentlige bygninger og anlæg", 20.02.2020: <https://www.kl.dk/nyheder/makro-analyseenheden/nyt-om-dansk-oekonomi/fortsat-investeringsefterslaeb-i-offentlige-bygninger-og-anlaeg/>
- ³ Vejdirektoratet: "Statsvejnettet 2020", s. 21 - https://www.vejdirektoratet.dk/api/drupal/sites/default/files/2020-08/Statsvejnettet%202020_web.pdf
- ⁴ Regeringen: "Danmark fremad – Infrastrukturplan 2035", 8. april 2021, s.12 - <https://fm.dk/nyheder/nyhedsarkiv/2021/april/ny-infrastrukturplan-paa-over-160-mia-kroner-skal-samle-danmark-frem-mod-2035/>
- ⁵ <https://mobilitywatch.dk/nyheder/infrastruktur/article12956416.ece>
- ⁶ Regeringen: "Danmark fremad – Infrastrukturplan 2035", 8. april 2021, s.13 - <https://fm.dk/nyheder/nyhedsarkiv/2021/april/ny-infrastrukturplan-paa-over-160-mia-kroner-skal-samle-danmark-frem-mod-2035/>
- ⁷ Se Bundesamt für Güterverkehr: Monats- und Jahresstatistiken: https://www.bag.bund.de/DE/Navigation/Verkehrsaufgaben/Statistik/Mautstatistik/mautstatistik_node.html samt Vejdirektoratet: Nøgletal om vejtransport: <http://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2021-03/Statistikkatalog.xlsx>

Yderligere oplysninger

DTL Konjunktur Nyt udarbejdes af DTLs erhvervspolitiske afdeling, Grønningen 17, mezz., 1270 København K. Kontakt økonom Morten Pernø, tlf.: +45 22 76 86 02, e-mail: mpe@dtl.eu eller underdirektør, erhvervspolitisk chef, Ove Holm, tlf.: +45 23 44 29 09, e-mail: oho@dtl.eu for yderligere oplysninger.

Artiklen er baseret på resultatet af DTLs medlemmers besvarelse af DTLs konjunkturundersøgelse af vognmandserhvervet i Danmark 2021, hvis data er indsamlet i perioden 2.-23. marts 2021, dvs. i ugerne op til den første aftale om genåbningen af dansk økonomi efter den omfattende 2. nedlukning i december 2020. Spørgeskemaet blev udsendt til 1.502 af DTLs medlemsvirksomheder. 462 virksomheder har besvaret undersøgelsen, hvilket giver en svarprocent på 30,8.
