

## Halvårlig konjunkturstatus for transportområdet

Denne konjunkturstatus tjener som formål at beskrive den seneste udvikling i transportsektoren.

Indledningsvis sammenfattes den seneste udvikling i indikatorerne frem til 3. kvartal 2012.

Dernæst redegøres der for de senere års økonomiske udvikling. Herefter præsenteres nøgletal for gods- og persontransport over en længere periode fordelt efter transport via vej, jernbane, hav og luft.

### **1. Udviklingen i indikatorer fra 3. kvartal 2011 til 3. kvartal 2012**

Trafikvæksten på landsbasis steg markant i 4. kvartal 2011 med 3,6 pct. og 1. kvartal i 2012 med 2,6 pct. sammenlignet med samme kvartal året før. I 2. kvartal 2012 var der igen et mindre fald i biltrafikken sammenlignet med samme kvartal året før. Samlet set var der i hele perioden en stigning i biltrafikken på motorvejene og i Storkøbenhavn, mens landområderne og de mindre byer har fulgt den generelle tendens med en stigning fra 4. kvartal 2011 til 1. kvartal 2012 og et mindre fald i 2. kvartal 2012. De store provinsbyer skiller sig ud ved et fald i biltrafikken i både 1. og 2. kvartal 2012.

Det samlede transportarbejde med danske lastbiler faldt fra 3. kvartal 2011 til 2. kvartal 2012. Dette skyldes, at der har været stagnation i det nationale transportarbejde og et fald i det internationale transportarbejde.

I 2012 har der været vækst i antallet af lastbiler på de store danske broer. Der har især været vækst i antallet af lastbiler på Øresundsbroen, mens antallet af lastbiler på Storebæltsbroen mere har karakter af stagnation.

Kapacitetsudnyttelsen i danske lastbiler var i 2. kvartal 2012 på 65,5 pct. hvilket er på samme niveau som året før. Igennem 2011 og frem til 3. kvartal 2012 har antallet af vognmandsvirksomheder været nogenlunde stabilt med en svagt faldende tendens. Derudover har der været en markant stigning i antallet af godstilladelser fra 1. kvartal til 3. kvartal 2012.



Bestanden af godskøretøjer var fortsat svagt faldende fra 2011 til 2012. Det er primært bestanden af lastbiler, der er faldet, mens bestanden af sættevogne og sættevognstrækker er nogenlunde stabil. Således var bestanden af godskøretøjer per 1. januar 2012 ca. 30.000 lastbiler, ca. 13.000 sættevognstrækkere og ca. 35.000 sættevogne. Antallet af nyregistrerede godskøretøjer har oplevet en mindre tilbagegang i de tre første kvartaler i 2012.

Antallet af nyregistrerede personbiler har været stigende i de tre første kvartaler i 2012. Antallet af nyregistrerede personbiler i 3. kvartal 2012 var således 11 pct. højere end i 3. kvartal 2011.

Den positive udvikling i godstransport via bane frem til 3. kvartal 2011 er blevet afløst af en moderat tilbagegang. Således var der et fald i godstransporten via bane i både 4. kvartal 2011 og 1. kvartal 2012. Dog var der en mindre fremgang i 2. kvartal 2012.

I 2011 og 2012 var der fremgang i persontransport via jernbane. Således var der i 2011 både flere passagerer og et højere antal kørte personkilometer end i 2010. Hvis udviklingen fra 1. og 2. kvartal 2012 forsætter er der udsigt til yderligere stigning i 2012.

Godsmængderne transporteret via sø oplevede et fald fra 4. kvartal 2011 til 1. kvartal 2012, men i 2. kvartal 2012 var der fremgang i godsomsætningen. Antallet af containere var faldende i hele perioden, mens antallet af RO-RO-enheder har været stabilt. Udviklingen i antallet af personbiler på de danske færger var i 2011 fortsat faldene både på indenrigs- og udenrigsruter.

I 2011 var der en svag stigning i godstransporten via luft, men generelt har udviklingen siden 2009 været stagnerende. I Københavns Lufthavn var der en stigning i antallet af passagerer fra 4. kvartal 2011 til 2. kvartal 2012. Lufthavnene i Billund og Aalborg oplevede ligeledes en stigning fra 4. kvartal 2011 til 1. kvartal 2012, men et fald i antallet af passagerer i 2. kvartal 2012.

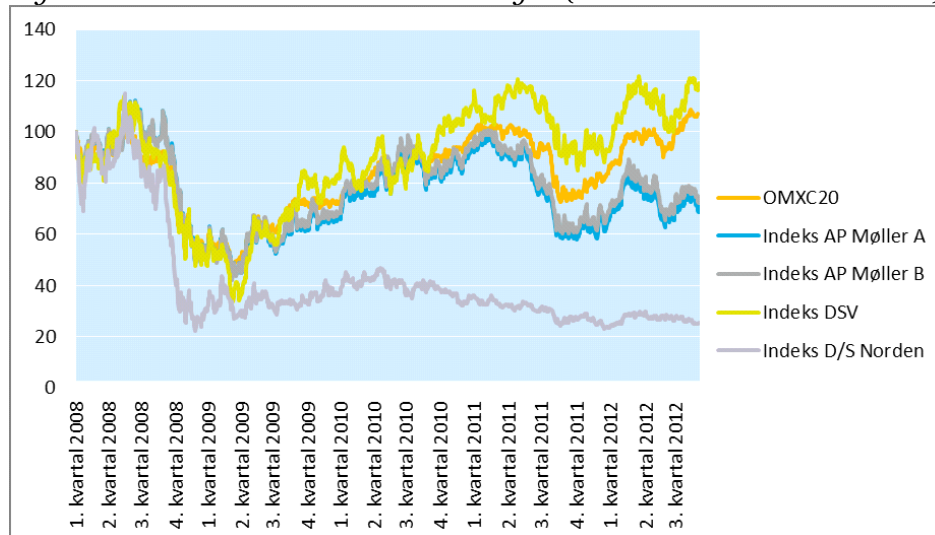
I forhold til den økonomiske udvikling har kursudviklingen på det såkaldte OMXC20-indeks fra 2. kvartal 2011 til 3. kvartal 2012 samt på de førende danske transportvirksomheder været præget af udsving. Samlet set ses en let stigende tendens i OMXC20-indekset, mens de største danske transportvirksomheder samlet har en stagnerende (DSV) eller faldende (AP Møller og D/S Norden) tendens.

## **2. Den samlede økonomiske udvikling i transportsektoren**

Nedenstående figur 2.1 viser aktiekursudviklingen i transportsektoren repræsenteret ved aktiekursindeks for tre af de førende danske virksomheder i branchen, AP Møller (A- og B-aktier), D/S Norden og DSV A/S samt udviklingen i det overordnede OMXC20-indeks.

I figur 2.1 aflæses finanskrisens begyndelse i 3. kvartal 2008 tydeligt, idet der observeres store fald i både OMXC20-indekset og i transportsektoren.

Figur 2.1: Indeks over aktiekursudviklingen (1. kvartal 2008 = indeks 100)

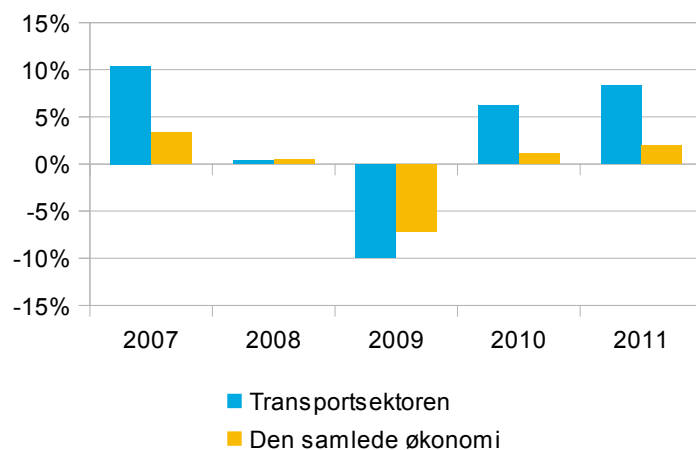


Kilde: NASDAQ OMX Group, "Historiske Priser" under "Aktier"

Fra 1. kvartal 2009 og frem til 2. kvartal 2011 har både OMXC20-indekset og aktiekursudviklingen i transportens største virksomheder stabiliseret sig, med undtagelse af D/S Norden. Siden 2. kvartal 2011 har der med undtagelse af D/S Norden været forholdsvis store udsving i aktiekurserne.

Den økonomiske recession kan ligeledes aflæses i form af svag vækst i produktion i den samlede økonomi og i transportsektoren i 2008 og et kraftigt fald i 2009, jf. figur 2.2. Transportsektoren har i 2010 og 2011 generelt haft en positiv vækst på et noget højere niveau end den samlede økonomi.

Figur 2.2: Realvækst i produktionen i den samlede økonomi og i transportsektoren i faste 2000-priser



Kilde: Danmarks Statistik



### 3. Status på transport via vej

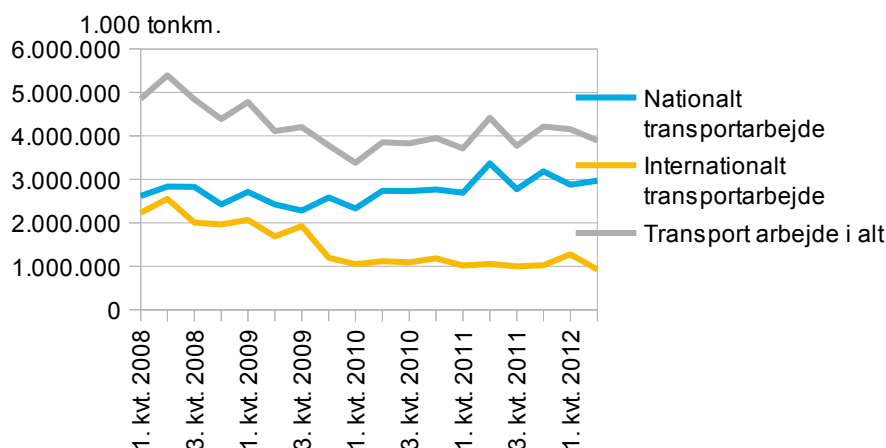
I dette afsnit redegøres der for nøgletal for vejnettet med henblik på at beskrive udviklingen i gods- og persontransport via vej.

#### Transportarbejde med danske lastbiler

Transportarbejdet med danske lastbiler har været ramt af den økonomiske recession, hvilket fra 1. kvartal 2008 og frem til 1. kvartal 2010 har betydet fald i det samlede transportarbejde. Fra 1. kvartal 2010 frem til 2. kvartal 2011 blev faldet i transportarbejdet dog afløst af en svag fremgang, der skyldtes stigninger i nationalt transportarbejde.

Fra 3. kvartal 2011 til 2. kvartal 2012 er den svage stigning blevet afløst af en stagnation i det nationale transportarbejde. I samme periode er der sket et fald i det internationale transportarbejde. Det samlede transportarbejde faldt derfor i 2. kvartal 2012 i forhold til niveauet i 2. kvartal i 2011.

Figur 3.1: Udviklingen i transportarbejdet med danske lastbiler



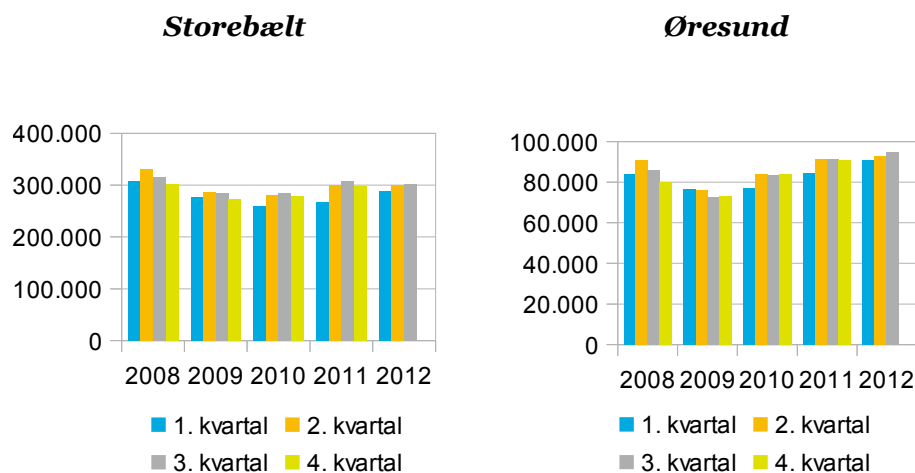
Kilde: Danmarks Statistik, tabel NVG11 og IVG11



## Stigning i antal lastbiler på de store danske broer i 2012

På trods af et moderat fald i det samlede transportarbejde ser væksten i antallet af lastbiler på Storebælt og Øresund fra 2011 ud til at fortsætte i 2012. Fra 2. kvartal 2011 til 3. kvartal 2012 har der især været vækst i antallet af lastbiler på Øresundsbroen, mens antallet af lastbiler på Storebæltsbroen mere har karakter af stagnation.

Figur 3.2: Antal lastbiler på de store broer



Kilde: storebælt.dk og oresundsbroen.com

## Lastbiler ind og ud af Danmark

Der har i 2. kvartal og 4. kvartal i 2011 ift. tilsvarende kvartaler i 2010 været vækst i antallet af lastbiler ind og ud af Danmark. Ved 2. kvartal og 4. kvartal 2011 kørte der hhv. 2 pct. og 3 pct. flere lastbiler ind og ud af Danmark ift. tilsvarende kvartaler i 2010. Væksten er dog aftaget ift. tidligere.

Tabel 3.1 Vækst i antallet af lastbiler ind og ud af Danmark ift. samme kvartal året før, i procent.

Grænseforbindelse	4. kvartal 2009-2010	2. kvartal 2010-2011	4. kvartal 2010-2011
Sønderjylland	5	1	5
Øresund	11	4	1
Gedser-Rostock, Rødby-Puttgarden	12	4	1
Kattegat/Skagerrak	3	0	2
Andet	4	-2	7
I alt	6	2	3

Kilde: ITD.dk, data til og med tællingen 2. kvartal 2012

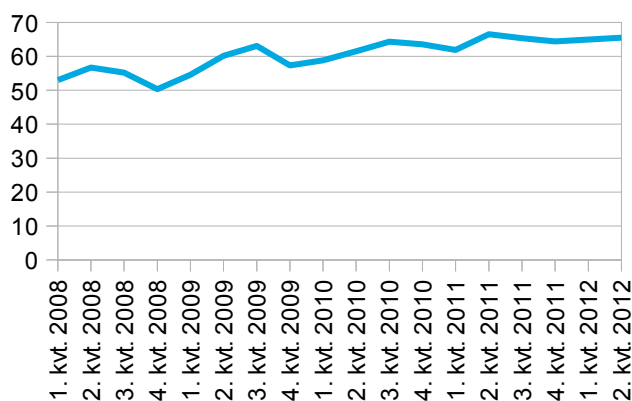


### Kapacitetsudnyttelse i de danske lastbiler er stabil.

Figur 3.3 nedenfor viser, at de danske lastbiler i 2. kvartal 2012 havde en kapacitetsudnyttelse på 65,5 pct, hvilket er det samme niveau som i 2. kvartal 2011.

Side 6/14

Figur 3.3: Danske lastbilers kapacitetsudnyttelse ved national vejgodstransport (pct. af lasteevnen (ton) kørsel med læs i alt)

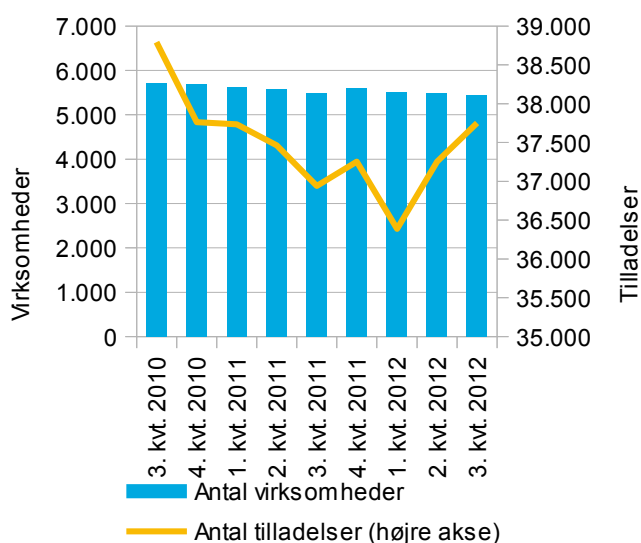


Kilde: Danmarks Statistik, tabel NVG13

### Stabil udvikling i antal vognmandsvirksomheder

Igennem 2011 og frem til 3. kvartal 2012 har antallet af vognmandsvirksomheder været nogenlunde stabilt med en svagt faldende tendens. I 3. kvartal 2012 var der 5.434 virksomheder, hvilket er 48 virksomheder færre ift. samme kvartal i 2011. Antallet af tilladelser faldt frem til 1. kvartal 2012. Efterfølgende er der udstedt 1363 flere tilladelser, således at der i 3. kvartal 2012 var 37.750 tilladelser. Det gennemsnitlige antal tilladelser per virksomhed i 3. kvartal 2012 var dermed 6,9.

Figur 3.4: Antal vognmandsvirksomheder og tilladelser

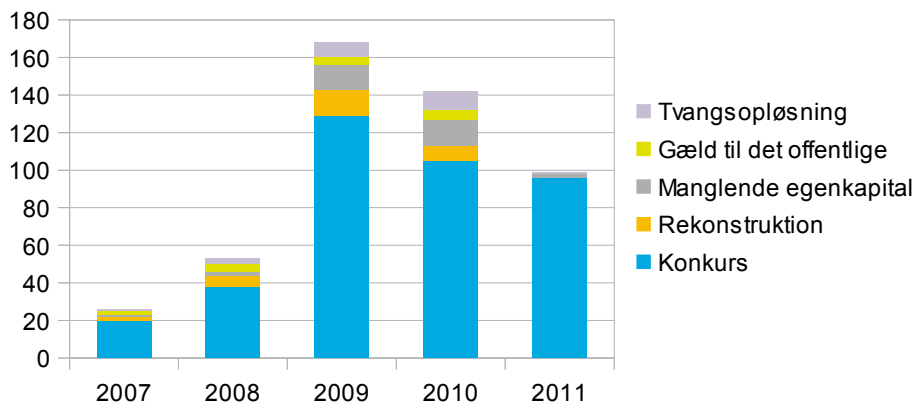


Kilde: Trafikstyrelsen

### Årsager til ophør af vognmandsvirksomheder

Det fremgår af figur 3.5, at der i 2011 var et fald i antallet af vognmandsvirksomheder, der har været nødsaget til at dreje nøglen om, i forhold til 2010. Således var der 99 vognmandsvirksomheder, som hørte op i 2011 mod 142 i 2010. Antallet i 2011 ligger dog stadig væsentligt over niveauet før finanskrisens start i slutningen af 2008.

Figur 3.5: Årsager til ophør af vognmandsvirksomheder



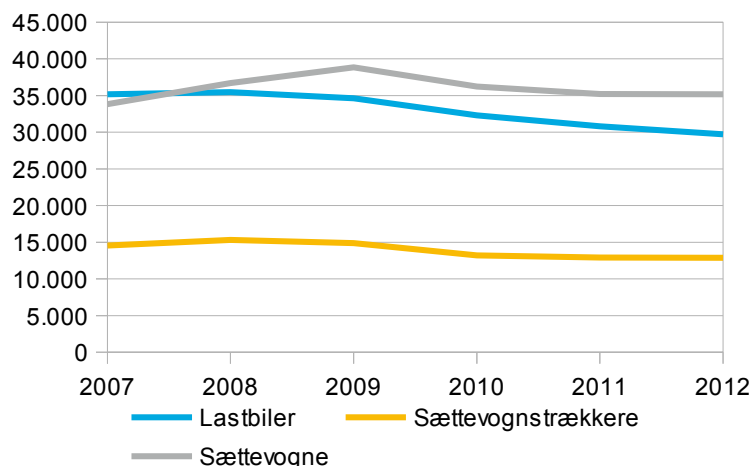
Kilde: Trafikstyrelsen, "Godstransporterhvervet" under "Statistik"

Den væsentligste årsag til ophør i 2011 var konkursbegæring, som var på nogenlunde samme niveau som i 2010. Det er bemærkelsesværdigt, at der er sket et fald i antallet af vognmandsvirksomheder, der er hørt op som følge af tvangsopløsning og manglende egenkapital, fra hhv. 10 og 14 vognmandsvirksomheder i 2010 til 1 og 2 virksomheder i 2011. Derudover har der i modsætning til 2010 ikke været ophør af vognmandsvirksomheder som følge af gæld til det offentlige og rekonstruktion i 2011.

### Bestanden af godskøretøjer er svagt faldende

Bestanden af køretøjer har igennem de seneste år været svagt faldende, hvilket fremgår af figur 3.6. Fra 2011 til 2012 faldt bestanden af lastbiler med hele 5 pct., mens sættevognstrækkere og sættevogne faldt med mindre end 1 pct.

Figur 3.6: Bestand af godskøretøjer pr. 1. januar

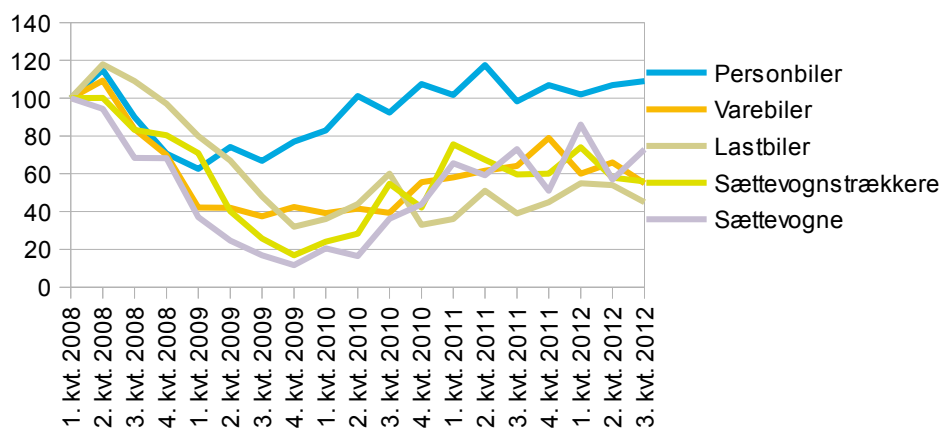


Kilde: Danmarks Statistik, BIL707

### Udviklingen i nyregistrerede køretøjer

I figur 3.7 fremgår det, at antallet af nyregistrerede varebiler, lastbiler, sættevogne og sættevognstrækkere faldt markant fra 1. kvartal og 2. kvartal 2008 til 1. kvartal 2010. Fra 1. kvartal 2010 og frem til 3. kvartal 2011 var der en generelt stigende tendens i antallet af nyregistrerede motorkøretøjer. I 2012 har antallet af nyregistrerede godskøretøjer dog været svagt faldende og ligger fortsat et stykke under niveauet for 1. kvartal 2008.

Figur 3.7: Nyregistrerede motorkøretøjer efter køretøjstype og periode (1. kvartal 2008 = indeks 100)



Kilde: Danmarks Statistik, tabellerne BIL5 (personbiler og varebiler) og BIL6 (lastbiler, sættevognstrækkere og sættevogne)

Nedenfor følger gennemgang af nøgletal for persontransport via vej.

### Stigning i antallet af nyregistrerede personbiler

Af ovenstående figur 3.7 fremgår det, at antallet af nyregistrerede personbiler faldt fra 1. kvartal 2008 til 1. kvartal 2009, men at der fra 1. kvartal 2009 til 3. kvartal 2011 igen har været vækst, så antallet af nyregistrerede personbiler fortsat er på samme niveau som i 1. kvartal 2008. Efter et mindre fald i 4. kvartal 2011 har antallet af nyregistrerede personbiler været i vækst i de første tre kvartaler i 2012. Således var antallet af nyregistrerede personbiler i 3. kvartal 2012 11 % højere end i 3. kvartal 2011.





## Vækst i biltrafikken

Det fremgår af tabel 3.2, at der i 4. kvartal i 2011 og 1. kvartal 2012 har været en væsentlig stigning i biltrafikken ift. tilsvarende kvartaler året før. I 2. kvartal 2012 var der dog et mindre fald i biltrafikken på 0,3% ift. samme kvartal året før.

Tabel 3.2: Biltrafikkens udvikling pr. kvartal i hele landet ift. samme periode året inden, i procent.

	1. kvrt.	2. kvrt.	3. kvrt.	4. kvrt.
<b>2008</b>	1,3	2	-1,1	-1
<b>2009</b>	-1,1	-2,1	-0,6	-2,1
<b>2010</b>	-4,4	-0,4	0,5	-1,1
<b>2011</b>	3,1	0,3	-0,7	3,6
<b>2012</b>	2,6	-0,3		

Kilde: Vejdirektoratet, trafikindeks for de enkelte kvartaler

Tabel 3.3 giver et mere detaljeret og regionalt overblik over biltrafikkens udvikling. På motorvejene har der været en markant stigning i biltrafikken fra 4. kvartal 2011 til 2. kvartal 2012. Storkøbenhavn har ligeledes oplevet en stigning i hele perioden. Biltrafikken i landområderne og de mindre byer har fulgt den overordnede tendens i biltrafikken og således oplevet en stigning fra 4. kvartal 2011 til 1. kvartal 2012 og et fald i 2. kvartal 2012. De større provinsbyer skiller sig ud ved at have et fald i biltrafikken i både 1. og 2. kvartal 2012.

Tabel 3.3: Biltrafikkens udvikling pr. kvartal fordelt på land og by ift. samme periode året før, i procent.

	3. kvrt. 2011	4. kvrt. 2011	1. kvrt. 2012	2. kvrt. 2012
<b>Motorvej</b>	-0,3	5,1	3,5	2,6
<b>Landområder</b>	-1	3,9	2,7	-0,3
<b>Byer 5.000-100.000 indb.</b>	-0,2	2,6	1	-0,9
<b>Ålborg, Odense og Århus</b>	0,4	2,3	-0,5	-3,2
<b>Storkøbenhavn</b>	2,4	2,3	1,3	0,9
<b>Byer i alt</b>	0,7	2,4	0,8	-0,7

Kilde: Vejdirektoratet, trafikindeks for de enkelte kvartaler



## 4. Status på transport via jernbane

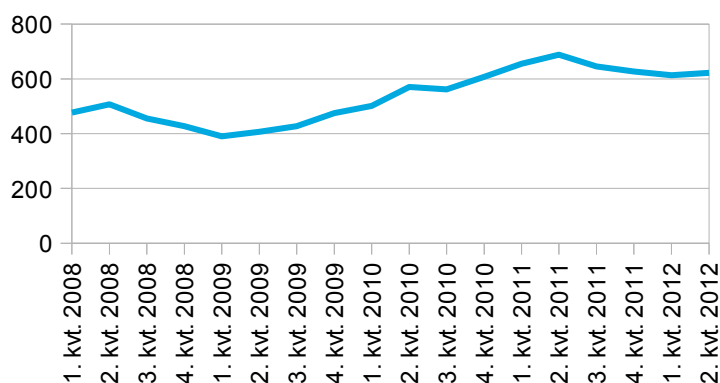
Side 10/14

I dette afsnit redegøres der for nøgletal for jernbanenettet med henblik på at beskrive udviklingen i gods- og persontransport via jernbane.

### Mindre fald i godstransport på de danske jernbaner i 2012

Fra 1. kvartal 2008 til 1. kvartal 2009 faldt mængden af gods transporteret via bane. Fra 1. kvartal 2009 vendte udviklingen, og der var en stigning frem til 3. kvartal 2011. Efterfølgende har der været et mindre fald i godstransporten på de danske jernbaner, således at der i 2. kvartal 2012 blev transporteret 622 mio. tonkm. gods.

Figur 4.1: Godstransport med jernbane i mio. tonkm.

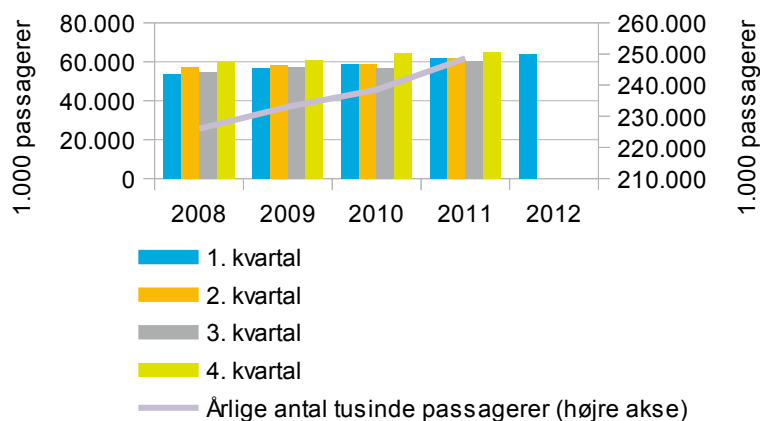


Kilde: Danmarks Statistik, tabel BANE 9

### Vækst i passagertal og i det årlige antal kørte personkilometer

Figur 4.2 nedenfor viser, at der fra 2008 til 2011 har været en stigning i det årlige passagertal. Denne udvikling ser ud til at fortsætte, da der i 1. kvartal i 2012 har været flere passagerer sammenlignet med samme kvartal i 2011.

Figur 4.2: Antal passagerer på det danske jernbanenet (i tusinde)



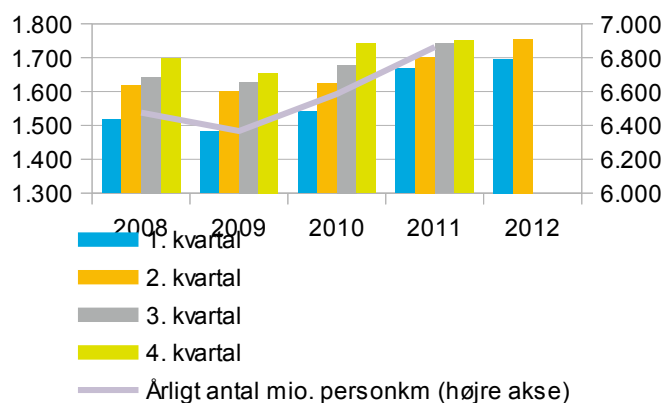
Kilde: Danmarks Statistik, tabel BANE25



Figur 4.3 viser, at der efter et fald i antal kørte personkilometer fra 2008 til 2009, forekom en fremgang i mængden af kørte personkilometer fra 2010. Udvikling ser tilmed ud til at fortsætte i 2012.

Side 11/14

Figur 4.3: Antal kørte personkilometer (mio. km.)



Kilde: Danmarks statistik

Hermed har der samlet set været fremgang for persontransport via jernbane i 2011 målt ved antal passagerer og kørte personkm., og der er ligeledes positive tendenser for 2012.



## 5. Status på transport via hav

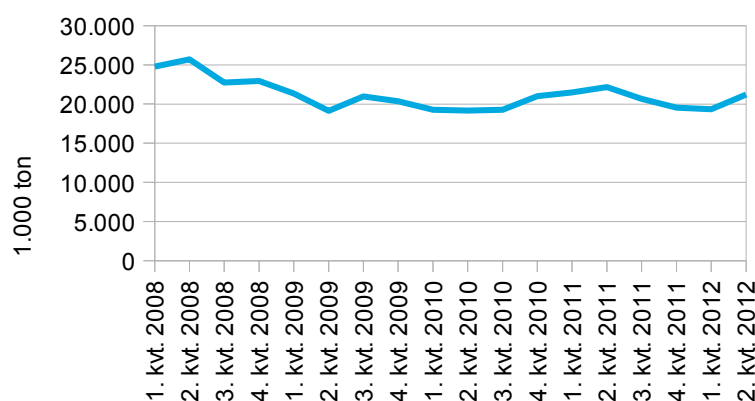
Side 12/14

I dette afsnit redegøres der for nøgletal for havne- og container- og færgetransport med henblik på at beskrive udviklingen i gods- og persontransport via hav.

### Svag fremgang i de store danske havne

Figur 5.4 viser, at der skete et markant fald i godsomsætningen i de store danske havne fra 1. kvartal 2008 frem til 3. kvartal 2009. Efterfølgende har der været udsving i godsomsætningen. Omsætningen steg således frem til 2. kvartal 2011, hvorefter der var et fald indtil 1. kvartal 2012. I 2. kvartal 2012 var der imidlertid en stigning i omsætningen, hvormed der blev omsat 21.195.000 ton gods i de større danske havne.

Figur 5.1: Godsomsætning i de større danske havne

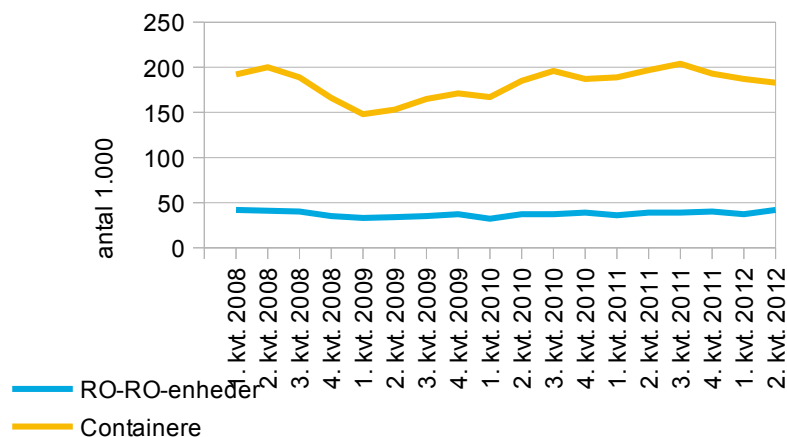


Kilde: Danmarks statistik, tabel SKIB72

### Fald i omsætningen af containere i 2012

Figur 5.2 viser, at der fra 1. kvartal 2008 til 1. kvartal 2009 forekom et fald i omsætningen af containere i de danske havne. Fra 1. kvartal 2009 og frem til 3. kvartal 2011 var der derimod en stigning i antallet af containere. Denne fremgang er imidlertid blevet afløst af et fald fra 4. kvartal 2011. Omsætningen af containere var således nede på 183.000 enheder i 2. kvartal 2012. Omsætningen af RO-RO-enheder er derimod forholdsvis uændret i hele perioden.

Figur 5.2: Omsætning af container- og RO-RO-enheder i større danske havne



Kilde: Danmarks Statistik, tabel SKIB73



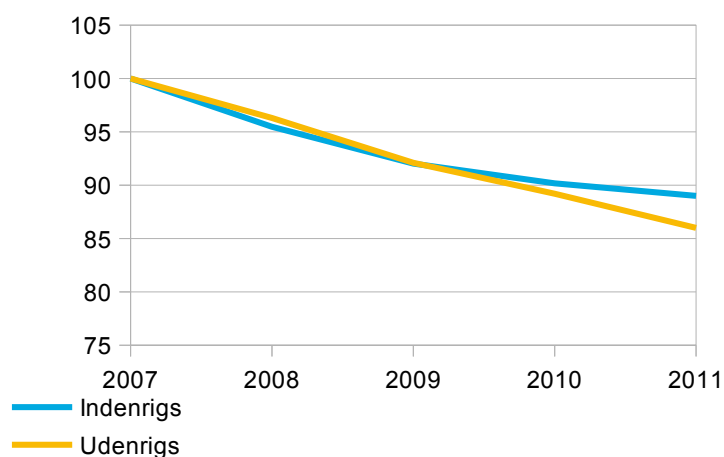
Anm. Antallet af Ro-Ro enheder omfatter enheder fra fragtskibe. Antallet fra færger er ikke medtaget.

### Fald i passagertallene på de danske færger

Side 13/14

Af figur 5.3 nedenfor fremgår det, at der fra 2007 til 2011 har været fald i antallet af personbiler på både indenrigs- og udenrigsruterne på hhv. 11 og 14 pct.

*Figur 5.3: Udviklingen i antallet af personbiler på indenrigs- og udenrigsfærgeruter (indeks 100= 2007)*



Kilde: Danmarks Statistik, tabellerne SKIB33 og SKIB34



## 6. Status på transport via luft

Side 14/14

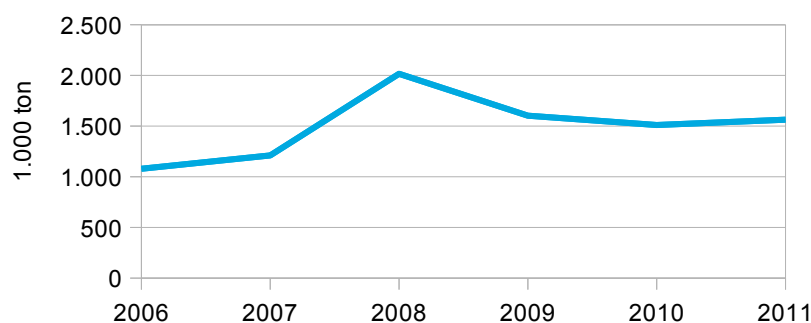
I dette afsnit redegøres der for nøgletal for lufthavnene med henblik på at beskrive udviklingen i gods- og persontransport via luft.

### Fald i godstransport via luft

Lufthavnene har også mærket den økonomiske krise i form af fald i godstransporten.

I figur 6.1 ses det, at godstransporten via luft steg markant fra 2006 frem til 2008. Men fra 2008 til 2010 faldt godstransport via luft med ca. 500 tusinde ton svarende til et fald på ca. 25 pct. Mængden af gods transporteret i 2010 var dog stadig over 2006-niveauet. I 2011 var der en svag fremgang i godstransporten via luft, men generelt har udviklingen har været stagnerende siden 2009.

Figur 6.1: Godstransport med luftfart. Antal ton betjent i danske lufthavne



Kilde: Danmarks Statistik, tabel FLYV41

### Tilbagegang i passagertransporten

I tabel 6.1 fremgår det, at der var vækst i passagertransporten i 2011. Især i 2. kvartal 2011 var der i forhold til 2. kvartal 2010 høj vækst i antallet af passagerer i både København, Billund og Aalborg. Derfor skal faldet i passagertransporten fra Billund og Aalborg i 2. kvartal 2012 tages med et forbehold, da den negative vækst skal ses i forhold til netop 2. kvartal 2011.

Tabel 6.1: Vækst i passagertal i de store danske lufthavne ift. samme periode året før, i procent.

	1. kvrt. 2010	2. kvrt. 2010	3. kvrt. 2010	4. kvrt. 2010	1. kvrt. 2011	2. kvrt. 2011	3. kvrt. 2011	4. kvrt. 2011	1. kvrt. 2012	2. kvrt. 2012
København	12,4	0,8	12,2	11,9	3,2	13,8	2,8	3,0	6,9	1,7
Billund	11,2	7,8	18,4	8,2	-1,2	17,6	2,3	1,8	7,1	-5,1
Aalborg	38,5	13,0	19,5	7,2	2,0	7,9	1,1	3,7	1,9	-7,3

Kilde: Danmarks Statistik, tabel FLYV91