

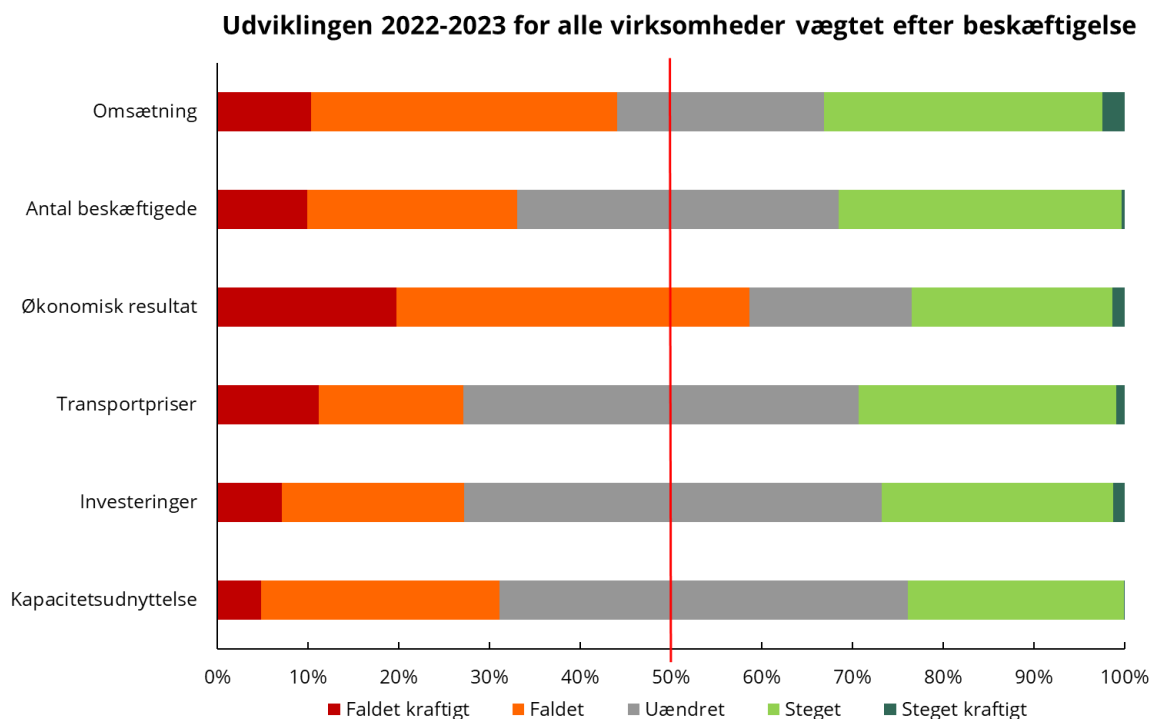
Konjunkturundersøgelse 2024: Udvikling og forventninger

Afmatning i vognmandserhvervet med udsigt til moderat udvikling og fortsat stigende priser

Vognmandsvirksomhedernes oplevelse af den økonomiske udvikling på en række nøgletal er forværret i 2023 på de fleste områder • 2023 var trods fortsat svagt stigende transportpriser pga. stigende omkostninger bl.a. som følge af transportoverenskomsten et år med lidt afmatning, især for indtjeningen, omsætningen og kapacitetsudnyttelsen, hvor de høje renter og usikkerheden afspejlede sig i investeringerne • Erhvervet har moderate forventninger til 2024 med en svag negativ tendens, hvor især indtjeningen og omsætningen ventes at falde, mens transportpriserne fortsat ventes at stige svagt pga. øgede omkostninger • I 2023 var udviklingen primært negativ i indtjeningen og omsætningen og mere blandet for transportpriserne for de fleste transporttyper •

AF MORTEN PERNØ, ØKONOM

Figur 1: Svagere nøgletal, især indtjening og omsætning



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

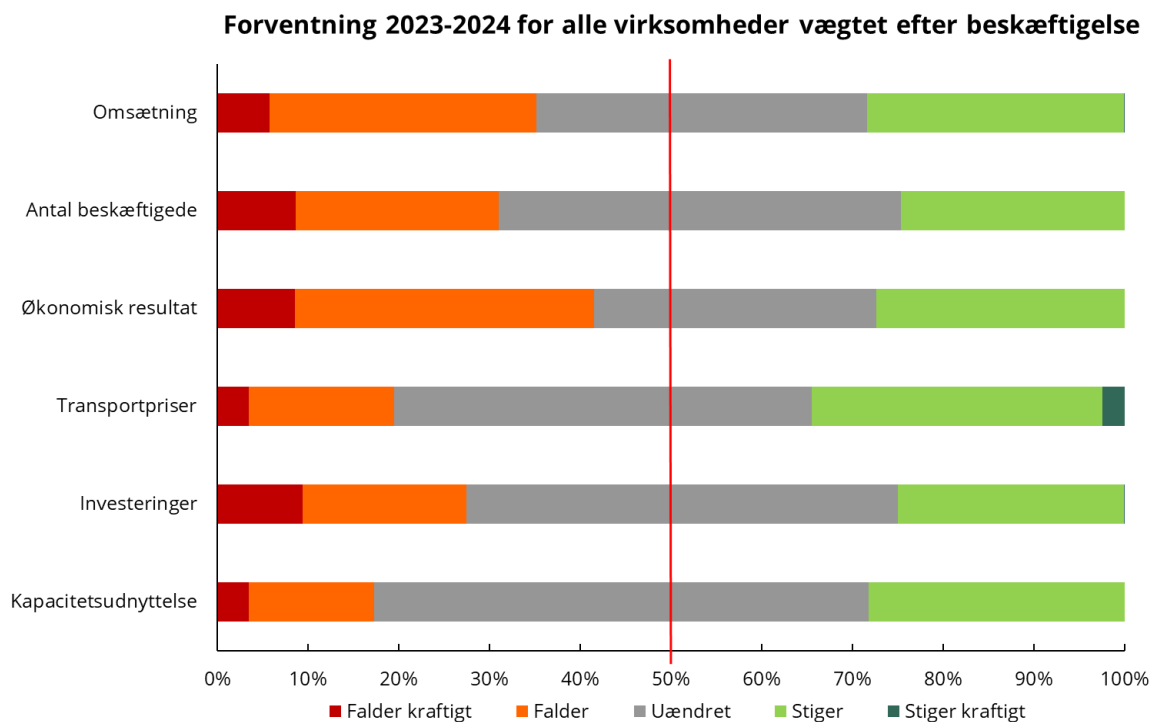
- Det interessante er at se på balancen mellem på den ene side *Steget/Stiger* eller *Steget kraftigt/Stiger kraftigt* og på den anden side *Faldet/Falder* eller *Faldet kraftigt/Falder kraftigt*.
- Figur 1 viser erfaringen fra 2023. Det overordnede indtryk er, at det trods fortsat svagt stigende transportpriser har været et år med lidt afmatning, især hvad angår indtjeningen (økonomisk resultat), omsætningen og kapacitetsudnyttelsen. Sidste års positive overvægt i nøgletallene er i størstedelen nu vendt til en mindre negativ overvægt.
- Næsten 6 ud af 10 – 59 pct. – har oplevet en faldende eller kraftigt faldende og kun lidt under en fjerdedel – 23 pct. – en stigende eller kraftigt stigende indtjening.
- Den grønne del af søjlerne er blevet mindre end på samme tid sidste år i alle nøgletallene – især indtjeningen, omsætningen og transportpriserne – mindst for investeringerne. Samtidig er tilfælde af kraftigt fald angivet med rødt blevet større, især i indtjeningen, transportpriserne, beskæftigelsen og omsætningen. Bortset fra transportpriserne har lidt færre end sidste år oplevet blot uændrede nøgletal, især i beskæftigelsen.
- Tilsvarende har lige mange – 27 pct. – i 2023 oplevet faldende som stigende investeringer i 2023 mod en mindre positiv overvægt i 2022. 46 pct. oplevede uændrede investeringer, hvilket er flest blandt alle af nøgletallene, og viser, at stigningen i renterne har givet øget usikkerhed.
- Kun 29 pct. af virksomhederne mod 54 pct. i 2022 har oplevet stigende og 27 pct. mod blot 5 pct. i 2022 faldende transportpriser. Det kan forklares dels ved en faldende inflation, som især pga. faldende energipriser i april 2024 kun lå på 0,8 pct. i forhold til året før mod 5,3 pct. i april 2023. Kerneinflationen er også faldet til 1,5 pct. i april 2024 mod 6,1 pct. i april 2023.² En anden faktor er en afdæmpning af efterspørgslen i takt med, at de høje renter er slået igennem, jf. nedenfor.
- Omvendt har der været en lille negativ udvikling i 2023 for beskæftigelsen.
- Udviklingen er sket på baggrund af en noget lavere vækst i dansk økonomi på 1,9 pct. i 2023 mod 2,7 i 2022 og faktisk var negativ i 2023 med -0,1 pct, hvis medicinalindustrien holdes uden for.³ Højere renter pga. høj inflation og høje energipriser og afmatning i forbruget, investeringslysten og på vigtige eksportnærmarkeder satte sit præg på økonomien inkl. byggeriet og transport af stykgods, jf. **KONJUNKTUR NYT 2-2024**. Selvom industrien samlet set klarede sig bedre end resten af EU i 2023, faldt den danske industriproduktion uden medicinalindustrien fra december 2022 til december 2023 med 6,8 pct., eksporten af varer og tjenester faldt med 60 mia. kr. og importen med 17 mia. kr. i 2023, og den samlede industriproduktion lå i Tyskland i januar 2024 5,6 pct. under januar 2023 og voksede kun med 1,5 pct. i Sverige i samme periode.⁴

Den lavere vækst kunne også ses i lastbiltrafikken over Storebælt, som faldt igennem størstedelen af 2023 og lå markant under væksten i 2022.⁵ Også den massive mangel på chauffører aftog kraftigt i løbet af 2023, samtidig med, at manglen på efterspørgsel begyndte at tiltage kraftigt fra maj måned.⁶ Ikke mindst blev der i

foråret 2023 indgået en ny overenskomst, der bar stærkt præg af inflationen og øgede omkostninger.

Andre faktorer var et pres på fragtpriserne og en svingende udvikling i dieselomkostningerne, bl.a. pga. krig i Mellemøsten med angreb på de internationale forsyningskæder, fortsat manglende mulighederne for at overvælte omkostninger på fx offentlige kunder og en forbrugertillid, der var historisk lav i starten af 2023. Selvom tilliden forbedrede sig markant frem til juli måned, sluttede den i anden halvdel af året ud med at stagnere med udsving⁷ pga. den fortsatte høje, generelle økonomiske usikkerhed.

Figur 2: Forventning om fald i indtjeningen og omsætningen – men fortsat stigende transportpriser i det kommende år

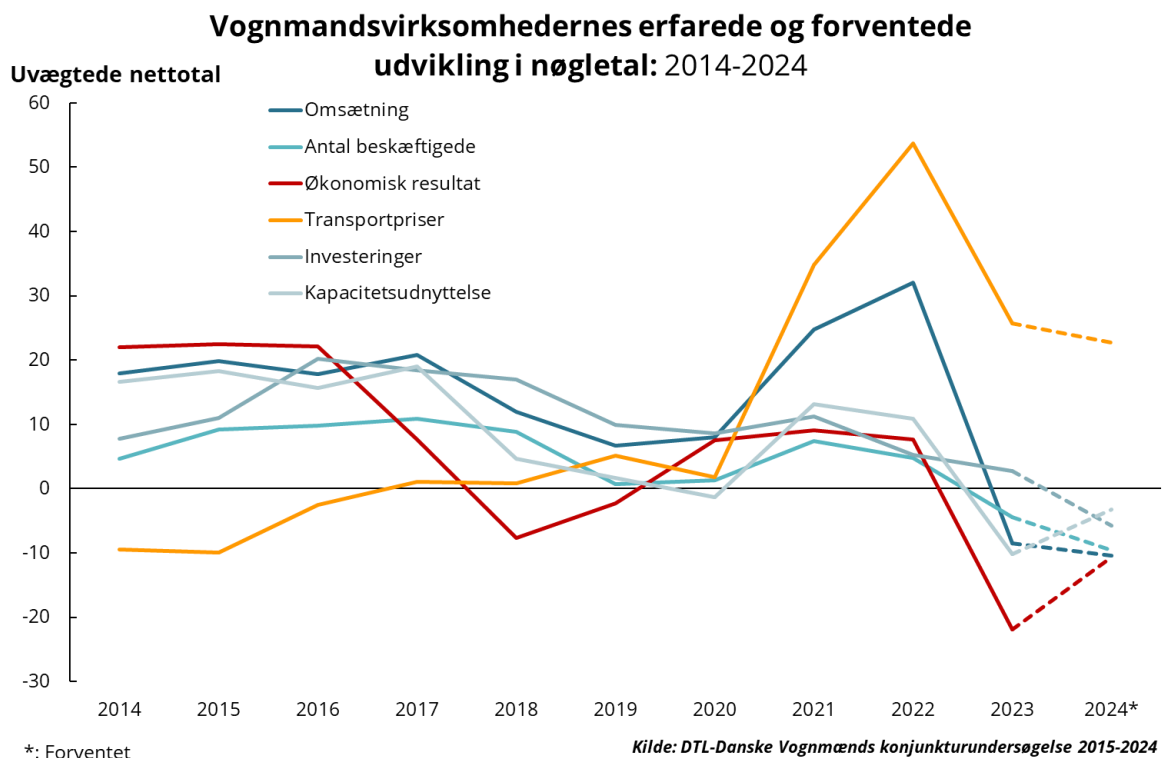


Kilde: DTL-Danske Vognmænds konjunkturundersøgelse 2024

- Figur 2 viser, at forventningerne til 2024 er moderate med en svag negativ tendens. Der er fortsat en negativ overvægt i størstedelen af nøgletallene, men forventningerne til 2024 er lidt mere balancerede, end hvad oplevelsen var i 2023.
- Fx venter kun 42 pct. af virksomhederne mod 59 pct. i det forløbne år en faldende indtjening i det kommende år, mens 27 pct. mod 23 pct. i det forløbne år forventer en stigning i indtjeningen.
- Andelen, som blot venter uændrede forhold, er samtidig steget i alle nøgletal. Flest og noget flere end i det forløbne år – 54 pct. – venter en uændret kapacitetsudnyttelse i det kommende år.

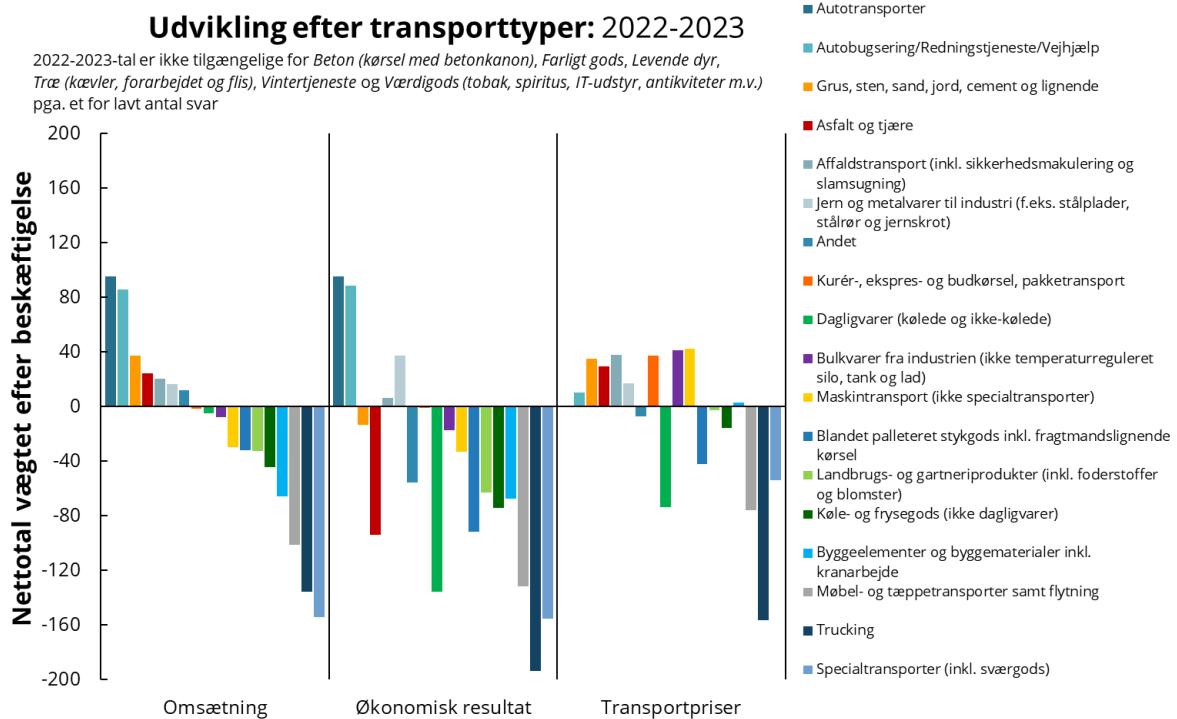
- Der er kun en positiv overvægt i to ud af de seks nøgletal – transportpriserne og kapacitetsudnyttelsen, hvor hhv. 34 og 28 pct. venter en stigning og kun hhv. 19 og 17 pct. et fald.
- Omvendt venter ligeså mange som i det forløbne år – 27 pct. – faldende og lidt færre end i det forløbne år – 25 pct. – stigende investeringer.
- Årsagerne til de knap så negative forventninger til 2024 kan også aflæses i, at lastbiltrafikken over Storebælt er begyndt at rette sig og har udvist vækst i fem måneder i træk siden december 2023.⁸ Samtidig viser industriproduktionen også uden for medicinalindustrien tegn på bedring – i marts 2024 lå den, trods et fald fra februar, 4,0 pct. over december 2023, og IMF's forårsprognose opjusterer – ligesom OECD's – forventningerne til væksten i verdensøkonomien en anelse (0,1 procentpoint) til 3,2 pct. i både 2024 og 2025, men det er fortsat noget lavere end det historiske gennemsnit på 3,8 pct.⁹ Forbrugerforventningerne har i første kvartal af 2024 også vist tegn på yderligere bedring, men forbrugerne er fortsat noget pessimistiske, hvilket dæmper fremgangen i økonomien.¹⁰
- Samtidig presses transportpriserne i 2024 fortsat op af stigende omkostninger som følge af transportoverenskomsten.

Figur 3: Aftagende, men fortsat kraftig vækst i transportpriser, fald i indtjening, kapacitetsudnyttelse, omsætning og beskæftigelse - investeringer stiger mindre end sidste år



- Nettotallet i figur 3 beskriver, hvordan flertallet af vognmandsvirksomhederne vurderer udviklingen fra år til år. For 2024 viser det forventningerne til det kommende år. Bemærk, at der *ikke* er vægtet efter beskæftigelse som i figur 1 og 2.
- Efter en negativ udvikling i indtjeningen i 2018 og 2019, der vendte i 2020 og holdt sig nogenlunde stabilt frem til 2022, oplevede et historisk markant flertal i 2023 nedgang i indtjeningen. Omkostningerne fulgte også i 2023 med op som følge af en kombination af inflationens kraftige aftryk på overenskomsten, store udsving i dieselomkostningerne og manglen på overvæltningmuligheder, jf. ovenfor.
- Nettotallene for især omsætningen og transportpriserne har også i 2023 vist tegn på kraftig nedgang, så antallet af virksomheder, der har oplevet faldende omsætning, nu er i flertal, mens det stærkt stigende flertal siden 2020, der har oplevet stigende transportpriser, er væsentligt lavere end sidste år, men fortsat meget højt.
- Samtidig har også nettotallene for især kapacitetsudnyttelsen, beskæftigelsen og investeringerne i større eller mindre grad vist tegn på tilbagegang, og et flertal har nu oplevet faldende kapacitetsudnyttelse og beskæftigelse.
- Dvs. at et flertal af vognmandsvirksomheder i år har oplevet tilbagegang.
- I 2024 forventer færre en faldende kapacitetsudnyttelse og indtjening samt stigende transportpriser, selvom nettoflertallet fortsat er markant her, men flere en faldende omsætning og beskæftigelse og et flertal nu også faldende investeringer.

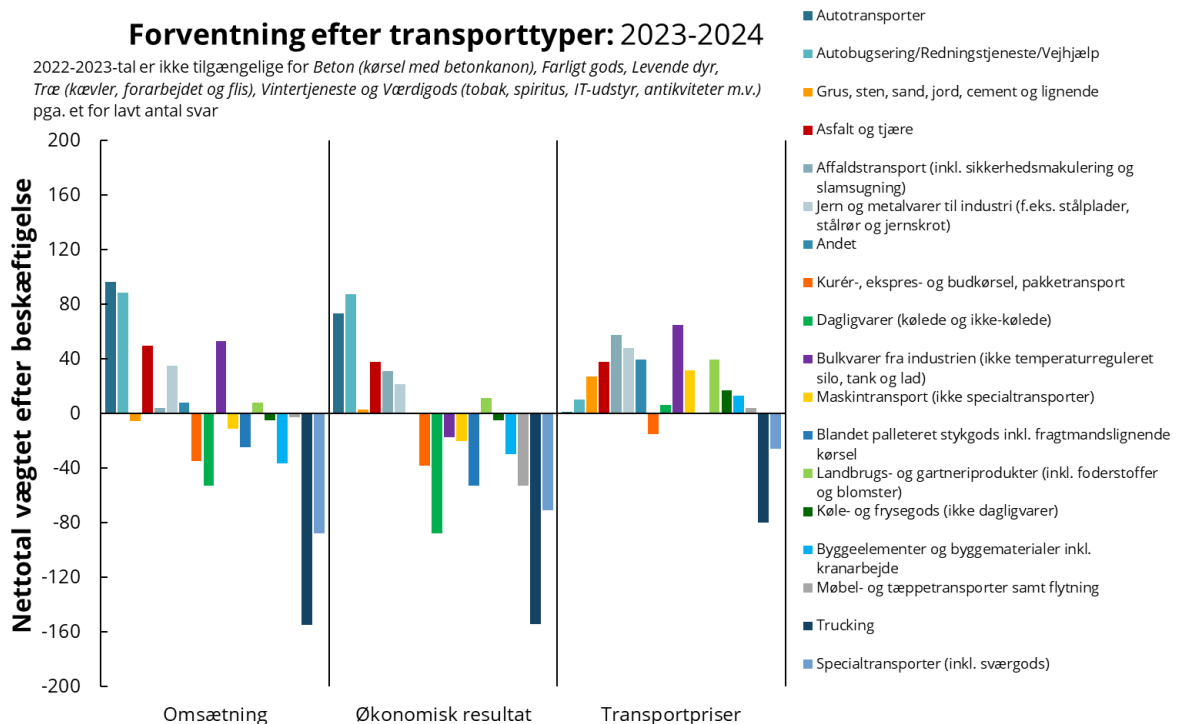
Figur 4: Autotransporter og Autobugsering m.v. har haft den mest positive udvikling og Trucking, Specialtransport, Dagligvarer og Møbel- og tæppetransporter m.v. det modsatte fra 2022 til 2023¹¹



- 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 2023 primært negativ i omsætningen og indtjeningen og mere blandet i transportpriserne for de fleste transporttyper vægtet efter deres beskæftigelse. Hhv. 11 og 14 ud af 18 transporttyper oplevede i større eller mindre grad tilbagegang i de to første nøgletal - 9 oplevede stigende og 8 faldende priser.
- *Autobugsering m.v.*, *Affaldstransport* og *Jern og metalvarer* havde som de eneste transporttyper i større eller mindre grad entydigt positive nettotal i alle nøgletal. *Autotransporter* havde de mest positive nettotal i omsætningen og indtjeningen, efterfulgt af *Autobugsering m.v.* I 2023 steg antallet af nyregistrerede (især el-) biler med 16,2 pct., og antallet af importerede el-biler steg også ved udsigt til mindre støtte ved videresalg af nyere brugte biler i Tyskland og Sverige i 2024.¹²
- Også *Grus, sten m.v.* havde positive nettotal i to ud af tre nøgletal, dog ikke indtjeningen, mens især *Trucking* og *Specialtransporter* samt *Møbel- og tæppetransporter m.v.*, *Køle- og frysegods*, *Landbrugs- og gartneriprodukter*, *Blandet palleteret stykgods* og *Dagligvarer* alle entydigt havde negative nettotal i alle nøgletallene. Også *Byggeelementer m.v.*, *Maskintransport*, *Bulkvarer* og *Andet* havde negative nettotal i to ud af tre nøgletal.

- *Asfalt m.v.* havde også et stort negativt netttotal i indtjeningen, hvor *Kurértransport m.v.* lige som i omsætningen som den eneste stort set havde neutrale netttotal, men derimod det sjette mest positive i transportpriserne efter *Maskintransport, Bulkvarer, Affaldstransport, Kurértransport m.v.* og *Grus, sten m.v.* og det fjerde mest positive i omsætningen efter *Autotransporter, Autobugsering m.v.* og *Grus, sten m.v.*
- *Affaldstransport* havde de mest behersket positive oplevelser i indtjeningen, mens *Byggeelementer m.v.* havde det i transportpriserne og *Andet* det i omsætningen.

Figur 5: Mere pessimisme i *Kurértransport m.v.*, størst i *Trucking* og *Specialtransporter* – mere optimisme i *Asfalt m.v.*, størst i *Autotransporter* og *Autobugsering m.v.* for det kommende år⁷



- Figur 5 viser transporttypernes forventninger i tre af de seks nøgletal ud fra skalaen for nettotallene, som er beskrevet nærmere bagest i note 1.
- Forventningerne til 2024 er blandede for omsætningen, overvejende negative for indtjeningen og overvejende positive for transportpriserne. I alle nøgletallene og mest udtalt for transportpriserne bliver 12-14 ud af 17 transporttyper mere optimistiske eller mindre pessimistiske i forhold til 2023 og 3-6 mere pessimistiske, mest i omsætningen.
- Sammen med *Asfalt m.v.*, *Affaldstransport*, *Jern og metalvarer*, *Andet* og *Landbrugs- og gartneriprodukter* har *Autotransporter* og *Autobugsering m.v.* som i 2023 entydigt

positive netttotal og er de mest optimistiske af alle transporttyperne i to af tre nøgletal, men bliver mindre optimistiske, hvad angår indtjeningen i forhold til 2023.

- Især *Trucking* og *Specialtransporter* har de mest negative – førstnævnte i alle tre – netttotal, men er dog på områder mindre pessimistiske i forhold til 2023: *Trucking* i transportpriserne og indtjeningen, *Specialtransporter* i alle tre nøgletal, selvom de fortsat generelt er meget pessimistiske.
- Især *Kurértransport m.v.*, der som den eneste har negative netttotal i alle tre nøgletal, oplever store stigninger i pessimismen i forhold til 2023, især i transportpriserne og indtjeningen.
- *Bulkvarer*, der har det mest positive netttotal i transportpriserne og det tredje mest positive og største skift fra pessimisme til optimisme i omsætningen, og *Grus, sten mv.*, som har meget beskedne forventninger til omsætning og indtjening i 2024, har i større eller mindre grad positive netttotal i to af tre nøgletal.
- *Dagligvarer*, som sammen med *Blandet palleteret stykgods m.v.*, *Møbel- og tæppettransporter m.v.*, *Byggeelementer m.v.* og i mindre grad *Maskintransport og Køle- og frysegods* har negative netttotal i to af tre netttotal, har den største forværring i omsætningen, efterfulgt af *Grus, sten m.v.* og *Kurértransport m.v.* Omvendt har *Dagligvarer* det største skift til en anelse optimisme i transportpriserne sammen med *Møbel- og tæppettransporter m.v.*
- *Asfalt m.v.* har det stærkeste skift fra stor pessimisme til pæn optimisme i indtjeningen efterfulgt af *Landbrugs- og gartneriprodukter*, mens *Specialtransporter*, *Møbel- og tæppettransporter m.v.*, *Køle- og frysegods*, *Andet* og *Dagligvarer* bliver noget mindre pessimistiske i forhold til oplevelsen i 2023.

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 netttotal, der desuden er vægtet efter den enkelte virksomheds beskæftigelse. Hvis netttotallet er negativt, er der en overvægt af virksomheder, der har svaret negativt eller meget negativt. Tilsvarende ved et positivt netttotal 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 netttotallet ikke være over 200 og ikke under -200. Disse yderpunkter ville kun opstå, hvis alle samtidigt svarede enten meget positivt eller meget negativt.

Netttotalene 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 netttotallet, idet virksomheder med mere end 200 beskæftigede bliver indregnet i netttotallet som havende 200 beskæftigede.

Bemærk, at datagrundlaget har været for lille til at analysere nærmere på seks af transporttyperne. Det er Beton (kørsel med betonkanon), Farligt gods, Levende dyr, Træ (kævler m.v.), Vintertjeneste og Værdigods. Bemærk også, at der kun er medtaget transporttyper, hvor virksomheden har angivet, at transporttypen udgør mindst 25 pct. af omsætningen.

² 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" april 2024 - <http://www.dst.dk/nyt/47402>.

³ Danmarks Statistik: Nyt fra Danmarks Statistik: "Nationalregnskab 4. kv. 2023" - <http://www.dst.dk/nyt/46520>, Nyt fra Danmarks Statistik: "Nationalregnskab 4. kv. 2023 revideret" - <http://www.dst.dk/nyt/46521>.

⁴ Danmarks Statistik: Nyt fra Danmarks Statistik: "Betalingsbalance og udenrigshandel" december 2023 - <http://www.dst.dk/nyt/46316>, Nyt fra Danmarks Statistik: "Industriens produktion og omsætning" februar 2024 - <http://www.dst.dk/nytudg/47412>, Danmarks Statistiks Statistikbank: "Industriens produktionsindeks".

⁵ DTLs model for den månedsvise lastbiltrafik over Storebælt og Øresund med 60 pct. korrektion for antallet af arbejdsdage, der er udarbejdet på basis af tal fra Sund & Bælt, jf. <https://storebaelt.dk/om-storebaelt/trafiktal/>, og Vejdirektoratet, jf. <https://www.vejdirektoratet.dk/side/traffikkens-udvikling-i-tal> (Vejdirektoratets nøgletal).

⁶ 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, lå på 41 pct. i jan. 2023, og efter en stigning i juni 2023 til 43 pct., faldt andelen betydeligt til 28 pct. i dec. 2023. Dette er væsentligt under toppen fra foråret-sommeren 2022, hvor mere end 6 ud af 10 virksomheder angav dette.

Samme data viser, at andelen af landtransportvirksomheder, som angav mangel på efterspørgsel som en begrænsning efter et fald fra 33 pct. til 25 pct. i jan.-apr. 2023 efterfølgende steg til 37 pct. i dec. 2023.

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 32 pct. (mar. 2023) og 21 pct. (dec. 2023), og at antallet af forgæves rekrutteringer har ligget på mellem 570 stk. pr. måned (mar. 2023) og 310 stk. pr. måned (dec. 2023), hvilket også er noget under sidste år, jf. <https://star.dk/viden-og-tal/udvikling-paa-arbejdsmarkedet/rekrutteringssurveys/>.

⁷ Danmarks Statistik: Nyt fra Danmarks Statistik: "Forbrugerforventninger" januar 2023-april 2024 - <https://www.dst.dk/da/Statistik/nyheder-analyser-publ/nyt>.

⁸ Se note 5.

⁹ Danmarks Statistik: [Danmarks Statistiks Statistikbank: "Industriens produktionsindeks"](#); Økonomiministeriet: "Konjunkturnyt" uge 16, april 2024; [OECD Economic Outlook, Volume 2024 Issue 1: Preliminary version - Denmark](#).

¹⁰ Danmarks Statistik: Nyt fra Danmarks Statistik: "Forbrugerforventninger" april 2024 - <http://www.dst.dk/nytudg/47667>.

¹¹ Der ses alene på transporttyper med mindst 50 beskæftigede.

¹² Danmarks Statistik: "Nyregistrerede motorkøretøjer", dec. 2023 - <http://www.dst.dk/nyt/46493>.

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 2024, hvis data er indsamlet i perioden 4.-25. marts 2024. Spørgeskemaet blev udsendt til 1.374 af DTLs medlemsvirksomheder. 365 virksomheder har besvaret undersøgelsen, hvilket giver en svarprocent på 26,6.