

Dette udvidet resumé er udgivet i det elektroniske tidsskrift

Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet
(Proceedings from the Annual Transport Conference at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

<https://journals.aau.dk/index.php/td>

trafikdage
NY VIDEN & NETVÆRK

Nye erhvervsøkonomiske nøgletal for den danske cykelindustri

Sidsel Birk Hjuler, Urban Creators, sbh@urbancreators.dk

Kristian Kolstrup, Impact Economics, kk@impacteconomics.dk

Henrik Lundorff, Københavns Kommune og Cycling Embassy of Denmark, rd0f@kk.dk

Lise Bjørg Pedersen Dansk Industri og Cycling Embassy of Denmark, libp@DI.DK

Abstrakt

OBS: resultaterne fra denne undersøgelse er endnu ikke offentliggjort. Offentliggørelsen forventes at ske den 3. juni 2026. Derfor bedes abstractet ikke lægges offentligt tilgængeligt før denne dato!

Cycling Embassy of Denmark har med bistand fra Urban Creators og Impact Economics gennemført en analyse af erhvervsøkonomiske nøgletal for den danske cykelindustri. Analysen er baseret på en registeranalyse af danske virksomheder, hvor 1.469 danske cykelvirksomheder er identificeret på tværs af 90+ branchekoder i CVR-registeret. Samlet beskæftiger cykelvirksomhederne 5.640 ansatte fordelt på 2.873 årsværk, med en høj andel af unge og mange ufaglærte. Der er tale om små virksomheder, hvor 93% har 0-5 ansatte. Cykelvirksomhederne omsætter samlet for 7,8 mia. kr. årligt og skaber en værditilvækst på 1,6 mia. kr. Analysen er suppleret med surveys blandt detailkæder med salg af cykelprodukter samt udbydere af cykeludlejning til turister, der peger på en generelt positiv markedsudvikling og forventninger om fortsat vækst. Analysen kommer desuden med anbefalinger om at lukke væsentlige videnshuller for cykelbranchen, herunder manglende nationale nøgletal for cykelbestand, investeringer i cykling og utilstrækkelig viden om omkostninger ved cykling.

Ny kortlægning af 1.469 danske cykelvirksomheder

Danmark er verdenskendt som cykelland med en stærk cykelkultur. Danske cykelvirksomheder spiller en vigtig rolle for at stille cykler, udstyr, services og oplevelser til rådighed for cyklister i både ind- og udland. Imidlertid har den danske cykelindustri været underbelyst i analyser af cykling i Danmark. Dette står i kontrast til andre brancher, fx autobranschen og transportbranchen, som opgør nøgletal for deres virksomheder, beskæftigelse og økonomiske aktivitet. Desuden har en række europæiske lande de seneste år kortlagt deres respektive cykelindustrier. På den baggrund har Cycling Embassy of Denmark igangsat en analyse med bistand fra Urban Creators og Impact Economics, som er finansieret af Vejdirektoratets statslige cykelpulje.

Specialiserede cykelvirksomheder indgår i en bredere cykelindustri og branche

Analysen har som formål at kortlægge den danske cykelindustri gennem nye nøgletal for virksomheder, beskæftigelse og økonomisk aktivitet. En lang række forskellige virksomheder tilbyder i dag cykelrelaterede produkter og ydelser, herunder både produktions-, salgs- og servicevirksomheder.

For at opnå sammenlignelige data er der foretaget en analyse af erhvervsøkonomiske registerdata for de virksomheder, der har cykling som primært fokus, også kaldet "cykelvirksomheder". Det kan fx være danske producenter af cykler og cykeltøj, cykelhandlere, udbydere af by- og leasingcykler, virksomheder indenfor cykelturisme og motionscykling, samt videns- og rådgivningsvirksomheder. Dermed opnås viden om cykelindustriens "kernevirksomheder". Cykelindustrien rummer imidlertid også en lang række øvrige virksomheder, der har cykelprodukter som en mindre del af deres sortiment. Det kan fx være større detailkæder, anlægs- og rådgivningsfirmaer, forsikringselskaber mv. Det har ikke været muligt at kvantificere omfanget af den bredere cykelindustri i denne analyse, men det forventes at være betydeligt.

Endelig indgår cykelindustrien som del af den samlede danske cykelbranche, som også omfatter andre typer aktører, der arbejder med cykling. Dette kan omfatte interesseorganisationer, erhvervsorganisationer, uddannelsesinstitutioner og universiteter, offentlige myndigheder m.fl. Som brancheorganisation for cykelbranchen favner Cycling Embassy of Denmark alle disse typer aktører.

Figur 1 – Eksempler på "cykelvirksomheder" som del af en bredere cykelindustri og cykelbranche



Lokale arbejdspladser med mange små virksomheder og bred beskæftigelse

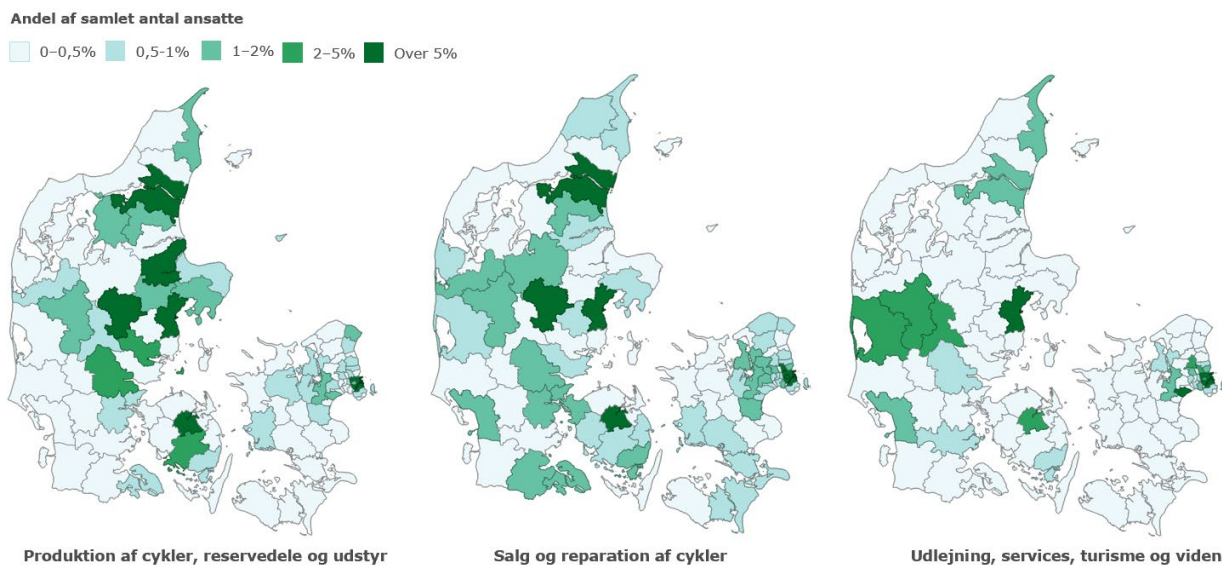
Analysen har identificeret 1.469 cykelvirksomheder i Danmark. Heraf er størstedelen salgs- og reparationsvirksomheder (71%), servicevirksomheder indenfor udlejning, transport, turisme og viden ifm. cykling (19%) og produktion af cykler, reservedele og udstyr (10%). Langt de fleste af virksomhederne er meget små, med 93%, der har 0-5 medarbejdere. Dog har 55 cykelvirksomheder over 15 medarbejdere og står tilsammen for ca. 40% af alle ansatte.

Nøgletallene understreger, at cykelvirksomheder bidrager til en bred beskæftigelse med en høj grad af unge og ufaglærte ansatte. Med 5.640 ansatte fordelt på 2.873 årsværk er mange ansat på deltid. Hele 41% er under 30 år gamle, hvilket er væsentligt højere end de 24%, der gælder for alle beskæftigede i Danmark. Ligeledes er 41% ufaglærte, hvilket også ligger højere end landsgennemsnittet på 28% af alle beskæftigede.

Virksomhederne er fordelt i hele Danmark med en vis overvægt i Region Hovedstaden, hvor 43% af virksomhederne har hovedsæde, hvilket kan hænge sammen med, at der er flere, der cykler i

hovedstadsområdet. Produktionsvirksomhederne har en højere andel af hovedsæder i Region Midtjylland og servicevirksomhederne er især placeret i hovedstaden, men også fx i Vestjylland, hvilket sandsynligvis er koblet til cykelturisme i området.

Figur 2 – Andel af ansatte i cykelvirksomheder fordelt på kommuner og typer virksomheder



De mange små cykelvirksomheder afspejler, at cykelindustrien giver unikke muligheder for beskæftigelse og iværksætteri på tværs af befolkningen, hvilket understreges af, at 27% af virksomhederne er mellem 0-5 år gamle. Den høje andel af deltidsansatte, unge og ufaglærte viser desuden, at cykelvirksomhederne kan spille en vigtig rolle for at beskæftige personer med mere begrænsede jobmuligheder. Dette understøttes af, at en række danske cykelvirksomheder aktivt vælger at indgå i sociale indsats for at beskæftige personer på kanten af arbejdsmarkedet.

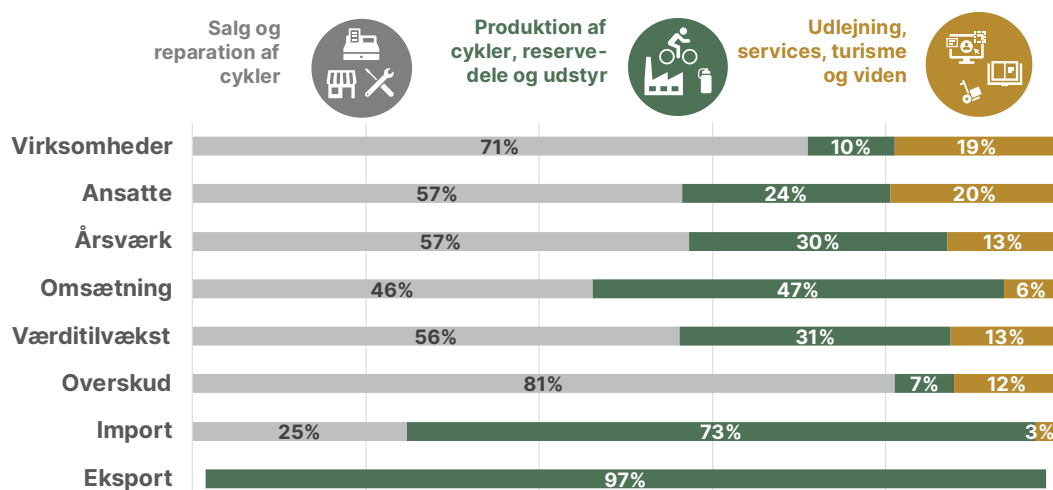
Økonomisk aktivitet på tværs af cykelindustriens værdikæder

De danske cykelvirksomheder omsatte samlet for 7,8 mia. kr. i 2023 med en værditilvækst på 1,6 mia. kr. og 153 mio. kr. i overskud. Dertil blev der importeret for 2,22 mia. kr. og eksporteret for 1 mia. kr.

Salgs- og reparationsvirksomhederne, der udgør 71% af alle cykelvirksomhederne, står kun for lidt over halvdelen af de beskæftigede, og tilsvarende for ca. halvdelen af den samlede omsætning og værditilvækst. Dette kan bl.a. forklares med, at der er mange små cykelhandlere i denne kategori. Selvom produktionsvirksomhederne kun udgør 10% af alle cykelvirksomhederne, beskæftiger de en fjerdedel af alle ansatte og genererer næsten halvdelen af den samlede omsætning samt næsten en tredjedel af værditilvæksten. Til gengæld står de kun for en lille del af det samlede overskud, men for næsten al eksport og en stor del af importen. Servicevirksomhederne, der udgør 19% af alle virksomhederne, har generelt en lavere andel af den økonomiske aktivitet.

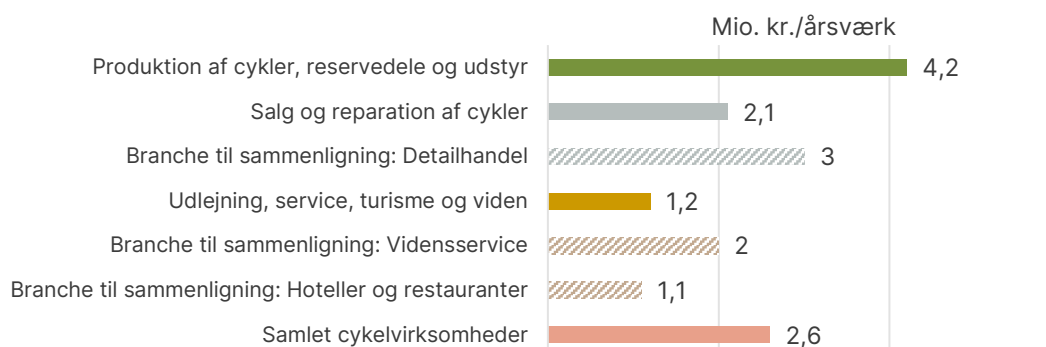
Samlet set havde 78 % af virksomhederne overskud i 2023. Andelen er højest inden for salg og reparation (82 %), mens den er lavere i produktionsvirksomhederne (65 %) og servicevirksomhederne (68 %). Flere faktorer kan antages at påvirke virksomhedernes økonomi, herunder eftervirkninger af ustabile forsyningskæder ifm. Covid-19, en stor andel af små virksomheder med begrænset kapital samt et generelt fald i cykling i Danmark i de senere år. Samtidig kan investeringer, fx i nyt materiel, påvirke det opgjorte overskud, hvorfor tallene er derfor ikke alene et udtryk for virksomhedernes økonomiske sundhed.

Figur 3 – Fordeling af erhvervsøkonomiske nøgletal på forskellige typer af cykelvirksomheder



Cykelvirksomhederne lader til at være relativt beskæftigelsestunge sammenlignet med øvrige brancher når virksomhedernes omsætning sammenholdes med antallet af årsværk. Her omsætter salgs- og reparationsvirksomhederne for 2,1 mio. kr. per årsværk, hvilket er lavere end gennemsnittet på 3 mio. kr. for detailhandlen generelt. Cykelindustriens servicevirksomheder omsætter for halvt så meget, nemlig 1,2 mio. kr. per årsværk, men omfatter forskellige typer virksomheder indenfor både viden, turisme mv. Virksomheder indenfor vidensservice omsætter generelt for 2 mio. kr. i gennemsnit, mens hoteller og restauranter omsætter for 1,1 mio. kr.

Figur 4: Omsætning 2023, mio. kr./årsværk for cykelvirksomheder og udvalgte brancher til sammenligning



Cykeludlejning til turister er et marked i vækst

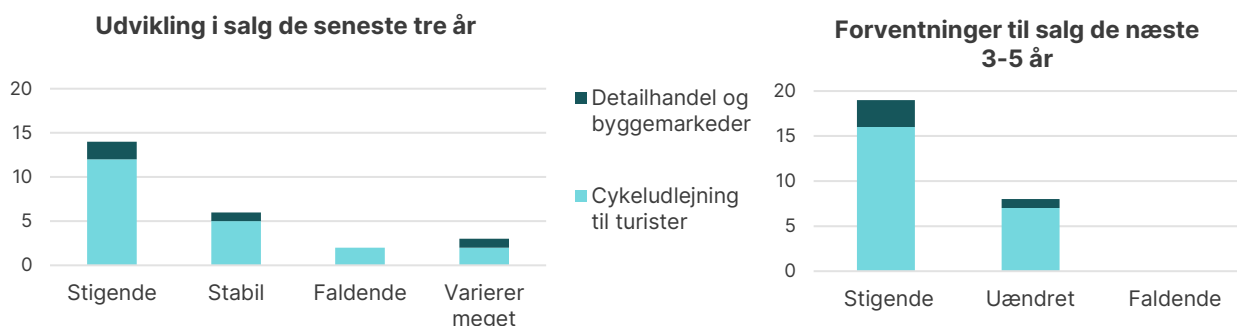
Analysen omfatter desuden en kvalitativ kortlægning af cykelvirksomheder indenfor udvalgte markedssegmenter med potentiale for vækst. Gennem målrettede surveys er der indhentet input fra 23 udbydere af cykeludlejning til turister samt fra fire større detailkæder med salg af cykelprodukter.

Optimisme for cykeludlejning til turister og salg af cykelprodukter i detailkæder

Virksomhederne har overordnet set en positiv vurdering af udviklingen i markedet de sidste tre år. På tværs af alle virksomheder vurderer lidt over halvdelen, at salget er steget de seneste tre år (2023-2025), mens cirka en fjerdedel vurderer, at salget har været stabilt. Kun to angiver faldende salg.

Forventningerne til de kommende års salg er ligeledes generelt positive. To ud af tre virksomheder forventer stigende salg de næste 3–5 år, mens den sidste tredjedel forventer uændret udvikling, og ingen forventer faldende salg.

Figur 5: Virksomhedernes vurdering af cykelrelateret salg de seneste tre år og de næste 3-5 år (antal virksomheder)



Udbyderne af cykeludlejning peger på, at væksten i markedet især drives af stigende turisme, øget efterspørgsel efter aktive ferieformer og udbredelsen af elcykler, som kan udvide målgruppen af gæster, der cykler som del af ferien betragteligt. Samtidig spiller lokal destinationsudvikling og specialiserede tilbud en rolle, mens vejret fortsat har stor betydning. Af tiltag, der kan styrke markedet fremover, fremhæver virksomhederne især behovet for bedre cykelinfrastruktur, øget international markedsføring af Danmark som cykeldestination samt stærkere samarbejde og professionalisering i branchen.

De 23 udbydere af cykeludlejning til turister udgør 15% af i alt 157 udbydere, der er kortlagt på landsplan. De 23 virksomheder estimerer at råde over en samlet cykelflåde på 5.000 cykler, hvoraf de seks største har 80%, heraf en med over 1.000 cykler. Hver fjerde udlejningscykel er en elcykel. I alt har virksomhederne haft 66.000 bookinger fordelt på 89.000 personer i 2025, hvoraf størstedelen er danske eller tyske gæster.

Manglende viden om cykelbestand, kørselsomkostninger og investeringer

Analysen har undersøgt vidensgrundlaget for cykelbranchen og identificeret yderligere videnshuller. For det første opgøres cykelbestanden i Danmark ikke pt., hvormed det ikke er muligt at vide, hvor mange cykler, danskerne ejer, ligesom vi ikke kan følge udbredelsen af særlige cykeltyper som elcykler, ladcykler mv. Dette står i kontrast til bilbranchen, hvor den danske bilbestand opgøres meget detaljeret. Det anbefales derfor at udvikle en tilsvarende opgørelse af cykelbestanden. Dette kan med fordel ske gennem justering af eksisterende spørgsmål om cyklejerskab i DTUs transportvaneundersøgelse.

Ligeledes er der på nuværende tidspunkt begrænset viden om hvad det koster at være cyklist i Danmark. DTUs transportøkonomiske enhedspriser opgør kørselsomkostningerne for cykling til 0,45 kr. per km cyklet. Dette vil svare til et samlet forbrug på 1,143 mia. kr. i 2023 med udgangspunkt i det samlede transportarbejde på cykel på 2,54 mia. km. Imidlertid opgør Danmarks Statistik danske husholdningers forbrug på cykler til 3,14 mia. kr. i 2023 ifølge den landsdækkende forbrugsstatistik. Dette indikerer, at de nuværende nøgletal for kørselsomkostninger er upræcise og for lavt estimeret. Metoden er udviklet i 2009 og siden er dyrere cykler som fx elladcykler blevet mere populære, ligesom bycykler, leasingcykler, cykelforsikringer mv. har vundet indpas. Endelig drøftes pt. mere attraktive skatteordninger for cyklister. Det anbefales derfor at opdatere vidensgrundlaget om danskernes udgifter til cykling.

Endelig påpeger analysen, at der pt. ikke er viden om det økonomiske niveau for investeringer i cykelinfrastruktur. Virksomheder indenfor anlæg, planlægning og drift af cykelinfrastruktur antages at udgøre en betydelig del af den samlede cykelindustri, men indgår ikke i registeranalysen, da cykelrelateret salg typisk udgør en mindre andel af den samlede portefølje. Samtidig er investeringer i bedre cykelforhold afgørende for at fastholde og udvide den overordnede efterspørgsel på cykling i befolkningen, og har dermed også central betydning ikke kun for cykelindustrien, men for alle aktører involveret i fremme af cykling. Det anbefales derfor at indgå i dialog med staten, kommunale netværk som det Kommunale Cykelfagråd og regionale cykelsamarbejder, samt øvrige aktører, for at opgøre investeringer i cykling.