DTL DANSKE VOGNMÆND
KONJUNKTUR NYT
NR. 2 - 2021

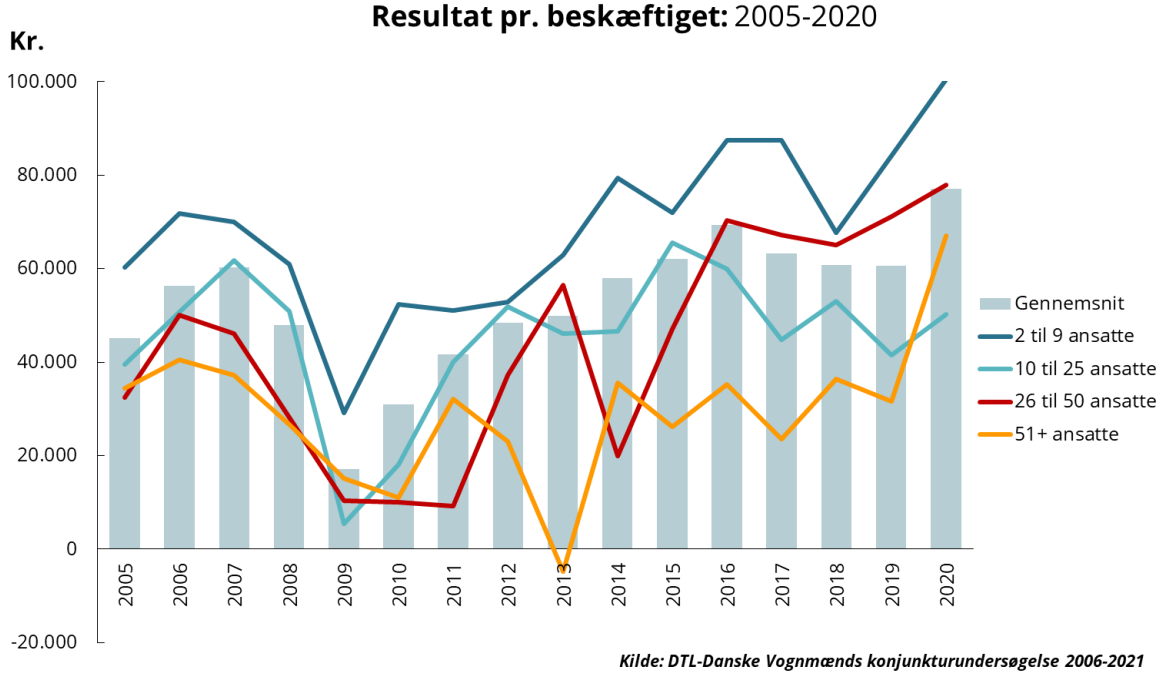
Konjunkturundersøgelse 2021: *Regnskabstal*

Markant bedring, men også fortsat stor spredning i resultat

Efter stagnation året før kom væksten i resultatet pr. beskæftiget[1] markant tilbage i 2020 • Spredningen var dog fortsat stor mellem transporttyperne, igen især for de med tilknytning til bygge og anlæg, men overskudsgraden brød sin vigende tendens siden 2017 •

AF MORTEN PERNØ, ØKONOM

Resultat pr. beskæftiget: 2005-2020



Kilde: DTL-Danske Vognmænds konjunkturundersøgelse 2006-2021

- Det gennemsnitlige resultat pr. beskæftiget for vognmandsvirksomheder, som ikke er personligt ejede, viste i 2020 tegn på vækst til trods for Covid-19-krisen.
- Efter en stagnation i 2019, hvor væksten kun var på 0,2 pct., voksede indtjeningen i 2020 med 27 pct. til historisk høje 77.122 kr. mod 60.599 kr. pr. beskæftiget i 2019.
- I forhold til den foregående top i 2016 på 69.282 kr. var stigningen på 11 pct., mens resultatet pr. beskæftiget i 2020 var mere end 4,5 gange så højt end bunden i 2009.
- Niveauet i 2020 var også historisk højt for næsten alle virksomhedstyperne, bortset fra virksomheder med 10-25 ansatte, som ikke nær nåede sin top fra 2015 på 65.505 kr. pr. beskæftiget.
- Især virksomheder med mere end 50 ansatte, der oplevede nedgang i 2019, havde fremgang i indtjeningen i 2020, som blev mere end fordoblet til 66.964 kr. pr.

beskæftiget, men også virksomheder med 10-25 og 2-9 ansatte oplevede en pæn fremgang i 2020 på hhv. 21 og 19 pct. til hhv. 50.213 og 100.496 kr. pr. beskæftiget.

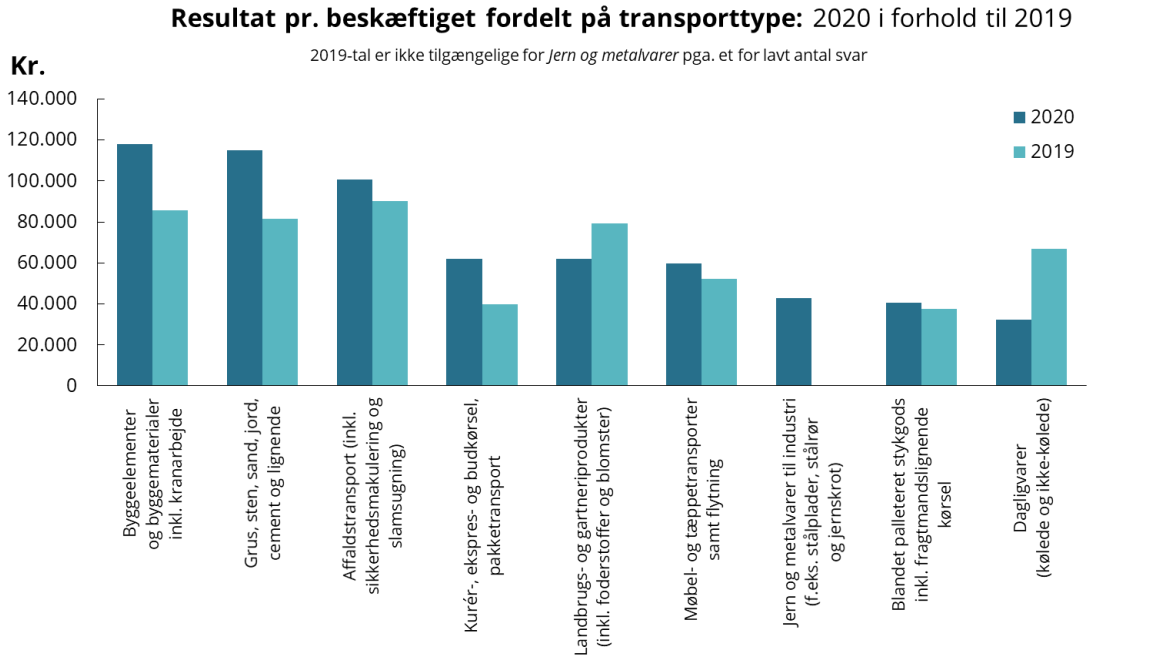
- Mindst fremgang havde virksomheder med 26-50 ansatte med 9 pct., men nåede alligevel en hidtidig top på 77.911 kr. pr. beskæftiget.
- Flere faktorer kan forklare den overordnede udvikling, som i sagens natur både påvirker virksomhedernes resultat og beskæftigelse:
- Vognmandsvirksomhederne leverer ud over transport fra A til B også service- og logistikydelser, fx kranarbejde, materieludlejning, spedition, varedistribution, oplagring af gods, lagerstyring, logistikrådgivning og -optimering mv. Bedre præstationer og højere aktivitet i service- og logistikydelserne kan derfor have medvirket til et højere gennemsnitligt resultat end sidste år, ikke mindst inden for kranarbejdet, herunder i tilknytning til bygge- og anlægsbranchen.
- Ikke mindst har fortsat aktivitet i byggeriet til trods for Covid-19-krisen som beskrevet nedenfor også bidraget til at holde resultatet pr. beskæftiget oppe.
- Særlige omstændigheder på efterspørgselssiden pga. Covid-19-pandemien indvirker også:
- Nogle vognmandsvirksomheder, som har haft transportopgaver med tilknytning til minkindustrien, er blevet særdeles hårdt ramt - nogle har helt stoppet driften, andre har måttet afskedige medarbejdere og forsøge at sælge materiel for at overleve. DTL anslår nedlukningen af minkerhvervet til at koste de danske vognmænd mindst 200 mio. kr. årligt i mistet kørsel.[2]
- I mange andre transporttyper har behovet for transport dog fortsat været højt, da kundernes aktivitet har skullet opretholdes som fx indikeret af Danmarks Statistiks og Vejdirektoratets eksperimentelle bro- og vejtrafikindekstal for lastbiltrafikken, som under hele pandemien har holdt stand modsat andre trafiktyper, herunder især personbiltrafikken, som først på det seneste har oplevet genopretning.[3]

Byggeriet har holdt stand under COVID-19-krisen og har udsigt til fortsat, om end mere moderat fremgang – dog ikke i trafikale anlægsinvesteringer

- DI Dansk Byggeris seneste konjunkturanalyse fra oktober 2020[4], dvs. inden den store 2. nedlukning i december, konkluderede, at bygge- og anlægsbranchen oplevede stigende aktivitet i 2020 og ventede en vækst på 4,6 pct. i bygge- og anlægsinvesteringerne trods en hård påvirkning på dansk økonomi fra Covid-19.[5]
- Fremgangen ventedes at fortsætte i 2021, hvis der ikke blev pålagt nye Covid-19-restriktioner på byggeriet, men det var især pga. renoveringsmarkedet, hvor der skønnedes en real aktivitetsfremgang for boligreparation og -vedligeholdelse på 10 pct. i 2020 og 2021.
- Omvendt var udsigterne for anlægsinvesteringer i trafikal infrastruktur iflg. analysen ikke gode.

- Det skyldtes bl.a. manglende igangsætning af trafikanlægsaktiviteter i 2020, udsigten til, at beskæftigelsen i anlægsbranchen kun så ud til at ville vokse pga. Femern Bælt-forbindelsen samt en forventning om færre trafikinvesteringer i 2021, bl.a. pga.:
    - Mindre metrobyggeri pga. åbningen af Metro Cityringen og Nordhavnsmetroen.
    - Udsigten til faldende udgifter til anlægsprojekter hos både Vejdirektoratet med en tredjedel i 2020 og forventet næsten en femtedel i 2021 og kommunerne med 9 pct. i 2021.
- Modsat ventedes en fortsat aktivitet fra byggeriet af Sydhavnsmetroen og letbanerne i Odense og ved Ring 3 i København samt igangsættelsen af etableringen af Femern Bælt-forbindelsen at ville holde aktiviteten oppe i 2021.
- Analysens resultater indikerer derfor en svag afmatning i aktiviteten i byggeriet i den kommende tid uden dog, at der er tale om decideret tilbagegang. Det harmonerer med, at *Byggeelementer m.v.* og *Grus, sten m.v.* som vist i **KONJUNKTUR NYT NR. 1-2021** viser tegn på en mindre optimisme for omsætning og indtjening i 2021, end hvad oplevelsen var i 2020.
- Danmarks Statistiks erhvervstillidsindikator, der sammenvejer industriens, bygge og anlægs, serviceerhvervenes og detailhandlens vurderinger, steg dog i april 2021 til sit højeste niveau siden maj 2019 og lå endog højere end i februar 2020, lige før udbruddet af Covid-19-pandemien.[6]
- Samtidig ligger bygge og anlægs seneste sammensatte konjunkturbarometer for april 2021, selvom den fortsat er svagt negativ, iflg. Danmarks Statistiks tal på sit højeste niveau siden november 2018 efter at have nået bunden netop for et år siden i april 2020, umiddelbart efter Covid-19-pandemiens indtog i dansk økonomi.[7]
- Der er derfor umiddelbart tegn på en blød landing for byggeriet og dermed for de transporttyper, som har tilknytning hertil, fx *Byggeelementer m.v.*, *Asfalt og tjære* og *Grus, sten m.v*. Som påpeget i **KONJUNKTUR NYT NR. 3-2021** er det dog vigtigt, at der bliver taget initiativ til at øge bl.a. vejanlægsinvesteringerne, hvis transporttyperne skal kunne skabe vækst og arbejdspladser, fx i form af regeringens infrastrukturplan.

Fortsat stor spredning mellem transporttyper[8]



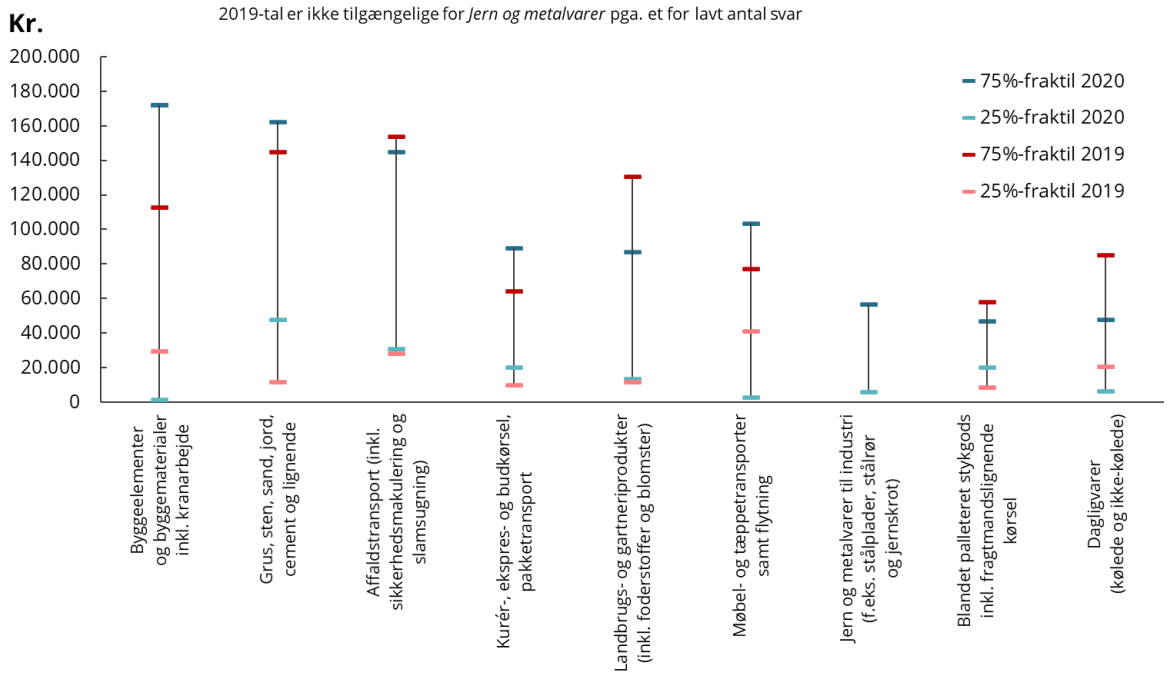
Kilde: DTL-Danske Vognmænds konjunkturundersøgelse 2020-2021

- I 2020 opnåedes det største resultat pr. beskæftiget da også i transport af *Byggeelementer m.v.* med 117.905 kr. - en vækst på 38 pct. fra 2019.
- Også transport af *Grus, sten m.v.*, sidste års førende *Affaldstransport* og *Kurértransport m.v.*, der i 2019 oplevede et fald, lå med hhv. 115.031 kr. (+41 pct.), 100.848 kr. (+12 pct.) og 61.861 kr. (+55 pct.) også højt i 2020.
- Fremgangen i transport af *Grus, sten m.v.*, den største i 2020, og i *Kurértransport m.v.* afspejlede fremgangen i bygge- og anlægssektoren, jf. ovenfor, samt en tiltagende e-handel og pakketransport under Covid-19-krisen.
- *Møbel- og tæppetransporter* og *Blandet palleteret stykgods*, som i 2019 blot oplevede hhv. en stagnation og et fald i resultatet pr. beskæftiget, havde også fremgang i 2020.
- *Dagligvarer* og *Landbrugs- og gartneriprodukter*, der i 2019 havde størst og næststørst fremgang, havde omvendt i 2020 det største og næststørste fald, hvor resultatet for *Dagligvarer* blev mere end halveret.

Fortsat stor forskel inden for transporttyperne – stærkest i transporter, der er relateret til bygge og anlæg, affald, flytning og landbruget

Spredning af resultat pr. beskæftiget fordelt på transporttype: 2020 ift. 2019

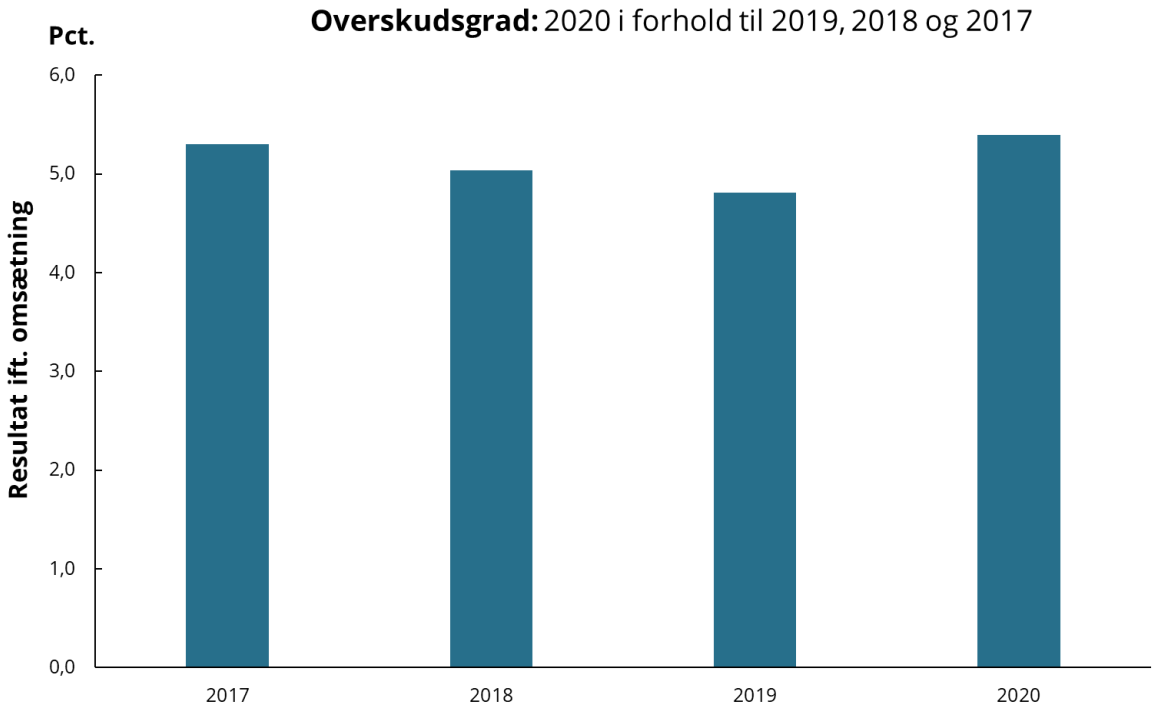
2019-tal er ikke tilgængelige for *Jern og metalvarer* pga. et for lavt antal svar



Kilde: DTL-Danske Vognmænds konjunkturundersøgelse 2020-2021

- Forskellen i spredningen i de enkelte virksomheders resultat pr. beskæftiget er fortsat stor for de forskellige transporttyper og også i 2020 særligt stor inden for transporttyper med tilknytning til bygge og anlæg, affaldshåndtering og landbruget, men nu også for flytninger.
- I 2020 var forskellen størst i *Byggeelementer m.v.*, hvor de 25 pct. dårligste genererede det absolut laveste niveau blandt alle transporttyperne. Hvor de 25 pct. bedst præsterende virksomheder (75%-fraktilen) i transporttypen præsterede et resultat pr. beskæftiget på over 112.500 kr. i 2019 og de 25 pct. dårligst præsterende (25%-fraktilen) maksimalt 29.495 kr., præsterede de to grupper hhv. mere end 171.667 kr. og højst blot 1.250 kr. i 2020. Forskellen er altså udvidet og på et markant lavere niveau for de dårligst præsterende blandt virksomhederne i transporttypen.
- Bortset fra *Kurértransport m.v.* og *Møbel- og tæppetransporter* er spredningen dog mindsket i de øvrige transporttyper.
- *Møbel- og tæppetransporter*, som havde den mindste spredning i 2019, havde i 2020 den fjerdestørste, mens *Blandet palleteret stykgods* efterfulgt af *Dagligvarer* havde den mindste.

Tendens til fald i gennemsnitlig overskudsgrad siden 2017 blev brudt i 2020



Kilde: DTL-Danske Vognmænds konjunkturundersøgelse 2018-2021

- Den gennemsnitlige overskudsgrad – resultatet i forhold til omsætningen i procent – er for alle virksomhederne i konjunkturundersøgelsen tiltaget med 12,5 pct. fra 4,8 pct. af omsætningen i 2019 til 5,4 pct. i 2020. Fra 2017 til 2019 faldt den gennemsnitlige overskudsgrad dog med lidt over 9 pct.
- Profitabiliteten i det danske vognmandserhverv er derfor alt i alt blevet en smule bedre i løbet af det sidste års tid, om end med nuancer blandt både virksomheds- og transporttyper. Dette er en skrøbelig udvikling, som med tanke på den hårde udenlandske konkurrence næppe kan ventes at fortsætte efter Covid-19-pandemien, medmindre den europæiske vejpakke slår fuldt igennem.

Noter

[1] *Personligt ejede virksomheder og interessentskaber er ikke medtaget, da det opgivne resultat som hovedregel ikke er fratrukket indehaverens løn. Derfor vil denne type virksomheder ofte vise et relativt højt resultat pr. beskæftiget. Den samme problematik kan gøre sig gældende med hensyn til medhjælpende familiemedlemmer i mindre virksomheder. Bemærk også, at der ikke skelnes mellem heltids- og deltidsbeskæftigede.*

[2] *DTL-Danske Vognmænd: Webnyhed 14. december 2020 - https://dtl.eu/nyheder-og-presse/nyheder/vognmaend-ogsa-ramt-af-minkkrisen-1/*

[3] *Danmarks Statistik: Statistikbanken, tabel BROX1 – www.statistikbanken.dk/BROX1, Danmarks Statistik: Statistikbanken, tabel VEJX1 – www.statistikbanken.dk/VEJX1, Vejdirektoratet: https://www.vejdirektoratet.dk/side/trafikkens-udvikling-i-tal.*

[4] *DI Dansk Byggeris prognose, oktober 2020 - https://www.danskindustri.dk/arkiv/analyser/2020/10/optimisme-i-bygge--og-anlagsbranchen-pa-trods-af-coronakrisen/*

[5] *Analysen ventede et fald i BNP i 2020 på -3,5 pct. Det realiserede fald i BNP blev på -2,7 pct. iflg. Danmarks Statistik – se **KONJUNKTUR NYT NR. 1-2021***

[6] *Danmarks Statistik: Statistikbanken, tabel TILLID – www.statistikbanken.dk/TILLID.*

[7] *Danmarks Statistik: Statistikbanken, tabel KBYG44 – www.statistikbanken.dk/KBYG44.*

[8] *Som følge af et for lavt antal respondenter har det ikke været muligt at analysere transporttyperne Asfalt m.v., Autobugsering m.v., Autotransporter, Beton (kørsel med betonkanon), Bulkvarer, Farligt gods, Køle- og frysegods, Levende dyr, Maskintransport, Specialtransporter, Træ (kævler m.v.), Vintertjeneste, Værdigods, Andet og Trucking.*

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 2021, hvis data er indsamlet i perioden 2.-23. marts 2021, dvs. i ugerne op til den første aftale om genåbningen af dansk økonomi efter den omfattende 2. nedlukning i december 2020. Spørgeskemaet blev udsendt til 1.502 af DTLs medlemsvirksomheder. 462 virksomheder har besvaret undersøgelsen, hvilket giver en svarprocent på 30,8.