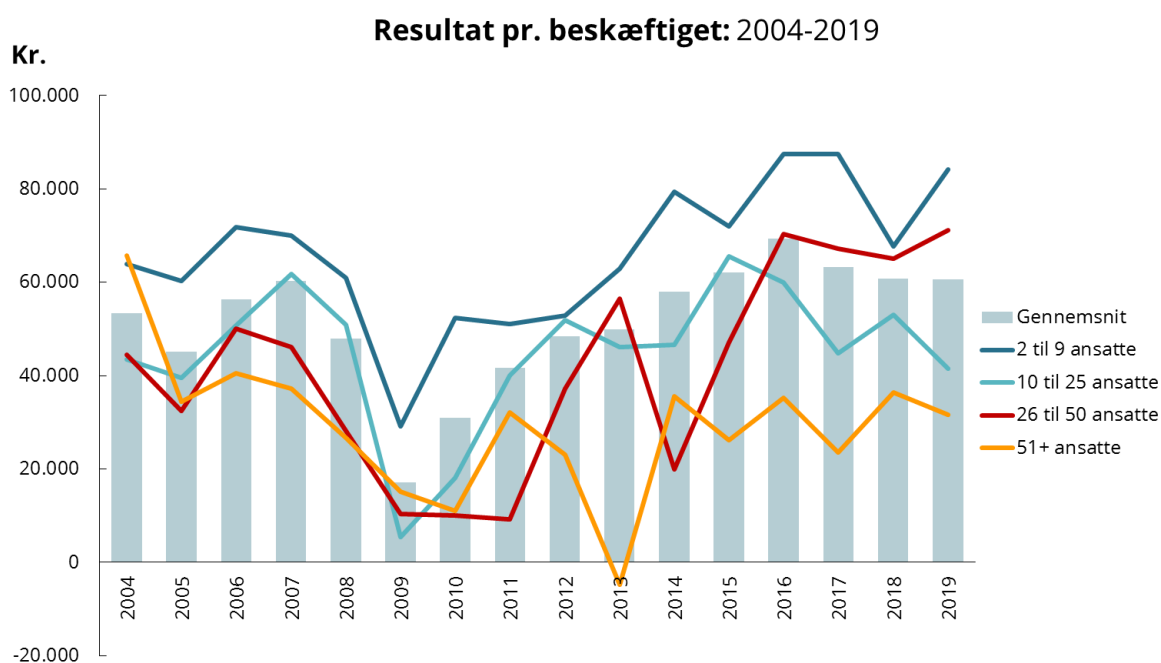


Konjunkturundersøgelse 2020: Regnskabstal**Fortsat stor spredning i resultat**

Efter sidste års fald ovenpå flere års fremgang er væksten i resultatet pr. beskæftiget¹ nu stagneret. Spredningen er fortsat stor mellem transporttyperne, igen især for de med tilknytning til bygge og anlæg, og overskudsgraden fortsætter sin vigende tendens.

AF MORTEN PERNØ, ØKONOM



DTLs konjunkturundersøgelse for 2020 viser, at det gennemsnitlige resultat pr. beskæftiget for vognmandsvirksomheder, som ikke er personligt ejede, har vist tegn på stagnation forud for COVID-19-krisen. I 2019 er indtjeningen faldet med 0,2 pct. til 60.599 kr. mod 60.749 kr. pr. beskæftiget i 2018, hvilket efterfølger et fald på 4 pct. fra 2017 til 2018.

Fra 2016, hvor resultatet pr. beskæftiget nåede sin hidtidige top siden 2003 på 69.282 kr., er faldet på 12 pct. til 60.599 kr. i 2019. I forhold til bunden i 2009 er resultatet pr. beskæftiget i 2019 dog stadig mere end 2,5 gange så højt.

Især virksomheder med 10-25 ansatte har oplevet nedgang i indtjeningen fra 2018 til 2019, så deres resultat nu kun er på niveau med resultatet i 2006 og 2007. Også virksomheder med mere end 50 ansatte har oplevet et mindre fald.

Omvendt har virksomheder med 26-50 og især 2-9 ansatte, som sidste år havde den stærkeste tilbagegang, oplevet en fremgang i resultatet pr. beskæftiget i 2019.

Flere faktorer kan forklare den overordnede udvikling, som i sagens natur både afhænger af virksomhedernes resultat og beskæftigelse. De senere års forbedring formodes ikke mindst at skyldes en reduktion i beskæftigelsen, mens de seneste par års nedgang omvendt kan tilskrives, at virksomhederne begyndte at ansætte flere medarbejdere i takt med, at en ny højkonjunktur vandt indpas.

Den mangel på arbejdskraft, som en del virksomheder har oplevet i de senere år, har også bevirket, at kapaciteten ikke har kunnet udvides, og at det har kunnet være nødvendigt at sige nej til yderligere ordrer og derved medført et tab af indtjening.

Ud over transport fra A til B leveres også service- og logistikydelser som kranarbejde, materieludlejning, spedition, varedistribution, oplagring af gods, lagerstyring, logistikrådgivning og -optimering mv.

En lavere aktivitet inden for service- og logistikydelserne vil derfor også have en negativ effekt på det samlede resultat, ikke mindst udviklingen inden for kranarbejde, herunder i tilknytning til bygge- og anlægsbranchen.

Byggeriet havde allerede før COVID-19-krisen udsigt til opbremsning – hjælpes på vej af bl.a. krisetiltag og start på Femern Bælt, men presses af dansk økonomis aktuelle udvikling

Den seneste konjunkturanalyse fra Dansk Byggeri fra oktober 2019², dvs. før COVID-19-krisen, konkluderede, at bygge- og anlægsbranchen allerede da havde udsigt til at skulle bevæge sig baglæns i 2020 og 2021, idet manglen på vejprojekter og et faldende boligbyggeri ville trække ned, mens private boligrenovationer ville holde hånden under væksten.

Aktiviteten og beskæftigelsen så iflg. analysen ud til at være toppet i 2019, og de kommende år ville iflg. analysen byde på et mere mudret billede. Især i anlægsbranchen ville der være et hul i 2020 som følge af, at den tidligere regerings plan for igangsættelse af nye større trafikale infrastrukturprojekter som veje og metrostrækninger er bortfaldet uden at være afløst af en ny samt venten på igangsættelsen af Femern Bælt-forbindelsen.

Her ventedes et fald i aktiviteten på næsten 17 pct. og et fald i beskæftigelsen på 2 pct. i 2020. Fra 2020 til 2021 ventedes aktiviteten at stige med 43 pct. og beskæftigelsen med 7 pct. pga. påbegyndelsen af byggeriet af Femernforbindelsen. Men den underliggende byggekonjunktur pegede iflg. analysen nedad – beskæftigelsen indenfor bygge- og anlægsområdet så inden COVID-19-krisen ud til at falde med yderligere 2.000 personer fra 2020 til 2021, når der ses bort fra Femernforbindelsen.

Selve boligbyggeriet af nye huse, lejligheder og rækkehuse var også på vej ned efter at være toppet i 2018, selvom det fortsat ventedes at holde sig på et højt niveau.

I boligbyggeriet ventedes et fald på 9 pct. i 2020 og på 14 pct. frem til 2021, især drevet af nybyggeriet af lejligheder. Her påvirkedes udviklingen af den permanente skatterabat ved køb af boliger inden 2021. Også byggeriet af almene boliger ventedes at falde i 2020/2021 efter et højt påbegyndt byggeri i 2019 på basis af tilsagn i tidligere år.

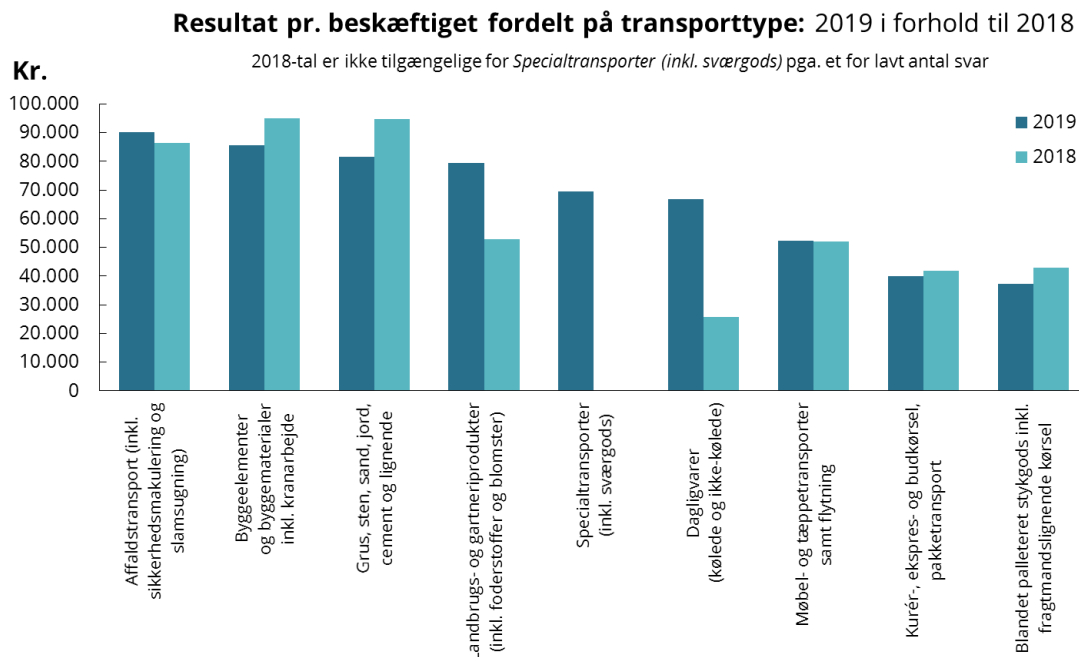
Opbremsningen skal dog ses på baggrund af en ubrudt fremgang i de seks foregående år, og den 24. april 2020 annoncerede Transport- og Boligministeriet, at byggeriet af Femern Bælt-tunnelen igangsættes fra 1. januar 2021. Samtidig er de aftalte tiltag som følge af COVID-19-krisen om en ophævelse af anlægsloftet i kommunerne og regionerne i 2020 og en mulighed for kommuner og regioner for at forudbetale for leverancer under 1 mio. kr., der sker inden 1. juli 2020, værktøjer, der kan hjælpe byggeriet og dermed entreprenørvogtmændene på vej. Også regeringens forslag om at renovere de almene boliger for 30 mia. kr. allerede fra 2020, der blev fremsat 1. maj 2020, kan være til hjælp, forudsat, at det vedtages.³ På trods af COVID-19-krisen er renten derudover fortsat relativt lav, hvilket også hjælper ved finansieringen af bygge- og anlægsprojekter.

Omvendt er byggeriet afhængig af den generelle udvikling i dansk økonomi, hvor COVID-19-krisen aktuelt sætter sit tydelige spor, jf. Finansministeriets foreløbige opgørelse over omkostningerne ved krisen, hvor bygge og anlæg foreløbig har haft en anslået nedgang i værditilvæksten på 9 pct. og et fald i beskæftigelsen på 7.100 personer eller 3,7 pct.⁴

Danmarks Statistiks erhvervstillidsindikator, der sammenvægter industriens, bygge og anlægs, serviceerhvervenes og detailhandlens vurderinger, er i april 2020 faldet til sit laveste niveau i statistikkens historie, der går helt tilbage til 1985, og er endnu lavere end under finanskrisen i 2008-2009.⁵

Samtidig er bygge og anlægs seneste sammensatte konjunkturbarometer for april 2020 iflg. Danmarks Statistik faldet med hele 25 procentpoint.⁶ Det må derfor, når der ses på det kommende år, alt i alt forventes, at resultatet pr. beskæftiget for transporttyper med tilknytning til bygge og anlæg – fx *Byggeelementer m.v.*, *Asfalt og tjære* og *Grus, sten m.v.* - i 2020 vil være noget under niveauet for 2019.

Fortsat stor spredning mellem transporttyper⁷



Kilde: DTL-Danske Vognmænds konjunkturundersøgelse 2019-2020

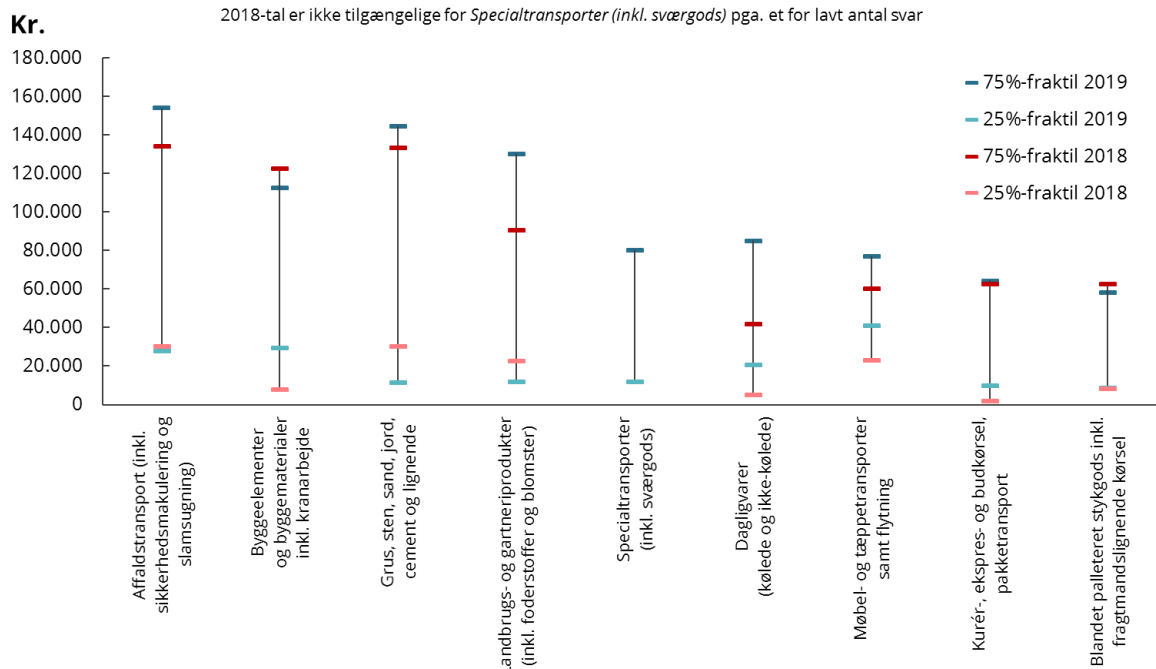
I år opnås det største resultat pr. beskæftiget da også i *Affaldstransport* med 90.225 kr., hvilket er en vækst på 4 pct., mens transport af *Byggeelementer m.v.* og *Grus, sten m.v.* med 85.641 kr. og 81.719 kr. også fortsat ligger højt i 2019. Men her er der tale om et fald på hhv. 10 og 14 pct. fra 2018, som afspejler, at højkonjunktoren har toppet i bygge- og anlægssektoren og de førnævnte tendenser omtalt af Dansk Byggeris analyse.

Sidste års svagest præsterende *Dagligvarer* har i år oplevet den største fremgang med mere end en fordobling af resultatet, efterfulgt af *Landbrugs- og gartneriprodukter*, der sidste år havde den største nedgang.

Derimod har *Møbel- og tæppetransporter* og *Blandet palleteret stykgods*, som sidste år fik rettet markant op på resultatet, i år blot oplevet hhv. en stagnation og et fald. Også *Kurértransport m.v.* har oplevet et fald i resultatet i år.

Fortsat stor forskel inden for transporttyperne – igen stærkest i bygge og anlægs-, affalds- og landbrugsrelaterede transporter

Spredning af resultat pr. beskæftiget fordelt på transporttype: 2019 ift. 2018



Kilde: DTL-Danske Vognmænds konjunkturundersøgelse 2019-2020

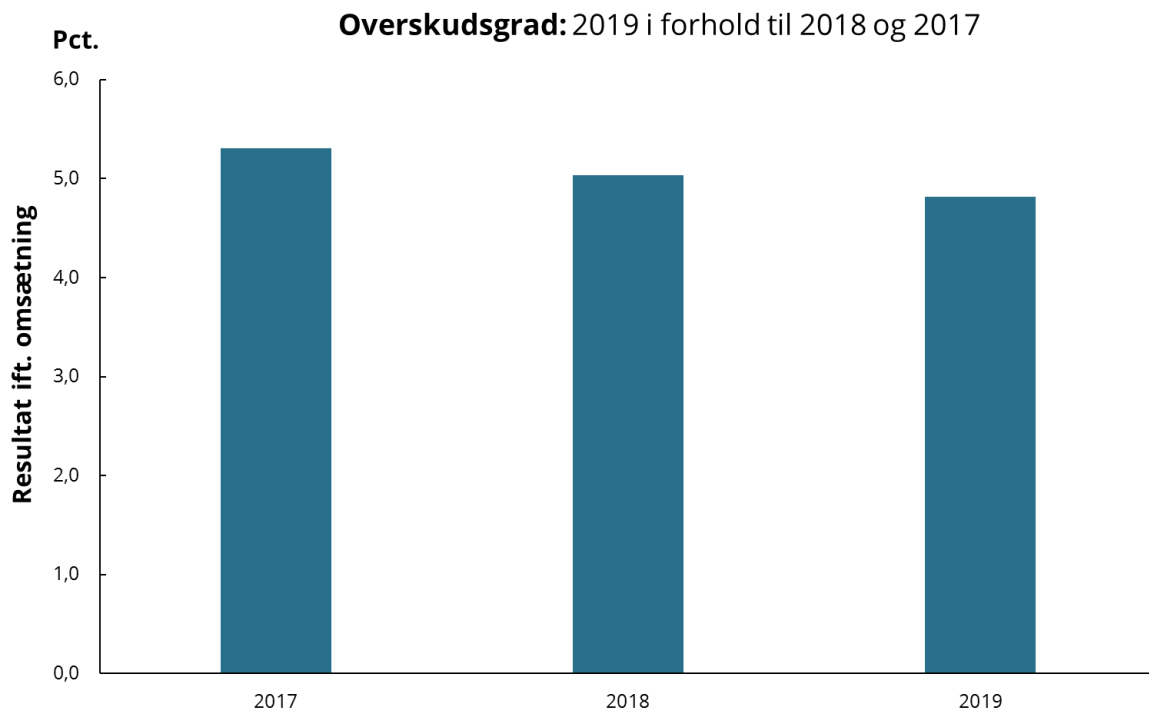
Der er fortsat stor forskel i spredningen i de enkelte virksomheders resultat for de forskellige transporttyper. Spredningen er også i 2019 særligt stor inden for transporttyper med tilknytning til bygge og anlæg, affaldshåndtering og landbruget.

I 2019 er forskellen størst inden for *Grus, sten m.v.* Hvor de 25 pct. bedst præsterende virksomheder (75%-fraktilen) inden for transporttypen præsterede et resultat pr. beskæftiget på over 133.333 kr. i 2018 og de 25 pct. dårligst præsterende (25%-fraktilen) maksimalt 30.000 kr., præsterede de to grupper hhv. mere end 144.577 kr. og højst 11.488 kr. i 2019. Forskellen er altså udvidet og på et lavere niveau for de dårligst præsterende blandt virksomhederne i denne transporttype.

Spredningen er mindst inden for *Møbel- og tæppetransporter*, efterfulgt af *Blandet palleteret stykgods* og *Kurértransport m.v.*

Blandet palleteret stykgods skiller sig ud ved, at de 25 pct. dårligste genererer det absolut laveste niveau blandt alle transporttyperne.

Faldende gennemsnitlig overskudsgrad siden 2017



Kilde: DTL-Danske Vognmænds konjunkturundersøgelse 2018-2020

En sammenligning af den gennemsnitlige overskudsgrad – der måles som resultatet i forhold til omsætningen i procent – for alle respondentvirksomhederne i konjunkturundersøgelsen viser, at den er aftaget med lidt over 4 pct. fra 5,0 pct. af omsætningen i 2018 til 4,8 pct. i 2019. Fra 2017 til 2019 er faldet på lidt over 9 pct.

Undersøgelsen konkluderer derfor, at profitabiliteten i det danske vognmandserhverv alt i alt er blevet mindre i løbet af de sidste par års tid, om end med nuancer blandt både virksomheds- og transporttyper.

Noter

¹ Personligt ejede virksomheder og interessentskaber er ikke medtaget, da det opgivne resultat som hovedregel ikke er fratrasket 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 Dansk Byggeris konjunkturanalyse, oktober 2019 - <https://www.danskbyggeri.dk/media/40129/db-konjunkturanalyse-okt19.pdf>

³ Jf. statsministerens 1. maj-tale 2020. Se fx [Building & Licitationen Formiddag d. 1. maj 2020](#)

⁴ Finansministeriet: Genåbning fase 2: Økonomiske prioriteringer, 28. april 2020 - <https://fm.dk/media/17898/genaabning-fase-2-oeconomiske-prioriteringer.pdf>

⁵ Danmarks Statistik: Nyt fra Danmarks Statistik: Konjunkturbarometer for erhvervene, nr. 161, 29. april 2020 - <https://www.dst.dk/nyt/29756>

⁶ Se note 5.

⁷ 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, Jern- og metalvarer, Køle- og frysegods, Levende dyr, Maskintransport, Træ (kævlér 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 2020, hvis data er indsamlet i perioden 17. februar-9. marts 2020, dvs. lige inden udbruddet af COVID-19-viruspandemien og dens indvirkning på dansk og international økonomi. Spørgeskemaet blev udsendt til 1.560 af DTLs medlemsvirksomheder. 527 virksomheder har besvaret undersøgelsen, hvilket giver en svarprocent på 33,8.
