

Lastvognsbranchen vil i offensiven

De danske vognmænd har efterhånden fået hovedet oven vande efter krisen. Nu er tiden kommet til at vinde befolkningen og politikernes gunst tilbage og indtage Europa, mener brancheforeningen ITD.

Erhverv 20.04.2015 kl. 07:00



BERTIL BARKHOLT FRUELUND

Finanskrisen ramte den danske transportbranche som et hook til kæben. Hundreder af vognmænd gik konkurs i takt med, at mængden af gods faldt, og kunderne strammede grebet om pengepungen. Nu har branchen fundet sine ben igen og oplever forsigtig fremgang.

Derfor er tiden kommet til at kigge fremad, hvis man spørger brancheforeningen ITD. ITD vil have de danske vognmænd i front på det europæiske marked og kaste det dårlige image af lastbilerne.

»Under krisen og lige efter krisen handlede det mest om, bare at få luft. Men nu kan vi se, at det går fremad, og at flere og flere af vores medlemmer laver overskud. Vi er på den anden side af krisen, så nu handler det om at finde ud af, hvor vi vil hen,« siger Jacob Chr. Nielsen, administrerende direktør i ITD, og fortsætter:

»Vi vil gerne have, at vi sætter en ambition om, at Danmark skal have en langt større markedsandel i Europa, når det kommer til den internationale vejtransport. Indenrigskørslerne i Danmark har vi allerede godt fat i, så her handler det om at forsvare og bevare kørslerne ved at sikre, at de foregår på danske vilkår.«

Det vil kræve en holdningsændring og et andet billede af lastbiltransporten, der lider under historier om underbetalte østeuropæiske chauffører, osende lastbiler og ting som højresvingsulykker. Det vil samtidig kræve, at politikere og befolkningen godtager, at det ikke bliver danske chauffører, der kører lastbilerne.

»Hele mindsettet skal ændres både hos befolkningerne og politikerne. Vi skal i offensiven på de internationale kørsler, men vi bliver nødt til at acceptere, at der er fri konkurrence på det internationale marked, og at der derfor er helt andre lønvilkår end på den indenlandske,« siger Jacob Nielsen og fortsætter:

»Som det indre marked er skruet sammen i dag, skal man acceptere, at selskaberne ansætter udenlandske chauffører til at køre de internationale ture, og at vi på den måde giver afkald på nogle danske jobs for at bevare nogle andre inden for logistik, lager og administration.«

Det første punkt på dagsordenen er dog at vende stemningen omkring lastbiltransport.

»Vi skal selvfølgelig fejte for egen dør og sørge for at arbejde med de problemer, som branchen har. Der tror jeg vi bør se meget mere på certificeringsordninger, så vi kan komme af med de brodne kar. Vi skal fremhæve de seriøse og dygtige, og så skal banditterne have et ordentligt hak i tuden, for de gør ikke noget som helst godt for branchen,« siger Jacob Nielsen og afslutter:

»Og så skal vi gøre, som Det Blå Danmark har gjort. Vi skal sætte os ned med politikerne og finde ud af, hvad der skal ændres, for at vi kan tage en stor bid af det europæiske marked.«

Danske vognmænd forlader forsigtigt slæbesporet

Det går fremad for de danske vognmænd og transportselskaber, der er ved at lægge krisen bag sig. Selskaberne kan igen kigge fremad, og konkurer og underskud er i bakspejlet.

Erhverv 20.04.2015 kl. 08:00



BERTIL BARKHOLT FRUELUND

Krisestemningen er ved at være fortid for den danske transportbranche, der fik en kajeryster af rang, da finanskrisen trak tæppet væk under forretningerne.

For brancheforeningen ITD, der har 670 medlemmer, betyder det, at medlemmerne efterspørger hjælp til forretningsudvikling. For det 119 år gamle K. Hansen Transport fra Vejen og direktør Jakob Wiborg Hansen – den fjerde Hansen i rækken – betyder det, at der er plads til at opgradere vognparken og lede efter muligheder i stedet for at slukke brande.

Ifølge ITD's data indsamlet i 2015 oplever halvdelen af medlemmerne en fremgang i godsmængderne og en stigende omsætning. Samtidig gav 85 pct. af medlemmerne overskud i 2014, og over halvdelen forventer, at resultatet bliver bedre i år.

»Krisen var hård ved vores branche, men vi kan glæde os over, at der er en stigende tendens til, at det går den rigtige vej, og at billedet generelt er positivt,« siger Jacob Christian Nielsen, administrerende direktør for ITD, og fortsætter:

»Under krisen handlede det mest om bare at få luft. Men nu er der mange af vores medlemmer, der kigger på, hvordan de kan vokse gennem ting som innovation og nye forretningsområder, de kan kaste sig over. Det er et rigtigt godt tegn.«

Transportbranchen har ellers været på hælene, siden finanskrisen ramte i 2008 og lynhurtigt blev til en generelt økonomisk krise. Før krisen boomede væksten, og danske lastbilchauffører og transportselskaber havde svært ved at følge med.

Det lavede krisen dog hurtigt om på, da prispres og faldende efterspørgsel lugede voldsomt ud blandt vognmændene. Siden 2007 er antallet af vognmænd ifølge ITD faldet til 5000 fra 6300 før krisen – et fald på godt en femtedel.

»Vi havde utroligt travlt de første syv måneder af 2008 og gik på ferie med den formodning, at det hele ville starte op igen i midten af august, som det plejer. Da vi så kom tilbage fra sommerferien, så skete det bare ikke. Det var voldsomt,« siger Jakob Wiborg Hansen.

På det tidspunkt var han lige vendt tilbage familieselskabet K. Hansen Transport, der siden 1896 har opereret i det jyske, nu med hovedkvarter i Vejen. På det tidspunkt arbejdede Jakob Hansen under sin far Karsten Hansen, og de to stod nu mit i moradset.

Omsætningen faldt fra 2008 til 2009 med en femtedel, da så godt som alle kunder skruede ned for blusset samtidigt. Selskabet var hårdt ramt og 2009 bød på et underskud på små seks mio. kr. Alt blev sat ind på at nedskalere og antallet af medarbejdere røg fra omkring 120 til 80.

»Det var strengt, for det var næsten alle vores kunder, der efterspurgte mindre på samme tid. Hver gang vi troede, at nu havde vi skåret nok, så måtte vi skære igen. Så vi var ligesom på bagkant hele tiden,« siger Jakob Hansen.

K. Hansen Transport var ramt ligesom alle andre i branchen, og når krybben er tom, så bides hestene. Kampen om kunderne blev hård, og alle ledte efter besparelser. Det har presset transportsektoren – og K. Hansen – til at blive langt mere professionaliserede end før krisen.

Alle processer bliver kigget igennem. Lastbilerne må så godt som aldrig kunne køre tomme hjem, og kørslen skal styres, så der bliver brugt mindst muligt diesel – den anden største udgift efter løn.

»Vi vendte alle kundefafler for at finde ud af, hvad der kunne betale sig at lave og lærte hele tiden at kigge på optimering. Om det er tidspunkter for kørslen, tomme læs eller hvor mange lastbiler, vi selv skulle eje. For bare 10-15 år siden var der mere cowboy-logistik, hvor man tog det, som det kom. Men nu skal det være langt mere styret og optimeret,« siger Jakob Wiborg Hansen.

Den helt lammende krise stoppede for K. Hansen Transport i 2010, hvor man kunne begynde at kigge fremad og opgradere organisationen. Årene efter har været svingende, men siden sidste år har bedringen fået fat.

»2014 er betydeligt bedre end 2013 og 2015 ser bedre ud endda. Vi tror på, at der er muligheder i markedet nu. Det er stadig ekstremt konkurrencepræget, hvor der er mange om buddet og et stort fokus på prisen. For der er ikke nogen, der har glemt krisen og aftaler bliver ikke bare forlænget længere,« siger Jakob Hansen og fortsætter:

»Men markedet er i bedring, ingen tvivl om det.«

Det fik – sammenkoblet med generationsskiftet – K. Hansen til at investere i 2014, hvor man udskiftede omkring halvdelen af vognparken til nye lastbiler, der er billigere i drift og giver mindre vedligeholdelse. I sidste uge rullede yderligere fem nye lastbiler ind hos K. Hansen i Vejen.

Fremgangen forventes at fortsætte, og Jakob Hansen, der i slutningen af 2012 overtog fra faren Karsten, forventer, at K. Hansen vil vokse med 8 pct. om året i omsætning med tilhørende forbedrede resultater.

Krisen har dog sat sig dybe spor i tilliden til, hvor holdbar fremgangen er og hvor hurtigt, verden kan vende på en tallerken.

»Vi tør godt at investere penge igen, fordi vi føler, at det går den rigtige vej. Men der er hele tiden en stor skepsis og en usikkerhed over, hvor hurtigt det kan vende. Vi skal ikke blive overmodige og begynde at tage faste omkostninger ind,« siger Jakob Hansen og fortsætter:

»Der er så meget usikkerhed. Så er der Rusland, så er der oliespekulationer. De smitter så hurtigt af, og pludseligt kan ordreindgangen falde 5 pct. Man føler, man er på en knivsæg. Men modsat skal man heller ikke blive bange for sin egen skygge, for der er muligheder derude og man skal heller ikke være bange for at tage nogle chancer.«