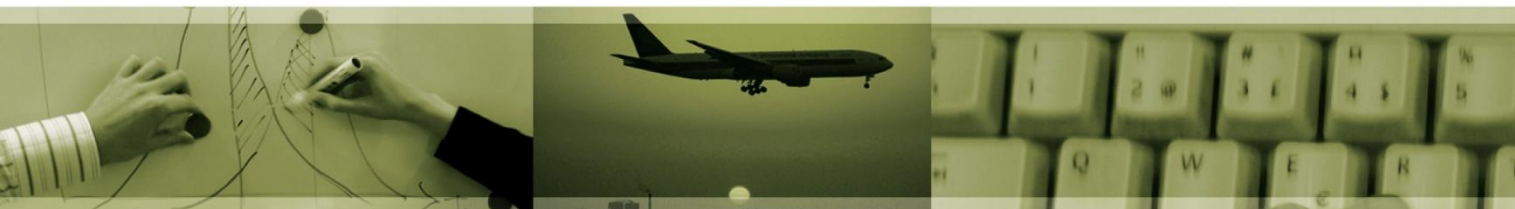

DANSK VEJGODSTRANSPORT

ET NØGLEERHVERV UNDER PRES

JANUAR 2012

INFORMED DECISIONS



COPENHAGEN ECONOMICS

| KOLOFON

Forfatter: Svend Torp Jespersen, Jens Sand Kirk og Daniel Mekonen Ali
Kunde: ITD – Brancheorganisation for dansk vejgodstransport
Dato: 13. januar 2012
ISBN: [Text]
Kontakt: SANKT ANNÆ PLADS 13, 2. SAL | 1250 KØBENHAVN
TELEFON: 2333 1810 | FAX: 7027 0741
WWW.COPENHAGENECONOMICS.COM

| INDHOLDSFORTEGNELSE

Forord	4
Kapitel 1 Resume	5
Kapitel 2 Lastbiltransport under pres	7
Kapitel 3 Betydningen af lastbiltransport for dansk økonomi	14
3.1. Betydningen af vejgodserhverv	15
3.2. Betydningen af vejgodstransport for transportkøberne	17
Kapitel 4 Udflytningen af vejgodstransport	19
4.1. Udflagningen af danske lastbiler	19
4.2. Undersøgelse af danske vognmænds outsourcing	20
4.3. Danske fragtvognmænds udflytning	21
Kapitel 5 Scenarier for vejgodserhverv frem mod 2020	24
Litteraturliste	27

| FORORD

Denne rapport er udarbejdet af Copenhagen Economics for ITD. Rapporten er en del af et projekt, der handler om at få synliggjort betydningen af et konkurrencedygtigt vejgodstransporterhvervet for det danske samfund. Projektet har fokuseret på to ting:

1. Beskæftigelsen og værditilvæksten i selve branchen vejgodstransport og i de følgeerhverv, der leverer til vejgodstransportbranchen.
2. Udflytningen af branchen som følge af høje lønninger.

Rapporten er grundlag for en præsentation afholdt på Transportøkonomisk Fornings konference Lastbiltransport – en vækstmotor i dansk økonomi?

Copenhagen Economics vil gerne takke ITD, Ole Kveiborg og Lars Dagnæs for gode input til udarbejdelsen af rapporten. Fejl og udeladelser er alene forfatterens ansvar.

Kapitel 1 | RESUME

En ud af hundrede beskæftigede i Danmark arbejder med lastbiltransport. Hvis man regner dem med, som er direkte afhængige af lastbiltransport, fordi de leverer varer og tjenester til erhvervet, så er det en ud af 70 beskæftigede, der får sit arbejde fra lastbiltransport. I alt var det i 2010 ca. 38.000 personer. Det er mere end beskæftigelsen i vindmøllebranchen, og det svarer til den samlede beskæftigelse i en kommune på størrelse med Høje-Taastrup. Værditilvæksten inden for lastbiltransport udgør ca. en procent af det samlede bruttonationalprodukt i Danmark, og hvis man regner den værditilvækst med, som skabes i følgeerhverv, så bidrager lastbiltransport med i alt ca. 1,3 procent af bruttonationalproduktet.

Produktiviteten inden for lastbiltransport er faldende samtidig med at lønningerne er vokset. Siden 2000 er produktiviteten faldet med ca. 30 procent. Det svarer til, at det arbejde, det i dag kræver 4 ansatte at løse, ville kunne klares med tre ansatte i 2000. Den faldende produktivitet har ikke ført til, at lønnen er faldet. Tværtimod er lønnen steget, og der er kommet mere international konkurrence på lastbiltransport. Det har medført, at import til og eksport fra Danmark i stadig mindre grad sker på danske lastbiler og med danske chauffører. I stedet er det tyske og polske vognmænd eller også er det udenlandske datterselskaber af danske vognmænd, der kører ind og ud af Danmark.

Resultatet er, at der bliver færre danskere, der arbejder med lastbiltransport. Siden 2008 er næsten 8.000 job tabt. Af de 8.000 job er ca. 1.800 flyttet til udlandet af danske virksomheder, der enten har fået udenlandske underleverandører til at udføre arbejdet eller selv har oprettet datterselskaber i udlandet til at udføre arbejdet. Hvis udflytningen af job til udlandet fortsætter i samme hastighed som i perioden 2007-2010, så vil Danmark over de næste ti år tabe ca. 8.000 job flere alene som følge af udflytning inden for lastbiltransport og tab af beskæftigelse i følgeerhverv. Hvis omfanget af udflytningen inden for lastbiltransport stiger til samme niveau som inden for fremstillingsindustrien, så vil jobtabet de næste ti år snarere være i omegnen af 16.000.

”Og hvad så?” kan man sige. Svaret afhænger af, om der er job at få andre steder. Hvis de, der mister jobbet, kan få produktive job uden at fortrænge andre, så betyder det ikke så meget. Hvis de derimod ikke kan få job, eller de blot fortrænger andre fra beskæftigelse, så vil der være en omkostning, de fleste kommer til at mærke. En stigning i ledigheden på 16.000 fuldtidspersoner vil medføre ca. 4,3 mia. kr. i øgede offentlige udgifter til dagpenge og aktivering, svarende til mere end 900 kr. om året pr. skatteyder i gennemsnit. Der er ca. 4,7 mio. skatteydere. For den enkelte ledige og de pårørende vil de økonomiske, sociale og menneskelige konsekvenser sandsynligvis være større endnu.

Hvis regeringen, arbejdsgiverne og lønmodtagerne ønsker at fastholde beskæftigelsen inden for lastbiltransport og følgeerhvervene, bør de fokusere på at for-

bedre produktiviteten og konkurrenceevnen inden for dansk lastbiltransport. Det indebærer bl.a., at de lovgivningsmæssige rammevilkår moderniseres, så danske virksomheder kan operere i EU på lige fod med udenlandske konkurrenter.

Kapitel 2 LASTBILTRANSPORT UNDER PRES

I dette indledende kapitel beskriver vi situationen for dansk lastbiltransport. Indledningsvis definerer vi nærmere, hvad vi forstår ved lastbiltransport. Dernæst beskriver vi udviklingen i beskæftigelse, værditilvækst, produktivitet og konkurrenceevne. Afslutningsvis beskriver vi kort indholdet i de efterfølgende kapitler.

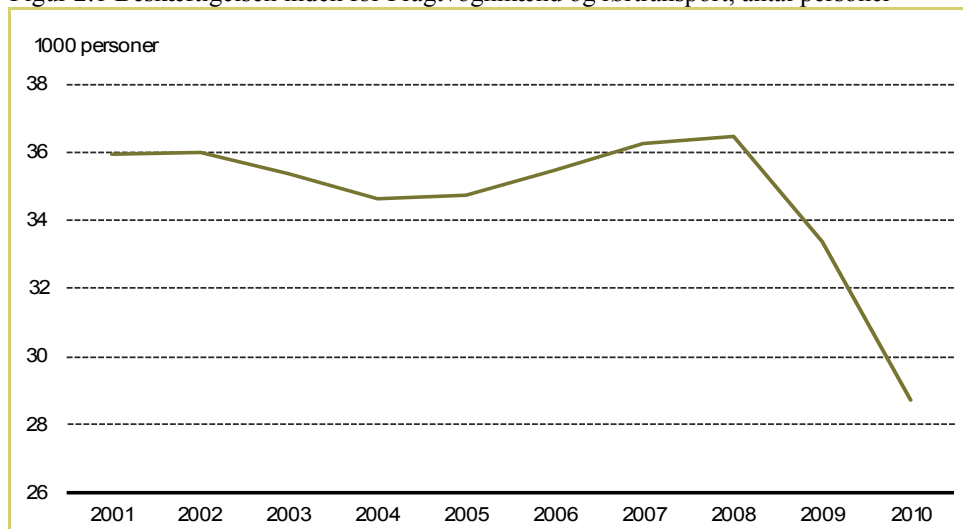
Lastbiltransport transporterer varer fra danske eksportører til kunder i udlandet, den transporterer importvarer til danske grossister og detailhandlere, den transporterer varer rundt i Danmark, den udfører flytteopgaver, og den kører affald bort.¹ For at løse disse opgaver, beskæftiger branchen bl.a. lastbilchauffører til at køre lastbilerne, speditører til at planlægge kørslerne, og administrativt personale til at håndtere løn, bogholderi og personale. For at beskrive situationen i branchen bruger vi Danmarks Statistiks klassifikation af brancher, Dansk Branchekode 2007 (DB07) og nationalregnskabet. Her vælger vi at beskrive lastbiltransport ved branchen Fragtvognmænd og rørtransport.²

De sidste ti år er beskæftigelsen inden for Fragtvognmænd og rørtransport faldet betydeligt, som det kan ses af Figur 2.1.

¹ Danske lastbiler transporterer også varer mellem 3. lande eller internt i andre lande. Historisk har danske vognmænd haft store markedsandele også i udlandet.

² Fragtvognmænd og rørtransport er brancherne nr. 49.4 og 49.5 i DB07. I nationalregnskabsstatistikken er disse brancher samlet i branche nr. 49003. For denne branche er der en række forskellige data tilgængelige for 2000-2011.

Figur 2.1 Beskæftigelsen inden for Fragtvognmænd og rørtransport, antal personer



Note: Ud over lastbiltransport omfatter branchen også transport af olie og gas ved rørledning. Transport ved rørledning udgør ca. 7 pct. af omsætningen i branchen, jf. Dansk Erhverv (2011). På det foreliggende datagrundlag kan vi ikke vurdere, hvor stor en del af beskæftigelsen i branchen, der vedrører transport ved rørledning. Fra 2009 til 2010 falder den opgjorte beskæftigelse på grund af en teknisk omlægning af statistikken, idet Danmarks Statistik gik over til at bruge e-indkomststatistik. Danmarks Statistik anslår, at den samlede opgjorte beskæftigelse faldt med ca. 2,5% som følge af statistikomlægningen.

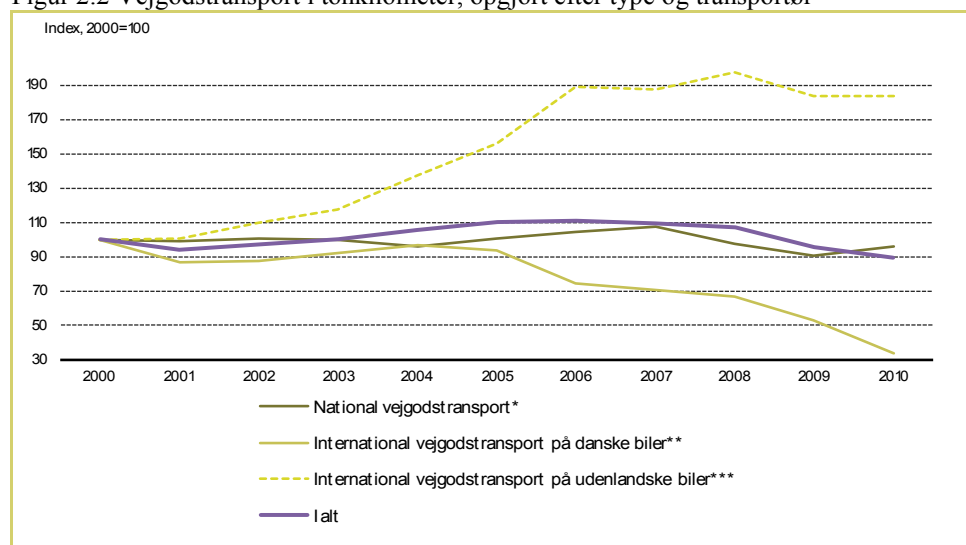
Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken, tabel RAS9.

Faldet er især sket fra 2008 til 2010, hvor beskæftigelsen faldt med næsten 8.000 personer, svarende til en tilbagegang på ca. 20 procent. En væsentlig del af forklaringen på tilbagegangen er finanskrisen. Beskæftigelsestilbagegangen inden for Fragtvognmænd og rørtransport er imidlertid kraftigere end den generelle tilbagegang på ca. 5 procent for dansk økonomi som helhed og kraftigere end tilbagegangen i den private sektor på ca. 9 procent. Tilbagegangen inden for branchen er også større end tilbagegangen inden for bygge og anlæg, der har været på ca. 18 procent fra 2008 til 2010. Endelig ser det ud til, at tilbagegangen inden for fragtvognmændene er større i Danmark end i resten af Europa. De internationale sammenligninger vanskeliggøres af, at der er store mangler i det europæiske datamateriale på detaljerede brancher. Ud fra det tilgængelige datamateriale fremgår det, at fra 2008 til 2009 steg beskæftigelsen inden for fragtvognmænd i UK og Frankrig. I samme periode faldt branchens beskæftigelse i Tyskland med ca. 3 procent, i Sverige faldt branchens beskæftigelse med ca. 2 procent, i Holland faldt branchens beskæftigelse med ca. 7 procent, og i Italien faldt branchens beskæftigelse med ca. 5 procent. I Danmark var beskæftigelsesfaldet i denne periode ca. 8 procent.³

³ Kilden til tallene i denne paragraf er Danmarks Statistik, Statistikbanken, tabel NAT18N og Eurostat, Structural Business Statistics, tabel sbs_na_1a_se_r2.

Tilbagegangen skyldes ikke blot krisen. Danske transportvirksomheder har mistet markedsandele på kørslerne med eksport og import, som det kan ses af Figur 2.2.

Figur 2.2 Vejgodstransport i tonkilometer, opgjort efter type og transportør



Note: *, ** Omfatter danske lastbiler over 6 ton totalvægt, *** Omfatter kørsel med udenlandske lastbiler registreret i EU-land, Norge, Schweiz, eller Lichtenstein.

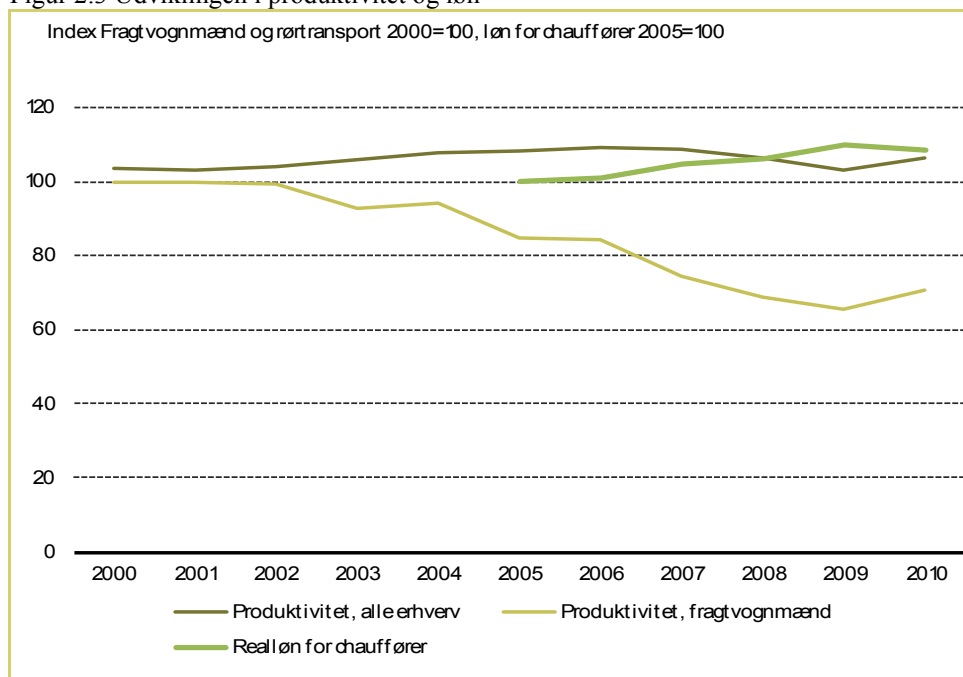
Kilde: * www.statistikbanken.dk, tabel NVG1, ** www.statistikbanken.dk, tabel IVG1, *** www.statistikbanken.dk, tabel UVG1.

Tabet af markedsandele sker gradvist over perioden 2001-2008, hvor danske biler mister terræn i forhold til udenlandske biler. Efter 2008 går det tilbage for transporten på danske biler, mens transport-mængderne på udenlandske biler er nogenlunde uændret. Set over perioden som helhed går den danske markedsandel af international transport fra at være næsten to tredjedele af transportmængderne i 2000 til at være ca. 14 procent i 2010.⁴

Faldet i markedsandelene for dansk international vejgodstransport sker sideløbende med, at produktiviteten inden for dansk vejgodstransport falder, og lønningerne stiger. Siden 2000 er den reale produktivitet faldet med ca. 30 procent inden for Fragtvognmænd og rørtransport, som det kan ses af Figur 2.3. Til gengæld er lønnen fortsat med at stige. Siden 2005 er reallønnen for chauffører steget med ca. 8 procent for chauffører.

⁴ Det har ikke været muligt at opgøre markedsandelene i værdier, dvs. vi ved ikke, om tilbagegangen i mængderne også har medført en tilsvarende tilbagegang i værdierne af transporterne.

Figur 2.3 Udviklingen i produktivitet og løn



Note: Produktiviteten er opgjort som timeproduktiviteten er opgjort som bruttoværditilvæksten i faste priser med 2005 som basisår, divideret med samlet antal præsterede timer. Efter 2008 har vi ikke officielle tal for bruttoværditilvæksten og antal præsterede timer i Fragtvognmænd og rørtransport, så tallene for 2009 og 2010 er baseret på egne skøn ud fra udviklingen i erhvervet Landtransport og rørtransport, DB07 kode 49. Chauffør lønningerne er opgjort som summen af normallønnen, chaufførtillæg, særligt tillæg og anciennitetstillæg efter 6 måneder.

Kilde: Produktivitet: Egne beregninger ud fra Danmarks Statistik, Statistikbanken, tabel NATE1171 og NATE1174. Løn: Egne beregninger på baggrund af følgende kilder: 3F: Lønoversigt for fællesoverenskomsten med HTS-A 1. marts 2004 til 28. februar 2007. 3F: Lønoversigt for fællesoverenskomsten med HTS 1. marts 2007 til 28. februar 2010. 3F: Lønoversigt for fællesoverenskomsten 1. marts 2010 til 28. februar 2012. Danmarks Statistik, Statistikbanken, tabel ILON2. Prisindex fra Danmarks Statistik, Statistikbanken, tabel Pris8.

Figuren viser udviklingen i produktiviteten inden for Fragtvognmænd og rørtransport og alle erhverv, og reallønnen for chauffører.

Produktivitetsudviklingen

Produktivitetstallene er opgjort sådan, at produktiviteten i hvert år er målt i forhold til produktiviteten i Fragtvognmænd og rørtransport i 2000. Den ene kurve viser således produktivitetsudviklingen i Fragtvognmænd og rørtransport siden 2000. Den anden kurve viser, hvor meget større produktiviteten er i alle erhverv i forhold til Fragtvognmænd og rørtransport. For eksempel er produktiviteten i alle erhverv ca. 4 procent større end produktiviteten i Fragtvognmænd og rørtransport i 2000.

Andre rapporter finder også, at fragtvognmandserhvervet har en udfordring i forhold til produktivitetsudviklingen. Transportministeriet (2008) og Økonomi- og Erhvervsministeriet og Transport- og Energiministeriet (2007) pegede for tre-fire år siden på, at produktivetsniveauet var lavere i fragtvognmandsbranchen end i andre erhverv. Dansk Erhverv (2011) finder, at produktiviteten i fragtvognmandsbranchen er højere end i andre erhverv, men det hænger sandsynligvis sammen med, at de opgør produktiviteten ud fra forskellen mellem virksomhedernes køb og salg, og derved regner de også investeringer med til vareforbruget.

Produktivitetsfaldet betyder, at det bliver dyrere for danske forbrugere og virksomheder at få varer og produktionsinput frem, og at transportere eksportvarer til udlandet. Det påvirker Danmarks generelle konkurrenceevne. For det første, fordi dagligvarepriserne stiger, hvilket skaber et opadgående lønpres. For det andet, fordi virksomhedernes transportomkostninger stiger.

Det gør en forskel, om man opgør produktiviteten realt eller nominelt. Vi har opgjøret produktiviteten realt eller i faste priser, dvs. vi belyser udviklingen i den mængde, der kan transporteres på en arbejdstime. Når vi opgør det på den måde, får vi det indtryk, at der kan transporteres ca. 30 procent mindre pr. arbejdstime i 2010, end der kunne transporteres i 2000. Hvis vi alternativt havde opgjøret produktiviteten nominelt eller i løbende priser, så ville vi få indtryk af en svagt stigende produktivitet fra 2000 til 2008. Det dækker over, at priserne på transportservices er steget betydeligt, med 67 procent, fra 2000 til 2008.⁵ Den enkelte beskæftigede i Fragtvognmænd og rørtransport producerer således mindre pr. time, men til gengæld har transportvirksomhederne været i stand til at opkræve højere priser for transportservices.

Det gør ikke en forskel, om man opgør produktiviteten pr. beskæftiget eller pr. time. Vi opgør produktiviteten pr. arbejdstime. Alternativt kunne vi have opgjøret produktiviteten pr. beskæftiget. Det overordnede indtryk af udviklingen bliver ikke anderledes ved at opgøre produktiviteten på denne måde, men det gør en forskel i forhold til hvor stor forskellen i produktivitet er mellem Fragtvognmænd og rørtransport og alle erhverv. Opgjøret ved timeproduktiviteten er produktiviteten inden for branchen 23% lavere end produktiviteten inden for alle erhverv i 2008. Opgjøret ved produktiviteten pr. beskæftiget er produktiviteten 8% lavere inden for branchen end inden for alle erhverv i 2008. Til sammenligning fandt Transportministeriet (2008), at produktiviteten pr. ansat i vejgodstransport var 80% af produktiviteten pr. ansat i andre private byerhverv.

⁵ Prisstigningen inden for Fragtvognmænd og rørtransport er opgjøret ved BVT-deflatoren for branchen.

Vi har ikke i denne rapport set nærmere på årsagerne til faldet i produktiviteten. Økonomi- og Erhvervsministeriet og Transport- og Energiministeriet (2007) vurderede ikke, at produktiviteten var faldende, men faldet var heller ikke så synligt i de data, der var til rådighed den gang. Dansk Erhverv (2011) er opmærksom på produktivitetens faldet og peger på stram regulering som en faktor, der hæmmer produktivitetens udvikling. Der findes dog ikke en nyere, omfattende kortlægning af produktivetsforholdene i vejgodserhvervet (fragtvognmændene), men det ville være en fordel at få udarbejdet en sådan kortlægning, så der er et grundlag for tiltag, der kan forbedre produktiviteten.

Nogle forhold, det er relevant at se på, er

- Sammenhængen mellem konkurrence og produktivitet inden for fragtvognmandsbranchen. Generelt er konkurrence godt for produktiviteten, jf. fx Office of Fair Trading (2007). Inden for vejgodstransport udgør EU's cabotageregler imidlertid en barriere for international konkurrence. Det vil være relevant at få belyst betydningen af cabotagereglerne for produktiviteten.
- I de senere år er antallet af personer, som militæret uddanner som chauffører, faldet. Det skyldes bl.a., at militæret tager færre unge ind. Det er muligvis et problem for vognmændenes rekrutteringsbase. Det kunne være relevant at få belyst, om der er sket et fald i arbejdsudbuddet, som har gjort det vanskeligere at finde kvalificerede lastbilchauffører.
- I perioden 2000-2008 har der været tiltagende trængsel på danske veje. Trængslen betyder, at den enkelte chauffør ikke kan nå så mange ture pr. time, som tidligere. Det er relevant at få belyst, hvad trængsel betyder for produktiviteten i vejgodstransportbranchen.

Lønudviklingen

Lønningerne inden for fragtvognmænd og rørtransport er steget. De er ikke steget væsentligt mere eller mindre end lønningerne inden for transporterhvervet generelt, eller inden for den private sektor generelt. Lønningerne for chauffører steg især fra 2006 til 2009, hvor lønningerne steg med ca. 16 procent i alt.

Det er vanskeligt at vurdere niveauet af danske chaufførlønninger i forhold til udenlandske chaufførlønninger. International Labour Organization har nogle oplysninger om chaufførlønninger i Danmark og i resten af verden. Det er imidlertid vanskeligt at danne en sammenlignelig indikator for lønniveauerne, fordi arbejdstider og lønkomponenter er ret forskellige. Transportministeriet (2008) vurderer dog, at "Lønniveauet i erhvervet er højt sammenlignet med udlandet".

Regulering

Ud over, at produktiviteten er faldet drastisk, og lønningerne er steget, bidrager reguleringen af vejgodstransporten til at gøre det svært for danske vejgodstransportvirksomheder at konkurrere på eksportmarkedet.

I godskørselsloven findes der en bestemmelse, der siger, at lastbiler på danske nummerplader skal føres af en chauffør, der aflønnes efter dansk overenskomst. Dvs., at hvis en dansk virksomhed ønsker at køre gods med en dansk indregistreret lastbil mellem Polen og Tjekkiet, så skal chaufføren have dansk løn, uanset om han eller hun er dansker og bor i Danmark, eller polak og bor i Polen – eller noget helt tredje. Andre lande har ikke sådanne regler, så udenlandske konkurrenter kan operere på det internationale marked med lavere omkostninger, end danske vognmænd kan. Hvis cabotagen bliver liberaliseret, som EU sigter mod, så vil udenlandske vognmænd også kunne operere frit i Danmark og holde et lavere omkostningsniveau.⁶

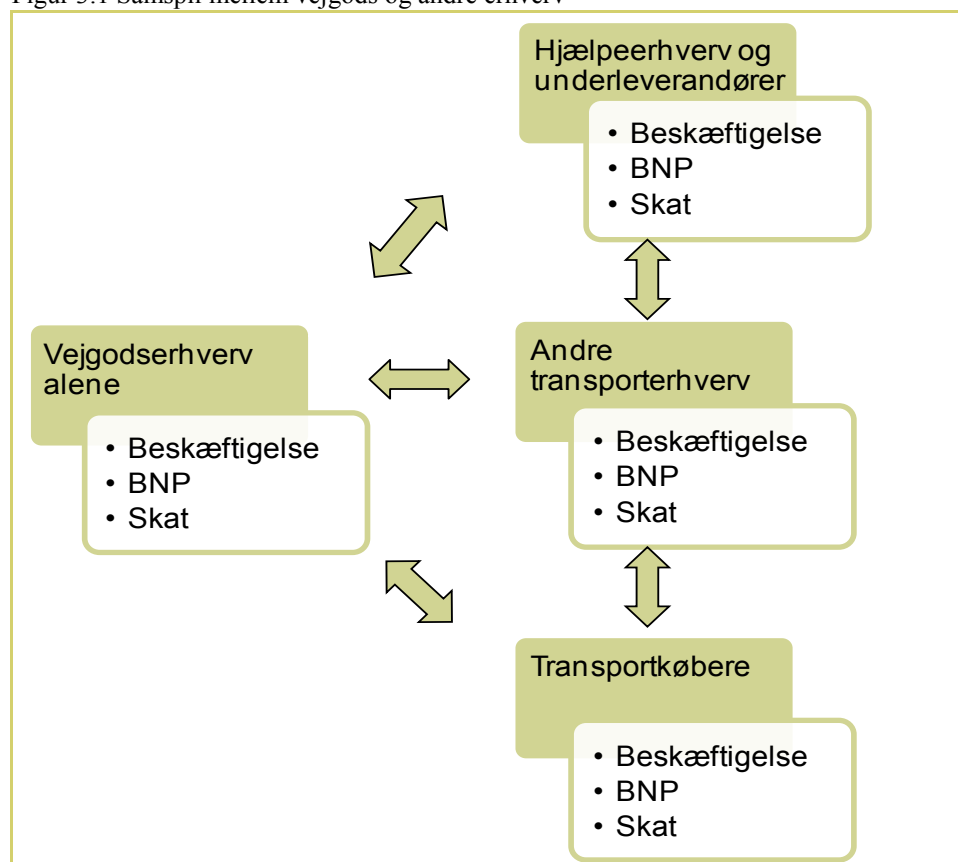
Den danske vejgodsbranche er udfordret af en svigtende produktivitetsudvikling, et misforhold mellem produktivitetsudviklingen og lønudviklingen og tab af konkurrenceevne i forhold til udenlandske transportvirksomheder. Formålet med denne rapport er at belyse, hvad vejgodsbranchen betyder for dansk økonomi, samt hvor meget udflytningen af aktiviteter inden for branchen betyder. I næste kapitel belyser vi branchens samlede betydning for dansk økonomi. I kapitel 4 belyser vi udflytningen af branchens aktiviteter. I kapitel 5 opstiller vi nogle scenarier for udviklingen inden for branchen.

⁶ EU's planer om liberalisering af cabotagen er jf. EU's transporthvidbog, http://ec.europa.eu/transport/strategies/doc/2011_white_paper/white_paper_2011_ia_full_en.pdf side 34.

Kapitel 3 BETYDNINGEN AF LASTBILTRANSPORT FOR DANSK ØKONOMI

Vi er interesseret i betydningen af godskørsel på vej og lager og logistik, der hænger sammen med godskørslen. Disse aktiviteter er vigtige i sig selv, men de har også vigtige følgevirkninger for resten af dansk erhvervsliv og for samfundet generelt. Lastbilerne sørger for, at varerne kommer frem til slutforbrugerne, fordi det er de færreste butikker, der har direkte adgang til en lufthavn, jernbaneterminal eller havneterminal. Uden lastbiler ville det være meget dyrere at få varerne ud til forbrugerne. Lastbilerne fragter desuden varer, halvfabrikata og råvarer fra virksomhed til virksomhed og spiller derved en vigtig rolle for erhvervslivets produktion, import og eksport. Desuden er en række hjælpeerhverv afhængige af at kunne sælge varer og tjenester til vejgodsvirksomheder. Det drejer sig fx om mekanikere, hotel og restauration, forsikringsselskaber og forskellige rådgivningsvirksomheder. Andre transportererhverv som fx søtransport er afhængige af vejgodstransport for at kunne få varerne frem til slutdestinationer inde i landet. Vejgodserhvervene bidrager altså til værdiskabelsen i dansk økonomi i et samspil med en række andre erhverv, som det er illustreret i Figur 3.1.

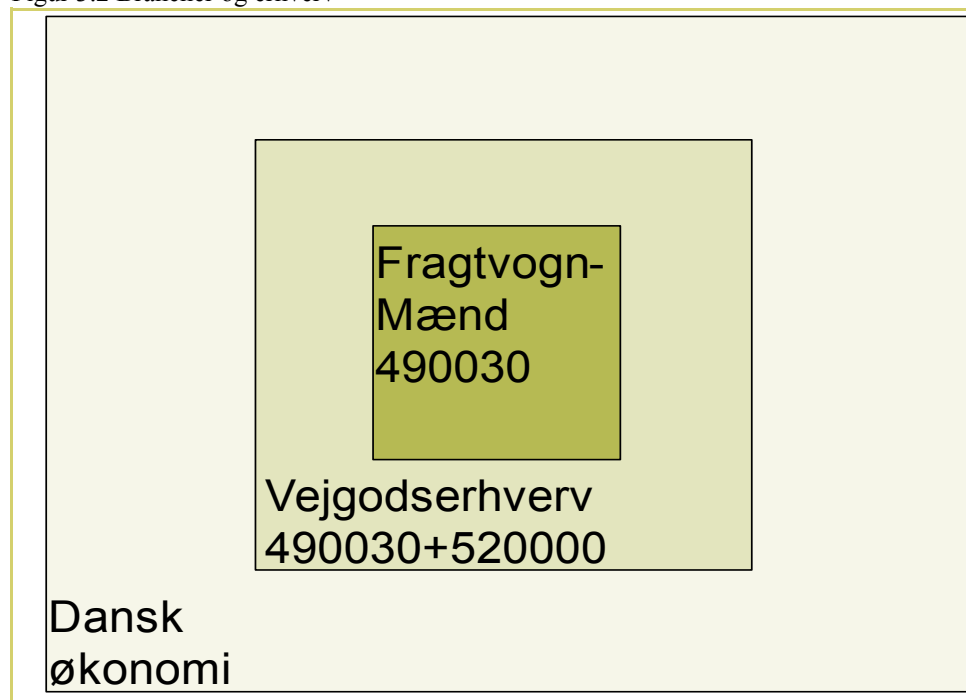
Figur 3.1 Samspil mellem vejgods og andre erhverv



Kilde: Egen tilvirkning.

Vi beskriver betydningen af vejgodstransport på to niveauer: Betydningen af fragtvognmænd og rørtransport og betydningen af vejgodserhverv. Fragtvognmænd og rørtransport er defineret som Danmarks Statistiks branchenr. 490030. Vejgodserhverv er defineret som Fragtvognmænd og rørtransport og de input, der leveres til Fragtvognmænd og rørtransport fra hjælpeerhverv til transport, Danmarks Statistiks branchenr. 520000. Det betyder, at vi medregner værdien af de services, som lagre, pakhuse og speditører leverer til fragtvognmændene, men at vi ser bort fra de services, som lagre, pakhuse og speditører leverer til andre erhverv.

Figur 3.2 Brancher og erhverv



Kilde: Egen tilvirkning.

I resten af dette kapitel beskriver vi først betydningen af vejgodserhvervet, idet vi tager højde for den værdi, erhvervet skaber hos underleverandører i resten af økonomien. Dernæst beskriver vi betydningen for transportkøberne.

3.1. BETYDNINGEN AF VEJGODSERHVERV

Aktiviteterne ved fragtvognmænd og lagre, pakhuse og speditører forbundet med vejgodstransport bidrog med et bruttonationalprodukt på 18,4 mia. kr. og 29.600 job. til det danske samfund i 2010. Hertil kommer selskabsskatter og afgifter på 2,6 mia. kr. Bruttonationalproduktet omfatter det overskud, virksomhederne opnår som følge af vejgodstransport før skat, samt aflønningen før skat af medar-

bejderne og skatter og afgifter forbundet med erhvervets leverancer. Bruttonationalproduktet og selskabsskatterne og afgifterne bør derfor ikke lægges sammen.

Hver gang der produceres for 1 mio. kr. i vejgodstransport, skal der produceres for 330.000 kr. i følgeerhverv og hos andre transporterhverv. Det betyder, at aktiviteterne inden for vejgodserhverv skaber betydelige værdier for andre danske erhverv. Vi har opgjort disse værdier til et bidrag til bruttonationalproduktet på ca. 4,2 mia. kr., 8.100 job og 400 mio. i skatter og afgifter. Tabel 3.1 giver et overblik over centrale samfundsøkonomiske bidrag fra vejgodstransport.

Tabel 3.1 Værdiskabelse, beskæftigelse og offentlige indtægter som følge af vejgodstransport, 2010

	BNP, mio. kr.	Beskæftigelse, 1.000 personer	Skatter+afgifter, mio. kr.
Fragtvognmænd og rørtransport	17.494,0	28,7	2.570,0
Lager, pakhus, godshåndtering og spedition	953,0	0,9	69,0
Vejgodserhverv i alt	18.447,0	29,6	2.639,0
Andre transporterhverv	753,0	0,6	48,0
Reparation af køretøjer	565,0	2,5	67,0
Salg af brændstof	42,0	0,0	
Øvrige brancher	2.900,0	5,1	303,0
Dansk økonomi i alt	22.707,0	37,8	3.057,0

Note: Skatter+afgifter omfatter ikke moms. Fragtvognmænd og rørtransport er branchenr. 490030 og Lager, pakhus, godshåndtering og spedition er branchenr. 520000. Andre transporterhverv omfatter jernbanetransport, skibstransport og lufttransport, dvs. resten af hovedbranche 49, hovedbranche 50 og hovedbranche 51. Reparation af køretøjer er branche 450020. Rådata fra Input-output tabellerne findes kun til og med 2008. For at beregne de relevante data for 2010 har vi fremskrevet data med udgangspunkt i vækstraten inden for transporterhverv.

Kilde: Egne beregninger på baggrund af Danmarks Statistiks input-output tabeller, jf. tabel NATIO1N.

Hver gang der skabes en kr. værditilvækst inden for vejgodserhverv fører det således til, at der skabes ca. 25 øre ekstra værditilvækst i resten af økonomien, og hver gang der skabes ti job inden for vejgodserhverv skabes der 3 ekstra job i resten af økonomien. Hvis vi tæller al den beskæftigelse med, der følger af aktiviteter i vejgodserhverv, så svarer det til den samlede beskæftigelse i en kommune som Høje-Taastrup, Frederikshavn, Aabenraa, Fredericia eller Holbæk. Eksempler på brancher, der er lige så store, er metalvareindustri og fremstilling af vindmøller (vindmøllebranchen), motorer og pumper.

Nogle brancher er meget afhængige af vejgodstransport som køber af tjenesteydelser. Branchen reparation af køretøjer leverer 11 procent af sin produktion til vejgodserhverv, og de andre transporterhverv leverer ca. 2,5 procent af deres produktion til vejgodserhverv. Hver tiende mekaniker er således beskæftiget med

at reparere og klargøre lastbiler, mens en ud af fyrrer beskæftigede inden for luftfart, skibsfart eller jernbane transport lever af at betjene vejgodserhvervet.

Vejgodserhverv kan også være et omdrejningspunkt for lokale erhvervsmæssige kompetenceklynger.⁷ Erhvervsfremmestyrelsen (2001) og Klyngeudvikling Syddanmark (2009) beskriver transportklyngerne ud fra samspillet mellem transportinfrastrukturen, teknologi og organisation, relaterede offentlige og private services, producenter af transportydelserne og køberne af transportydelser. Transportklyngerne knyttes sammen af, at de alle arbejder med transport, men i forskelle dele af værdikæden og med forskellige indgange til transport. På den måde samler transportklyngerne viden om transport fra brugerside, fra leverandørside og fra hjælpeerhvervenes og den offentlige sektors side. Desuden samler transportklyngerne centrale ressourcer i form af kvalificerede medarbejdere, underleverandører mv. Det skaber en grobund for innovation, fordi man er tæt på brugerne, og man er tæt på ekspertisen. Samtidig betyder koncentrationen af virksomheder med relation til transport, at potentielle kunder ved, hvor de skal lede efter mulige leverandører.⁸ På den måde bliver det også lettere for virksomheder inden for klyngen at sælge, end for virksomheder uden for klyngen.

I Boks 3.1 er der et eksempel fra transportklyngen i Padborg på denne dynamik.

Boks 3.1 Transportklyngen i Padborg

Interaktionen mellem Transportklyngen i Padborg har sit udgangspunkt helt tilbage i trediveerne, men den afgørende årsag til dens udvikling var beslutningen om at lægge motorvejen om ad Padborg. Herefter er udviklingen sket i spring i forbindelse med introduktion af nye markedsområder, som fx emballering, sampakning, behandling og pakning af fisk og kød samt af nyere dato hængende konfektion og tilbud om supplerende services i forbindelse med logistik og e-handel.

Kilde: *Erhvervsfremmestyrelsen (2001)*.

Det har ikke været muligt at finde viden om, hvad dynamikken inden for transportklyngerne betyder for Danmarks beskæftigelse, bruttonationalprodukt eller innovation.

3.2. BETYDNINGEN AF VEJGODSTRANSPORT FOR TRANSPORTKØBERNE

Vejgodserhvervet er vigtigt for transportkøberne, fordi de er afhængige af at kunne transportere varer, halvfabrikata og råvarer frem til deres kunder. Ofte er det vigtigt, at transporterne kommer frem til et bestemt tidspunkt, fordi varerne er fordærlige, eller fordi virksomhedernes produktion og salg er tilrettelagt nøje efter, at varerne kan nå frem på et bestemt tidspunkt. Hvis ikke varerne når

⁷ Med kompetenceklynger mener vi sammenklumpningen inden for et begrænset geografisk område af virksomheder og offentlige institutioner, der arbejder med transport. Vi mener ikke de formaliserede klynge-samarbejder, hvor en række aktører med interesser inden for transport samarbejder for at gavne erhvervet.

⁸ Dette er et klassisk argument for, hvorfor det kan være fornuftigt selv for konkurrenter at placere virksomhed i nærheden af hinanden, jf. fx Henderson (1974).

frem til tiden, er de ofte mindre værd for køberen, eller køberen mister produktion og salg som følge af for sen levering. Som et konkret eksempel er det også ubehageligt og et problem for husholdningerne, hvis ikke de får tømt skraldespandene til tiden. Når vejgodstransporten er vigtig for transportkøberne, viser det sig selvfølgelig ved, at køberne er villige til at betale, og betaler, for vejtransportservices. Værdien for transportkøberne er deres maksimale betalingsvillighed, men det er ikke sikkert, transportkøberne betaler lige så meget for transportservices, som de maksimalt er villige til. I sidste afsnit opgjorde vi den betaling, transportkøberne giver for transportservices. Den betaling indgår i vejgodserhvervets bidrag til bruttonationalproduktet. I dette afsnit diskuterer vi den værdi, som vejgodserhvervets services har, men som ikke regnes med i bruttonationalproduktet, for transportkøberne er villige til at betale mere for transportservices, end de gør.

Det har ikke været muligt at finde videnskabelige analyser, der vurderer betalingsvilligheden for godstransport eller forskellen mellem betalingsvilligheden og den faktiske betaling. Li (2005) indeholder imidlertid et resultat, der siger noget om værdien af godstransport. Li (2005) undersøgte virkningen af, at en fjerntbeliggende kinesisk by fik fordoblet kapaciteten på jernbanen (fra et til to spor) til det centrale Kina. Efter kapaciteten var blevet fordoblet, faldt de regionale prisforskelle med 30 procent. Det tyder på, at virksomhederne i den ene region var parate til at gå 30 procent ned i pris for at blive i stand til at levere mere til markedet i den anden region. Det siger også noget om, hvor vigtigt transport er for samfundsøkonomien i et land eller en region. Tænk, hvis danske virksomheders omkostninger til råmaterialer og halvfabrikata steg med 30 procent fra den ene dag til den anden: Det ville have alvorlige konsekvenser for danske virksomheders konkurrenceevne og for danske forbrugeres velfærd. Eller tænk, hvad det omvendt ville betyde, hvis omkostningerne faldt med 30 procent. Det ville være godt, hvis lignende analyser af nyere dato fandtes for Danmark, for så ville vi få et mere dækkende billede af, hvor vigtigt infrastruktur og transport er for Danmark.

Ud over disse bidrag, spiller vejgodserhvervet også en vigtig rolle for transportkøberne. Et udtryk for dette er, at når man spørger virksomheder, hvad der betyder noget for, hvor de skal lokalisere sig, så er adgang til transportinfrastruktur generelt blandt de vigtigste forhold. Danmarks Erhvervsråd (2004) pegede på transportinfrastruktur som et fundamentalt rammevilkår for at kunne tiltrække virksomheder. Lignende resultater findes i DI (2011) på baggrund af internationale undersøgelser.

Kapitel 4 UDFLYTNINGEN AF VEJGODSTRANSPORT

I de tidligere kapitler har vi beskrevet, hvordan vejgodserhvervet er i tilbagegang, hvordan produktiviteten er faldet, lønningerne er steget, og markedsandelene er faldet. Vi har også beskrevet, hvor meget erhvervet betyder for Danmark, og hvor stort gennemslag udviklingen i vejgodserhvervet har på resten af økonomien. I dette kapitel beskriver vi den internationale udflytning af vejgodserhvervet. Først beskriver vi, hvor mange lastbiler, der er blevet udflaget de seneste år. Dernæst beskriver vi kort udflytningen af en ny undersøgelse af udflytningen af aktiviteter inden for fragtvognmandsbranchen, som ITD har finansieret. Forskellen på udflagnings og udflytning er, at udflagnings kun omfatter de aktiviteter, som danske virksomheder har flyttet til datterselskaber i udlandet. Udflytning omfatter både udflagnings og aktiviteter, der er flyttet til udenlandske underleverandører uden for egen koncern (international outsourcing). Til sidst beskriver vi resultaterne af undersøgelsen, dvs. hvor mange job er udflyttet og hvorfor.

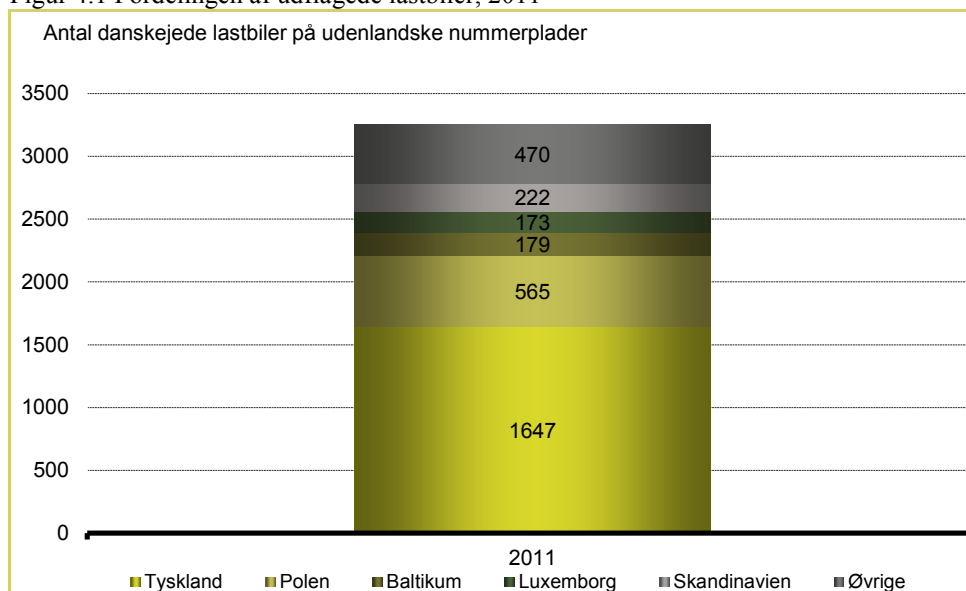
4.1. UDFLAGNINGEN AF DANSKE LASTBILER

Udflagnings af danske lastbiler har taget fart inden for de sidste ti år. Erhvervsfremmestyrelsen (2001) var i sin analyse af transportklyngen i Øst- og Sønderjylland ikke opmærksom på, at eksportvognmændene flyttede ud. Tværtimod nævnte rapporten, at omkring 60 procent af de adspurgte virksomheder havde en eksportandel på over halvdelen, og at 70 procent af de adspurgte virksomheder mente at klyngens internationale position var blevet styrket over de seneste to år. I 2009 er det til gengæld tydeligt, at eksportvognmændene var flyttet ud i stort omfang, jf. Klyngeudvikling Syddanmark (2009). Siden 2005 har ITD lavet optællinger af antallet af lastbiler ejet af danske virksomheders udenlandske datterselskaber. I 2005 optaltes 1.150 lastbiler, der var udflaget fra Danmark. I 2011 var det 3.256.⁹

Størstedelen, ca. halvdelen, af de udflagede lastbiler er ejet af datterselskaber i Tyskland. En sjettedel er udflaget til Polen. Den sidste tredjedel er fordelt mellem en række skandinaviske, baltiske og øvrige europæiske lande. Fordelingen af de udflagede lastbiler er illustreret i Figur 4.1.

⁹ Kilden til oplysningerne om udflagede lastbiler er ITDs særtællinger.

Figur 4.1 Fordelingen af udflagede lastbiler, 2011



Kilde: Egen tilvirkning ud fra ITDs særtælling 2011.

4.2. UNDERSØGELSE AF DANSKE VOGNMÆNDS OUTSOURCING

Antallet af udflagede lastbiler giver et klart signal om, at det er svært at drive international vejgodsvirksomhed i Danmark. Hvorfor skulle danske transportvirksomheder ellers frivilligt vælge at gennemgå det besvær, det er, at sætte sig ind i udenlandsk transport- og selskabslovgivning og drive vognmandsvirksomhed gennem udenlandske datterselskaber. Antallet af udflagede lastbiler fortæller imidlertid ikke, hvor mange job der flyttes ud. Det er ikke kun lastbilchaufføren, der skifter nationalitet, når lastbilen skifter nationalitet. Det er også tænkeligt, at de interne servicefunktioner forbundet med lastbilen og lastbilchaufføren flytter ud samtidig med lastbilen og lastbilchaufføren. For at få oplysninger om, hvor mange job der er udflyttet, har vi spurgt danske fragtvognmænd, hvor mange job, de har flyttet til udlandet fra 2007-2010.

Vi har udsendt spørgeskema i perioden september-oktober 2011 til samtlige danske vognmænd med 20 eller flere ansatte og spurgt, hvor mange job de har flyttet til udlandet, enten i forbindelse med at opgaverne er flyttet til udenlandske datterselskaber, eller i forbindelse med at opgaverne er outsourcet til underleverandører uden for egen koncern. Vi har også spurgt til motiverne for udflytningen, barriererne for udflytning, effekterne af udflytning og om virksomhederne har flyttet opgaverne tilbage til Danmark.¹⁰ Vi afgrænser populationen til virksomheder med 20 eller flere ansatte i 2008, fordi det gør vores undersøgelse sammenlignelig med Danmark Statistiks hidtidige undersøgelser af udflytning. Det bety-

¹⁰ Dokumentation for undersøgelsen kan fås fra Copenhagen Economics.

der bl.a. at vi kan udarbejde scenarier for udflytningen inden for vejgodserhverv, hvor udflytningen nærmer sig niveauerne inden for fremstillingsindustrien.

Afgrænsningen til virksomheder med 20 eller flere ansatte betyder også, at vi sandsynligvis undervurderer det samlede omfang af udflytning, fordi mindre virksomheder også kan tænkes at have udflyttet aktiviteter i et vist omfang.

Spørgeskemaet er udarbejdet med udgangspunkt i det spørgeskema, Danmarks Statistik har anvendt til at belyse udflytningen af arbejdspladser i dansk erhvervsliv generelt i 2007 og inden for fremstillingsindustri i 2010. Vi har dog i samarbejde med ITD og Danmarks Statistik justeret nogle formuleringer af spørgsmålene med henblik på at gøre dem relevante for vejgodsvirksomheder. Af samme grund har vi ændret nogle svarmuligheder, fx er vi ikke interesseret i vejgodsvirksomheders udflytning til Sydøstasien, men vi er til gengæld interesseret i at få så detaljeret billede som muligt af, hvilke europæiske lande der udflyttes til.

Der var ved undersøgelsens start 325 danske fragtvognmænd med 20 eller flere beskæftigede i Danmark. Af disse var 258 stadig aktive ved tidspunktet for udsendelse af spørgeskemaet. Vi har fået svar fra 109 fragtvognmænd, svarende til ca. 34 procent af den oprindelige population. Det er klart, at der er grænser for, hvor detaljerede statistikker, der kan udarbejdes med 109 observationer. Det er imidlertid observationer nok til at beregne et gennemsnitligt antal udflyttede job for danske fragtvognmænd med 20 eller flere ansatte.

4.3. DANSKE FRAGTVOGNMÆND'S UDFLYTNING

Danske fragtvognmænd oplever ikke, at det er en uoverkommelig opgave at udflytte opgaver til udlandet. Vi har spurgt virksomhederne, om der er barrierer, der har afgørende betydning for deres overvejelser om at flytte aktiviteter til udlandet. Den største barriere er juridiske eller administrative forhold, som ca. en femtedel tillægger afgørende betydning. Sproglige og kulturelle barrierer tillægges næsten samme betydning. Omvendt er virksomhederne ikke i tvivl om, at fordelene ved udflytningen vil overstige omkostningerne, de føler sig sikre på, at de har den nødvendige ledelsesmæssige kompetence til at få udflytningen til at lykkes, og de føler sig også sikre på, at de kan betjene deres kunder fra udlandet samt finde udenlandske underleverandører. Vi har sammenlignet fragtvognmænd og fremstillingsvirksomheder i forhold til de barrierer, de opfatter for udflytning.¹¹ Både for fremstilling og fragtvognmænd er de vigtigste barrierer for udflytning juridiske og administrative forhold, sprog og kultur og bekymringer om, hvorvidt udflytningen kan betale sig økonomisk. Den største forskel mellem fremstilling og fragtvognmænd vedrører betydningen af nærheden til den uden-

¹¹ Sammenligningen er lavet ved hjælp af Copenhagen Economics (2011).

landske partner. Det tillægger fremstillingsvirksomheder stor betydning, mens det ikke er tilfældet for fragtvognmænd. Det hænger sandsynligvis sammen med, at fremstillingsvirksomheder udflytter til Indien og Kina, mens fragtvognmænd udflytter til Tyskland. Næsten samme forskel er der i virksomhedens oplevede barrierer i forhold til sociale værdier, som fremstillingsvirksomheder ikke tillægger så stor betydning som fragtvognmænd. Den samlede rangordning er vist i Tabel 4.1.

Tabel 4.1 Rangordning af barrierer for udflytning i fremstilling og fragtvognmænd

	Fremstilling	Fragtvognmænd
Juridiske eller administrative barrierer	3	1
Sproglige eller kulturelle barrierer	4	2
Skatteforhold	8	3
Bekymringer om de totale omkostninger ved outsourcing overstiger de forventede fordele	1	4
Modstrid med virksomhedens sociale værdier	12	5
Usikkerhed overfor internationale standarder	9	6
Bekymringer blandt de ansatte (inkl. fagforeninger)	10	7
Nærhed til eksisterende kunder	5	8
Manglende ledelseserfaring og/eller ledelseskompetencer	6	9
Problemer med afstanden til producenterne	2	10
Handelsbarrierer (toldtariffer)	7	11
Problemer med at finde mulige udenlandske leverandører	11	11
Andre barrierer	14	13
Bekymringer vedrørende overtrædelse af patenter eller IPR (Intellectual Property Rights)	13	14

Note: For fragtvognmænd er kun vist resultater for virksomheder, der kører international transport, fordi ingen af de virksomheder, der kun kører national transport har udflyttet aktiviteter. Rangordningen er konstrueret ved først at beregne en vægtet score for hver barriere. Den vægtede score beregnes ved at gange andelen af virksomheder, der har afgivet forskellige svar, med en værdi for svaret. Konkret ganges andelen af virksomheder, der har svaret 'afgørende betydning' med 3, andelen, der har svaret 'nogen betydning' ganges med 2, andelen der har svaret enten 'ingen betydning' eller 'ved ikke' ganges med 0. Rangordningen foretages ud fra den vægtede score. Samme tilgang blev anvendt i Copenhagen Economics (2011).

Kilde: Egen tilvirkning på baggrund af oplysninger fra survey af fragtvognmænd og Copenhagen Economics (2011).

15 procent af alle respondenterne svarer, at de har udflyttet aktiviteter til udlandet i perioden 2007-2010. Det er dog kun virksomheder, der kører internationale transporter, der har udflyttet aktiviteter. Blandt disse har 29 procent udflyttet aktiviteter. Til sammenligning har 28 procent af fremstillingsvirksomhederne flyttet aktiviteter til udlandet i samme periode. Der er en relativt høj intensitet af udflytning – mellem 5 og 6 job pr. virksomhed over en tre-årig periode.

Størstedelen af de udflyttede job er faglærte job eller chaufførjob: ud af 583 udflyttede job er de 523 chaufførjob eller andre faglærte job. Antallet af udflyttede job varierer meget fra virksomhed til virksomhed: Nogle virksomheder har udflyttet to-tre cifrede antal job, mens andre har en relativt begrænset udflytning.

Der er dog et stykke op til fremstillingsindustrien, hvor der outsources ca. 11 job i gennemsnit pr. virksomhed over en tre-årig periode.

Virksomhederne flytter aktiviteterne til udlandet, fordi de danske lønninger er for høje. Det gælder både fremstillingsvirksomhederne og fragtvognmændene. Alle de fragtvognmænd, der har udflyttet aktiviteter, peger på lønnen som afgørende for beslutningen om at flytte ud. I kapitel 3 beskrev vi, hvordan de danske lønninger var steget fra 2004 til 2011, men vi var tilbageholdende med at lave internationale sammenligninger, fordi de officielle løndata ikke er tilstrækkelige til sådanne sammenligninger. Det er rimeligt at forvente, at fragtvognmænd, der sætter penge på spil ved at udflytte aktiviteter til udlandet, nøje undersøger lønningerne i udlandet i forhold til Danmark. Når fragtvognmændene faktisk flytter lastbilerne til udlandet og ansætter udenlandske chauffører, og oplyser, at de flytter ud på grund af lønningerne, så tager vi det som udtryk for, at de danske lønninger faktisk er høje i international sammenhæng. De fragtvognmænd, der er flyttet ud, svarer også, at de har realiseret en omkostningsreduktion.

Ud over lønnen peger flere fragtvognmænd på et ønske om at flytte nærmere de internationale kunder. Udenlandske transportmarkeder vokser mere end danske, og nærhed betyder meget for at kunne sælge på transportmarkedet. Andre årsager er at kunne fokusere på kerneforretningen, mangel på arbejdskraft som en afgørende årsag, skattebesparelser, offentlige tilskud og andre offentlige incitamenter.

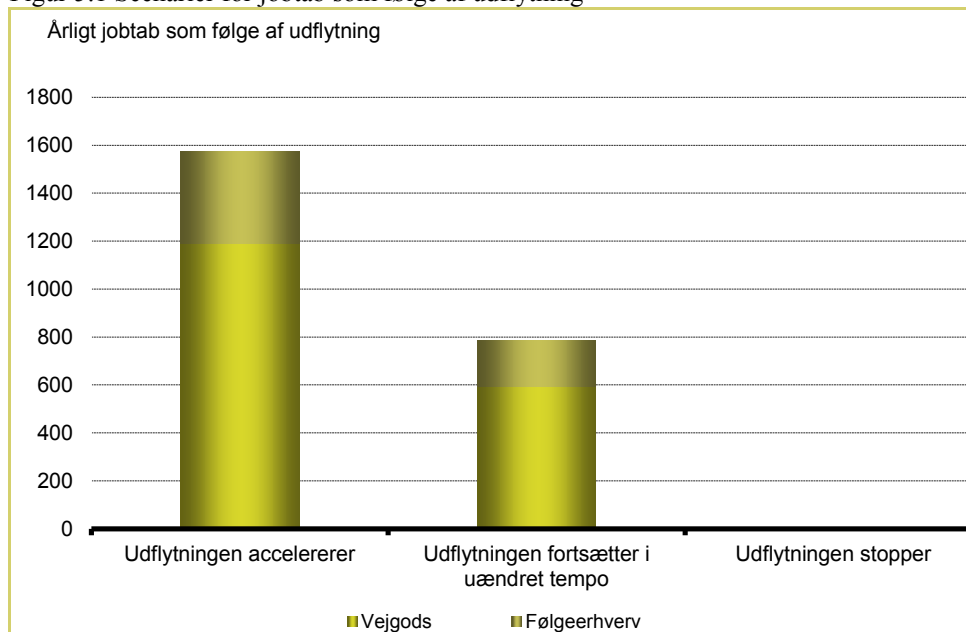
Kapitel 5 SCENARIER FOR VEJGODSERHVERV FREM MOD 2020

Vejgodstransport vil fortsætte med at være i vækst. EU Kommissionen (2011) vurderer, at vækstraten i vejgodstransporten vil være gennemsnitligt ca. 1,5 pct. om året i EU frem mod 2030. Væksten i transporten skyldes økonomisk vækst, især i Østeuropa, og størstedelen af væksten vil komme fra den internationale transport.

Spørgsmålet er, hvor meget væksten i transporten vil gavne det danske vejgodserhverv. Hvis danske virksomheders tab af markedsandele på international transport fortsætter, vil Danmark gå glip af et beskæftigelses- og vækstpotentiale. Vi har inden for rammerne af dette projekt ikke haft mulighed for at lave en komplet vurdering af udviklingen frem over for dansk vejgodstransport og betydningen af udviklingen i den internationale konkurrencesituation. Vi kan imidlertid udarbejde nogle simple scenarier med udgangspunkt i den viden, vi har fået fra undersøgelsen af fragtvognmændenes udflytning, den viden vi har fra undersøgelser af udflytningen inden for fremstillingsindustrien og den viden, vi har om de afsmittende effekter af fragtvognmænd på resten af økonomien.

Undersøgelsen af fragtvognmændenes udflytning viser, at hver fragtvognmand med 20 eller flere ansatte i gennemsnit har udflyttet 5,5 job i perioden 2007-2010. Hvis vi tager udgangspunkt i, at der er 325 fragtvognmænd i denne størrelsesgruppe, giver det ialt ca. 1.800 job over en tre-årig periode, eller ca. 600 pr. år. Vi laver tre scenarier med udgangspunkt i simple betragtninger om antallet af udflyttede job pr. virksomhed pr. år. Det første scenarie er status quo, hvor antallet af udflyttede job pr. virksomhed pr. år forbliver konstant. Det andet scenarie er et 'skrækscenarie', hvor antallet af udflyttede job pr. virksomhed pr. år stiger til at modsvare udflytningsomfanget inden for fremstillingsindustrien. Det tredje scenarie er et 'drømmescenarie', hvor udflytningen stopper. I skrækscenariet er det samlede jobtab pr. år ca. 1.600. I status quo scenariet er jobtabet pr. år ca. 800. I drømmescenariet er der intet jobtab. I Figur 5.1 viser vi jobtab i vejgodserhvervet og i dansk økonomi samlet i de tre scenarier.

Figur 5.1 Scenarier for jobtab som følge af udflytning



Kilde: Egen tilvirkning ud fra resultater i undersøgelse af fragtvognmænds udflytning, resultater i Copenhagen Economics (2011) og resultater i kapitel 3.

Det er vanskeligt at vurdere, hvor sandsynlige de forskellige scenarier er. To forhold taler for, at skrækscenariet er sandsynligt:

For det første: Efter planen vil EU Kommissionen ophæve begrænsningerne på cabotage i EU. I lyset af produktivitet- og konkurrenceevneudviklingen inden for fragtvognmandserhvervet, er det sandsynligt, at en ophævelse af cabotagereglerne vil sætte danske vognmænd under så stort konkurrencepres, at eneste mulighed for at overleve er udflytning i stor skala.

For det andet: EU har gennem længere tid haft fokus på at bekæmpe den udbredte praksis med, at vognmænd i hele EU har 'skuffeselskaber' i andre lande for at kunne drive virksomhed uden for deres hjemland og nyde godt af forskelle i landespecifikke reguleringer. I forbindelse med EU-vejpakken er der nu indført et lovkrav om, at hvis en virksomhed har lastbiler indregistreret i et EU land, så skal virksomheden også have et fast driftsted i landet. Hvis det bliver håndhævet strengt, vil det give danske vognmænd med udenlandsk indregistrerede lastbiler et betydeligt incitament til at flytte hele deres virksomhed til udlandet.

Følgende forhold taler for, at status quo scenariet er sandsynligt:

For det første: Der er ikke nogen forhold, der tyder på, at produktiviteten og konkurrenceevnen for danske fragtvognmænd skulle blive bedre i de kommende år. Så udflytningen vil sandsynligvis fortsætte. Der er desuden stadig job inden

for branchen, som kan udflyttes, og erfaringerne fra fremstillingsindustrien peget på, at et erhverv eller en branche godt kan gå endog voldsomt tilbage over en periode på 10-20 år. Transportvirksomheder er dog generelt mindre end fremstillingsvirksomheder (gennemsnitligt 60% mindre), så det er ikke sandsynligt, at udflytningsomfanget stiger til et niveau, der modsvarer udflytningen inden for fremstillingsindustrien.

Der er dog behov for mere detaljerede analyser af rammevilkår, produktivitet og konkurrenceevne for vejgodserhvervet, for at kunne vurdere nærmere, hvad udsigterne er for erhvervet.

Det er vigtigt for det danske samfund at sikre vejgodserhvervets konkurrenceevne. Godt nok er der ikke tabt lige så mange arbejdspladser inden for erhvervet som inden for fremstillingsindustrien de sidste 20 år. Men hvis udflytningen fortsætter eller tager til i tempo, så kan Danmark alligevel miste beskæftigelse i et omfang, der kan mærkes. Hvis jobtabet inden for vejgodserhverv bliver 16.000 job, og de, der mister jobbet, ikke kan finde nyt job, så koster det de offentlige kasser omkring 4 mia. kr. i udgifter til aktivering og dagpenge.¹² Fordelt på 4,7 mio. skatteydere bliver det en årlig udgift på mere end 900 kr. pr. skatteyder. For dem, der har mistet jobbet, er de økonomiske, sociale og menneskelige omkostninger sandsynligvis større endnu.

¹² I følge Beskæftigelsesministeriet (2011) koster det årligt 65.000 kr. at aktivere en fuldtidsledig. Dagpengesatsen er i 2011 maksimalt kr. 204.880.

| LITTERATURLISTE

- Beskæftigelsesministeriet (2011): Virksomhedsrettet indsats giver en bedre indsats for færre penge. *Samspil.info* nr. 38, 4. maj 2011.
- Copenhagen Economics (2011): *Danmark som produktionsland*. Danmarks Vækstråd.
- Danmarks Erhvervsråd (2004): *Hvilke rammevilkår er afgørende for valg eller fravalg af Danmark – Analyse fra Danmarks Erhvervsråd*.
- Dansk Erhverv (2011): Godstransport og spedition binder erhvervsliv og forbrugere sammen. *Dansk Erhvervs Perspektiv 2011 #28*.
- DI (2011): *Nye veje til vækst – Redegørelse for transport og mobilitet i Danmark frem til 2050*. København.
- Erhvervsfremmestyrelsen (2001): *Kompetenceklynger – Rapport 2*.
- EU Kommissionen (2011): Impact assessment – Accompanying document to the White paper: road map to a single european transport area – towards a competitive and resource efficient transport system.
- Henderson, J.V. (1974): The sizes and types of cities. *American Economic Review*, 66(4).
- Klyngeudvikling Syddanmark (2009): *Spirende klynger i Region Syddanmark – Status og politiske anbefalinger vedrørende klyngeudvikling*.
- Li, Z. (2005): Measuring the social return to infrastructure investments using interregional price gaps: a natural experiment. Working paper.
- Office of Fair Trading (2007): *Productivity and Competition – An OFT perspective on the productivity debate*.
- Transportministeriet (2008): *Vejgodsstrategi: Transport, logistik og udvikling*.
- Økonomi- og Erhvervsministeriet og Transport- og Energiministeriet (2007): *Analyserapport om vejtransportbranchen*.