

Statistisk analyse af vejtransport

Marts 2015



Vejgodstransport i Danmark

Et statistisk portræt

Forord

Formålet med publikationen er at etablere et samlet statistisk billede af vejgods-transporterhvervet i Danmark. Analysen kombinerer oplysninger fra forskellige statistikregistre og tilvejebringer dermed ny viden om erhvervets udvikling, økonomi og beskæftigelse.

Analysen er baseret dels på tidsserier for udvalgte konjunkturvariable, dels på oplysninger om udvalgte år fx 2000, 2008 og 2012 for så vidt angår mere strukturelle forhold bl.a. med henblik på at belyse konsekvenserne af den økonomiske krise for erhvervet.

Vejgodserhvervene har i de senere år været under pres med faldende indtjening og beskæftigelse som resultat.

Publikationen er bestilt og betalt af Transportministeriet til brug for arbejdet i Vejtransportrådet. Publikationens analyser og konklusioner har været drøftet med repræsentanter for branchen.

Ansvar for indholdet er alene Danmarks Statistiks.

Publikationen er udarbejdet i Danmarks Statistiks Erhvervsstatistisk afdeling af chefkonsulent Peter Ottosen (kapitel 3), Vicekontorchef Claus W. Andersen (kapitel 4 og 5) og fuldmægtig Søren Dalbro (kapitel 6) med bistand fra Allan Henrik Rasmussen og Karina Moric m.fl.

Danmarks Statistik, december 2014

Jørgen Elmeskov
Finn Jensen

Indhold

1 Indledning	11
1.1 Virksomheder i undersøgelsen	12
2 Landtransport og andre erhverv	14
Sammenfatning	14
Produktion og beskæftigelse	14
Hvordan fordeles produktionsresultatet?	16
Løn og produktivitet	17
Fragtvognmændenes leverandører og aftagere	19
3 Vejgodstransportarbejdet	20
Sammenfatning	20
Kilder og metode	20
Usikkerheder i vejgodsstatistikken	21
3.1 Transportarbejdet	24
3.2 National og International kørsel	27
3.2.1 National kørsel	28
3.2.2 International kørsel	30
3.2.3 Cabotage	32
3.3 Dansk vejgodstransport i relief	34
3.3.1 Øvrige transportformer	34
3.3.2 Det europæiske transportmarked	36
4 Brancheanalyse af vejgodstransport	40
4.1 Godsvognmænd	41
4.2 Vejgodstransportens værdikæde	45
4.2.1 Økonomien i vejgodserhvervene	45
4.2.2 Beskæftigelsen i vejgodserhvervene	49
4.2.3 Andre post- og kurer-tjenester	52
4.3 Typer af godsvognmænd	54
4.3.1 Økonomi og beskæftigelse	55
4.3.2 Beskæftigelsen i vognmandsvirksomhederne	58
4.4 Bustransport	61
5 Chaufførernes arbejdsmarked	63

6 Vejgodserhvervenes vognpark	68
Sammenfatning	68
Kilder og metode	68
6.1 Brancher og køretøjer.....	69
6.1.1 Hovedtal 2004, 2008 og 2013	69
6.1.2 Virksomheder med køretøjer.....	71
6.2 Fordeling af køretøjer på brancher og størrelseskategorier	72
6.2.1 Køretøjer og virksomheder efter brancher og antal køretøjer pr. virksomhed.....	72
6.2.2 Køretøjer og virksomheder efter køretøjstype og antal køretøjer pr. virksomhed	73
6.2.3 Køretøjer og virksomheder efter brancher og omsætningsgrupper ..	74
6.2.4 Køretøjer og virksomheder efter køretøjstype og omsætningsgrupper	75
6.2.5 Køretøjer og virksomheder efter brancher og antal ansatte	76
6.2.6 Køretøjer og virksomheder efter køretøjstype og antal ansatte	77
6.3 Vognmands- og firmakørsel.....	78
6.4 Lastekapacitet	78
6.5. Vognparkens alder	81
6.6 Miljøforhold.....	82
6.7 Busser	84
6.7.1 Passagerkapacitet	85
6.7.2 Busser og virksomheder efter brancher og antal køretøjer pr. virksomhed.....	85
6.7.3 Busser og virksomheder efter brancher og omsætningsgrupper	86
6.7.4 Busser og virksomheder efter brancher og antal ansatte	87

Figurfortegnelse

Produktionsværdi, mængder.....	15
Bruttoværditilvækst, mængder	15
Beskæftigelse, antal	16
Lønkvoter, aflønning af ansatte i pct. af BFI	16
Timelønudvikling	17
Produktivitet, bruttoværditilvækst pr. præsteret time	18
Transportarbejdet pr. trækkende enhed.....	18
Lastvognstrafik over Storebælt, Øresund og ved grænsen	22
Danske lastvognes trafikarbejde i Tyskland (Maut) og internationalt trafikarbejde.....	23
Danske lastvognes trafik til Danmark	24
Danske lastvognes transportarbejde og transporteret gods	25
Samlet transportarbejde fra, til og i Danmark.....	26
Kapacitetsudnyttelse af lasteevne i ton korrigeret for volumengods.....	26
Danske lastvognes transportarbejde fordelt på national og international transport.....	28
Firma- og vognmandskørsel i national transport	29
Samlet internationalt transportarbejde til og fra Danmark	31
Andel af godstransport fra Danmark til udlandet	31
Danske køretøjers cabotage i udlandet og udenlandske køretøjers cabotage i Danmark som andel af international transport	33
Fordeling af godsmængde på transportformer	35
National og international transport med skib og lastvogn i, til og fra Danmark. 2013.....	35
Godsmængde med forskellige transportmåder.....	36
Samlet vejgodstransportarbejde for lastkøretøjer registreret i EU og EFTA	36
Fordeling af samlet godsmængde i EU og EFTA på transportformer	37
Udviklingen i omsætning 2000 til 2012, udvalgte brancher.....	42
Udviklingen i årsværk 2000 til 2012, udvalgte brancher	43
Værditilvækst 2000-2012 fordelt på udvalgte brancher	43
Investeringer 2000-2012 fordelt på udvalgte brancher	44
Overskudsgrad (pct.) 2000-2012 fordelt på udvalgte brancher.....	44
Omsætning i vejgodserhvervene 2000-2012.....	47
Årsværk 2000-2012	47
Værditilvækst 2000-2012.....	48
Investeringer 2000-2012	49
Overskudsgrad i absolutte tal	49
Andel af kvinder.....	50
Andel med videregående uddannelse	51
Andel med anden etnisk baggrund 2012.....	51
Økonomisk og beskæftigelsesmæssig udvikling i <i>Andre post og kurer-tjenester</i>	53
Udvikling i omsætning 2008 og 2012 fordelt på typer af godsvo-gnmænd.....	56
Udvikling i værditilvækst pr. årsværk 2008 og 2012 fordelt på typer af godsvo-gnmænd	57
Udvikling i investeringer 2000-2012 fordelt på typer af godsvo-gnmænd	57
Udvikling i den gennemsnitlige overskudsgrad 2004-2012 fordelt på typer af godsvo-gnmænd.....	58
Andel af kvinder fordelt på typer af vognmandsvirksomheder.....	59
Andel med videregående uddannelse fordelt på typer af vognmandsforretninger	60
Andel med anden etnisk baggrund end dansk fordelt på type af vognmandsvirksomhed.....	60
Udvikling i omsætning og beskæftigelse inden for <i>Bustransport</i>	62
Andel kvinder fordelt på branche 2008 og 2012	64

Andel med anden etnisk baggrund end dansk fordelt på brancher 2008 og 2012	65
Chauffører der skifter job fordelt på branche 2010-2012	67
Virksomheder i vejgodserhvervene med trækkende enheder 2004, 2008 og 2013	69
Køretøjer i vejgodserhvervene 2004, 2008 og 2013.....	70
Vejgodserhvervenes virksomheder og køretøjer efter antal køretøjer pr. virksomhed. Ultimo 2013.....	72
Vejgodserhvervenes virksomheder og køretøjer efter omsætning pr. virksomhed. Ultimo 2013.....	74
Vejgodserhvervenes virksomheder og køretøjer efter ansatte pr. virksomhed. Ultimo 2013	76
Udvikling i lastekapacitet, trækkende enheder og kapacitet pr. enhed i <i>Vejgodsbranchen</i>	79
Køretøjer og lastekapacitet for vejgodserhvervenes køretøjer. Ultimo 2013.....	79
Gennemsnitsalder på vejgodserhvervenes køretøjer 2004, 2008 og 2013.....	81
Lastbiler og trækere i vejgodserhvervene efter Euronorm. Ultimo 2013	83

Tabelfortegnelse

Tabel 1.1 Typer af virksomheder og populationer.....	12
Tabel 2.1 Leverandører til fragtvognmænd mv.....	19
Tabel 2.2 Aftagere fra fragtvognmænd mv.....	19
Tabel 3.1 Andel af danske lastvogne i ITDs grænsetælling og i Mautstatistik	23
Tabel 3.2 Trafikarbejde på nationale og internationale ture fordelt efter turlængde.....	25
Tabel 3.3 Varetyper i den nationale og internationale transport	29
Tabel 3.4 Nationalt transportarbejde mellem landsdele. 2013.....	30
Tabel 3.5 Danske datterselskaber i udlandet i vejgodserhvervene	32
Tabel 3.6 Top 5 lande med cabotage i Danmark. 2013.....	33
Tabel 3.7 Transportarbejde i EU/EFTA og danske lastvognes andel	37
Tabel 3.8 Top-10 lande med vejgodstransport i EU efter andel i 2012	38
Tabel 3.9 Vindere og tabere i EU og EFTA	39
Tabel 4.1 Antal virksomheder fordelt på størrelse (pct.) og i alt 2012	41
Tabel 4.2 Oversigtstabel for godsvognmænd.....	42
Tabel 4.3 Antal virksomheder fordelt på brancher og størrelse (pct.) og antal årsværk i alt.....	46
Tabel 4.4 Oversigtstabel for vejgodserhvervene 2012	46
Tabel 4.5 De beskæftigede i vejgodserhvervene fordelt på branche og alder.....	50
Tabel 4.6 Personlig indkomst 2012 fordelt på brancher og indkomst kategorier	52
Tabel 4.7 Karakteristik af de beskæftigede 2012	54
Tabel 4.8 Vognmandsvirksomheder fordelt på antal biler.....	55
Tabel 4.9 Antal årsværk fordelt på typer af godsvognmænd	56
Tabel 4.10 Gennemsnitlig værditilvækst fordelt på typer af vognmandsvirksomheder	56
Tabel 4.11 Antal beskæftigede i vognmandsvirksomheder med køretøjer	58
Tabel 4.12 Beskæftigede i vognmandsvirksomhed fordelt på type af virksomhed og alder	59
Tabel 4.13 Personlig indkomst 2012 fordelt på typer af vognmandsvirksomhed og indkomst kategorier	61
Tabel 4.14 Karakteristik af de beskæftigede i <i>Bustransport</i> 2012	62
5.1 Top-ti over brancher med flest chauffører	63
5.2 Antal chauffører fordelt, på brancher 2008 og 2012.....	64
5.3 Chauffører fordelt på aldersgrupper 2012	65
5.4 Chauffører fordelt på uddannelse 2012	66
5.5 Chauffører fordelt på indkomstgrupper 2012	66
Tabel 5.6 Andel der skifter job 2008/2010 og 2010/2012 fordelt på chauffører og øvrige beskæftigede.....	67
Tabel 6.1 Virksomheder med trækkende enheder.....	70
Tabel 6.2 Antal køretøjer fordelt på brancher. Ultimo 2004, 2008 og 2013.....	71
Tabel 6.3 Antal virksomheder og køretøjer på brancher og køretøjstyper. Ultimo 2013	71
Tabel 6.4 Virksomheder med vare- og lastbiler samt trækkere. Ultimo 2013	72

Tabel 6.5 Køretøjer og virksomheder på brancher og antal køretøjer pr. virksomhed.	
Ultimo 2013	73
Tabel 6.6 Køretøjer og virksomheder på brancher og antal køretøjer pr. virksomhed.	
Ultimo 2013	73
Tabel 6.7 Køretøjer og virksomheder på køretøjstype og antal køretøjer pr. virksomhed.	
Ultimo 2013	73
Tabel 6.8 Køretøjer og virksomheder på køretøjstype og antal køretøjer pr. virksomhed.	
Ultimo 2013	74
Tabel 6.9 Køretøjer og virksomheder på brancher og omsætningsgrupper. Ultimo 2013	74
Tabel 6.10 Køretøjer og virksomheder på brancher og omsætningsgrupper.....	75
Tabel 6.11 Køretøjer og virksomheder på omsætning. Ultimo 2013.....	75
Tabel 6.12 Køretøjer og virksomheder på omsætning. Ultimo 2013.....	76
Tabel 6.13 Køretøjer og virksomheder på brancher og antal ansatte. Ultimo 2013	76
Tabel 6.14 Køretøjer og virksomheder på brancher og antal ansatte. Ultimo 2013	77
Tabel 6.15 Køretøjer og virksomheder på køretøjstype og antal ansatte. Ultimo 2013	77
Tabel 6.16 Køretøjer og virksomheder på køretøjstype og antal ansatte. Ultimo 2013	78
Tabel 6.17 Lastbiler og trækere på brancher og vognmands- og firmakørsel.	
Ultimo 2013	78
Tabel 6.18 Lastekapacitet på vejgodserhvervenes køretøjer. Ultimo 2013.....	80
Tabel 6.19 Lastbiler og deres lastekapacitet efter anvendelse og brancher. Ultimo 2013	81
Tabel 6.20 Antal og alder på erhvervskøretøjer 2004-2013, ultimo.....	82
Tabel 6.21 Alder på vejgodserhvervenes køretøjer. Ultimo 2013.....	82
Tabel 6.22 Lastbiler på brancher og miljøstandard. Ultimo 2013.....	83
Tabel 6.23 Trækere på brancher og miljøstandard. Ultimo 2013	84
Tabel 6.24 Busser og virksomheder fordelt på brancher, anvendelse og alder	84
Tabel 6.25 Passagerkapacitet.....	85
Tabel 6.26 Busser og virksomheder på brancher og antal busser pr. virksomhed.	
Ultimo 2013	86
Tabel 6.27 Busser og virksomheder på brancher og antal busser pr. virksomhed.	
Ultimo 2013	86
Tabel 6.28 Busser og virksomheder på brancher og omsætningsgrupper. Ultimo 2013	87
Tabel 6.29 Busser og virksomheder på brancher og omsætningsgrupper. Ultimo 2013	87
Tabel 6.30 Busser og virksomheder på brancher og antal ansatte. Ultimo 2013	88
Tabel 6.31 Køretøjer og virksomheder på køretøjstype og antal ansatte. Ultimo 2013	88

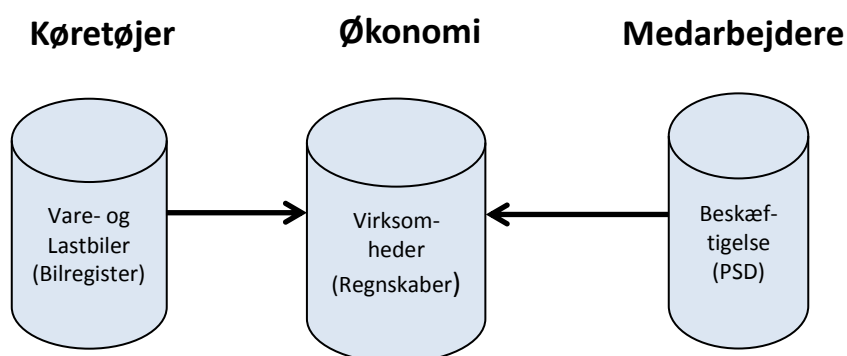
1 Indledning

Denne rapport er bestilt og betalt af Transportministeriet til brug for arbejdet i Vejtransportrådet. Arbejdet med rapporten er udført i Danmarks Statistik.

Rapporten har primært til formål at belyse vejgodstransport, men der vil også være omtale af bustransport mv. Rapporten belyser, dels hvordan branchen har udviklet sig siden årtusindskiftet sammenlignet med andre erhverv og opdelt på national og international aktivitet, dels hvordan branchen er udrustet med køretøjer og medarbejdere.

Beskrivelserne og analyser sker med udgangspunkt i danske og internationale statistikker om transporterhvervene, samt samkøring af danske registre der bl.a. indeholder oplysninger om virksomhedernes branche, økonomi, medarbejdere og vognpark. I nogle kapitler vises tidsserier tilbage til årtusindskiftet. I andre kapitler fokuseres på årene 2004, 2008 samt 2012/2013 således at situationen før højkonjunkturen er dækket og kan sammenlignes med situationen i toppen af højkonjunkturen i 2008 og situationen, som den tager sig ud i de seneste opgørelser.

Sammenkørsel af de forskellige registre danner grundlag for en række nye analyser med resultater, som ikke tidligere har været præsenteret.



Analyserne dækker primært to dele af vejgodserhvervene:

”Godsvognmænd”, der omfatter virksomheder i brancherne

- 49.41.00 Vejgodstransport
- 49.42.00 Flytteforretninger

og ”Hjælpevirksomhed til transport”, der i denne analyse omfatter brancherne

- 52.10.00 Oplagrings- og pakhusvirksomhed
- 52.24.00 Godshåndtering
- 52.29.20 Speditører
- 52.29.90 Andre tjenesteydelser i forbindelse med transport

For hjælpevirksomhed til transport er der tale om et udvalg af brancher, der vurderes at være tæt forbundet med vejgodstransport. Virksomhederne i disse brancher kan dog også have aktiviteter, der er relateret til luft, bane eller søtransport.

Derudover er der en kort omtale af:

- 53.20.00 Andre post og kurer tjenester
- Busser og busserhvervene

1.1 Virksomheder i undersøgelsen

Hvad er en virksomhed?

Belysningen af virksomhederne i vejgodserhvervene sker med udgangspunkt i forskellige kilder, og derfor kan tilsyneladende ens begreber dække over lidt forskelligt indhold i de forskellige statistikker, lige som populationerne kan være forskellige.

Begrebet *en virksomhed* er således ikke defineret ens, idet man i nogle opgørelser fx frasorterer små enheder, der ligger under en bagatelgrænse, mens de til gengæld er med i andre.

I nedenstående tabel er det vist, hvilke og hvor mange virksomheder, der indgår i de forskellige opgørelser. Forklaring til de enkelte kolonner følger efter tabellen.

Tabel 1.1 **Typen af virksomheder og populationer**

	Virksomheder i opgørelserne vedr. køretøjer, ultimo 2013						Virksomheder med godstilladelse			
	Aktive virksomheder ultimo 2013	I alt	Med trækkende enheder	Øvrige	Over bagatelgrænsen	Under bagatelgrænsen og øvrige	Virksomheder over bagatelgrænsen aktive i 2012	I alt	Aktive virksomheder ultimo 2013	Øvrige
Alle virksomheder	426.935	433.928	11.006	422.922	266.537	167.391	•	5.254	4.899	355
Vejgodserhvervene i alt	7.271	7.467	3.545	3.922¹	5.950	1.517	6.425	3.955	3.669	286
38.11.00 Indsamling af ikke-farligt affald	114	114	50	64	99	15	•	52	47	5
49.41.00 Vejgodstransport	5.579	5.740	3.242	2.498	4.728	1.012	5.260	3.639	3.377	262
49.42.00 Flytteforretninger	301	312	111	201	228	84	240	116	108	8
52.10.00 Oplagrings- og pakhushvirksomhed	192	195	14	181	123	72	126	8	8	0
52.24.00 Godshåndtering	85	86	14	72	59	27	62	16	15	1
52.29.20 Speditører	679	691	82	609	506	185	522	93	87	6
52.29.90 Andre tjenesteydelser i forbindelse med transport	321	329	32	297	207	122	215	31	27	4
Øvrige brancher	419.664	426.461	7.461	419.000	260.587	163.711	•	1.297 ²	1.230	67

¹ Omfatter 1.436 virksomheder kun med varebiler, heraf 1.086 i Vejgodstransport.

Kilde: Særkørsel i Danmarks Statistik

² Godstilladelserne uden for vejgodserhvervene er fordelt på 182 brancher med 11 brancher med mellem 46 og 90 tilladelser. I *Andre post- og kurer tjenester* ligger 71 tilladelser.

Aktive virksomheder ultimo 2013:

Omfatter alle virksomheder – juridiske enheder/CVR-numre – i Erhvervsregistret, som er registreret aktive pr. 31. december 2013 og som er registreret med omsætning ≥ 0 . Der er ca. 223.000 aktive CVR-numre uden oplyst omsætning, som ikke indgår i undersøgelsen.

Virksomheder i opgørelserne vedr. køretøjer:

I Det Digitale Motorregister, DMR, er køretøjerne som hovedregel registreret på et CVR-nummer (se kapitel 6.), men virksomheden bag nummeret er ikke nødvendigvis aktiv ved årets udgang, jf. ovenfor, selv om køretøjet er aktivt. Der forekommer også numre, der ikke i det hele taget findes i Erhvervsregistret, og det er typisk overleveringer fra tidligere versioner af motorregistret, hvor der blev opereret med fiktive SE-/CVR-numre. Populationen er derfor større end i den første kolonne. Virksomhederne er placeret efter, hvilket CVR-nummer der er bruger af køretøjet, og ikke efter hvem der er ejer.

Med trækkende enheder:

Virksomheder med aktive lastbiler og/eller sættevognstrækkere ultimo 2013.

Øvrige:

Virksomheder uden aktive køretøjer eller med andre køretøjer end lastbiler og trækere. Der er knap 2.300 virksomheder i vejgodserhvervene uden lastbiler og trækere.

Bagatelgrænsen:

Afgrænsning af virksomhederne ud fra antal årsværk bl.a. til anvendelse i regnskabsstatistikken anvendt i kapitel 4, hvor kun virksomheder med mere end 0,5 årsværk er medtaget.

Virksomheder over bagatelgrænsen, aktive i 2012:

Virksomhederne i denne kategori stammer fra regnskabsstatistikken 2012, hvor virksomheder med økonomisk aktivitet i løbet af 2012 er medtaget. Virksomhederne er ikke nødvendigvis aktive ved årets afslutning.

Omkring 600 af virksomhederne med aktiviteter i 2012 har ophørt deres virksomhed inden udgangen af 2013.

Der er ikke skelnet mellem, om virksomhederne har køretøjer eller ej, endsige hvilke køretøjer de har.

Virksomheder med godstilladelse:

Kørsel for fremmed regning fordrer en tilladelse, som Trafikstyrelsen udsteder. En relativ stor andel af tilladelserne ligger hos virksomheder uden for vejgodserhvervene.

Det er ikke alle virksomheder med godstilladelse, der var aktive ultimo 2013.

Som det fremgår af tabel 1.1 er det vigtigt at være rimeligt præcis, når man skal fastlægge, hvor mange virksomheder der har adgang til køretøjer inden for forskellige brancher.

Opgørelse af bemanningen

Det samme gælder med hensyn til at fastlægge, hvor stor en bemanning der findes i de forskellige brancher. Når man taler om beskæftigelsen, skelner man typisk mellem antal beskæftigede (inkl. ejeren), antal job (uanset arbejdstid), antal lønmodtagere eller ansatte og antal fuldtidsbeskæftigede.

Hvem aftager produktionen?

De fem største aftagere af produktionen i de danske *fragtvognmænd* mv. er *eksport* (35 pct.), *engroshandel* (27 pct.), *industrien* (14 pct.), *fragtvognmænd* (5 pct.) og *detailhandel* (3 pct.) Oplysningerne stammer fra input-output-tabellen for 2010.

Hvem er leverandør?

De seks største leverandører til de danske *fragtvognmænd* mv. er *skibsfart* (24 pct.), *bilværksteder* (15 pct.), *fragtvognmænd* (12 pct.), *hjelpevirksomhed til transport* (8 pct.), *regional- og fjerntog* (6 pct.) og *olieraffinaderier* (4 pct.) Oplysningerne stammer fra input-output-tabellen for 2010.

Indhold

Nærværende publikation består i det følgende af kapitel 2, hvor der med udgangspunkt i nationalregnskabsmæssige opgørelser gives en bred indføring landtransport sammenlignet en række andre erhverv, herunder udviklingen i produktiviteten. I kapitel 3 redegøres mere detaljeret med udgangspunkt i danske og internationale statistikker om vejgodstransport om udviklingen i det nationale og internationale transportarbejde. I kapitel 4 belyses transporterhvervenes økonomi med udgangspunkt i regnskabsstatistikens oplysninger om omsætning, overskud, beskæftigelse og investeringer. I kapitel 5 redegøres for transporterhvervenes chauffører fordelt efter alder, køn, herkomst og indkomst. Endelig er der i kapitel 6 en belysning af vognparken og dens fordeling på brancher og virksomheder efter størrelse mv. Kapitlerne indledes med en sammenfatning.

2 Landtransport og andre erhverv

I dette kapitel sammenlignes udviklingen i *landtransport* med udviklingen i andre erhverv. For at sikre det bedste sammenligningsgrundlag benyttes oplysninger fra det netop hovedreviderede nationalregnskab. Prisen for at benytte meget sammenlignelige tal er, at oplysningerne ikke er så detaljeret opdelt på brancher, som det er tilfældet i de efterfølgende kapitler.

Vi har valgt at sammenholde *landtransport* med to relevante brancher: *Industri* og *engroshandel*, som er to af transportbranchens største aftagere. Udover fragtvognmænd består landtransport af transport med tog, bus og taxa samt rør. Der er således tale om oplysninger, der dækker bredere end hovedtemaet for denne rapport. Derfor er der også medtaget oplysninger om *fragtvognmænd og rørtransport*, hvor sidstnævnte udgør en megen beskeden del af branchen. Desværre findes oplysningerne om fragtvognmænd mv. kun til og med 2010, hvor oplysningerne om de øvrige brancher går frem til 2012 henholdsvis 2013. *Fragtvognmænd* udgør ca. halvdelen af branchen *landtransport* målt på produktion og beskæftigelse.

Sammenfatning

Produktionen i landtransport målt i mængden har udviklet sig nogenlunde parallelt med industriproduktionen, men bruttoværditilvæksten har haft vanskeligt ved at følge med.

Beskæftigelsen i landtransport er faldet markant mindre end i industrien.

Lønudviklingen i landtransport har stort set fulgt industrien.

Arbejdsproduktiviteten i landtransport har udviklet sig markant dårligere end i industrien og engroshandlen.

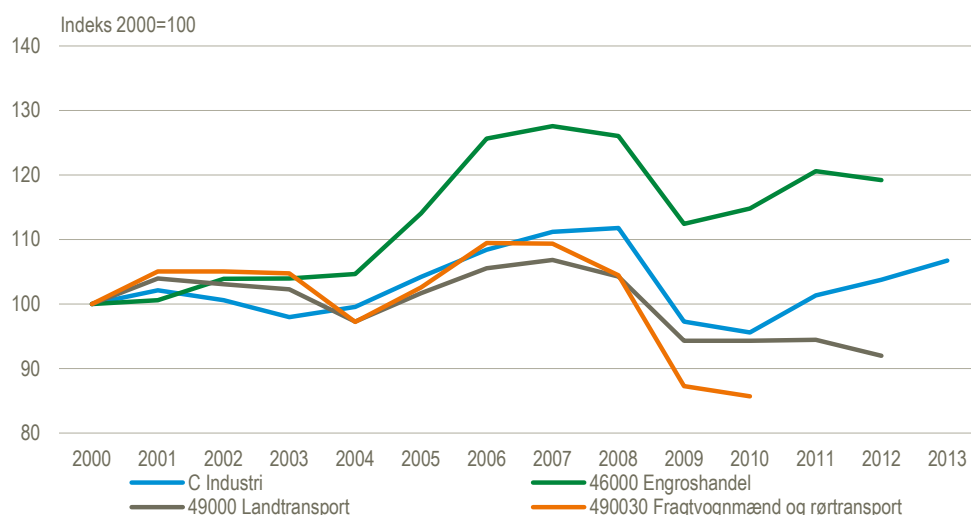
En væsentlig forklaring på det målte fald i den gennemsnitlige produktivitet er formentlig nedgangen i danske godsvognmænds højproduktive internationale transportarbejde.

Produktion og beskæftigelse

Produktionsværdi Produktionsværdien opgjort i mængde er det bedste udtryk for aktiviteten inden for en branche. Som det fremgår af figuren var aktiviteten nogenlunde stagnerende i årene umiddelbart efter årtusindskiftet, hvilket blandt andet kan ses på baggrund af it-boblen, som brast. I midten af 00-erne oplevedes en højkonjunktur, som er særlig tydelig i *engroshandlen*, men også *industrien* og *landtransport* udviser en markant opgang i aktiviteten.

Højkonjunktoren sluttede brat med finanskrisen i efteråret 2008. Produktionen i *landtransport* toppede i 2007. For *industrien* og *landtransport* faldt aktiviteten tilbage til et niveau, som var lavere end i 2000. Fra 2011 har aktiviteten i *industrien* rettet sig noget igen, mens aktiviteten i *landtransport* fortsat ligger på et ret lavt niveau.

Figur 2.1 Produktionsværdi, mængder



Kilde: Nationalregnskabet 2014

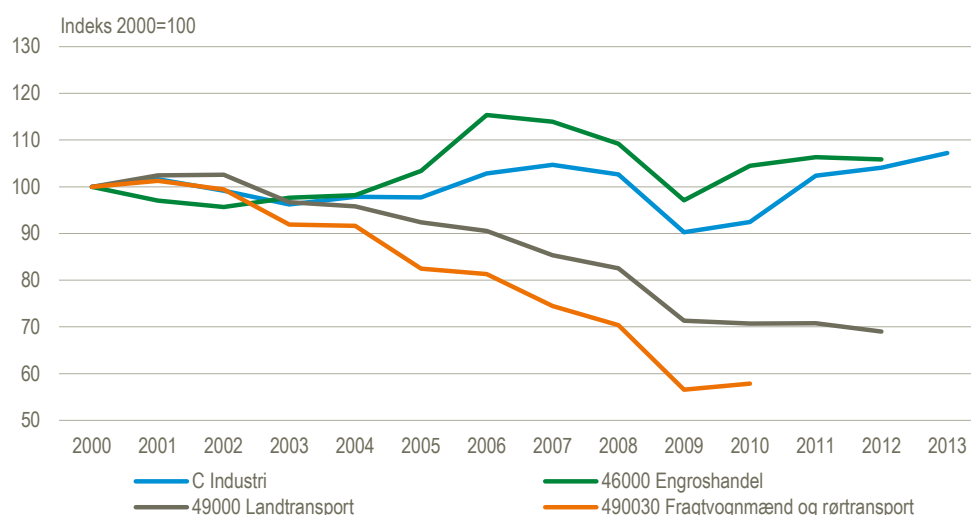
Bruttoværditilvækst

Bruttoværditilvæksten belyser, i hvilken udstrækning brancherne kan få en positiv forretning ud af deres samlede aktivitet. Bruttoværditilvæksten i mængder viser, hvor meget der er tilbage til løn til medarbejderne, renter, afskrivninger og overskud til virksomhedsejerne, når omkostningerne til råvarer, fremmede tjenester og diverse skatter er betalt, og der er korrigeret for inflation.

Som det fremgår af figuren, har *industrien* og *engroshandlen* været i stand til at fastholde bruttoværditilvæksten på lidt over 2000-niveau med lidt variation i takt med konjunkturudviklingen.

Fragtvognmændene har oplevet en jævnt faldende bruttoværditilvækst, som i 2010 var mere end 40 pct. lavere end i 2000. Denne udvikling kan resultere i tre ting: beskæftigelsen, reallønnen eller vognmændenes overskud udvikler sig dårligere end i de øvrige brancher.

Figur 2.2 Bruttoværditilvækst, mængder



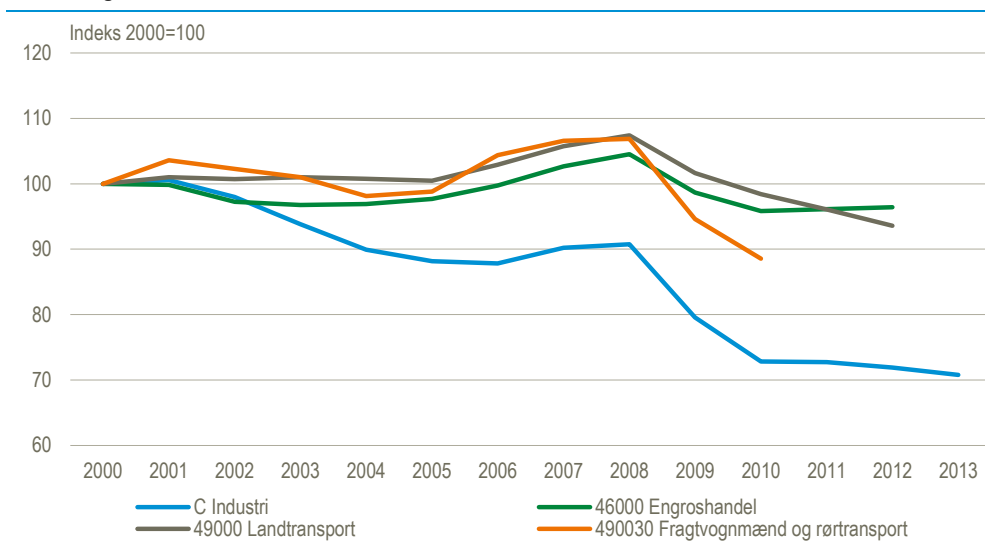
Kilde: Nationalregnskabet 2014

Beskæftigelse

Når man betragter udviklingen i antal beskæftigede, kan det konstateres, at der for industrien har været tale om et markant fald bortset fra et par år under højkonjunkturen. I *landtransport* og *engroshandel* har beskæftigelsen været næsten konstant siden 2000. For *fragtvognmændene* har der dog været tale om et fald på

næsten 20 pct. fra 2008 til 2010 parallelt med udviklingen inden for *industrien* i samme periode.

Figur 2.3 **Beskæftigelse, antal**



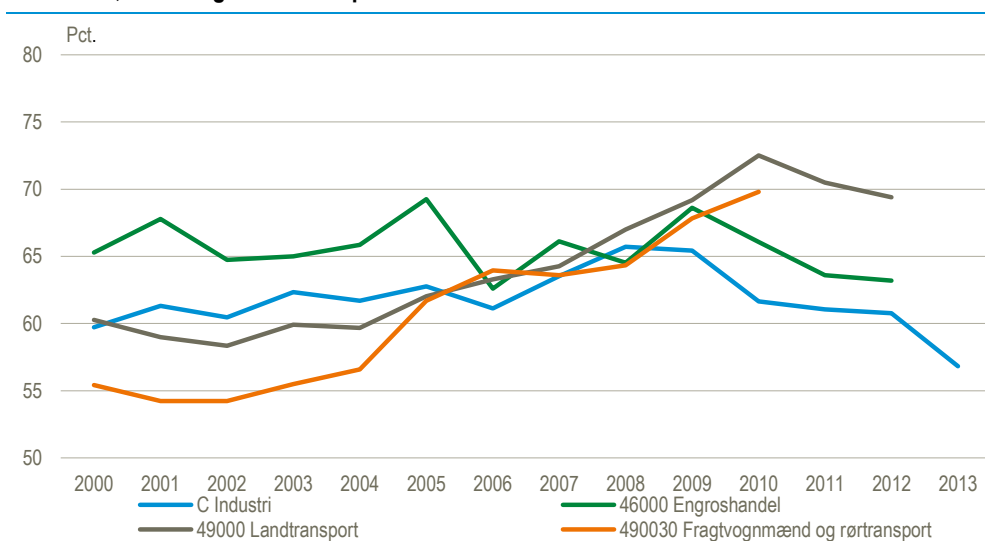
Kilde: Nationalregnskabet 2014

Hvordan fordeles produktionsresultatet?

Lønkvote Lønkvoten viser, hvorledes produktionsresultatet er blevet fordelt over tid. Af figur 2.4 fremgår at, i 2000 fik de ansatte i *industrien* 60 pct. af den samlede bruttofaktorindkomst (BFI), som er det, der er tilbage af omsætningen, når indkøb af varer og fremmede tjenester er betalt. I 2008 var denne andel steget til 65 pct. Efter finanskrisen i efteråret 2008 er lønkvoten aftaget og lå i 2013 under niveauet i 2000. Lønkvoten inden for *engroshandel* har ligget nogenlunde konstant siden 2000 med mindre udsving fra år til år.

Inden for *landtransport* lå lønkvoten i 2000 på niveau med industrien, mens den i 2012 lå næsten 10 pct.point højere og *fragtvognmændene*, hvor der kun er tal frem til 2010, synes udviklingen at have været endnu mere markant. Noget som kan bidrage til en stigende lønkvote er et aftagende antal selvstændige, men den væsentligste forklaring skal nok findes enten i en kraftig lønudvikling på den ene side eller klemte avancer på den anden side.

Figur 2.4 **Lønkvoter, aflønning af ansatte i pct. af BFI**

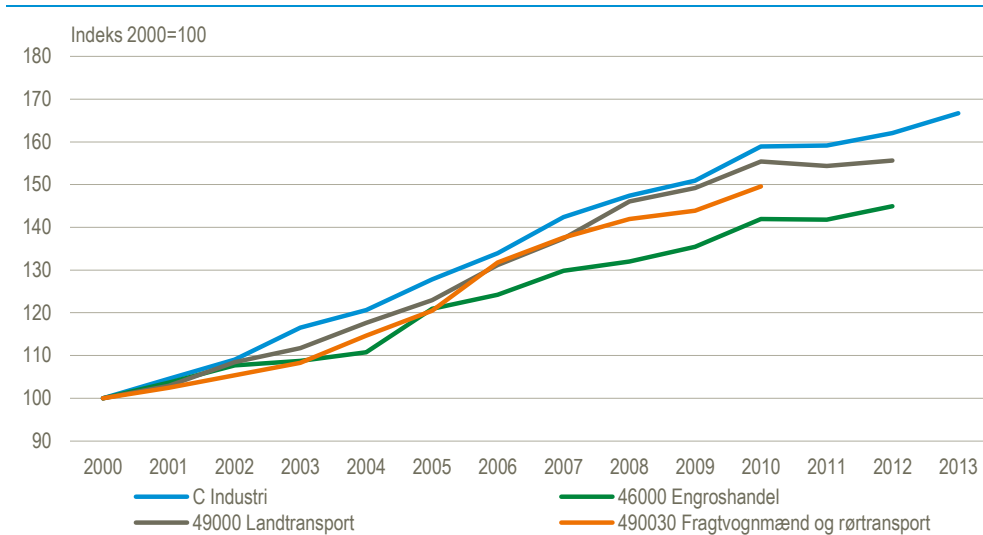


Kilde: Nationalregnskabet 2014

Løn og produktivitet

Lønudvikling Givet udviklingen i lønkvoten er der god grund til at belyse lønudviklingen inden for *landtransport* sammenlignet med andre erhverv. Som det fremgår, har *engroshandel* haft den langsomste timelønsudvikling af de belyste erhverv. Lønudviklingen inden for *landtransport* har fra 2000 til 2012 været noget kraftigere end *engroshandel*, men lidt langsommere end inden for *industrien*. Det er derfor ikke lønudviklingen som er årsagen til det markante skift i indkomstfordelingen mellem løn og avancer, men derimod at avancerne inden for *landtransport* er blevet klemte.

Figur 2.5 Timelønsudvikling



Kilde: Nationalregnskabet 2014

Hvad er produktivitet?

Produktivitet måles som mængden af output pr. enhed af input enten udtrykt i værdier eller mængder. Fx er arbejdsproduktiviteten målt som mængden af produceret output pr. ansat eller pr. præsteret arbejdstime. Væksten i total- eller multifaktorproduktivitet udtrykker væksten i produktionen set i forhold til væksten i samtlige produktionsfaktorer.

På branche- eller virksomhedsniveau bidrager stigende produktivitet til faldende produktionsomkostninger, som bidrager til lavere inflation, eller til større avancer.

De to mest almindelige kilder til produktivitetsvækst inden for et erhverv er:

- Forbedringer i teknologi eller produktionsprocesser
- Forbedret organisering af arbejdet i virksomhederne

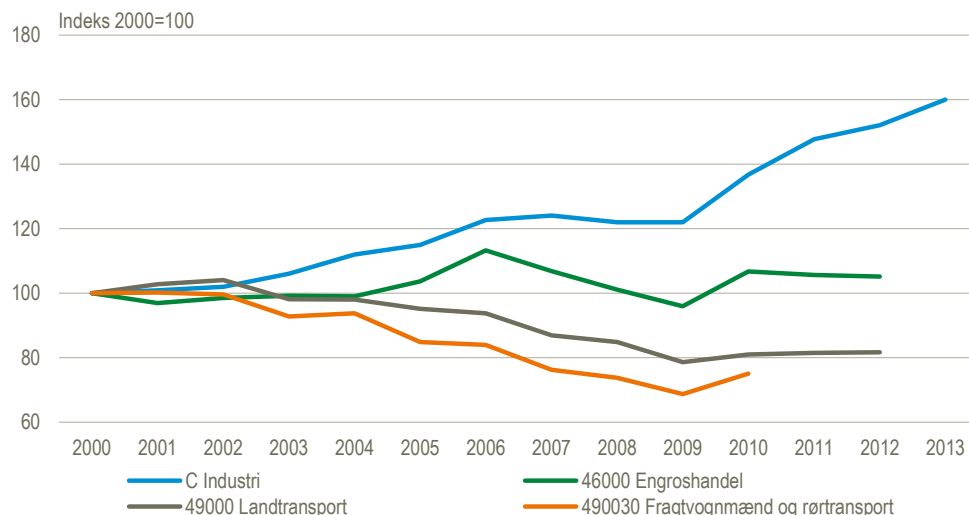
Forbedringer i godsvognsproduktiviteten kan også måles ved antal tonkm pr. køretøj. Dette mål fanger både ændringer i den gennemsnitlige godsmængde pr. køretøj og ændringer i den gennemsnitlige kapacitetsudnyttelse.

Man kunne også se på antal tonkm pr. arbejdstime eller pr. brændstofenhed.

Produktivitet Produktivitetsudviklingen er et helt centralt tema, når det kommer til virksomhedsdrift. Produktivitet kan måles på mange måder. I figuren nedenfor er fokuseret på den såkaldte arbejdskraftproduktivitet, som viser hvor meget mere værdi, der skabes over tid ved den samme indsats af arbejdstimer.

Som det fremgår af figuren har *industrien* været ganske ferm til at øge produktiviteten især efter finanskrisen. Set over perioden 2000-2013 har den gennemsnitlige produktivetsstigning ligget på ca. 5 pct. om året. I *engroshandel* har produktiviteten været nogenlunde konstant i samme periode, mens arbejdsproduktiviteten i *landtransport* er faldet med ca. 20 pct. Det er især *fragtvognmændenes* produktivitet, som frem til 2010 har trukket ned.

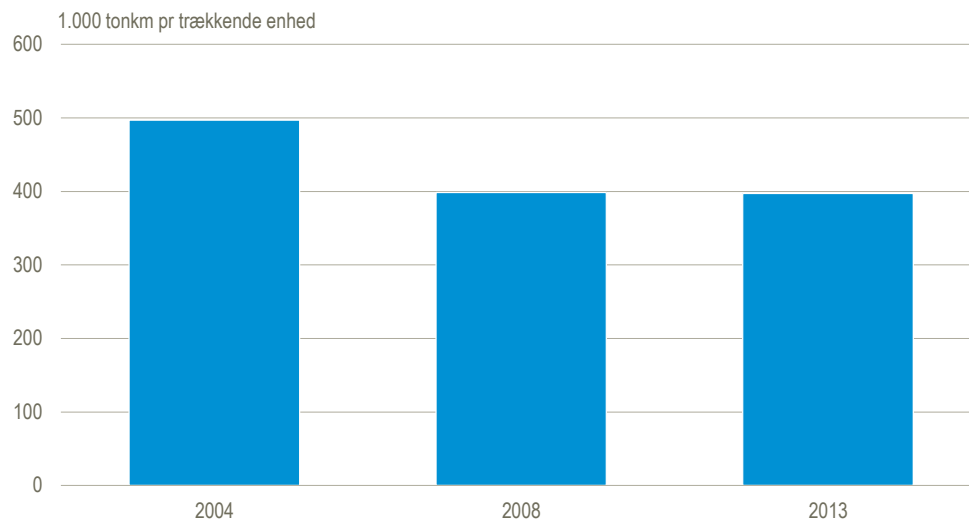
Figur 2.6 Produktivitet, bruttoværditilvækst pr. præsteret time



Kilde: Nationalregnskabet 2014

For at underbygge de noget abstrakte nationalregnskabstal, som blandt andet er følsomme over for deflatering, er der i figur 2.7 vist et mere fysisk mål for produktivitet. Her er der med udgangspunkt i det samlede transportarbejde, som omtales i kapitel 3, og antal trækkende enheder (lastbiler og sættevognstrækkere), som omtales i kapitel 6, beregnet hvordan det gennemsnitlige transportarbejde pr. trækkende enhed har udviklet sig fra 2004 til 2012. Transportarbejdet opgøres i tonkm, og det beregnes som den samlede godsmængde gange transporteret afstand.

Figur 2.7 Transportarbejdet pr. trækkende enhed



Kilde: Beregninger i Danmarks Statistik

Dette mål for produktivitet viser et fald i produktiviteten fra 2004 til 2008 på ca. 20 pct., mens produktiviteten i 2012 var på niveau med 2008.

I den viste periode er der især sket en markant forskydning af dansk transport væk fra internationale ture, hvilket betyder, at den gennemsnitlige længde af en godstransport med danske lastbiler eller sættevognstrækkere er blevet væsentligt kortere, og nu overvejende består af indenlandske transporter, jf. figur 3.6.

Ifølge branchen er transportarbejdet pr. trækkende enhed markant højere ved lange (internationale) ture på motorvej end ved korte (nationale) ture i tæt trafik og med mange af- og pålæsninger. Det kan derfor ikke afvises, at faldet i den gennem-

snitlige produktivitet mere er et resultat af de strukturelle forskydninger væk fra international transport end dårlig performance i transportvirksomhederne.

Fragtvognmændenes leverandører og aftagere

Transporterhvervene har stor samfundsøkonomisk betydning blandt via deres samspil med andre erhverv. I 2010, som er det seneste år med en input-output-tabel, var skibsfart den største leverandør til fragtvognmændene. Derefter fulgte bilværksteder og fragtvognmændene selv.

Tabel 2.1 Leverandører til fragtvognmænd mv.

	2010
	Pct.
I alt	100
Skibsfart	23,6
Bilværksteder	15,5
Fragtvognmænd	12,4
Hjælpevirksomheder	8,4
Regional- og fjerntog	5,8
Olieraffinaderier	4,3
Øvrige	30,0

Kilde: Input-output-tabel 2010

I 2010 var eksporten den største aftager af ydelser fra fragtvognmændene. Derefter fulgte engroshandel og industrien.

Tabel 2.2 Aftagere fra fragtvognmænd mv.

	2010
	Pct.
I alt	100
Eksport	34,5
Engroshandel	26,7
Industri	14,6
Fragtvognmænd	5,1
Detailhandel	3,0
Hjælpevirksomhed	2,9
Øvrige	13,2

Kilde: Input-output-tabel 2010

3 Vejgodstransportarbejdet

Indhold i kapitlet Kapitlet belyser transportarbejdet i Danmark. Første afsnit belyser den overordnede udvikling i transportarbejdet udført af dansk indregistrerede lastvogne samt transportarbejdet, der udføres i Danmark uanset lastvognens nationalitet.

Den anden del af kapitlet ser på den nationale og den internationale transport udført af danske lastvogne. I denne del inddrages andre kilder til belysning af transportomfanget. Ydermere bliver varens art og kørselens type afdækket.

Det sidste afsnit tegner et billede af transportmarkedet ved dels at inddrage de øvrige væsentlige transportmåder i Danmark og deres andel og udvikling af gods-transporten og dels at se på hele det europæiske transportmarked med hovedsagelig lastvogne, men også andre transportformer.

Sammenfatning

Danske lastvogne mister terræn Godstransport med danske lastvogne bliver presset. Det totale transportarbejde med danske lastbiler er i perioden 2002-2013 faldet fra 23 mia. tonkm til 16 mia. tonkm. – en nedgang på 29 pct. I samme periode har det samlede vejgods transportarbejde knyttet til Danmark, dvs. vejgodstransport til, fra og i Danmark uanset køretøjets nationalitet over hele perioden været uændret på 30 mia. tonkm. Da det var højest i perioden i 2006, var det på 33 mia. tonkm, og faldt i starten af krisen hurtigt til 27 mia. tonkm. i 2010.

Konkurrence fra dels udenlandske lastvogne... Med udvidelserne af EU og dermed flere lande til at konkurrere om transportkunderne og en relativ stabil markedstørrelse omkring 1,7 billioner tonkm er konkurrencen på vejgodstransportmarkedet blevet skærpet og de dansk indregistrerede lastvogne er blevet presset tilbage til det nationale marked.

... og dels andre transportformer I Danmark er transportmarkedet delt imellem skibsfarten og lastvogne, hvor lastvognene tager sig af den nationale transport og den nære internationale transport og skibene tager sig af den fjerne internationale transport. På det europæiske marked ses en bevægelse væk fra vejgods mod skibs- og jernbanetransport. Det betyder større konkurrence på det europæiske vejgodstransportmarked, som også har afsmittende virkninger på det nationale danske marked.

Øget kapacitetsudnyttelse De danske lastvogne har været i stand til at tilpasse og forbedre kapacitetsudnyttelsen hovedsageligt ved en bedre transportplanlægning, hvorved tomkørslen er faldet. Henover starten af kriseårene skulle der også ske en tilpasning i vognbestanden, således at antallet af vogne blev tilpasset en ændring i godsmængden.

Kilder og metode

Datakilderne Datagrundlaget er hovedsageligt den danske vejgodsstatistik, men også den europæiske vejgodsstatistik (som den danske er en del af) samt andre kilder inddrages. De anvendte kilder i afsnittet er, hvis ikke angivet, Danmarks Statistiks vejgodsstatistik.

Fælles EU-statistik Den primære kilde er den europæiske vejgodsstatistik, som udarbejdes efter ens regler i alle EU-medlemslandene, EFTA-landene og EU-kandidatlande og således også i Danmark. Statistikken er en stikprøvebaseret statistik, dvs. der foretages ikke en total optælling af alt transport med lastbil, men opregnes på baggrund af en stikprøve. Kvaliteten af den endelige statistik er således bl.a. afhængig af stikprøvens repræsentativitet i forhold til den samlede population.

Stikprøvebaseret statistik Statistikken baserer sig på en stratificeret stikprøve, dvs. bestanden af køretøjer deles op i grupper efter karakteristika, som forventes at give ensartede grupper i forhold til besvarelsen. Stikprøven udtrækkes således, at hver gruppe er tilstrækkelig repræsenteret. En effektiv stratificeret stikprøve giver mulighed for samme kvalitet i resultaterne med færre besvarelser. Den enkelte lastvogn udtages for en uge ad gangen og indberetter alle aktiviteter i den pågældende uge. Statistikken belyser godstransport og kun køretøjer, der udfører godstransport, skal indberette.

Usikkerhed på sjældne hændelser I en stikprøvebaseret statistik vil relativt sjældne hændelser, som ikke indgår i stratificeringen være forbundet med en relativ større usikkerhed, fx cabotagekørsel eller transport til mindre og fjerntliggende lande.

Usikkerheder i vejgodsstatistikken

Metodeændring i vejgodsstatistikken På baggrund af udviklingen i såvel den nationale som den internationale transport i vejgodsstatistikken i lyset af udviklingen i andre datakilder (hovedsagelig trafikarbejdet baseret på synsdata og ITDs grænsetælling) er der rejst spørgsmål til kvaliteten af vejgodsstatistikken med henvisning til en metodeændring med virkning fra 4. kvartal 2009. Metodeændringen betød dels, at international kørsel blev registreret i samme skema, som national kørsel samt, at stikprøven for national og international kørsel blev udtrukket på samme måde – en stikprøve baseret på motorkøretøjsregisteret.

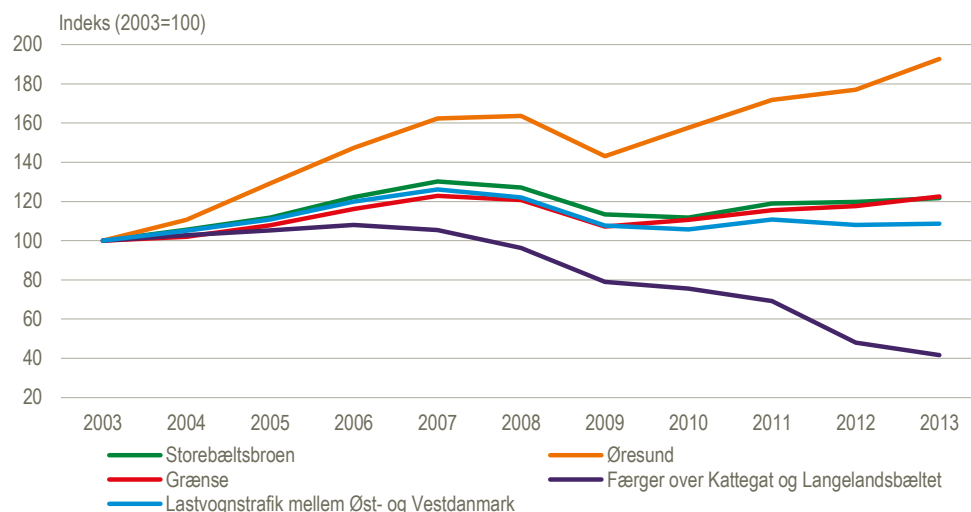
ITDs grænsetælling ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport har siden 2. kvartal 2003 foretaget en kvartalsvis trafiktælling af trafikken mod Danmark ved de danske grænser, hvor antallet af lastvogne per døgn opgøres. Data indsamles ved at tælle lastkøretøjer i 24 tilfældig valgte timer fordelt ud over en udvalgt tællingsuge i hvert kvartal. Tællingsugen udvælges som en uge, der ikke påvirkes af helligdage eller andre ferieperioder på de væsentligste transportmarkeder. I figur 3.1 vises udviklingen i serien sammen med lastvognstrafikken over Storebælts- og Øresundsbroerne.

Stigning i trafikken over de store broer I 2013 kørte 1,2 mio. lastvogne over Storebæltsbroen og 400.000 biler over Øresundsbroen. Siden det laveste punkt efter krisen i 2009 er trafikken på Øresundsbroen steget 35 pct. På Storebælt er trafikken i samme periode kun steget 7 pct., og den samlede trafik talt ved ITDs grænsetælling er steget 14 pct.

Udover Storebæltsbroen transporteres en mindre del af lastvognsgodset med færger mellem øst- og vestdanmark. Siden 2006 har denne trafik været faldende, og siden 2009 er antallet af lastvogne, der føres over Kattegat og Langelandsbæltet med færge, næsten halveret. I 2013 passerede 81.000 lastkøretøjer på denne måde.

Den kraftigere stigning i trafikken på Øresundsbroen skal ses i lyset af, at broen åbnede i 2000 og derfor formentlig ikke havde fundet et normalt leje af trafik i 2003 ligesom broens takstpolitik i perioden trak trafik væk fra færgerne over Øresund.

Figur 3.1 Lastvognstrafik over Storebælt, Øresund og ved grænsen



Kilde: ITDs grænsetælling, alle grænser, trafikopgørelser fra Storebælt A/S (storebaelt.dk) og Øresund A/S (oresundsbron.com)

Tysk vejafgiftssystem

Tyskland har siden 2005 haft et elektronisk¹ vejafgiftssystem kaldet *Maut*, som registrerer alle afgiftspligtige køretøjer, dvs. køretøjer over 12 t totalvægt, når de kører ind på og forlader afgiftspligtige strækninger. De afgiftspligtige strækninger er alle statslige motorveje (Bundesautobahnen) samt visse fire-sporede motortrafikveje (Bundesstraßen). Bundesamt für Güterverkehr offentliggør statistik på grundlag af afgiftsregistreringerne med 2007 som første år.

Relativ stabilt trafikarbejde ud fra Maut

I figur 3.2 sammenlignes danske lastvognes trafikarbejde i Tyskland opgjort ved de tyske Maut-registreringer med det internationale transportarbejde fra vejgodsstatistikken inkl. tomkørsel. I figuren indgår kun ture, som starter eller slutter i Tyskland eller transiterer igennem Tyskland. Ca. 45 pct. af de danske køretøjers internationale transport går til Tyskland eller lande, som kræver transit gennem Tyskland. Det bemærkes, at det samlede trafikarbejde ved turen indgår og derfor ikke kun det der foregår i Tyskland.

Brud i vejgodsstatistik

Fra 2009 til 2010 var der et fald i vejgodstransporten, som ikke genfindes i Mautstatistikken². Såvel før som efter bruddet har udviklingen for danske lastvognes trafikarbejde fulgt udviklingen i Mautstatistikken, og såvel vejgodsstatistikken som Mautstatistikken har været faldende.³

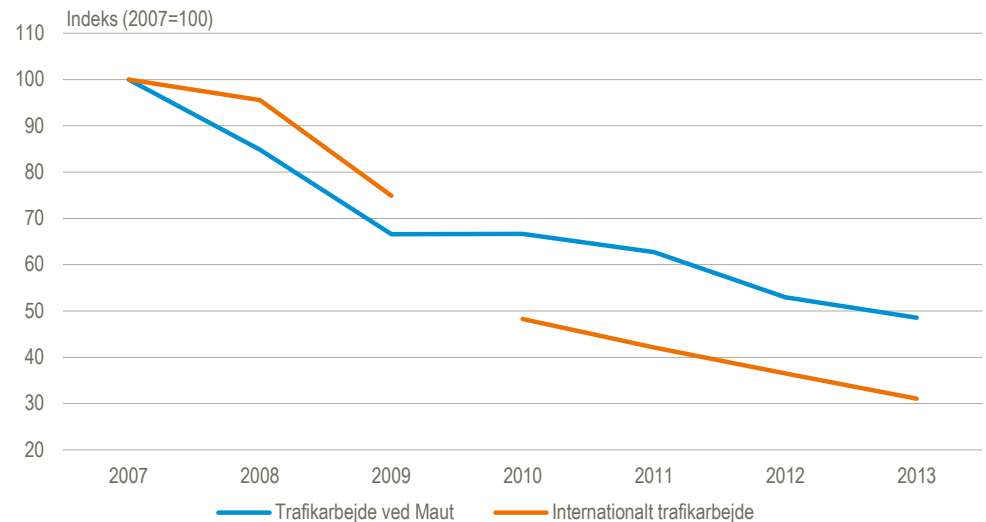
Ifølge Mautstatistikken var trafikarbejdet i 2013 med danske køretøjer over 12 t totalvægt på Mautpligtige strækninger i alt 87,8 mio. km, mens det samlede trafikarbejde i vejgodsstatistikken var 271,8 mio. km.

¹ Der findes en manuel registrering for køretøjer, der kun sjældent kører på de tyske veje.

² Fra august 2008 blev Mautstrækningerne udvidet med 1.100 km.

³ Det vil ikke umiddelbart være muligt at vurdere databruddets omfang på baggrund af figur 3.2, idet der fx ikke har været en stabil sammenhæng i serierne i perioden op til databruddet og der ikke i figuren tages hensyn til evt. strukturelle ændringer over tid.

Figur 3.2 Danske lastvognes trafikarbejde i Tyskland (Maut) og internationalt trafikarbejde



Kilde: Mautstatistikken, Bundesamt für Güterverkehr og Godstransport med danske lastbiler, Danmarks Statistik

ITDs grænsetælling sammenlignet med vejgodsstatistikken

Figur 3.3 viser udviklingen i antallet af danske lastvogne per døgn baseret på ITDs grænsetælling sammenlignet med dansk indregistrerede køretøjers internationale ture til Danmark som opgjort i vejgodsstatistikken. De danske lastvogne er beregnet ud fra grænsetællingens egen opgørelse af andelen af danske trækere. I tabel 3.1 ses danske lastvognes andel af kørsler ind i Danmark ifølge ITD og Mautstatistikken.

I Mautstatistikken er andelen af danske lastvognes indkørsel og udkørsel ved den dansk-tyske grænse offentliggjort for årene 2010-2013. De to serier viser samme tendens, nemlig faldende andel af danske biler, men meget forskelligt niveau i de fire år samt lidt hurtigere nedgang i Mautstatistikken opgørelse. I årene før 2010 er nationalitetsfordelingen i Mautstatistikken ikke offentliggjort.

Tabel 3.1 Andel af danske lastvogne i ITDs grænsetælling og i Mautstatistik

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
	pct.										
ITDs grænsetælling	41,8	38,2	31,2	25,9	24,3	22,3	21,9	22,7	24,9	23,3	22,3
Grænsen i Sdr. Jylland	45,7	39,8	32,4	26,9	25,4	23,0	21,6	20,3	21,1	18,7	18,2
Grænsen ved Frøslev						18,4	18,7	17,2	18,2	15,6	14,4
Mautstatistik	..	..	..	..	..	..	..	16,6	16,0	13,6	12,6

Kilde: ITDs grænsetælling, ITD og Mautstatistik, Bundesamt für Güterverkehr

Grænsetælling viser vækst i 2010 og 2011

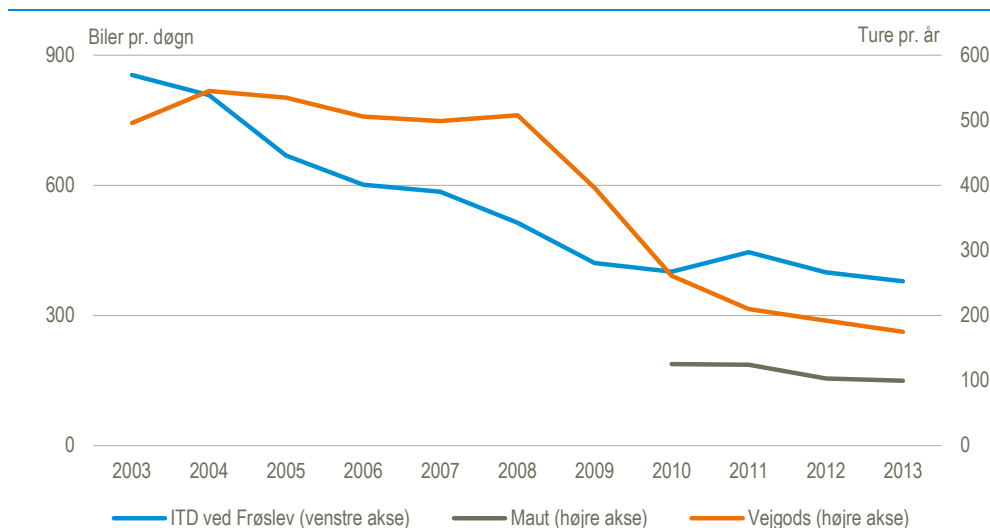
ITDs grænsetælling viser et jævnt fald i antallet af danske lastvogne mod Danmark i perioden 2003 til 2009, hvorefter antallet steg i 2010. Grænsetællingen viser et fald i niveauet fra 2011.

Halvering af antal ture i 2009 og 2010

Vejgodsstatistikken viser et mere stabilt antal ture frem til 2008, hvorefter antallet falder skarpt i årene 2009 og 2010 fra 508.000 ture til 261.000 ture. I de efterfølgende år har der været et mindre og konstant fald i antallet af ture.

Fra 2011 og frem ses stort set identiske udviklinger i de tre serier med et lidt mindre fald i Mautstatistikken end i de to andre serier.

Figur 3.3 Danske lastvognes trafik til Danmark



Kilde: Særudtræk fra ITDs grænsetælling, ITD; Mautstatistik, Bundesamt für Güterverkehr og Godstransport med danske lastbiler, Danmarks Statistik

Amn.: Tal fra ITDs grænsetælling er det faktiske antal danske lastvogne fra grænsetællingen ved Frøslev-grænsen. Fra Mautstatistikken antal køretøjer, der passerede ind i Danmark fra Tyskland ved Ellund (Frøslev) korrigeret med den danske andel af lastvogne. Godstransport med danske lastvognes oplysninger om ture ind i Danmark.

Konklusion De forskellige kilder indikerer, at der er et databrud i vejgodsstatistikken dataserie for international kørsel i 2009, og der opfordres derfor til stor forsigtighed ved sammenligning af absolutte størrelser i vejgodsstatistikken henover perioden 2008-2010. Der er på foreliggende grundlag ikke belæg for at afvise rigtigheden i udviklingen i dataserien i perioden før eller efter databrudet.

3.1 Transportarbejdet

Dansk transportarbejde falder

De dansk indregistrerede køretøjer har set over hele perioden 2002-2013 oplevet en markant reduktion i det samlede udførte transportarbejde – et fald, der næsten udelukkende var koncentreret i perioden 2006-2010. I samme periode viser tal fra trafikopgørelser ved Storebælts- og Øresundsbroerne, at efter et fald i 2009 og, for trafikken på Storebælts vedkommende, 2010, er lastvognstrafikken uanset køretøjets nationalitet kun gået opad – efter krisen med væsentlig lavere stignings-takt end før krisen. Faldet i lastbiltrafikken på færgerne over Kattegat og Langelandsbæltet har dog i vidt omfang udlignet væksten i trafikken over Storebæltsbroen.

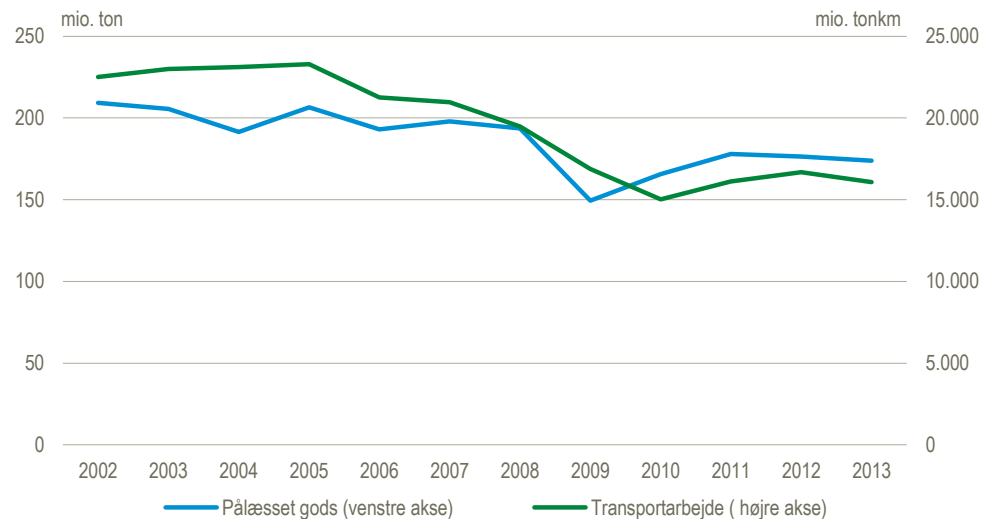
Konkurrencepresset øger udnyttelsesgraden

De danske køretøjer oplever således et stærkt konkurrencepres, hvilket formentlig har været en væsentlig årsag til en forbedret kapacitetsudnyttelse af materiellet både før og efter krisen. Starten på den økonomiske krise gav et markant fald i kapacitetsudnyttelsen pga. en midlertidig overkapacitet til et mindre transportmarked. Der er efterfølgende sket en kapacitetstilpasning til et ændret marked sideløbende med de andre kapacitetsforbedrende tiltag.

Nedgang i transportarbejdet

Som det fremgår af figur 3.4, steg de danske lastvognes samlede transportarbejde fra 2002 indtil 2005, hvorefter det faldt markant frem til 2010 fra 23 mia. tonkm til 15 mia. tonkm. I 2011 og 2012 steg transportarbejdet igen med et lille fald i 2013.

Figur 3.4 Danske lastvognes transportarbejde og transporteret gods



Kilde: Godstransport med danske lastbiler, Danmarks Statistik

Kortere ture Den samlede transporterede godsmængde har haft samme udvikling i perioden, men er ikke faldet helt så meget. Det er i overensstemmelse med, at de danske lastvogne i gennemsnit kører kortere ture i 2013 end i 2002. Det er de internationale ture, der er blevet meget kortere, mens de nationale ture er blevet længere.

Tabel 3.2 Trafikarbejde på nationale og internationale ture fordelt efter turlængde

	2004			2008			2013		
	pct.			mio. tonkm					
Nationale ture	100	100	100	10.538	10.718	12.222			
Ture mindre end 50 km	15	16	11	1.537	1.749	1.333			
Ture mellem 50 og 100 km	19	19	16	2.007	2.000	1.919			
Ture mellem 100 og 200 km	32	29	26	3.338	3.070	3.189			
Ture over 200 km	35	36	47	3.656	3.900	5.781			
Internationale ture	100	100	100	12.575	8.755	3.855			
Ture under 200 km	1	3	5	186	242	178			
Ture mellem 200 og 500 km	15	18	24	1.884	1.563	911			
Ture mellem 500 og 1.000 km	34	43	43	4.314	3.751	1.651			
Ture over 1.000 km	49	37	29	6.191	3.200	1.114			

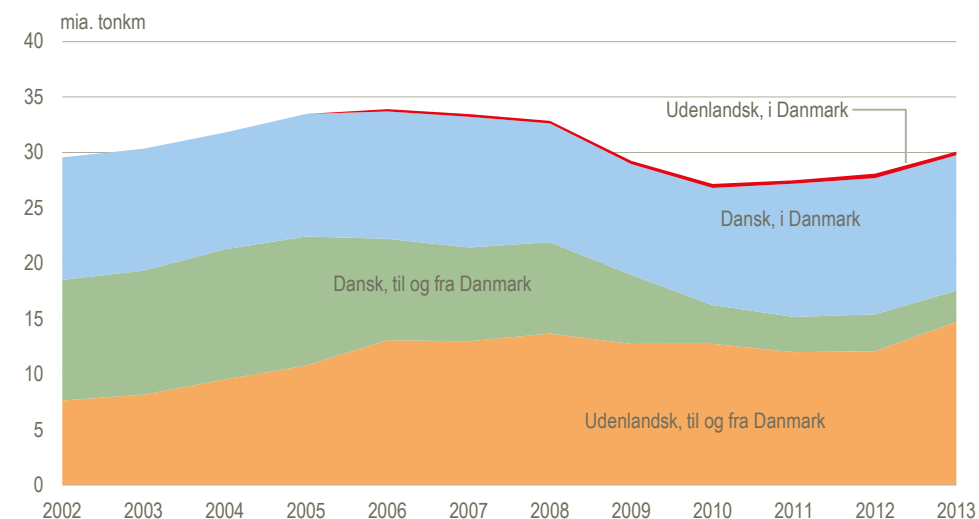
Kilde: Godstransport med danske lastbiler, Danmarks Statistik

Større konkurrence efter 2004 I 2004 udvidedes EU med ti nye medlemslande, hvilket formentlig har været medvirkende til faldet i transportarbejdet for danske indregistrerede lastvogne, idet der på alle markeder opleves øget konkurrence.

Vækst i transportarbejde med tilknytning til Danmark Det samlede transportarbejde med tilknytning til Danmark inklusive udenlandske lastvogne, som fremgår af figur 3.5, har været i vækst siden 2010 og var i 2013 30 mia. tonkm, men er fortsat under det totale niveau fra 2008 på 33 mia. tonkm.

Internationalt transportarbejde i vækst i 2013 I 2010 og 2011 kom væksten fra det nationale transportarbejde, mens det internationale transportarbejde var faldende. I 2013 har der dog været en markant stigning i det internationale transportarbejde hos de udenlandske lastvogne.

Figur 3.5 Samlet transportarbejde fra, til og i Danmark



Kilde: Godstransport med danske lastbiler, Danmarks Statistik og Road Freight Statistics, Eurostat

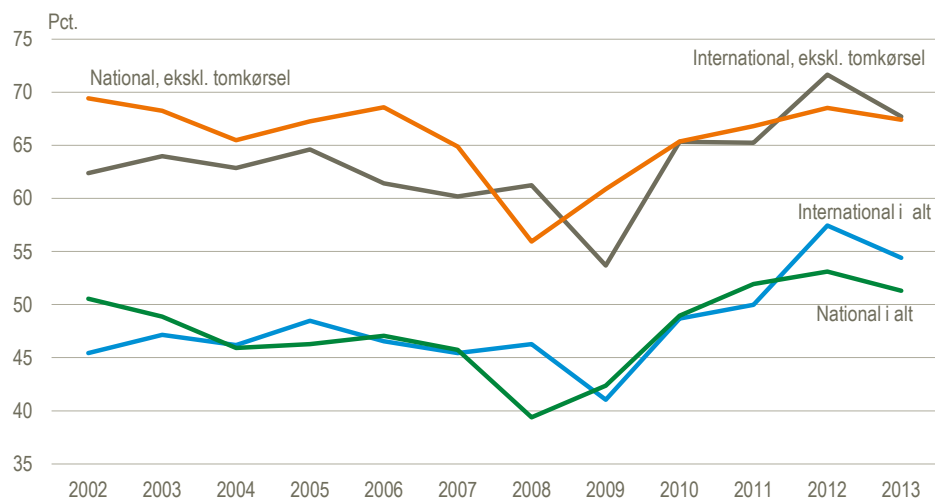
Kapacitetsudnyttelse steget siden 2009

I vejgodsstatistikken beregnes kapacitetsudnyttelsen af transportflåden ud fra den maksimale kapacitet. I figur 3.6 vises den beregnede kapacitetsudnyttelse efter lasteevne i ton korrigeret for volumengods inkl. tomkørsel.

Figuren viser, at kapacitetsudnyttelsen i international og national transport næsten er identisk og igennem hele perioden har haft samme udvikling. I 2012 er den internationale kapacitetsudnyttelse dog steget mere end den nationale.

I årene frem til 2007-2008 lå den samlede kapacitetsudnyttelse omkring 45 pct., hvorefter den efter et fald i 2008-2009 er steget til over 50 pct.

Figur 3.6 Kapacitetsudnyttelse af lasteevne i ton korrigeret for volumengods



Kilde: Godstransport med danske lastbiler, Danmarks Statistik

Tre måder at forbedre kapacitetsudnyttelsen

Forbedret kapacitetsudnyttelse kan ske på tre måder: færre perioder, hvor lastvognen står stille; mere gods på den enkelte transport eller færre tomkørsler. Det første opgøres ikke, men indgår i de overordnede betragtninger om kapitalapparatets produktivitet – en lastvogn, der ikke kører, er en ringe investering.

Hvis forbedringen i kapacitetsudnyttelsen sker ved at læsse mere gods på den enkelte transport (i forhold til kapaciteten), vil væksten i udnyttelsen være større i opgørelsen for transport ekskl. tomkørsel end for den samlede transport.

Hvis der er tale om færre tomkørsler, vil den samlede kapacitetsudnyttelse stige, mens kapacitetsudnyttelsen for transport ekskl. tomkørsel som udgangspunkt vil være uændret. Hvis tomkørslerne bliver kørsler med læs, men med mindre udnyttelsesgrad end de hidtidige kørsler med læs, falder kapacitetsudnyttelsen for kørsler ekskl. tomkørsel sågar. Omvendt stiger den (om end fortsat mindre end den samlede udnyttelse), hvis tomkørslerne omdannes til kørsler med bedre udnyttelsesgrad end hidtidige transporter.

Mindre tomkørsel giver vækst i kapacitetsudnyttelse

Fra 2002 til 2013 er den samlede internationale kapacitetsudnyttelse steget 9 procentpoint, mens den kun er steget 5 procentpoint for kørsel med læs. Det indikerer, at over hele perioden er forbedringen i kapacitetsudnyttelsen i den internationale transport hovedsagligt sket ved bedre planlægning af transporterne, så tomkørslerne i stigende grad undgås.

Siden lavpunktet i 2009 er udnyttelsen i den internationale kørsel ekskl. tomkørsel steget 13,4 procentpoint mod en stigning på 14,1 procentpoint i udnyttelsen i den samlede internationale kørsel, dvs. stort set samme stigning – det kunne indikere, at den øgede kapacitetsudnyttelse går i retning af både mere gods på den enkelte transport og færre tomkørsler.

Trafikarbejdet på ture uden læs udgør større del

Det kan bemærkes, at selvom antallet af tomture er blevet reduceret over perioden – fra 27 pct. af alle internationale ture i 2002 til 20 pct. i 2013 – er trafikarbejdet for tomkørslen steget fra 11 pct. i 2002 til 12 pct. i 2013 af det samlede internationale trafikarbejde.

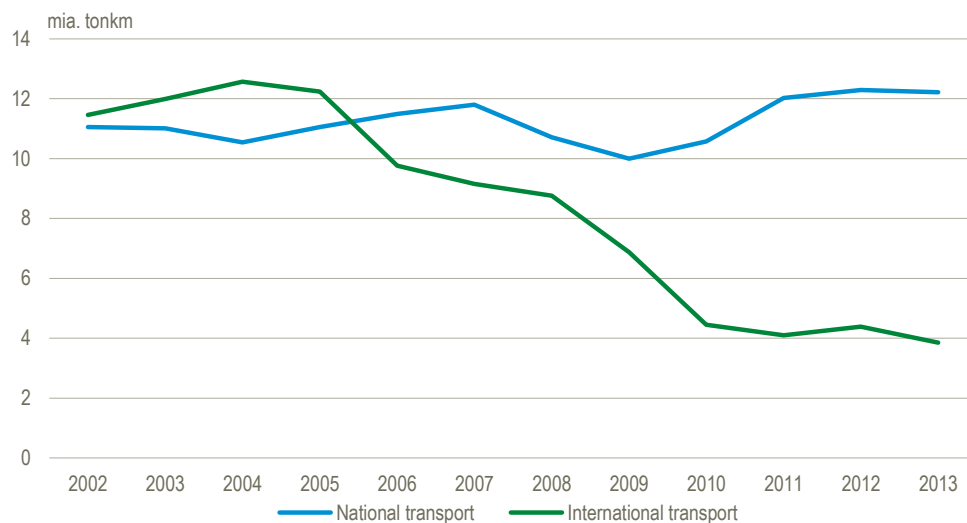
3.2 National og International kørsel

Det nationale transportarbejde stabilt

De danske lastvogne er blevet presset på de internationale ture, mens de har kunnet opretholde aktiviteten på de nationale ture. Siden 2002 har de danske køretøjer kunnet fastholde og endda forøge transportarbejdet en smule efter et dyk i 2009. I 2002 var det nationale transportarbejde 11 mia. tonkm, mens det i 2013 var 12,2 mia. tonkm.

Der var i perioden fra 2009 til 2011 en relativ kraftig stigning i såvel kørt distance som pålæsset mængde. Når der dykkes ned i kvartalstallene, ses stigningen at starte i 2. kvartal 2010. Det noteres, at stigningen er stor i forhold til fx BNP-væksten i samme periode.

Figur 3.7 Danske lastvognes transportarbejde fordelt på national og international transport



Kilde: Godstransport med danske lastbiler, Danmarks Statistik

Internationalt transportarbejde reduceret med to tredjedele

I modsætning til det nationale transportarbejde har det internationale transportarbejde været faldende siden 2005. I 2004 toppede det med et samlet transportarbejde på 12,6 mia. tonkm, hvorefter transportarbejdet blev næsten halveret frem til 2009, hvor det var 6,9 mia. tonkm. Siden 2010 har det internationale transportarbejde været stabilt omkring 4 mia. tonkm, hvoraf 3 mia. tonkm var transport til og fra Danmark.

Forbehold

Det må her understreges, at faldet i 2009 formentlig er overvurderet som følge af bruddet i dataserien. Alle kilder peger dog på, at der har været et fald i transportarbejdet i 2009.

De udenlandske lastvogne kørte mere

I samme periode steg udenlandske lastvognes internationale transportarbejde til og fra Danmark fra 8 mia. tonkm i 2002 til 15 mia. tonkm i 2013. I forhold til andre lande har danske lastvogne altså tabt markedsandele og Tyskland er nu den største transportør af varer ud af Danmark. De østeuropæiske lande tager dog hastigt en stadig større bid af kagen.

Cabotagekørsel i Danmark steget

Udenlandske lastvognes cabotagekørsel i Danmark i 2004 var 208 mio. tonkm svarende til 2 pct. af det samlede nationale transportarbejde. Det svarede til 2,2 pct. af de udenlandske lastvognes kørsel til Danmark. I 2013 var cabotagen steget til 352 mio. tonkm – 3 pct. af det nationale transportarbejde i Danmark. Andelen af lastvognenes internationale kørsel til Danmark var 2,4 pct. Det var hovedsageligt tysk og polsk indregistrerede køretøjer, der kørte cabotage i Danmark.

Danske lastvognes cabotagekørsel også i vækst

I samme periode steg danske lastvognes cabotage i udlandet fra 254 mio. tonkm til 321 mio. tonkm. og fra 2 pct. af de danske lastvognes internationale kørsel til 9 pct.

3.2.1 National kørsel

Landbrug, byggeri og detailvarer dominerer national transport

I den nationale transport er det specielt sammenlignet med international transport *sten og grus, byggematerialer, landbrugs-, skovbrugs- og fiskeriprodukter samt Fødevarer, foderstoffer, drikkevarer, tobak*, der transporteres.

I den internationale transport er det i høj grad containergods, der flyttes.

Tabel 3.3 Varetyper i den nationale og internationale transport

	2008			2013		
	I alt	National	International	I alt	National	International
	Mio. tonkm					
Landbrugs-, skovbrugs- og fiskeriprodukter	2.430	1.597	833	2.208	1.799	409
Kul	35	35	0	27	23	4
Malme, jern og andet metal	321	212	109	175	138	37
Grus, sten, sand, ler, salt, asfalt	1.379	1.231	148	1.542	1.461	81
Fødevarer, foderstoffer, drikkevarer, tobak	3.289	2.152	1.137	3.337	2.758	579
Tekstilvarer og beklædningsgenstande	103	51	52	74	55	19
Forarbejdet træ, papir og papirvarer	1.063	498	565	522	320	203
Benzin og andre mineralolieprodukter	680	639	41	469	443	27
Kemiske produkter, gødningsstoffer, plast, gummi	754	262	492	354	289	65
Byggematerialer, mineralske	1.217	945	272	1.127	995	132
Metalvarer	959	229	729	487	329	157
Maskiner, hvidevarer, el-artikler mv.	802	322	480	366	218	148
Transportmidler og dele dertil	208	97	111	189	160	30
Møbler og andre færdigvarer	416	119	297	245	137	108
Jord og affald	726	622	104	484	460	24
Brev- og pakkepost	130	122	8	150	129	21
Tomme containere og veksellad	231	134	97	130	105	25
Flyttegods	65	57	8	33	28	5
Stykgods, blandet gods	4.267	1.312	2.955	2.689	1.976	713
Ukendt godsart, fx i containere	406	83	323	1.468	399	1.069

Kilde: Godstransport med danske lastbiler, Danmarks Statistik

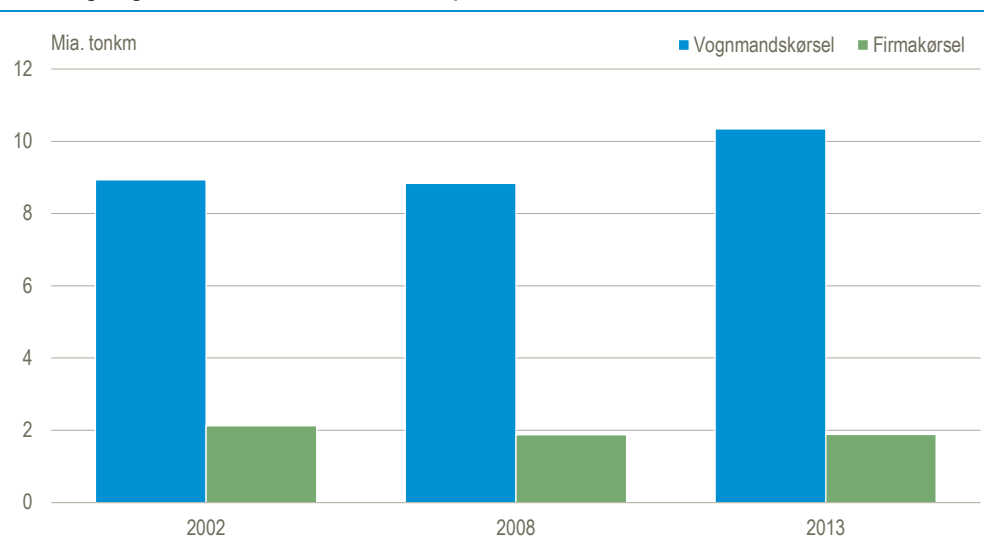
Væksten er i vognmandskørsel

Væksten i den nationale transport har været i vognmandskørslen, dvs. kørsel for andre, som i 2002 og 2008 udgjorde knap 9 mia. tonkm, men i 2013 var steget til 10,3 mia. tonkm. I samme periode faldt firmakørslen, dvs. kørslen for sig selv, fra 2,1 mia. tonkm til 1,9 mia. tonkm.

85 pct. af nationalt transportarbejde er vognmandskørsel

I 2013 blev 85 pct. af det samlede nationale transportarbejde udført som vognmandskørsel mod 80 pct. i 2002.

Figur 3.8 Firma- og vognmandskørsel i national transport



Kilde: Godstransport med danske lastbiler, Danmarks Statistik

Det meste transportarbejde er lokalt

Transportbevægelserne mellem landsdelene fremgår af tabel 3.4. Det meste transport er lokalt indenfor samme landsdel, men der er forskelle. I byen København og på Østsjælland er det kun omkring en tredjedel af transportarbejdet, der ender indenfor samme landsdel, mens det på Bornholm er hele 82 pct. – formentlig af

geografiske årsager. I de øvrige landsdele er det mellem 50-60 pct. af transportarbejdet, der udføres lokalt.

To næsten adskilte transportmarkeder i Danmark Der blev i 2013 udført et samlet transportarbejde på 9,3 mia. tonkm med gods pålæsset i Jylland og på Fyn – svarende til 76 pct. af det samlede nationale transportarbejde. Af det blev kun 9 pct. aflæsset øst for Storebælt. Omvendt gik 20 pct. af transportarbejdet, der startede på Sjælland og øerne (undtagen Fyn) til Jylland. Internt blev henholdsvis 91 pct. og 80 pct. af transportarbejdet indenfor henholdsvis Jylland og Fyn og Sjælland og øerne.

Syddjylland er størst 25 pct. af transportarbejdet i Danmark pålæsses i Syddjylland, mens 23 pct. aflæsses i Syddjylland. 15 pct. både pålæsses og aflæsses i landsdelen.

Tabel 3.4 Nationalt transportarbejde mellem landsdele. 2013

	Aflæsningssted											
	Byen København	Københavns omegn	Nord-sjælland	Bornholm	Øst-sjælland	Vest- og Syd-sjælland	Fyn	Syddjylland	Østjylland	Vestjylland	Nordjylland	
	Mio. tonkm											
Pålæsningssted												
Byen København	90,2	32,4	14,4	-	51,9	37,4	3,5	13,1	21,3	0,9	1,0	
Københavns omegn	52,5	305,2	36,6	-	38,0	53,7	13,3	51,3	30,4	18,0	4,1	
Nordsjælland	14,6	20,1	136,7	-	10,7	44,3	3,3	17,8	17,1	9,0	2,8	
Bornholm	-	0,0	-	16,1	1,6	2,0	-	-	-	-	-	
Østsjælland	28,5	38,0	35,0	1,4	163,1	82,6	32,3	35,9	21,7	12,1	7,6	
Vest- og Sydsjælland	56,1	56,7	59,8	0,4	74,9	767,6	47,2	100,7	58,3	24,8	25,4	
Fyn	13,0	19,9	5,5	-	20,0	37,3	487,6	139,6	52,4	36,7	52,6	
Syddjylland	22,1	111,1	21,9	-	54,6	129,6	173,8	1.775,4	277,4	284,6	242,2	
Østjylland	29,1	65,7	27,1	-	14,5	84,8	64,5	310,5	1.154,9	198,9	220,7	
Vestjylland	7,3	26,4	5,8	-	15,2	41,4	66,2	207,4	162,6	839,5	167,3	
Nordjylland	5,0	6,3	5,9	-	10,2	23,4	47,7	198,3	223,8	153,9	985,6	

Kilde: Godstransport med danske lastbiler, Danmarks Statistik

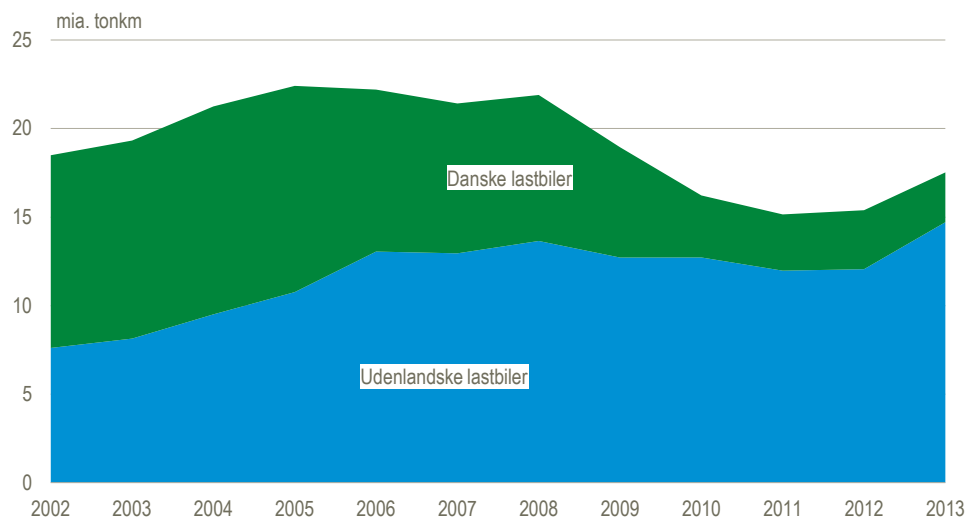
3.2.2 International kørsel

International transport faldet siden 2002 I 2013 var det samlede transportarbejde i den internationale transport til og fra Danmark med såvel danske som udenlandske køretøjer 18 mia. tonkm. Frem til 2005 steg det samlede transportarbejde til og fra Danmark med både dansk og udenlandsk indregistrerede køretøjer, hvorefter den stabiliserede sig omkring 22 mia. tonkm om året. Da finanskrisen slog igennem i 2009, faldt godsmængde markant frem til 2010. I 2013 steg transportarbejdet igen.

Konstant transportarbejde med udenlandske biler Når der kun ses på de udenlandske køretøjer, havde de en vækst i transportarbejdet frem til 2006. Herefter har det været rimelig stabilt med en lille faldende tendens frem til 2012 og med en væsentlig stigning i 2013. De udenlandske køretøjer har således været i stand til at fastholde og udvide deres markedsandel.

Danske lastvogne tabt terræn siden 2002 På trods af en periode med høj vækst i Danmark og de omkringliggende lande fastholdt de danske lastvogne kun omfanget af deres internationale transportarbejde frem til 2005 og tabte dermed reelt markedsandele i perioden. Efter 2006 accelererede tabet af markedsandele og de danske lastvognes transportarbejde faldt i takt med de udenlandske køretøjers vækst. Fra 2009 var det i alt overvejende grad de danske køretøjer, der mistede gods og markedsandele.

Figur 3.9 Samlet internationalt transportarbejde til og fra Danmark



Kilde: Godstransport med danske lastbiler, Danmarks Statistik og Road Freight Statistics, Eurostat

Tyske lastvogne har den største del af kørslen fra Danmark

I Figur 3.10 vises udvalgte lande og landegrupperes andel af godsmængden, der blev transporteret ud af Danmark. De danske lastvognes andel er fra 2002 reduceret fra 42 pct. til 15 pct. i 2013. De tyske lastvogne havde i 2013 en andel på 36 pct. og kørte dermed mere end dobbelt så meget gods som danske biler. I 2008 transportererede tyske lastvogne hele 48 pct. af godset ud af Danmark.

Østeuropæiske lastvogne har øget sin andel

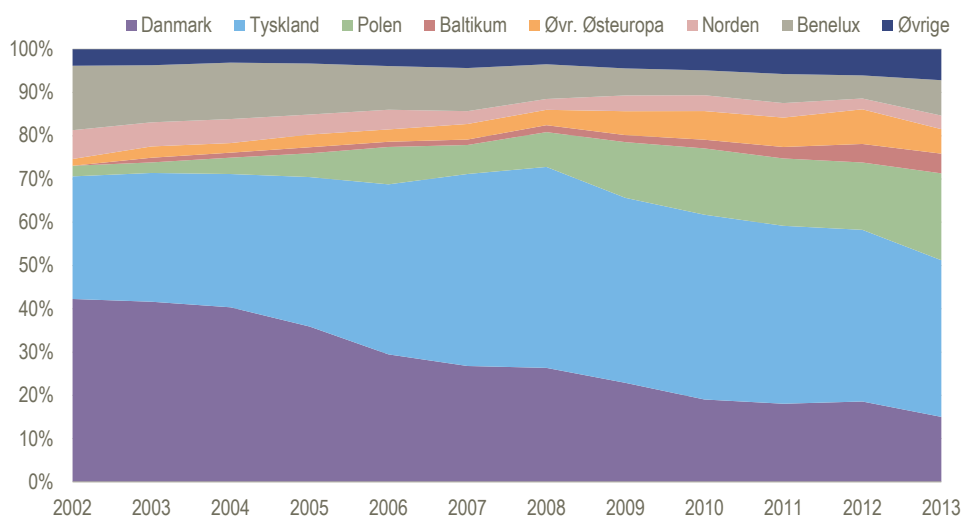
Køretøjer indregistreret i Østeuropa havde i 2013 en andel på 30 pct., hvor Polens andel alene var 20 pct. I 2002 var den østeuropæiske andel 4 pct. I perioden er gruppens andel steget konstant år for år med 2007 som eneste undtagelse.

De østeuropæiske lastvognes andel steg for alvor efter 2008.

Norden og Benelux bliver presset ud

Ikke kun danske lastvogne, men også lastvogne fra det øvrige Norden og fra Benelux-landene har måttet se sig overhalet af lastvognene fra Østeuropa og Tyskland, idet deres samlede andel er blevet reduceret fra 22 pct. til 11 pct. fra 2002 til 2013.

Figur 3.10 Andel af godstransport fra Danmark til udlandet



Kilde: Godstransport med danske lastbiler, Danmarks Statistik og Road Freight Statistics, Eurostat

Udflagning

Det nævnes ofte, at danske transportvirksomheder flytter dele af deres virksomhed til udlandet for at reducere lønomkostningerne og blive mere konkurrencedygtige.

Der er to typer udflgning: selskaber, der lukker firmaet i Danmark og etablerer et nyt i udlandet og selskaber, der opretter datterselskaber i udlandet. Den første type kan vi ikke sige noget om, men den anden type findes der statistik for.

Tabel 3.5 Danske datterselskaber i udlandet i vejgodserhvervene

	2007			2012		
	Udenlandske datterselskaber	Ansatte heri	Danske moderselskaber	Udenlandske datterselskaber	Ansatte heri	Danske moderselskaber
	antal					
I alt	170	13.500	59	153	15.730	61
Tyskland	26	3.005	22	42	4.006	38
Polen	11	364	10	8	662	8
Benelux	14	..	..	12	..	..
Baltikum	16	1.183	9	15	1.184	8
Norden	38	3.509	16	29	2.237	16
Øvrige Europa	62	4.202	16	40	4.013	14
Resten af verden	3	..	..	7	..	..

Kilde: Særkørsel af Danske selskabers datterselskaber i udlandet, Danmarks Statistik

Ingen samlet vækst i antal firmaer med udenlandske datterselskaber Generelt kan der ikke siges, at der har været en væsentlig udflgning, hvis man ser på antallet af danskejede datterselskaber, som er faldet fra 170 i 2007 til 153 i 2012 ligesom antallet af danske moderselskaber er stort set uforandret. Der er altså ikke flere danske virksomheder, som har oprettet datterselskaber i udlandet.

Flere danske selskaber opererer i Tyskland Der er forskelle mellem landene, og i Tyskland er både antallet af danske selskaber, der opererer der, og antallet af datterselskaber steget. Antallet af beskæftigede i datterselskaberne i Tyskland er steget med ca. 1.000. Der er sket en udflgning til Tyskland i perioden.

Flere ansatte i udenlandske datterselskaber Samlet er beskæftigelsen i udenlandske datterselskaber steget fra 13.500 til 15.730, hvor Tyskland står for den største del. Der har også været vækst i antallet af ansatte i Polen, hvor der ellers har været et fald i såvel datterselskaber som danske moderselskaber med datterselskaber i Polen.

3.2.3 Cabotage

Cabotage er kørsel, som starter og slutter indenfor samme land med et køretøj, der ikke er indregistreret i det pågældende land.

Af hensyn til udnyttelse og planlægning af kørsler er cabotage i mindre omfang tilladt i forbindelse med internationale ture. Et udenlandsk køretøj, der bringer varer til Danmark kan således køre nogle få ture i Danmark, inden køretøjet skal køre ud igen.

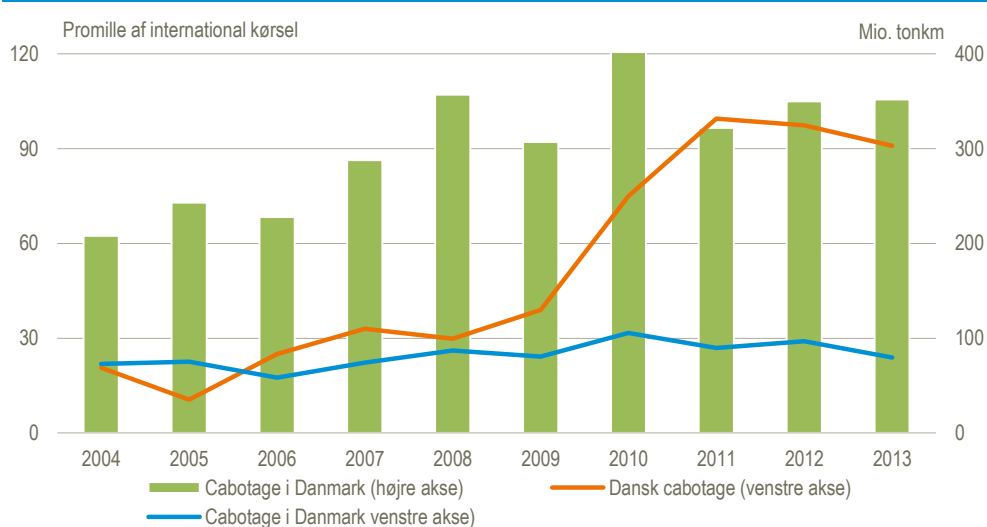
Lovlig og ulovlig cabotage Cabotage er ikke en selvstændig statistik, men opgøres på grundlag af vejgodsstatistikken. I opgørelsen af vejgodstransporten skelnes ikke mellem lovlig og ulovlig cabotage, idet der udelukkende spørges om de faktiske ture. Ulovlig cabotage er altså dækket af statistikken, såfremt de rapporterende virksomheder medtager de ture i deres indberetning.

Pålideligheden af cabotagestatistik Cabotage udgør en meget lille del af den samlede transport og er derfor forbundet med en større relativ usikkerhed end vejgodsstatistikken i al almindelighed. Der er af samme grund større pålidelighed knyttet til det enkelte lands samlede cabotage i hele EU frem for tallet for cabotage i et lille område som Danmark.

Stor vækst i dansk cabotage I 2013 udførte danske køretøjer samlet 321 mio. tonkm i cabotage i udlandet, hvilket svarede til ca. 9 pct. af alt øvrigt transportarbejde udført i udlandet af

danske lastvogne. I 2004 udgjorde transportarbejdet i cabotagen på 254 mio. tonkm kun 2 pct. af det øvrige internationale transportarbejde.

Figur 3.11 Danske køretøjers cabotage i udlandet og udenlandske køretøjers cabotage i Danmark som andel af international transport



Kilde: Godstransport med danske lastbiler og Road Freight Statistics, Eurostat

Udenlandsk cabotage i Danmark relativt stabil

Cabotagekørsel i Danmark dækkes af vejgodsstatistikkerne i de øvrige EU-lande og EFTA-lande. I 2013 udgjorde de udenlandske lastvognes cabotage i Danmark samlet 352 mio. tonkm svarende til 2,4 pct. af deres samlede internationale transportarbejde i Danmark. Det er en mindre stigning siden 2004, hvor cabotage i Danmark var 208 mio. tonkm og udgjorde 2,2 pct. af de udenlandske lastvognes internationale kørsel i Danmark.

I forhold til det samlede nationale transportarbejde i Danmark udgjorde de udenlandske køretøjers cabotage 3 pct. i 2013 mod 2 pct. i 2004.

Som det fremgår af tabel 3.6 står tysk indregistrerede køretøjer for knap halvdelen af cabotagekørslen i Danmark, mens polske køretøjer står for 30 pct.

Tabel 3.6 Top 5 lande med cabotage i Danmark. 2013

Land	Cabotage i Danmark			Cabotage af egen international transport	
	Godsmængde — 1.000 ton —	Transportarbejde — mio. tonkm —	Andel	I Danmark pct.	I hele EU
Tyskland	1 072	166	47,2	4	3
Polen	544	106	30,1	2	4
Uoplyst land	263	62	17,6	3	4
Luxembourg	87	12	3,4	12	20
Litauen	49	6	1,7	1	1
Øvrige	-	-	-	-	4
I alt	2 015	352	100,0	2	4

Kilde: Road Freight Statistics, Eurostat

Cabotageundersøgelse

Henrik Sternberg et al. offentliggjorde i 2014 en rapport, *Cabotagestudien. A study on the movement of international vehicles in Denmark*, bl.a. finansieret af DTL og 3F, som beskriver et forsøg på at afdække omfanget af cabotage i Danmark. Dataindsamlingen var baseret på frivillige indberetninger via en app til smartphones af observationer af udenlandske lastvogne i Danmark.

Rapporten konkluderer, at studiet med en vis sikkerhed understøtter et omfang af cabotage på 4,6 pct. af national kørsel (cabotage + danske lastvognes nationale kørsel) i Danmark.

Det bør bemærkes, at med rapportens egne forudsætninger og usikkerheder viser undersøgelsen, at det korrekte cabotageandel med 95 pct. sikkerhed er mellem 1,7 pct. og 12,5 pct. I dette tal er der ikke taget hensyn til den statistiske usikkerhed på opgørelsen af vejgodsstatistikken, som indgår i beregningerne.

Det bør understreges, at dataindsamlingsmetoden er relativ ny og mangler kontrollerede analyser af fejlkilder. Dataindsamlingen sker således ikke efter på forhånd fastlagte principper, hvilket vanskeliggør fortolkningen af resultaterne.

3.3 Dansk vejgodstransport i relief

I Danmark transporteres gods hovedsageligt med lastkøretøjer på vej, hvor 67 pct. af godsmængden i både national og international transport flyttes. Vejtransportens andel har været helt stabil siden 2002.

Den anden store transportform er søfart, som har haft en vækst i andelen siden 2002 fra 25 pct. til 28 pct. Stigningen er sket på bekostning af transport i rørledningerne – et resultat af mindre produktion i de danske oliefelter.

Vejgodstransportarbejdet i Europa har været relativt konstant omkring 1,7 billioner tonkm i perioden 2004-2012 med en boble omkring 2006-2008.

Polen har øget sin andel af det totale marked i perioden ligesom mange af de andre EU-lande, der blev optaget i 2004 har haft en vækst i deres vejgodstransport.

De fleste "gamle" EU-lande har mistet markedsandele i perioden.

Jernbane og søtransport har vundet andele af den samlede transport i Europa.

3.3.1 Øvrige transportformer

Sammenligning mellem transportmåder

Vejtransport er blot en af flere mulige transportformer. I Danmark er vejgodstransporten dog den langt overvejende største målt på ton flyttet. På grund af forskelle i dækningen af de forskellige statistikker, er der foretaget en beregning af vejgodstransporten, som dels medregner udenlandske lastvognes transporter til og fra og i Danmark og dels fraregner danske lastvognes transporter udelukkende i udlandet.

Da transportarbejdet af international søtransport ikke opgøres, sammenlignes her godsmængder i ton. En sammenligning af transportarbejdet ville formentlig øge søtransportens andel, da skibstransporter typisk er længere end lastvognstransporter.

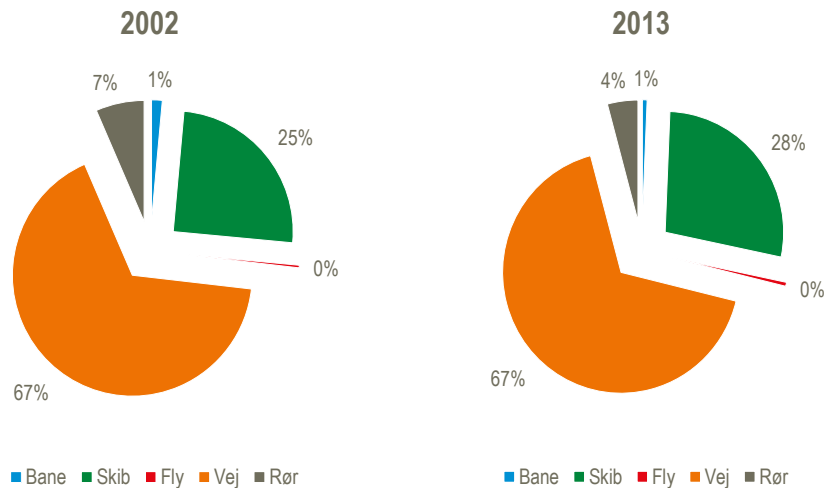
Ca. en fjerdedel af godsmængden i skibsfarten er færgegods, dvs. hovedsagelig lastvogne, der transporteres med passagerfærger. Den del af godset medregnes både i lastvogne og skibsfarten.

Kun små ændringer i transportmådernes andel

67 pct. af den samlede godsmængde blev både i 2002 og i 2013 transporteret på vejene. Skibene tegner sig for en fjerdedel af godsmængden med en lidt større andel i 2013, nemlig 28 pct. mod 25 pct.

Samtidig er transport i rørledninger faldet fra 7 pct. til 4 pct. Godstransport med fly og på jernbane udgjorde i både 2002 og 2013 hver under 1 pct. af den samlede godsmængde.

Figur 3.12 **Fordeling af godsmængde på transportformer**

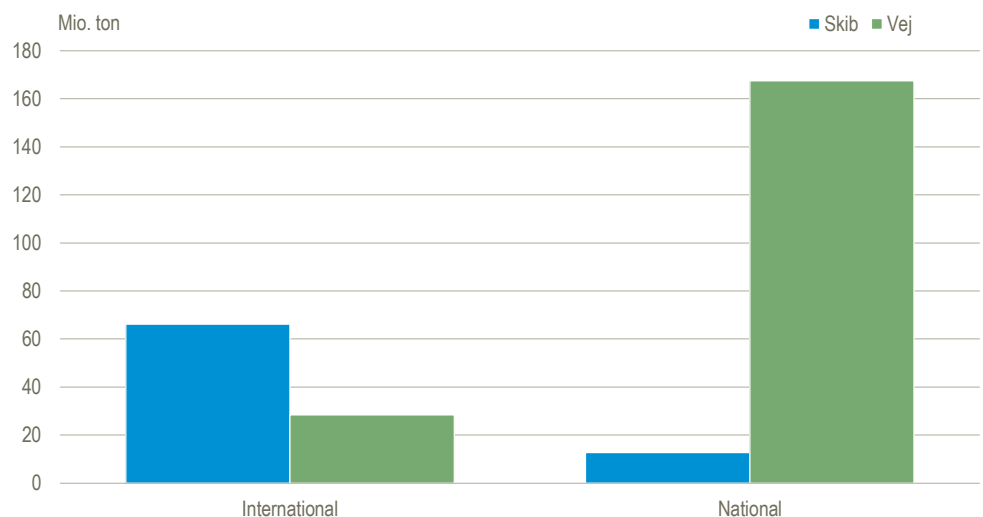


Kilde: Godstransport med danske lastbiler, Skibsfarten på danske havne, Passager- og færgeruter, Jernbanetransport, Luftfart og Transport med rørledningner, alle Danmarks Statistik

Skibene dominerer den internationale transport

Som det fremgår af figur 3.13 er lastvogne langt den mest anvendte transportform i den nationale transport, mens skibene dominerer den internationale transport. I den internationale transport er lastvogne ikke ubetydelige, da en stor del af den interne europæiske transport foregår med lastvogn.

Figur 3.13 **National og international transport med skib og lastvogn i, til og fra Danmark. 2013**



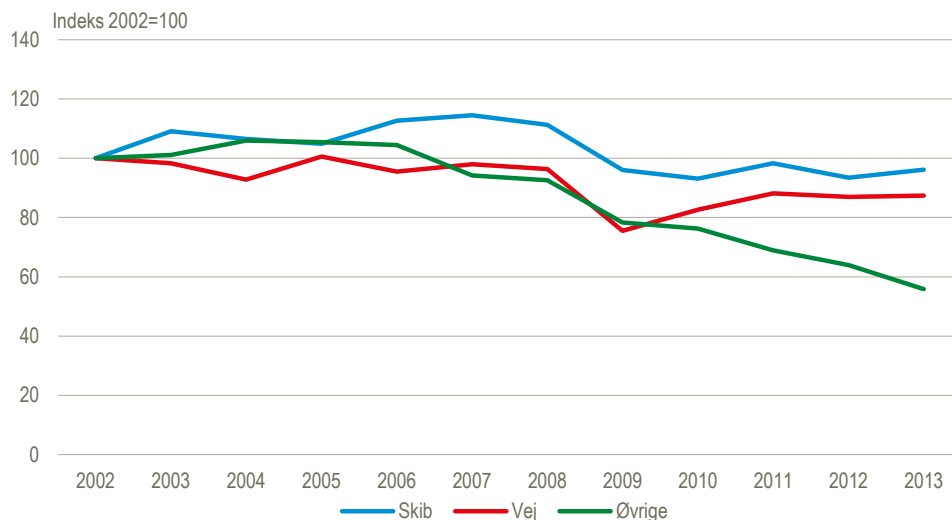
Kilde: Godstransport med danske lastbiler og Skibsfarten på danske havne, Danmarks Statistik og Road Freight Statistics, Eurostat

Langsommere tilpasning i skibstransporten

Som det fremgår af figur 3.14 har udviklingen i skibs- og vejgodstransport i store træk fulgt den samme udvikling. I 2009 og 2010, hvor vejgodstransporten faldt hurtigt i 2009 og efterfølgende steg igen, oplevede skibstransporten et mindre fald i

2009 og et yderligere fald i 2010. Set over de to år faldt vejgodstransporten med 14 pct. og skibstransporten med 16 pct.

Figur 3.14 Godsmængde med forskellige transportmåder



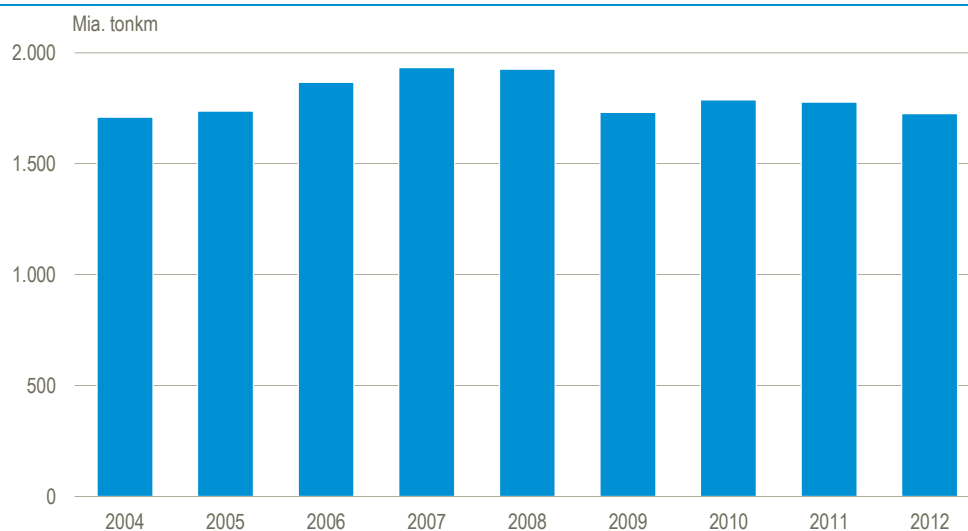
Kilde: Godstransport med danske lastbiler, Skibsfarten på danske havne, Passager- og færgeruter, Jernbanetransport, Luftfart og Transport med rørledninger, alle Danmarks Statistik

3.3.2 Det europæiske transportmarked

Vejgodstransportarbejdet
konstant, med top
i 2007-2008

Det samlede vejgodstransportarbejde med lastkøretøjer registreret i EU- og EFTA-lande steg frem til 2007-2008 til 1,9 billioner tonkm, hvorefter der var en brat nedgang i 2009 efterfulgt af en kort fremgang igen i 2010. Siden 2010 er det samlede transportarbejde faldet. Reelt kan det samlede vejgodstransportarbejde beskrives som værende ret konstant i perioden omkring 1,7 billioner tonkm med en kortvarig boble i årene 2006-2008.

Figur 3.15 Samlet vejgodstransportarbejde for lastkøretøjer registreret i EU og EFTA



Kilde: Road freight statistics, Eurostat

Konstant andel af markedet

De dansk indregistrerede lastvognes transportarbejde har udgjort en konstant andel af det samlede europæiske transportmarked imellem 2008 og 2012, nemlig 1 pct.

Ændring fra international til
national kørsel

I perioden er der dog sket en forskydning af de danske lastvognes marked fra international kørsel til national kørsel. I 2008 havde danske lastvogne 0,8 pct. af

det samlede marked for national kørsel, hvilket var steget til 1,1 pct. i 2012. De danske lastvognes andel af det internationale transportarbejde i Europa faldt samtidig fra 1,4 pct. til 0,8 pct.

Tabel 3.7 **Transportarbejde i EU/EFTA og danske lastvognes andel**

	2008	2012
	Mia. tonkm	
Total EU og EFTA	1.926	1.726
heraf danske lastvogne	19	17
<i>danske lastvognes andel i pct.</i>	1,0	1,0
National transport i EU og EFTA	1.302	1.148
heraf danske lastvogne	11	12
<i>danske lastvognes andel i pct.</i>	0,8	1,1
EU International	624	578
heraf danske lastvogne	9	4
<i>danske lastvognes andel i pct.</i>	1,4	0,8

Kilde: Godstransport med danske lastbiler, Danmarks Statistik og Road freight statistics, Eurostat

Transportmarkedet med 21 mia. ton gods

I Europa blev der i 2012 transporteret 21 mia. ton gods med alle transportformer. Da det var højest i 2008 blev der transporteret 25 mia. ton gods.

Vejgods størst på europæisk plan

Ligesom i Danmark står lastvognene også for at flytte størstedelen af godset på europæisk niveau. I 2012 blev 69 pct. af godset kørt med lastvogn – et fald siden 2008, hvor det var 72 pct.

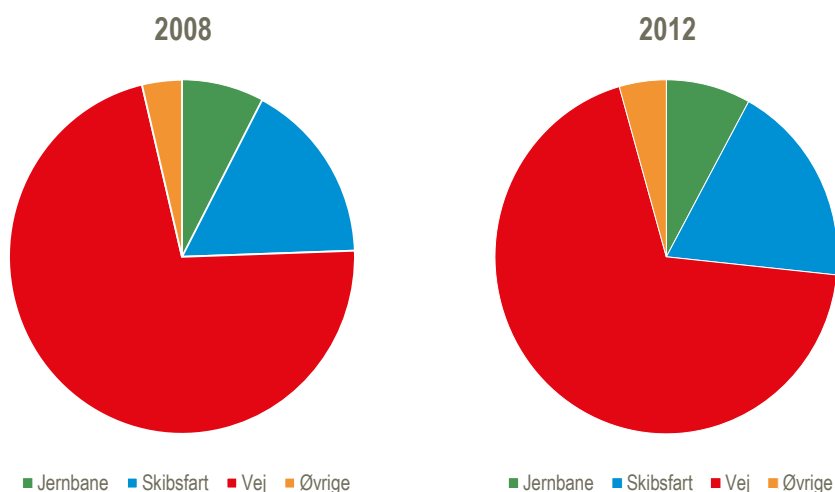
Skibsfarten er ikke så stor som i Danmark

I 2012 var skibenes andel af godset i hele Europa 19 pct. – en stigning fra 17 pct. i 2008, men fortsat et stykke op til skibsfarten andel af dansk transport.

Og jernbanerne fylder mere

Jernbanetransport betyder mere på europæisk plan og håndterede 8 pct. af alt godset i 2012. Gruppen øvrige indeholder i al væsentlighed transport på de indre vandveje, dvs. floder og kanaler og i meget mindre grad luftfart. Rørledninger er i europæisk sammenhæng ubetydelig.

Figur 3.16 **Fordeling af samlet godsmængde i EU og EFTA på transportformer**



Kilde: Eurostat

De store lande har størst andel af EUs vejgodstransportarbejde

De dominerende lande i EU er naturligvis de store lande – hovedsageligt fordi deres nationale marked er så stort. De syv første lande på listen er således blandt de otte største EU-lande efter befolkning. Polen og Spanien bryder listen ved at ligge

højere end større lande, fordi de har en væsentlig højere andel af international transport end andre store lande.

Der er i perioden sket forskydninger – primært at Polen siden 2004 har taget en stadig større del af kagen.

Tabel 3.8 Top-10 lande med vejgodstransport i EU efter andel i 2012

	2004		2007		2012	
	— mia. tonkm —	— andel pct. —	— mia. tonkm —	— andel pct. —	— mia. tonkm —	— andel pct. —
Tyskland	304	17,8	310	16,0	307	17,8
Polen	103	6,0	112	5,8	222	12,9
Spanien	221	12,9	233	12,1	199	11,5
Frankrig	212	12,4	205	10,6	172	10,0
UK	163	9,5	161	8,3	159	9,2
Italien	197	11,5	212	11,0	124	7,2
Nederlandene	90	5,2	84	4,4	68	3,9
Tjekkiet	46	2,7	43	2,2	51	3,0
Ungarn	21	1,2	25	1,3	34	2,0
Sverige	37	2,2	39	2,0	33	1,9
Danmark	23	1,4	21	1,1	17	1,0
Alle lande	1.710	100,0	1.934	100,0	1.726	100,0

Kilde: Road Freight Statistics, Eurostat

Vindere og tabere i EU

Tabel 3.9 viser hvordan EU- og EFTA-landene har klaret sig fra 2004 og frem målt efter gennemsnitlig årlig vækst i udført transportarbejde med lastkøretøjer registreret i de enkelte lande. Stregen midt i tabellen markerer skellet mellem lande med vækst over den gennemsnitlige årlige vækst for vejgods i hele området (-0,7 pct.), som har øget markedsandelen og de under gennemsnitsvæksten, som har mistet markedsandele.

Vinderen er ...

Polen er den helt store vinder med ikke blot en tocifret vækstrate, som kun matches af Bulgarien, men også en væsentlig volumen, som kun overgås af Tyskland.

De "gamle" lande taber

Ud af de 12 vinderlande er kun tre "gamle" EU/EFTA lande og af dem kun to med positiv vækst, nemlig Norge og Tyskland. De store lande har fortsat størstedelen af godstransportarbejdet og dermed sidder de "gamle" EU-lande fortsat på størstedelen af markedet, idet kun Polen kan medregnes i de store lande.

Danmarks transportarbejde er faldet 4 pct. om året

Danmark ligger midt i den tunge ende med et fald på 4 pct. i gennemsnit om året – lidt bedre end Belgien og Italien, men dårligere end Finland og Nederlandene.

Tabel 3.9 Vindere og tabere i EU og EFTA

Land	Gnsn. årlig vækst		2013
	— pct. —	— mia. tonkm —	
Polen	10,3		248
Bulgarien	10,2		27
Litauen	8,8		26
Slovenien	6,5		16
Ungarn	6,3		36
Letland	6,3		13
Slovakiet	5,6		30
Norge	2,2		21
Tjekkiet	2,0		55
Estland	1,8		6
Tyskland	0,1		306
UK	-0,3		159
Sverige	-1,1		34
Luxembourg	-1,2		9
Portugal	-1,2		37
Spanien	-1,5		193
Schweitz	-1,6		13
Frankrig	-2,3		171
Liechtenstein	-2,6		0
Nederlandene	-2,7		70
Finland	-3,1		24
Kroatien	-3,7		9
Danmark	-4,0		16
Belgien	-4,1		33
Italien	-4,7		127
Østrig	-5,2		24
Cypern	-6,1		1
Irland	-6,7		9
Grækenland	-7,0		19
Rumænien	-7,2		34

Kilde: Road freight statistics, Eurostat

Amn. Gennemsnitlig årlig vækst er beregnet over perioden 2004-2013, undtagen for Bulgarien (2006-2013), UK (2004-2012), Schweiz (2008-2013), Lichtenstein (2005-2013), Kroatien (2008-2013) og Rumænien (2006-2013)

Malta og Island indberetter ikke vejgodstransport til Eurostat, da omfanget i deres lande er meget beskedent.

4 Brancheanalyse af vejgodstransport

Dette kapitel indeholder en analyse af den økonomiske og beskæftigelsesmæssige udvikling inden for vejgodstransport. Hvor de foregående kapitler har fokuseret på transportydelsen, er fokus her altså på erhvervet.

Analysen dækker to dele af vejgodserhvervene:

”Godsvognmænd”, der omfatter virksomheder i brancherne

- 49.41.00 Vejgodstransport
- 49.42.00 Flytteforretninger

og ”Hjælpevirksomhed til transport”, der i denne analyse omfatter brancherne

- 52.10.00 Oplagings- og pakhusvirksomhed
- 52.24.00 Godshåndtering
- 52.29.20 Speditører
- 52.29.90 Andre tjenesteydelser i forbindelse med transport
- 53.20.00 Andre post og kurer-tjenester

For hjælpevirksomhed til transport er der tale om et udvalg af brancher, der vurderes at være tæt forbundet med vejgodstransport. Virksomhederne i disse brancher kan dog også have aktiviteter, der er relateret til luft, bane eller søtransport. Specielt *Andre tjenesteydelser i forbindelse med transport* omfatter en del virksomheder, hvis aktiviteter er rettet mod søtransport.

Vejgodstransport omfatter både virksomheder med godstilladelser og virksomheder uden. Sidstnævnte er mindre virksomheder, typisk med en enkelt varevogn.

I det første afsnit nedenfor sammenholdes udviklingen for godsvognmændene med udvalgte brancher i den private sektor i øvrigt. Formålet er at belyse, hvordan godsvognmændene har klaret sig op til og gennem krisen, herunder hvor tæt udviklingen blandt godsvognmændene er knyttet til udviklingen i andre erhverv.

I det efterfølgende afsnit beskrives vejgodserhvervene på et detaljeret brancheniveau blandt godsvognmænd og hjælpevirksomheder. Udviklingen i økonomi og beskæftigelse og de beskæftigedes uddannelses- og indkomstniveau opgøres. Denne del af analysen skal afdække, hvordan de enkelte dele af vejgodstransportens værdikæde har udviklet sig, herunder hvordan kompetenceniveauet er i de forskellige delbrancher.

Kapitlets tredje afsnit ser nærmere på godsvognmændene. I stedet for en opdeling baseret på den statistiske branchenomenklatur, der er anvendt i kapitlet i øvrigt, opdeles godsvognmændene i dette afsnit ud fra deres rådighed over lastbiler og sættevognstrækkere. Små, mellemstore og store godsvognmænd defineres, og udviklingen i økonomi og beskæftigelse for de forskellige grupper opgøres. Som i afsnittet om vejgodstransportens værdikæde undersøges de beskæftigedes kompetenceniveau også for de forskellige typer af godsvognmænd.

Som et supplement til den øvrige rapport, der fokuserer på vejgodstransporten, giver kapitlets fjerde og sidste afsnit en overordnet beskrivelse af udviklingen i økonomi og beskæftigelse i den private del af bustransporten. Beskrivelsen dækker brancherne *49.31.10 Rutebuskørsel, by- og nærtrafik*, *49.39.10 Rutebuskørsel, fjerntrafik og skolebusser* og *49.39.20 Turistkørsel og anden landpassagertransport*. Bustransporten er statistisk mindre belyst end vejgodstransporten, og

det er derfor ikke muligt at give en lige så grundig beskrivelse på baggrund af eksisterende data.

4.1 Godsvognmænd

Sammenfatning- Færre virksomheder med øget værdiskabelse

Antallet af godsvognmænd er reduceret med 30 pct. i perioden fra 2000 til 2012. Det største fald ses efter 2008, hvor der forsvandt ca. 1.500 godsvognmænd. Beskæftigelsen er faldet mindre, mens værditilvæksten, der består af aflønningen af arbejdskraft samt overskud til ejerne, er næsten uændret. Det betyder, at værditilvæksten pr. beskæftiget er steget fra knapt 0,5 mio. kr. i 2000 til 0,6 mio. kr. i 2012 i løbende priser. Samlet har der været overskud i branchen gennem hele perioden.

Brancher i denne del af analysen

I dette afsnit sammenlignes udviklingen for vognmandsforretninger med udvalgte brancher i den private sektor i øvrigt. De brancher der er udvalgt som sammenligningsgrundlag i denne del af analysen er de brancher, der antages at være de vigtigste kunder for vejgodstransporterhvervene:

- Industri
- Bygge og anlæg
- Handel

I sammenligningen af udviklingen fra 2000 til 2012 summeres disse tre brancher, da fokus er at perspektivere vognmandsforretningernes udvikling i forhold til deres vigtigste kunder.

Der sammenlignes derudover med de øvrige brancher i den private sektor, der bl.a. omfatter videns- og operationel service.

Antal virksomheder

Der var i 2012 i alt 207.890 virksomheder i Danmark, hvoraf de 5.500 var godsvognmandsforretninger. Hovedparten af vognmandsvirksomhederne er mindre virksomheder med under 10 ansatte. Det er omkring 90 pct., hvilket svarer til den samlede fordeling af virksomheder.

Tabel 4.1 Antal virksomheder fordelt på størrelse (pct.) og i alt 2012

	0-9 ansatte	10-19 ansatte	20-99 ansatte	Mere end 100 ansatte	I alt
	Pct.				
Godsvognmænd	90	5	4	0	5.500
Industri	79	9	10	3	15.524
Bygge og anlæg	92	5	3	0	31.300
Handel	89	6	4	1	43.946
Øvrige brancher	95	3	2	0	111.620
I alt	92	4	3	1	207.890

Kilde: Regnskabsstatistik 2012

Tilbagegang i godsvognmands-erhvervet efter krisen

Antallet af godsvognmandsvirksomheder er faldet gennem hele perioden 2000-2012 med det største fald fra 2008 til 2012, hvor antallet af godsvognmandsvirksomheder blev reduceret med 22 pct. fra ca. 7.000 til 5.500.

Fra 2000 til 2008 var antallet af præsterede årsværk i virksomhederne rimelig konstant på knapt 30.000 ansatte. Efter 2008 blev antallet af årsværk reduceret med 5.000. Opgjort relativt er faldet i antallet af årsværk således mindre end faldet i antallet af virksomheder. Det betyder, at hvor den gennemsnitlige godsvogn-

mandsvirksomhed i 2000 beskæftigede 3,8 årsværk er den gennemsnitlige beskæftigelse 4,4 i 2012.

Værditilvæksten målt i løbende priser er næsten uændret gennem perioden, hvilket sammenholdt med udviklingen i beskæftigelsen betyder, at værditilvæksten pr. ansat er steget fra knapt 500.000 kr. i 2000 til ca. 600.000 kr. i 2012 opgjort i løbende priser.

Investeringerne er faldet fra samlet 3,5 mia. kr. i 2000 til 3,0 mia. kr. i 2012. Frem til 2008 steg investeringerne markant til 4,8 mia. kr., hvorefter de faldt med 40 pct. Dette fald er større end nedgangen i aktiviteten opgjort ved antallet af virksomheder og ansatte.

Overskudsgraden, der er resultatet før skat i procent af den samlede omsætning er næsten halveret fra 2000 til 2012. Faldet er dog koncentreret i den første del af perioden.

Tabel 4.2 **Oversigtstabel for godsvognmænd**

	2000	2008	2012
	Antal		
Virksomheder	7.907	7.057	5.500
Årsværk	29.872	29.286	24.343
	Mio. kr.		
Omsætning	31.796	44.782	42.975
Værditilvækst	14.454	17.219	14.762
Investeringer	3.479	4.764	2.991
	Pct.		
Overskudsgrad	9,1	5,9	5,6

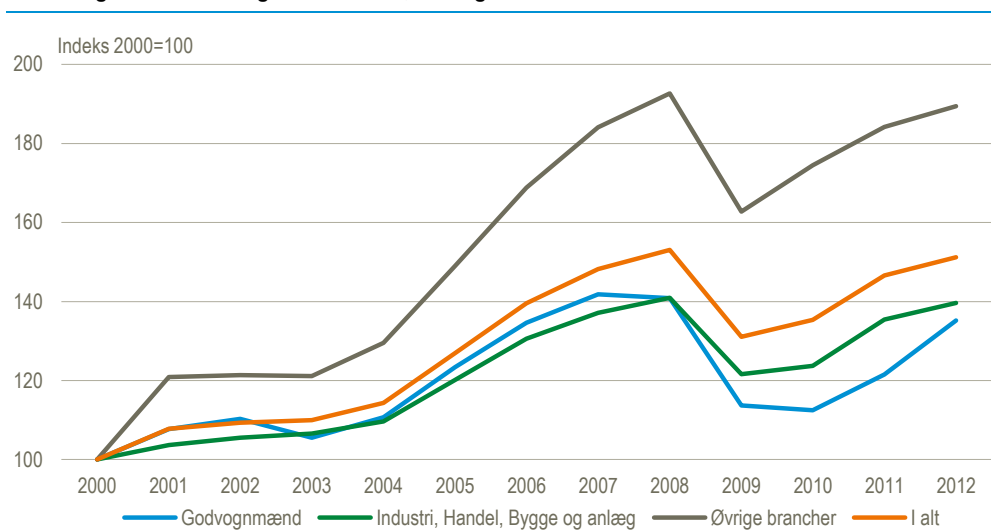
Kilde: Regnskabsstatistik 2012

I det følgende undersøges udviklingen i ovenstående periode nærmere.

Markant fald i omsætningen i 2008

Omsætningen for godsvognmænd faldt med 20 pct. fra 2008 til 2009, hvilket er det største relative fald blandt de brancher, der indgår i analysen her. Hvor de øvrige branchers omsætning begyndte at stige igen fra 2009 vendte det først for godsvognmandsvirksomhederne fra 2010.

Figur 4.1 **Udviklingen i omsætning 2000 til 2012, udvalgte brancher**



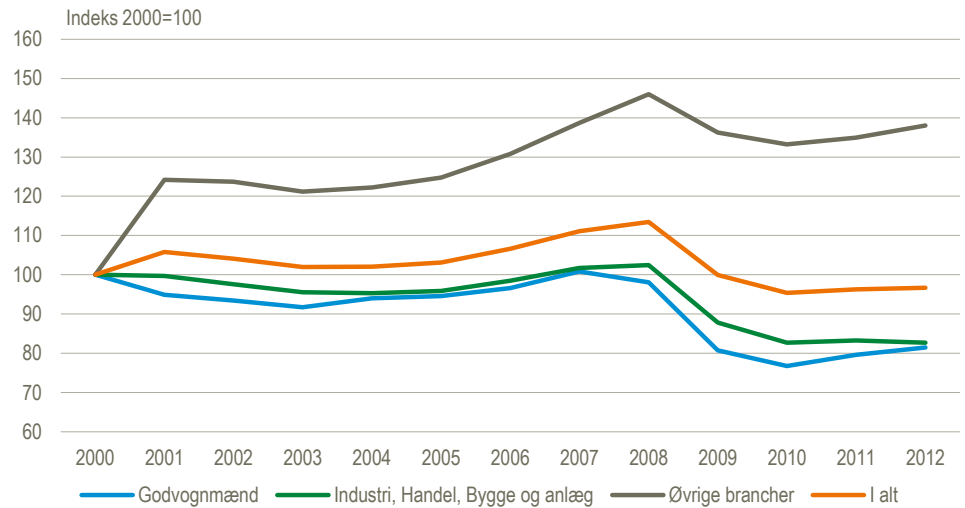
Kilde: Regnskabsstatistik 2012

Beskæftigelsen på 80 pct. af niveauet før krisen

Antallet af årsværk i godsvognmandsvirksomhederne var svagt stigende frem til 2007, hvorefter det faldt med næsten 30 pct. frem til 2010. Fra 2010 til 2012 har der været en svag stigning i beskæftigelsen, der dog fortsat kun er på 80 pct. af niveauet fra før krisen.

Udviklingen i beskæftigelsen blandt godsvognmændene har fulgt beskæftigelsen inden for industri, bygge og anlæg, samt handel tæt gennem hele perioden.

Figur 4.2 Udviklingen i årsværk 2000 til 2012, udvalgte brancher

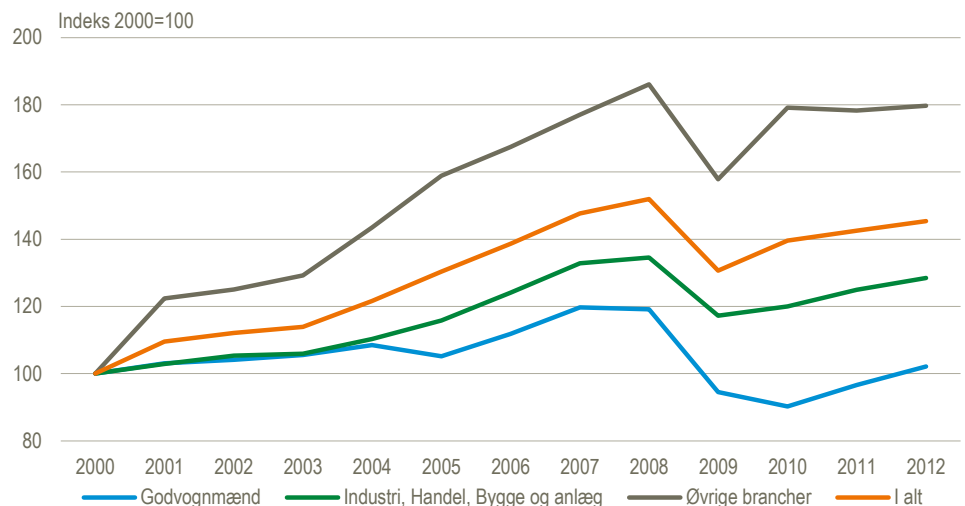


Kilde: Regnskabsstatistik 2012

Værditilvæksten for godsvognmænd på samme niveau som i 2000

Alle brancher oplevede en stigning i værditilvæksten fra 2000 til 2008. For godsvognmandsvirksomhederne dog med en svag stigning i starten af perioden og et mindre dyk i 2005. Efter tilbageslaget i 2008-2009 steg værditilvæksten igen i alle brancher med undtagelse af godsvognmandsvirksomhederne, der oplevede et fald i både 2009 og 2010. Samlet er værditilvæksten faldet med 15 pct. i godsvognmandsvirksomhederne fra 2008 til 2012.

Figur 4.3 Værditilvækst 2000-2012 fordelt på udvalgte brancher



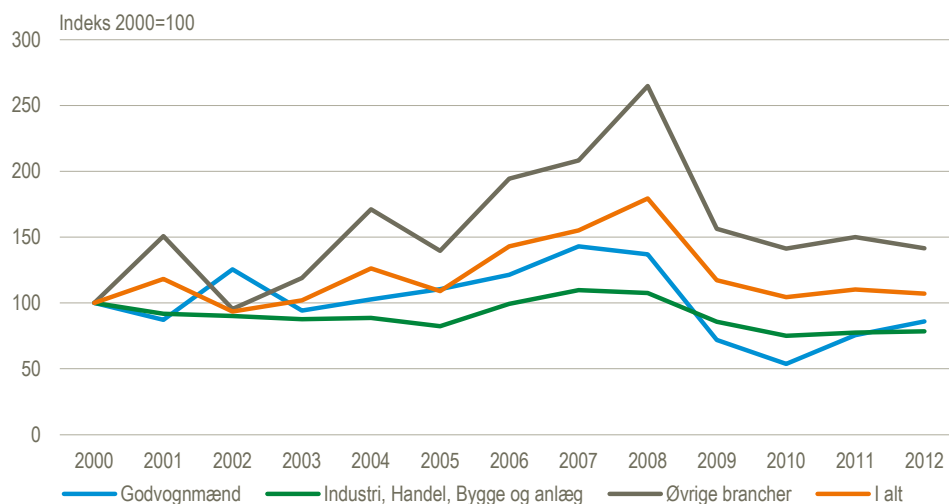
Kilde: Regnskabsstatistik 2012

Den samlede værditilvækst i erhvervet er i 2012 på ca. 15 mia.kr., hvilket er det samme som i 2000 opgjort i løbende priser. I sammenligning med udviklingen i beskæftigelsen, der i 2012 kun er på 80 pct. af niveauet i 2000, er der dog tale om en stigning i værditilvæksten pr. ansat.

Investeringerne er stigende for godsvognmændene

Investeringerne er steget i alle brancher fra 2000 til 2008, dog med fald i enkelte år. I denne periode voksede investeringerne mere i godsvognmandsvirksomhederne end inden for industri, handel og bygge og anlæg. Efter 2008 faldt investeringerne i alle brancher uden tegn på stigning frem til 2012. En undtagelse er dog godsvognmandsvirksomhederne, hvor investeringerne ser ud til at være øget med omkring 20 pct. siden 2010.

Figur 4.4 Investeringer 2000-2012 fordelt på udvalgte brancher

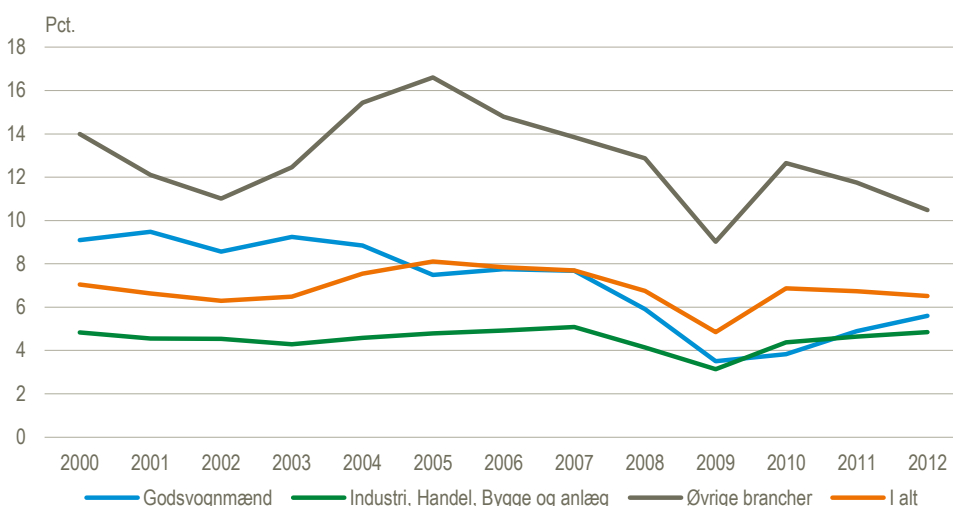


Kilde: Regnskabsstatistik 2012

Godsvognmandsvirksomhederne har samlet set haft overskud alle år fra 2000 til 2012

Godsvognmandsvirksomhedernes overskudsgrad faldt fra 2000 til 2008 fra 9,1 pct. til 5,9 pct. Fra 2008 til 2009 blev den yderligere reduceret til 3,5 pct., hvorefter den er steget til næsten samme niveau som i 2008, nemlig 5,6 pct.

Figur 4.5 Overskudsgrad (pct.) 2000-2012 fordelt på udvalgte brancher



Kilde: Regnskabsstatistik 2012

En virksomheds overskudsgrad udtrykker, hvor stort overskuddet af driften er (resultatet før skat) i forhold til omsætningen. Virksomheder med et relativt stort køb af varer og tjenesteydelser til produktionsformål vil typisk have en lavere overskudsgrad, end virksomheder, der producerer med et relativt højt input af arbejdskraft. For eksempel vil servicevirksomheder typisk have en højere overskudsgrad end industri og handelsvirksomheder. Overskudsgraden kan derfor

anvendes til at vurdere udviklingen over tid i en branche, men er mindre velegnet til sammenligninger på tværs af brancher.

4.2 Vejgodstransportens værdikæde

Sammenfatning –
Speditører oplevede det
største tilbageslag i 2008

Samlet er beskæftigelsen i vejgodserhvervene faldet med ca. 10 pct. mellem 2000 og 2012. Det er et resultat af en stigning frem til 2008, et fald fra 2008 til 2009 og stagnation i de efterfølgende år. Langt størstedelen af den økonomiske aktivitet i vejgodserhvervene er koncentreret om *Speditører* og *Vejgodstransport*, der står for omkring 90 pct. af omsætning, beskæftigelse, værditilvækst og investeringer. Over perioden er værditilvæksten for speditører øget med 40 pct. og er stort set uændret for vejgodstransportvirksomhederne. Begge brancher har færre beskæftigede i 2012 sammenlignet med 2000.

Brancher i værdikæden

Brancherne i vejgodstransportens værdikæde er i denne analyse defineret ved følgende brancher:

- Vejgodstransport, der omfatter transport af gods på veje, udlejning af lastbiler med chauffør samt godstransport med køretøjer, der trækkes af mennesker eller dyr.
- Flytteforretninger, der omfatter flytning for virksomheder og husholdninger ad landvejen.
- Oplagrings- og pakhusvirksomhed, der omfatter drift af kornsiloer, stykgodspakhus, kølehuse, lagertanke samt drift af oplagrings- og pakhusfaciliteter. Branchen omfatter også oplagring af varer i frihandelszoner.
- Godshåndtering, der omfatter lastning og losning af gods eller passagerbagage (uanset transportform) og jernbanegodsvogne samt stevedorevirksomhed.
- Speditører, der omfatter speditører, shippingvirksomhed og speditørvirksomhed, hvori der også indgår transportvirksomhed (uanset transportvirksomhedens størrelse).
- Andre tjenesteydelser ifm. transport, der omfatter godsbehandlingsvirksomhed som fx midlertidig pakning i kasser (udelukkende med henblik på at beskytte godset under transport), udpakning, prøvetagning og vejning af gods.
- Andre post og kurer-tjenester, der kan omfatte post, tryksager (dagblade, ugeblade, reklamer mv.), småpakker, varer og dokumenter, der ikke er omfattet af forsyningspligten.

Disse brancher benævnes samlet som *Vejgodserhvervene* i det følgende.

I det følgende beskrives først den økonomiske og beskæftigelsesmæssige udvikling i vejgodserhvervene. Derefter sammenlignes de beskæftigedes personlige og erhvervmæssige karakteristika.

4.2.1 Økonomien i vejgodserhvervene

Antal virksomheder

Samlet set var der 7.808 virksomheder i vejgodserhvervene i 2012, hvoraf langt hovedparten var inden for *Vejgodstransport*. Virksomhederne inden for *Andre post- og kurer-tjenester*, *Vejgodstransport*, *Flytteforretninger*, og *Andre tjenesteydelser ifm. transport* er typisk mindre end i de øvrige brancher, da mindst 90 pct. har under 10 ansatte i disse brancher. I de øvrige brancher er andelen ca. 75 pct.

Tabel 4.3 Antal virksomheder fordelt på brancher og størrelse (pct.) og antal årsværk i alt

	0-9	10-19	20-99	Mere end	Virksom- heder i alt	Årsværk i alt
	ansatte	ansatte	ansatte	100 ansatte		
	Pct.				Antal	
Vejgodstransport	90	5	4	0	5 260	23 308
Flytteforretninger	90	7	3	0	240	1 035
Oplagrings- og pakhusvirksomhed	74	13	9	5	126	1 803
Godshåndtering	77	5	15	3	62	980
Speditører	72	12	12	5	522	10 050
Andre tjenesteydelser ifm. transport	93	4	3	.	215	567
Andre post- og kurertjenester	95	2	2	1	1.383	4 832
I alt	89	5	5	1	7.808	42 575

Kilde: Regnskabsstatistik 2012

Aktiviteten koncentreret på Vejgodstransport og Speditører Den samlede omsætning i vejgodserhvervene udgjorde godt 100 mia. kr. i 2012. Langt hovedparten af omsætningen blev præsteret af virksomheder inden for vejgodstransport og speditørvirksomheder.

Højest værditilvækst pr. ansat i Oplagrings- og pakhusvirksomhed Det samlede antal årsværk var ca. 43.000, hvoraf 55 pct. var beskæftiget med vejgodstransport. Værditilvæksten var i alt 26 mia. kr., der opgjort på brancher er fordelt som beskæftigelsen. Værditilvæksten inden for *Vejgodstransport og Speditørvirksomhed* er henholdsvis 610.000 kr. og 640.000 kr. pr. beskæftiget. Den højeste værditilvækst findes i *Oplagrings- og pakhusvirksomhed* og den laveste i *Flytteforretninger*, hhv. 825.000 kr. og 500.000 kr. Begge brancher er dog relativt små opgjort ved antal virksomheder og beskæftigede.

Overskudsgraden lavest i Speditørvirksomhed De samlede investeringer udgjort 3,9 mia. kr. med langt størstedelen inden for *Vejgodstransport*. Overskudsgraden er samlet set 4,5 pct. med den højeste overskudsgrad inden for *Oplagrings- og pakhusvirksomhed* med 8 pct. og den laveste blandt *Speditører* med 2,9 pct.

Tabel 4.4 Oversigtstabel for vejgodserhvervene 2012

	Årsværk	Omsætning	Værdi- tilvækst	Investeringer	Overskuds- grad
	Antal		Mio. kr.		Pct.
Vejgodstransport	23.308	41.728	14.250	2.972	5,6
Flytteforretninger	1.035	1.247	512	19	4,5
Oplagrings- og pakhusvirksomhed	1.803	4.331	1.489	313	8,0
Godshåndtering	980	1.187	654	55	4,3
Speditører	10.050	43.452	6.441	400	2,9
Andre tjenesteydelser ifm transport	567	1.933	467	42	6,8
Andre post- og kurertjenester	4.832	9.966	2.534	137	4,8
I alt	42.575	103.845	26.347	3.937	4,5

Kilde: Regnskabsstatistik 2012

I det følgende ses der nærmere på udviklingen i omsætning, årsværk, værditilvækst, overskudsgrad og investeringer i vejgodserhvervene. Det er valgt at udelade *Godshåndtering* og *Andre tjenesteydelser ifm. transport*, da disse brancher er små målt i antal virksomheder og ansatte og udviklingen derfor følsom overfor enkeltvirksomheders aktivitetsniveau i de forskellige år.

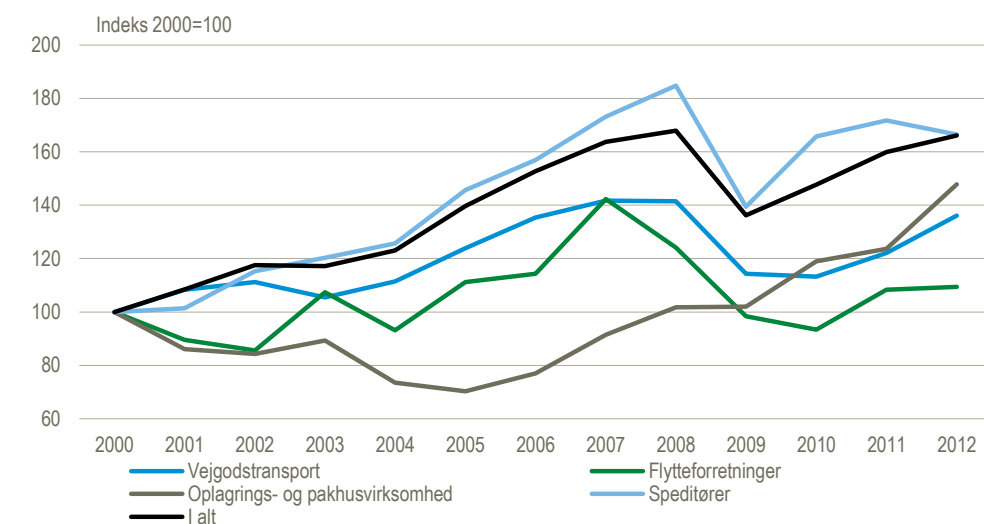
Andre post- og kurertjenester er vokset markant i løbet af perioden. Antallet af virksomheder er steget med 50 pct. og omsætningen er tredoblet. Sammenligninger med de andre brancher er derfor vanskelig. *Andre post- og kurertjenester* behandles derfor i et særskilt afsnit sidst i kapitlet.

Samlet fremgang i omsætningen for vejgodserhvervene

Vejgodserhvervenes omsætning steg samlet set fra 2000 til 2008 med ca. 60 pct. opgjort i løbende priser. Omsætningen faldt mellem 2008 og 2009 for derefter at stige igen. I 2012 er omsætningen næsten tilbage på samme niveau som i 2007.

Med undtagelse af vejgodstransportvirksomhederne, hvor omsætningen i 2012 fortsat er under niveauet i 2007 er alle brancher tilbage på niveau med 2007. Oplagrings- og pakhusvirksomhed oplevede tilsyneladende ikke tilbageslaget i 2008 som de øvrige brancher, da omsætningen er steget uafbrudt gennem perioden. Udviklingen for speditørerne har været afdæmpet fra 2010 og er gået tilbage fra 2011.

Figur 4.6 Omsætning i vejgodserhvervene 2000-2012

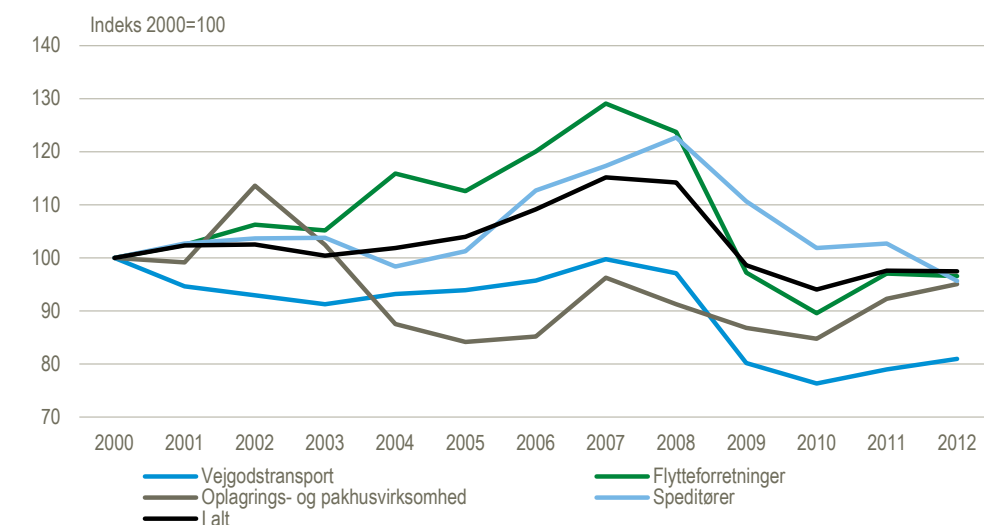


Kilde: Regnskabsstatistik 2012

Udviklingen i beskæftigelsen stagneret efter 2008

Udviklingen i beskæftigelsen har ikke fulgt udviklingen i omsætningen. Frem til 2008 steg beskæftigelsen svagt i vejgodserhvervene, hvorefter den fulgte faldet i omsætningen mellem 2008 og 2009. I modsætning til omsætningen er beskæftigelsen ikke begyndt at stige igen, men har været nogenlunde konstant siden 2010.

Figur 4.7 Årsværk 2000-2012



Kilde: Regnskabsstatistik 2012

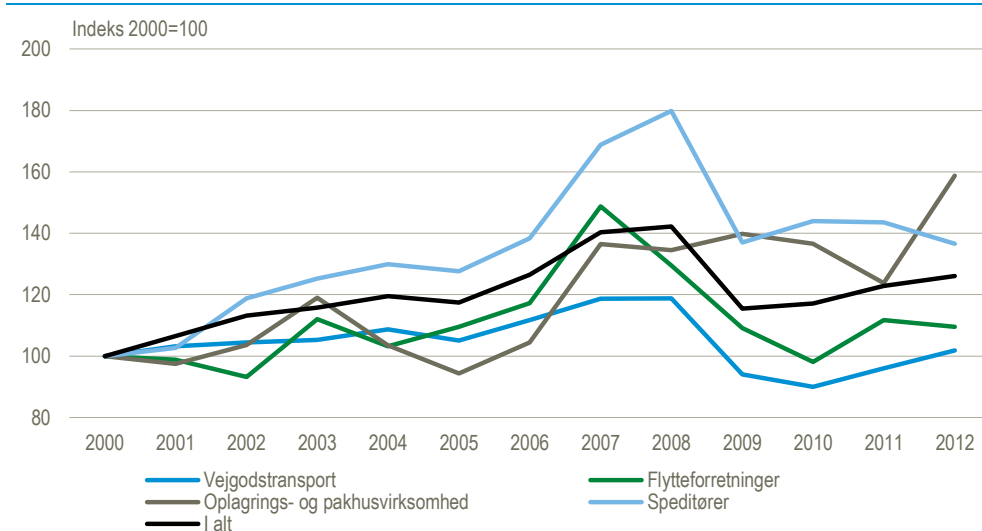
Stagnationen i beskæftigelsen er et resultat af en svag stigning i de underliggende brancher fra 2010 med undtagelse af speditørerne, hvor beskæftigelsen siden 2008 er faldet med 25 pct. svarende til knapt 3.000 årsværk.

Speditørernes værditilvækst stagneret

Vejgodserhvervenes samlede værditilvækst steg med ca. 35 pct. i løbende priser fra 2000 til 2008 og faldt med næsten det samme fra 2008 til 2009. Siden 2009 er den samlede værditilvækst steget svagt. Udviklingen i værditilvæksten følger tæt udviklingen i omsætning og beskæftigelse for de enkelte brancher. *Speditørerne* oplevede det største fald fra 2008 til 2009 efterfulgt af stagnation. I de øvrige brancher er værditilvæksten begyndt at stige igen efter 2009.

Sammenholdes udviklingen i beskæftigelse og værditilvækst er værditilvæksten pr. ansat steget med 30 pct. samlet set opgjort i løbende priser. Den største stigning er i *Oplagrings- og pakhusvirksomhed* med en stigning på 67 pct. og *Speditører* med 43 pct. fra 2000 til 2012. For speditørerne har værditilvæksten pr. ansat været uændret fra 2010.

Figur 4.8 **Værditilvækst 2000-2012**

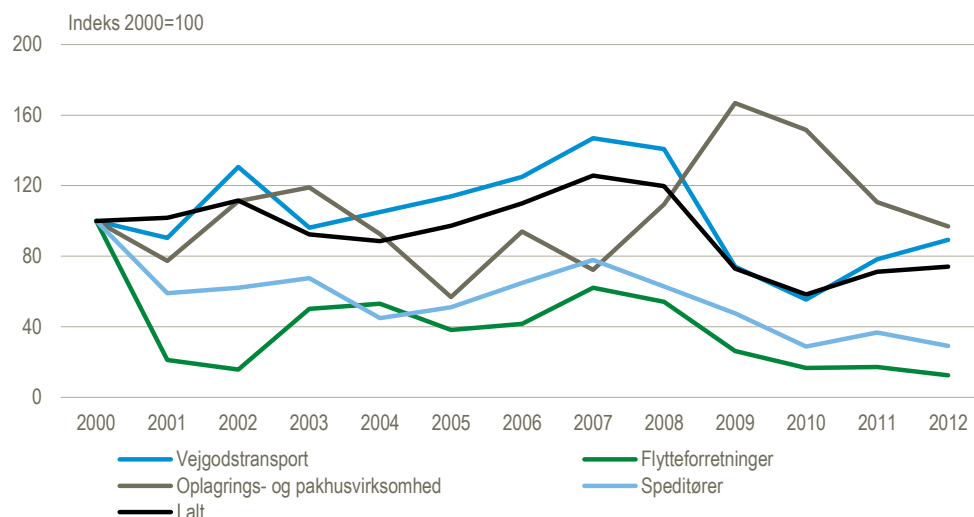


Kilde: Regnskabsstatistik 2012

Investeringerne faldet i alle brancher i vejgodserhvervene

Investeringerne er faldet for vejgodserhvervene samlet set med omkring 30 pct. i løbet af perioden. Langt hovedparten af investeringerne sker i *Vejgodstransport* og den samlede udvikling er derfor i høj grad drevet af udviklingen i denne branche. For *Speditørerne* er investeringerne faldet gennem hele perioden.

Figur 4.9 Investeringer 2000-2012

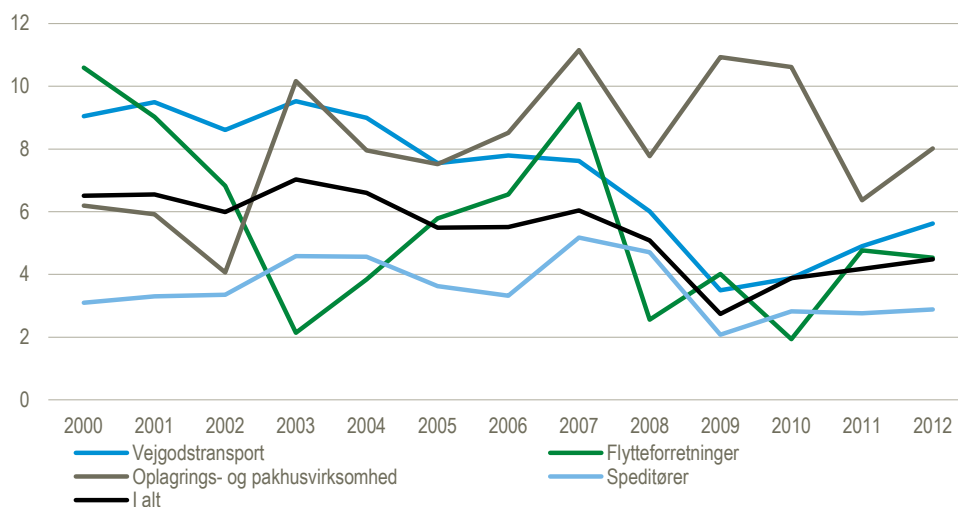


Kilde: Regnskabsstatistik 2012

Samlet overskudsgrad på ca. 6 pct.

Overskudsgraden i vejgodserhvervene lå i perioden 2000 til 2008 på omkring 6 pct. Overskuddet blev halveret efter 2008, men har siden 2009 været stigende i alle brancher med undtagelse af *Oplagrings- og pakhvirksomhed*. For *Speditører* og *Flytteforretninger* er overskudsgraden i 2012 væsentligt lavere end i 2000. For de øvrige brancher er overskudsgraden næsten den samme i 2000 og 2012.

Figur 4.10 Overskudsgrad i absolutte tal



Kilde: Regnskabsstatistik 2012

4.2.2 Beskæftigelsen i vejgodserhvervene

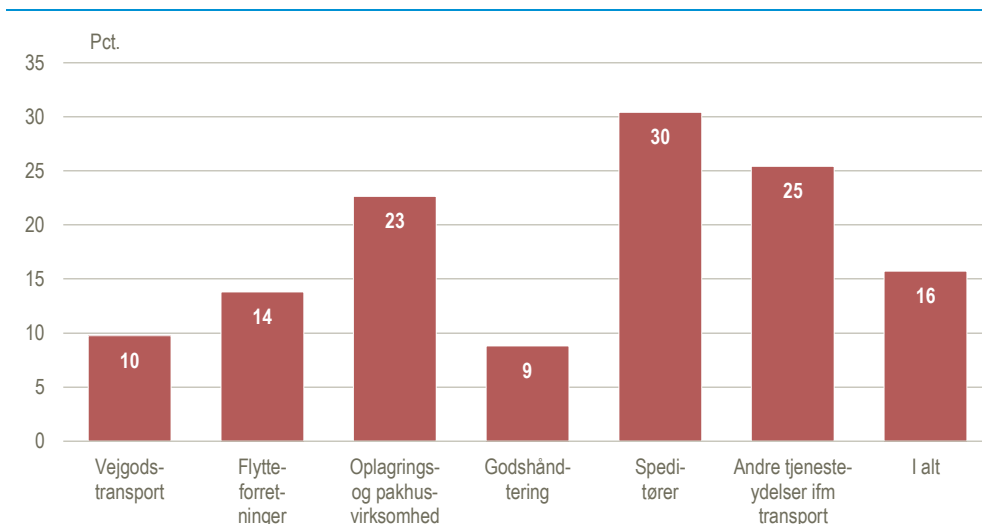
I det følgende beskrives de beskæftigede i vejgodserhvervene i forhold til køn, alder, uddannelse, etnicitet og indkomst. Formålet er at afdække, om der er forskelle i arbejdsstyrkens sammensætning i vejgodserhvervenes underbrancher.

Andelen af kvinder højest i speditørvirksomhederne

Samlet set er 16 pct. af de beskæftigede i vejgodserhvervene kvinder. Den største andel findes blandt speditørerne, hvor næsten hver tredje beskæftigede er kvinde. De laveste andele er inden for godshåndtering med 9 pct. og vejgodstransport med 10 pct. kvinder.

Andelen af kvinder i den private sektor generelt er noget højere end i vejgodserhvervene, da 37 pct. af de beskæftigede er kvinder.

Figur 4.11 Andel af kvinder



Kilde: Registerbaseret Arbejdstyrkestatistik 2012

Medarbejderne er yngst i flytteforretninger og i speditørvirksomheder

En opgørelse af aldersfordelingen blandt de beskæftigede i vejgodserhvervene viser, at ca. hver fjerde af de beskæftigede i *Flytteforretninger* og *Speditørvirksomheder* er under 30 år, mens det i de øvrige brancher kun er ca. hver femte. Omvendt er der relativt flest over 50 år i *Vejgodstransport* og *Godshåndtering*, hvor andelen er knapt 40 pct.

Sammenlignet med den private sektor samlet set er beskæftigelsen i vejgodserhvervene ældre. I den private sektor er det 26 pct. af de beskæftigede, der er under 30 år og 26 pct. er over 50 år.

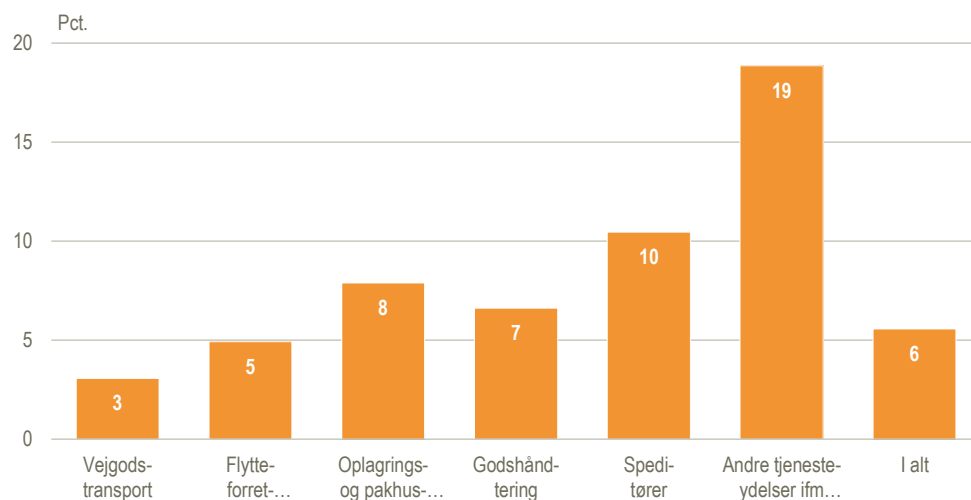
Tabel 4.5 De beskæftigede i vejgodserhvervene fordelt på branche og alder

	Pct.		
	Under 30 år	30 – 49 år	50 år og derover
Vejgodstransport	14	49	37
Flytteforretninger	29	50	22
Oplagrings- og pakhusvirksomhed	18	51	31
Godshåndtering	11	52	37
Speditører	24	51	25
Andre tjenesteydelser ifm. transport	24	48	28
I alt	16	49	35

Kilde: Registerbaseret Arbejdstyrkestatistik 2012

Andelen med videregående uddannelse lavest i vejgodstransport

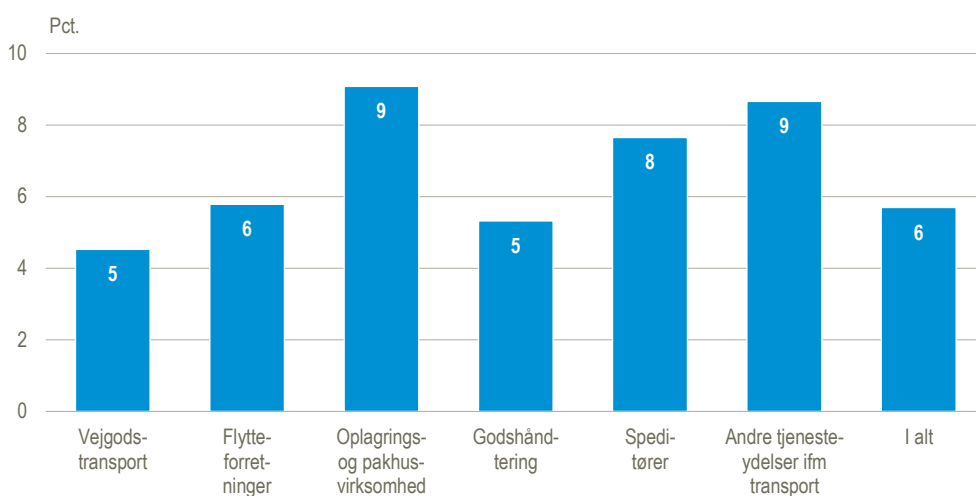
Samlet set har 6 pct. af de ansatte i vejgodserhvervene en videregående uddannelse. Det er væsentligt lavere end i den private sektor samlet set, hvor 23 pct. har en videregående uddannelse. Den laveste andel med en videregående uddannelse er inden for *Vejgodstransport*, hvor det kun er 3 pct., der har en videregående uddannelse. Den største andel findes i *Andre tjenesteydelser ifm. transport*, der bl.a. omfatter virksomheder beskæftiget med test, inspektion og logistikløsninger.

Figur 4.12 **Andel med videregående uddannelse**

Kilde: Registerbaseret Arbejdstyrkestatistik 2012

Færrest indvandrere beskæftiget med vejgodstransport

Andelen af de beskæftigede med anden etnisk baggrund end dansk er 6 pct. i vejgodserhvervene. Det er lidt lavere end i den private sektor samlet, hvor ca. 10 pct. har anden etnisk baggrund. Den højeste andel findes i *Oplagrings- og pakhushvirksomhed* og den laveste inden for *Vejgodstransport*. I kapitel 5 beskrives chaufførernes arbejdsmarked og et resultat her er, at andelen med anden etnisk baggrund er høj inden for persontransport.

Figur 4.13 **Andel med anden etnisk baggrund 2012**

Kilde: Registerbaseret Arbejdstyrkestatistik 2012

Flest med indkomst over 400.000 kr. inden for godshåndtering

Der er kun mindre forskelle i indkomstfordelingen blandt de beskæftigede i vejgodserhvervene. Inden for *Godshåndtering* har næsten 60 pct. en indkomst over 400.000 kr. og kun 12 pct. en indkomst under 300.000. Omvendt er der relativt få med en indkomst over 400.000 kr. i *Flytteforretninger*, mens næsten halvdelen har en indkomst under 300.000 kr.

Forskellene i indkomstfordelingen mellem erhvervene genfindes i de gennemsnitlige indkomster. De højeste gennemsnitlige indkomster er blandt de beskæftigede inden for *Godshåndtering* med 450.000 kr. og de laveste i *Flytteforretninger* med 320.000 kr. Blandt alle beskæftigede i den private sektor er den gennemsnitlige indkomst 375.000 kr.

Tabel 4.6 Personlig indkomst 2012 fordelt på brancher og indkomstkategorier

	Under 300.000 kr.	300.000 - 399.000 kr.	400.000 kr. og derover
	pct.		
Vejgodstransport	28	37	35
Flytteforretninger	46	33	21
Oplagrings- og pakhusvirksomhed	31	41	27
Godshåndtering	12	30	58
Speditører	29	33	38
Andre tjenesteydelser ifm transport	40	23	37
I alt	30	36	34

Kilde: Registerbaseret Arbejdstyrkestatistik 2012

Definition af den personlige indkomst

Til opgørelse af indkomsten er det valgt at anvende den samlede personlige indkomst, der er lig summen af erhvervsindkomst, overførselsindkomst, formueindkomster (ekskl. beregnet lejeværdi af egen bolig) og anden ikke klassificerbar indkomst, der kan henføres direkte til den enkelte person. Indkomsten er opgjort før fradrag af arbejdsmarkedsbidrag og særlig pensionsbidrag. Dette er valgt for at de selvstændige erhvervsdrivendes indkomst fra deres virksomhed er inkluderet i statistikken.

4.2.3 Andre post- og kurertjenester

Sammenfatning – kraftig vækst i andre post- og kurertjenester

Antallet af virksomheder beskæftiget med *Andre post- og kurertjenester* er vokset markant i løbet af perioden. Mellem 2002 og 2012 er antallet af virksomheder steget med 50 pct. og omsætningen er tredoblet.

Indledning

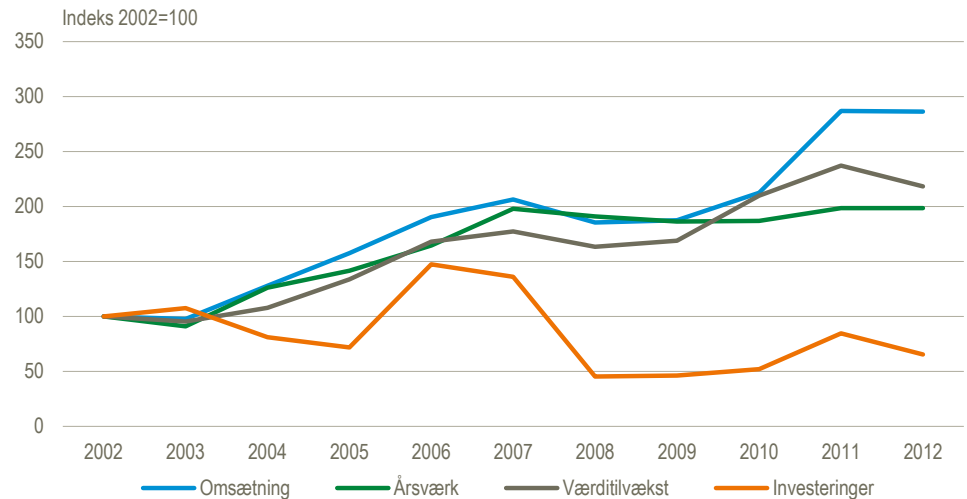
I dette afsnit sammenfattes udviklingen for *Andre post- og kurertjenester*. Da udviklingen for branchen i statistikkens første år er påvirket af brancherevisioner er basisåret for udviklingen i det følgende 2002. Først præsenteres udviklingen i økonomi og beskæftigelse, derefter gives en oversigt over de ansattes karakteristika.

Omsætningen steget med tæt på 200 pct. på 10 år.

Omsætningen inden for *Andre post- og kurertjenester* er steget fra 3,4 mia.kr. i 2002 til 9,7 mia.kr. i 2012 en stigning på 186 pct., mens værditilvæksten steg med 120 pct. og antallet af årsværk blev fordoblet i løbet af perioden. I 2002 var værditilvæksten pr. årsværk 477.000 kr., hvilket i 2012 er steget til 524.000 kr. opgjort i løbende priser.

Investeringerne er samlet set faldet over perioden med omkring 60 pct. Det er et resultat af et fald i starten af perioden, relativt høje investeringer i 2006 og 2007, efterfulgt af et kraftigt dyk mellem 2007 og 2008. Nedgangen fra 2007 til 2008 er kun delvist rettet op i den efterfølgende periode.

Figur 4.14 Økonomisk og beskæftigelsesmæssig udvikling i Andre post og kurertjenester



Kilde: Regnskabsstatistik 2012

Overskudsgrad Der er større udsving i overskudsgraden i løbet af perioden. I 2003 og 2004 var overskudsgraden omkring 7 pct. og i 2007 og 2009 tæt på 0. Siden 2009 har overskudsgraden været mere stabil med en stigning fra 3,9 pct. i 2010 til 4,5 pct. i 2012.

Yngre beskæftigelse i Andre post- og kurertjenester Der var i 2012 6.500 beskæftigede i virksomheder inden for *Andre post- og kurertjenester*. Hovedparten, nemlig 75 pct., var mænd, hvilket dog er mindre end i vejgodserhvervene samlet set, hvor 83 pct. er mænd. Aldersmæssigt er de beskæftigede yngre inden for *Andre post- og kurertjenester*, hvor 34 pct. er under 30 år. I vejgodserhvervene i alt er andelen 18 pct.

Hver tredje har anden etnisk baggrund end dansk I forhold til uddannelse er de beskæftigede inden for *Andre post og kurertjenester* karakteriseret ved en høj andel (22 pct.) med uoplyst uddannelse. Uddannelse er oftere uoplyst i statistikkerne for indvandrere, der ikke er uddannet i Danmark. Dette understøttes af, at hver tredje har anden etnisk baggrund end dansk mod kun 9 pct. i vejgodserhvervene samlet.

Tabel 4.7 **Karakteristik af de beskæftigede 2012**

	Andre post- og kurertjenester	Vejgodserhverv i alt
	pct.	
Køn		
Mand	75	83
Kvinde	25	17
Alder		
Under 30 år	34	18
Mellem 30 og 50 år	45	48
50 år og derover	21	34
Uddannelse		
Grundskole inkl. gymnasial	42	45
Erhvervsfaglig	26	43
Videregående uddannelse	10	6
Uoplyst	22	5
Etnicitet		
Dansk	66	91
Anden etnisk baggrund	34	9
Indkomst		
Under 300.000 kr.	62	34
Mellem 300.000 og 400.000 kr.	22	34
400.000 kr. og derover	16	32

Kilde: Registerbaseret Arbejdstyrkestatistik 2012

*Lav indkomst inden for
Andre post- og
kurertjenester*

Det er kun 16 pct. af de beskæftigede der oppebærer en indkomst på 400.000 kr. eller mere. Dette er kun halvdelen af andelen i vejgodserhverv i alt, hvor 32 pct. har en indkomst over 400.000 kr. Gennemsnitsindkomsten i *Andre post- og kurertjenester* er på 270.000, hvilket er det laveste af alle underbrancher i vejgodserhverv.

4.3 Typer af godsvognmænd

*Sammenfatning – tendens
til konsolidering i de største
virksomheder*

Omsætningen er steget med 50 pct. for godsvognmandsvirksomhederne med 20 eller flere køretøjer, mens omsætningen blandt de mindre godsvognmænd er faldet. Beskæftigelsen er reduceret med 20 pct., der kan henføres til de mellemstore godsvognmænd. Beskæftigelsen blandt de mindste godsvognmænd kun med varevogne eller én lastbil og de største er uændret. De største godsvognmænd har formået at øge deres værditilvækst ved uændret beskæftigelse, hvilket indikerer en produktivitetsstigning for denne gruppe af virksomheder set relativt i forhold til de mindre godsvognmænd. Investeringerne er faldet for alle typer godsvognmænd, mens overskudsgraden er uændret mellem 2008 og 2012.

En sammenligning af beskæftigelsen mellem de forskellige typer af godsvognmænd viser, at virksomheder, der kun råder over varevogne i højere grad beskæftiger kvinder og generelt har yngre beskæftigede og flere med anden etnisk baggrund end dansk end de virksomheder, der råder over last- og/eller sættevognstrækkere. De beskæftigedes indkomst er stigende med antallet af køretøjer i virksomhederne.

Typer af Godsvognmænd

Godsvognmændene, der i denne analyse omfatter vejgodstransport og flytteforretninger, er i dette afsnit opdelt i forhold til deres vognpark. Der er defineret fem typer af godsvognmænd:

- Virksomheder, der kun ejer varevogne
- Virksomheder, der ejer en lastvogn eller en sætetrækker
- Virksomheder, der ejer 2-4 lastvogne eller sættevognstrækkere
- Virksomheder, der ejer 5-19 lastvogne eller sættevognstrækkere
- Virksomheder, der ejer mere end 20 lastvogne eller sættevognstrækkere

Antallet af godsvognmænd med varevogne, lastbiler eller sættevognstrækkere er 4.169. I det tidligere afsnit blev antallet af virksomheder opgjort til 5.500. Forskellen er virksomheder, der står registreret i branchen *Vejgodstransport* eller *Flytteforretning*, men ikke råder over et køretøj.

Indledning Opgørelserne i dette afsnit er baseret på en kobling af Regnskabsstatistikken, Den Registerbaserede Arbejdsstyrkestatistik og Bilregistret. Formålet er at nuancere udviklingen for vognmandsvirksomhederne i forhold til den samlede opgørelse i rapportens afsnit 4.1.

Det er valgt at sammenligne årene 2004, 2008 og 2012 for at få billede af situationen før, under og efter krisen.

I det følgende beskrives først den økonomiske og beskæftigelsesmæssige udvikling i vejgodserhvervene. Derefter sammenlignes de beskæftigedes personlige og erhvervs-mæssige karakteristika.

4.3.1 Økonomi og beskæftigelse

Antallet af virksomheder, med kun varevogne, er faldet mest

I 2012 var der i alt 4.200 virksomheder, der ejede eller leasede et køretøj til transport af varer og gods. Omkring hver fjerde havde kun varevogne og ca. hver tredje kun én lastbil eller én sætetrækker. Mindre end 5 pct. havde mere end 20 biler.

Antallet af godsvognmandsvirksomheder er faldet med 20 pct. siden 2008. Faldet er på 25 pct. for virksomheder med lastvogne, uanset hvor mange de har. Antallet af virksomheder med varevogne er faldet med 36 pct.

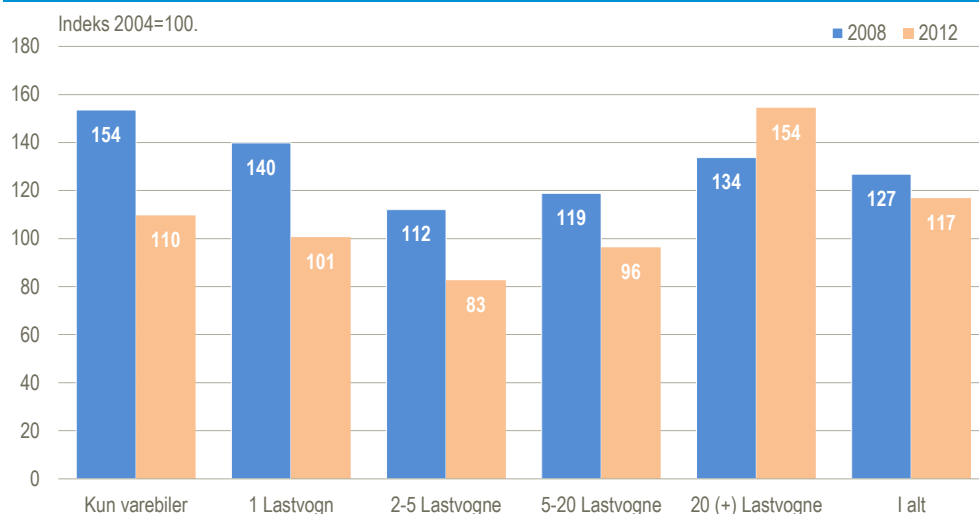
Tabel 4.8 **Vognmandsvirksomheder fordelt på antal biler**

	2004	2008	2012
Kun varebiler	1.401	1.563	1.000
1 Lastvogn	1.731	1.852	1.399
2-4 Lastvogne	1.395	1.249	948
5-19 Lastvogne	908	877	661
20 (+) Lastvogne	187	215	161
I alt	5.622	5.756	4.169

Kilde: Regnskabstatistik, Registerbaseret Arbejdsstyrkestatistik, Bilregistret

Stigning i omsætningen for de største godsvognmænd

Omsætningen er siden 2004 steget med 17 pct. for godsvognmandsvirksomhederne samlet set. Denne stigning dækker dog over et fald for alle typer af godsvognmænd med undtagelse af de største med 20 eller flere lastvogne. Udviklingen har betydet, at hvor omsætningen i vejgodstransport i 2004 var fordelt med ca. 1/3 i virksomheder kun med varevogne eller under 5 lastbiler, 1/3 i virksomheder med 5-19 lastvogne og 1/3 i virksomheder med mere end 20 lastvogne er det i 2012 halvdelen af omsætningen, der præsteres af virksomheder med 20 lastvogne eller flere og kun 24 pct. blandt de mindste.

Figur 4.15 **Udvikling i omsætning 2008 og 2012 fordelt på typer af godsvognmænd**

Kilde: Regnskabstatistik, Registerbaseret Arbejdsstyrkestatistik, Bilregistret.

Største fald i beskæftigelsen blandt de mellemstore godsvognmænd

Antallet af årsværk i godsvognmandsvirksomhederne er faldet med knapt 20 pct. siden 2004. Faldet er koncentreret om virksomhederne med mellem 2 og 19 lastvogne, dvs. de mellemstore godsvognmandsvirksomheder. I disse virksomheder er beskæftigelsen faldet med i gennemsnit 30 pct.

Sammenlignes 2004 og 2012 var over halvdelen af beskæftigelsen i virksomheder med 2-19 lastvogne. I 2012 er denne andel faldet til 43 pct. og samlet er halvdelen af beskæftigelsen i de største vognmandsvirksomheder.

Tabel 4.9 **Antal årsværk fordelt på typer af godsvognmænd**

	2004	2008	2012
	pct.		
Kun varebiler	5	6	5
1 Lastvogn	3	4	3
2-4 Lastvogne	14	13	12
5-19 Lastvogne	38	36	31
20 (+) Lastvogne	40	42	49
I alt	100	100	100

Kilde: Regnskabstatistik, Registerbaseret Arbejdsstyrkestatistik, Bilregistret

Værditilvæksten steget i de største godsvognmandsvirksomheder

Den gennemsnitlige værditilvækst var i 2004 på 2,6 mio. kr. pr. virksomhed, der i 2012 er steget til 3,2 mio. kr. Blandt virksomheder, der kun har varevogne, er værditilvæksten steget med godt 10 pct., og i de største virksomheder er værditilvæksten steget med 50 pct. mellem 2004 og 2012. De øvrige typer af godsvognmænd har enten oplevet nedgang eller stagnation i værditilvæksten.

Tabel 4.10 **Gennemsnitlig værditilvækst fordelt på typer af vognmandsvirksomheder**

	2004	2008	2012
	1.000 kr.		
Kun varebiler	655	718	734
1 Lastvogn	618	639	570
2-4 Lastvogne	1.692	1.812	1.729
5-19 Lastvogne	5.716	5.974	5.640
20 (+) Lastvogne	28.105	30.405	41.173
I alt	2.631	2.840	3.245

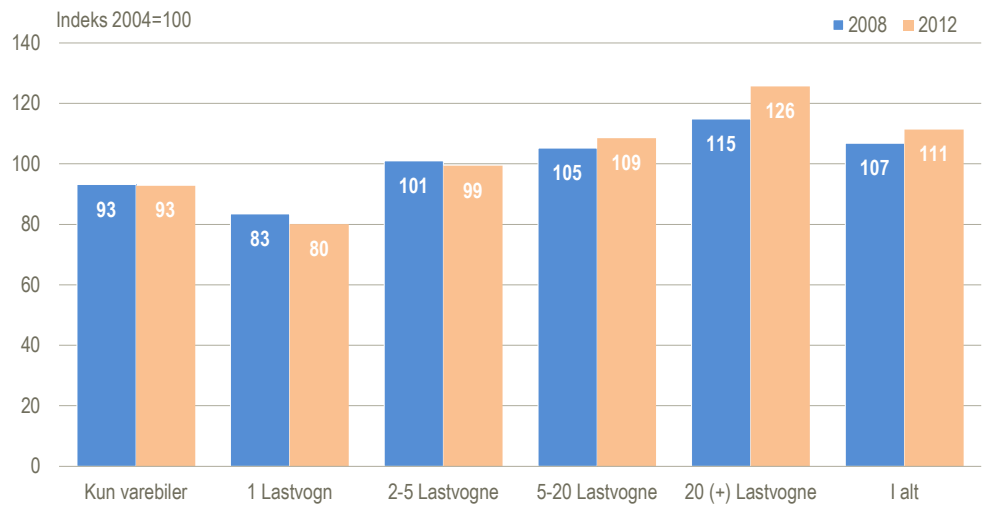
Kilde: Regnskabstatistik, Registerbaseret Arbejdsstyrkestatistik, Bilregistret

Værditilvæksten pr. årsværk steget i de større virksomheder

Sammenholdes udviklingen i beskæftigelsen og værditilvæksten ses det, at værditilvæksten pr. årsværk er uændret i virksomheder med under 5 lastvogne steget svagt i virksomheder med 5-19 lastvogne og steget mest i de største virksomheder.

Figur 4.16

Udvikling i værditilvækst pr. årsværk 2008 og 2012 fordelt på typer af godsvognmænd



Kilde: Regnskabstatistik, Registerbaseret Arbejdsstyrkestatistik, Bilregistret

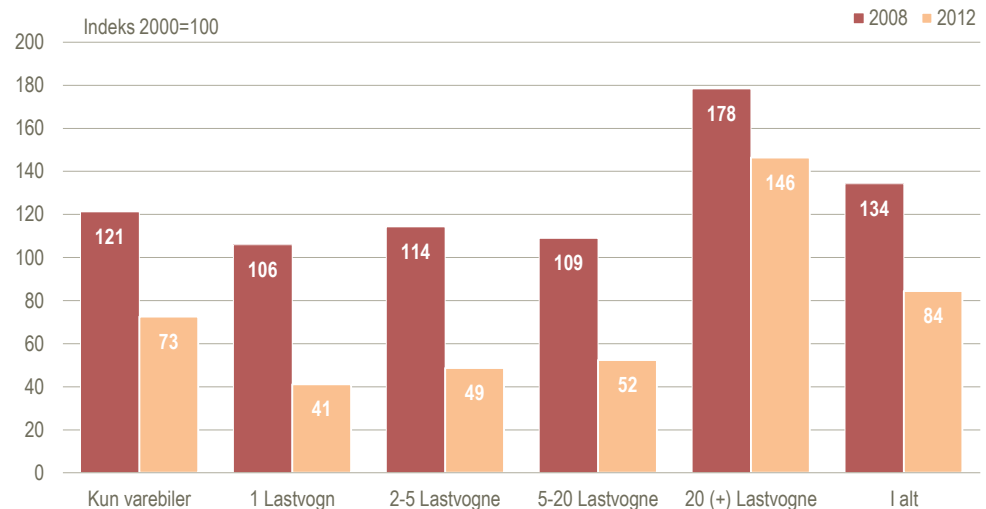
Investeringerne er faldet for alle typer godsvognmænd

De samlede investeringer i godsvognmandsforretningerne er faldet fra 3,4 mia. kr. i 2004 til 2,8 mia. kr. i 2012. Investeringerne steg for alle typer af godsvognmænd mellem 2004 og 2008, men denne stigning mere end modsvares af et fald fra 2008 til 2012.

Det er særligt blandt de mindre godsvognmænd, at investeringerne er faldet. For virksomheder med mellem 1 og 19 lastvogne er der tale om mere end en halvering.

Figur 4.17

Udvikling i investeringer 2000-2012 fordelt på typer af godsvognmænd

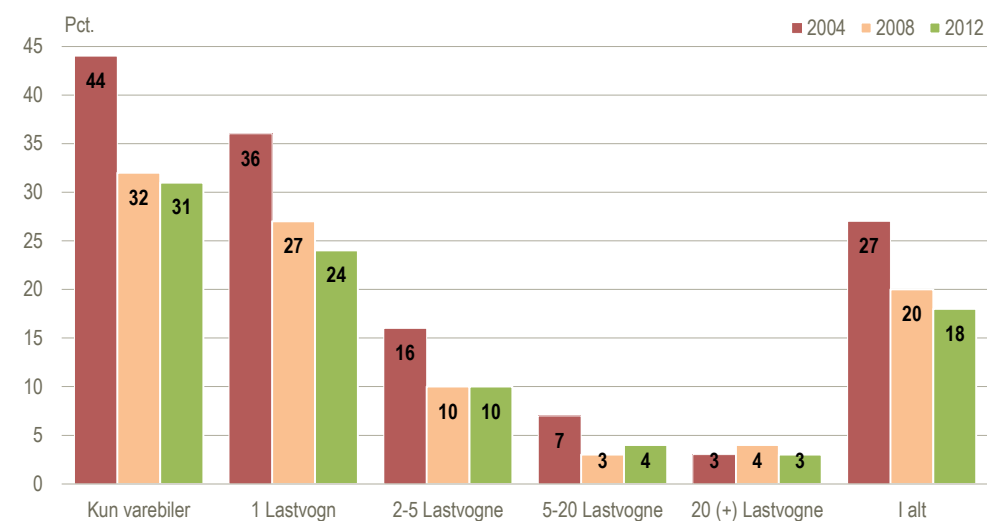


Kilde: Regnskabstatistik, Registerbaseret Arbejdsstyrkestatistik, Bilregistret

Overskudsgraden uændret fra 2008 til 2012

Virksomhedernes overskudsgrad faldt mellem 2004 og 2008 fra 8 pct. til 6 pct. Faldet genfindes for alle typer af godsvognmænd med undtagelse af de største, hvor der var en mindre stigning fra 3 til 4 pct. Siden 2008 har overskudsgraden været stort set konstant for alle typer godsvognmænd.

Overskudsgraden er faldende med antallet af biler godsvognmændene råder over. Det skyldes blandt andet, at for de selvkørende godsvognmænd er en del af overskuddet aflønningen af ejeren.

Figur 4.18 **Udvikling i den gennemsnitlige overskudsgrad 2004-2012 fordelt på typer af godsvognmænd**

Kilde: Regnskabstatistik, Registerbaseret Arbejdsstyrkestatistik, Bilregistret

4.3.2 Beskæftigelsen i vognmandsvirksomhederne

I det følgende beskrives de beskæftigede i de forskellige typer af godsvognmandsvirksomheder i forhold til køn, alder, uddannelse, etnicitet og indkomst. Formålet er at afdække, om der er forskelle på tværs af store og små godsvognmandsvirksomheder.

Beskæftigelsen koncentreret på de store godsvognmænd

Det samlede antal beskæftigede, dvs. selvstændige og lønmodtagere, i godsvognmandsvirksomheder, der råder over køretøjer, er ca. 26.000. Antallet kan ikke direkte sammenlignes med antallet af beskæftigede i godsvognmandsvirksomheder i tidligere afsnit, da det ikke er alle virksomheder, der står registreret i branchen *Vejgodstransport* eller *Flytteforretning*, som råder over et køretøj.

Hovedparten af beskæftigelsen findes i virksomheder med 2 eller flere lastvogne, hvor 85 pct. er beskæftigede.

Tabel 4.11 **Antal beskæftigede i vognmandsvirksomheder med køretøjer**

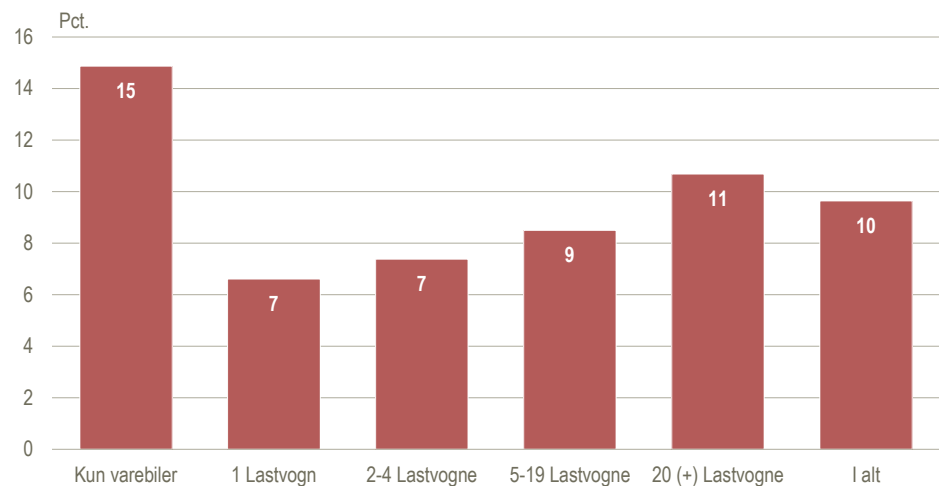
	Antal	Procent
Kun varebiler	1.950	8
1 Lastvogn	1.847	7
2-4 Lastvogne	3.401	13
5-19 Lastvogne	7.399	29
20 (+) Lastvogne	11.032	43
I alt	25.629	100

Kilde: Registerbaseret Arbejdsstyrkestatistik.

Flest kvinder i virksomheder, der kun råder over varevogne

I godsvognmandsvirksomheder med køretøjer er 10 pct. af de ansatte kvinder. Andelen er højere i de virksomheder, der kun råder over varebiler, nemlig 15 pct. og lavest i virksomheder med kun en lastvogn.

Figur 4.19 Andel af kvinder fordelt på typer af vognmandsvirksomheder



Kilde: Registerbaseret Arbejdsstyrkestatistik 2012.

Beskæftigelsen ældre i virksomheder med kun 1 lastvogn

Samlet set er 14 pct. af de beskæftigede i godsvo­gnmandsvirksomhederne under 30 år, mens 36 pct. er over 50 år. Denne fordeling genfindes i virksomheder med 2 eller flere lastvogne, hvor størstedelen af beskæftigelsen er koncentreret. Beskæftigelsen i virksomheder, der kun råder over varevogne, er lidt yngre, da 24 pct. er under 30 år og lidt ældre i virksomheder med 1 lastvogn, hvor næsten halvdelen er 50 år eller mere.

Tabel 4.12

Beskæftigede i vognmandsvirksomhed fordelt på type af virksomhed og alder

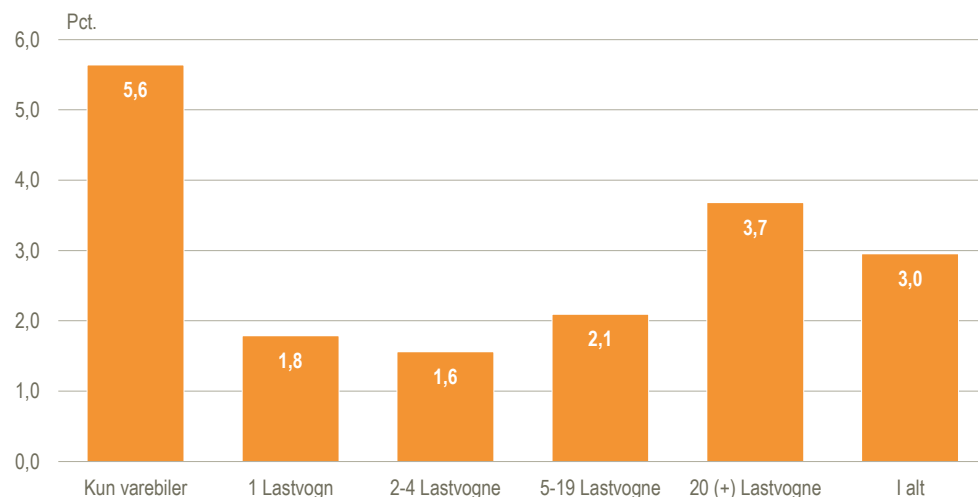
	Under 30 år	30 – 49 år	50 år og derover
	pct.		
Kun varebiler	24	44	32
1 Lastvogn	9	43	48
2-4 Lastvogne	14	49	37
5-19 Lastvogne	13	49	37
20 (+) Lastvogne	14	51	34
I alt	14	49	36

Kilde: Registerbaseret Arbejdsstyrkestatistik 2012.

Uddannelsesnivea­uet stigende med antallet af køretøjer

Andelen af beskæftigede med en videregående uddannelse er højest blandt virksomheder, der kun råder over varevogne, hvor 5,6 pct. har en videregående uddannelse. Blandt virksomheder, der råder over lastbiler, er tendensen, at der er flere med videregående uddannelse, jo flere køretøjer virksomheden råder over. For alle vognmandsvirksomheder med køretøjer er det 3 pct. af de beskæftigede, der har en videregående uddannelse.

Figur 4.20 **Andel med videregående uddannelse fordelt på typer af vognmandsforretninger**

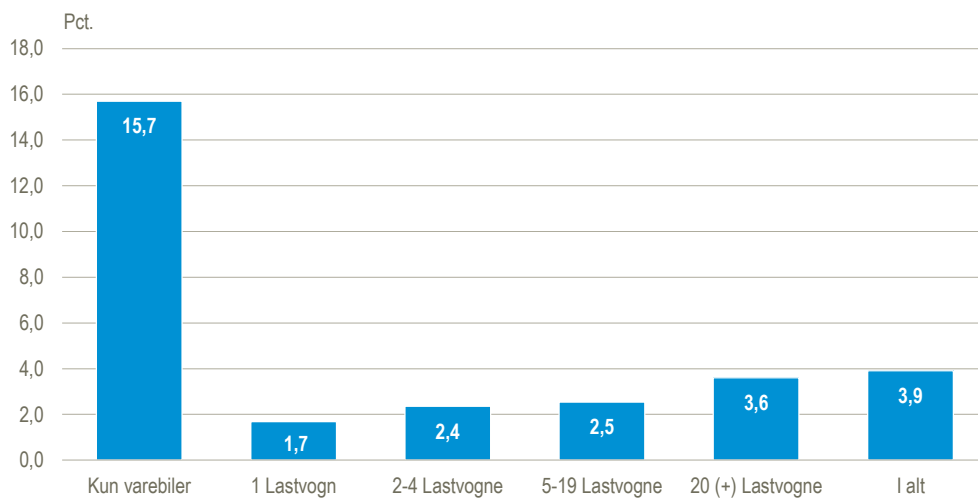


Kilde: Registerbaseret Arbejdsstyrkestatistik 2012.

Flest med anden etnisk baggrund i virksomheder, der kun råder over varevogne

Det er knapt 4 pct. af de beskæftigede i vognmandsvirksomhederne med køretøjer, der har anden etnisk baggrund end dansk. Den klart største andel findes i de virksomheder, der kun råder over varevogne med 16 pct. Færrest findes i de virksomheder, der kun råder over 1 lastvogn.

Figur 4.21 **Andel med anden etnisk baggrund end dansk fordelt på type af vognmandsvirksomhed**



Kilde: Registerbaseret Arbejdsstyrkestatistik 2012.

Indkomsterne stiger med antallet af biler

De beskæftigede i virksomheder, der kun råder over varevogne, har de laveste indkomster. Det er kun 18 pct. af de beskæftigede i denne gruppe af virksomheder, der har en indkomst over 400.000 kr., mens 60 pct. har en indkomst under 300.000. For de største virksomheder med 20 eller flere lastvogne er det kun 18 pct., der tjener mindre end 300.000 kr., mens 42 pct. tjener mere end 400.000 kr.

En opgørelse af de gennemsnitlige indkomster viser samme mønster. Gennemsnitsindkomsten i virksomheder, der kun råder over varevogne er 294.000 kr., mens den er 398.000 kr. i de største virksomheder. Generelt ser det ud til, at de gennemsnitlige indkomster er voksende med antallet af biler som virksomhederne råder over.

Tabel 4.13 Personlig indkomst 2012 fordelt på typer af vognmandsvirksomhed og indkomstkategorier

	Gennemsnitlig indkomst	Under 300.000 kr.	300.000 - 399.000 kr.	400.000 kr. og derover
		pct.		
Kun varebiler	294.034	60	23	18
1 Lastvogn	342.887	45	25	30
2-4 Lastvogne	364.799	35	35	30
5-19 Lastvogne	374.364	27	40	33
20 (+) Lastvogne	398.260	18	40	42
I alt	375.000	28	37	35

Kilde: Registerbaseret Arbejdsstyrkestatistik 2012.

4.4 Bustransport

*Sammenfatning –
fordobling af omsætningen
på 10 år*

Antallet af virksomheder beskæftiget med *Bustransport* er omkring 500, hvilket har været stort set uændret gennem perioden 2002 til 2012. Den samlede omsætning er næsten fordoblet, mens beskæftigelsen har været uændret. Det ser dermed ud til, at branchen har været i stand til at øge omsætningen markant pr. beskæftiget.

Indledning

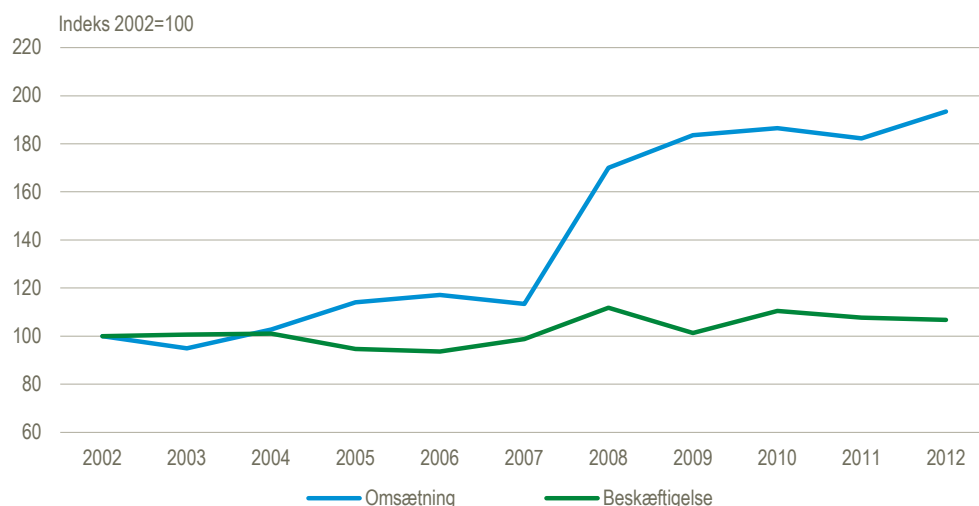
Dette afsnit belyser dele af bustransporten som et supplement til den øvrige rapport, der fokuserer på vejgodstransporten. Bustransporten er statistisk mindre belyst end godstransporten, og det er derfor ikke muligt at give en lige så grundig beskrivelse på baggrund af eksisterende data. I det følgende beskrives udviklingen samlet for virksomhederne inden for *Rutebuskørsel, by- og nærtrafik, Rutebuskørsel, fjerntrafik og skolebusser og Turistkørsel og anden landpassagertransport* (samlet: *Bustransport*). Den offentlige del af bustransporten er således ikke dækket af opgørelserne. Opgørelserne omfatter omsætning og beskæftigelse for perioden 2002 til 2012.

*Omsætningen
fordoblet på 10 år med
uændret beskæftigelse.*

Omsætningen inden for *Bustransport* er steget fra 6,8 mia.kr. i 2002 til 13,2 mia. kr. i 2012 en stigning på 93 pct. Fra 2007 til 2008 steg omsætningen fra 7,7 mia. kr. til 11,6 mia. kr. Den præcise årsag til denne markante stigning kan ikke findes ud fra det statistiske grundlag, men skyldes sandsynligvis strukturelle ændringer, hvor aktiviteter er skiftet fra offentlig til private sektor.

Beskæftigelsen uændret

Der er samlet set ca. 13.000 årsværk inden for *Bustransport*. Dette tal er uændret gennem perioden. Sammenholdt med udviklingen i omsætningen er omsætningen pr. årsværk steget fra 550.000 kr. i 2002 til 1 mio. kr. i 2012.

Figur 4.22 **Udvikling i omsætning og beskæftigelse inden for Bustransport**

Kilde: Firmastatistik 2012

Lidt ældre beskæftigelse i Bustransport

I 2012 var der ca. 14.000 beskæftigede personer inden for *Bustransport*. Den kønsmæssige fordeling er tæt på den samme som inden for *Vejgodstransport*, idet andelen af kvinder i *Bustransport* er 17 pct. mod 10 pct. i *Vejgodstransport*. Aldersprofilen for de beskæftigede inden for *Bustransport* er noget ældre, da 58 pct. er 50 år eller mere mod kun 37 pct. inden for *Vejgodstransport*.

Lidt flere med anden etnisk baggrund end dansk

De beskæftigedes uddannelse er på samme niveau som inden for *Vejgodstransport*. Knap 90 pct. har en erhvervsfaglig uddannelse som højest fuldførte, hvoraf halvdelen har grundskole inkl. gymnasial som den højeste uddannelse.

I *Vejgodstransport* har ca. hver tyvende en anden etnisk baggrund end dansk. Inden for *Bustransport* er det hver femte af de beskæftigede. Indkomsten er stort set den samme, dog med færre med indkomster over 400.000 i *Bustransport*.

Tabel 4.14 **Karakteristik af de beskæftigede i Bustransport 2012**

	Bustransport	Vejgodstransport i alt
	pct.	
Køn		
Mand	83	90
Kvinde	17	10
Alder		
Under 30 år	4	14
Mellem 30 og 50 år	37	49
50 år og derover	58	37
Uddannelse		
Grundskole inkl. gymnasial	42	50
Erhvervsfaglig	45	44
Videregående uddannelse	10	3
Uoplyst	3	3
Etnicitet		
Dansk	80	95
Anden etnisk baggrund	20	5
Indkomst		
Under 300.000 kr.	37	28
Mellem 300.000 og 400.000 kr.	48	37
400.000 kr. og derover	16	35

Kilde: Registerbaseret Arbejdsstyrkestatistik 2012.

5 Chaufførernes arbejdsmarked

Sammenfatning – To forskellige arbejdsmarkeder for chauffører

Den statistiske beskrivelse af chaufførernes arbejdsmarked indikerer en række forskelle på gods- og persontransport. En sammenligning af de to områder viser, at der er relativt flere mænd, flere yngre og flere med høje indkomster inden for godstransport. Inden for persontransport er der flere kvinder og flere med anden etnisk baggrund end dansk. Der er også flere med relativt lave indkomster.

Indledning

”Chauffører” i statistikken

Personer ansat som chauffører er defineret ud fra den statistiske klassifikation af deres job, den såkaldte DISCO-kode. Klassifikationen er baseret på indberetninger fra virksomhederne. Det giver anledning til en vis usikkerhed i opgørelsen, da job-kategorier i et vist omfang er baseret på en kvalitativ vurdering.

Job-kategorien findes kun for lønmodtagere, dvs. de selvstændige godsvognmænd er ikke med i opgørelsen. Dette skal der tages højde for ved sammenligning med resultaterne i de foregående afsnit.

I dette kapitel undersøges det, om der er branchemæssige forskelle på chaufførernes arbejdsmarked. Kapitlet beskriver det samlede arbejdsmarked for chauffører, dvs. chauffører beskæftiget med persontransport indgår også. Dette er valgt ud fra en antagelse om, at chauffører beskæftiget med gods- henholdsvis persontransport er relativt nære substitutter. Ud fra samme overvejelse er den offentlige sektor også inkluderet i opgørelserne i dette kapitel.

Beskrivelsen omfatter chaufførernes personlige karakteristika udtrykt ved køn, alder og etnicitet og beskæftigelsesrelaterede karakteristika i form af uddannelse og indkomst. For begge typer af karakteristika præsenteres tværsnitsopgørelser for 2008 og 2012. Endelig indeholder afsnittet en opgørelse af mobiliteten blandt chaufførerne. Mobiliteten beskrives med udgangspunkt i de personer, der var beskæftiget som chauffører i 2010.

I denne del af undersøgelsen er 2008 valgt som første referenceår, da DISCO-stillingsbetegnelserne blev revideret dette år, hvilket gør sammenligninger længere tilbage usikre.

I begge afsnit sammenlignes chaufførerne i godsvognmandsvirksomhederne med chaufførerne i et udvalg af andre brancher, hvor der er relativt mange chauffører beskæftiget. Tabellen neden for viser de ti brancher, hvor der er flest chauffører ansat.

Tabel 5.1 Top-ti over brancher med flest chauffører

	2013
Lokaltog, bus og taxi mv.	12.744
Fragtvognmænd og rørtransport	12.280
Hjælpevirksomhed til transport	1.560
Renovation og genbrug	1.337
Engroshandel med føde-, drikke- og tobaksvarer	1.139
Anden engroshandel	1.008
Detailhandel med tekstiler og husholdningsudstyr mv.	741
Mejerier	717
Bilværksteder mv.	657
Betonindustri og teglværker	519
I alt	40.012

Kilde: Registerbaseret Arbejdsstyrkestatistik 2012.

På baggrund af denne liste er det valgt at se på seks brancher, samt øvrige brancher⁴ samlet i en gruppe, jf. tabellen neden for.

Størst fald i antal chauffører uden for vejgodserhvervene

Der var i 2008 i alt 53.000 chauffører beskæftiget på det danske arbejdsmarked. Efter 2008 er antallet af chauffører faldet med 20 pct. Inden for persontransport er antallet stort set uændret, mens antallet af chauffører inden for vejgodstransport og renovation og genbrug er faldet med 12-13 pct. Dette er dog væsentlig mindre end i de øvrige brancher, hvor faldet er mellem 30 og 60 pct.

Samlet ser det ud til, at de specialiserede vejtransporterhverv *Bus og Taxi* og *Godsvognmænd* har holdt beskæftigelsen konstant, mens brancher, der tidligere varetog transporten selv, har reduceret antallet af chauffører mellem 2008 og 2012.

Tabel 5.2 Antal chauffører fordelt, på brancher 2008 og 2012

	2008	2012
Industri	6.068	2.637
Renovation og genbrug	1.517	1.337
Engroshandel	5.739	3.042
Bus og Taxi	12.179	12.744
Godsvognmænd	14.066	12.280
Hjælpevirksomhed til transport	2.301	1.560
Øvrige brancher	10.949	6.412
I alt	52.819	40.012

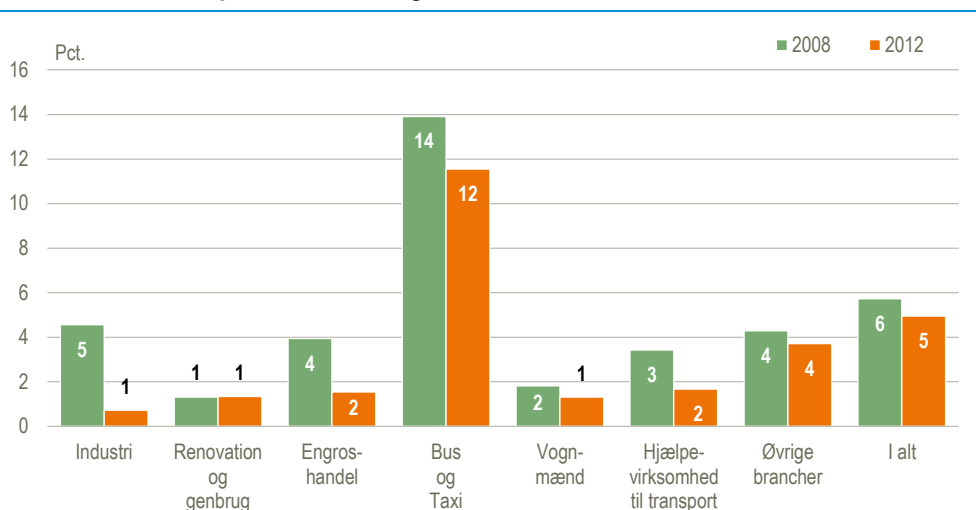
Kilde: Registerbaseret Arbejdsstyrkestatistik 2012.

Andelen af kvinder størst inden for bus og taxi transport

Andelen af kvindelige chauffører er samlet set 5 pct., hvilket er stort set uændret siden 2008. Inden for *Bus og Taxi* er andelen væsentligt højere og i godsvognmandsvirksomheder væsentligt lavere, henholdsvis 12 pct. og 1 pct.

Andelen af kvindelige chauffører er væsentligt lavere end blandt de beskæftigede lønmodtagere i den private og offentlige sektor samlet set, hvor 48 pct. er kvinder.

Figur 5.1 Andel kvinder fordelt på branche 2008 og 2012



Kilde: Registerbaseret Arbejdsstyrkestatistik 2012.

⁴ Øvrige brancher omfatter bl.a. bygge og anlæg, detailhandel og serviceerhverv.

Flere yngre ansatte i godsvognmandsvirksomhederne

Samlet set er 5 pct. af chaufførerne under 30 år, 45 pct. mellem 30 og 50 år og 50 pct. over 50 år. Blandt de ansatte i bus og taxa virksomhederne er 57 pct. over 50 år, mens andelen i godsvognmandsvirksomhederne er 37 pct.

Chaufførerne er ældre end de beskæftigede lønmodtagere generelt, hvor 22 pct. er under 30 år og 31 pct. er 50 år eller mere.

Tabel 5.3 **Chauffører fordelt på aldersgrupper 2012**

	Under 30 år	30 – 49 år	50 år og derover
	pct.		
Industri	5	45	50
Renovation og genbrug	9	53	38
Engroshandel	9	50	41
Bus og Taxi	4	39	57
Godsvognmænd	12	51	37
Hjælpevirksomhed til transport	12	45	43
Øvrige brancher	16	42	42
Industri	9	45	46
I alt	5	45	50

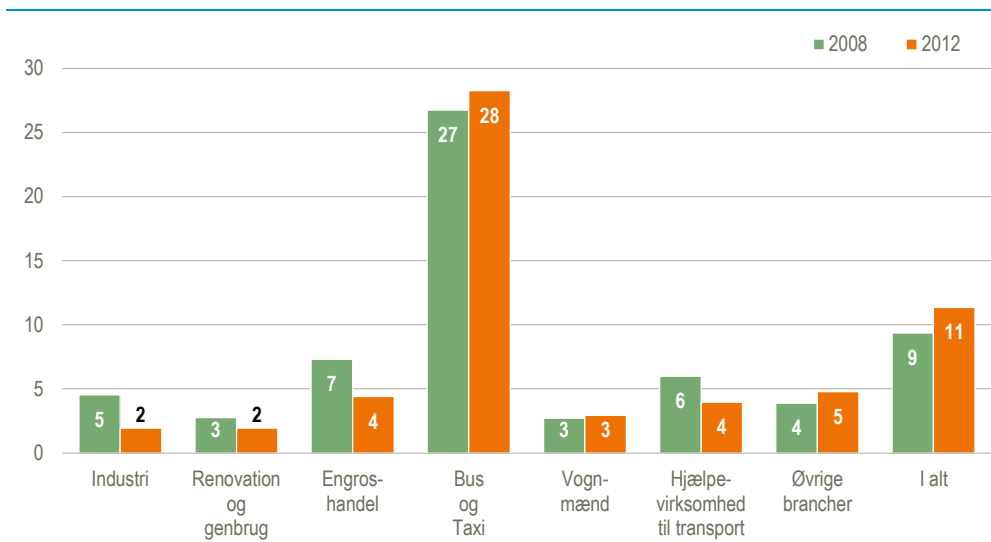
Kilde: Registerbaseret Arbejdsstyrkestatistik 2012

Andelen af indvandrere og efterkommere størst inden for bus og taxi transport

Andelen af ansatte med anden etnisk baggrund end dansk blandt chaufførerne er næsten den samme som for de beskæftigede lønmodtagere samlet set. I 2012 havde 11 pct. af chaufførerne anden etnisk baggrund, mens det blandt de beskæftigede lønmodtagere samlet set var 9 pct.

Der er store branchemæssige forskelle på andelen med anden etnisk baggrund end dansk. Inden for *Bus og Taxi* er andelen 28 pct., mens den blot er 3 pct. i godsvognmandsvirksomhederne. I begge brancher er der en lille stigning fra 2008.

Figur 5.2 **Andel med anden etnisk baggrund end dansk fordelt på brancher 2008 og 2012**



Kilde: Registerbaseret Arbejdsstyrkestatistik 2012.

Halvdelen af chaufførerne har ikke en erhvervsrettet uddannelse.

Chaufførernes uddannelsesmæssige baggrund er stort set den samme på tværs af brancher. Inden for *Bus- og Taxi* er der dog lidt flere med en videregående uddannelse. Dette kan forklares med brancheskift, hvor de ansatte vælger et chaufførjob frem for den beskæftigelse, som deres uddannelse oprindeligt er rettet mod.

Tabel 5.4 Chauffører fordelt på uddannelse 2012

	Grundskole inkl. gymnasial	Erhvervsfaglig	Videregående	Uoplyst
	pct.			
Industri	50	47	2	2
Renovation og genbrug	50	47	1	2
Engroshandel	45	50	2	3
Bus og Taxi	46	42	8	4
Godsvognmænd	52	44	1	3
Hjælpevirksomhed til transport	52	43	2	3
Øvrige brancher	49	44	5	2
I alt	49	44	4	3

Kilde: Registerbaseret Arbejdsstyrkestatistik 2012

Chaufførernes indkomst lavest i persontransport.

Samlet set tjener 30 procent af chaufførerne under 300.000 kr. om året, 45 pct. tjener mellem 300.000 kr. og 400.000 kr. og 25 pct. over 400.000 kr. Den laveste indkomst⁵ findes blandt lønmodtagere beskæftiget med for bus- og taxatransport, hvor 40 pct. tjener under 300.000 kr. og kun 10 pct. mere end 400.000 kr.

Opgjort som gennemsnit er indkomsten 375.000 kr. blandt lønmodtagerne i godsvognmandsvirksomhederne og 329.000 kr. inden for *Bus og Taxi*. Blandt de beskæftigede lønmodtagere samlet er den gennemsnitlige indkomst 375.000 kr., hvilket er på samme niveau som for chaufførerne i godsvognmandsvirksomhederne.

Tabel 5.5 Chauffører fordelt på indkomstgrupper 2012

	Under 300.000 kr.	300.000 - 399.000 kr.	400.000 kr. og derover
	pct.		
Industri	12	46	42
Renovation og genbrug	14	54	32
Engroshandel	21	43	37
Bus og Taxi	40	50	10
Godsvognmænd	20	43	37
Hjælpevirksomhed til transport	19	38	43
Øvrige brancher	43	36	21
I alt	29	45	26

Kilde: Registerbaseret Arbejdsstyrkestatistik 2012.

Opgørelse af mobilitet

I det følgende beskrives chaufførernes mobilitet. For de personer, der var i beskæftigelse i 2010, opgøres andelen, der skiftede job mellem 2008 og 2010 og mellem 2010 og 2012. Jobskifter er fastlagt ud fra CVR-nr. på den virksomhed, hvor personen er beskæftiget. Et skift af CVR-nr. defineres som et jobskifte. Andelen for chauffører sammenlignes med øvrige beskæftigede. For de personer, der skifter job, opgøres det derefter, hvor mange der skifter branche i de samme perioder.

Lidt flere jobskifter blandt chaufførerne

Fra perioden 2008 til 2010 var 60 pct. af chaufførerne ansat i samme virksomhed, mens andelen blandt de øvrige beskæftigede var 66 pct. Andelen er stort set den samme fra 2010 til 2012. Lidt flere af chaufførerne skifter job i begge perioder.

⁵ Se definition af indkomst på side 52

Mellem 2008 og 2010 er det 34 pct. af chaufførerne, der skifter job, mod 24 pct. blandt de øvrige beskæftigede. Andelen, der skifter job, er mindre mellem 2010 og 2012, men fortsat højere for chaufførerne, hvor 27 pct. skifter job mod 22 pct. blandt de beskæftigede i øvrigt.

Andelen af chauffører i 2010, der ikke var i beskæftigelse i 2008, er 6 pct., hvilket er lidt lavere end for de øvrige beskæftigede. I perioden 2010 til 2012 gik 14 pct. af chaufførerne fra at være beskæftiget til ikke at være beskæftiget. Dette er på samme niveau som for de beskæftigede i øvrigt. Uden beskæftigelse dækker i denne opgørelse både ledighed og uden for arbejdsmarkedet, herunder afgang til pension.

Tabel 5.6 **Andel der skifter job 2008/2010 og 2010/2012 fordelt på chauffører og øvrige beskæftigede**

	2008 til 2010			2010 til 2012		
	Chauffør	Øvrige	I alt	Chauffør	Øvrige	I alt
	Antal			Antal		
Samme job	60	66	66	59	65	65
Jobskifte	34	24	24	27	22	22
Ikke beskæftiget 2008	6	10	10	•	•	•
Ikke beskæftiget 2012	•	•	•	14	13	13
I alt	100	100	100	100	100	100

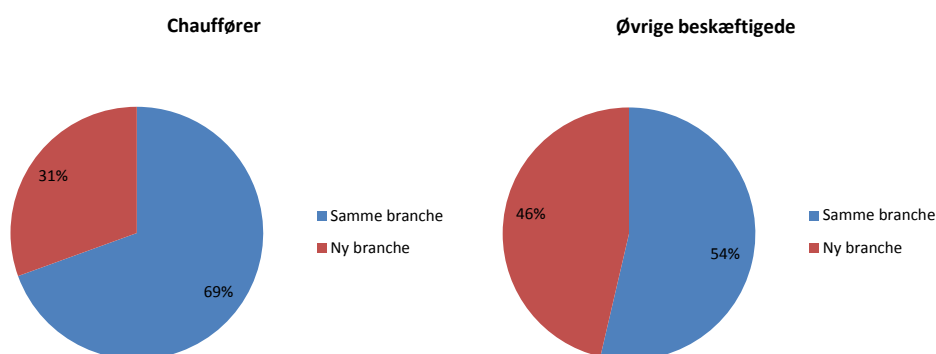
Kilde: Registerbaseret Arbejdsstyrkestatistik 2012

Hovedparten af chaufførernes jobskifter sker inden for transportbranchen

Blandt de cirka 11.000 chauffører, der skiftede job mellem 2010 og 2012, skiftede omkring 30 pct. også hovedbranche. Det betyder, at 70 pct. af de chauffører, der var beskæftiget i hovedbranchen *Handel og transport* i 2010 også var beskæftiget i denne branche i 2012. Blandt de øvrige beskæftigede er det omkring halvdelen af dem, der skifter job, der også skifter branche.

Som ovenfor er bevægelserne fra 2008 til 2010 også opgjort i forhold til brancheskift. Andelen, der skifter både job og branche, er de samme for denne periode. Det gælder såvel chauffører som øvrige beskæftigede.

Figur 5.3 **Chauffører der skifter job fordelt på branche 2010-2012**



Kilde: Registerbaseret Arbejdsstyrkestatistik 2012.

6 Vejgodserhvervenes vognpark

Dette kapitel indeholder en belysning af vejgodserhvervenes vognpark – lastbiler, sættevognstrækkere, påhængsvogne og sættevogne – med fokus på

- Fordeling af køretøjer på brancher og størrelseskategorier
 - antal køretøjer
 - antal virksomheder med køretøjer
 - omsætning
 - antal ansatte
- Vognmands- og firmakørsel
- Lastekapacitet og ressourceforbrug
- Alder
- Miljø og teknik

I afsnit 6.7 er der en særskilt behandling af busser og de virksomheder, der disponerer over dem.

Sammenfatning

Betydelig udvikling i produktiviteten

Der er fra 2004 og frem sket en betydelig udvikling i vejgodserhvervenes produktivitet udtrykt ved, hvor mange trækkende enheder – og dermed chauffører – der er nødvendige for at operere erhvervenes lastekapacitet. Sagt på en anden måde er ressourceforbruget til et givet transportarbejde blevet mindre.

Der er i samme periode også sket en betydelig teknisk udvikling for de trækkende enheder, som i kombination med køretekniske uddannelser af chaufførerne, har medført et reduceret energiforbrug pr. transporteret mængde.

Betydeligt færre virksomheder, men kun lidt færre køretøjer

Der er fra 2004 og frem sket en betydelig reduktion i antallet af virksomheder i vejgodserhvervene med trækkende enheder – lastbiler og trækkere – mens antallet af køretøjer i samme periode er reduceret i et noget mindre omfang. Det indebærer, at det gennemsnitlige antal trækkende enheder pr. virksomhed er steget.

De fleste virksomheder har få køretøjer, lille omsætning og få ansatte

De fleste virksomheder med køretøjer – mellem halvdelen og to tredjedele – er ganske små. Det gælder især virksomhederne med trækkende enheder – lastbiler og trækkere – hvoraf næsten 60 pct. kun har 1-2 køretøjer, en omsætning på 5 mio. kr. eller derunder og færre end 3 ansatte eller er selvstændige. Det er en relativ lille andel af køretøjerne, der ligger hos de små virksomheder.

Få store virksomheder med mange køretøjer, stor omsætning og mange ansatte

Omvendt er der ganske få store virksomheder med mange og nyere køretøjer, stor omsætning og mange ansatte, og de står for en relativ stor andel af køretøjerne.

Kilder og metode

Køretøjernes brugere er mest interessante

Vejgodserhvervenes vognpark belyses med udgangspunkt i data i Det Digitale Motorregister, DMR, hvor virksomhederne og køretøjerne er kædet sammen i et ejer- eller brugerforhold. I denne opgørelse anvendes *brugerforholdet*, idet det bedst afspejler, hvilke køretøjer virksomhederne kan disponere over. Ud over de køretøjer, som de selv ejer, bliver der med brugerforholdet også inddraget de køretøjer, som virksomhederne har leaset.

Virksomheden er den juridiske enhed, og kan omfatte flere arbejdssteder

Registreringen af brugeren (og ejeren) i DMR sker ofte på arbejdsstedsniveau (SE-nummeret). I opgørelserne i dette kapitel er forskellige arbejdssteder/SE-numre

tilhørende den samme juridiske enhed – CVR-nummeret – lagt sammen til én virksomhed.

Kobling af DMR med ESR Oplysningerne om virksomhedernes branche, ansatte og omsætning ultimo 2013 er hentet i det erhvervsstatistiske register, ESR, vha. match på CVR-numrene.

Jf. tabel 1.1 er der en del virksomheder i DMR, som ikke findes i ESR. Det skyldes bl.a., at virksomhederne ikke var aktive ultimo året.

Køretøjer i brancher uden for vejgodserhvervene er kun medtaget sporadisk.

Erhvervskøretøjer med private brugere er ikke medtaget Et begrænset antal af køretøjerne er uanset deres DMR-karakteristika som erhvervskøretøjer registreret med en person som bruger i DMR. Disse køretøjer er ikke medtaget i opgørelserne.

Lidt historik, mest aktuelle forhold Bortset fra nogle få tabeller, hvor der gives en kort belysning af udviklingen i vejgodserhvervenes virksomheder og køretøjer siden 2004, er fremstillingen koncentreret om de aktuelle forhold ultimo 2013.

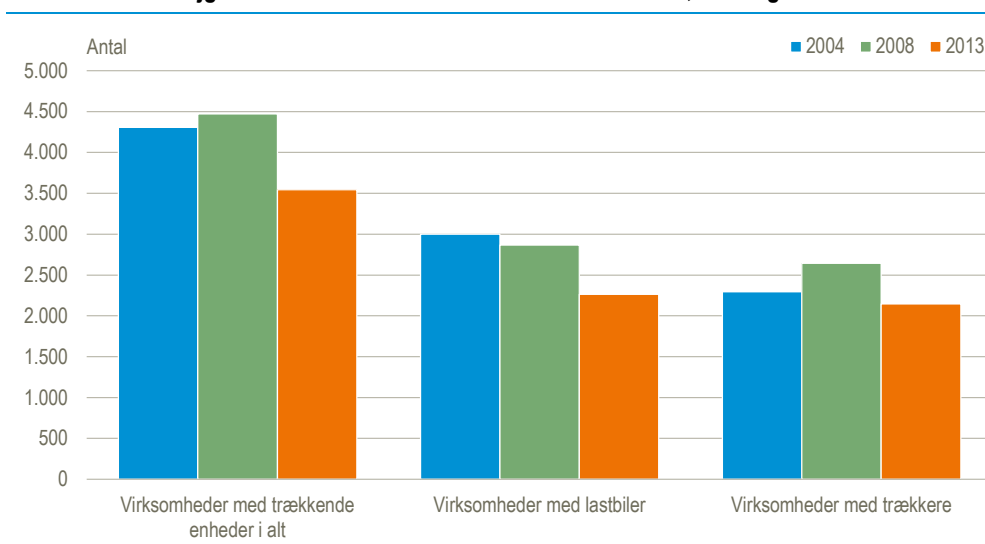
Særkørsler Alle tabeller og figurer er fremstillet som særkørsler ud fra DMR og ESR, men hovedtallene kan genfindes i den publicerede bilstatistik.

6.1 Brancher og køretøjer

6.1.1 Hovedtal 2004, 2008 og 2013

Stor tilbagegang i antal virksomheder med trækkende enheder Antallet af virksomheder i vejgodserhvervene med trækkende enheder – lastbiler og trækkere – steg fra 2004 til 2008 svagt fra 4.300 til knap 4.500, men er derefter frem til 2013 faldet til lidt over 3.500; 18 pct. færre end i 2004. Det er især antallet af virksomheder med lastbiler, der er blevet reduceret, mens antallet af virksomheder med trækkere kun er lidt mindre end i 2004.

Figur 6.1 Virksomheder i vejgodserhvervene med trækkende enheder 2004, 2008 og 2013



Færre virksomheder i Vejgodstransport Stort set hele afgang af virksomheder er sket i *Vejgodstransport*, og det er især virksomhederne med lastbiler, der blevet færre af. Der er kun mindre ændringer i de øvrige brancher.

Tabel 6.1 Virksomheder med trækkende enheder

	Virksomheder i alt			Virksomheder med lastbiler			Virksomheder med trækkere		
	2004	2008	2013	2004	2008	2013	2004	2008	2013
Vejgodserhvervene i alt	4.309	4.473	3.545	2.998	2.868	2.264	2.294	2.642	2.144
38.11.00 Indsamling af ikke-farligt affald	53	51	50	53	51	49	5	9	8
49.41.00 Vejgodstransport	4.007	4.151	3.242	2.738	2.608	2.023	2.207	2.514	2.027
49.42.00 Flytteforretninger	134	135	111	132	131	108	13	20	14
52.10.00 Oplagrings- og pakhushvirksomhed	11	9	14	8	8	11	3	2	5
52.24.00 Godshåndtering	7	9	14	3	5	10	4	7	8
52.29.20 Speditører	84	94	82	55	54	43	57	73	67
52.29.90 Andre tjenesteydelser i f.m. transport	13	24	32	9	11	20	5	17	15

Stigning i antal køretøjer frem til 2008, men reduktion derefter

Der var uanset branche 85.600 erhvervskøretøjer – lastbiler, trækkere, påhængs- og sættevogne – registreret med en virksomhed som bruger i 2004, og det antal steg frem til 2008 til 99.300 for derefter frem til 2013 at falde til 87.900.

Vækst fra 2004 til 2008, tilbagegang derefter

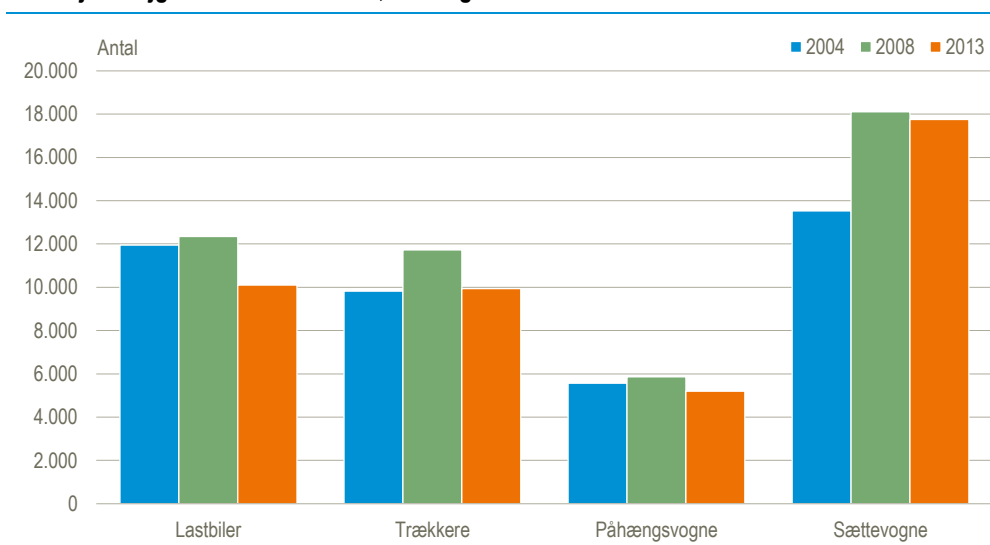
Udviklingen i vejgodserhvervenes køretøjer har fulgt det samme mønster fra 40.900 i 2004 over 48.000 i 2008 lige før krisen til 43.000 i 2013.

Vejgodserhvervenes andel stort set uændret

Vejgodserhvervenes andel af det samlede antal erhvervskøretøjer er næsten uændret med 48-49 pct. over hele perioden.

Figur 6.2

Køretøjer i vejgodserhvervene 2004, 2008 og 2013



Næsten 9 ud af 10 af erhvervets køretøjer er i Vejgodstransport

Vejgodstransport er helt dominerende med 82-87 pct. af vejgodserhvervenes køretøjer, mens Speditører med 8-12 pct. og Affaldsindsamling med 3-4 pct. stort set står for resten. Denne fordeling gælder stort set alle køretøjstyperne, men det skal dog bemærkes, at Speditører står for 16-21 pct. af sættevognene.

Færre trækkende enheder i vejgodserhvervene, men endnu færre i andre brancher

Bestanden af trækkende enheder – lastbiler og trækkere – i vejgodserhvervene er ca. 1.700 eller 8 pct. mindre i 2013 end i 2004 (udelukkende færre lastbiler), og deres andel af vejgodserhvervenes køretøjer er faldet fra 53 pct. til 47 pct. At deres andel af alle trækkende enheder alligevel er steget, skyldes, at bestanden er faldet endnu mere uden for vejgodserhvervene.

Omvendt er bestanden af sættevogne steget med ca. 4.200, og de udgør nu 41 pct. af køretøjerne i vejgodserhvervene mod 33 pct. i 2004.

Tabel 6.2 Antal køretøjer fordelt på brancher. Ultimo 2004, 2008 og 2013

	Køretøjer ¹ i alt			Lastbiler			Sættevognstrækkere			Påhængsvogne			Sættevogne		
	2004	2008	2013	2004	2008	2013	2004	2008	2013	2004	2008	2013	2004	2008	2013
Alle køretøjer	85.609	99.315	87.866	33.631	34.111	27.728	12.876	14.756	12.742	11.170	11.766	10.645	27.932	38.682	36.751
Vejgodserhvervene i alt	40.874	48.046	42.994	11.949	12.349	10.107	9.822	11.722	9.943	5.567	5.862	5.189	13.536	18.113	17.755
38.11.00 Indsamling af ikke-farligt affald	1.245	1.724	1.657	1.076	1.408	1.252	11	18	58	124	163	160	34	135	187
49.41.00 Vejgodstransport	35.476	41.180	35.299	9.990	9.935	7.963	9.177	10.926	9.020	5.210	5.421	4.726	11.099	14.898	13.590
49.42.00 Flytteforretninger	538	563	449	428	441	326	29	33	37	62	70	62	19	19	24
52.10.00 Oplagrings- og pakhusrvirksomhed	49	47	127	14	20	31	12	12	39	2	7	17	21	8	40
52.24.00 Godshåndtering	95	149	223	20	21	22	11	42	30	17	17	7	47	69	164
52.29.20 Speditører	3.443	4.241	5.088	410	495	483	576	647	718	151	172	196	2.306	2.927	3.691
52.29.90 Andre tjenesteydelser i f.m. transport	28	142	151	11	29	30	6	44	41	1	12	21	10	57	59

¹ Lastbiler, trækkere, påhængs- og sættevogne

6.1.2 Virksomheder med køretøjer

Langt fra alle virksomheder i transportbrancherne har køretøjer

Det er langt fra alle virksomhederne i de forskellige transportbrancher, der er registreret med lastbiler, trækkere, påhængsvogne eller sættevogne. Bestanden på 43.000 af disse ultimo 2013 er fordelt på ca. 3.700 virksomheder, hvoraf 90 pct. er i *Vejgodstransport*, og der er kun mindre variationer i dette tal for de forskellige køretøjstyper.

Stor forskel på antal køretøjer pr. virksomhed transportbrancherne imellem

Der er til gengæld større forskel på det gennemsnitlige antal køretøjer pr. virksomhed i de forskellige brancher. I *Affaldsindsamling* og *Speditører* er der ca. 32 køretøjer pr. virksomhed, mens der i *Vejgodstransport* er godt 10 køretøjer. Det er dog især interessant, at antallet af trækkende enheder – lastbiler og trækkere – pr. virksomhed i *Vejgodstransport* er væsentligt lavere med omkring 4 køretøjer.

Tabel 6.3 Antal virksomheder og køretøjer på brancher og køretøjstyper. Ultimo 2013

	Virksomheder med køretøjer ¹	Køretøjer i alt	Lastbiler		Trækkere		Påhængsvogne		Sættevogne	
			Virksomheder	Køretøjer	Virksomheder	Køretøjer	Virksomheder	Køretøjer	Virksomheder	Køretøjer
Vejgodserhvervene i alt	3.742	42.994	2.264	10.107	2.144	9.943	1.421	5.189	1.509	17.755
38.11.00 Indsamling af ikke-farligt affald	51	1.657	49	1.252	8	58	21	160	7	187
49.41.00 Vejgodstransport	3.388	35.299	2.023	7.963	2.027	9.020	1.324	4.726	1.376	13.590
49.42.00 Flytteforretninger	115	449	108	326	14	37	28	62	12	24
52.10.00 Oplagrings- og pakhusrvirksomhed	16	127	11	31	5	39	3	17	4	40
52.24.00 Godshåndtering	15	223	10	22	8	30	5	7	8	164
52.29.20 Speditører	121	5.088	43	483	67	718	31	196	92	3.691
52.29.90 Andre tjenesteydelser i f.m. transport	36	151	20	30	15	41	9	21	10	59

¹ Lastbiler, trækkere, påhængs- og sættevogne

Post- og kurervirksomheder har få lastbiler og trækkere

En af de tilgrænsende brancher, der også udfører transportvirksomhed, er *Andre post- og kurertjenester*. Det er kun få af branchens virksomheder, der har lastbiler og trækkere, og antallet af køretøjer er ganske lille sammenlignet med de øvrige vejgodsbrancher. Hovedparten af branchens køretøjer er varebiler.

Sammenlignet med de øvrige vejgodsbrancher med lastbiler og trækkere er der også kun få ansatte i post- og kurervirksomhederne med lastbiler og trækkere, lige som omsætningen heller ikke er særlig stor.

Tabel 6.4 Virksomheder med vare- og lastbiler samt trækere. Ultimo 2013

		Varebiler	Lastbiler	Trækere
I alt	Virksomheder	3.770	2.321	2.172
	Køretøjer	7.930	10.228	10.050
	Ansatte	33.950	24.365	22.684
	Omsætning, 1.000 kr.	74.138.313	47.320.537	44.871.375
49.41.00 Vejgodstransport	Virksomheder	2.286	2.023	2.027
	Køretøjer	4.551	7.963	9.020
	Ansatte	16.305	16.018	16.329
	Omsætning, 1.000 kr.	29.267.983	26.681.241	27.687.173
Øvrige brancher ¹	Virksomheder	567	241	117
	Køretøjer	1.524	2.144	923
	Ansatte	13.656	8.074	6.139
	Omsætning, 1.000 kr.	37.799.890	20.246.528	16.851.564
53.20.00 Andre post- og kurertjenester	Virksomheder	917	57	28
	Køretøjer	1.855	121	107
	Ansatte	3.989	273	216
	Omsætning, 1.000 kr.	7.070.440	392.768	332.638

¹ Brancherne 38.11.00, 49.42.00, 52.10.00, 52.24.00, 52.29.20, 52.29.90

6.2 Fordeling af køretøjer på brancher og størrelseskategorier

Som det fremgår af det ovenstående afsnit er langt hovedparten af vejgodserhvervenes virksomheder og køretøjer placeret i *Vejgodstransport*, og der er derfor i det følgende foretaget en aggregering af de øvrige brancher i vejgodserhvervene til én gruppe; *Øvrige brancher*.

Der fokuseres i dette afsnit på, hvordan virksomhederne med køretøjer og deres forskellige køretøjer er fordelt på en række størrelsesmål: *antal køretøjer pr. virksomhed, omsætning og antal ansatte*.

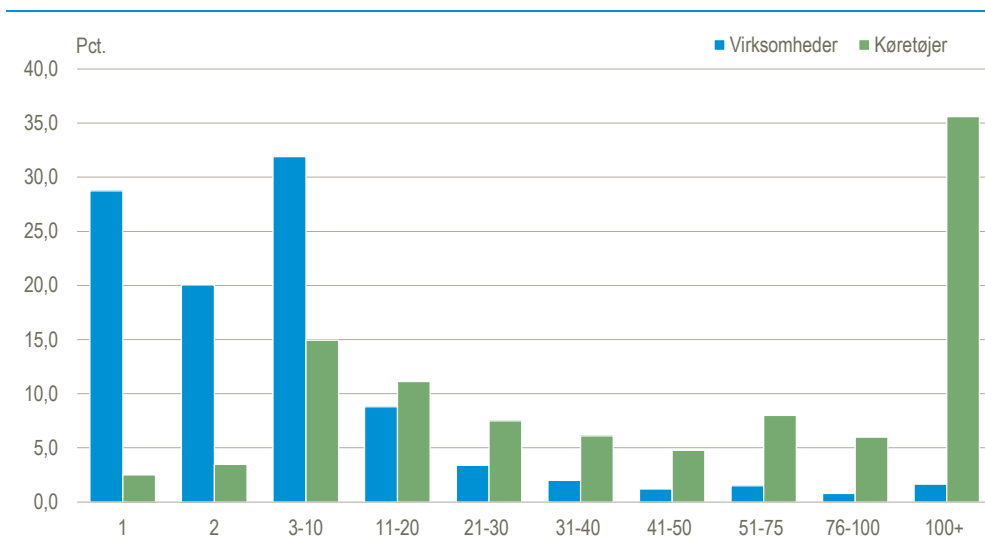
6.2.1 Køretøjer og virksomheder efter brancher og antal køretøjer pr. virksomhed

Halvdelen af virksomhederne har 1-2 køretøjer

49 pct. af virksomhederne under et har 1-2 køretøjer pr. virksomhed, men de står kun for 6 pct. af alle køretøjerne. Omvendt står de 4 pct. af virksomhederne, der har flere end 50 køretøjer pr. virksomhed, for 50 pct. af den samlede bestand.

Figur 6.3

Vejgodserhvervenes virksomheder og køretøjer efter antal køretøjer pr. virksomhed. Ultimo 2013



Der er relativt set flest store virksomheder i *Øvrige brancher*, hvor 8 pct. af virksomhederne har flere end 50 køretøjer pr. virksomhed, og de står for 74 pct. af branchens bestand. I *Vejgodstransport* er det 3 pct. af virksomhederne, der har 44 pct. af køretøjerne.

Tabel 6.5 Køretøjer og virksomheder på brancher og antal køretøjer pr. virksomhed. Ultimo 2013

		Antal køretøjer pr. virksomhed										
		I alt	1	2	3-10	11-20	21-30	31-40	41-50	51-75	76-100	100+
Vejgodserhvervene	Virk. i alt	3.742	1.076	750	1.194	329	127	75	45	56	29	61
	Køretøjer	42.994	1.076	1.500	6.422	4.781	3.223	2.619	2.056	3.433	2.580	15.304
49.41.00 Vejgodstransport	Virk. i alt	3.388	974	689	1.083	304	112	68	41	48	28	41
	Køretøjer	35.299	974	1.378	5.841	4.415	2.847	2.375	1.868	2.918	2.499	10.184
Øvrige brancher	Virk. i alt	354	102	61	111	25	15	7	4	8	1	20
	Køretøjer	7.695	102	122	581	366	376	244	188	515	81	5.120

Tabel 6.6 Køretøjer og virksomheder på brancher og antal køretøjer pr. virksomhed. Ultimo 2013

		Antal køretøjer pr. virksomhed, procentfordeling										
		I alt	1	2	3-10	11-20	21-30	31-40	41-50	51-75	76-100	100+
Vejgodserhvervene	Virk. i alt	3.742	28,8	20,0	31,9	8,8	3,4	2,0	1,2	1,5	0,8	1,6
	Køretøjer	42.994	2,5	3,5	14,9	11,1	7,5	6,1	4,8	8,0	6,0	35,6
49.41.00 Vejgodstransport	Virk. i alt	3.388	28,7	20,3	32,0	9,0	3,3	2,0	1,2	1,4	0,8	1,2
	Køretøjer	35.299	2,8	3,9	16,5	12,5	8,1	6,7	5,3	8,3	7,1	28,9
Øvrige brancher	Virk. i alt	354	28,8	17,2	31,4	7,1	4,2	2,0	1,1	2,3	0,3	5,6
	Køretøjer	7.695	1,3	1,6	7,6	4,8	4,9	3,2	2,4	6,7	1,1	66,5

6.2.2 Køretøjer og virksomheder efter køretøjstype og antal køretøjer pr. virksomhed

Mindre end 1 pct. af virksomhederne har flere end 50 trækkende enheder, og de har næsten hvert femte køretøj

Billedet er lidt mere differentieret, når det kommer til de enkelte køretøjstyper. Mht. de trækkende enheder – lastbiler og trækkere – har 62 pct. af virksomhederne 1-2 køretøjer, og de står for 17-18 pct. af bestanden af disse. Omvendt er det mindre end 1 pct. af virksomhederne, der har flere end 50 trækkende enheder, men de står for mellem 16 og 20 pct. af bestanden.

Mht. påhængsvognene afviger billedet ikke meget herfra med 64 pct. af virksomhederne, der har 1-2 påhængsvogne, og som står for 23 pct. af bestanden. Under 0,5 pct. af virksomhederne har flere end 50 påhængsvogne, og de står for 10 pct. af bestanden.

Sættevognene er mere koncentreret på de store virksomheder end de øvrige køretøjer med 49 pct. af virksomhederne med 1-2 sættevogne, som kun udgør knap 6 pct. af bestanden. 3 pct. af virksomhederne har flere end 50 sættevogne, og de udgør 53 pct. af bestanden.

Tabel 6.7 Køretøjer og virksomheder på køretøjstype og antal køretøjer pr. virksomhed. Ultimo 2013

		Antal køretøjer pr. virksomhed										
		I alt	1	2	3-10	11-20	21-30	31-40	41-50	51-75	76-100	100+
Vejgodserhvervene	Virk. i alt	3.742	1.076	750	1.194	329	127	75	45	56	29	61
	Køretøjer	42.994	1.076	1.500	6.422	4.781	3.223	2.619	2.056	3.433	2.580	15.304
Lastbiler	Virk. i alt	2.264	1.023	383	697	94	34	12	4	7	4	6
	Køretøjer	10.107	1.023	766	3.433	1.399	871	421	183	419	329	1.263
Trækkere	Virk. i alt	2.144	1.010	328	604	128	32	21	5	7	3	6
	Køretøjer	9.943	1.010	656	3.130	1.843	800	712	225	434	267	866
Påhængsvogne	Virk. i alt	1.421	613	291	435	56	14	4	2	1	4	1
	Køretøjer	5.189	613	582	2.172	766	346	130	86	57	336	101
Sættevogne	Virk. i alt	1.509	499	245	509	106	55	19	26	15	9	26
	Køretøjer	17.755	499	490	2.660	1.550	1.363	645	1.180	917	794	7.657

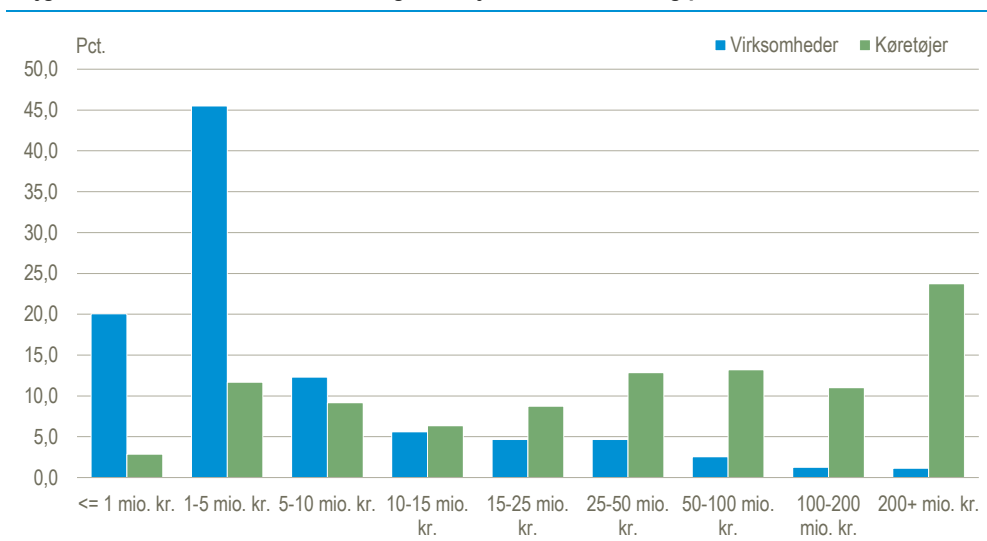
Tabel 6.8 **Køretøjer og virksomheder på køretøjstype og antal køretøjer pr. virksomhed. Ultimo 2013**

		Antal køretøjer pr. virksomhed, procentfordeling										
		I alt	1	2	3-10	11-20	21-30	31-40	41-50	51-75	76-100	100+
Vejgodserhvervene	Virk. i alt	3.742	28,8	20,0	31,9	8,8	3,4	2,0	1,2	1,5	0,8	1,6
	Køretøjer	42.994	2,5	3,5	14,9	11,1	7,5	6,1	4,8	8,0	6,0	35,6
Lastbiler	Virk. i alt	2.264	45,2	16,9	30,8	4,2	1,5	0,5	0,2	0,3	0,2	0,3
	Køretøjer	10.107	10,1	7,6	34,0	13,8	8,6	4,2	1,8	4,1	3,3	12,5
Trækkere	Virk. i alt	2.144	47,1	15,3	28,2	6,0	1,5	1,0	0,2	0,3	0,1	0,3
	Køretøjer	9.943	10,2	6,6	31,5	18,5	8,0	7,2	2,3	4,4	2,7	8,7
Påhængsvogne	Virk. i alt	1.421	43,1	20,5	30,6	3,9	1,0	0,3	0,1	0,1	0,3	0,1
	Køretøjer	5.189	11,8	11,2	41,9	14,8	6,7	2,5	1,7	1,1	6,5	1,9
Sættevogne	Virk. i alt	1.509	33,1	16,2	33,7	7,0	3,6	1,3	1,7	1,0	0,6	1,7
	Køretøjer	17.755	2,8	2,8	15,0	8,7	7,7	3,6	6,6	5,2	4,5	43,1

6.2.3 Køretøjer og virksomheder efter brancher og omsætningsgrupper

2/3 af virksomhederne har en omsætning på <= 5 mio. kr.

66 pct. af virksomhederne i vejgodserhvervene under et har en omsætning på 5 mio. kr. eller derunder pr. virksomhed, og de står for 15 pct. af køretøjerne. Omvendt står de 5 pct. af virksomhederne, der har en omsætning på 50 mio. kr. eller derover pr. virksomhed, for 48 pct. af den samlede bestand.

Figur 6.4 **Vejgodserhvervenes virksomheder og køretøjer efter omsætning pr. virksomhed. Ultimo 2013**

Også målt på omsætningen er virksomhederne størst i *Øvrige brancher*, hvor 18 pct. af virksomhederne har en omsætning på over 50 mio. kr. pr. virksomhed, og de står for 79 pct. af branchens bestand. I *Vejgodstransport* er det knap 4 pct. af virksomhederne, der har så stor en omsætning, og de står for 41 pct. af køretøjerne.

Tabel 6.9 **Køretøjer og virksomheder på brancher og omsætningsgrupper. Ultimo 2013**

		Omsætning pr. virksomhed										
		I alt	<= 1 mio. kr.	1-5 mio. kr.	5-10 mio. kr.	10-15 mio. kr.	15-25 mio. kr.	25-50 mio. kr.	50-100 mio. kr.	100-200 mio. kr.	200+ mio. kr.	Uoplyst
Vejgodserhvervene	Virk. i alt	3.742	750	1.702	460	209	174	174	96	47	42	88
	Køretøjer	42.994	1.225	5.011	3.946	2.733	3.753	5.516	5.679	4.738	10.206	187
49.41.00 Vejgodstransport	Virk. i alt	3.388	700	1.599	406	188	160	136	79	29	15	76
	Køretøjer	35.299	1.156	4.774	3.638	2.525	3.575	4.893	5.130	3.716	5.732	160
Øvrige brancher	Virk. i alt	354	50	103	54	21	14	38	17	18	27	12
	Køretøjer	7.695	69	237	308	208	178	623	549	1.022	4.474	27

Tabel 6.10

Køretøjer og virksomheder på brancher og omsætningsgrupper

		Omsætning pr. virksomhed, procentfordeling										
		I alt	<= 1 mio. kr.	1-5 mio. kr.	5-10 mio. kr.	10-15 mio. kr.	15-25 mio. kr.	25-50 mio. kr.	50-100 mio. kr.	100-200 mio. kr.	200+ mio. kr.	Uoplyst
Vejgodserhvervene	Virk. i alt	3.742	20,0	45,5	12,3	5,6	4,6	4,6	2,6	1,3	1,1	2,4
	Køretøjer	42.994	2,8	11,7	9,2	6,4	8,7	12,8	13,2	11,0	23,7	0,4
49.41.00 Vejgodstransport	Virk. i alt	3.388	20,7	47,2	12,0	5,5	4,7	4,0	2,3	0,9	0,4	2,2
	Køretøjer	35.299	3,3	13,5	10,3	7,2	10,1	13,9	14,5	10,5	16,2	0,5
Øvrige brancher	Virk. i alt	354	14,1	29,1	15,3	5,9	4,0	10,7	4,8	5,1	7,6	3,4
	Køretøjer	7.695	0,9	3,1	4,0	2,7	2,3	8,1	7,1	13,3	58,1	0,4

6.2.4 Køretøjer og virksomheder efter køretøjstype og omsætningsgrupper

Når vi ser på de enkelte køretøjstyper i forhold til deres fordeling på omsætningsgrupper, er der som ovenfor mange virksomheder med en lille omsætning og ikke så mange køretøjer.

Mange virksomheder med lille omsætning har kun få køretøjer

Mht. de trækkende enheder – lastbiler og trækkere – har 58 pct. af virksomhederne en omsætning på 5 mio. kr. eller derunder, og de står for 19-21 pct. af bestanden af disse. Omvendt har ca. 6-7 pct. af virksomhederne en omsætning større end 50 mio. kr., og de står for 37-38 pct. af bestanden.

Mht. påhængsvognene afviger billedet ikke meget herfra med 50 pct. af virksomhederne med en omsætning på 5 mio. kr. eller derunder, og med 21 pct. af bestanden. 8 pct. af virksomhederne har en omsætning større end 50 mio. kr., og de står for 33 pct. af bestanden.

Sættevognenes fordeling efter antal pr. virksomhed afspejler sig også, når de fordeles efter omsætning. 41 pct. af virksomhederne med en omsætning på 5 mio. kr. eller derunder har 7 pct. af bestanden, mens 11 pct. af virksomhederne har en omsætning større end 50 mio. kr. og 64 pct. af bestanden.

Tabel 6.11

Køretøjer og virksomheder på omsætning. Ultimo 2013

		Omsætning pr. virksomhed										
		I alt	<= 1 mio. kr.	1-5 mio. kr.	5-10 mio. kr.	10-15 mio. kr.	15-25 mio. kr.	25-50 mio. kr.	50-100 mio. kr.	100-200 mio. kr.	200+ mio. kr.	Uoplyst
Vejgodserhvervene	Virk. i alt	3.742	750	1.702	460	209	174	174	96	47	42	88
	Køretøjer	42.994	1.225	5.011	3.946	2.733	3.753	5.516	5.679	4.738	10.206	187
Lastbiler	Virk. i alt	2.264	375	940	347	171	141	133	81	31	27	18
	Køretøjer	10.107	441	1.632	1.195	794	892	1.243	1.384	580	1.927	19
Trækkere	Virk. i alt	2.144	346	908	301	157	142	139	81	36	27	7
	Køretøjer	9.943	428	1.426	1.042	809	1.095	1.473	1.298	947	1.412	13
Påhængsvogne	Virk. i alt	1.421	120	584	238	113	113	108	69	23	25	28
	Køretøjer	5.189	169	940	682	422	540	690	767	320	626	33
Sættevogne	Virk. i alt	1.509	118	500	256	145	136	147	85	38	38	46
	Køretøjer	17.755	187	1.013	1.027	708	1.226	2.110	2.230	2.891	6.241	122

Tabel 6.12 Køretøjer og virksomheder på omsætning. Ultimo 2013

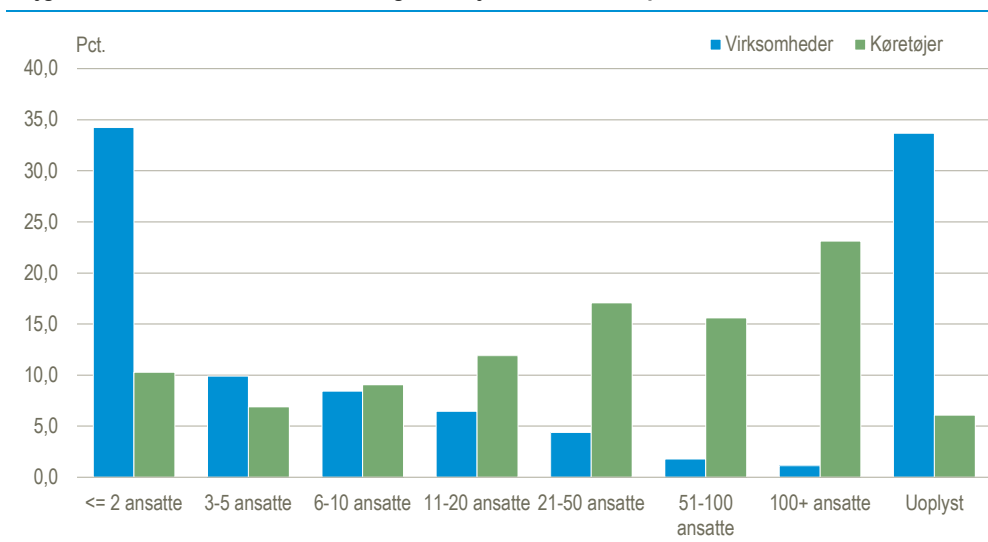
		Omsætning pr. virksomhed, procentfordeling										
		I alt	<= 1 mio. kr.	1-5 mio. kr.	5-10 mio. kr.	10-15 mio. kr.	15-25 mio. kr.	25-50 mio. kr.	50-100 mio. kr.	100-200 mio. kr.	200+ mio. kr.	Uoplyst
Vejgodserhvervene	Virk. i alt	3.742	20,0	45,5	12,3	5,6	4,6	4,6	2,6	1,3	1,1	2,4
	Køretøjer	42.994	2,8	11,7	9,2	6,4	8,7	12,8	13,2	11,0	23,7	0,4
Lastbiler	Virk. i alt	2.264	16,6	41,5	15,3	7,6	6,2	5,9	3,6	1,4	1,2	0,8
	Køretøjer	10.107	4,4	16,1	11,8	7,9	8,8	12,3	13,7	5,7	19,1	0,2
Trækkere	Virk. i alt	2.144	16,1	42,4	14,0	7,3	6,6	6,5	3,8	1,7	1,3	0,3
	Køretøjer	9.943	4,3	14,3	10,5	8,1	11,0	14,8	13,1	9,5	14,2	0,1
Påhængsvogne	Virk. i alt	1.421	8,4	41,1	16,7	8,0	8,0	7,6	4,9	1,6	1,8	2,0
	Køretøjer	5.189	3,3	18,1	13,1	8,1	10,4	13,3	14,8	6,2	12,1	0,6
Sættevogne	Virk. i alt	1.509	7,8	33,1	17,0	9,6	9,0	9,7	5,6	2,5	2,5	3,0
	Køretøjer	17.755	1,1	5,7	5,8	4,0	6,9	11,9	12,6	16,3	35,2	0,7

6.2.5 Køretøjer og virksomheder efter brancher og antal ansatte

Mange virksomheder med få ansatte har kun få køretøjer

68 pct. af virksomhederne under et har 2 ansatte eller færre pr. virksomhed eller de er selvstændige (Uoplyst i tabellerne nedenfor), og de står for 16 pct. af køretøjerne. Omvendt står de 3 pct. af virksomhederne, der har flere end 50 ansatte pr. virksomhed, for 39 pct. af den samlede bestand.

Figur 6.5 Vejgodserhvervenes virksomheder og køretøjer efter ansatte pr. virksomhed. Ultimo 2013



Også målt på antal ansatte er virksomhederne større i *Øvrige brancher*, hvor 10 pct. af virksomhederne har flere end 50 ansatte pr. virksomhed, og de står for 65 pct. af branchens bestand. I *Vejgodstransport* er det 2 pct. af virksomhederne, der har så mange ansatte, og de står for 33 pct. af køretøjerne.

Tabel 6.13 Køretøjer og virksomheder på brancher og antal ansatte. Ultimo 2013

		Ansatte pr. virksomhed								
		I alt	<= 2 ansatte	3-5 ansatte	6-10 ansatte	11-20 ansatte	21-50 ansatte	51-100 ansatte	100+ ansatte	Uoplyst
Vejgodserhvervene	Virk. i alt	3.742	1.281	371	315	242	164	67	42	1.260
	Køretøjer	42.994	4.414	2.964	3.896	5.123	7.340	6.713	9.935	2.609
49.41.00 Vejgodstransport	Virk. i alt	3.388	1.189	322	265	207	137	56	16	1.196
	Køretøjer	35.299	4.197	2.745	3.437	4.587	6.219	6.283	5.329	2.502
Øvrige brancher	Virk. i alt	354	92	49	50	35	27	11	26	64
	Køretøjer	7.695	217	219	459	536	1.121	430	4.606	107

Tabel 6.14

Køretøjer og virksomheder på brancher og antal ansatte. Ultimo 2013

		Ansatte pr. virksomhed, procentfordeling								
		I alt	<= 2 ansatte	3-5 ansatte	6-10 ansatte	11-20 ansatte	21-50 ansatte	51-100 ansatte	100+ ansatte	Uoplyst
Vejgodserhvervene	Virk. i alt	3.742	34,2	9,9	8,4	6,5	4,4	1,8	1,1	33,7
	Køretøjer	42.994	10,3	6,9	9,1	11,9	17,1	15,6	23,1	6,1
49.41.00	Virk. i alt	3.388	35,1	9,5	7,8	6,1	4,0	1,7	0,5	35,3
Vejgodstransport	Køretøjer	35.299	11,9	7,8	9,7	13,0	17,6	17,8	15,1	7,1
Øvrige brancher	Virk. i alt	354	26,0	13,8	14,1	9,9	7,6	3,1	7,3	18,1
	Køretøjer	7.695	2,8	2,8	6,0	7,0	14,6	5,6	59,9	1,4

6.2.6 Køretøjer og virksomheder efter køretøjstype og antal ansatte

Fordelingen af de enkelte køretøjstyper efter antal ansatte i virksomhederne ligger i forlængelse af fordelingerne efter antal køretøjer og omsætning; mange små virksomheder med en relativ lille andel af køretøjsbestanden.

Mht. de trækkende enheder – lastbiler og trækkere – har 59 pct. af virksomhederne 2 ansatte eller færre pr. virksomhed eller de er selvstændige (Uoplyst i tabellerne nedenfor), og de står for 20-21 pct. af bestanden af disse. Omvendt har knap 4 pct. af virksomhederne flere end 50 ansatte, og de står for 29-34 pct. af bestanden.

Sådan er det stort set også for påhængsvognene, hvor 54 pct. af virksomhederne har 2 ansatte eller færre pr. virksomhed, eller de er selvstændige, idet 25 pct. af bestanden ligger her. De 5 pct. af virksomhederne med flere end 50 ansatte står for 25 pct. af bestanden.

Sættevognenes fordeling efter antal pr. virksomhed afspejler sig også, når de fordeles efter antal ansatte. 46 pct. af virksomhederne har 2 ansatte eller færre pr. virksomhed, eller de er selvstændige, og de har 9 pct. af bestanden. 6 pct. af virksomhederne har flere end 50 ansatte og 51 pct. af bestanden.

Tabel 6.15

Køretøjer og virksomheder på køretøjstype og antal ansatte. Ultimo 2013

		Ansatte pr. virksomhed								
		I alt	<= 2 ansatte	3-5 ansatte	6-10 ansatte	11-20 ansatte	21-50 ansatte	51-100 ansatte	100+ ansatte	Uoplyst
Vejgodserhvervene	Virk. i alt	3.742	1.281	371	315	242	164	67	42	1.260
	Køretøjer	42.994	4.414	2.964	3.896	5.123	7.340	6.713	9.935	2.609
Lastbiler	Virk. i alt	2.264	729	271	227	205	132	57	33	610
	Køretøjer	10.107	1.332	870	986	1.243	1.499	1.238	2.158	781
Trækkere	Virk. i alt	2.144	699	232	230	189	141	58	30	565
	Køretøjer	9.943	1.182	757	1.150	1.404	1.784	1.622	1.272	772
Påhængsvogne	Virk. i alt	1.421	463	188	137	142	107	48	28	308
	Køretøjer	5.189	877	530	528	678	847	564	758	407
Sættevogne	Virk. i alt	1.509	397	198	210	170	145	61	35	293
	Køretøjer	17.755	1.023	807	1.232	1.798	3.210	3.289	5.747	649

Tabel 6.16 Køretøjer og virksomheder på køretøjstype og antal ansatte. Ultimo 2013

		Ansatte pr. virksomhed, procentfordeling								
		I alt	<= 2 ansatte	3-5 ansatte	6-10 ansatte	11-20 ansatte	21-50 ansatte	51-100 ansatte	100+ ansatte	Uoplyst
Vejgodserhvervene	Virk. i alt	3.742	34,2	9,9	8,4	6,5	4,4	1,8	1,1	33,7
	Køretøjer	42.994	10,3	6,9	9,1	11,9	17,1	15,6	23,1	6,1
Lastbiler	Virk. i alt	2.264	32,2	12,0	10,0	9,1	5,8	2,5	1,5	26,9
	Køretøjer	10.107	13,2	8,6	9,8	12,3	14,8	12,2	21,4	7,7
Trækkere	Virk. i alt	2.144	32,6	10,8	10,7	8,8	6,6	2,7	1,4	26,4
	Køretøjer	9.943	11,9	7,6	11,6	14,1	17,9	16,3	12,8	7,8
Påhængsvogne	Virk. i alt	1.421	32,6	13,2	9,6	10,0	7,5	3,4	2,0	21,7
	Køretøjer	5.189	16,9	10,2	10,2	13,1	16,3	10,9	14,6	7,8
Sættevogne	Virk. i alt	1.509	26,3	13,1	13,9	11,3	9,6	4,0	2,3	19,4
	Køretøjer	17.755	5,8	4,5	6,9	10,1	18,1	18,5	32,4	3,7

6.3 Vognmands- og firmakørsel

Vejgodserhvervenes lastbiler og trækkere anvendes til vognmandskørsel

Langt størsteparten af vejgodserhvervenes lastbiler og sættevognstrække er i DMR registreret til vognmandskørsel eller mere præcist kørsel for fremmed regning. For lastbilernes vedkommende er det lidt over 95 pct., mens det for trækernes vedkommende er 99 pct.

Det er kun i *Oplagrings- og pakhusvirksomhed* samt i *Andre tjenesteydelser ifm. transport*, at andelen af køretøjer registreret til firmakørsel ligger over 10 pct., men det betyder intet for vejgodserhvervene som helhed.

Set over samtlige lastbiler og trækkere og alle brancher er 58 pct. registreret til vognmandskørsel, mens 37 pct. er registreret til firmakørsel.

En hel del køretøjer til vognmandskørsel er uden for vejgodserhvervene

Det skal bemærkes, at 23 pct. af alle lastbiler (2.900 stk.) og 11 pct. af alle trækkere (1.200 stk.) registreret til vognmandskørsel er placeret i virksomheder uden for vejgodserhvervene.

Tabel 6.17 Lastbiler og trækkere på brancher og vognmands- og firmakørsel. Ultimo 2013

	Køretøjer i alt	Vognmands-kørsel	Firma-kørsel	Lastbiler			Trækkere		
				Køretøjer i alt	Vognmands-kørsel	Firma-kørsel	Køretøjer i alt	Vognmands-kørsel	Firma-kørsel
Alle køretøjer	40.470	23.546	15.063	27.728	12.522	13.354	12.742	11.024	1.709
Vejgodserhvervene i alt	20.050	19.478	509	10.107	9.636	411	9.943	9.842	98
38.11.00 Indsamling af ikke-farligt affald	1.310	1.207	97	1.252	1.170	76	58	37	21
49.41.00 Vejgodstransport	16.983	16.586	342	7.963	7.637	274	9.020	8.949	68
49.42.00 Flytteforretninger	363	350	13	326	313	13	37	37	.
52.10.00 Oplagrings- og pakhusvirksomhed	70	61	9	31	22	9	39	39	.
52.24.00 Godshåndtering	52	48	4	22	19	3	30	29	1
52.29.20 Speditører	1.201	1.166	33	483	456	25	718	710	8
52.29.90 Andre tjenesteydelser i f.m. transport	71	60	11	30	19	11	41	41	.

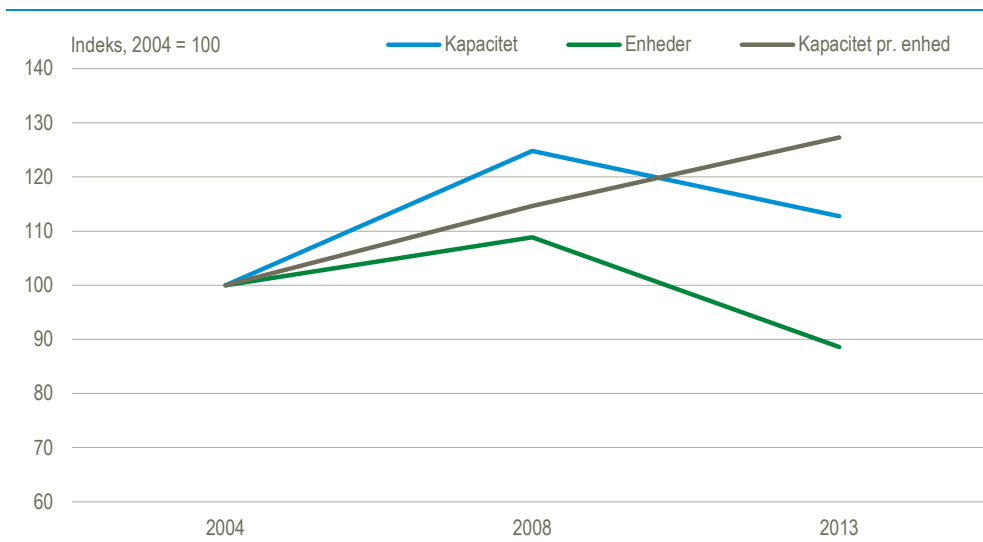
6.4 Lastekapacitet

Køretøjernes lastekapacitet er et udtryk for, hvor meget gods, der kan læsses på de pågældende køretøjer. Rent teknisk beregnes kapaciteten som totalvægt ÷ køreklar vægt.

Færre chauffører og køretøjer pr. transportydelse

Udviklingen i lastekapaciteten på de godsbærende køretøjer – lastbiler, påhængs- og sættevogne – i forhold til antallet af trækkende enheder – lastbiler og trækkere – giver et billede af det ressourcetræk i form af chauffører og enheder, der er nødvendigt for at producere en transportydelse. I *Vejgodsbranchen* er kapaciteten pr. trækkende enhed vokset med 27 pct. siden 2004.

Figur 6.5 Udvikling i lastekapacitet, trækkende enheder og kapacitet pr. enhed i *Vejgodsbranchen*



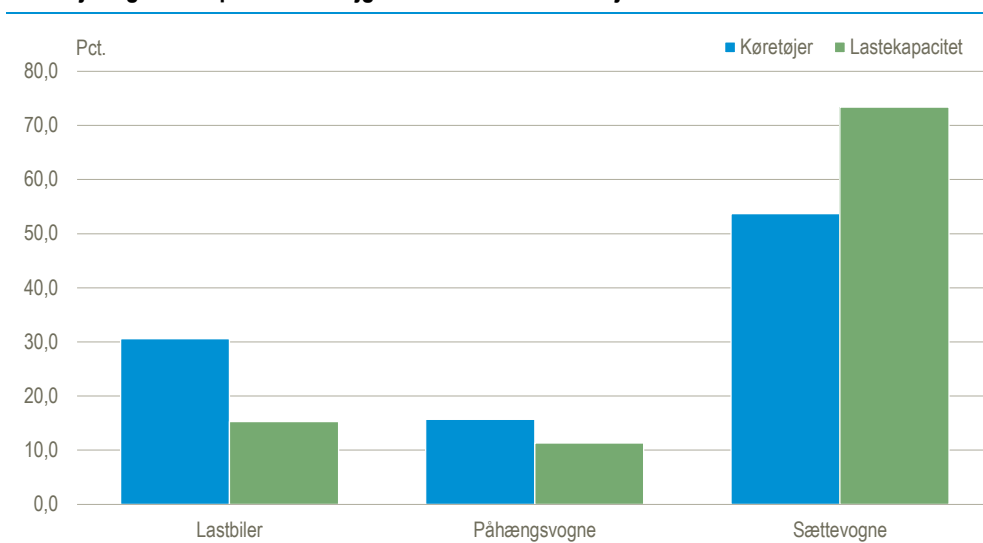
Den tilladte totalvægt er hævet flere gange over årene

Udviklingen i *Vejgodsbranchen*, som jf. nedenfor råder over 80 pct. af vejgodserhvervenes lastekapacitet, kan bl.a. henføres til, at den tilladte totalvægt for lastbiler og vogntog blevet hævet flere gange i perioden afhængig af akselantal og akselkonfiguration. Disse ændringer har i sig selv gjort det mere fordelagtigt at ændre sammensætningen af, hvilke køretøjer branchen opererer med, men også sættevognenes større fleksibilitet kombineret med udnyttelsen af de trækkende enheder har medvirket hertil.

Sættevognene har næsten ¾ af vejgodserhvervenes lastekapacitet

For vejgodserhvervene under et udgør sættevognene 54 pct. af de godsbærende køretøjer – lastbiler, påhængs- og sættevogne – og de bidrager med 73 pct. af vejgodserhvervenes lastekapacitet. Lastbilerne udgør 31 pct. af køretøjerne og bidrager med 15 pct. af kapaciteten, mens påhængsvognene udgør 16 pct. af køretøjerne og bidrager med 11 pct. af kapaciteten. Der beregnes ikke lastekapacitet for sættevognstrækkerne.

Figur 6.6 Køretøjer og lastekapacitet for vejgodserhvervenes køretøjer. Ultimo 2013



Branchemæssigt er 79 pct. af den totale kapacitet hos virksomheder i *Vejgodstransport*, mens 17 pct. er hos *Speditører*.

Vejgodstransport råder over 83 pct. af kapaciteten i vejgodserhvervene, men ..

Totalt set bidrager sættevognene i *Vejgodstransport* med 56 pct. af vejgodserhvervenes samlede kapacitet, mens lastbilerne i samme branche bidrager med 13 pct. og sættevognene hos *Speditører* med 15 pct.

.. vejgodserhvervene har under halvdelen af den samlede kapacitet

Set i forhold til samtlige køretøjer og brancher råder vejgodserhvervene over 48 pct. af lastekapaciteten. For lastbilernes vedkommende er det 44 pct., mens det for påhængsvognene og sættevognene er hhv. 53 pct. og 49 pct.

Tabel 6.18

Lastekapacitet på vejgodserhvervenes køretøjer. Ultimo 2013

	Køretøjer i alt	Kapacitet i alt	Lastbiler		Påhængsvogne		Sættevogne	
			Køretøjer	Kapacitet	Køretøjer	Kapacitet	Køretøjer	Kapacitet
Alle køretøjer	75.124	1.530.641	27.728	253.353	10.645	159.575	36.751	1.117.714
Vejgodserhvervene i alt	33.051	738.722	10.107	112.690	5.189	83.825	17.755	542.207
38.11.00 Indsamling af ikke-farligt affald	1.599	19.779	1.252	11.992	160	2.731	187	5.056
49.41.00 Vejgodstransport	26.279	583.810	7.963	92.708	4.726	76.233	13.590	414.869
49.42.00 Flytteforretninger	412	3.132	326	1.647	62	900	24	586
52.10.00 Oplagrings- og pakhvirksomhed	88	1.855	31	331	17	296	40	1.228
52.24.00 Godshåndtering	193	5.264	22	268	7	123	164	4.872
52.29.20 Speditører	4.370	122.365	483	5.440	196	3.218	3.691	113.706
52.29.90 Andre tjenesteydelser i f.m. transport	110	2.518	30	303	21	325	59	1.889

Mange lastbiler til vognmandskørsel uden for vejgodserhvervene

Jf. afsnit 6.3 ovenfor er 2.900 lastbiler til vognmandskørsel placeret i brancher uden for vejgodserhvervene – svarende til 23 pct. af alle lastbiler – og kapaciteten på disse køretøjer udgør 22 pct. af den samlede kapacitet til vognmandskørsel.

Såvel køretøjer som kapacitet er fordelt på en lang række brancher, og i tabellen nedenfor er nogle af dem med den største andel af vognmandskørselens lastekapacitet trukket frem.

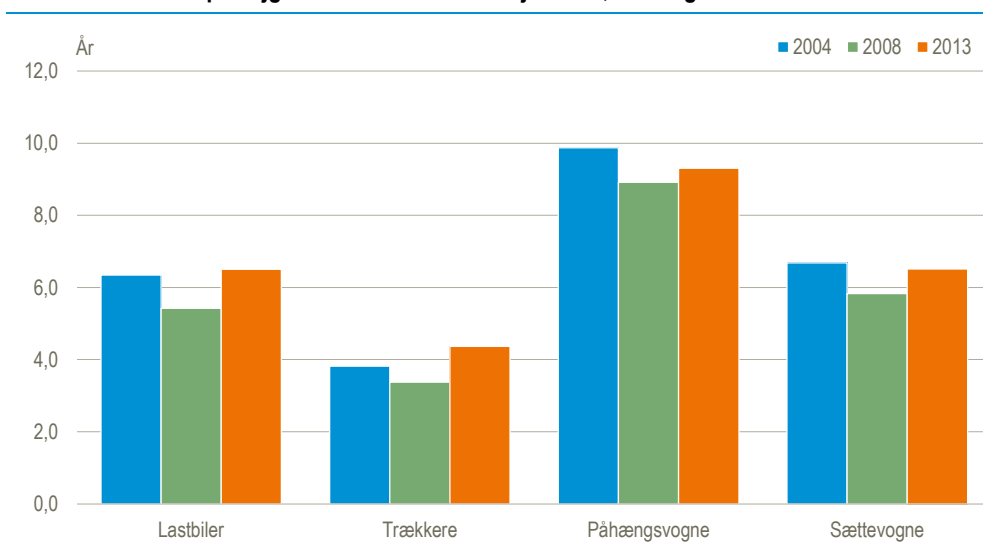
Tabel 6.19 Lastbiler og deres lastekapacitet efter anvendelse og brancher. Ultimo 2013

	Lastbiler			Lastekapacitet		
	I alt	Vognmandskørsel	Firmakørsel	I alt	Vognmandskørsel	Firmakørsel
	stk.			ton		
Alle køretøjer	27.728	12.522	13.354	253.353	139.374	105.161
Vejgodserhvervene i alt	10.107	9.636	411	112.690	109.016	3.517
Øvrige brancher	17.621	2.886	12.943	140.663	30.357	101.645
Heraf:						
37.00.00 Opsamling og behandling af spildevand	653	400	218	5.164	3.704	1.400
42.21.00 Anlæg af ledningsnet til væsker	704	171	508	6.202	2.106	4.016
41.20.00 Opførelse af bygninger	566	120	433	5.113	1.675	3.391
01.11.00 Dyrkning af korn (undtagen ris), bælgfrugter og olieholdige frø	311	99	210	2.845	1.255	1.577
53.10.00 Posttjenester omfattet af forsyningspligten	147	141	6	1.276	1.229	46
43.12.00 Forberedende byggepladsarbejder	289	85	203	2.993	1.208	1.781
43.99.90 Anden bygge- og anlægsvirksomhed, som kræver specialisering	814	94	688	6.141	1.106	4.965
01.61.00 Serviceydelse i forbindelse med planteavl	156	65	89	1.675	939	730
10.91.00 Fremstilling af færdige foderblandinger til landbrugsdyr	150	67	83	2.215	914	1.301
53.20.00 Andre post- og kurertjenester	121	100	21	1.056	901	155

6.5. Vognparkens alder

Udviklingen i alder og antal af vejgodserhvervenes køretøjer fra 2004 til 2013 illustrerer parallelt med en række andre indikatorer – bl.a. investeringerne jf. kapitel 4 – et erhverv i ekspansion frem til 2008 efterfulgt af en periode med indskrænkninger.

Figur 6.7 Gennemsnitsalder på vejgodserhvervenes køretøjer 2004, 2008 og 2013



Yngre køretøjer frem til 2004, derefter stigende gennemsnitsalder

Tilgangen af køretøjer fra 2004 til 2008 medførte et fald i gennemsnitsalderen på 1 år for køretøjerne under et, mens afgang af køretøjer derefter har resulteret i, at gennemsnitsalderen nu næsten er tilbage på niveauet i 2004. For de trækkende enheder – lastbiler og trækkere – er gennemsnitsalderen oven i købet lidt højere end den var i 2004.

Tabel 6.20 Antal og alder på erhvervskøretøjer 2004-2013, ultimo

	År	Køretøjer i alt	Gnst. alder	Lastbiler		Trækkere		Påhængsvogne		Sættevogne	
				I alt	Gnst. alder	I alt	Gnst. alder	I alt	Gnst. alder	I alt	Gnst. alder
Alle køretøjer	2004	85.609	7,3	33.631	8,1	12.876	4,2	11.170	10,9	27.932	6,2
	2008	99.315	6,3	34.111	7,6	14.756	3,9	11.766	9,8	38.682	4,9
	2013	87.866	7,1	27.728	8,6	12.742	4,8	10.645	10,5	36.751	5,7
Vejgodserhvervene	2004	40.874	6,3	11.949	6,3	9.822	3,8	5.567	9,9	13.536	6,7
	2008	48.046	5,5	12.349	5,4	11.722	3,4	5.862	8,9	18.113	5,8
	2013	42.994	6,4	10.107	6,5	9.943	4,4	5.189	9,3	17.755	6,5

Ved udgangen af 2013 er gennemsnitsalderen for vejgodserhvervenes køretøjer 6,3 år. Sættevognstrækkerne er lidt yngre med 4,4 år, mens påhængsvognene med 9,3 år er noget ældre.

Vejgodserhvervenes køretøjer yngre end de totale gennemsnit

Med undtagelse af sættevognene er vejgodserhvervenes køretøjer generelt yngre end for alle køretøjer. Den relativt store forskel for lastbilerne hænger sammen med, at køretøjerne til firmakørsel – som der er få af i vejgodserhvervene – har en gennemsnitsalder på 11,7 år, mens køretøjer til vognmandskørsel – som der er mange af i vejgodserhvervene – har en gennemsnitsalder på 6,7 år.

Branchemæssigt varierer alderen for alle køretøjer under et fra 4,7 år hos *Speditører* til 7,8 år hos *Flytteforretninger*.

Tabel 6.21 Alder på vejgodserhvervenes køretøjer. Ultimo 2013

	Køretøjer i alt	Gnst. alder	Lastbiler		Trækkere		Påhængsvogne		Sættevogne	
			Køretøjer i alt	Gnst. alder	Køretøjer i alt	Gnst. alder	Køretøjer i alt	Gnst. alder	Køretøjer i alt	Gnst. alder
Alle køretøjer	87.866	7,1	27.728	8,6	12.742	4,8	10.645	10,5	36.751	5,7
Vejgodserhvervene i alt	42.994	6,3	10.107	6,5	9.943	4,4	5.189	9,3	17.755	6,5
38.11.00 Indsamling af ikke-farligt affald	1.657	5,7	1.252	5,4	58	4,1	160	9,1	187	5,0
49.41.00 Vejgodstransport	35.299	6,6	7.963	6,7	9.020	4,4	4.726	9,4	13.590	7,0
49.42.00 Flytteforretninger	449	7,8	326	7,6	37	3,3	62	11,8	24	7,7
52.10.00 Oplagrings- og pakhushvirksomhed	127	6,2	31	7,1	39	3,9	17	5,0	40	8,1
52.24.00 Godshåndtering	223	7,8	22	7,3	30	4,8	7	10,4	164	8,3
52.29.20 Speditører	5.088	4,7	483	4,8	718	3,8	196	7,4	3.691	4,7
52.29.90 Andre tjenesteydelser i f.m. transport	151	6,7	30	9,1	41	3,9	21	9,5	59	6,3

6.6 Miljøforhold

Miljøforholdene vedrørende vejgodserhvervenes trækkende køretøjer belyses ved, hvilken Euronorm køretøjerne har.

Euronorm som miljøindikator

Euronormen fortæller, hvilket EU-direktiv om luftforurening køretøjerne lever op til. I direktiverne er det fastlagt, hvilke grænseværdier, der har været gældende for køretøjernes udledning af kulilte, nitrogenoxider, kulbrinte og partikler, når de har skullet godkendes. Euro II er for køretøjer med godkendelse i 1996 og frem, Euro III fra 2000, Euro IV fra 2005, mens Euro V er for køretøjer med godkendelse fra september 2009 og frem.

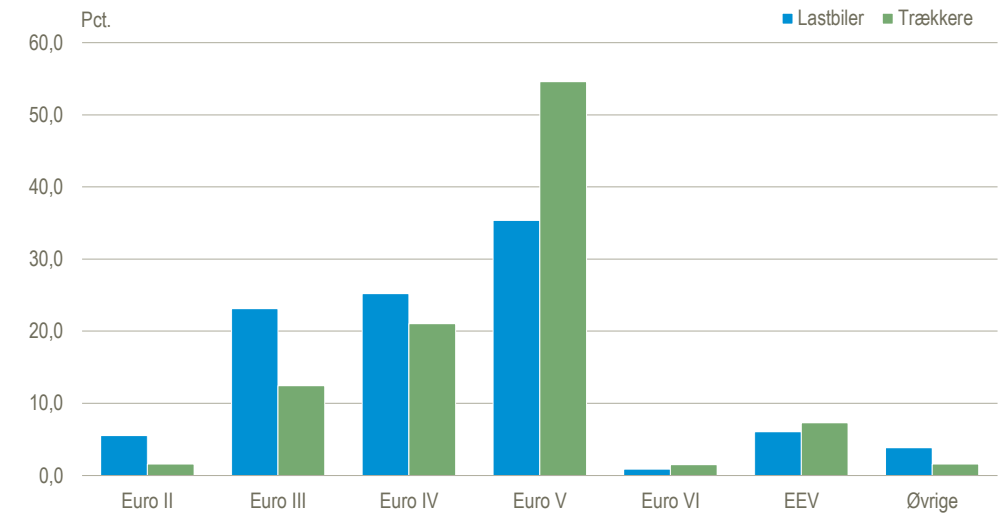
EEV (Enhanced environmentally friendly vehicle) er en anden emissionsstandard, hvor værdierne ligger mellem Euro V og Euro VI.

Kategorien *Øvrige* indeholder hovedsagelig køretøjer uden miljøstandard.

Trækkerne har en betydelig højere standard end lastbilerne

For vejgodserhvervene under et er der ret stor forskel på lastbilernes og trækkerens miljøstandard. For lastbilerne er det 67 pct., der opfylder Euro IV eller højere, mens 84 pct. af trækkerne opfylder Euro IV eller højere.

Figur 6.8 Lastbiler og trækere i vejgodserhvervene efter Euronorm. Ultimo 2013



Det er især lastbilerne i *Vejgodstransport* (79 pct. af alle lastbiler i vejgodserhvervene), der bidrager til den lavere miljøstandard for lastbilerne, idet kun 65 pct. af branchens lastbiler opfylder Euro IV eller højere. 10 pct. af branchens lastbiler opfylder kun Euro II eller lavere.

Det står lidt bedre til med trækkerne i *Vejgodstransport* (91 pct. af alle trækere i vejgodserhvervene), idet 84 pct. heraf opfylder Euro IV eller bedre.

Tabel 6.22 Lastbiler på brancher og miljøstandard. Ultimo 2013

	Lastbiler i alt	Pct.						
		Euro II	Euro III	Euro IV	Euro V	Euro VI	EEV	Øvrige
Vejgodserhvervene i alt	10.107	5,5	23,1	25,2	35,4	0,9	6,1	3,9
38.11.00 Indsamling af ikke-farligt affald	1.252	2,6	14,5	26,4	38,2	0,9	15,3	2,2
49.41.00 Vejgodstransport	7.963	6,2	24,6	25,4	34,3	0,8	4,7	4,1
49.42.00 Flytteforretninger	326	5,8	29,4	19,6	34,4	2,1	1,8	6,7
52.10.00 Oplagrings- og pakhvirksomhed	31	3,2	22,6	41,9	25,8	0,0	0,0	6,5
52.24.00 Godshåndtering	22	9,1	36,4	22,7	13,6	0,0	13,6	4,5
52.29.20 Speditører	483	1,7	16,4	22,6	49,1	1,7	7,9	0,8
52.29.90 Andre tjenesteydelser i f.m. transport	30	13,3	30,0	13,3	16,7	0,0	6,7	20,0

Tabel 6.23 Trækkere på brancher og miljøstandard. Ultimo 2013

	Lastbiler i alt	Euro II	Euro III	Euro IV	Euro V	Euro VI	EEV	Øvrige
	Pct.							
Vejgodserhvervene i alt	9.943	1,6	12,4	21,0	54,6	1,5	7,3	1,6
38.11.00 Indsamling af ikke-farligt affald	58	1,7	10,3	10,3	70,7	0,0	3,4	3,4
49.41.00 Vejgodstransport	9.020	1,6	12,7	21,5	54,1	1,3	7,1	1,6
49.42.00 Flytteforretninger	37	0,0	5,4	18,9	64,9	0,0	8,1	2,7
52.10.00 Oplagrings- og pakhvirksomhed	39	2,6	5,1	25,6	61,5	0,0	2,6	2,6
52.24.00 Godshåndtering	30	0,0	10,0	33,3	43,3	3,3	10,0	0,0
52.29.20 Speditører	718	0,7	9,9	15,0	58,5	3,2	10,7	1,9
52.29.90 Andre tjenesteydelser i f.m. transport	41	0,0	9,8	22,0	65,9	2,4	0,0	0,0

6.7 Busser

Der var ved udgangen af 2013 registreret knap 9.800 busser fordelt på knap 1.400 virksomhedsbrugere.

- Fem brancher dominerer busområdet* Halvdelen af virksomhederne med 89 pct. af busserne findes i ESR i fem brancher: *Rutebuskørsel i by- og nærtrafik, Taxikørsel, Rutebuskørsel i fjerntrafik og skolebusser, Turistkørsel og Generelle offentlige tjenester*. I det efterfølgende er de betegnet *Buserhvervene*.
- 2/3 af busserne er registreret til rutekørsel* 63 pct. af busserne er i DMR registreret til rutekørsel, mens 28 pct. er registreret til buskørsel. Resten er registreret til privat buskørsel.
- 42 busser pr. virksomhed i by- og nærtrafikbranchen* Der er stor forskel på, hvor mange busser de enkelte virksomheder disponerer over i gennemsnit i de enkelte brancher. Overordnet set er der 7,2 bus pr. virksomhed, men virksomhederne i *Rutebuskørsel i by- og nærtrafik* har 42 busser pr. virksomhed, mens virksomhederne i *Taxikørsel* har 4,4 bus.
- Busserne er 8 år gamle* Bussernes gennemsnitsalder var 8 år ved udgangen af 2013 med rutebusserne som de yngste med 6,6 år. Busserne til buskørsel var 9,1 år.

Tabel 6.24 Busser og virksomheder fordelt på brancher, anvendelse og alder

	Antal virksomheder	Busser efter anvendelse				Busser efter gennemsnitsalder			
		I alt	Rutekørsel	Privat buskørsel	Buskørsel	I alt	Rutekørsel	Privat buskørsel	Buskørsel
		Antal				År			
I alt	1.357	9.766	6.136	862	2.768	8,0	6,6	15,2	9,1
49.31.10 Rutebuskørsel, by- og nærtrafik	80	3.342	3.176	.	166	7,3	7,1	.	10,8
49.32.00 Taxikørsel	183	810	516	1	293	6,0	4,7	19,2	8,1
49.39.10 Rutebuskørsel, fjerntrafik og skolebusser	41	792	576	1	215	6,9	6,3	25,6	8,4
49.39.20 Turistkørsel og anden landpassagertransport	308	3.487	1.683	9	1.795	7,6	6,1	34,1	8,8
84.11.00 Generelle offentlige tjenester	68	302	48	174	80	9,8	6,7	12,5	5,8
Øvrige brancher	677	1.033	137	677	219	14,3	7,8	15,6	14,2

6.7.1 Passagerkapacitet

- 7 ud af 10 pladser er i busser til rutekørsel...* Den samlede passagerkapacitet i de knap 9.800 busser er 452.000. 72 pct. af kapaciteten findes i busserne registreret til rutekørsel, mens busserne til buskørsel rummer 24 pct.
- ... og 5 ud af 10 pladser i busser i by- og nærtrafik* Branchen *Rutebuskørsel, by- og nærtrafik* disponerer over 53 pct. af kapaciteten, mens *Turistkørsel* disponerer over 28 pct. af kapaciteten.
- 53 passagerer pr. bus i rutebusserne* Busserne til rutekørsel kan i gennemsnit rumme 53 passagerer. De største busser til rutekørsel findes i branchen *Rutebuskørsel, by- og nærtrafik* med 73 passagerer i gennemsnit.
- 38 passagerer pr. bus i turistbusserne* Busserne til buskørsel kan i gennemsnit rumme 38 passagerer. Busserne i *Turistkørsel* rummer i gennemsnit 40 passagerer.

Tabel 6.25

Passagerkapacitet

	I alt	Rutekørsel	Privat buskørsel	Buskørsel	I alt	Rutekørsel	Privat buskørsel	Buskørsel
	Samlet antal passagerer				Pct.			
I alt	451.944	327.240	18.374	106.330	100	100	100	100
49.31.10 Rutebuskørsel, by- og nærtrafik	238.974	231.418	.	7.556	52,9	70,7	.	7,1
49.32.00 Taxikørsel	13.538	4.881	16	8.641	3,0	1,5	0,1	8,1
49.39.10 Rutebuskørsel, fjerntrafik og skolebusser	36.317	28.980	9	7.328	8,0	8,9	0,0	6,9
49.39.20 Turistkørsel og anden landpassagertransport	125.786	53.558	174	72.054	27,8	16,4	0,9	67,8
84.11.00 Generelle offentlige tjenester	8.297	2.704	4.193	1.400	1,8	0,8	22,8	1,3
Øvrige brancher	29.032	5.699	13.982	9.351	6,4	1,7	76,1	8,8

6.7.2 Busser og virksomheder efter brancher og antal køretøjer pr. virksomhed

- Få virksomheder dominerer buserhvervene* 47 pct. af virksomhederne i buserhvervene har 1-2 busser pr. virksomhed, men de står kun for 5 pct. af busserne. Omvendt står de 4 pct. af virksomhederne med flere end 50 busser for 53 pct. af busserne.
- By- og nærtrafikken er meget koncentreret* Der er relativt flest store virksomheder i *Rutebuskørsel, by- og nærtrafik*, hvor 15 pct. af virksomhederne har flere end 50 busser pr. virksomhed, og de står for 89 pct. af branchens bestand.

Tabel 6.26 Busser og virksomheder på brancher og antal busser pr. virksomhed. Ultimo 2013

		Antal busser pr. virksomhed										
		I alt	1	2	3-10	11-20	21-30	31-40	41-50	51-75	76-100	100+
Buserhvervene i alt	Virk. i alt	680	222	96	214	73	26	11	8	13	3	14
	Køretøjer	8.733	222	192	1.155	1.098	645	399	361	807	269	3.585
49.31.10 Rutebuskørsel, by- og nærtrafik	Virk. i alt	80	32	8	17	7	2	1	1	5	.	7
	Køretøjer	3.342	32	16	88	97	47	37	41	316	.	2.668
49.32.00 Taxikørsel	Virk. i alt	183	91	27	48	10	1	3	1	2	.	.
	Køretøjer	810	91	54	238	136	23	108	44	116	.	.
49.39.10 Rutebuskørsel, fjerntrafik og skolebusser	Virk. i alt	41	7	3	12	9	4	.	4	.	.	2
	Køretøjer	792	7	6	71	134	98	.	182	.	.	294
49.39.20 Turistkørsel og anden landpassagertransport	Virk. i alt	308	69	40	117	43	16	7	2	6	3	5
	Køretøjer	3.487	69	80	649	675	399	254	94	375	269	623
84.11.00 Generelle offentlige tjenester	Virk. i alt	68	23	18	20	4	3	.	.	.	.	.
	Køretøjer	302	23	36	109	56	78	.	.	.	.	.

Tabel 6.27 Busser og virksomheder på brancher og antal busser pr. virksomhed. Ultimo 2013

		Antal busser pr. virksomhed, procentfordeling										
		I alt	1	2	3-10	11-20	21-30	31-40	41-50	51-75	76-100	100+
Buserhvervene i alt	Virk. i alt	680	32,6	14,1	31,5	10,7	3,8	1,6	1,2	1,9	0,4	2,1
	Køretøjer	8.733	2,5	2,2	13,2	12,6	7,4	4,6	4,1	9,2	3,1	41,1
49.31.10 Rutebuskørsel, by- og nærtrafik	Virk. i alt	80	40,0	10,0	21,3	8,8	2,5	1,3	1,3	6,3	.	8,8
	Køretøjer	3.342	1,0	0,5	2,6	2,9	1,4	1,1	1,2	9,5	.	79,8
49.32.00 Taxikørsel	Virk. i alt	183	49,7	14,8	26,2	5,5	0,5	1,6	0,5	1,1	.	.
	Køretøjer	810	11,2	6,7	29,4	16,8	2,8	13,3	5,4	14,3	.	.
49.39.10 Rutebuskørsel, fjerntrafik og skolebusser	Virk. i alt	41	17,1	7,3	29,3	22,0	9,8	.	9,8	.	.	4,9
	Køretøjer	792	0,9	0,8	9,0	16,9	12,4	.	23,0	.	.	37,1
49.39.20 Turistkørsel og anden landpassagertransport	Virk. i alt	308	22,4	13,0	38,0	14,0	5,2	2,3	0,6	1,9	1,0	1,6
	Køretøjer	3.487	2,0	2,3	18,6	19,4	11,4	7,3	2,7	10,8	7,7	17,9
84.11.00 Generelle offentlige tjenester	Virk. i alt	68	33,8	26,5	29,4	5,9	4,4	.	.	.	.	.
	Køretøjer	302	7,6	11,9	36,1	18,5	25,8	.	.	.	.	.

6.7.3 Busser og virksomheder efter brancher og omsætningsgrupper

Mere end halvdelen af virksomhederne har en omsætning under 5 mio. kr.

56 pct. af virksomhederne i busserhvervene har en omsætning på 5 mio. kr. eller derunder pr. virksomhed, og de står for 45 pct. af busserne. Omvendt står de 7 pct. af virksomhederne, der har en omsætning på 50 mio. kr. eller mere pr. virksomheder for 24 pct. af den samlede bestand.

Tabel 6.28 Busser og virksomheder på brancher og omsætningsgrupper. Ultimo 2013

		Omsætning pr. virksomhed										
		I alt <= 1 mio. kr.	1-5 mio. kr.	5-10 mio. kr.	10-15 mio. kr.	15-25 mio. kr.	25-50 mio. kr.	50-100 mio. kr.	100-200 mio. kr.	200+ mio. kr.	Uoplyst	
Buserhvervene i alt	Virk. i alt	680	238	141	41	16	11	17	24	14	11	167
	Køretøjer	8.733	1.366	2.531	947	404	641	387	404	66	1.653	334
49.31.10 Rutebuskørsel, by- og nærtrafik	Virk. i alt	80	32	13	3	1	2	.	1	.	2	26
	Køretøjer	3.342	189	719	88	74	567	.	267	.	1.399	39
49.32.00 Taxikørsel	Virk. i alt	183	73	14	2	3	.	.	.	.	.	91
	Køretøjer	810	353	150	46	100	.	.	.	.	.	161
49.39.10 Rutebuskørsel, fjerntrafik og skolebusser	Virk. i alt	41	19	12	3	.	.	.	.	.	.	7
	Køretøjer	792	260	463	50	.	.	.	.	.	.	19
49.39.20 Turistkørsel og anden landpassagertransport	Virk. i alt	308	114	100	30	6	5	7	2	.	1	43
	Køretøjer	3.487	564	1.194	742	221	68	365	56	.	162	115
84.11.00 Generelle offentlige tjenester	Virk. i alt	68	.	2	3	6	4	10	21	14	8	.
	Køretøjer	302	.	5	21	9	6	22	81	66	92	.

Tabel 6.29 Busser og virksomheder på brancher og omsætningsgrupper. Ultimo 2013

		Omsætning pr. virksomhed, procentfordelt										
		I alt <= 1 mio. kr.	1-5 mio. kr.	5-10 mio. kr.	10-15 mio. kr.	15-25 mio. kr.	25-50 mio. kr.	50-100 mio. kr.	100-200 mio. kr.	200+ mio. kr.	Uoplyst	
Buserhvervene i alt	Virk. i alt	680	35,0	20,7	6,0	2,4	1,6	2,5	3,5	2,1	1,6	24,6
	Køretøjer	8.733	15,6	29,0	10,8	4,6	7,3	4,4	4,6	0,8	18,9	3,8
49.31.10 Rutebuskørsel, by- og nærtrafik	Virk. i alt	80	40,0	16,3	3,8	1,3	2,5	.	1,3	.	2,5	32,5
	Køretøjer	3.342	5,7	21,5	2,6	2,2	17,0	.	8,0	.	41,9	1,2
49.32.00 Taxikørsel	Virk. i alt	183	39,9	7,7	1,1	1,6	.	.	.	.	.	49,7
	Køretøjer	810	43,6	18,5	5,7	12,3	.	.	.	.	.	19,9
49.39.10 Rutebuskørsel, fjerntrafik og skolebusser	Virk. i alt	41	46,3	29,3	7,3	.	.	.	.	.	.	17,1
	Køretøjer	792	32,8	58,5	6,3	.	.	.	.	.	.	2,4
49.39.20 Turistkørsel og anden landpassagertransport	Virk. i alt	308	37,0	32,5	9,7	1,9	1,6	2,3	0,6	.	0,3	14,0
	Køretøjer	3.487	16,2	34,2	21,3	6,3	2,0	10,5	1,6	.	4,6	3,3
84.11.00 Generelle offentlige tjenester	Virk. i alt	68	.	2,9	4,4	8,8	5,9	14,7	30,9	20,6	11,8	.
	Køretøjer	302	.	1,7	7,0	3,0	2,0	7,3	26,8	21,9	30,5	.

6.7.4 Busser og virksomheder efter brancher og antal ansatte

Næsten halvdelen af virksomhederne har <= 2 ansatte eller er selvstændige

48 pct. af virksomhederne i busserhvervene har 2 eller færre ansatte pr. virksomhed eller de er selvstændige ('Uoplyste' i tabellerne nedenfor), og de står for 8 pct. af busserne. Omvendt står de 15 pct. af virksomhederne, der har flere end 50 ansatte pr. virksomheder for 58 pct. af den samlede bestand.

Mange store virksomheder i By- og nærtrafik

Der er relativt flest store virksomheder i Rutebuskørsel, by- og nærtrafik, hvor 16 pct. af virksomhederne har flere end 50 ansatte pr. virksomhed, og de står for 89 pct. af branchens bestand.

Tabel 6.30 Busser og virksomheder på brancher og antal ansatte. Ultimo 2013

		I alt	Ansatte pr. virksomhed						Uoplyst	
			<= 2 ansatte	3-5 ansatte	6-10 ansatte	11-20 ansatte	21-50 ansatte	51-100 ansatte		100+ ansatte
Buserhvervene i alt	Virk. i alt	680	206	94	69	48	38	16	87	122
	Køretøjer	8.733	526	486	549	774	1.134	1.043	4.040	181
49.31.10 Rutebuskørsel, by- og nærtrafik	Virk. i alt	80	27	5	6	5	4	1	12	20
	Køretøjer	3.342	55	33	42	71	140	41	2.936	24
49.32.00 Taxikørsel	Virk. i alt	183	61	44	30	5	8	2	.	33
	Køretøjer	810	105	120	151	56	249	93	.	36
49.39.10 Rutebuskørsel, fjerntrafik og skolebusser	Virk. i alt	41	5	6	2	8	5	4	2	9
	Køretøjer	792	12	46	18	126	113	241	222	14
49.39.20 Turistkørsel og anden landpassagertransport	Virk. i alt	308	113	39	31	30	21	9	5	60
	Køretøjer	3.487	354	287	338	521	632	668	580	107
84.11.00 Generelle offentlige tjenester	Virk. i alt	68	.	.	.	.	.	.	68	.
	Køretøjer	302	.	.	.	.	.	.	302	.

Tabel 6.31 Køretøjer og virksomheder på køretøjstype og antal ansatte. Ultimo 2013

		I alt	Ansatte pr. virksomhed, procentfordeling						Uoplyst	
			<= 2 ansatte	3-5 ansatte	6-10 ansatte	11-20 ansatte	21-50 ansatte	51-100 ansatte		100+ ansatte
Buserhvervene i alt	Virk. i alt	680	30,3	13,8	10,1	7,1	5,6	2,4	12,8	17,9
	Køretøjer	8.733	6,0	5,6	6,3	8,9	13,0	11,9	46,3	2,1
49.31.10 Rutebuskørsel, by- og nærtrafik	Virk. i alt	80	33,8	6,3	7,5	6,3	5,0	1,3	15,0	25,0
	Køretøjer	3.342	1,6	1,0	1,3	2,1	4,2	1,2	87,9	0,7
49.32.00 Taxikørsel	Virk. i alt	183	33,3	24,0	16,4	2,7	4,4	1,1	.	18,0
	Køretøjer	810	13,0	14,8	18,6	6,9	30,7	11,5	.	4,4
49.39.10 Rutebuskørsel, fjerntrafik og skolebusser	Virk. i alt	41	12,2	14,6	4,9	19,5	12,2	9,8	4,9	22,0
	Køretøjer	792	1,5	5,8	2,3	15,9	14,3	30,4	28,0	1,8
49.39.20 Turistkørsel og anden landpassagertransport	Virk. i alt	308	36,7	12,7	10,1	9,7	6,8	2,9	1,6	19,5
	Køretøjer	3.487	10,2	8,2	9,7	14,9	18,1	19,2	16,6	3,1
84.11.00 Generelle offentlige tjenester	Virk. i alt	68	.	.	.	.	.	.	100,0	.
	Køretøjer	302	.	.	.	.	.	.	100,0	.