

FAGUDVALGSRAPPORT OG KONJUNKTURANALYSE 2019

 **DANSKE SPEDITØRER**



INDHOLD

1 INDLEDNING OG RESUMÉ

Da hovedbestyrelsen i Danske Speditører i det tidlige forår 2019 holdt sit årlige strategiseminar, blev der føjet yderligere et tværgående strategisk tema til listen af pejlemærker for foreningens arbejde. Næmlig speditørernes samfundsansvar.

Det betyder, at der nu er otte strategiske temaer i foreningens arbejde:

- Speditørernes samfundsansvar
- Hvordan skaber vi større ejerskab og engagement i foreningen?
- Hvordan sikrer vi foreningens økonomi?
- Hvordan skal den fremtidige kontingentstruktur være?
- Disruption/forretningsudvikling
- Videndeling
- Vækst og synlighed
- Den nye politiske og økonomiske verdensorden (protektionisme)

Disse otte temaer skal være styrende for prioriteringer og indsatser i vores fagudvalg og lokalforeninger.

Vi har i Danske Speditører syv gamle fagudvalg, et enkelt nyt fagudvalg og syv lokalforeninger, som er rygsøjlen i det faglige og fagpolitiske arbejde. Det er fagudvalgene og lokalforeningerne, der støber kuglerne til branchens og brancheforeningens fagpolitiske interessevaretagelse og synlighed.

Der lægges en stor indsats fra mange mennesker for at drive både fagudvalg og lokalforeninger, og den indsats er vi meget taknemmelige for. Fra fagudvalg og lokalforeninger kommer der uvurderligt fagligt input til foreningens politiske arbejde og til arbejdet med blandt andet speditørskolen, kompetenceudvikling, branding, digitalisering – og ikke mindst til det arbejde, som vores jurister udfører til glæde for medlemsvirksomhederne inden for transportjura.

Det er en indsats, der i alle tilfælde – på den ene eller anden måde – skal kunne føre til, at det bliver nemmere og/eller mere lønsomt at drive speditivirksomhed.

Derfor skal der lyde en stor tak til alle, der har bidraget til fagudvalgenes arbejde – og til alle de medlemsvirksomheder, der har ladet deres medarbejdere gøre det.

Med venlig hilsen



Martin Aabak,

Adm. direktør, Danske Speditører

mail: maa@dasp.dk

2 UDVALGENE OG DERES FOKUSOMRÅDER SIDEN OKTOBER 2018

2.1 Fagudvalg VEJ & BANE: EU-Vejpakken

I det forløbne år har EU-Vejpakkens vej gennem EU-systemet vist, at medlemsvirksomhederne under Danske Speditører må indstille sig på ret vidtgående ændringer af betingelserne for den europæiske vejgodstransport.

Status er pr. 1. november 2019, at realitetsforhandlinger om formulering af et samlet kompromis om en EUforordning til regulering af vilkårene for vejgodstransporten netop er gået i gang mellem EU-Kommissionen, Europa-Parlamentet og EU-ministerrådet.

Hvor og hvornår disse forhandlinger præcis ender, vides på nuværende tidspunkt ikke med sikkerhed. I slutforhandlingerne om EU-Vejpakken er der tre åbne spørgsmål af stor betydning for medlemsvirksomhederne under Danske Speditører.

- To af de tre EU-organer, der skal blive enige, er tilhænger af fri cabotagekørsel i et begrænset antal døgn. Det tredje EU-organ ønsker at opretholde den nuværende grænse på tre ture inden for syv døgn. Mellem de to EU-institutioner, der er enige om fri cabotage, er der dog netop nu uenighed om antallet af døgn. Det vil indgå i trekantsforhandlingerne.
- Der synes at være principiel enighed mellem de tre EU-organer om, at national kørsel udført af udenlandske chauffører skal falde ind under udstationeringsdirektivet – og dermed aflønnes efter en mindsteløn.
- EU-vejpakken vil også lægge op til, at chauffører, der udfører transport uden for deres hjemland, skal vende hjem ("Return To Home") med jævne mellemrum. Der er netop nu ikke enighed om, hvor ofte "Return To Home" skal kræves. Det vil indgå i trekantsforhandlingerne.

Når vi har sikker viden om EU-vejpakkens indhold, søsætter Danske Speditører derfor en storstilet informationsindsats over for medlemsvirksomhederne.

Hvornår det bliver, ved vi af gode grunde ikke på nuværende tidspunkt, men vi gør det så snart der foreligger sikker viden om EU-Vejpakkens endelige indhold. Efter den endelige EU-beslutning er taget, vil der formentlig gå 18-24 måneder inden de nye regler træder i kraft i samtlige EU-medlemslande.

Dette spørgsmål fylder meget i Fagudvalg VEJ & BANE, da det er afgørende for vores medlemsvirksomheder.

2.2 Fagudvalg VEJ & BANE: Kaos på de danske rasteplasser

Også i 2019 har Fagudvalg VEJ & BANE haft en meget stor finger med i spillet med hensyn til at støbe kuglerne og føre pennen i indsatsen mod de danske parkeringsbegrænsninger. Denne indsats startede i det sene efterår 2017, hvor de daværende regeringspartierne og Dansk Folkeparti i selve finansloven for 2018 fik indføjjet de meget omtalte ord om, at det skal forhindres, at særligt udenlandske lastbiler langtidsparkerer på de danske rasteplasser.

Det seneste er, at den nye danske regering har meddelt, at den ikke agter at ændre på 25-timers reglen, der blev indført af VLAK-regeringen.

Med det danske parkeringsgreb, der formentlig nu kun reelt kan stoppes af en kendelse fra EU-Domstolen, har Danmark som eneste EU-medlemsland fået en national særordning, hvis erklærede formål – som formuleret i finansloven – er at begrænse markedsadgangen for udenlandske vognmænd og deres kapacitet.

Med virkning fra 1. januar 2019 blev parkeringsbøderne og -afgifterne for overtrædelse af bestemmelserne om standsning og parkering af køretøjer over 3500 kg. firedoblet. Således koster det nu kr. 2.040 at parkere i strid med reglerne for rastepladserne – det gælder f.eks. også i situationer, hvor en lastbil er parkeret i kort tid i parkeringsbåse, der er forbeholdt personbiler uden at være til gene for den øvrige trafik.

Stigningen har naturligvis fået gyldighed i hele landet, sådan at ulovlig parkering i byområder, hvor kun korttidsparkering er tilladt, også fører til at vognmænd skal gribe dybere i lommerne end hidtil.

Spørgsmålet om udvidelse af faciliteterne til lastbilparkering på de statslige rastepladser langs motorvejene kommer til at indgå i forhandlingerne mellem folketingets partier om den grønne mobilitetspakke. I den forbindelse vil Danske Speditører med god hjælp fra Fagudvalg VEJ & BANE søge politisk indflydelse for at varetage medlemsvirksomhedernes interesser.

2.3 Fagudvalg VEJ & BANE: Udsigt til tidobling af bøderne ved 45-timers hvil i lastbilerne

Den nye danske regering lægger op til markant opstrammet håndhævelse af forbuddet mod at tilbringe det regulære ugehvil i lastbilerne. Bøderne skal tidobles, hvis det står til regeringen. Regeringen lægger op til, at de hævede bødesatser – og det stigende kontroltryk – bliver en realitet allerede 1. marts 2020. Dette ikrafttrædelsestidspunkt forudsætter dog, at folketinget vedtager lovforslaget inden udgangen af januar 2020.

Danske Speditører har over for transportministeriet givet udtryk for, at når lovgivningen er som den er, skal den naturligvis både håndhæves og sanktioneres.

Vores anke går på, om reglen i almindelighed er hensigtsmæssig i forhold til at nå de ønskede mål om social forbedring af forholdene hos chaufførerne under de nuværende infrastrukturelle forhold uden at det samtidig er sikret, at chauffører har eller får adgang til bedre forhold.

Vi synes, at den påtænkte tidobling af bøderne er ude af proportioner. Når ministeriet skriver, at "det sædvanlige sanktionssystem på køre- og hviletidsområdet er graderet efter, hvor stor en fare overtrædelsen udgør for færdselssikkerheden", må vi sige, at ministeriet ikke selv lever op til proportionalitetsprincippet med den planlagte tidobling af sanktionerne for at overtræde forbuddet mod at tilbringe det regulære ugehvil i lastbilerne.

Over for transportministeriet har vi sagt, at afholdes det regulære ugehvil i førerhuset – stik imod de allerede gældende regler – vil det efter vores opfattelse være svært at argumentere for, at det er til ligeså stor fare for færdselssikkerheden som hvis der er tale om, at det regulære ugehvil slet ikke afholdes.

2.4 Fagudvalg VEJ & BANE: Udsigt til dansk særordning om cabotage

Over for både transportminister Benny Engelbrecht og beskæftigelsesminister Peter Hummelgaard har Danske Speditører givet udtryk for, at vi ikke er begejstrede for forslaget om, at udenlandske lastbilchauffører, der kører national kørsel i Danmark, skal have dansk overenskomstløn. Forslaget stammer fra Fagbevægelsens Hovedorganisation (FH) og Dansk Arbejdsgiverforening (DA), hvorunder Dansk Industri og Dansk Erhverv hører hjemme.

Dette initiativ har Danske Speditører protesteret imod og henvist til, at det ville være bedst at afvente EUVejpakken.

Nu er FH og DA sammen med regeringseksperter ved at skrive et lovforslag, som efter planen skal vedtages af Folketinget inden sommeren 2020. Det vil derefter formentlig træde i kraft enten 1. januar 2021 eller 1. juli 2021.

2.5 Fagudvalg VEJ & BANE: Tilladelsesordning for varebiler

Sammen med stort set hele det øvrige danske erhvervsliv kæmpede Danske Speditører i 2016 og 2017 en brav kamp for at undgå, at varebilsområdet bliver reguleret efter netop den model, som et flertal i Folketinget i et beslutningsforslag havde pålagt regeringen at følge.

Nu er reglerne trådt i kraft, og i 2019 har det vist sig, at konsekvenserne er kontante.

De tre vigtigste elementer i den nye tilladelsesordning er, at der nu stilles krav om økonomi og god skik samt at der skal være en godkendt transportleder, som hverken er under værgemål, rekonstruktionsbehandling eller lignende. De nye regler indeholder derimod ikke noget om hverken aflønning eller køre/hviletid.

Dermed har Danmark fået en ny national særordning, der er udtryk for, at folketingsflertallet ikke ville afvente en evt. regulering på EU-niveau af varebilsområdet. Danske Speditører foretrækker altid fælles regler på EU-niveau frem for nationale særordninger.

2.6 Fagudvalg UDDANNELSE: Dispensationen blev forlænget

Godt hjulpet på vej af Fagudvalg UDDANNELSE havde Danske Speditører stilet efter at få dispensationen til et sikre et ordentligt rekrutteringsgrundlag forlænget til 2025. I det forløbne år har vi i det mindste fået sikret rekrutteringsgrundlaget frem til 2023.

Den fagpolitiske interessevaretagelse på dette område startede i efteråret 2013, hvor Danske Speditører modtog et udkast fra den daværende regering til en reform af erhvervsuddannelserne. Det var med vores øjne et oplæg til kraftigt forringede vilkår for at tiltrække og fastholde dygtige unge mennesker til vores branche. Det er ikke en underdrivelse at sige, at mange i speditions- og logistikbranchen nærmede sig det røde felt.

Efter hårdt pres på diverse politikere fik vi i midten af 2010'erne tilkæmpet os en dispensation frem til 2020, sådan at vi fortsat indtil 2020 ville kunne rekruttere vores elever fra HHX.

Denne dispensation fik vi i efteråret 2018 forlænget frem til 2023. Det blev muligt, fordi det lykkedes os at overbevise de toneangivende politikere på uddannelsesområdet. De kan sådan set godt se, at det er vild gambling allerede nu at lukke ned for at kunne rekruttere unge mennesker med en almen gymnasial uddannelse til vores branche, når den nye EUX-uddannelse indtil videre ikke er kommet bedre fra start.

Om EUX har fået mere medvind om et par år – og om det derfor til den tid vil give mening at lukke af for rekruttering af de alment gymnasialt uddannede – er fortsat et åbent spørgsmål. Det vil vi selvfølgelig diskutere med politikerne, når tiden nærmer sig.

Vi er fuldt ud klar over, at vi lever på lånt tid. Hvis politikerne i 2022 og 2023 slår hælene sammen i overdreven respekt for den nye EUX-uddannelse og siger til os, at det nu er definitivt slut med at give gymnasialt uddannede unge mulighed for få en speditørelevuddannelse, er vi parat.

Så må vi spørge os selv, om branchen kan være tjent med alene at rekruttere EUX-uddannede til de krævende jobs inden for spedition og logistik.

Bliver vores svar til den tid et rungende NEJ, har vi et kort i baghånden. Går plan A – den offentlige speditørelevuddannelse – i vasken, iværksætter vi vores plan B. Så etablerer vi vores egen trainee-uddannelse.

Men den plan sætter vi altså kun i værk, hvis arbejdet med at justere lovgivningen frem til 2023 efter vores mening kører i grøften. Så langt håber vi aldrig, vi når. Men vi er klar til at tage skridtet fuldt ud, hvis branchens uddannelsesbehov ikke kan tilgodeses ad andre veje.

2.7 Fagudvalg UDDANNELSE: Nyuddannede toldassistenter er klar

Sammen med HK har Danske Speditører i det forløbne år udviklet en kortvarig uddannelse som toldassistent. Det har vi gjort, fordi mange virksomheder i vores branche efterspørger medarbejdere med kompetencer på toldområdet.

I forsommeren 2019 blev de første 19 personer uddannet efter at have gennemgået en 10 dages intens tolduddannelse.

Siden det første kuld nye toldassistenter sprang ud, er der kommet mange positive reaktioner fra speditørvirksomheder. De vil gerne modtage jobansøgninger fra de nyuddannede toldassistenter, der endnu ikke har fået job. Nye hold på den nye toldassistentuddannelse starter i september og november.

Ender det med hård Brexit, der betyder at Storbritannien forlader EU's Toldunion fra den ene dag til den anden, vil efterspørgslen efter de nye toldassistenter formentlig stige mere end udbuddet.

2.8 Fagudvalg UDDANNELSE: Eksamineret Speditør på elevuddannelsen

I 2019 faldt det endelig på plads, at man kan tage fag fra Eksamineret Speditør-uddannelsen på elevuddannelsen. Det betyder i praksis, at man som elev allerede på elevuddannelsen kan gå i gang med sit uddannelsesforløb som Eksamineret Speditør. Vi forventer at kunne tilbyde muligheden til de studerende, der ønsker det, fra efteråret 2019 på handelsskolerne i Kolding, Aarhus og Roskilde.

2.9 Fagudvalg LOGISTIK: Fokus på, hvordan speditørvirksomheder fortsat i fremtiden skaber værdi for kunderne.

I foråret 2019 var udvalget vært for Danske Speditørs første logistikkonference: Fremtidens Logistik.

Konferencens fokus var, hvordan vi får fremtidens digitale muligheder i spil, men det var også en observation af os selv – hvor dygtige er vi som branche til at være innovative og nytænkende.

På konferencen fik fagudvalg LOGISTIK yderligere input til det fortsatte arbejde, som bl.a. fokuserer på kundernes forventninger til os i fremtiden, innovation og digitalisering. Fagudvalget har i løbet af året fokuseret på, hvordan disse emner konkretiseres og føres ud i livet.

Der vil blive afholdt en ny Logistikkonference i 2020.

2.10 Fagudvalg TOLD: Nye toner fra den nye Toldstyrelse, men vi savner resultater

Den 1. januar 2018 så den længe ventede Toldstyrelse dagens lys, og med den skulle der være lagt op til et markant større kundefokus og dermed erhvervsvenlighed. Toldkonferencen i 2019 synes at bekræfte, at der er et stykke vej endnu. Der er langt igen før nedenstående vision er nået:

I fire ud af fem pejlemærker fokuserer Toldstyrelsen på forholdet til kunderne.

Kunderne har krav på en effektiv, kompetent og pålidelig toldadministration, der "tager udgangspunkt i kundernes situation, behandler alle fair og ens, er lydhøre og inddrager kunderne, samtidig med at det sikres at relevant viden er tilgængelig for kunderne".

2.11 Fagudvalg TOLD: Fremdrift i specialforeningen for told EKFT

I det forløbne år er vores specialforening for told, der går under navnet Erhvervslivets Kompetencecenter For Told (EKFT), blevet yderligere styrket. I marts og september 2019 har EKFT holdt informations- og netværksarrangementer for medlemsvirksomhederne om bl.a. Brexit, toldkrigen og EU's frihandelsaftaler.

EKFT er oprettet af Danske Speditører og det betyder, at alle medlemsvirksomheder under Danske Speditører automatisk er medlem af EKFT. Men EKFT er også åben for virksomheder i andre brancher, hvilket blandt andre store virksomheder som Grundfos, JYSK, BESTSELLER, Novozymes, ECCO Sko og Widex har benyttet sig af.

2.12 Fagudvalg TOLD Speditørerne og momsen

I sommeren 2018 har de danske skattemyndigheder (den nyoprettede Skattestyrelse) sendt høringsmateriale ud, hvor der lægges op til, at kun transportopgaver, der udføres direkte for afsender eller modtager, kan fritages for moms. Det betyder, mener Skattestyrelsen, at når en underleverandør fakturerer sin ordregiver, f.eks. speditøren, vil denne ydelse skulle pålægges moms.

Dette styresignal har Danske Speditører fra første færd protesteret imod, og i august 2018 sendte vi et hørings svar, der nok må beskrives som det mest kritiske og afvisende, vi har sendt i nyere tid. Vores protest har ført til, at Skattestyrelsen har ændret strategi og sendt en forespørgsel til EU om, hvordan den rette praksis skal være. Dette forventer vi at blive indkaldt til møde om, når svaret fra EU er kommet. Det er ikke sket endnu.

I styresignalet, som nu er sat i bero, lagde Skattestyrelsen ellers op til, at man i Danmark er nødt til at ændre praksis efter en ny afgørelse fra EU-Domstolen fra 2017. I praksis betyder regelændringen, at når speditøren bruger en vognmand (underleverandøren), til at køre gods bestemt til eksport ud af EU til lufthavnen eller containerterminalen, skal vognmandens faktura tillægges moms. I forholdet mellem speditøren og ordregiveren, vil ydelsen imidlertid være momsfri, mente Skattestyrelsen.

Eftersom der indtil videre ikke er sket noget som helst – og eftersom Skattestyrelsen har erkendt, at branchen skal have tid til at tilpasse IT-systemer og arbejdsgange til den nye praksis – må det konkluderes, at der går et stykke tid endnu, inden en ny retstilstand bliver en realitet.

2.13 Fagudvalg SØ: Speditørerne og søtransporten

Danske Speditører har anbefalet regeringen to ting af betydning for søgodsfrigten:

For det første, at regeringen i forbindelse med en evt. revision af Havneloven slår fast, at erhvervshavnene skal inddrage alle væsentlige aktører i forbindelse med alle former for ændringer af havnenes

godshåndtering. Og at regeringen i øvrigt stiller krav om reduktion af barriererne ved omladning af gods fra lastbiltransport til søtransport. Det er lidt i stil med vores indsats for at gøre fragtterminalerne i lufthavnene mere effektive.

For det andet har vi talt for at speede arbejdet op med at reducere de administrative byrder, når skibe med gods skal anløbe havne i EU-lande. Det såkaldte meldepligtsdirektiv er for tiden under revision i EU, og Danske Speditører mener, at den danske regering skal hæve ambitionsniveauet og bruge revisionen af meldepligtsdirektivet som middel til for alvor at gøre søgodstransport mere attraktivt. Arbejdet med at ensrette dataformater, procedurer og rapporteringssystemer på tværs af havnene i EU skal op i tempo, ligesom det én gang for alle skal sikres, at allerede indberettet data til havnemyndighederne bliver genbrugt.

2.14 DLF/Fagudvalg LUFT: Speditørerne og lufttransporten

En gennemsnitlig speditørvirksomhed, der arbejder med luftfragt, spilder årligt mellem 500.000 og 700.000 kroner på at vente i forbindelse med ind- og udlevering af gods i Københavns Lufthavn. Over for transportministrene i både den nuværende og tidligere regering har vi gjort opmærksom på, at en del af spildet består i, at lastbiler, der venter i kø til indleveringsstedet i Kastrup, undertiden må køre ud af køen igen for at køre et andet sted hen for at afvikle lovpligtige hvil. For derefter at vende tilbage bagerst i køen.

Det er altså også u hensigtsmæssigt for klimabelastningen. Derfor har vi opfordret transportministeriet til at bede lufthavnens ledelse om at undersøge, hvorfor det ofte går galt i godsekspeditionen.

Vi har i efteråret 2019 gjort den nye transportminister opmærksom på, at hvis forholdene ikke bliver bedre, vil fragtflyoperatørerne gradvist fravælge Københavns Lufthavn og speditørerne vil køre godset til f.eks. Frankfurt og Amsterdam.

I det forgangne år er fagudvalg LUFT blevet nedlagt som permanent udvalg.

2.15 Fagudvalg ØKONOMI & FINANS: Speditørernes omsætning og indtjening

Fagudvalg ØKONOMI & FINANS følger branchens økonomiske udvikling. Som første fase i denne indsats har udvalget på baggrund af offentligt tilgængelige regnskaber udregnet nøgletal for de seneste fire år. Talmaterialet præsenteres i sin helhed på Repræsentantskabsmødet 7. november 2019.

Tendensen er stigende omsætning i branchen, men med en faldende overskudsgrad. Den økonomiske udvikling i branchen er således bekymrende, og spørgsmålet er, om branchens virksomheder har det økonomiske råderum, der skal til for at tage de initiativer og foretage de investeringer, der er nødvendige for at sikre udvikling og overlevelse.

Udvalget vil med denne undersøgelse forsøge at sætte fokus på branchens indtjening og lægge op til en dialog om, hvorvidt det er muligt at sikre fremtidig udvikling for vores kunder og i forhold til samfundet som helhed.

Som supplement har sekretariatet i Danske Speditører i efteråret 2019 spurgt medlemsvirksomhederne om deres forventninger til fremtiden. Forventer de en faldende, uændret eller stigende omsætning og beskæftigelse? Resultatet af denne rundspørge præsenteres ligeledes på Repræsentantskabsmødet.

2.16 Nyt fagudvalg: YOUNG FREIGHT FORWARDERS

Young Freight Forwarders er seneste skud på stammen af udvalg i Danske Speditører. Udvalget består udelukkende af unge mennesker mellem 20 og 30 år. Gruppen har mødtes to gange i 2019 og har brainstormet på ideer, som vil være relevante at arbejde med.

Fokus i 2020 vil være på, hvordan elevuddannelsen kan gøres endnu bedre. Dette arbejde gennemføres i samarbejde med Fagudvalg UDDANNELSE.

Ligeledes har gruppen fokus på netværksdannelse blandt unge speditører samt fremtidens logistik.

3 TVÆRGÅENDE INDSATS: SPEDITØRERNES SAMFUNDSANSVAR

Som en direkte konsekvens af Kurt Beier-sagen besluttede hovedbestyrelsen i Danske Speditører allerede i november 2018 at sætte fokus på arbejds- og opholdsvilkår for chauffører. Det førte til, at Danske Speditører i samarbejde med et eksternt konsulentfirma formulerede en Code of Conduct, der efter vedtagelse i hovedbestyrelsen blev fremlagt på generalforsamlingen i maj 2019.

I efteråret 2019 blev der afsløret ulovlige og kritisable forhold hos en dansk vognmandsvirksomhed. Tre medarbejdere blev idømt betinget fængsel for dokumentfalsk.

Sammenholdt - men uden sammenligning i øvrigt - med afsløringerne for 12 måneder siden af de stærkt kritisable forhold for chauffører hos Kurt Beier Transport, risikerer vi, at transportbranchens kritikere får ny ammunition til i brede kredse at give branchen et endnu mere blakket ry.

Sager som disse risikerer at overskygge logistik- og transportbranchen egentlige kendetegn. Nemlig at logistik- og transportbranchen er værdiskabende i sig selv og har positiv samfundseffekt. At logistik- og transportbranchen spiller en afgørende rolle for, at du og jeg har dagens fornødenheder – og at den sikrer, at dansk eksport kommer ud på de globale markeder.

Derfor er et Code of Conduct vigtigere nu end nogensinde før.

Siden Speditørernes Code of Conduct blev fremlagt på vores generalforsamling, har flere medlemsvirksomheder sagt til os, at de vil implementere og efterleve det. Det er de så småt gået i gang med. Fra Danske Speditører vejleder vi gerne i denne proces, hvis medlemsvirksomhederne har brug for det.

4 TVÆRGÅENDE INDSATS: DEN NATIONALE VÆKSTDAGSORDEN

De seneste fire-fem år har Danske Speditører haft VÆKST som tværgående tema. I alle disse år har sekretariatet i Danske Speditører været i kontakt med både ministre i regeringen og ledende danske embedsmænd om vores idé om at få kortlagt og udnyttet vækstpoterentialerne inden for dansk spedition og logistik.

Den nationale vækstdagsorden, som vi kalder indsatsen, hører ikke hjemme i ét bestemt fagudvalg, men går på tværs af fagudvalgene.

Danske Speditører har i årevis presset på for et vækstteam med fokus på logistik, og VLAK-regeringen tøvede længe med at tage et initiativ på området. Faktisk skete der først noget i april 2018, hvor der blev nedsat et Vækstteam for Handel og Logistik. Det arbejde kom der ikke særlig meget af ud af, inden der i maj 2019 blev udskrevet folketingsvalg.

Det er endnu uklart, hvad den nye regering vil på området. Få dage efter regeringsdannelsen i juni 2019 skrev Danske Speditører til fire af den nye regerings ministre, at vi kan og vil bidrage til indsatsen for bæredygtig vækst.

Danske Speditører skrev til ministrene, at Danske Speditører gerne bidrager aktivt og konstruktivt til realiseringen af målsætningerne om CO2-reduktion og bæredygtig vækst. Vi skrev blandt meget andet, at

”Danske Speditører ønsker, at den nye regering medvirker til, at vi drager maksimal fordel af, at Danmark kan gøre en forskel til gavn for vækst, klima og beskæftigelse ved at satse målrettet på logistikken. De fleste, der arbejder professionelt med logistik og transport, kender betydningen af optimering. Kan en lastbil lastes med f.eks. 10 procent mere gods, vil det nedsætte klimabelastningen og udgiften pr. tonkilometer, samtidig med at det styrker erhvervslivets konkurrenceevne og dermed kan gavne væksten og beskæftigelsen. Med andre ord er logistikeffektivisering velegnet til at bidrage til bæredygtig vækst”.

Denne udstrakte hånd til regeringen vil indgå i vores videre dialog med især transportminister Benny Engelbrecht.

5 UDVIKLINGEN I DANSK OG GLOBAL ØKONOMI

Når dette års fagudvalgsrapport også indeholder et afsnit om udviklingen i global økonomi, politik og handel, hænger det sammen med, at ændringer udefra har – og får – stor betydning for speditorsbranchen i Danmark. Ændringerne udefra skal opfattes og fortolkes rigtigt – og så kan speditorsvirksomhederne få et kvalificeret grundlag at træffe beslutninger på.

I Danmark har udviklingen siden nytår været præget af både positive og negative økonomiske nyheder. Dansk økonomi står på vippen.

Mens de seneste *danske* økonomiske nøgletal stritter i alle retninger, er det stadig sværere at få smilet frem, når man ser på udviklingen på vores største markeder i *Europa*.

Globalt er den økonomiske udvikling præget af moderat tilbagegang.

I bund og grund er hovedforklaringen herpå, at toldkrigen mellem USA og Kina har fået – og vil få – dramatiske negative konsekvenser for verdensøkonomien. Det forplanter sig også til EU og Danmark.

Toldkrigen mellem USA og Kina vil gå mest ud over Kina og Europa.

Allerede i oktober 2018 sagde Nordeas cheføkonom, Helge Petersen, i forbindelse med offentliggørelsen af det halvårslige vækstsikøen fra Den Internationale Valutafond (IMF), at Toldkrigen medfører en usikkerhed, der især rammer kinesisk og europæisk økonomi, og påvirker både forbrugere og erhvervsliv. Usikkerheden rammer også underleverandører i andre lande, og derfor nedjusterede IMF allerede for et år siden sit vækstsikøen en smule. Siden er der fulgt nedjustering på nedjustering.

Europa og Kina eksporterer langt flere varer til USA end omvendt, og det er de lande, der eksporterer mest, der vil blive ramt af de forhøjede toldsatser.

Men selv om det således ser ud til, at USA vil blive mindst påvirket af Toldkrigen, så vil den alligevel få konsekvenser for USA.

Grunden er, at amerikanske virksomheder har kæmpe fordel af at producere varer billigt i Kina. De bliver nu straffet, fordi der kommer told på varer, der sendes ud af Kina. Desuden bliver mange importerede komponenter og råvarer, der bruges af industrien i USA dyrere.

I januar 2019 fremlagde IMF sin globale vækstprognose for 2019: Skønnet for den samlede verdensøkonomis vækst blev nedjusteret med 0,2 procentpoint – fra 3,7 procent til 3,5 procent. Samtidig nedjusterede IMF sit vækstsikøen for de lande, der har euroen som valuta, fra 1,9 procent til 1,6 procent.

Siden januar 2019 har såvel den globale som den europæiske vækst været dalende.

6 DE ØKONOMISKE MAKRO-TENDENSER FOR UDVALGTE LANDE

Finanskrisen sluttede definitivt i 2014. Det er også kommet speditørerne i Danmark til gavn. Nu er der igen spæde tegn på økonomisk afmatning.

EU



Af en økonomisk prognose fra maj 2018 fremgik det, at EU-Kommissionen forventede, at væksten ville være solid og stabil i hele 2018, men at den ville falde til 2,0 procent i 2019. Faldet har dog været større end først antaget, da den nu er 1,7 procent for hele EU-området. For EU-lande, der har euroen som valuta, er den dog 1,6 procent.

USA



Den amerikanske vækstrate er netop nu 2,2 procent. Ud fra de senest offentliggjorte tal er den amerikanske forbrugertillid stigende og sat til indeks 30. Den amerikanske ledighed er faldet til et historisk lavt niveau. Der er netop nu ikke et stort inflationspres i USA.

RUSLAND



Rusland har indtil for nylig været på vej ud af den økonomiske krise. Det er nemt at sætte dato på, hvornår udviklingen vendte: Det skete i første kvartal 2019. Således faldt vækstraten fra første kvartal 2018 til første kvartal 2019 fra 2,7 procent til 0,5 procent. I andet kvartal 2019 har vækstraten dog rettet sig op til 0,9 procent.

KINA



Den kinesiske vækst faldt væsentligt frem til andet kvartal 2012, men har indtil for nylig ligget stabilt på 7 procent om året. Siden er det dog gået tilbage som følge af bl.a. Toldkrigen med USA. Vækstraten ligger netop nu lige i underkanten af 6 procent. Siden januar 2018 har der været tale om en moderat faldende tendens.

INDIEN



Den indiske økonomi har en årlig vækstrate på omkring 7 procent.

DANMARK



Ifølge den danske nationalbank tog dansk økonomi i 2017 og 2018 hul på en højkonjunktur med stadigt større pres på arbejdsmarkedet. Nationalbanken forudser, at BNP vokser med 1,6 procent i 2019 og 1,5 procent i 2020.

TYSKLAND



Tyskland er Danmarks største handelspartner og et meget væsentligt marked for danske virksomheder. Der står Tyskland på cirka en femtedel af både den danske import og eksport.

Den økonomiske vækstrate i Tyskland er siden første kvartal 2018 faldet fra 3,4 procent til 0,4 procent. I to meget kortvarige perioder i efteråret 2018 og i sommeren 2019 var der været tale om økonomisk minsvækst på 0,1 procent.

Eksporten til Tyskland er generelt fordelt på alle varegrupper, men en væsentlig andel falder inden for kategorierne maskiner, fødevarer, energi og industriprodukter. Underleverancer til den tyske eksportindustri har stor betydning, idet en lang række små og mellemstore danske virksomheder herigennem indirekte deltager i eksport til de nye store vækstlande som f.eks. Kina og Indien.

SVERIGE

Sverige er Danmarks næststørste eksportmarked efter Tyskland. Danske virksomheder eksporterer for fem gange mere pr. svensk indbygger end pr. tysk indbygger. Sverige er med sine 10 millioner indbyggere og sin beliggenhed som vores naboland mod øst et meget interessant marked for danske virksomheder.

Den svenske økonomi er blevet genrejst ovenpå den massive krise, som svenskerne oplevede i løbet af 1990'erne, og finanskrisen, der først indhentede Sverige i 2012. Men der er sorte skyer i horisonten.

Den årlige vækst i det svenske bruttonationalprodukt var i 2018 2,5 procent, hvor den f.eks. var 4,3 procent og 3,0 procent i henholdsvis 2015 og 2016.

For hele 2019 forventes BNP-væksten at blive 1,9 procent.

Inflationen i Sverige er netop nu 1,7 procent og stigende. Den forventes at blive 1,9 procent i 2019 og 2,1 procent i 2020.

NORGE

Den norske økonomi ser ud til at have klaret sig godt igennem den europæiske gældskrise. Væksten er fortsat pæn og stabil. Det norske BNP stiger 2-3 procent år efter år. Arbejdsløsheden er meget lav, og har gennem flere år svinget omkring 4 procent.

FINLAND

Den finske økonomi er kommet ud af finanskrisens skygger med en forholdsvis stabil, men lav økonomisk vækst, der fra 2016 har bevæget sig fra 0 procent til omkring 2,5 procent for 2018. Netop nu er den cirka 2 procent.

---ooOoo---