

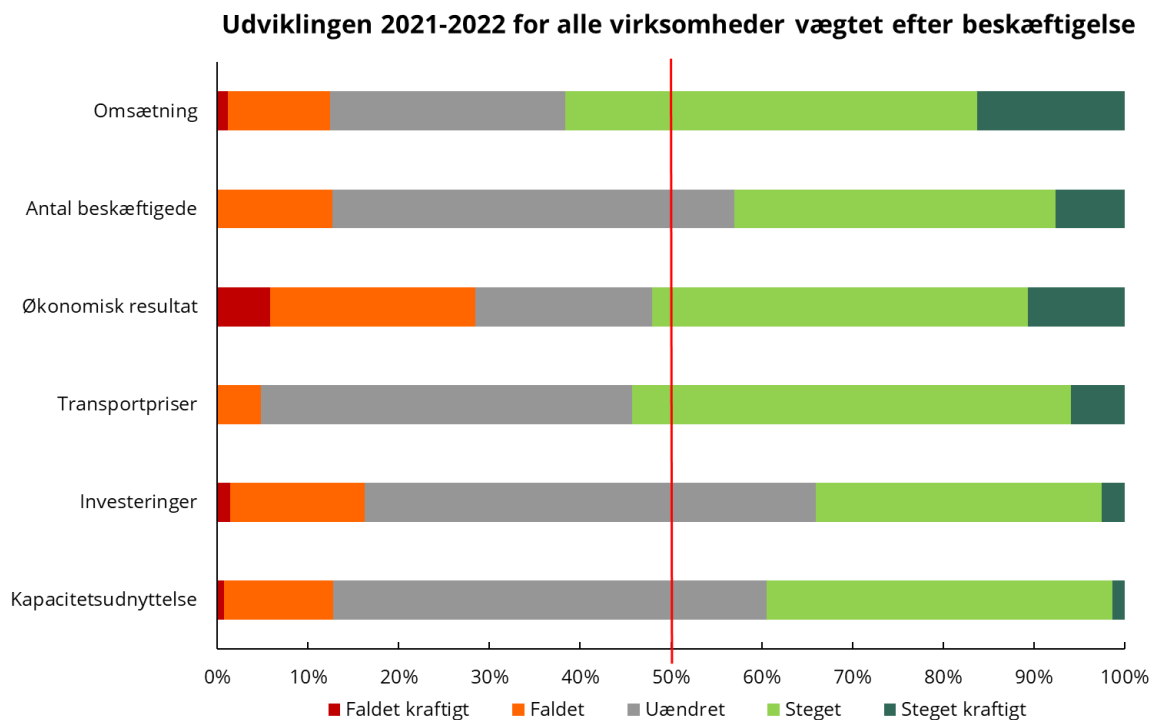
Konjunkturundersøgelse 2023: *Udvikling og forventninger*

Godt år trods inflation – men udsigt til afmatning i vognmandserhvervet

Vognmandsvirksomhedernes oplevelse af den økonomiske udvikling på en række nøgletal har fortsat forbedret sig i 2022 på de fleste områder • 2022 var trods krigen et generelt godt år, især for omsætningen og transportpriserne, som blev trukket op af en fortsat stigende inflation, samt indtjeningen, hvor et stort mindretal dog også oplevede fald pga. stigende omkostninger og chaufførmangel • Pessimismen dominerer i forventningerne til 2023, hvor indtjeningen og investeringerne forventes at falde, mens transportpriserne ventes at stige • I 2022 var udviklingen mest positiv hos især transportpriserne og omsætningen for de fleste transporttyper •

AF MORTEN PERNØ, ØKONOM

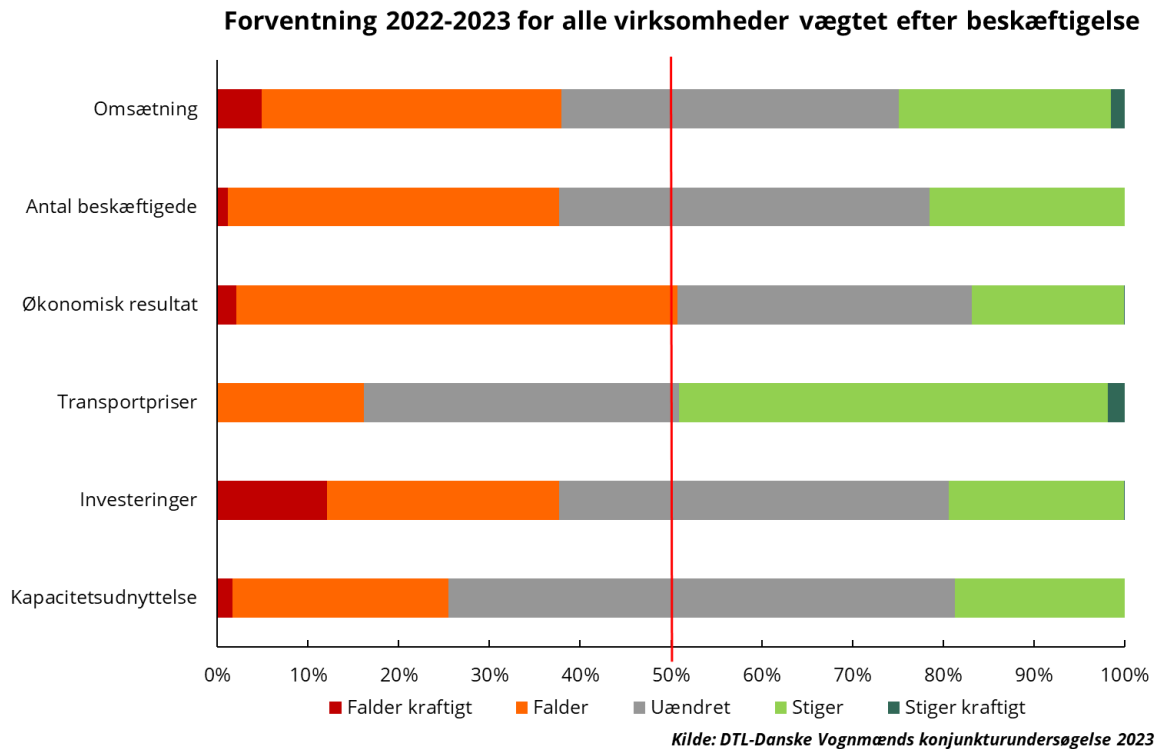
Bedre nøgletal, dog ikke investeringer og beskæftigelse



- Oven- og nedenstående figurer 1 og 2 viser resultaterne fra virksomhedernes erfarede udvikling i og forventninger til nøgletallene vægtet i forhold til beskæftigelsen i den enkelte virksomhed.¹

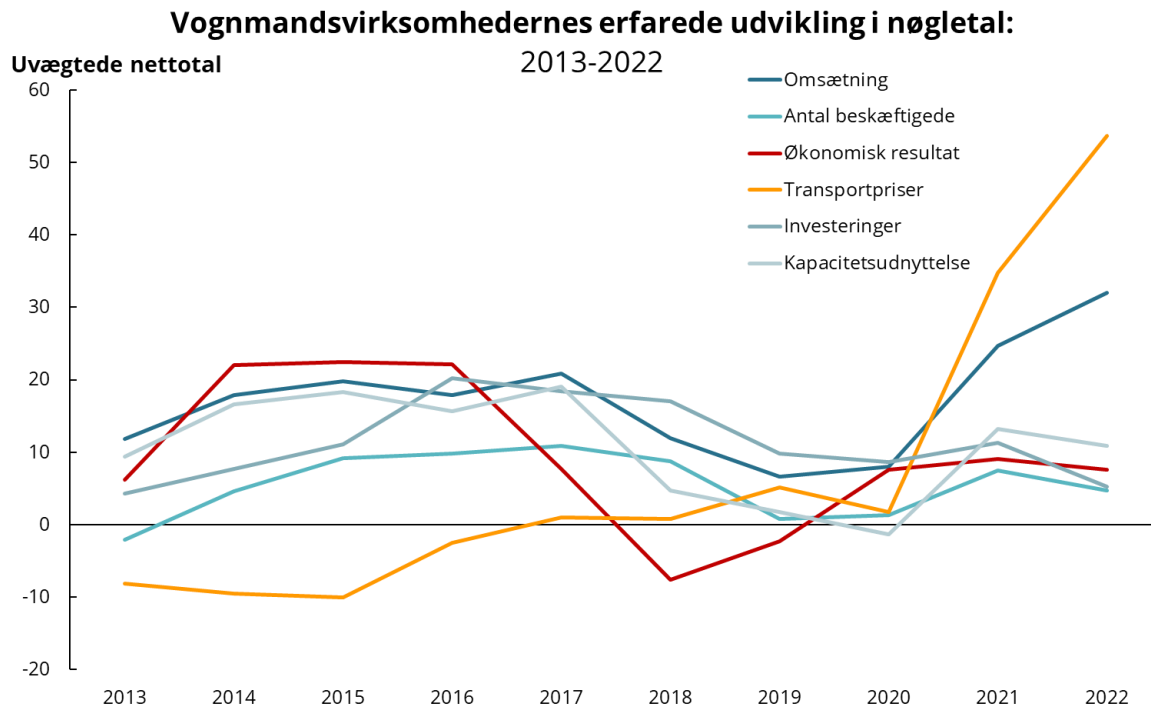
- Det interessante er at se på balancen mellem på den ene side *Steget/Stiger* eller *Steget kraftigt/Stiger kraftigt* og på den anden side *Faldet/Falder* eller *Faldet kraftigt/Falder kraftigt*.
- Figur 1 viser erfaringen fra 2022. Det overordnede indtryk er, at det trods krig og fortsat høj inflation har været et generelt godt år, især hvad angår omsætningen, transportpriserne og indtjeningen (økonomisk resultat).
- Som i 2021 har et ganske stort mindretal på 29 pct. dog oplevet en faldende indtjening, hvilket kan tilskrives faktorer som beskrevet nedenfor.
- Den grønne del af søjlerne er blevet større for flertallet af nøgletallene – omsætningen, transportpriserne, indtjeningen og kapacitetsudnyttelsen – men mindre for investeringerne og beskæftigelsen end på samme tid sidste år. Men tilfælde af kraftigt fald angivet med rødt er uændrede eller blevet mindre, og selvom det samme som i 2021 – halvdelen – blot har oplevet uændrede investeringer, har noget færre end sidste år oplevet det i alle de øvrige nøgletal.
- Eksempelvis har 61 og 54 pct. af virksomhederne oplevet stigende eller kraftigt stigende og blot 12 og 5 pct. faldende eller kraftigt faldende omsætning eller transportpriser. Det giver en positiv overvægt på 49 procentpoint. For begge nøgletal er det noget flere end i 2021.
- Tilsvarende har 43 og 39 pct. af virksomhederne oplevet en stigende eller kraftigt stigende beskæftigelse eller kapacitetsudnyttelse og blot 13 pct. en faldende eller kraftigt faldende tendens. Det giver en positiv overvægt på 30 og 26 procentpoint.
- Omvendt har 35 pct. ganske vist oplevet stigende eller kraftigt stigende, men 16 pct. faldende eller kraftigt faldende investeringer. Det giver en positiv overvægt, men blot på 19 procentpoint.
- Der har været en lille positiv udvikling i 2022 for indtjeningen og kapacitetsudnyttelsen og en lille negativ for investeringerne og beskæftigelsen.
- Færrest har oplevet faldende transportpriser og omsætning - færrest stigende investeringer og indtjening.
- Den overvejende positive udvikling er sket på baggrund af en fortsat pæn, om end lidt lavere, vækst på 3,8 pct. i 2022 i dansk økonomi, som, trods fortsat usikkerhed, er kommet bedre igennem end to af sine største samhandelspartnere, Tyskland og Sverige, kun lidt under Norge, og hvis bruttonationalprodukt (BNP) har ligget 6,7 pct. over førkriseniveauet². Væksten har stadig haft følgeskab af en høj inflation pga. fortsatte internationale forsyningskædeproblemer og stigende energipriser over en stor del af 2022, og inflationen er iflg. Danmarks Statistik fortsat høj – i marts 2023 på 6,7 pct. mod 7,6 pct. i februar ift. året før – men så ud til at toppe i efteråret 2022, og selvom kerneinflationen trods flere rentestigninger ikke for alvor er kommet ned, men er på højde med fattigfirserne, var det stadig muligt for nogle at forbedre indtjeningen.³ Andre blev til gengæld påvirket af de større dieselomkostninger, en massiv mangel på chauffører⁴ samt manglende muligheder for at overvælte omkostninger på fx offentlige kunder, så andelen, der har oplevet en faldende indtjening, er fortsat relativ høj. Den generelle økonomiske usikkerhed har desuden været så høj, at det har påvirket virksomhedernes investeringer og beskæftigelse.

Størst forventning til fald i indtjeningen og investeringerne – forventning om stigende transportpriser i det kommende år



- Figur 2 viser, at forventningerne til 2023 er meget mere pessimistiske, end hvad oplevelsen var i 2022, bortset fra transportpriserne.
- Eksempelvis venter kun 17 pct. af virksomhederne mod 52 pct. i det forløbne år en stigende eller kraftigt stigende indtjening i det kommende år, mens 51 pct. mod 29 pct. i det forløbne år forventer et fald eller kraftigt fald i indtjeningen. Det giver en negativ overvægt på 34 procentpoint mod en positiv på 23 procentpoint i det forløbne år.
- Omvendt venter 49 pct. stigende eller kraftigt stigende transportpriser, mens blot 16 pct. venter faldende eller kraftigt faldende transportpriser. Det giver en positiv overvægt på 33 procentpoint og dermed en forventning om en stigning.
- Omsætningen, indtjeningen og beskæftigelsen er de nøgletal, hvor optimismen er faldet mest og pessimismen steget stærkest.
- Udover indtjeningen er der mest pessimisme med hensyn til investeringerne. Næsten 4 ud af 10 – 38 pct. – venter faldende eller kraftigt faldende investeringer, mens kun lidt under hver femte – 19 pct. – venter stigende og ingen kraftigt stigende investeringer.
- Et stort flertal på næsten 6 ud af 10 – 56 pct. – venter blot et uændret niveau for kapacitetsudnyttelsen i det kommende år.

Historisk kraftig vækst i transportpriser og omsætning, men indtjeningen stagnerer og investeringer, beskæftigelse og kapacitetsudnyttelse stiger i mindre grad end sidste år



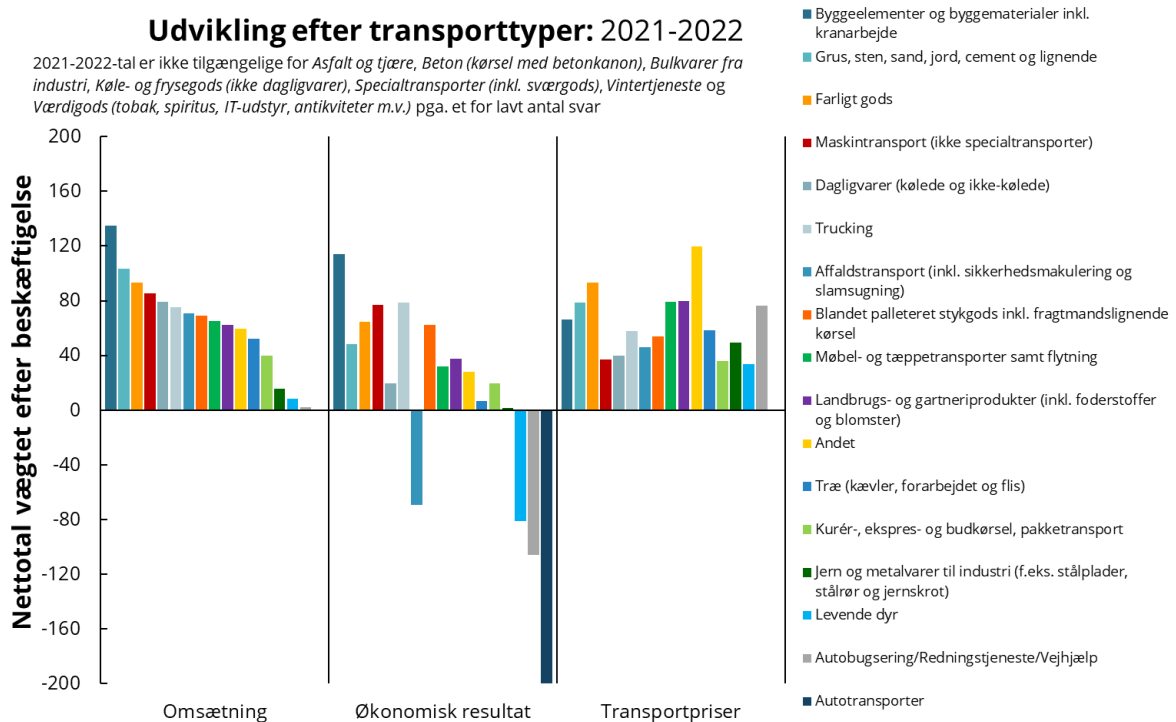
Kilde: DTL-Danske Vognmænds konjunkturundersøgelse 2014-2023

- Nettotallet i figur 3 beskriver, hvordan flertallet af vognmandsvirksomhederne vurderer udviklingen fra år til år.
- Efter en negativ udvikling i indtjeningen i 2018 og 2019, der vendte i 2020, var der som i 2021 også i 2022 et flertal, som oplevede fremgang i indtjeningen. Men det var færre end i 2021, for omkostningerne fulgte også i 2022 med op som følge af en kombination af den stadig højere inflations kraftige aftryk på dieselomkostningerne og manglen på arbejdskraft og overvæltningmuligheder, jf. ovenfor.
- Nettotallene for transportpriserne og omsætningen har igen i år vist tegn på fremgang, men ikke helt så kraftigt som sidste år, så stigningen i antallet af virksomheder, der har oplevet stigende transportpriser og omsætning, er aftaget en smule. Niveaulet er dog atter en gang historisk højt.
- Omvendt har nettotallene for især investeringerne, kapacitetsudnyttelse, beskæftigelse og indtjening nu i større eller mindre grad vist tegn på tilbagegang, selvom de fortsat er positive.
- Dvs. at et mindre flertal af vognmandsvirksomheder end sidste år har oplevet fremgang.
- Efter en periode med faldende transportpriser frem til 2017 oplevede et lille flertal af vognmandsvirksomhederne siden en bedring, og efter en opbremsning i 2020 oplevede et meget markant flertal stigende transportpriser i både 2021 og 2022.

Transport af *Byggeelementer m.v., Grus, sten m.v., Farligt gods* og *Maskintransporter* har haft den mest positive udvikling og *Autotransporter* det modsatte fra 2021 til 2022⁵

Udvikling efter transporttyper: 2021-2022

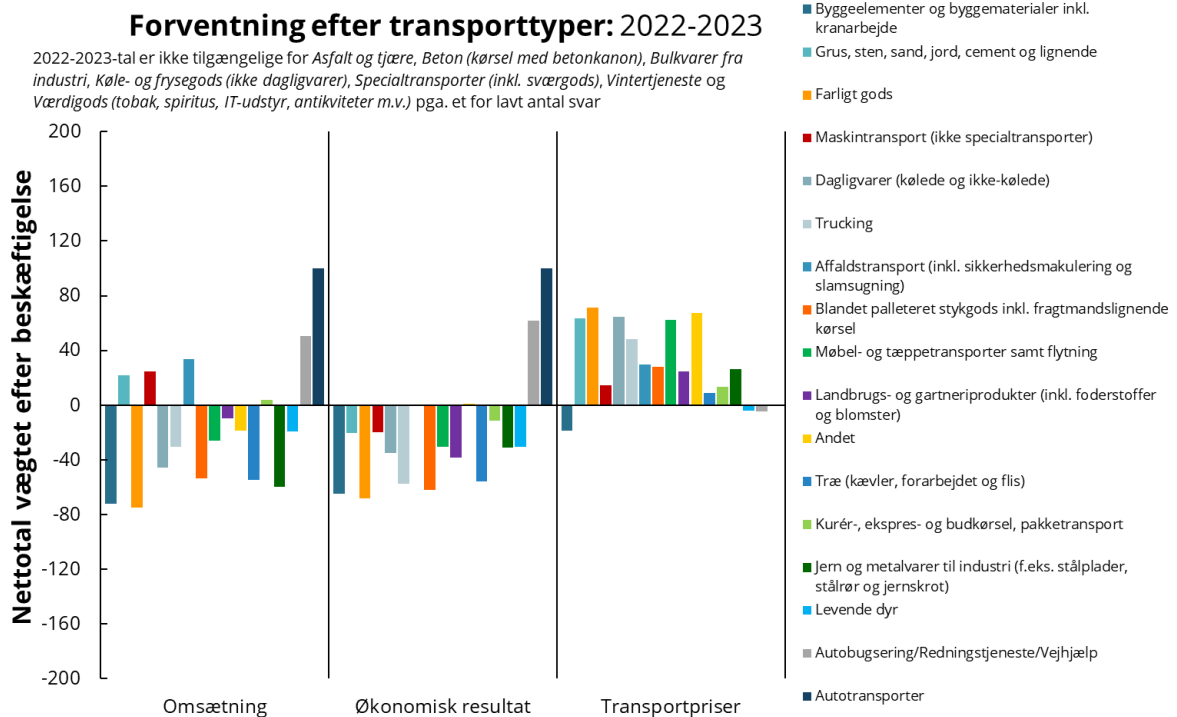
2021-2022-tal er ikke tilgængelige for *Asfalt og tjære, Beton (kørsel med betonkanon), Bulkvarer fra industri, Køle- og frysegods (ikke dagligvarer), Specialtransporter (inkl. sværgods), Vintertjeneste og Værdigods (tobak, spiritus, IT-udstyr, antikviteter m.v.)* pga. et for lavt antal svar



Kilde: DTL-Danske Vognmænds konjunkturundersøgelse 2023

- Figur 4 viser transporttypernes erfaringer i tre af de seks nøgletal ud fra skalaen for nettotalene, som er beskrevet nærmere bagest i note 1.
- Udviklingen var i 2021 mest positiv i transportpriserne og omsætningen for de fleste transporttyper vægtet efter deres beskæftigelse, hvor 16 ud af 17 transporttyper i større eller mindre grad oplevede fremgang.
- *Autotransporter, Autobugsering m.v., Levende dyr* og *Affaldstransport* havde som de eneste transporttyper negative nettotal i indtjeningen, hvor *Autotransporter* havde den største og meget negative oplevelse, bl.a. som følge af, at bilsalget har været hårdt ramt på et niveau, der ikke er set siden finanskrisen i 2009 pga. usikkerheden i økonomien og et styrtdyk i forbrugertilliden.⁶
- Omvendt havde især *Byggeelementer m.v.* de mest positive oplevelser i to ud af tre nøgletal i 2022, bl.a. pga. fortsat, om end aftagende fremgang i byggeriet. Også *Grus, sten m.v., Farligt gods* og *Maskintransport* havde meget positive nettotal i to ud af tre nøgletal i 2022. Transport af *Andet* havde det største positive nettotal i transportpriserne, mens *Autotransporter* som den eneste havde en neutral oplevelse.
- Især *Jern og metalvarer, Træ (kævler m.v.)* og *Kurértransport m.v.* havde beherskede positive oplevelser i indtjeningen, mens *Autotransporter, Autobugsering m.v., Levende dyr* og *Jern og metalvarer* havde det i omsætningen.

Mere optimisme i *Autotransporter* og *Autobugsering m.v.* i to ud af tre nøgletal, mindre i især *Byggeelementer m.v.* *Farligt gods*, *Blandet palleteret stykgods m.v.* og *Trucking* for det kommende år⁷



- Ovenstående figur 5 viser transporttypernes forventninger i tre af de seks nøgletal ud fra skalaen for nettotalene, som er beskrevet nærmere bagest i note 1.
- Forventningerne til omsætningen og indtjeningen i 2023 er overvejende negative. Kun *Autotransporter* og *Autobugsering m.v.* har positive nettotal her og bliver entydigt de mest optimistiske af alle transporttyperne, mens *Farligt gods* og *Byggeelementer m.v.* har de mest negative – førstnævnte i alle tre – nettotal, efterfulgt af *Jern og metalvarer*, *Træ (kævler m.v.)*, *Blandet palleteret stykgods m.v.* og *Dagligvarer* i omsætningen samt *Blandet palleteret stykgods m.v.*, *Trucking*, *Træ (kævler m.v.)* og *Landbrugs- og gartneriprodukter* i indtjeningen.
- I alle nøgletallene bliver 13-14 ud af 17 transporttyper mindre optimistiske eller decideret pessimistiske i forhold til i 2022.
- Især *Byggeelementer m.v.* oplever et kraftigt skifte fra optimisme til pessimisme, hvad angår omsætningen og indtjeningen, efterfulgt af *Farligt gods*, *Dagligvarer*, *Blandet palleteret stykgods m.v.*, *Træ (kævler m.v.)* og *Trucking* i omsætningen og af *Trucking*, *Farligt gods*, *Blandet palleteret stykgods m.v.*, *Landbrugs- og gartneriprodukter* og *Grus, sten m.v.* i indtjeningen.
- *Byggeelementer m.v.*, *Autobugsering m.v.* – som har det næststørste fald i nettotallet – og *Levende dyr* har som de eneste negative nettotal i transportpriserne, hvor resten

af transporttyperne har mere afdæmpede forventninger, end hvad tilfældet har været i 2022. *Farligt gods, Andet, Grus, sten m.v., Dagligvarer og Møbel- og tæppe transporter m.v.* har de største positive nettotal i transportpriserne.

- Især transport af *Andet, Landbrugs- og gartneriprodukter og Træ (kævler m.v.)* forventer i markant mindre grad stigende transportpriser i det kommende år i forhold til i 2022. *Dagligvarer* og *Autobugsering* skiller sig ud ved som de eneste at hhv. flere forventer stigende transportpriser og at have uændret neutrale forventninger til transportpriserne i 2023 i forhold til 2022.

Noter

¹ De fem svarmuligheder for hhv. udvikling i og forventninger til nøgletallene - *Faldet/Falder kraftigt, Faldet/Falder, Uændret, Steget/Stiger og Steget/Stiger kraftigt* - er regnet sammen til et nettotal, der desuden er vægtet efter den enkelte virksomheds beskæftigelse. Hvis nettotallet er negativt, er der en overvægt af virksomheder, der har svaret negativt eller meget negativt. Tilsvarende ved et positivt nettotal er der en overvægt af virksomheder, der har svaret positivt eller meget positivt. Da der benyttes en skala fra meget negativt til meget positivt (-2,-1,0,1,2), kan nettotallet ikke være over 200 og ikke under -200. Disse yderpunkter ville kun opstå, hvis alle samtidigt svarede enten meget positivt eller meget negativt.

Nettollene er vægtet efter beskæftigelse, hvilket vil sige, at svar fra store virksomheder vægter mere end svar fra mindre virksomheder. Det bemærkes, at der er sat en begrænsning for den enkelte virksomheds påvirkning af nettotallet, idet virksomheder med mere end 200 beskæftigede bliver indregnet i nettotallet som havende 200 beskæftigede.

Bemærk, at datagrundlaget har været for lille til at analysere nærmere på syv af transporttyperne. Det er *Asfalt m.v., Beton (kørsel med betonkanon), Bulkvarer, Køle- og frysegods, Specialtransporter, Vintertjeneste og Værdigods*. Bemærk også, at der kun er medtaget transporttyper, hvor virksomheden har angivet, at transporttypen udgør mindst 25 pct. af omsætningen.

² Danmarks Statistik: Nyt fra Danmarks Statistik: "Nationalregnskab 2022 marts-version" - <https://www.dst.dk/nytpdf/45342>.

³ Kerneinflationen defineres som forbrugerprisindekset ekskl. energi og ikke-forarbejdede fødevarer og er et mål for inflationen på lang sigt og for hvorvidt inflationen har bredt sig til andre områder end energi og ikke-forarbejdede fødevarer. Se Danmarks Statistik: Nyt fra Danmarks Statistik: "Forbruger- og nettoprisindeks" marts 2023 - <https://www.dst.dk/nytpdf/45050> samt Danmarks Statistik: "Bag Tallene: Kerneinflation på højde med fattigfirserne" - <https://www.dst.dk/da/Statistik/nyheder-analyser-publ/bagtal/2023/2023-04-18-kerneinflation-paa-hojde-med-midten-af-fattigfirserne>.

⁴ DTLs fremstilling af et 9 mdrs. glidende gennemsnit ud fra Danmarks Statistiks Konjunkturbarometre for Serviceerhverv viser, at andelen af landtransportvirksomheder, som angav, at manglen på arbejdskraft var en væsentlig produktionsbegrænsning, toppede i foråret-sommeren 2022, hvor mere end 6 ud af 10 virksomheder angav dette. Samtidig viser tal fra Styrelsen for Arbejdsmarked og Rekruttering (STAR), at den forgæves rekrutteringsrate, målt halvårligt, for stillingen "chauffør, fragt, distribution, blandet kørsel" har ligget på mellem 45 pct. (marts 2022) og 34 pct. (dec. 2022), og at antallet af forgæves rekrutteringer har ligget på mellem 753 stk. pr. måned (marts 2022) og 613 stk. pr. måned (dec. 2022), jf. <https://star.dk/viden-og-tal/udvikling-paa-arbejdsmarkedet/rekrutteringssurveys/>.

⁵ Der ses alene på transporttyper med mindst 50 beskæftigede.

⁶ Se note 2.

⁷ Se note 5.

Yderligere oplysninger

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

Artiklen er baseret på resultatet af DTLs medlemmers besvarelse af DTLs konjunkturundersøgelse af vognmandserhvervet i Danmark 2023, hvis data er indsamlet i perioden 2.-23. marts 2023. Spørgeskemaet blev udsendt til 1.413 af DTLs medlemsvirksomheder. 421 virksomheder har besvaret undersøgelsen, hvilket giver en svarprocent på 29,8.
