

Konjunkturundersøgelse af vognmandserhvervet i Danmark | 2007



Indhold

Indledning

Konklusioner

Kendetegn og udvikling i:

1. Strukturer i branchen
2. Regnskabstal
3. Forventninger
4. Tema 2007: Internationalisering

Indledning

Det er ottende år i træk, at Dansk Transport og Logistik (DTL) kan præsentere den årlige konjunkturundersøgelse. Konjunkturundersøgelsen er gennemført ved hjælp af besvarelser på det internetbaserede spørgeskema, som DTL har udsendt til de ca. 2.000 ud af 3.500 medlemsvirksomheder, som har oplyst en e-mail-adresse.

I konjunkturundersøgelsen 2007 er der anvendt svar fra 716 virksomheder. Det giver en svarprocent på over 35 pct. Svarprocenten for komplet besvarede spørgeskemaer blev 26,4 pct. Virksomhederne har oplyst, at de har i alt 8.141 lastbiler og en samlet beskæftigelse på 13.718 inkl. selvstændige erhvervsdrivende, og at den samlede omsætning er over 7,7 milliarder kr. Svarantallet og -procenten vurderes at være tilfredsstillende og omtrent på niveau med sidste års undersøgelse.

Der er blevet spurgt til udviklingen i omsætning, beskæftigelse, økonomisk resultat, transportpriser, investeringer og kapacitetsudnyttelse, og virksomhederne er blevet bedt om deres vurdering af udviklingen i det forløbne halvår (4. kvartal 2006 og 1. kvartal 2007) i forhold til samme periode året før. Desuden er de blevet bedt om at angive deres forventninger til udviklingen i det kommende halvår (2. kvartal og 3. kvartal 2007) i forhold til samme periode året før.

I selve analysen er der fokuseret på tre baggrundsvariable: national eller international transport, transporttype og virksomhedsstørrelse målt på beskæftigelse. De tre variable belyses i forhold til de økonomiske nøgletal, herunder resultat pr. beskæftiget og overskudsgrad.

Som noget nyt indgår et tema om internationalisering. I de sidste tre år er der i øvrigt ikke foretaget væsentlige ændringer af spørgeskemaet, hvilket har gjort sammenligning mellem disse år mulig.

De øvrige metodiske anmærkninger til konjunkturundersøgelsen er præsenteret løbende gennem dokumentet.

Ved spørgsmål til konjunkturundersøgelse henvises til

Ove Holm

Tlf.: 2344 2909 / 7225 5349

E-mail: oho@dtl-dk.dk

James Paul Stevens

Tlf.: 2276 8678 / 7225 5354

E-mail: jps@dtl-dk.dk

Kristian Skjødt

Tlf.: 2276 8602 / 7225 5325

E-mail: ksk@dtl-dk.dk

Konklusioner

1. Strukturer i branchen

- Transporterhvervet er kendetegnet ved at have mange små og få store vognmandsvirksomheder. I forhold til sidste års undersøgelse er der sket en stigning i andelen af mellemstore virksomheder, dvs. 10-100 beskæftigede, fra 30 pct. i 2006 til 38 pct. i 2007.
- Stadig flere virksomheder udbyder logistikydelse. I 2004 udbød 35 pct. af virksomhederne logistikydelse, og dette tal er i årets undersøgelse vokset til 58 pct. Der udbydes et bredt udvalg af logistikydelse, men de mest almindelige er »Varedistribution« og »Oplagring af gods«.
- Transport af »Blandet palleteret stykgods inkl. fragtmandslignende kørsel« og »Transport af grus, sten m.v.« er de hyppigst forekomende transportaktiviteter. Der er også en stor andel transporter af typerne »Affaldstransport«, »Byggeelementer og byggematerialer« og »Landbrugs- og gartneriprodukter«.

2. Regnskabstal

- Der er observeret en generelt stigende indtjeningsevne hos vognmandsvirksomhederne, hvilket fremgår ved, at overskudsgraden efter antal beskæftigede og transporttype generelt er øget i forhold til analysen fra 2006. Det gennemsnitlige resultat pr. beskæftiget for virksomheder drevet som A/S eller ApS er steget fra 42.824 kr. i 2006 til 56.297 kr. i 2007.
- »Specialtransporter« er den transporttype, der har opnået det højeste resultat pr. beskæftiget efterfulgt af »Affaldstransport«. Transport af »Grus, sten, sand, jord og cement«, »Byggeelementer og byggematerialer« og »Trucking« har opnået stigning på omkring 60 pct. i forhold til analysen i 2006.
- Virksomheder, der arbejder med transporttypen »Møbel- og tæppe-transporter samt flytning«, har præsteret de højeste overskudsgrader efter transporttype, idet 40 pct. har realiseret en overskudsgrad over 10 pct. Ca. 20 pct. har opnået overskudsgrader over 10 pct. ved »Affaldstransport«, transport af »Byggeelementer og byggematerialer« samt »Grus, sten, sand, jord og cement«. Til gengæld har over 40 pct. opnået en overskudsgrad under nul pct. ved »Blandet palleteret stykgods«.

3. Forventninger

- Forventningerne til det kommende halvår er generelt på et højt niveau men dog lavere end den oplevede vækst i det seneste halvår, hvilket specielt angår niveauet for omsætning og investeringer.
- Transportpriserne og det økonomiske resultat forventes at stige. Det er en generel tendens blandt vognmandsvirksomhederne, da det gør sig gældende uanset antallet af beskæftigede og andelen af nationale og internationale transporter.
- Opdelt på transporttyper har nogle virksomheder oplevet stor fremgang, mens andre har haft stilstand. Ingen grupper af virksomheder har dog oplevet decideret tilbagegang. Tilsvarende er forventningerne til det kommende halvår ganske forskellige efter transporttype.

Der er en tendens til, at de større virksomheder er overrepræsenterede, og at de mindre virksomheder tilsvarende er underrepræsenterede. Der foreligger dog besvarelser fra et fuldt tilstrækkeligt antal mindre virksomheder til, at analysens resultater giver et retvisende billede også af dette segment.

4. Internationalisering

- Den internationale orientering blandt vognmandsvirksomhederne fremgår ved, at f.eks. 10 pct. har fået flere udenlandske kunder. En del af vognmandsvirksomhederne har filialer eller datterselskaber i udlandet, og en tilsvarende del påtænker at etablere sig med filial eller datterselskab i udlandet. I øvrigt har en del vognmandsvirksomheder valgt at udflage lastbiler fra Danmark til datterselskaber eller filialer i udlandet.
- Virksomheder med mindre end 10 pct. eller fra 10 til 50 pct. internationale transporter har opnået en fordobling af resultatet pr. beskæftiget fra 2006 til 2007.
- Vognmandsvirksomhederne oplever en øget konkurrence fra virksomheder, der kører cabotage i Danmark. Det tilkendegiver hele 113 ud af 296 i undersøgelsen.



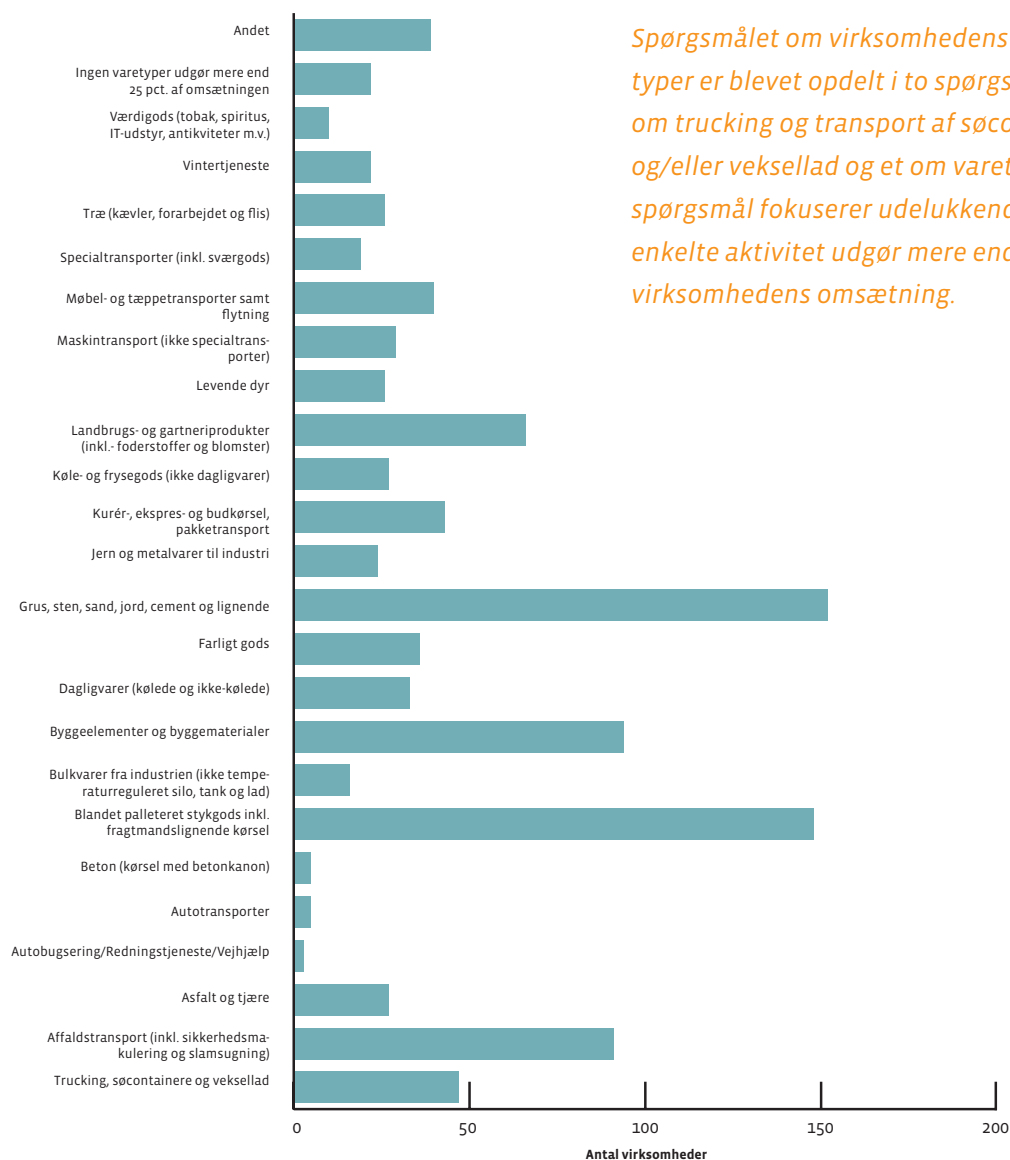
1. Strukturer i branchen

Denne del af konjunkturundersøgelsen fokuserer på strukturer i vognmandserhvervet, herunder størrelse af virksomhederne, selskabsform og typer af transportaktivitet.

Fordelingen af de forskellige typer transportaktiviteter fremgår af følgende figur. Den enkelte virksomhed kan have flere transportaktiviteter.

Virksomhedens transportaktivitet efter type

Den enkelte virksomhed kan have flere transportaktiviteter

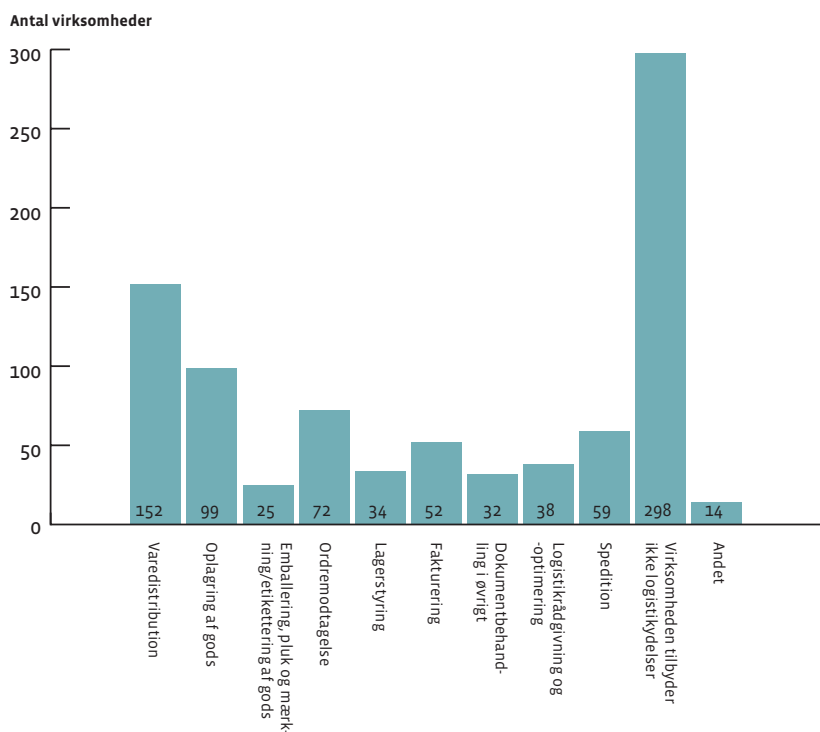


I figuren på forrige side er der kun angivet transporttyper, som udgør mere end 25 pct. af virksomhedens omsætning. Mange virksomheder har angivet flere forskellige transporttyper.

Transport af »Blandet palleteret stykgods inkl. fragtmandslignende kørsel og »Transport af grus, sten m.v.« er de hyppigst forekommende transportaktiviteter, hvilket efterfølges af aktiviteterne »Affalds-transport inkl. sikkerhedsmakulering og slamsugning« og »Byggeelementer og byggematerialer inkl. kranarbejde«.

I forhold til konjunkturundersøgelserne i 2005 og 2006 er det kendetegnende, at »affaldstransport« er steget stødt med 10 virksomheder pr. år, hvilket kan hænge sammen med en større efterspørgsel af denne form for transport.

Fordeling af virksomheder efter udbud af logistikydelse

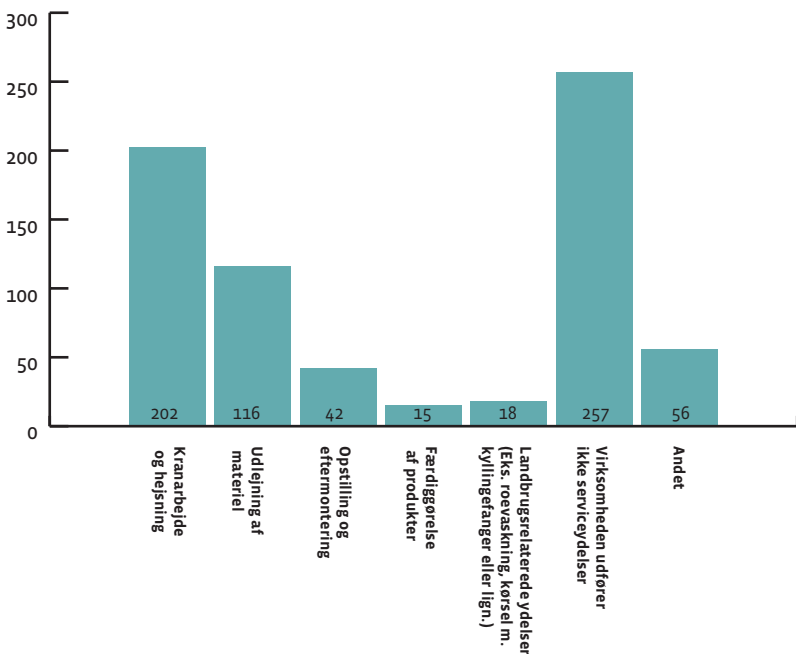


Det fremgår af figuren, at 298 virksomheder ikke udbyder logistikydelse. Det svarer til, at 58 pct. af de 716 deltagende virksomheder udbyder en form for logistikydelse. Det er interessant i forhold til 2004, hvor blot 35 pct. udbød logistikydelse. Når denne udvikling tages i betragtning er det væsentligt at bemærke, at en stadig stor andel, omkring halvdelen, af virksomhederne ikke udbyder logistikydelse.

Figuren ovenfor viser også, at de mest almindelige logistikydelse stadig er »Varedistribution« og »Oplagring af gods«.

Fordeling af virksomheder efter udbud af serviceydelser

Antal virksomheder

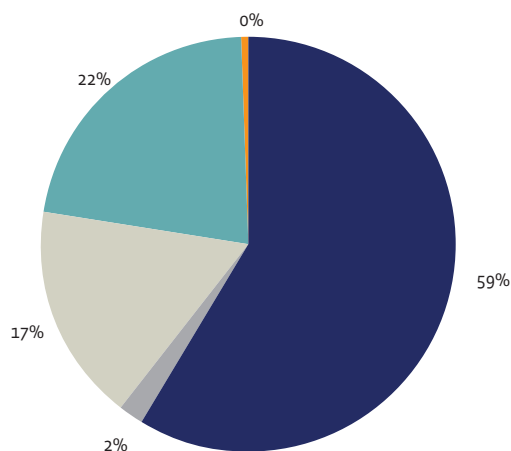


Til fordelingen af virksomhederne efter udbud af serviceydelser er den mest udbudte serviceydelse »kranarbejde og hejsning«.

Fordelingen af virksomheder efter selskabstype

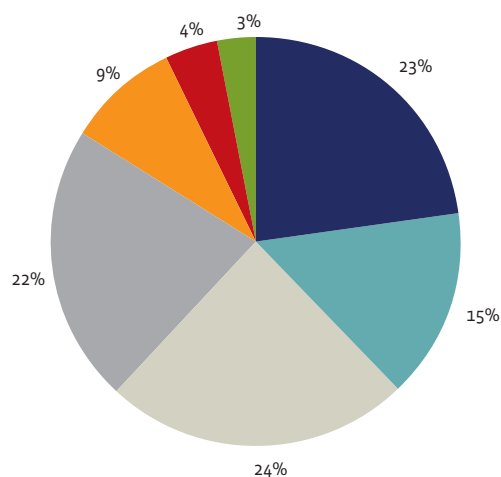
59 pct. af virksomhederne er »Personligt ejet«, hvilket er lidt mere end sidste år, og tilbage i 2004 var denne andel blot 47 pct. Andelen af »Aktieselskaber« udgør 22 pct. og »Anpartsselskaber« 17 pct., hvilket er et mindre fald siden 2004.

- Personligt ejet virksomhed
- Aktieselskab A/S
- Anpartsselskab ApS
- Interessentskab I/S
- Andet/Uoplyst



Fordelingen af virksomheder efter størrelse målt på beskæftigelse

Hvad angår virksomheders størrelse efter antal beskæftigede fremgår det, at 23 pct. af virksomhederne er selvkvørende vognmænd uden andre ansatte i virksomheden, og at virksomheder med under 10 beskæftigede tegner sig for 62 pct. af det samlede antal virksomheder. Virksomheder med mere end 50 beskæftigede udgør blot 7 pct. af det samlede antal virksomheder.

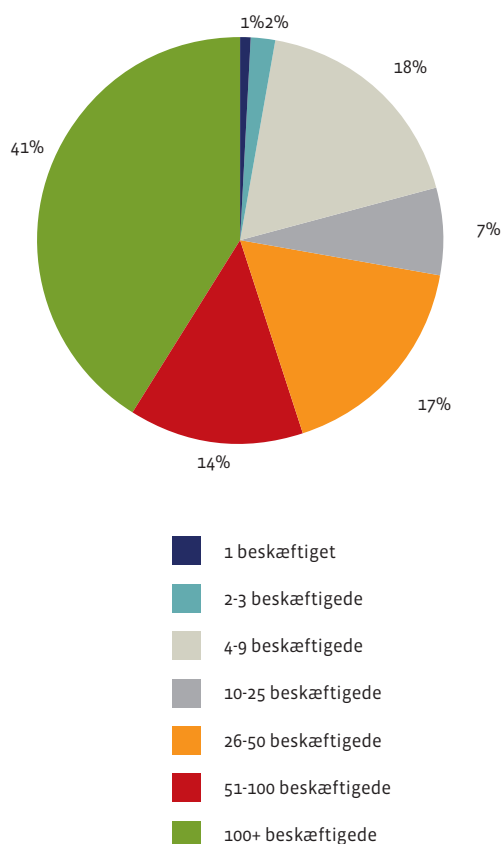


Fordelingen af beskæftigelsen i forhold til virksomhedernes størrelse målt på beskæftigelse

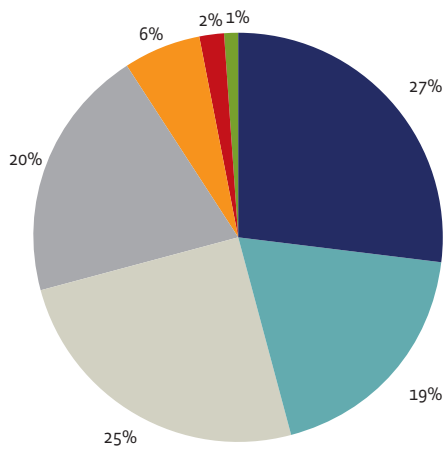
Ved at sammenligne denne og forrige graf, som begge vedrører beskæftigelse, fremstår, at virksomheder med under 10 beskæftigede udgør 62 pct. af det samlede antal virksomheder, mens virksomheder med under 10 beskæftigede tegner for sig 21 pct. af den samlede beskæftigelse.

I forrige diagram fremgik det, at virksomheder med mere end 50 beskæftigede udgør 7 pct. af det samlede antal virksomheder, men i dette diagram fremgår det, at virksomheder med mere end 50 beskæftigede tegner sig for 55 pct. af den samlede beskæftigelse.

Transportbranchen er således kendetegnet ved et stort antal virksomheder med 1 eller meget få ansatte, og at det er et forholdsvis lille antal store virksomheder med mange ansatte, som har størstedelen af de beskæftigede i vejtransportbranchen. Dog er det værd at bemærke, at dette kendetegn er blevet væsentligt mindre i forhold til sidste år, hvilket er afspejlet i en stigning i andelen af mellemstore virksomheder, dvs. 10-100 beskæftigede, fra 30 pct. i 2006 til 38 pct. i 2007.



Fordelingen af virksomheder efter størrelse målt på antal lastbiler



I årets konjunkturundersøgelse er der blevet tilføjet et spørgsmål om antallet af lastbiler. Figuren viser, at 71 pct. har mellem 1 og 9 lastbiler, og at 4 pct. af virksomhederne har 50 eller flere lastbiler. Det understreger pointen om, at der er mange små og få store vognmandsvirksomheder.

- 1 lastbil
- 2-3 lastbiler
- 4-9 lastbiler
- 10-25 lastbiler
- 26-50 lastbiler
- 51-100 lastbiler
- 100+ lastbiler

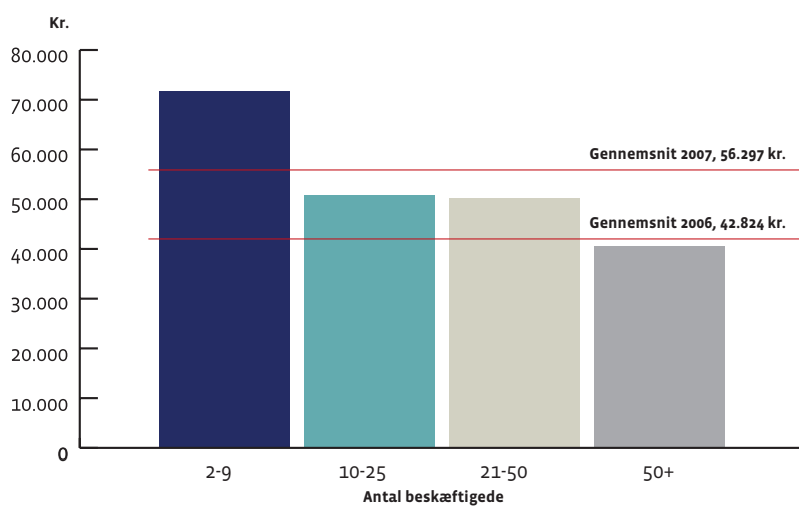
Der tages forbehold for, at konjunkturundersøgelsen ikke er et fuldkomment spejlbillede af branchen, men et udsnit af vognmandsvirksomhederne i form af en andel af DTLs medlemmer.



2. Regnskabstal

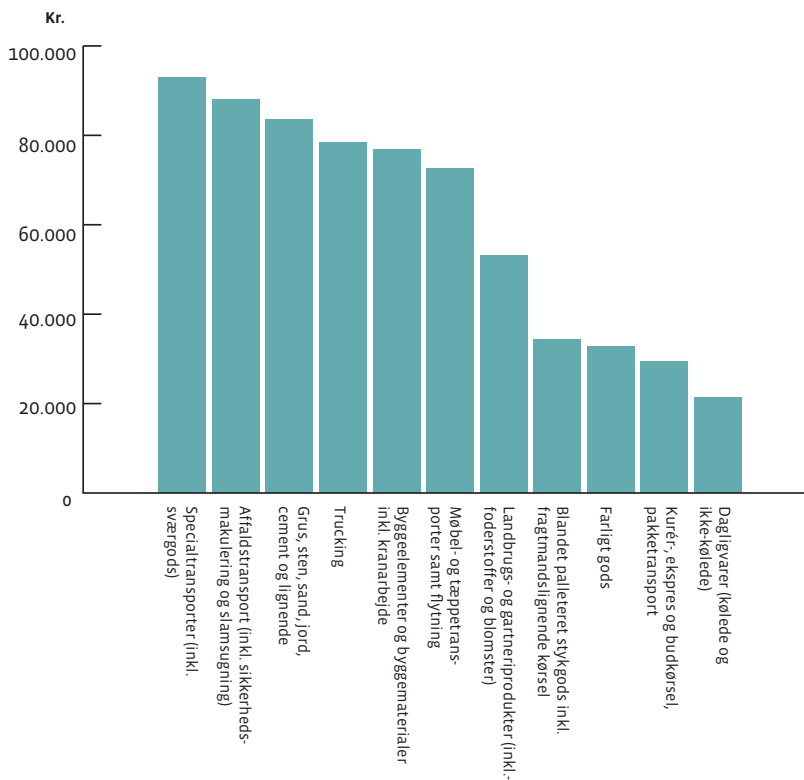
I de to følgende figurer, der viser resultat pr. beskæftiget, er der alene medtaget virksomhedsformerne A/S og ApS. Personligt ejede virksomheder og interessentskaber er ikke medtaget, da det opgivne resultat som oftest ikke er fratrukket indehaverens løn. Derfor vil denne type virksomheder ofte vise 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.

Resultat pr. beskæftiget afhængigt af antal beskæftigede



Det gennemsnitlige resultat pr. beskæftiget for virksomheder drevet som A/S eller ApS viser en markant stigning fra 42.824 kr. i 2006 til 56.297 kr. i 2007.

Resultat pr. beskæftiget fordelt på transporttype

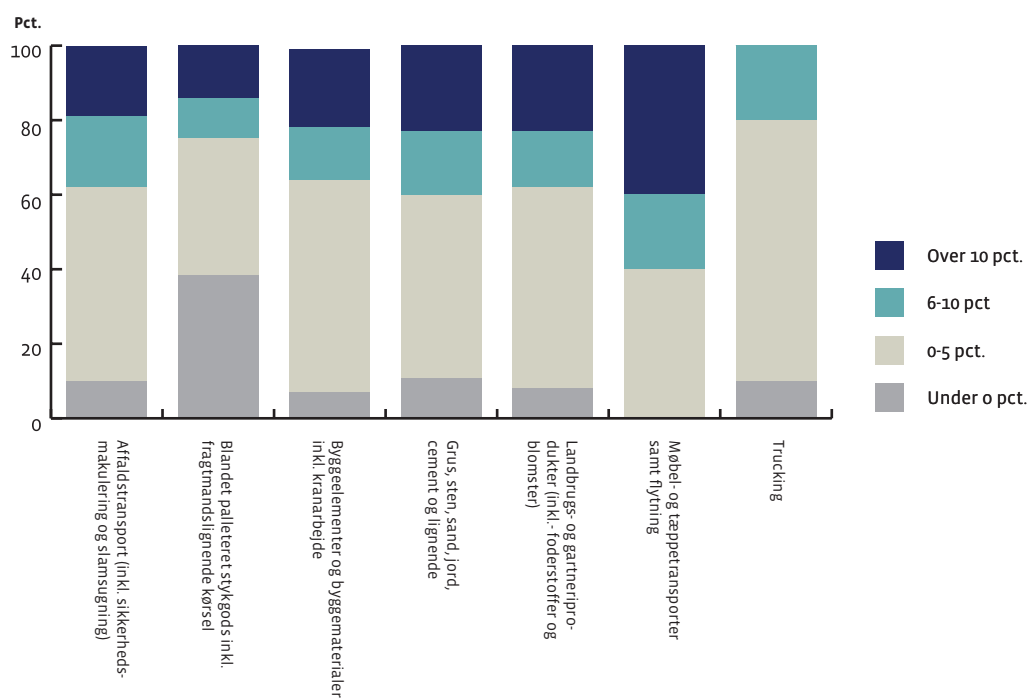


Målt på resultatet pr. beskæftiget fordelt på transporttyper fremgår det, at virksomheder beskæftiget med »Specialtransporter« opnår det højeste resultat tæt fulgt af »Affaldstransport«. Transport af »Grus, sten, sand, jord og cement«, »Byggeelementer og byggematerialer« og »Trucking« opnår alle et resultat omkring 80.000 kr. pr. beskæftiget, hvilket for alle tre transporttyper er en stigning på omkring 60 pct. i forhold til sidste år.

I forhold til sidste år er det også værd at bemærke, at der har været et betragteligt fald i resultatet pr. beskæftiget i »dagligvarer (kølede og ikke-kølede)«. Denne transporttype, som også sidste år havde et lavt resultat pr. beskæftiget, havde sidste år et resultat på henholdsvis 29.085 kr. pr. beskæftiget. I år er dette tal helt nede på 21.335 kr. Det svarer til, at resultatet pr. beskæftiget er reduceret til en tredjedel i det forgangne år, og der synes at være en fortsat meget hård konkurrence på pris i dagligvareindustrien.

Det skal bemærkes, at der er en tendens til, at virksomheder, der angiver at beskæftige sig med transport af dagligvarer ligeledes angiver, at de er beskæftiget med transport af køle- og frysegods, hvilket forklarer, at der er et sammenfald i de to kategorier.

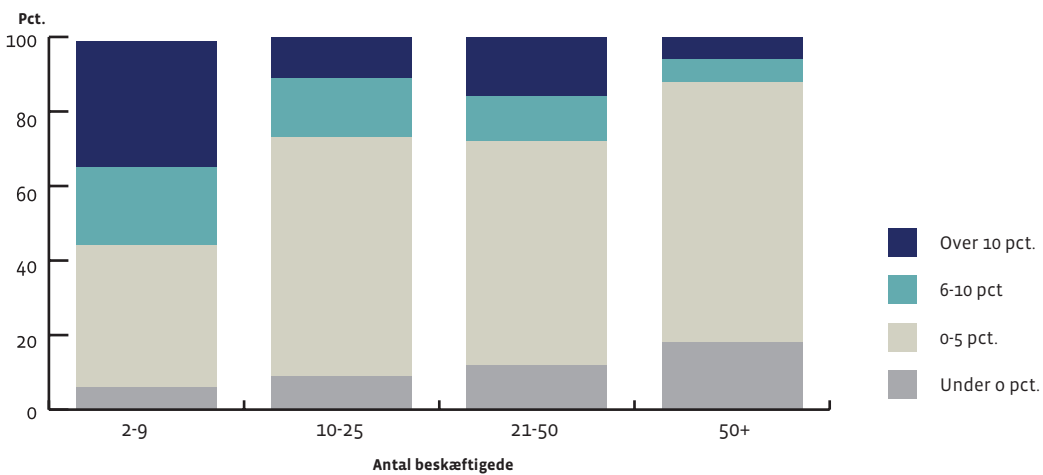
Overskudsgradens størrelse afhængig af transporttype



Fordelingen af virksomhedernes overskudsgrad for de enkelte transporttyper er vist i figuren, og det bemærkes, at virksomheder, der arbejder med transporttypen »Møbel- og tæppetransporter samt flytning« præsterer de højeste overskudsgrader, idet 40 pct. præsterer en overskudsgrad over 10 pct. Der er heller ikke nogen virksomheder, der præsterer en overskudsgrad mindre end nul for denne transporttype. Det bemærkes ydermere, at andelen af virksomheder, der præsterer en overskudsgrad over 10 pct. ved transport af »Byggeelementer og byggematerialer« er steget med 10 procentpoint i forhold til 2006.

Bemærk i øvrigt, at der kun er medtaget de transporttyper, hvor mindst 10 anparts- og aktieselskaber har angivet både resultat og omsætning.

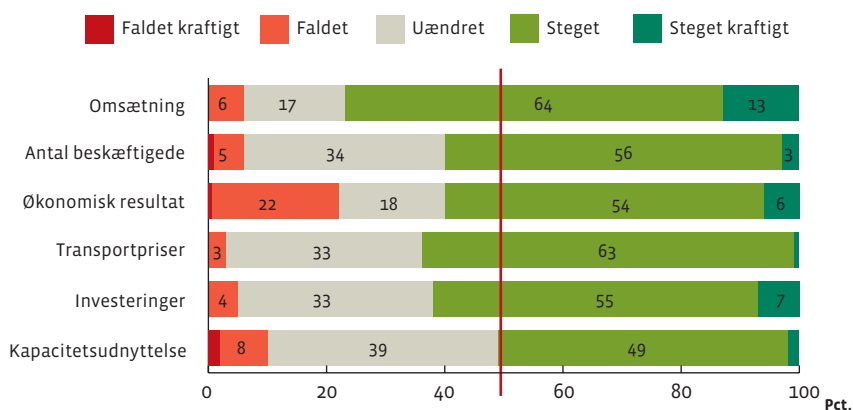
Overskudsgradens størrelse afhængig af antal beskæftigede



Figuren viser fordelingen af virksomhedernes overskudsgrad afhængigt af virksomhedens størrelse målt ved antal beskæftigede. Tre observationer er gjort. For det første er der en tendens til, at de største overskudsgrader opnås blandt de mindre virksomheder. For det andet er overskudsgraderne på over 10 pct. stigende i forhold til 2006 uafhængigt af "antal beskæftigede". Og for det tredje udmærker virksomheder med over 51 ansatte sig ved en stigning på over fem procentpoint i forhold til 2006 i andelen af virksomheder med en overskudsgrad under nul procent.

3. Forventningerne

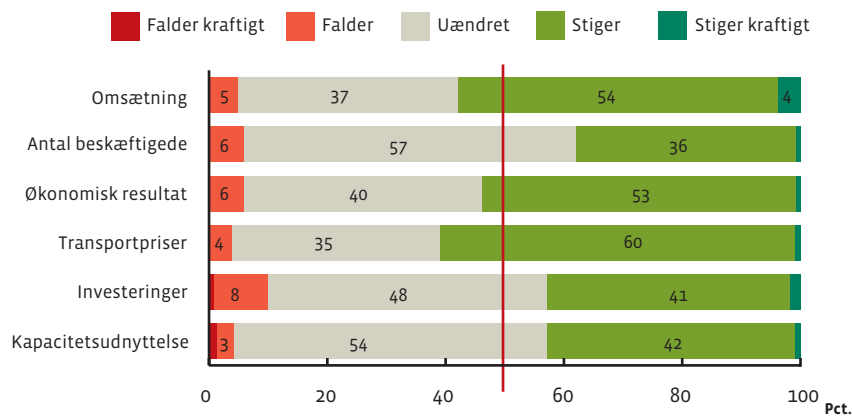
Udvikling i det foregående halvår i forhold til året før



I figuren er angivet fordelingen af de fem svarmuligheder fra »Faldet kraftigt« til »Steget kraftigt« for en række forskellige parametre, og resultaterne er vægtet i forhold til beskæftigelsen i den enkelte respondentvirksomhed.

- **Det overordnede indtryk** af udviklingen det seneste år er meget positivt, idet andelen af respondenter, som har svaret »Steget« eller »Steget kraftigt« gennemsnitligt er pænt over 50 pct. Sammenlignet med resultaterne fra undersøgelserne i 2006 og 2005 fremgår det også, at svarene i 2007 bevidner om en stærkt stigende udvikling inden for hvert parameter.
- Den positive udvikling afspejles i særdeleshed i **omsætningen**, som et stort flertal af virksomhederne har oplevet som stigende.
- Udviklingen i det foregående halvår i **antal beskæftigede** er i forhold til 2006 knap fordoblet, idet andelen af virksomheder, der svarede »Steget« eller »Steget kraftigt« var 34 pct. i 2006.
- Med hensyn til det **økonomiske resultat** svarede 60 pct., at de havde oplevet, at det var »Steget« eller »Steget kraftigt«. Det bemærkes dog, at hele 22 pct. har oplevet et ringere økonomisk resultat.
- **Transportpriserne** har været stigende, idet 63 pct. har svaret »Steget« og blot 3 pct., at de var »Faldet«.
- **Kapacitetsudnyttelsen** har vist en positiv udvikling, som ligger på samme niveau som sidste år.
- Niveauet for **investeringer** har været stærkt stigende, idet 62 pct. har angivet, at investeringerne er »Steget« eller »Steget kraftigt«. Dette investeringsniveau er givetvis en konsekvens af den positive udviklingen, branchen generelt har været i.

Forventning til det kommende halvår i forhold til året før



- Det overordnede indtryk er, at forventningerne til det kommende halvår også er på et højt niveau men dog lavere end den oplevede vækst i det seneste halvår.
- I analysen fra 2006 forventede 27 pct., at **omsætningen** ville forblive uændret. I år er det 37 pct., der forventer, at omsætningen hverken vil stige eller falde.
- Et flertal på 57 pct. forventer, at **antal beskæftigede** forbliver på samme niveau det kommende halvår. I forhold til 2006 er procentandelen af virksomheder, der forventer et fald i beskæftigelsen, blevet næsten halveret, da 6 pct. forventer, at den falder i år og 10 pct. forventede dette sidste år. Som i 2006 venter 37 pct. vækst i beskæftigelsen.
- Det **økonomiske resultat** forventes fortsat at stige i og med 54 pct. forventer, at det stiger. Andelen, der forventer tilbagegang, er faldet til 6 pct. i forhold til 11 pct. i 2006.
- Der er en udbredt forventning om, at **transportpriserne** vil stige. Denne forventning er en del større end sidste år, idet andelen i 2006 var 47 pct. og i år er denne andel 61 pct.
- Forventningerne til **investeringer** og **kapacitetsudnyttelsen** er, at de »Forbliver uændret« eller »Stiger«.

I de følgende figurer er de fem svarmuligheder fra »Faldet kraftigt« til »Steget kraftigt« regnet sammen til et nettotal, der desuden er vægtes efter den enkelte virksomheds beskæftigelse.

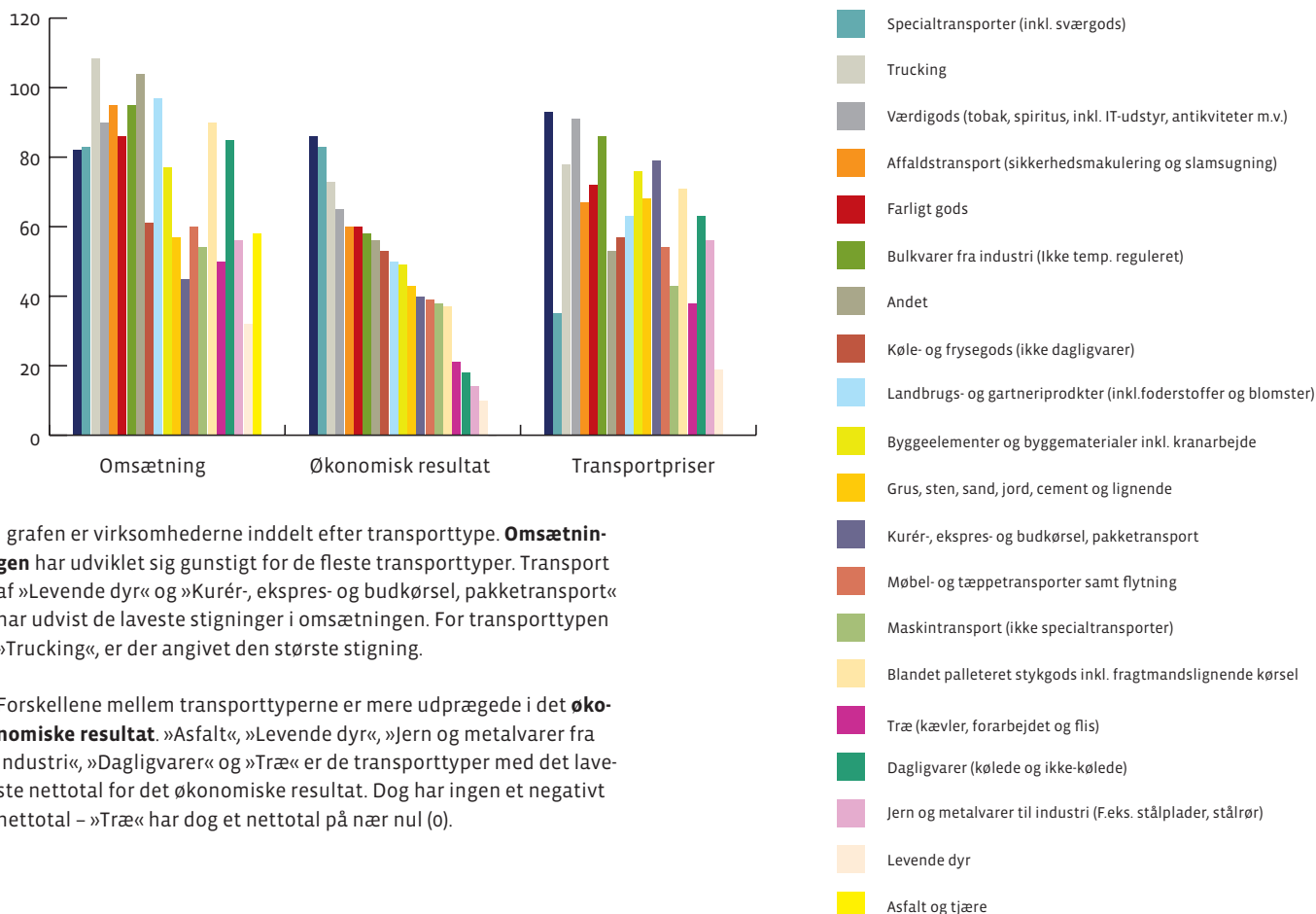
Hvis nettotallet er negativt, er der en overvægt af virksomheder, der har svaret negativt eller meget negativt. Tilsvarende ved et positivt nettotal er der en overvægt af virksomheder, der har svaret positivt eller meget positivt. Da der benyttes en skala fra meget negativt til meget positivt (-2, -1, 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 vægtes efter beskæftigelse, hvilket vil sige, at svar fra store virksomheder vægtes 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.

Det bemærkes, at datagrundlaget har været for lille til at analysere nærmere på tre af transporttyperne. Det er autobugsering/rednings-tjeneste, autotransporter, beton (kørsel med betonkanon). Det bemærkes, at der kun er medtaget transporttyper, hvor virksomheden har angivet, at transporttypen udgør mindst 25 pct. af omsætningen.

Udvikling i det foregående halvår i forhold til året før afhængigt af transporttyper

Netttotal vægtes efter beskæftigelse



I grafen er virksomhederne inddelt efter transporttype. **Omsætningen** har udviklet sig gunstigt for de fleste transporttyper. Transport af »Levende dyr« og »Kurér-, ekspres- og budkørsel, pakke-transport« har udvist de laveste stigninger i omsætningen. For transporttypen »Trucking«, er der angivet den største stigning.

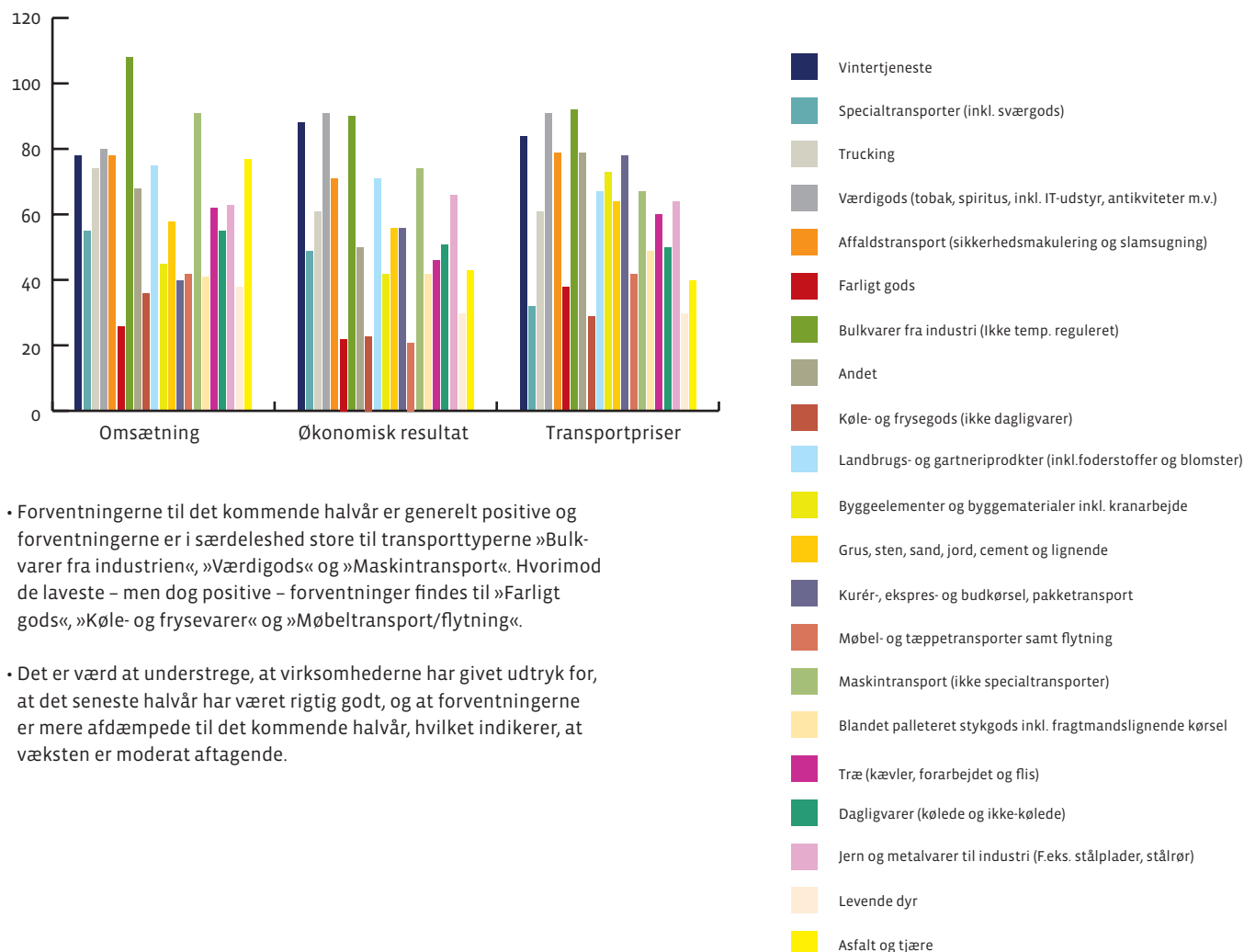
Forskellene mellem transporttyperne er mere udprægede i det **økonomiske resultat**. »Asfalt«, »Levende dyr«, »Jern og metalvarer fra industri«, »Dagligvarer« og »Træ« er de transporttyper med det laveste nettotal for det økonomiske resultat. Dog har ingen et negativt nettotal – »Træ« har dog et nettotal på nær nul (0).

- **Transportpriserne** har udviklet sig positivt, og det er påfaldende, at det også gør sig gældende for »Dagligvarer«, jævnfør afsnittet om det økonomiske resultat, der har været faldende. Forklaringen er formentlig, at kraftigt stigende omkostninger har givet anledning til prisstigninger, men ikke nok til at forhindre et ringere økonomisk resultat. Det fremstår klart, at »Asfalt og tjære« og »Levende dyr« adskiller sig ved at have den laveste udvikling i transportpriserne.

Transporttyperne er sat i rækkefølge efter udvikling i økonomisk resultat.

Forventning til det kommende halvår i forhold til året før afhængigt af transporttyper

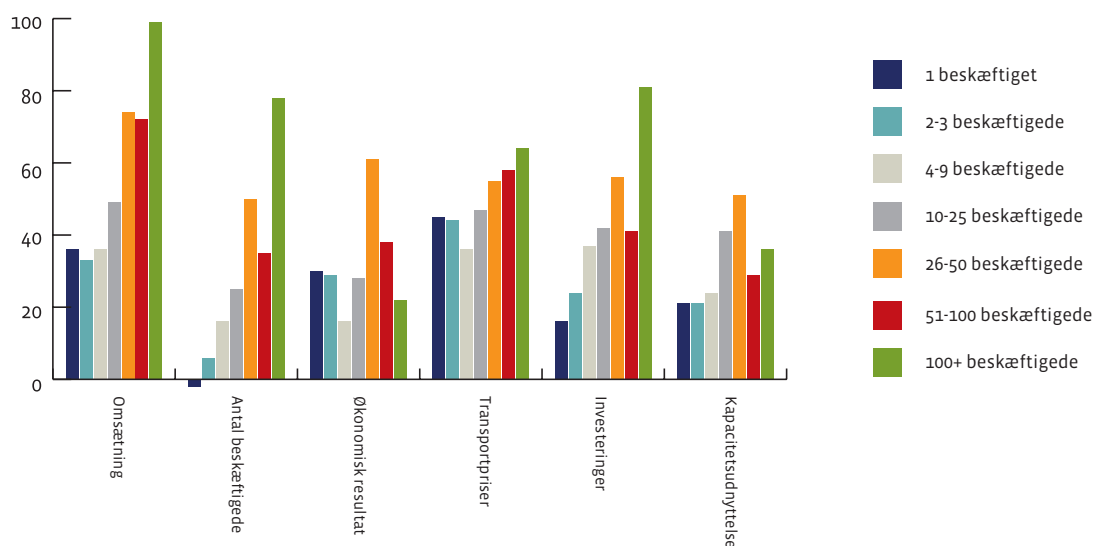
Nettotal vægtet efter beskæftigelse



- Forventningerne til det kommende halvår er generelt positive og forventningerne er i særdeleshed store til transporttyperne »Bulkvarer fra industrien«, »Værdigods« og »Maskintransport«. Hvorimod de laveste – men dog positive – forventninger findes til »Farligt gods«, »Køle- og frysevarer« og »Møbeltransport/flytning«.
- Det er værd at understrege, at virksomhederne har givet udtryk for, at det seneste halvår har været rigtig godt, og at forventningerne er mere afdæmpede til det kommende halvår, hvilket indikerer, at væksten er moderat aftagende.

Udvikling i det foregående halvår i forhold til året før afhængigt af virksomhedens størrelse målt på beskæftigelse

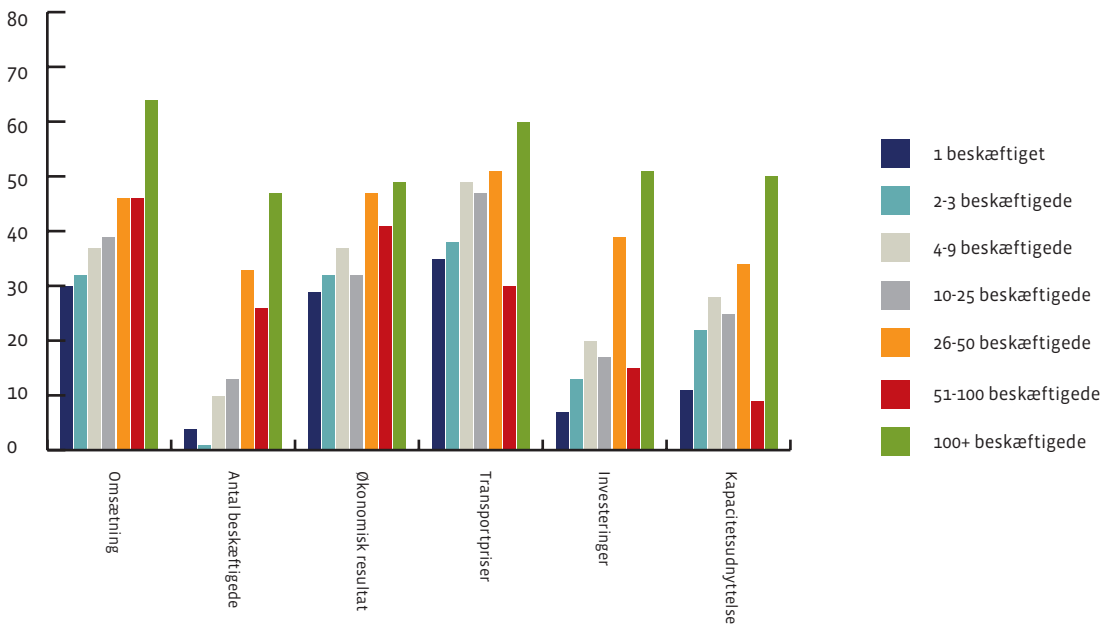
Nettotal vægtet efter beskæftigelse



- Der er en generel tendens til, at virksomheder med »26-50« eller »100+« beskæftigede har oplevet den kraftigste vækst i det foregående halvår.
- De mindre virksomheder med 1-9 ansatte har oplevet den laveste vækst i **omsætningen**.
- De større virksomheder, dvs. med mere end 25 ansatte bliver stadig større, hvilket fremgår af væksten i **antal beskæftigede**.
- Virksomheder med »26-50« beskæftigede har opnået den største vækst i det **økonomiske resultat** pr. beskæftiget.
- **Transportpriserne** pr. beskæftiget har generelt været stigende.
- **Investeringerne** pr. beskæftiget har været proportionalt stigende efter antallet af beskæftigede, hvilket illustrerer, at jo større virksomheden er, jo større har investeringsmulighederne været.
- Udviklingen i **Kapacitetsudnyttelsen** har været den dårligste i virksomheder med »1-9« beskæftigede.

Forventning til det kommende halvår i forhold til året før afhængigt af virksomhedens størrelse målt på beskæftigelse

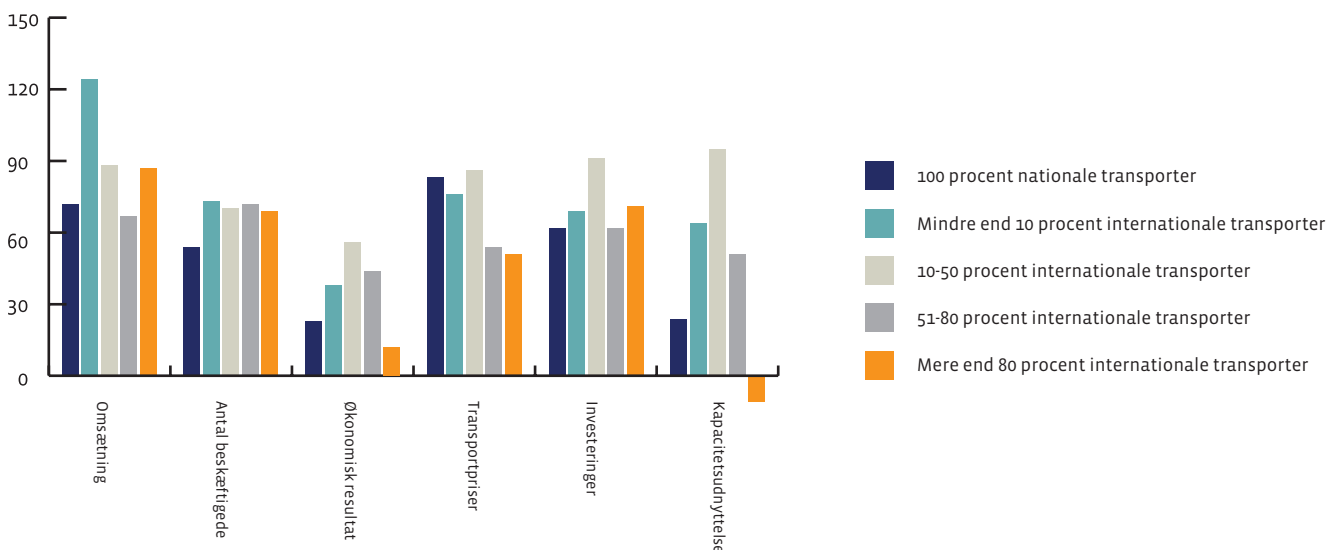
Nettotal vægtet efter beskæftigelse



Det er kendetegnende, at virksomheder med »26-50« og »100+« beskæftigede har de mest positive forventninger til det kommende halvår.

Udvikling i det foregående halvår i forhold til året før afhængigt af andel af internationale transporter

Nettotal vægtet efter beskæftigelse

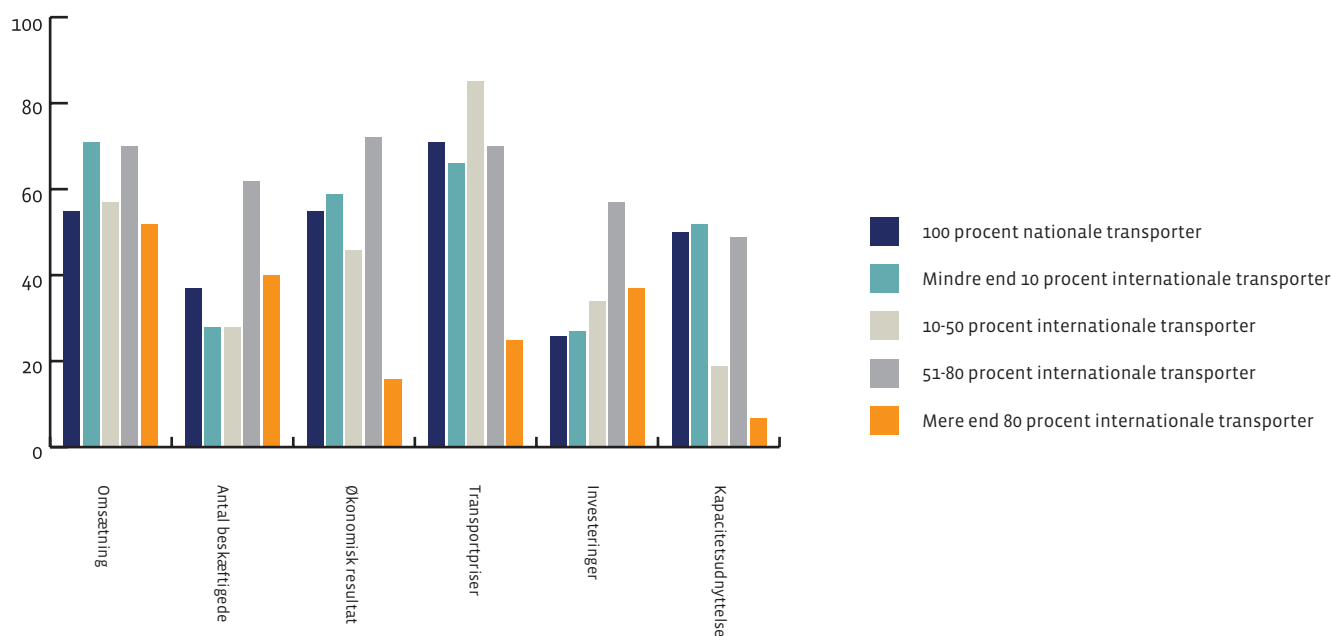


Der synes at være en sammenhæng mellem det **økonomiske resultat** og **kapacitetsudnyttelsen** alt efter fordelingen mellem nationale og internationale transporter. Det lader til, at virksomheder, der har en kombination mellem nationale og internationale transporter såsom virksomheder med »10 – 50 procent internationale transporter« bedre formår at udnytte deres kapacitet, hvilket naturligt kan forklare et bedre økonomisk resultat.

- Det synes ligeledes at gøre sig gældende, at beskæftigelsen har været ligeligt stigende uanset fordelingen mellem nationale og internationale transporter.

Forventning til det kommende halvår i forhold til året før afhængigt af andel af internationale transporter

Nettotal vægtet efter beskæftigelse



- I forhold til forventningerne sidste år forventes **transportpriserne** at stige markant uanset virksomhedens fordeling mellem nationale og internationale transporter.
- Virksomheder med »51-80 procent internationale transporter« skiller sig ud fra de øvrige ved at have de største forventninger til det kommende halvår, hvilket fremgår af alle seks parametre og i særdeleshed »Økonomisk resultat« og »Investeringer«.

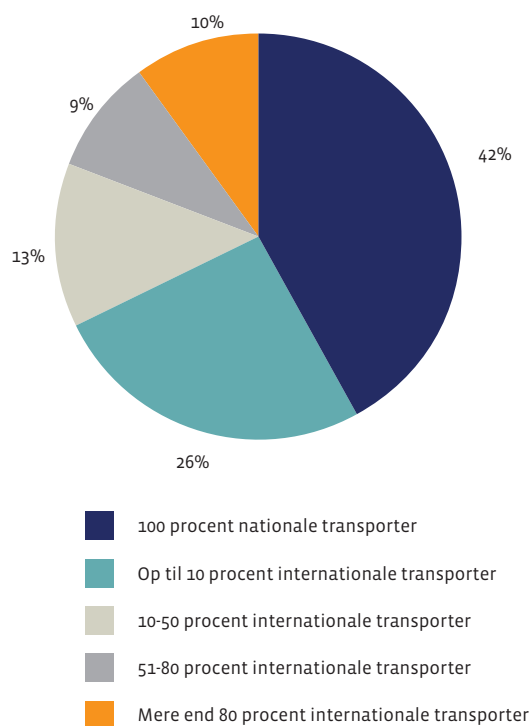
I fremstillingen af nøgletalsberegningerne og resultaterne, der omhandler den forudgående og forventede udvikling, er alene medtaget segmenter, der indeholder mindst 10 respondenter.

4. Internationalisering

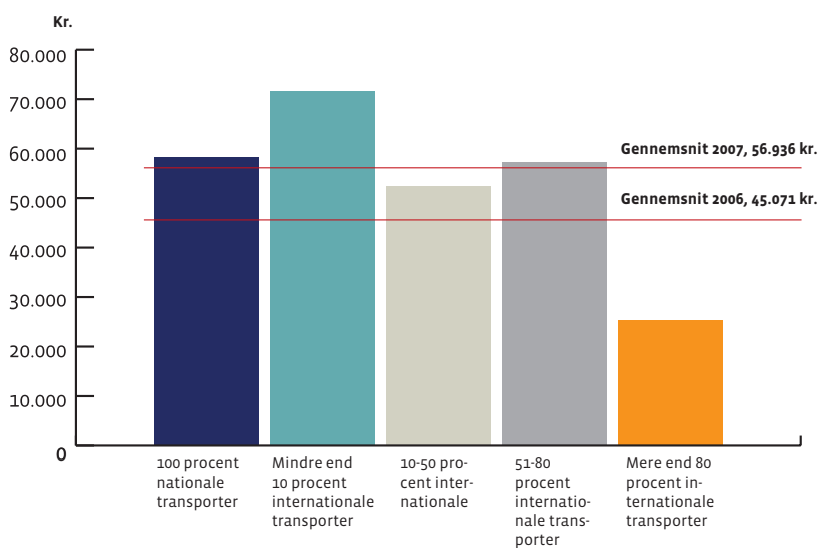
Fordelingen af virksomheder efter andelen af nationale og internationale transporters

Figuren viser virksomhederne fordelt efter deres andel af nationale og internationale transporters. Andelen af virksomheder med 100 pct. nationale transporters er faldende i forhold til de sidste år, idet andelen i 2007 udgjorde 42 pct. mod 55 pct. i 2006.

Det fremgår ydermere, at danske vognmandsvirksomheder i det hele taget beskæftiger sig mere med internationale transporters end året før. Således er andelen af virksomheder med mellem 51 og 80 pct. internationale transporters omtrent fordoblet fra 2006 til 2007, idet procentandelen i 2006 var 5 pct. og 9 pct. i 2007. Andelen af virksomheder med op til 10 pct. internationale transporters er ligeledes steget markant, da denne andel var 16 pct. i 2006 og udgør 26 pct. i 2007.



Resultat pr. beskæftiget afhængigt af antal international transporters

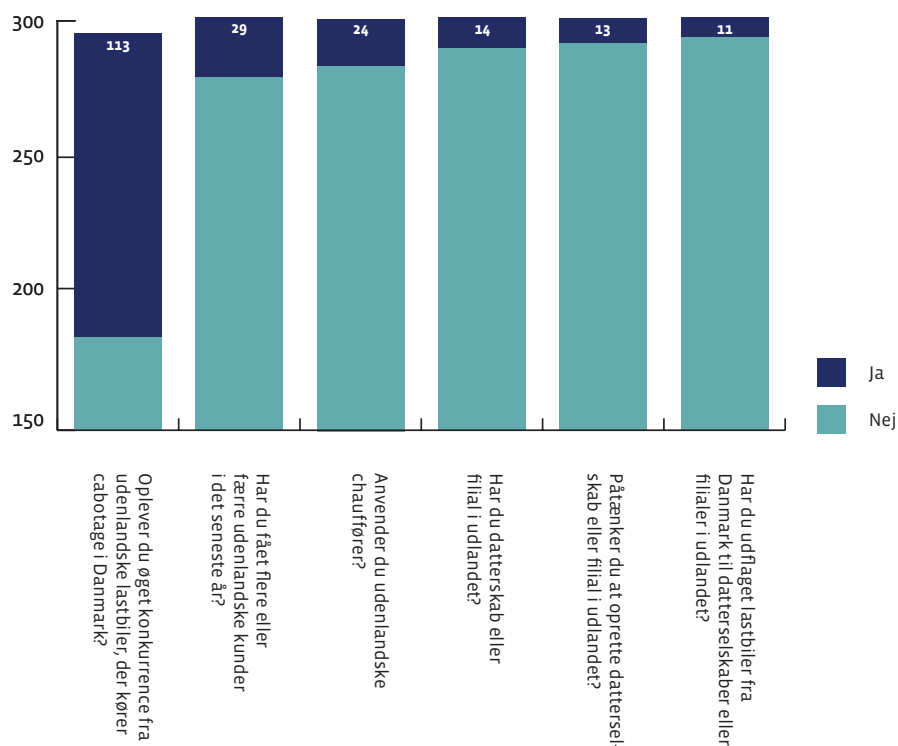


I forlængelse af observationen af det større antal internationale transporters er det interessant at se nærmere på, hvordan resultatet fordeler sig efter andelen af internationale transporters.

Virksomheder, som udelukkende beskæftiger sig med nationale transporters, har generelt ikke opnået den store ændring i resultatet pr. beskæftiget i forhold til 2006. Derimod er det bemærkelsesværdigt, at virksomheder, der har mindre end 10 pct. og mellem 10 og 50 pct. internationale transporters har oplevet en fordobling af resultatet pr. beskæftiget. Det fremgår ved, at resultat pr. beskæftiget sidste år var på henholdsvis 41.812 kr. og 23.926 kr. for virksomheder med mindre end 10 pct. og mellem 10 og 50 pct. internationale transporters.

Graden af internationalisering i 2007

Antal virksomheder



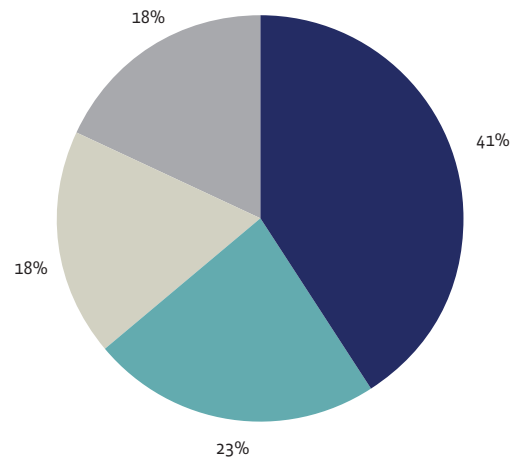
Figuren viser, at der er en udbredt opfattelse af, at konkurrencen øges fra udenlandske virksomheder, der kører cabotage (indenlandske transporter) i Danmark, idet 113 angav dette. Det er en markant tilkendegivelse af, at vognmandsvirksomheder oplever en øget konkurrence som følge af cabotage, hvilket også kan ses i lyset af, at udflagningen er tiltaget kraftigt. 11 virksomheder har angivet, at de har udflaget lastbiler fra Danmark til udenlandske datterselskaber eller filialer i udlandet og 14 virksomheder, at de har datterselskab eller filial i udlandet. Når det sammenholdes med, at 13 virksomheder påtænker at oprette datterselskab eller filial i udlandet fremgår det, at udflagningen er markant. Denne tendens fremgår også af tal fra Danmarks Statistik, der dokumenterer, at eksportlastbilerne på de danske veje i stigende grad bliver udenlandske. Fra 2005 til 2006 faldt det internationale transportarbejde med danske lastbiler 20 pct. Tællinger af lastbiltrafikken over grænserne foretaget af ITD bekræfter også dette.

Figuren viser i øvrigt også, at 29 virksomheder, svarende til 10 pct., har fået flere udenlandske kunder, og 24 virksomheder har oplyst, at de anvender udenlandske chauffører.

Fordeling af eksisterende filialer eller datterskaber i udlandet

I forrige figur fremgik det, at henholdsvis 14 og 13 har eller påtænker at oprette datterselskab eller filial i udlandet.

I denne figur er fordelingen af selskaber fordelt på regioner og det fremgår, at fordelingen er forholdsvis ligelig mellem regionerne »Sverige«, »Østeuropa« og »Andre Vesteuropa«. »Tyskland« er, med 41 pct., det typiske sted at have datterselskab eller filial.



Fordeling af påtænkte filialer eller datterskaber i udlandet

Hvad angår »Fordelingen af påtænkte filialer eller datterselskaber i udlandet« er det mest udbredt at overveje etablering af aktiviteter i »Tyskland«, hvilket synes at være på bekostning af »Sverige«, der opnår en væsentlig mindre andel.

