

Indlæg på Trafikdage på AUC 22. august 1995
af fuldmægtig, cand.merc. Ove Holm, DANSKE VOGNMÆND (DV)

(Tabel 2 og 3 er ændret i forhold til artiklen med samme titel i konferencerapport 2 side 469)

1. Indledning og baggrund

Statistik er et vigtigt redskab, når man arbejder med at forstå sammenhænge og udviklinger også indenfor trafik og transport. Men statistik har den kedelige ulempe, at den er historisk og ofte næsten forhistorisk. Derfor har DANSKE VOGNMÆND valgt i samarbejde med Danmarks Statistik at udarbejde et konjunkturbarometer for vognmandserhvervet, der i modsætning til statistikkerne skuer fremad.

De nævnte elementer, godsmængder, omsætning, beskæftigelse, økonomisk resultat og køretøjsbestand - men ikke transportpriserne - opgøres i dag i forskellige statistikker, der - som nævnt - i sagens natur kun indeholder historiske tal.

Godsmængderne undersøges i Danmarks Statistik i de kvartalsvise opgørelser af "National godstransport med lastbil"², der følger ca. 2-3 måneder efter det enkelte kvartals afslutning.

Hos Danmarks Statistik er det også muligt at finde statistik om omsætning³, beskæftigelse⁴ og økonomisk resultat⁵ for vognmandsvirksomheder.

Danmarks Statistik publicerer desuden tal for salg af motorkøretøjer⁶, herunder lastbiler, og Automobil-Importørernes Sammenslutning publicerer ligeledes tal om nyregistrering af lastbiler⁷. Man skal dog være yderst varsom med sammenstillinger på tværs af statistikkerne, da der ikke anvendes ens definitioner af hvad en vognmands- eller transportvirksomhed er.

1.1. Formål med konjunkturbarometeret

Formålet med konjunkturbarometeret er det enkle at opnå et *hurtigt* kendskab til ændringer i erhvervssituationen. Det har stor interesse for virksomheder og organisationer i vognmandserhvervet og i transportbranchen i øvrigt, ligesom for alle andre virksomheder, organisationer, myndigheder, politikere og enkeltpersoner, der interesserer sig for konjunkturudviklingen i erhvervslivet bredt set og specifikt i vognmandsbranchen.

DVs interesse som brancheorganisation er at have tæt føling med den aktuelle udvikling i medlemsvirksomhederne og erhvervet. Men formålet er også at synliggøre vognmandserhvervet i omverdenen og at skabe aktuel viden om erhvervets situation og udvikling til information af myndigheder og politikere og ved forhandlinger med samme.

I det følgende gives en beskrivelse af det konkrete resultat af de to første konjunkturbarometre og metoden bag konjunkturbarometeret. Der foretages en sammenligning med statistikken om national godstransport med lastbil. Endvidere gives eksempler på, hvad konjunkturbarometeret kan anvendes til, og der afsluttes med en vurdering af konjunkturbarometerets udviklingsmuligheder. I appendiks er listet en række andre konjunkturbarometre.

2. Resultat af konjunkturbarometeret for 2. og 3. kvartal 1995

Konjunkturbarometeret er pr. august 1995 udarbejdet to gange og publiceret i Nyt fra Danmarks Statistik. Første konjunkturbarometer omhandler en bedømmelse af den faktiske udvikling i 1. kvartal 1995 i forhold til samme kvartal året før samt forventningerne til udviklingen i 2. kvartal 1995 i forhold til samme kvartal året før. Andet konjunkturbarometer omhandler på tilsvarende vis 2. og 3. kvartal 1995.

Da bedømmelsen af den faktiske udvikling i 2. kvartal fremgår af andet konjunkturbarometer, omtales forventningerne til 2. kvartal fra første konjunkturbarometer ikke nærmere.

Tabel 1, 2 og 3 gengiver svarenes procentvise fordeling på de fem svarmuligheder. Der er en klar positiv tendens for alle 3 kvartaler. Det fremgår også af figuren på næste side, hvor de vægtede netttotal⁸ er illustreret. De vægtede netttotal er beregnet på baggrund af procentfordelingerne i tabel 1, 2 og 3.

Tabel 1. Bedømmelse af faktisk udvikling i 1. kvartal 1995 i forhold til 1. kvartal året før

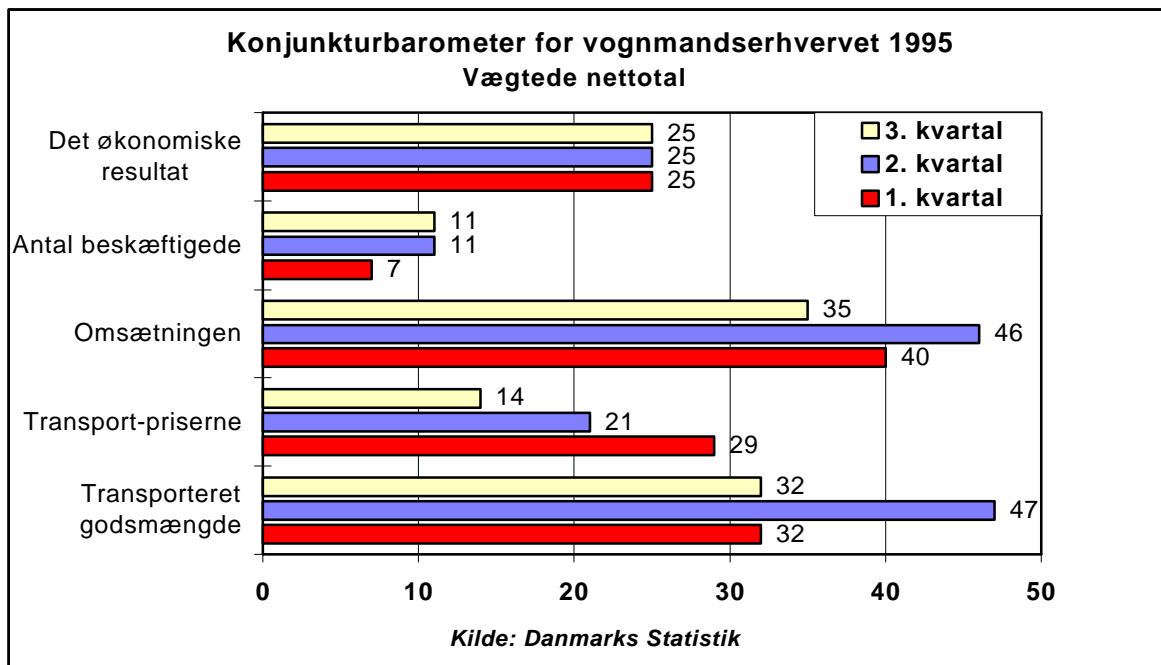
<i>Procentfordeling</i>	Faldet meget o. 10 pct.	Faldet lidt 3-9 pct.	Stort set uændret +/- 2 pct.	Vokset noget 3-9 pct.	Vokset meget o. 10 pct.	I alt
Transporteret godsmængde	2	8	51	34	5	100
Transportpriserne	0	6	60	33	1	100
Omsætningen	2	7	48	35	8	100
Antal beskæftigede	1	5	83	8	3	100
Det økonomiske resultat	1	15	45	34	4	100

Tabel 2. Bedømmelse af faktisk udvikling i 2. kvartal 1995 i forhold til 2. kvartal året før

<i>Procentfordeling</i>	Faldet meget o. 10 pct.	Faldet lidt 3-9 pct.	Stort set uændret +/- 2 pct.	Vokset noget 3-9 pct.	Vokset meget o. 10 pct.	I alt
Transporteret godsmængde	2	3	52	32	11	100
Transportpriserne	0	5	70	24	1	100
Omsætningen	2	6	49	30	13	100
Antal beskæftigede	1	4	80	11	3	100
Det økonomiske resultat	2	14	51	23	10	100

Tabel 3. Forventet udvikling i 3. kvartal 1995 i forhold til 3. kvartal året før

<i>Procentfordeling</i>	Falder meget o. 10 pct.	Falder lidt 3-9 pct.	Stort set uændret +/- 2 pct.	Vokser noget 3-9 pct.	Vokser meget o. 10 pct.	I alt
Transporteret godsmængde	1	4	63	26	6	100
Transportpriserne	0	6	75	18	1	100
Omsætningen	0	8	56	29	7	100
Antal beskæftigede	1	3	81	12	2	100
Det økonomiske resultat	1	12	56	23	8	100



De væsentligste konklusioner er, at godsmængden og omsætningen i de tre kvartaler er eller forventes at blive højere end i samme kvartaler året før. Det økonomiske resultat er også bedret markant, hvorimod beskæftigelsen kun er svagt voksende. Hvad angår

ændringer fra 1. til 3. kvartal 1995 synes forventningerne til voksende transportpriser at være aftagende. Nettotallet for transportpriser falder fra 29 til 21 til 14.

I tabel 4 er opgjort udviklingen i antal køretøjer. Tal for 1. kvartal er ikke medtaget, da der er foretaget en ændring i spørgsmålets formulering. Der er en klar tendens til at køretøjsbestanden øges, og omkring 1/4 af virksomhederne foretager udskiftning af køretøjer.

Tabel 4. Udvikling i antal køretøjer i forhold til samme kvartal året før

Procentfordeling	Antal køretøjer				Udskiftning af køretøjer		
	Reduktion	Uændret	Forøget	I alt	Ja	Nej	I alt
2. kvartal 1995 (faktisk)	3	84	14	100	26	74	100
3. kvartal 1995 (forventet)	3	84	13	100	21	79	100

3. Metode

Konjunkturbarometeret udarbejdes på baggrund af indberetninger fra lederne af et udsnit af DVs medlemsvirksomheder, der er udvalgt inden for grupperinger efter virksomhedens størrelse, beliggenhed og ejerform. Stikprøven af virksomheder er fordelt på grupperne i samme forhold som lastbilbestanden. Det indebærer, at store vognmandsvirksomheder er overrepræsenteret og små vognmandsvirksomheder er underrepræsenteret. Denne fordeling er valgt for at opnå en besvarelse, der dækker et stort antal lastbiler, og samtidig for at bevare muligheden for at skelne mellem små og store virksomheder.

Grupperinger efter virksomhedens

størrelse: antal lastbiler	1-2	3-9	10-		
beliggenhed: region	Nordjylland	Syddjylland	Fyn	Sjæl. og øer	Hovedstaden
ejerform:	Personligt	Selskab			

De første to konjunkturbarometre er baseret på besvarelser fra henholdsvis 238 og 266 virksomheder med tilsammen godt 2.800 henholdsvis godt 3.200 lastbiler, svarende til 16-19 pct. af lastbilbestanden hos DVs medlemsvirksomheder. 2.800-3.200 lastbiler svarer til 12-14 pct. af den samlede bestand af lastbiler registreret til vognmandskørsel i Danmark. Svarprocenterne på første og andet konjunkturbarometer blev henholdsvis 58 pct. og 65 pct. Kvaliteten af besvarelserne er i øvrigt høj, dvs. der er kun få skemaer med manglende eller for mange afkrydsninger.

Der foretages ikke en ny stikprøve fra gang til gang. De samme 238 virksomheder, der svarede på første konjunkturbarometer, blev spurgt igen, dog suppleret med en "tillægsstikprøve". Konjunkturbarometeret baseres hermed på et panel med en løbende udskiftning. Der tilstræbes et panel på ca. 300 virksomheder.

Der spørges både til den nære fremtid - det følgende kvartal - og den nære fortid - det forløbne kvartal. Dette gøres af to grunde. For det første for at kunne validere respondenternes evne til at vurdere udviklingen i den nærmeste fremtid korrekt og for det andet for at tvinge respondenterne til at skelne mellem fortid og fremtid. Det er afdækningen af forventningerne til det følgende kvartal, der er konjunkturbarometerets hovedformål, men i den tidsserie over udviklingen, der efterhånden opbygges, vil blive anvendt vurderingen af den faktiske udvikling i det forløbne kvartal.

I beregningen af procentfordelingen på de fem svarmuligheder (tabel 1-4), vægtes svarene med antallet af lastbiler i de enkelte virksomheder. Det vil sige at procentfordelingen skal læses som fordelingen af virksomheder, der repræsenterer X pct. af lastbilerne.

3.1. Usikkerhed

Der er risiko for, at respondenterne ikke er repræsentative for stikprøven/populationen, da optimisterne, og dem det går godt for, formentlig har en højere svarprocent. Man er mere tilbøjelig til at besvare et spørgeskema, hvis man gennem besvarelsen bliver bekræftet i en behagelig situation og udvikling, end hvis det modsatte er tilfældet. Det indebærer, at de fremkomne procentfordelinger skal tages med et gran salt. Det er først og fremmest udviklingen fra kvartal til kvartal og fra år til år, der er interessant.

Over tid vil der være mulighed for at vurdere effekten. Hvis der er betydelig forskel på svarprocenten i opgangstider og i nedgangstider, er der grund til at tro på, at effekten har betydning. I opgangstider vil mange svare positivt og en del af de, der skulle have svaret negativt. Det giver et over-optimistisk billede. I nedgangstider vil generelt færre svare, da der er færre med en positiv udvikling. I værste fald kan man risikere, at svarenes procentfordeling bliver den samme i opgangs- som nedgangstider. Den eneste forskel vil være svarprocenten. Svarprocenten kan i øvrigt påvirkes af andre forhold: ferie, helligdage, stort arbejdspress i opgangstider, sammenfald med andre spørgeskemaundersøgelser.

Den største usikkerhed ligger dog i, at der spørges til fremtiden og i den kvalitative metode. Fremtiden kan arte sig ganske anderledes, end det er muligt at vurdere for selv den, der har fingeren bedst på pulsen. Den kvalitative metode med fem svarmuligheder giver samtidig begrænsede muligheder for at foretage sammenvægtning og usikkerhedsberegninger.

Når den kvalitative metode alligevel er valgt, er det sket i erkendelse af, at usikkerheden om fremtiden alligevel ikke kan opfanges gennem kvantitative spørgsmål. Tværtimod ville sværhedsgraden af spørgeskemaet øges væsentligt, og dermed ville svarprocenten formentlig falde. Hos de fleste virksomheder er der desuden ikke tilgængelige kvantitative oplysninger om det netop afsluttede kvartal, og det er derfor også hensigtsmæssigt at anvende kvalitative spørgsmål, for så vidt angår det netop afsluttede kvartal.

4. Sammenligning af konjunkturbarometerets og transportstatistikens resultater for 1. kvartal 1995

For at tydeliggøre forskellen på den statistik, der indsamles om godstransport med lastbil og konjunkturbarometeret for vognmandserhvervet, og for at undersøge om statistikken og konjunkturbarometeret viser samme tendens i udviklingen i godsmængderne og dermed at vurdere pålideligheden, foretages i dette afsnit en sammenligning.

Resultatet af National godstransport med lastbil⁹ for 1. kvartal 1995 blev offentliggjort i juni 1995. Hovedkonklusionen er en betydelig vækst i især godsmængder og en mindre vækst i transportarbejdet. Godsmængderne voksede for vognmænd med 24 pct. i forhold til samme kvartal året før. Transportarbejdet voksede med 7 pct. Det er en markant ændring, der er i overensstemmelse med konjunkturbarometeret, for så vidt angår udviklingsretningen. Konjunkturbarometeret viser, at vognmænd, der repræsenterer 39 pct. af lastbilerne skønnede, at godsmængderne voksede i 1. kvartal 1995 i forhold til samme kvartal året før. Heraf oplevede 5 pct. en vækst på over 10 pct., 10 pct. oplevede et fald i godsmængderne, mens de resterende 51 pct. transporterede stort set samme godsmængde.

Det er ikke muligt at foretage en direkte sammenligning af statistikken og konjunkturbarometeret, da der i konjunkturbarometeret ikke beregnes en samlet procentvis stigning. Konjunkturbarometeret antyder dog en noget mindre vækst på næppe over 5 pct. Styrken ved konjunkturbarometeret - i en vurdering af om barometeret eller statistikken kommer nærmest den sande ændring - er, at der spørges direkte om ændringen og ikke som i statistikken om de absolutte mængder. Statistikken har også den svaghed, at stikprøven, der baseres på lastbiluger, kun er på 0,2 pct. Konjunkturbarometerets stikprøve er som tidligere nævnt på ca. 12 pct. Til gengæld er statistikken baseret på konkrete kvantitative registreringer, mens barometeret er baseret på skøn. Over tid vil det være muligt at foretage en nærmere sammenligning og en vurdering af pålideligheden af de to opgørelser.

5. Konjunkturbarometerets anvendelsesmuligheder

Hvad kan konjunkturbarometeret bruges til og af hvem? Mulighederne er mange. Som eksempler på anvendelsesmuligheder kunne nævnes:

- * Information til støtte for f.eks. investeringsbeslutninger i vognmandsvirksomheder.
- * Generel vurdering af sundhedstilstanden af virksomhederne i vognmandserhvervet.
- * Finansieringsinstitutters overvågning af konjunkturerne i vognmandserhvervet.
- * Sammenkædning af udvikling i vognmandserhvervet med udvikling i samfundsøkonomien.
- * Aktuell indikator på udviklinger i samfundsøkonomien.
- * Evaluering af eksisterende transportstatistik.
- * Støtte til udarbejdelse af prognoser inden for transportområdet eller bredere samfundsøkonomiske prognoser

Erhvervsministeriet har nedsat en Logistik- og Transportgruppe, der som referencegruppe skal være med til at udarbejde en samlet erhvervspolitisk strategi for udviklingen af effektive danske logistiksystemer til gavn for erhvervslivets og transportørernes konkurrenceevne. I det arbejde vil det være nyttigt løbende at kunne foretage overvågning af udviklingen i erhvervet og at kunne få en hurtig respons på de strategiske tiltag, der måtte blive iværksat. I en sådan overvågning vil konjunkturbarometeret være et nyttigt redskab.

Det ville også være naturligt, om man i EU-sammenhænge foretog en aktuel overvågning af erhvervsudviklingen, ikke mindst i vurderingen af gennemførelsen af Det indre Marked. I den sammenhæng kunne konjunkturbarometeret for vognmandserhvervet udgøre et væsentligt dansk bidrag.

6. Udviklingsmuligheder for konjunkturbarometeret

Resultatet af en enkelt konjunkturbarometerundersøgelse har begrænset anvendelse. Barometeret får først for alvor værdi, når det er muligt at opbygge en tidsserie og gennem den vurdere barometerets præcision og evne til at forudsige konjunktoren korrekt. Det svenske konjunkturbarometer, der er omtalt i appendiks, ser ud til at have haft en god præcision i sine forudsigelser med hensyn til transportvolumen og antal ansatte, mens forudsigelsen af lønsomheden har været mindre præcis. Det svenske konjunkturbarometer¹⁰ har været udarbejdet kvartalsvis siden 1990.

Efterhånden som tidsserien opbygges indføres netttotal og glidende gennemsnit. En større datamængde ved anvendelse af glidende gennemsnit giver mulighed for mere detaljerede konklusioner på baggrund af grupperingerne, størrelse, beliggenhed og ejerform, jf. afsnit 3.

På længere sigt kan man også forestille sig, at konjunkturbarometeret udvides med flere spørgsmål, hvor der f.eks. skelnes mellem national og international godstransport, eller hvor der spørges til kapacitetsudnyttelse, eller om der er mangel på arbejdskraft. Man kunne også vælge at kvantificere nogle af spørgsmålene for at opnå større præcision i svarene. I første omgang har det dog været afgørende at begrænse spørgeskemaets omfang og sværhedsgrad for at opnå en høj svarprocent og en høj kvalitet i svarene. Udviklingen vil så vise, om barometeret kan bære en udvidelse i antallet af spørgsmål.

7. Sammenfatning

Konjunkturbarometer for vognmandserhvervet er en kortsigtet temperaturføler, der afdækker erhvervets forventninger til det nærmest følgende kvartal med hensyn til udviklingen i godsmængder, transportpriser, omsætning, beskæftigelse, økonomisk resultat og køretøjsbestand. Endvidere afdækker barometeret den tilsvarende udvikling i det forudgående kvartal.

Resultatet af de første to konjunkturbarometer indikerer, at godsmængden og omsætningen i de tre kvartaler er eller forventes at blive højere end i samme kvartaler året før. Det økonomiske resultat er også bedret markant, hvorimod beskæftigelsen kun er svagt

voksende. Hvad angår ændringer fra 1. til 3. kvartal 1995 synes forventningerne til voksende transportpriser at være aftagende. Der er samtidig en klar tendens til at køretøjsbestanden øges, og omkring 1/4 af virksomhederne har foretaget og påtænker at foretage udskiftning af køretøjer i 2. og 3. kvartal 1995.

De to første konjunkturbarometre er baseret på besvarelser fra 238 henholdsvis 266 virksomheder med tilsammen 2.800 henholdsvis 3.200 lastbiler, svarende til ca. 12-14 pct. af den samlede bestand af lastbiler registreret til vognmandskørsel i Danmark.

Appendiks. Andre konjunkturbarometre

I en årrække har Danmarks Statistik udarbejdet konjunkturbarometre for industri¹¹ samt bygge- og anlægsvirksomhed¹², ligesom der foretages en forbrugerforventningsundersøgelse¹³. For en nærmere beskrivelse af metoderne bag disse undersøgelser henvises til det årlige supplement¹⁴ til Statistisk månedsoversigt fra Danmarks Statistik.

I perioden 1982-1991 foretog Danmarks Statistik for EF kvartalsvise undersøgelser af eksportvognmændenes konjunkturbedømmelse¹⁵.

I Sverige udarbejder Konjunkturinstitutet kvartalsvist et konjunkturbarometer¹⁶ for blandt andet vognmandsvirksomhed. Barometeret indeholder spørgsmål om udviklingen i transportvolumen, antal transporttimer, kapacitetsudnyttelse, antal ansatte, eventuel mangel på arbejdskraft, lønsomhed, transportpriser, investeringsplaner samt branchens generelle konjunkturniveau og -udvikling.

Greens Analyse Institut udarbejder kvartalsvis et generelt konjunkturmåling for ca. 1.400 af de største virksomheder i Danmark.

De nævnte konjunkturbarometre adskiller sig fra konjunkturbarometeret for vognmandserhvervet ved kun at have tre svarmuligheder, negativ, uændret eller positiv. Konjunkturbarometeret for vognmandserhvervet har fem svarmuligheder, meget negativ, negativ, uændret, positiv og meget positiv. Det giver mulighed for et mere nuanceret billede af konjunkturændringerne.

Efterskrift juli 1996

Siden august 1995 er konjunkturbarometeret for vognmandserhvervet offentliggjort tre gange, og der foreligger nu data for bedømmelsen af den faktiske udvikling fra 1. kvartal 1995 til 1. kvartal 1996 samt forventningerne til udviklingen i 2. kvartal 1996. Udviklingen har været ekstrem negativ fra 3. kvartal 1995 over 4. kvartal til 1. kvartal 1996.

Konjunkturbarometer for vognmandserhvervet, vægtede nettotal

Nettotal i pct.	1.kv.95	2.kv.	3.kv.	4.kv.	1.kv.96	2.kv.
Godsmængde	32	47	28	-8	-52	-1
Transportpriser	29	21	9	-7	-13	-2
Omsætning	40	46	25	-1	-51	-2
Beskæftigelse	7	11	14	-1	-14	3
Økonomisk resultat	25	25	13	-11	-59	-18

Kilde: Danmarks Statistik

¹ Konjunkturbarometer for vognmandserhvervet udarbejdes af Danmarks Statistik for DANSKE VOGNMÆND og publiceres 4 gange årligt i Nyt fra Danmarks Statistik. Første gang i nr. 186 af 30. maj 1995. Andet og seneste gang i nr. 261 af 3. august 1995.

² National godstransport med lastbil publiceres 4 gange årligt i Nyt fra Danmarks Statistik og i Statistiske Efterretninger i serien Samfærdsel og Turisme.

³ 4 gange årligt publiceres artikler i Statistiske Efterretninger i serien Generel erhvervsstatistik og handel.

⁴ Årligt publiceres en artikel i Statistiske Efterretninger i serien Generel erhvervsstatistik og handel senest gældende for 1992.

⁵ Årligt publiceres en artikel i Statistiske Efterretninger i serien Generel erhvervsstatistik og handel med titlen Generel regnskabsstatistik for byerhverv senest gældende for 1992.

⁶ Der publiceres månedsvis tal om nyregistreringer og bevægelser i øvrigt på bilmarkedet på basis af Centralregisteret for Motorkøretøjer i Nyt fra Danmarks Statistik og i Statistiske Efterretninger i serien Samfærdsel og Turisme

⁷ AIS udsender månedsvis hæftet Statistik over registrering af nye automobiler i Danmark.

⁸ Vægtet nettotal = (-2)*[Faldet meget]+(-1)*[Faldet lidt]+(+1)*[Vokset noget]+(+2)*[Vokset meget]

⁹ Se note 2

¹⁰ Konjunkturbarometer för tjänstesektorer, Konjunkturinstitutet, Stockholm

¹¹ 4 gange årligt publiceres Konjunkturbarometer for industri i Nyt fra Danmarks Statistik og i Statistiske Efterretninger i serien Industri og energi.

¹² 4 gange årligt publiceres Konjunkturbarometer for Bygge- og anlægsvirksomhed i Nyt fra Danmarks Statistik og i Statistiske Efterretninger i serien Bygge- og anlægsvirksomhed.

¹³ Forbrugerforventningsundersøgelsen publiceres månedligt i Nyt fra Danmarks Statistik.

¹⁴ Statistisk månedsoversigt. Supplement 1995. Danmarks Statistik.

¹⁵ Konjunkturbedømmelse af vognmandsvirksomhed - eksportkørsel, Danmarks Statistik.

¹⁶ Se note 10.