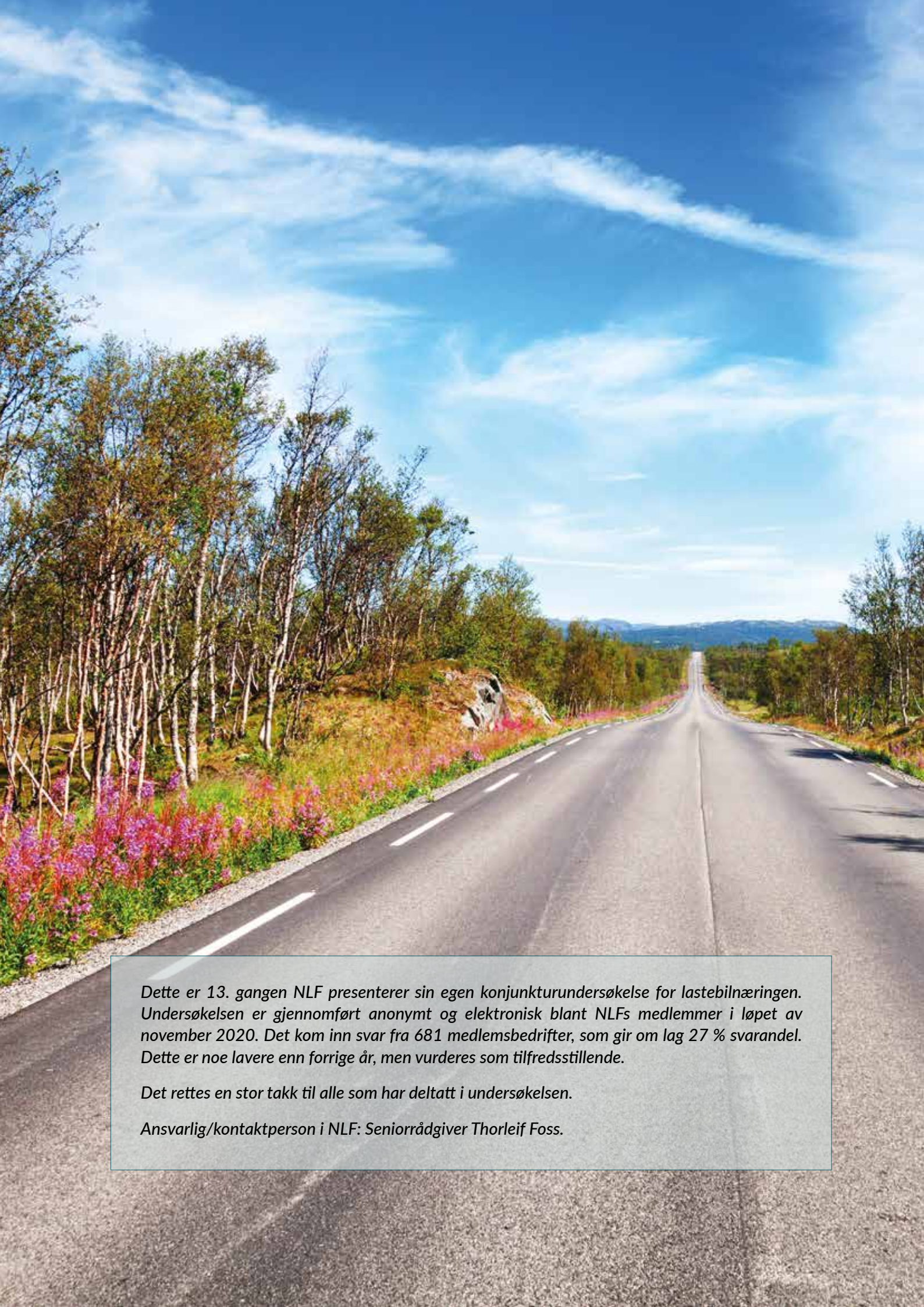


NLFS

konjunkturundersøkelse

2020–2021





Dette er 13. gangen NLF presenterer sin egen konjunkturundersøkelse for lastebilnæringen. Undersøkelsen er gjennomført anonymt og elektronisk blant NLFs medlemmer i løpet av november 2020. Det kom inn svar fra 681 medlemsbedrifter, som gir om lag 27 % svarandel. Dette er noe lavere enn forrige år, men vurderes som tilfredsstillende.

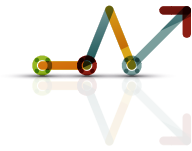
Det rettes en stor takk til alle som har deltatt i undersøkelsen.

Ansvarlig/kontaktperson i NLF: Seniorrådgiver Thorleif Foss.



Innhold

X	Det året det var så bratt...	4
1.	Utviklingen nå og forventninger til framtida	6
1.1	Forventning til inneværende år 2020 i forhold til 2019	8
1.2	Forventninger til neste år (2021) i forhold til inneværende år	10
1.3	Om forventninger til hver av indikatorene	12
1.3.1	Omsetning	12
1.3.2	Antall ansatte	14
1.3.3	Økonomisk resultat	14
1.3.4	Transportpriser	15
1.3.5	Investeringer	16
1.3.6	Utnyttelsen av transportmateriellet	20
2.	Kostnadsutviklingen i lastebilnæringen	22
3.	Lastebilnæringen og bedriftene	24
3.1	Næringen i 2020	24
3.1.1	Bruk av modulvogntog	27
3.2	Strukturelle endringer skjer over tid	28
3.3	Struktur etter geografiske segment	28
3.4	Organisasjonsform	30
3.5	Antall årsverk	30
3.5.1	Antall kvinnelige årsverk	31
3.6	Lastebiler i drift	32
3.6.1	Finansiering og drift i bedrifter med og uten leasede lastebiler	33
3.7	Alderssammensetning	34
4.	Den økonomiske tilstanden	36
4.1	Driftsinntekter – omsetning	36
4.2	Driftsresultat – lønnsomhet	38
4.3	Egenkapitalandel – soliditet	40
4.4	Konkursåpninger	41
5.	Noen utfordringer i godstransport på vei	42
5.1	Rekruttering til yrket	42
5.1.1	Ubesatte stillinger	42
5.1.2	Sjåfører med annen nasjonalitet enn norsk	44
5.1.3	Lærlinger	44
5.2	Kabotasje	46
5.2.1	Tapte oppdrag på grunn av kabotasjekjøring	46
5.2.2	Hvem var de tapte oppdragene tidligere avtalt med?	49
5.2.3	Omsetningsverdien av tapte oppdrag	50
5.2.4	Konsekvensene av tapte oppdrag	50



Det året det var så bratt...

Det er ingen tvil om at årets konjunkturundersøkelse ble utført i en svært krevende periode for norske transportbedrifter. Selv om vår næring i stor grad har opprettholdt sin aktivitet gjennom krisen, har mangelen på forutsigbarhet vært utfordrende. Ulik grad av nedstenging av samfunnet gjennom året har ført til bortfall av oppdrag i enkelte segmenter, og kraftig økning i andre.

Funnene må dermed sees i sammenheng med dette. Direkte sammenligning med tall fra tidligere undersøkelser vil i mange tilfeller være lite relevante, men undersøkelsen danner et viktig øyeblikksbilde. Den forteller mye om hvordan krisen traff næringen, og hva som kan bli viktig i tiden som kommer etter.

Bedriftenes forventninger til fremtida er, ikke overaskende, langt mindre positiv enn i tidligere undersøkelser. Nedgangen er likevel ikke så dramatisk som man kanskje kunne forvente. Mange bedrifter har forhåpninger om økning av både transportpriser og økonomisk resultat. Det indikerer også et stabilt aktivitetsnivå at 20% av bedriftene oppgir at de mangler sjåførere. Denne andelen er uendret sammenlignet med forrige undersøkelse. Samtidig kommer det tydelig fram at en stor del av bedriftene kun rekrutterer blant halvparten av befolkningen. 63 % av respondentene oppgir at de ikke har en eneste kvinnelige sjåfører. Undersøkelsen viser riktignok en svak tendens til at dette utvikler seg i riktig retning, men potensialet er langt større.

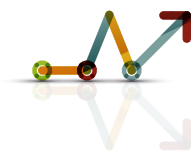
Andelen bedrifter som oppgir å ha utenlandske arbeidstakere viser en beskjeden økning fra 24% til 25% sammenlignet med fjorårets undersøkelse. Det er imidlertid store variasjoner i hvor mange av arbeidstakerne i disse bedriftene det gjelder, så den totale andelen utenlandske arbeidstakere i næringen ser ut til å være stabil. For bedrifter med høy andel arbeidstakere fra utlandet har året vært krevende. Stadig skiftende regler for grensepassering gjennom pandemien har tidvis ført til store utfordringer med å få utenlandske sjåførere inn i landet, selv om myndighetene i stor grad har skjermet vår næring. Det er derfor grunn til å tro at mange bedrifter framover vil ønske å sikre seg en større andel sjåførere bosatt i Norge. Dette vil kunne ytterligere øke behovet for oppskalering av utdanningskapasiteten både i offentlig og privat regi.

I skrivende stund er ennå ikke siste kapittel i historien om Norges håndtering av pandemien ferdig. Det er likevel grunn til å tro at vår næring i all hovedsak vil komme seg velberget gjennom krisen. Våre jevnliggjorte koronaundersøkelser har vist at transportbedriftene raskt har tilpasset seg den nye hverdagen. Mange har funnet nye markeder, og på den måten faktisk økt sin aktivitet i perioden. Dette lover godt for fremtida.

Geir A. Mo

Administrerende direktør





1 *Utviklingen nå og forventninger til framtida*

Hovedhensikten med konjunkturundersøkelsen er å finne ut hvordan NLFs medlemsbedrifter ser på framtida, det vil si 2021. For å få et inntrykk av dette, undersøkes også hvilke forventninger de har hatt til inneværende år, det vil si til 2020. For å illustrere næringens tilstand og hvordan den ser for seg framtida, ser vi på utviklingen innenfor seks områder, eller indikatorer, knyttet til lastebil drift:

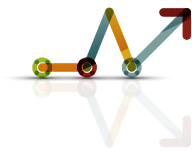
- omsetning
- antall ansatte
- økonomisk resultat
- transportpriser
- investeringer
- utnyttelse av transportmateriellet

Bedriftene har vurdert utviklingen i 2020 mot faktisk utvikling i 2019, samt forventninger til 2021.

Fra mars 2020 og ut året var Norge sterkt preget av koronapandemien. Dette berørte alle samfunnsområder. Store deler av næringslivet hadde i lange perioder resten av året begrensninger i sin aktivitet. Dette skyldes tiltak innført av myndighetene, gjennom nasjonale, regionale og lokale forbud, påbud, stenginger, frarådinger og anbefalinger. Dette påvirket også transportnæringen, i varierende grad. Man må anta at svarene i denne undersøkelsen er sterkt preget av den svært spesielle situasjonen som landet og næringslivet var i de siste 9-10 månedene av året, og av hvordan usikkerheten var med hensyn til utsiktene for 2021 da undersøkelsen ble gjennomført i november 2020.

Det blir derfor vanskelig, og heller ikke så relevant å sammenligne en del av tallene for 2020-undersøkelsen med tall fra tidligere undersøkelser. Forklaringen på resultatene og avvikene vil sannsynligvis svært ofte være koronapandemien. Det kan være vanskeligere å forklare hele eller deler av utviklingen med bakgrunn i en forutgående tendens. Resultatene av 2020-undersøkelsen viser hvordan næringen opplever situasjonen på tidspunktet for undersøkelsen. Konsekvensene av koronapandemien kan bli langvarige, og det vil konjunkturundersøkelsene i de kommende årene forhåpentlig gi et bedre bilde av.



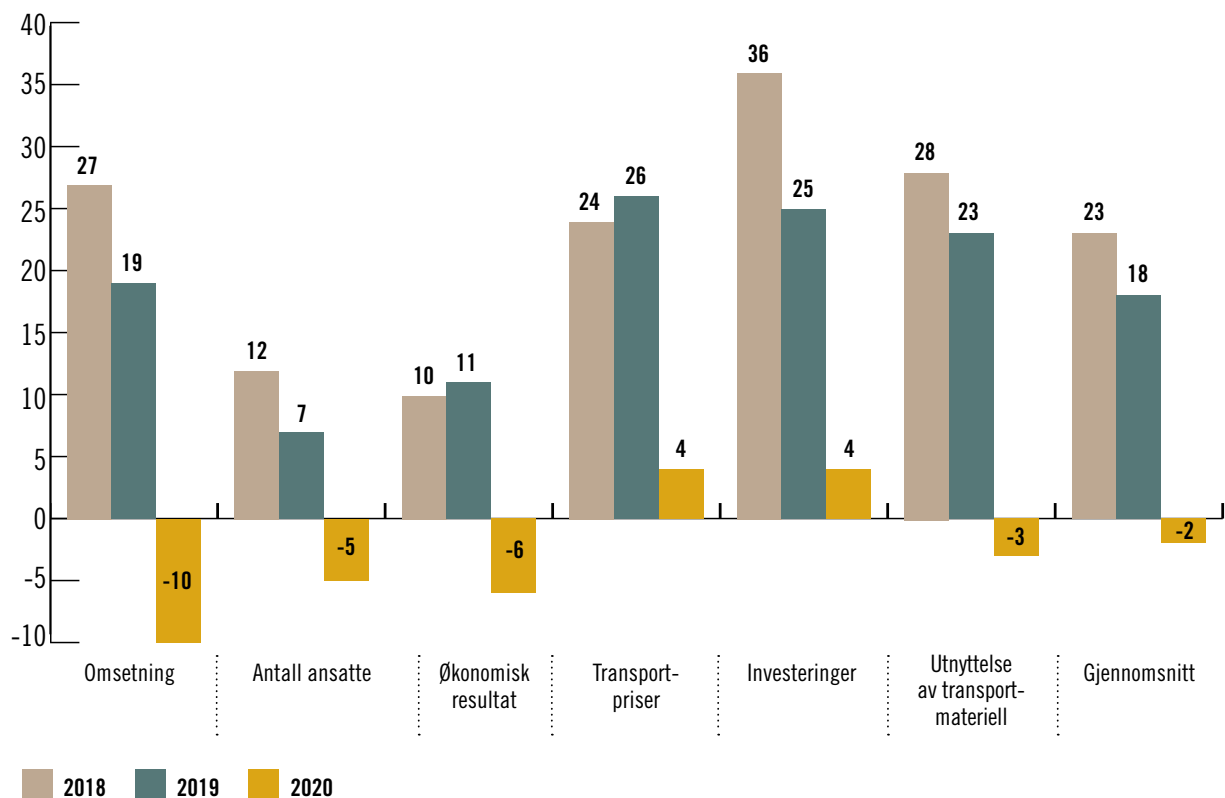


Til hver av indikatorene og for gjennomsnittet av alle indikatorene er det beregnet et nettotall. Nettotall er andelen som tror på oppgang fratrukket andelen som tror på nedgang, og gir et uttrykk for om næringen ser positivt eller negativt på tilstanden og utviklingen. Andelen som tror på uendret regnes ikke med i beregningen av nettotall. Hvis for eksempel 40 % tror på en oppgang, 50 % på uendret og 10 % på en nedgang, blir nettotallet $40 - 10 = +30$.

Tall i parentes henviser til resultater fra konjunkturundersøkelsen i 2019, eventuelt også tidligere år.

1.1 Forventning til inneværende år 2020 i forhold til i 2019

Figur 1a Forventning til inneværende år (2020) i forhold til forrige år – nettotall



Figur 1a viser tydelig at næringen ble svært påvirket av koronapandemien i 2020, selv om det på noen av indikatorene var en nedgang også i 2019-undersøkelsen. Alle indikatorene som er undersøkt har hatt betydelig nedgang i nettotall, i gjennomsnitt fra +18 i 2019-undersøkelsen til -2 i 2020-undersøkelsen. Det vil si at det for gjennomsnittet av indikatorene er flere bedrifter som forventer nedgang enn oppgang i 2020-undersøkelsen.

Det er lavest forventninger til omsetning, med nettotall -10. Denne har også den største nedgangen i nettotall, fra +19 til -10. Deretter følger forventningene til det økonomiske resultatet med nettotall -6, som er nedgang fra +11.

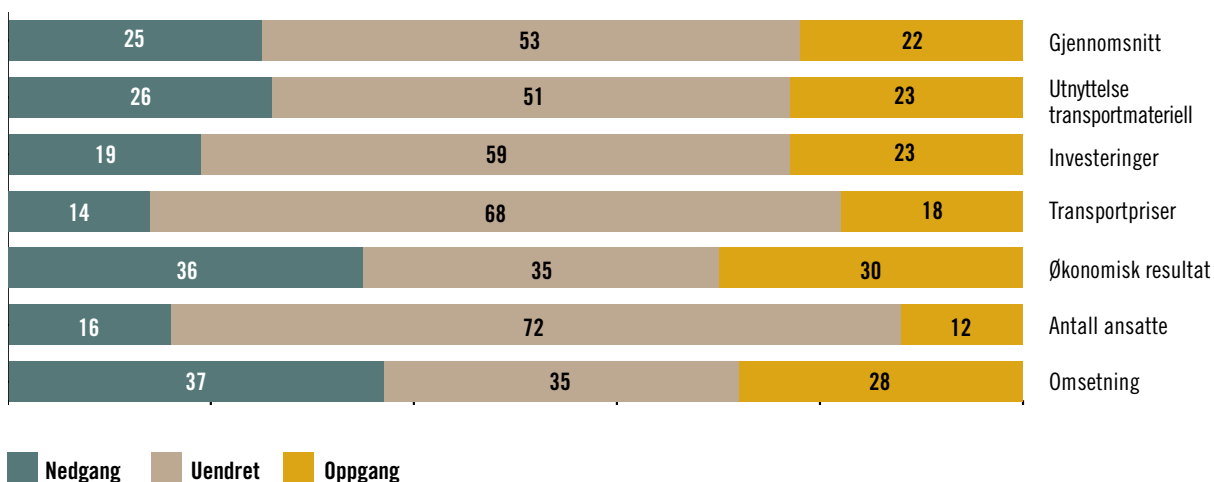


Også forventningene til antall ansatte og utnyttelse av transportmateriellet hadde negative nettotall, med henholdsvis -5 (+7) og -3 (+23).

Det er høyest forventning til transportprisene og investeringer, begge med +4 (henholdsvis +26 og +25).

Medlemsundersøkelsene i forbindelse med koronapandemien som ble gjennomført i 2020, viser at det var stor nedgang i oppdrag i deler av næringen, mens andre deler opplevde uendret og noen økt aktivitet.

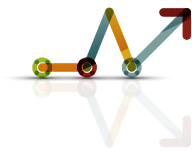
Figur 1b Forventning til 2020 i forhold til forrige år – fordelt på %-andel



Figur 1b viser hvordan fordelingen mellom forventet nedgang, uendret eller oppgang er på de seks indikatorene, og gjennomsnittet. 53 % (52 %) av alle bedriftene forventer uendret situasjon for alle indikatorene sett under ett. 22 % (33 %) forventer oppgang mens 25 % (15 %) forventer nedgang.

Det er høyest andel, 72 %, som forventer uendret antall ansatte, som i 2019-undersøkelsen, mens 68 % (54 %) har forventning om uendrede transportpriser.





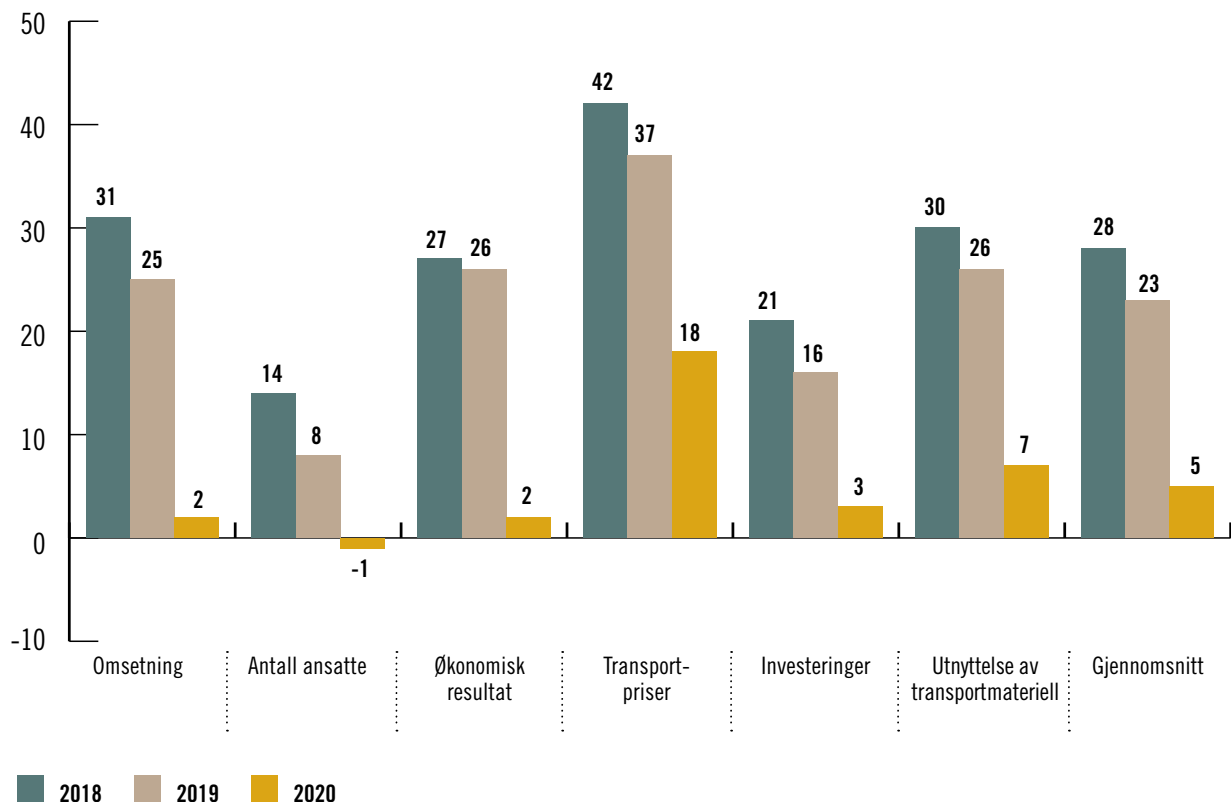
Av indikatorene er det omsetning og økonomisk resultat som har høyest andel forventet nedgang med henholdsvis 37 % (21 %) og 36 % (26 %). Samtidig er det størst andel som forventet oppgang på de samme indikatorene, med 30 % (36 %) til økonomisk resultat og 28 % (40 %) til omsetning. Dette indikerer at konsekvensene av koronapandemien har rammet nisjer og deler av næringen ulikt.

26 % (10 %) har forventninger om nedgang i utnyttelse av transportmateriell, mens forventningene til nedgang i investeringer er 19 % (12 %), i antall ansatte er 16 % (10 %) og i transportpriser er 14 % (10 %).

Det er flest, 30 % (36 %), som har forventninger om oppgang i økonomisk resultat. 28 % (40 %) har forventning om oppgang i omsetning.

1.2 Forventninger til neste år (2021) i forhold til inneværende år

Figur 1c Forventning til neste år (2021) i forhold til inneværende år (nettotall)



Figur 1c viser hvordan forventningen til neste år har vært for de tre siste års undersøkelser. Til tross for en usikker framtid på grunn av koronapandemien, viser undersøkelsen i 2020 en liten, men positiv forventning for alle indikatorene for 2021, bortsett fra antall ansatte. I gjennomsnitt er nettotallet +5 (+23). Årets resultater må sies å være

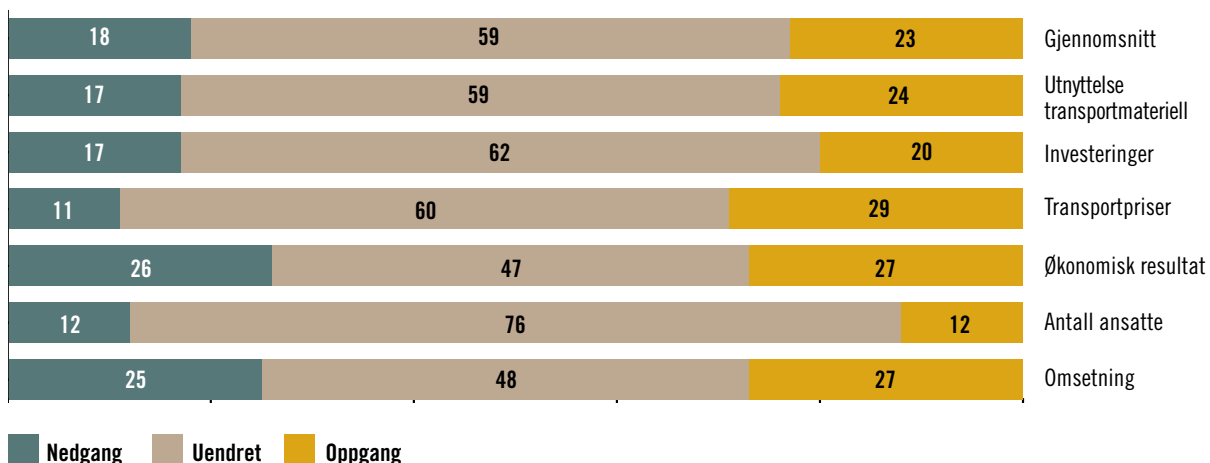


sterkt påvirket av koronapandemien, men likevel er det altså i snitt flere som forventer oppgang enn nedgang i 2021. Selv om optimismen har fått seg et knekk, tyder likevel resultatene på at det er optimisme i store deler av næringen også for 2021.

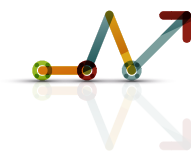
Alle indikatorene har, selvsagt, en nedgang i nettotallet sammenlignet med 2019-undersøkelsen, i gjennomsnitt fra +23 til +5.

Forventningene til antall ansatte viser minst nedgang, -9, men har også det laveste nettotallet både i 2020 og tidligere år. Av samtlige indikatorer er det nok en gang høyest forventning til transportprisene, +18 (+37). Forventningene til antall ansatte er lavest, -1 (+8). Av de øvrige indikatorene er det høyest forventning til utnyttelse av transportmateriellet, +7 (+26), investeringer, +3 (+16), økonomisk resultat, +2 (+26) og omsetning, +2 (+25). Som vist i figur 1a har forventningene til 2020 i gjennomsnitt for indikatorene nettotall -2 (+18), mens det for 2021 er +5 (+23), det vil si omtrent samme økning i forventninger til neste år sammenlignet med inneværende år, som 2019-undersøkelsen viste.

Figur 1d Forventninger til neste år (2021) i forhold til inneværende år - fordelt på %-andel



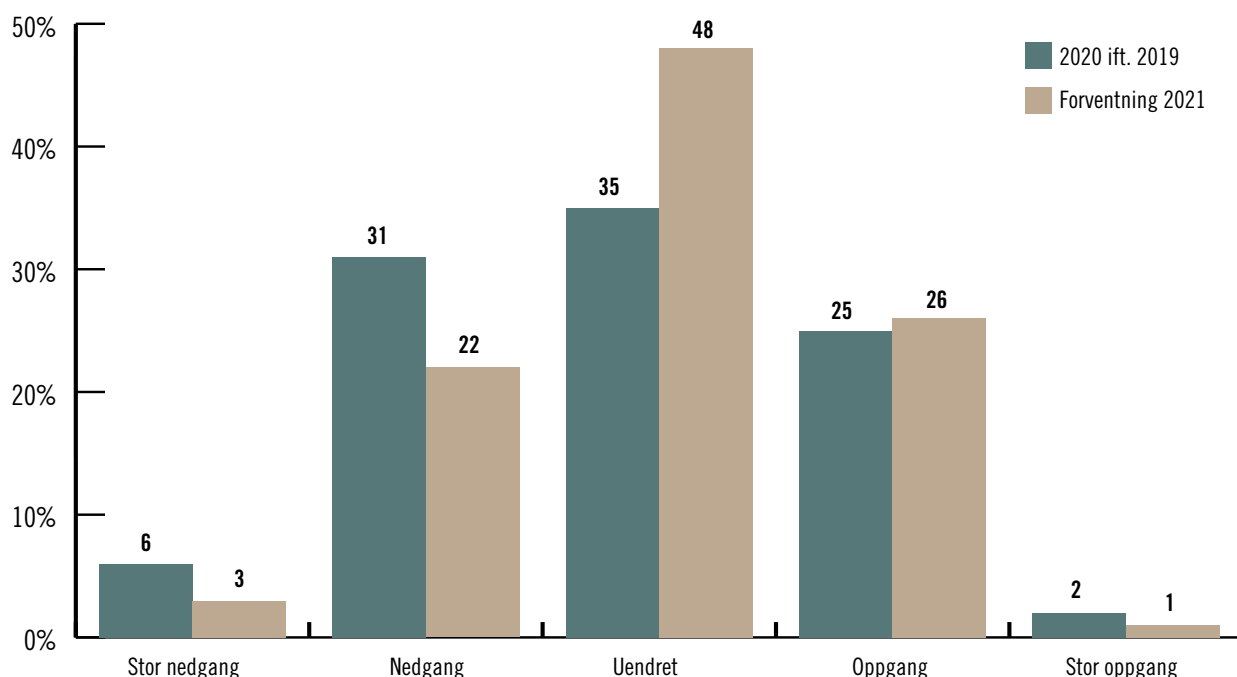
Figur 1d viser hvordan fordelingen mellom forventet nedgang, uendret eller oppgang er på de seks indikatorene for neste år, 2021. De gjennomsnittlige forventningene til neste år har en stor overvekt, 59 % (55 %), som antar at det ikke blir særlig endringer. Spesielt er det forventet stabilitet med hensyn til antall ansatte, 76 % (76 %) og investeringer, 62 % (60 %). De øvrige indikatorene har også høy andel som forventer uendret sammenlignet med 2019-undersøkelsen. Som i 2019-undersøkelsen har omsetning, 48 % (44 %), og økonomisk resultat, 47 % (44 %), lavest andel med uendret forventning. Disse to indikatorene har samtidig en relativt høy andel forventning om oppgang, begge med 27 % (40 % og 41 %), bare slått av transportpriser, hvor 29 % (44 %) har forventning om oppgang. Av indikatorene er det omsetning, 25 % (16 %), og økonomisk resultat, 26 % (15 %) som har høyest andel forventet nedgang.



1.3 Om forventninger til hver av indikatorene

1.3.1 Omsetning

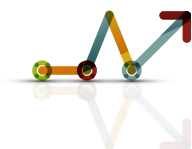
Figur 1e Omsetning – fordeling nedgang – uendret – oppgang



Omsetning er en viktig indikator som sier noe om forventet aktivitetsnivå. Figur 1a viser at forventningene til omsetning i 2020 er lav, -10, som er laveste nettotall av alle indikatorene, mens figur 1c viser at forventningene til neste år (2021) også er lav.

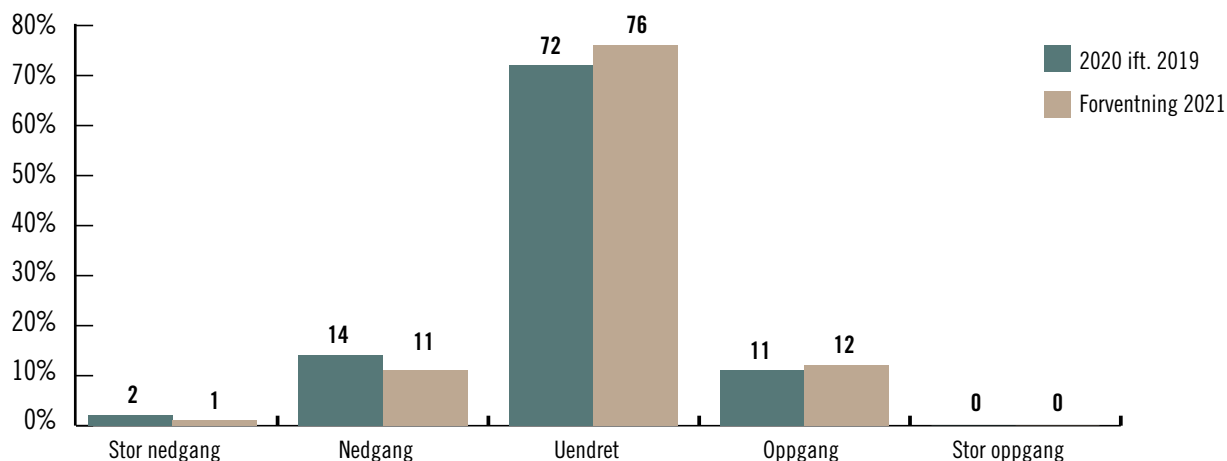
Figur 1e viser hvordan svarene fordeler seg på forventet endring i omsetning. Figuren viser at det ikke er en generell nedgang. 27 % forventer oppgang både for 2020 og 2021. 37 % forventer nedgang i 2020, mens 25 % forventer nedgang i 2021. Dette tyder på at det er en viss optimisme for 2021 blant de bedriftene som sliter litt med aktiviteten i 2020.





1.3.2 Antall ansatte

Figur 1f Antall ansatte - fordeling nedgang - uendret - oppgang



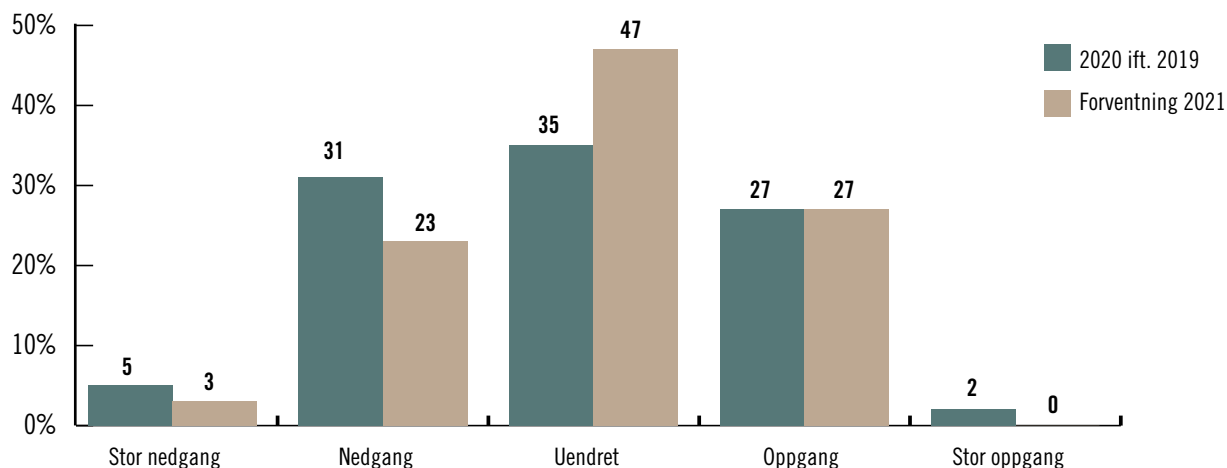
Forventningene til endringer i antall ansatte har vært lave i de siste undersøkelsene, og relativt like til inneværende og kommende år. Figurene 1a og 1c viser at forventningene til endringer i antall ansatte er -5 for 2020, og -1 for 2021, som er laveste nivå på mange år.

Det tydeligste trekket i figur 1f er, som i forrige års undersøkelse, at det i all hovedsak forventes en uendret utvikling i antall ansatte i 2021. Hele 76 % av bedriftene forventer dette, som er på nivå med tidligere års undersøkelser. Av de resterende har 12 % forventning om oppgang i 2021, og 12 % har forventning om nedgang.

1.3.3 Økonomisk resultat

Figur 1g Økonomisk resultat - fordeling nedgang - uendret - oppgang

Det økonomiske resultatet henger sterkt sammen med de andre indikatorene, spesielt utnyttelsen av transportma-





teriell, bedriftens omsetning og transportprisene, i tillegg til kostnadsutviklingen.

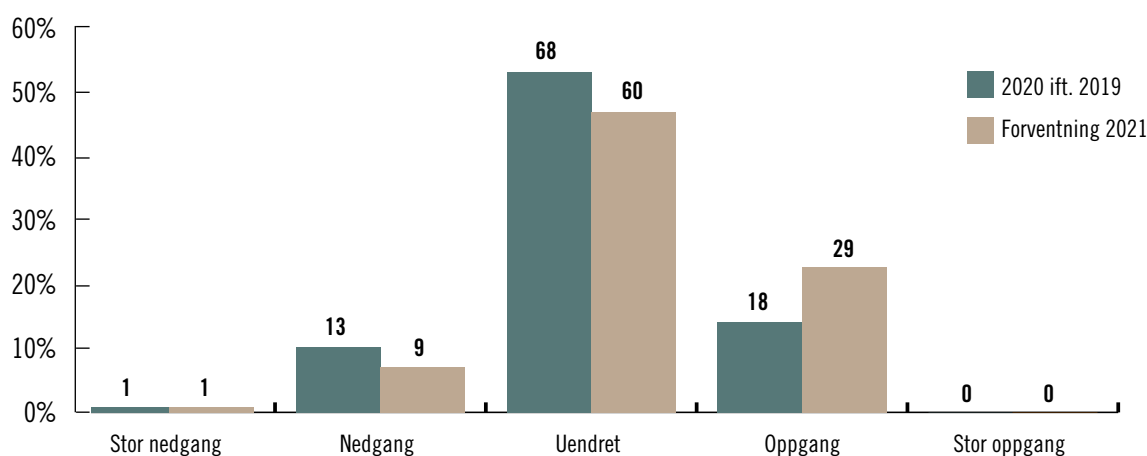
Figurene 1a og 1c viser at forventningene til endringer i økonomisk resultat er betydelig redusert fra tidligere års undersøkelser. Forventningene til 2020 er -6, og til 2021 er de +2.

Figur 1g viser at andelen som forventer uendret går betydelig opp fra 35 % for 2020 til 47 % for 2021. Andelen som forventer oppgang er noe høyere for 2020 (29 %) enn for 2021 (27 %). Andelen som forventer nedgang går ned fra 36 % for 2020 til 26 % for 2021.

Resultatene tyder på at det tross alt er en optimisme med hensyn til det økonomiske resultatet for 2021. Dette er et mønster som er kjent fra tidligere års undersøkelser. Næringen har, til tross for «harde tak», en tro på framtiden også når det gjelder å oppnå forbedret økonomisk resultat, men med fare for at den ikke innfris når regnskapets time kommer.

1.3.4 Transportpriser

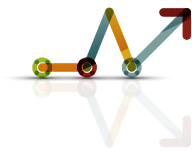
Figur 1h Transportpriser – fordeling nedgang – uendret – oppgang



Pris er fortsatt ofte den viktigste faktoren en transportkjøper legger vekt på. Figurene 1a og 1c viser at forventningene til endringer i transportprisene fortsatt er høye sammenlignet med de øvrige indikatorene, og betydelig høyere enn forventningene til økonomisk resultat. For 2020 er forventet utvikling +4 (+26). Forventningen til 2021 er +18, som også i årets undersøkelse er høyest nettotall for alle indikatorene.

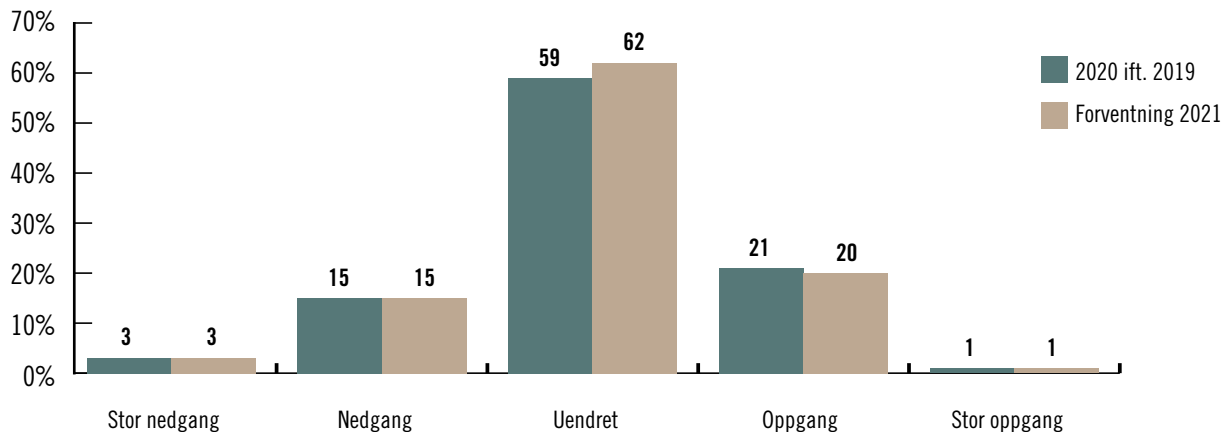
Figur 1h viser at andelen som forventer uendrede priser går ned fra 68 % for 2020 til 60 % for 2021. Dette er høye tall sammenlignet med tidligere års undersøkelser. Samtidig øker andelen som forventer oppgang, fra 18 % for 2020 til 29 % for 2021.

Totalindeksen i Kostnadsindeksen for lastebiltransport gikk ned med 0,8 % fra 4. kvartal 2019 til 4. kvartal 2020, mens Konsumprisindeksen økte om lag 1,3 % i samme periode.



1.3.5 Investeringer

Figur 1i Investeringer - fordeling nedgang - uendret - oppgang



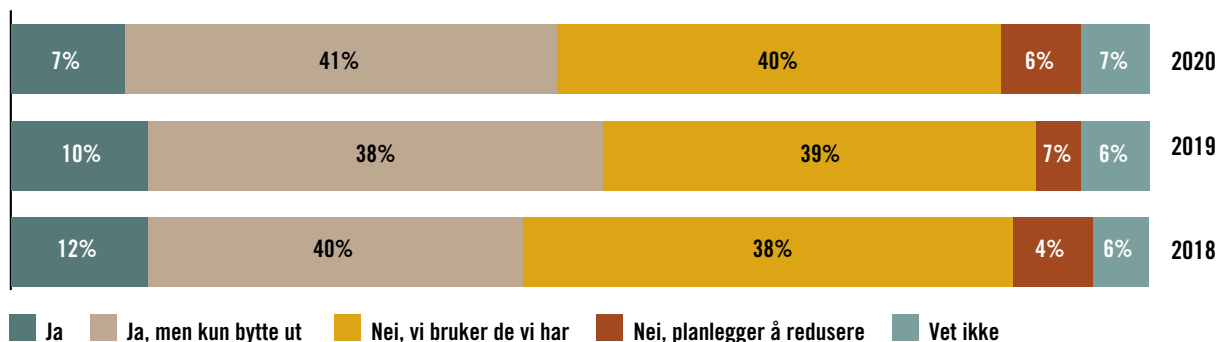
Investeringer i transportmateriell er knyttet til etterspørsel, økonomisk utvikling og utnyttelsen av eksisterende transportmateriell. NLFs årlige Euroklasse-undersøkelse, som undersøker andelen av ulike Euro-klasser (Euro 0 til Euro VI) i lastebilbestanden til NLF-medlemmene, viser en høy utskiftingstakt etter som nye miljøkrav kommer. Fra 1.1.2014 kom det krav om Euro VI på alle nyregistrerte lastebiler. Undersøkelsen viser at ved utgangen av 2020 var 82 % (73 % i 2019) av lastebilene utstyrt med Euro VI-motor, mens over 92 % (82 % i 2019) av kjørte km ble utført lastebiler med Euro VI-motor. Dette bekrefter et høyt utskiftingsnivå i bransjen.

Figurene 1a og 1c viser at forventningene til endringer i investeringer er relativt lave (+4) for 2020, som er betydelig lavere enn tidligere års undersøkelser. Forventningene til 2021 går også betydelig ned, fra +16 i forrige års undersøkelse til +3 i denne undersøkelsen.

Figur 1i viser at andelen som forventer uendret nivå på investeringer, er høy for både 2020, 59 %, og for 2021, 62 %. Dette er høyere enn forrige års undersøkelse med henholdsvis 51 % og 60 %, og på nivå med forventningene til 2018.

1.3.5.1 Planer om anskaffelse av lastebiler

Figur 1j Har din bedrift planer om å anskaffe flere lastebiler neste år?



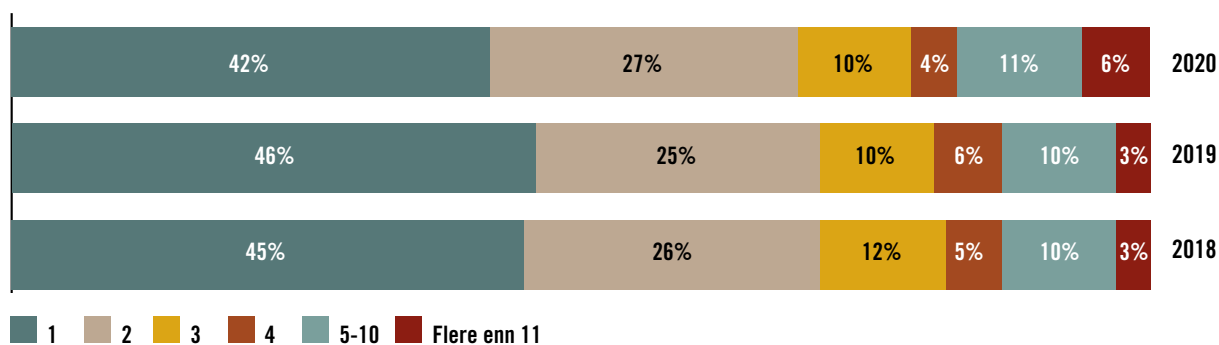


Også i denne undersøkelsen er det spurt om hvilke planer medlemsbedriftene har med hensyn til å kjøpe nye lastebiler til neste år (2021).

Figur 1j viser at planene om å anskaffe lastebiler i 2021 er stabile, til tross for usikre tider, og på samme høye nivå som forrige års undersøkelse. Til sammen 48 % av bedriftene har planer om å anskaffe nye lastebiler. Andelen som kun skal bytte inn øker noe, fra 38 % til 41 %, mens andelen som planlegger anskaffelser for å utvide bilparken går ned fra 10 % til 7 %. 40 % skal ikke kjøpe nye lastebiler i 2021, som er omtrent likt med 2020 (39 %), mens ytterligere 6 % planlegger å redusere antall lastebiler, som er på nivå med 2020 (7 %).

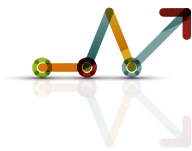
Nesten halvparten av respondentene har planer om å anskaffe ny lastebil i 2020, og dette tyder på at utskiftings-takten fra tidligere år fortsetter. Dette står litt i kontrast til forventningene til investeringer vist i kapittel 1.3.5 Investeringer over.

Figur 1k Hvor mange flere lastebiler har bedriften planer om å anskaffe neste år?



Figur 1j ovenfor viser at planene for anskaffelse er ganske stabile over tid, til tross for at deler av næringen sliter med konsekvensene av koronapandemien. Likevel er det, ikke overraskende, flest som har planer om å kjøpe få lastebiler. 42 % (46 %) av de som planlegger anskaffe lastebil neste år, planlegger med én ny lastebil, mens 27 % (25 %) planlegger med to nye lastebiler.



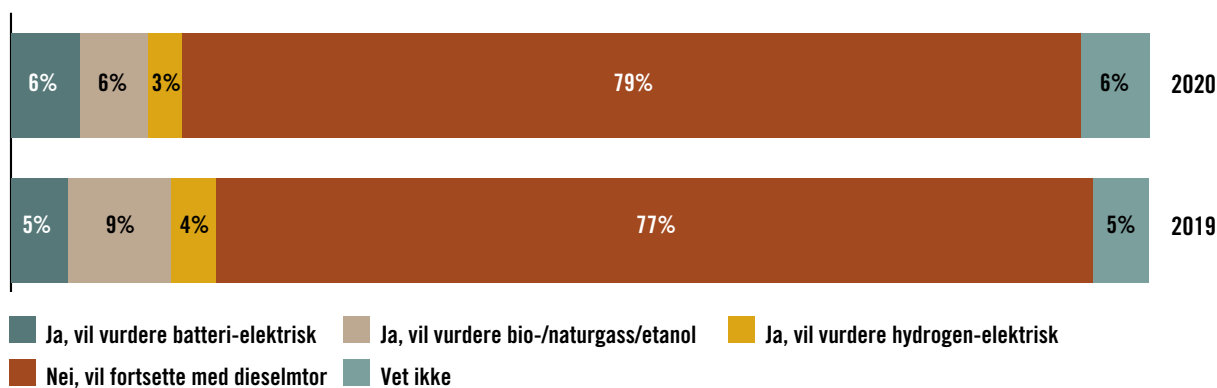


1.3.5.2 Lease eller kjøpe lastebilene

Undersøkelsen viser at om lag halvparten av lastebilene som disponeres av respondentene er leaset, som er om lag på samme nivå som 2019-undersøkelsen. Den største andelen leasede lastebiler finner vi blant de minste medlemsbedriftene. Av de bedriftene som oppgir å ha én lastebil i daglig drift, er 66 % leaset (65 %), mens de som har 2-5 lastebiler oppgir å lease om lag 71 % (74 %) av lastebilene.

1.3.5.3 Lastebiler med annet drivstoff enn diesel

Figur 1| Under gitte forutsetninger, vil din bedrift vurdere å anskaffe lastebiler med annet drivstoff enn diesel neste år?



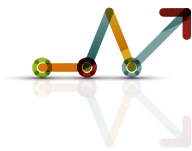
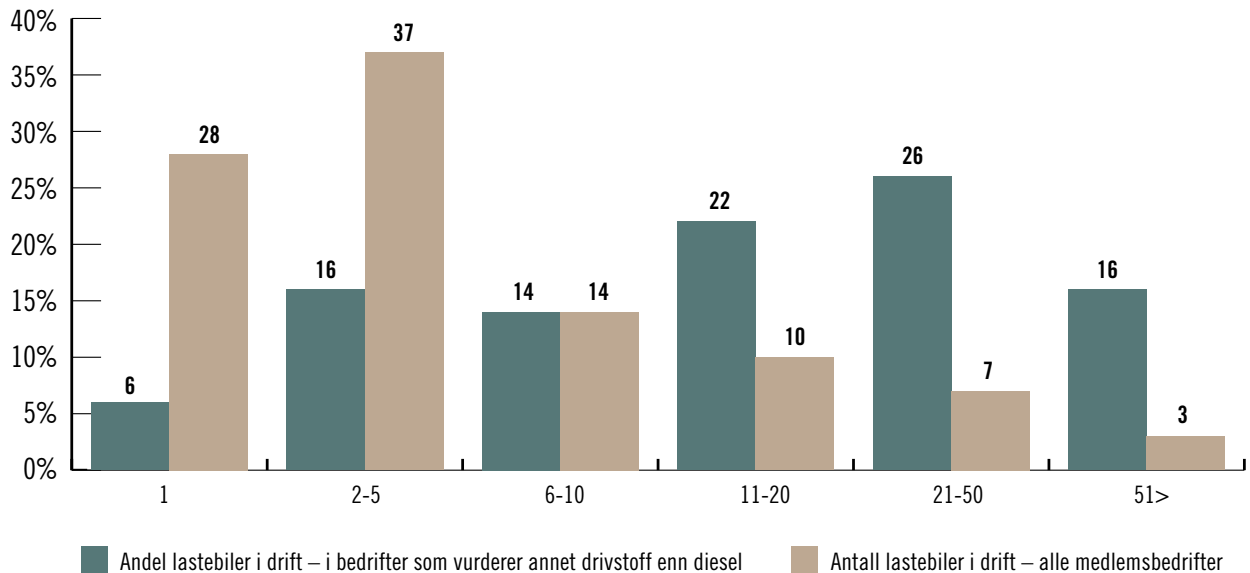
Den teknologiske utviklingen med hensyn til bruk av annen energibærer enn diesel, for eksempel elektrisitet, hydrogen, gass og etanol, går raskt, men fortsatt er det få lastebilmodeller tilgjengelig med slik teknologi. Det kan forandre seg innen relativt kort tid, men for en lastebileier er det avgjørende at lastebiler med ny teknologi også er økonomisk og driftsmessig konkurransedyktig med diesel for å kunne ta dem i bruk. Det ble derfor undersøkt om medlemsbedriftene vil vurdere annet drivstoff enn diesel - når det kommer lastebiler på markedet som er teknisk, økonomisk og driftsmessig konkurransedyktige sammenlignet med dieseldrevne lastebiler.

Figur 1| viser at av de som har planer om å anskaffe lastebil i 2021, svarer 79 % (77 %) at de ikke vil vurdere annet enn diesel som drivstoff. 15 % (18 %) svarer at de vil vurdere det, og 6 % (5 %) vet ikke. Det vil si at om lag 1 av 5 medlemsbedrifter er ikke avvisende til å forsøke annet drivstoff/-linje enn diesel. 6 % (9 %) av disse vil vurdere bio-/naturgass/etanol, og 6 % (5 %) vil vurdere batteri-elektrisk, mens 3 % (4 %) vil vurdere hydrogen-elektrisk.

Det er naturlig at det er flest som vil vurdere bio-/naturgass/etanol, fordi disse drivstoffene er best kjent, og teknologien er i bruk i dag. Kanskje mer interessant er det at flere nå vil vurdere batteri, med eller uten hydrogen, som teknologi. Disse teknologiene er i praksis ikke tilgjengelig i dag. Hittil har det vært enkelte pilot-prosjekt, med ulik grad av suksess, basert på ombygde diesellastebiler.

Resultatene viser at det er en gryende interesse for ny teknologi. Hinderet for å ta dette i bruk, bortsett fra selve teknologien, er at det også må bli kommersielt og driftsmessig modent. Det er også svært viktig, en forutsetning, at infrastrukturen i form av fyll-/ladestasjoner blir bygd ut. Det vil normalt ta en tid fra teknologien er i tidlig introduksjonsfase og kommersiell produksjon til den blir kommersielt lønnsom. I mellomtiden vil det være nødvendig med incentiver for å få teknologien i mer omfattende bruk.



**Figur 1m Antall lastebiler totalt for bedriftene som vurderer annet drivstoff enn diesel neste år**

Som vist i figur 1l ovenfor, vil 15 % av bedriftene som har planer om å anskaffe lastebiler i 2021, under gitte forutsetninger, vurdere annet drivstoff enn diesel i 2021. Figur 1m viser hvilke størrelser det er på bedriftene som vil vurdere dette, sammenholdt med størrelsen på alle bedriftene i undersøkelsen. Figuren viser at 36 % av bedriftene som vil vurdere annet drivstoff enn diesel, har 10 lastebiler eller færre i daglig drift. 42 % av bedriftene som vil vurdere det, har flere enn 20 lastebiler.

Ser man på fordelingen av bedriftene som vil vurdere annet drivstoff enn diesel opp mot antall bedrifter i hvert intervall, er de små bedriftene (5 eller færre lastebiler) underrepresentert. Bedrifter med 11 lastebiler eller flere er overrepresentert.

Både små, mellomstore og store bedrifter viser interesse for å ta i bruk ny teknologi. Dette betyr at det blir viktig å tilrettelegge virkemiddelbruken og incentivene for alle størrelser av bedrifter, for at ny teknologi skal få et omfang av betydning, særlig i en oppstartfase.

1.3.6 Utnyttelsen av transportmateriellet

Den viktigste suksessfaktoren til en lastebilbedrift er utnyttelsen av lastebilene. Ifølge Statistisk sentralbyrås siste tilgjengelige tall på 12-måneders basis (3. kvartal 2019 til 2. kvartal 2020) var andelen tomkjøring (det vil si andelen kjøretøykilometer med last i forhold til kjøretøykilometer i alt) 28,6 % for nasjonal leietransport og 30,4 % for nasjonal egentransport.

Tomkjøringen i disse fire kvartalene er nesten lik som for de 4 forutgående kvartalene. Tilbake i perioden 3. kvartal 2014 til 2. kvartal 2015 var tomkjøringsandelen for leietransport 24 %, og for egentransport var den 30 %. Det vil si at tomkjøringsandelen for egentransport er uendret de siste fem årene, mens for leietransport er det en betydelig økning, fra om lag 24 % til om lag 29 %.

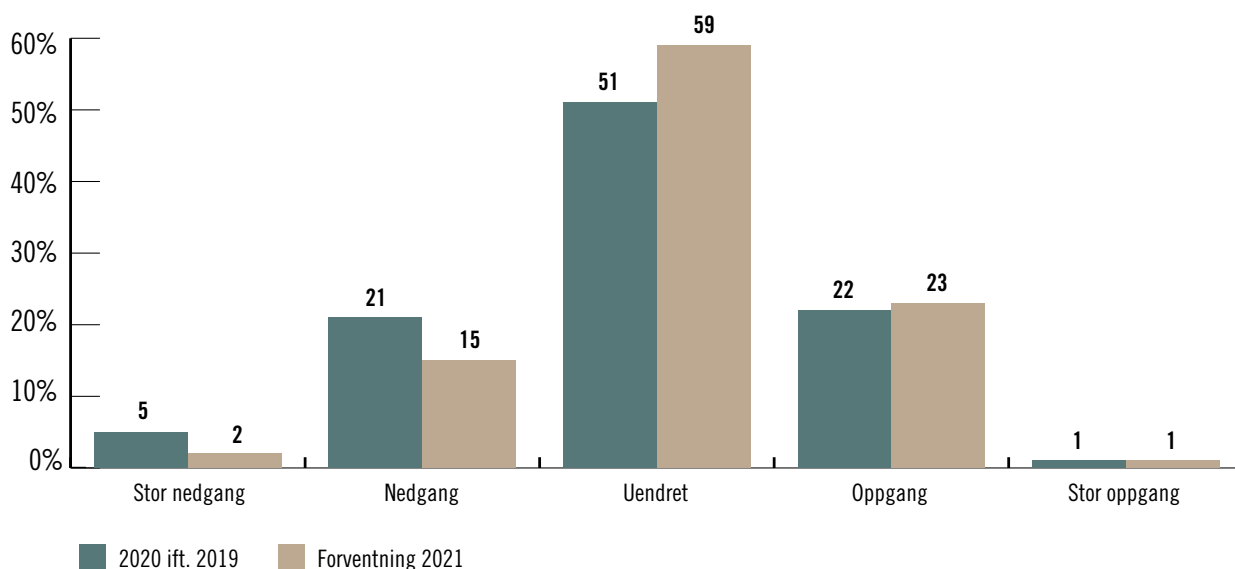


Dette indikerer at leietransport er utsatt for konkurranse både fra egentransportører og fra kabotasjekjøring, som opprinnelig var begrunnet i å redusere tomkjøring. Denne utviklingen og det relativt høye nivået av tomkjøring for norske lastebiler kan tyde på at tomkjøring overføres fra utenlandske til norske lastebiler.

Noe av årsaken til tomkjøringsandelene for leietransport er at deler av næringen har en naturlig retningsubalanse. Dette gjelder for eksempel innen tank-, tømmer- og massetransport. For andre transporttyper er det svært krevende, eller umulig, å utnytte kjøretøyene i begge retninger.

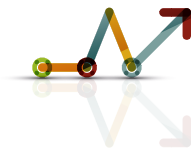
Utnyttelsen av transportmateriellet vil svinge avhengig av etterspørselen fra industri, handel, det offentlige og privatmarkedet. Reduseres etterspørselen, kan næringen få overkapasitet som det kan ta tid å justere. Generelt opplever bransjen en økende etterspørsel, men i lokale markeder og nisjemarkeder kan etterspørselen variere.

Figur 1n Utnyttelse transportmaterieill – fordeling nedgang – uendret – oppgang



Figurene 1a og 1c viser at forventningene til endringer i utnyttelsen av transportmaterieill også har en stor nedgang fra tidligere år. Forventningen til 2020 er -3 (+23) og for 2021 er den +7 (+26).

Figur 1n viser at kun 24 % (33 %) av bedriftene forventer en oppgang eller stor oppgang i utnyttelsen av transportmateriellet i 2021, som er på nivå med forventningene til 2020. Andelen som forventer uendret i 2021 er 59 % (59 %), mens andelen som forventer nedgang er 18 % (7 %).

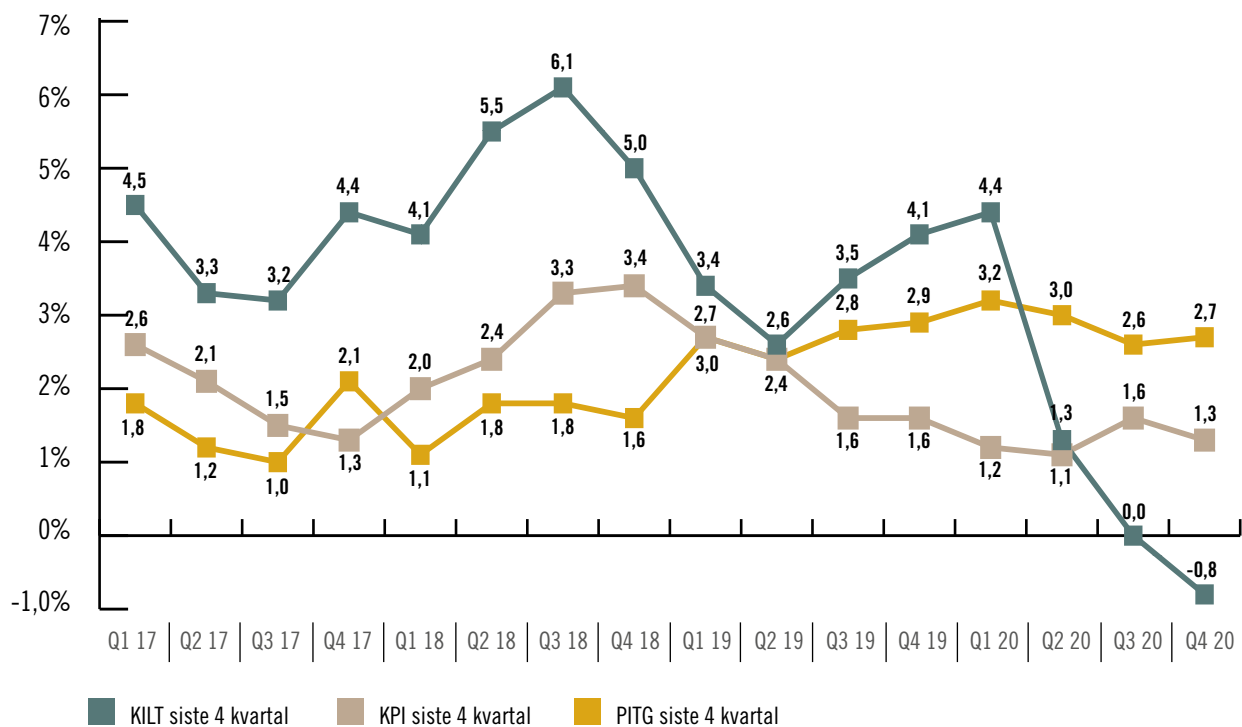


2 Kostnads- utviklingen i lastebilnæringen

Kostnadsindeks for lastebiltransport (KILT), som utgis av Statistisk sentralbyrå (SSB) i samarbeid med NLF, publiseres hvert kvartal og er en del av medlemstilbudet. Indeksen viser utviklingen i kostnadsnivået for ulike kjøretøygrupper, basert på en vektning av kostnadselementene i representative transportbedrifter i Norge. Indeksen er oppdatert med nye kostnadsdata fra næringen, slik at den i størst mulig grad gjenspeiler den reelle kostnadsfordelingen (vektning). Det er endringer i kostnadsgruppene og kjøretøygruppene, men alle relevante kostnader og kjøretøygrupper er med i grunnlaget.

SSB utgir også en kvartalsvis Produsentprisindeks for tjenester, med en delindeks for Godstransport på vei (PITG). Denne har en totalindeks, og inndelt i indekser etter varegruppe.

Figur 2a Pris- og kostnadsutvikling - %-endring fra samme kvartal året før





Figur 2a viser kostnads- og prisutviklingen hvert kvartal fra 2017 til 2020 som %-endring de siste fire kvartalene for Kostnadsindeks for lastebiltransport (KILT), Konsumprisindeksen (KPI) og Produsentprisindeks for tjenester gods-transport (PITG).

I 3. kvartal 2018 nådde endringen i KILT en topp med en vekst på 6,1 %, for deretter å synke relativt kraftig til 2,4 % i 2. kvartal 2019. Utover i 2019 økte KILT igjen, men fra 2. kvartal 2020 avtok veksten kraftig, og i 4. kvartal var det en nedgang på 0,8 %. KPI har hatt en mer jevn utvikling, men siden 4. kvartal 2018 har veksten avtatt. PITG derimot har en økende trend fra 2018 til 2020, med kun en liten nedgang i veksten i 2. og 3. kvartal 2020, som flater ut i 4. kvartal 2020.

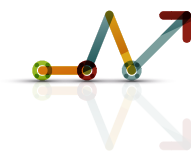
Figuren viser at prisene (PITG) historisk har økt mindre enn kostnadene (KILT), bortsett fra de siste tre kvartalene i 2020. Når dette skjer over tid, skaper det et press på marginene. Når veksten i KILT har avtatt fra 1. kvartal 2020, ser det ut som veksten i PITG også reduseres noe, men svært lite. Transportkjøpere vil bruke utviklingen i KILT til å forhandle ned prisene, og det kan derfor forventes at veksten i PITG vil avta framover, dersom veksten i KILT forblir lav. Endringene i prisene (PITG) fra 2017 er ganske stabile og med en økende trend, mens endringene i kostnadene (KILT) varierer mer fra kvartal til kvartal, og trenden er synkende, særlig fra midten av 2018 og til utgangen av 2020.

Tabell 2a viser kostnadsutviklingen på de ulike kostnadskomponentene. Kostnadsindeksen for lastebiltransport gikk ned med 0,8 % fra 4. kvartal 2019 til 4. kvartal 2020. Det var størst økning for øvrige kostnader med 4,6 % og kapital med 2,6 %. Drivstoff hadde stor nedgang på 13,3 %, mens bom og ferge hadde en nedgang på 0,4 %. Drivstoff, som vektet tungt i indeksen, trekker totalindeksen kraftig ned. KPI økte 1,3 % som et gjennomsnitt av de tre siste månedene i hvert av årene.

Tabell 2a Kostnadsutviklingen pr. år 2017 – 2020 - %-endring fra 4. kvartal til 4. kvartal

Kostnadsutviklingen (%) 2017-2020. <i>Siste måned (KPI)/kvartal (KILT) ift. samme året før</i>		Kostnadskomponenter					
	Totalkostnaden for lastebiltransport	Drivstoff	Arbeids- kraft	Kapital	Øvrige kostnader	Bom- og ferge	Konsum- prisindeksen
2017	4,2	9,4	2,7	1,0	3,3	15,1	1,6
2018	5,0	10,0	2,6	6,2	2,4	10,7	3,5
2019	4,4	-0,8	4,0	6,7	7,3	5,6	1,4
2020	-0,8	13,2	1,5	2,6	4,5	-0,4	1,3

Kilde: SSB Kostnadsindeksen for lastebiltransport (KILT pr. kvartal) og Konsumprisindeks (KPI gjennomsnitt av 3 måneder i 4. kvartal)



3 *Lastebilnæringen og bedriftene*

Lastebilnæringen i Norge utfører et svært bredt spekter av transporttyper og tjenester. NLF sitt slagord «Uten lastebilen stopper Norge» understreker hvilken rolle lastebilen har for at samfunnet skal fungere. Uregelmessigheter eller forsinkelser i transportene kan raskt medføre forstyrrelser i produksjons- og handelsbedrifter, og kan få store konsekvenser for verdikjedene som godset inngår i. Konkurransen mellom norske og utenlandske transportører, særlig på nasjonale transporter, påvirkes selvsagt av om det er konkurranse på like vilkår eller ikke. Brudd på lover og regler, unnlatt bompengebetaling, ulovlig kabotasjekjøring, sosial dumping og ulike andre former for kriminalitet påvirker i sterk grad denne konkurransen. Alle deler av leiebilnæringen er utsatt for konkurranse, enten fra norske leie- eller egentransportører eller fra utenlandske leietransportører som også driver kabotasjekjøring i landet.

Koronapandemien i 2020 har vist at transportnæringen er kritisk for at samfunnet, bedrifter, offentlig forvaltning og enkeltpersoner skal kunne fungere best mulig, også under slike omstendigheter. Derfor er det viktig å ha en trygg, effektiv og pålitelig lastebilnæring i beredskap i en normalsituasjon, som dermed også vil kunne fungere bra i kriser. Næringen må utøves av aktører som har til hensikt å bidra til konkurranse på like vilkår, og som tilfredsstillende samfunnets krav og forventninger til bærekraftige sosiale og miljømessige standarder.

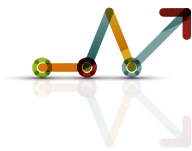
3.1 Næringen i 2020

For å belyse hvordan den norske leietransportnæringen er sammensatt, undersøker vi hvilke transporttyper som utgjør mer enn 15 % av omsetningen blant de spurte. Figur 3a viser fordelingen på de åtte hovedtypene av transportaktivitetene for årene 2018, 2019 og 2020, og sammenlignet med hvordan fordelingen var i 2007. De åtte hovedtypene kan brytes ned i om lag 50 undergrupper, som viser det store mangfoldet i transportnæringen.

Hele 56 % (56 % i 2019 og 57 % i 2018) oppgir at de kun kjører innenfor én av de åtte hovedtypene. Videre oppgir 40 % (40 %/38 %) at de har aktivitet innenfor to eller tre av hovedtypene, mens resterende 5 % (4 %/5 %) oppgir at de kjører innenfor fire eller flere ulike hovedtyper. Fordelingen er med andre ord svært stabil over flere år.

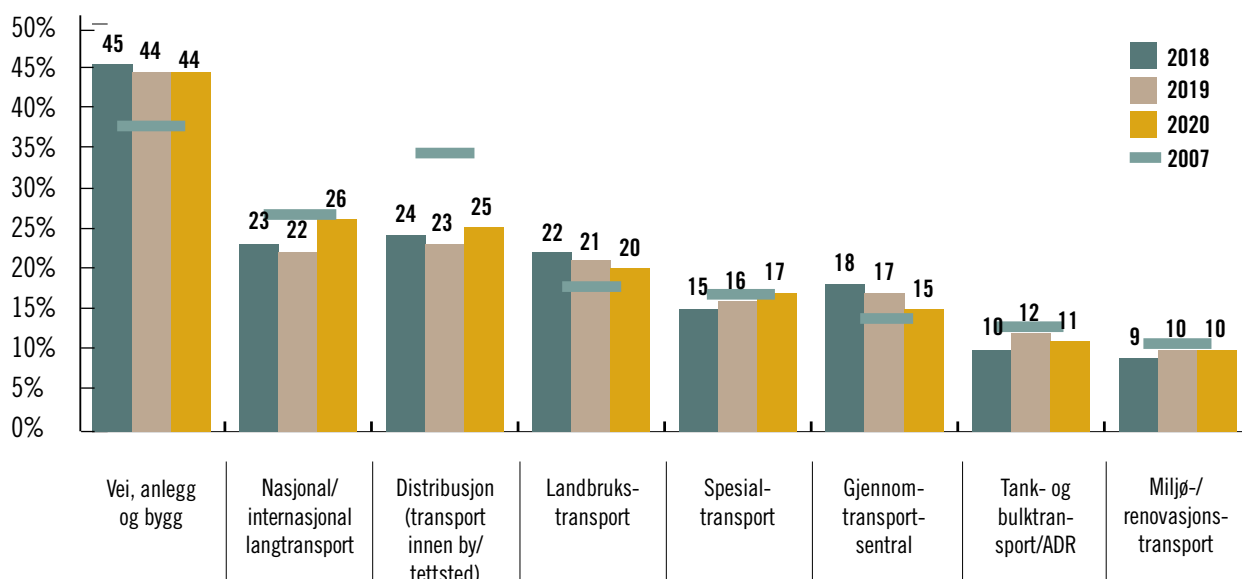
30 % (31 %/32 %) kjører kun i sin nisje, det vil si innenfor kun en undergruppe, og 15 % (12 %) innenfor to undergrupper. De som kun kjører distribusjon med avtale direkte med oppdragsgiver er den største undergruppen med 4,1 % (4,6 %/4,0 %) av alle respondentene, mens bygningsmaterialer og tømmer er de nest største undergruppene med henholdsvis 3,4 % og 2,5 % (2,9 %/3,5 %). Det er til dels stor spredning i driften hos resterende 65 %, med et gjennomsnitt på 3,4 (5) undergrupper. Av alle respondentene svarer 74 % (77 %) at de har aktivitet innen 1 - 5 undergrupper.





Dette viser at det er mange spesialister i næringen med kompetanse innen et avgrenset felt. Disse blir samtidig sårbare for markedsendringer og konkurransesituasjonen. Tallene viser også at de aller fleste bedriftene har, og må ta transportoppdrag innenfor alternative segmenter og bransjer for å få lønnsom drift.

Figur 3a Struktur i næringen etter transporttyper – andel med omsetning > 15 % pr. transporttype, siste 3 år og for 2007



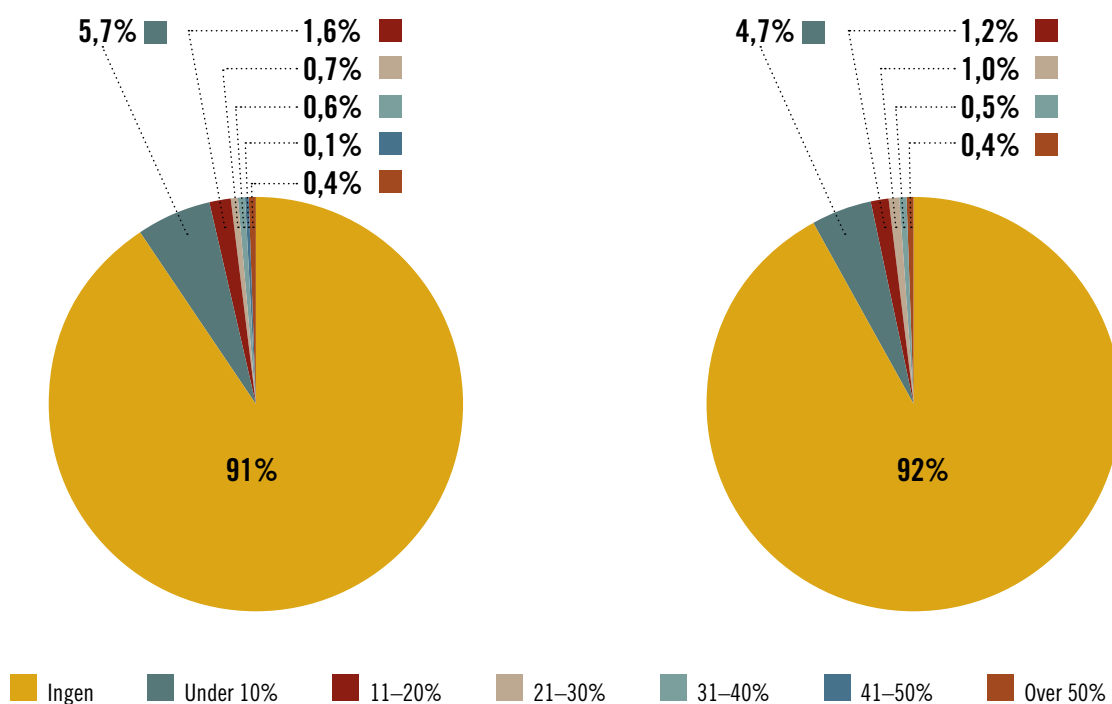
Figur 3a viser, som forventet, at det er små endringer fra år til år i andelen som driver innenfor de ulike transporttypene (bransjene). Vei, anlegg og bygg er den bransjen som flest har aktivitet innenfor, med 44 % (44 %/45 %) av alle respondentene. Deretter kommer nasjonale og internasjonale transportere med en andel på 26 %, som er en økning sammenlignet med de to foregående årene. Distribusjon med 25 % og landbrukstransporter med 20 % er også viktige bransjer.





3.1.1 Bruk av modulvogntog

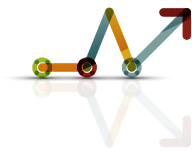
Figur 3b Andel av transportene (kjørte km) med modulvogntog



Ett av tiltakene som kan gi bedre utnyttelse av driftsmateriellet, samt redusere klima- og miljøpåvirkningen og bedre trafiksikkerheten, er å utnytte mulighetene til å kjøre med modulvogntog. Av samtlige medlemsbedrifter i årets undersøkelse svarer 9 % at de benytter modulvogntog, som er en liten oppgang fra 2019 (8 %).

Figur 3b viser at 5,7 % (4,7 %) av bedriftene oppgir at inntil 10 % av transportene, målt i kjørte km, gjøres med modulvogntog. Kun 0,4 % (0,4 %) av bedriftene oppgir at de bruker modulvogntog på mer enn 50 % av transportene.





3.2 Strukturelle endringer skjer over tid

Hvis man ser tilbake til 2007 (figur 3a) kan man se noen strukturelle endringer. Den største endringen har vært i segmentet distribusjon, hvor andelen medlemsbedrifter som har minst 15 % av aktiviteten sin der er redusert fra 32 % i 2007 til 25 % i 2020. Dette tilsvarer en nedgang på 23 %. Dette skjer til tross for en økende befolkning som mer og mer konsentrerer seg i byer og som normalt utløser et økt behov for distribusjonstransport. Endringen kan skyldes de senere års utvikling med større innslag av utenlandske transportører som driver distribusjonskjøring i Norge (figur 5j). I tillegg kan det være på grunn av mer bruk av mindre kjøretøy, og mer uorganisert drift i denne typen transport.

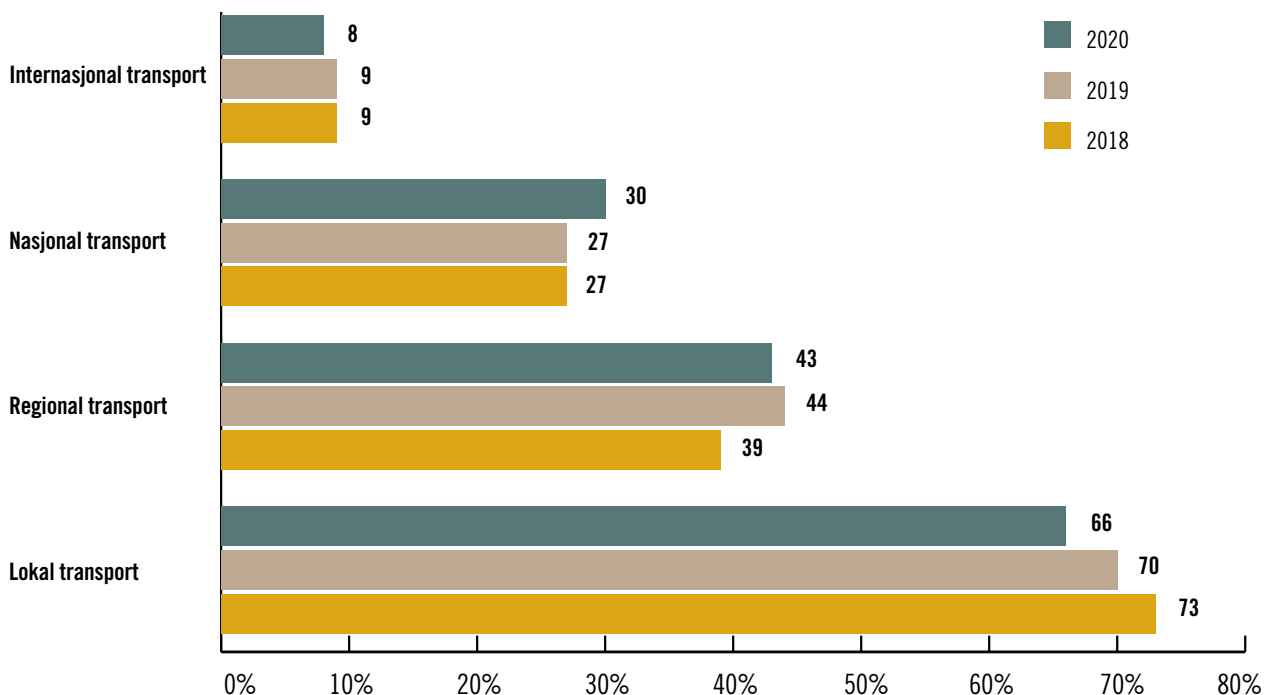
Særlig er det andelen som driver med landbrukstransporter som har økt over tid, fra 16 % i 2007 til 20 % i 2020, som tilsvarer en økning på 27 %. Årsakene til dette kan være strukturendringer i landbruket, både i primærnæringen og i den tilhørende industrien. Som eksempel har det i lengre tid blitt lagt ned en rekke slakterier, samt at slakteriene er blitt mer spesialisert, for å optimalisere produksjonen. Dette medfører lengre transportstrekninger.

Vei, anlegg og bygg har i hele perioden siden 2007 vært den største enkeltbransjen, og har fått økt betydning. I 2007 var andelen 36 % og i 2020 var den 44 %, som er en økning på 23 %. Denne delen av næringen antas å være konjunkturavhengig, og den økte betydningen kan være på grunn av stor aktivitet blant annet innen bygging av privat og offentlig infrastruktur.

3.3 Struktur etter geografiske segment

Strukturinndelingen ovenfor sier ikke noe om hvor, eller i hvilket geografisk segment medlemsbedriftene driver næringsaktiviteten. Medlemsbedriftene ble spurt om innen hvilke geografiske segment de opererer, fordelt på lokal-, regional-, nasjonal- og internasjonal transport, med mulighet for å gi to svar.

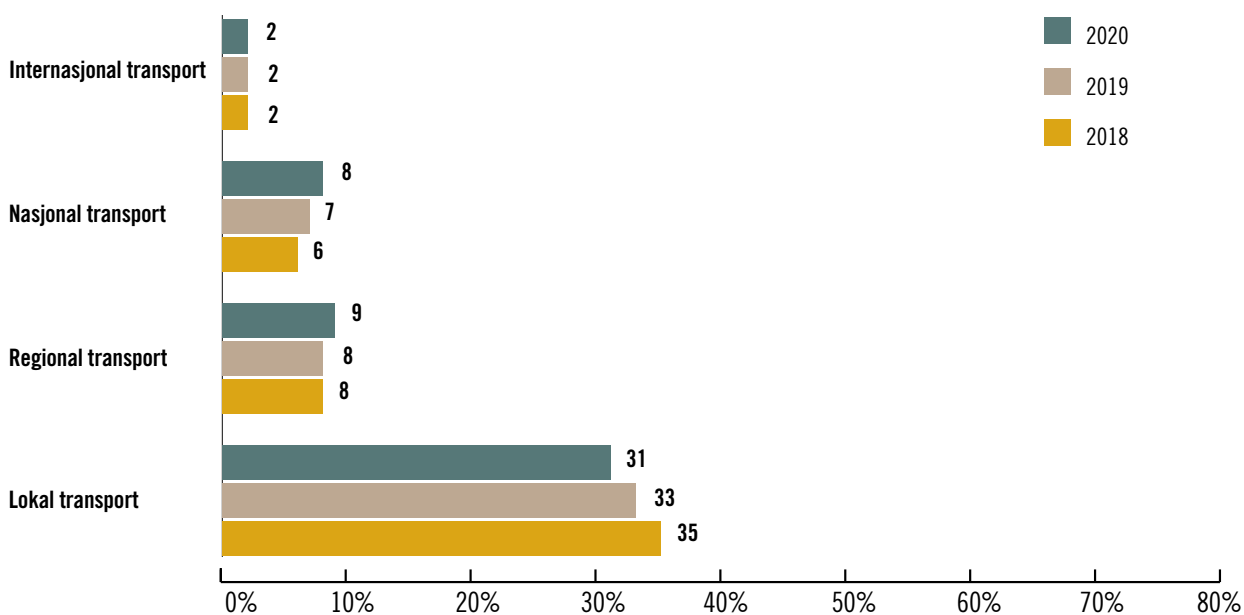
Figur 3c Struktur etter geografisk segment - andel som driver med





Figur 3c viser at 66 % (70 %/73 %) av medlemsbedriftene har aktivitet i lokalområdet sitt, mens kun en liten andel på 8 % (9 %/9 %) driver med internasjonal transport. En stor del av de som driver lokalt transport, driver også regionalt, og en stor del av de som driver regionalt, driver også nasjonal transport.

Figur 3d Struktur etter geografisk segment - andel som driver kun med

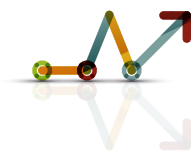


Figur 3d viser at en svært liten del av bedriftene, kun 2 %, driver med kun internasjonal transport, mens hele 31 % (33 %) driver kun med lokaltransport.

Tabell 3a Struktur etter geografisk segment - andel som driver innen ett eller flere segment

Driver med både	Lokal transport	Regional transport	Nasjonal transport	Internasjonal transport
Lokal transport	31%	25%	10%	1%
Regional transport	25%	9%	8%	1%
Nasjonal transport	10%	8%	8%	4%
Internasjonal transport	1%	1%	4%	2%

De fleste bedriftene driver innen flere geografiske segment. De mørke feltene i tabell 3a viser andelen av de som driver innen kun ett segment, også vist i figur 3d, mens øvrige tall i tabellen viser andeler for de som driver innen to segment. For eksempel driver 25 % (26 %) innen både lokal og regional transport, mens kun 1 % kombinerer internasjonal transport med lokal eller regional transport.

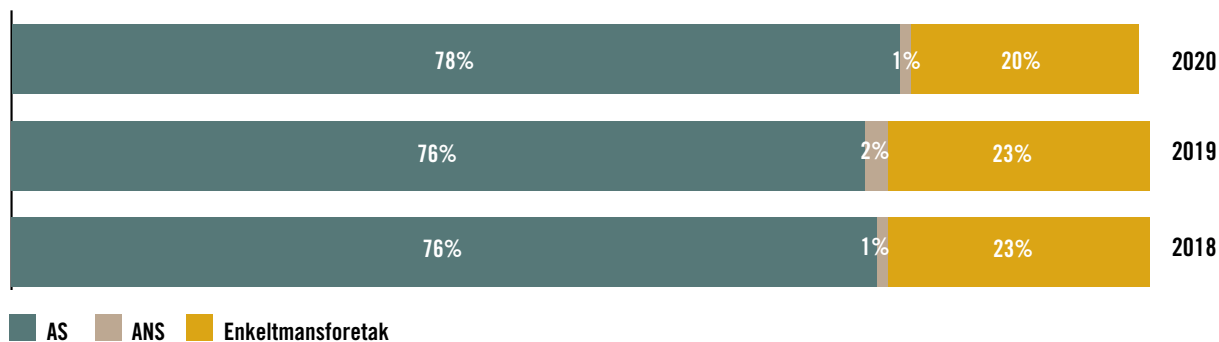


3.4 Organisasjonsform

Den typiske lastebilbedriften i dag er organisert som aksjeselskap. Andelen aksjeselskap i de siste årenes undersøkelse nærmet seg 80 %. I 2020 var andelen 78 % (76 %/76 %). Andelen enkeltmannsforetak, som utgjør nesten hele resterende andel, går dermed ned til 20 % (23 %/23 %).

Over tid er det en klar tendens til at bedriftene går fra å være enkeltmannsforetak til aksjeselskap. I 2012 var andelen aksjeselskap 65 % og andelen enkeltmannsforetak 33 %.

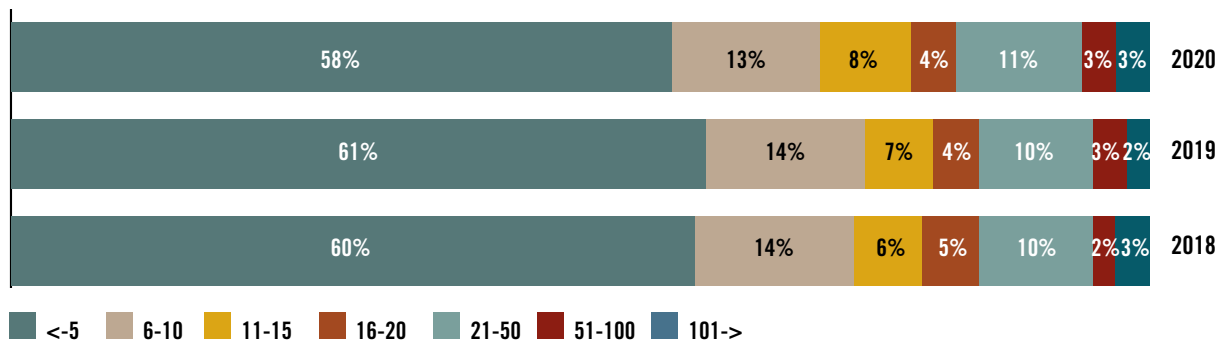
Figur 3e Organisasjonsform



3.5 Antall årsverk

Konjunkturundersøkelsene stadfester at lastebilnæringen er en typisk småbedriftsnæring med få årsverk. Andelen bedrifter med fem eller færre årsverk har vært stabilt rundt 60 % de siste årene. I 2020 var andelen 58 %. I 2012 var andelen 65 %. 71 % (75 %/74 %) har inntil 10 årsverk. Det er få store bedrifter, kun om lag 6 % (5 %/5 %), over 50 årsverk.

Figur 3f Antall årsverk





Figur 3f viser en tendens til noe større andel bedrifter med noe flere ansatte. For bedriftene som har svart i undersøkelsen viser tabell 3b at beregnet gjennomsnittlig antall årsverk er 14,1 for 2020, mens snittet for de fem foregående årene var 11,9 årsverk.

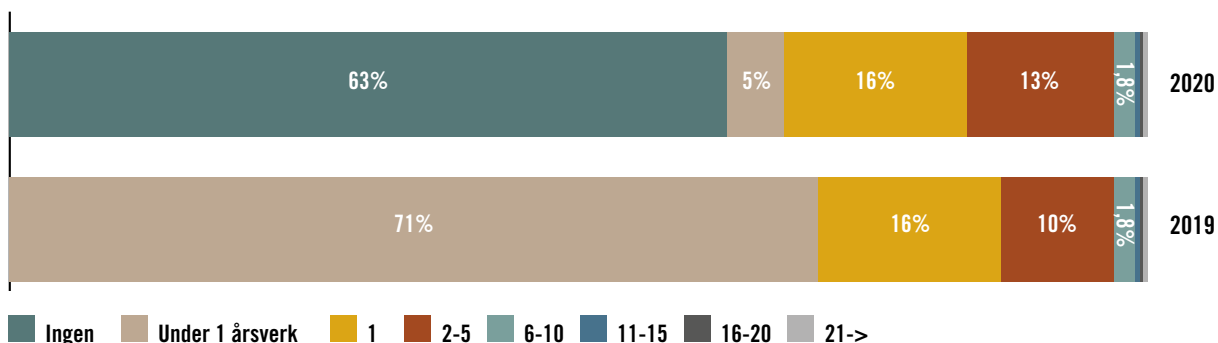
Tabell 3b Beregnet gjennomsnitt antall årsverk

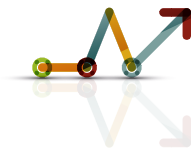
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Beregnet snitt antall årsverk	11,2	10,2	12,5	13,3	12,3	14,1

3.5.1 Antall kvinnelige årsverk

De aller fleste medlemsbedriftene har ingen kvinnelige sjåførere ansatt. 63 % oppgir å ha ingen kvinnelige sjåførere ansatt (tall for 2019 mangler), og 68 % (71 %) har under ett årsverk ansatt av kvinner. 16 % (16 %) har ett kvinnelig årsverk, mens 13 % (10 %) har 2 – 5 kvinnelige årsverk. Undersøkelsen viser at det er en svak tendens til at flere bedrifter har kvinnelige ansatte sjåførere, men det er fortsatt et stort potensial for å ta den kvinnelige delen av befolkningen i bruk som sjåførere i transportnæringen.

Figur 3g Andeler bedrifter med kvinnelige sjåførere – årsverk

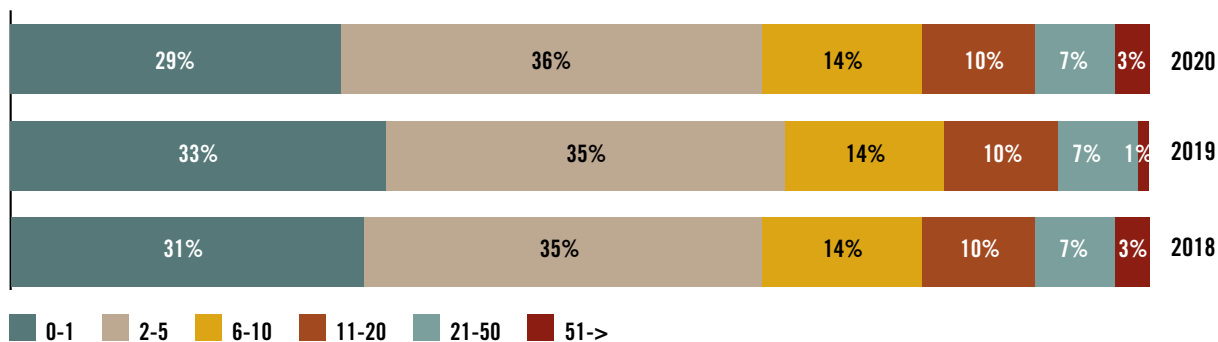




3.6 Lastebiler i drift

Figur 3h viser at 29 % (33 %/31 %) av bedriftene har én eller ingen lastebiler og at 36 % (35 %/35 %) har 2 – 5 lastebiler. Den siste tredelen har 6 eller flere lastebiler. 79 % (82 %/80 %) av bedriftene har 10 eller færre lastebiler, og kun 10 % (8 %/10 %) har mer enn 20 lastebiler.

Figur 3h Antall lastebiler i daglig drift

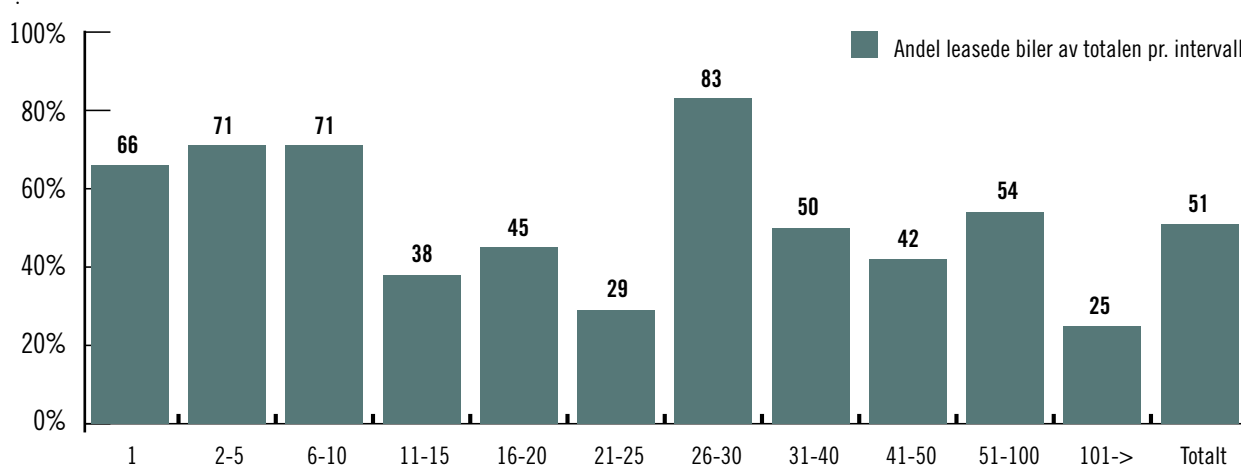




3.6.1 Finansiering og drift i bedrifter med og uten leasede lastebiler

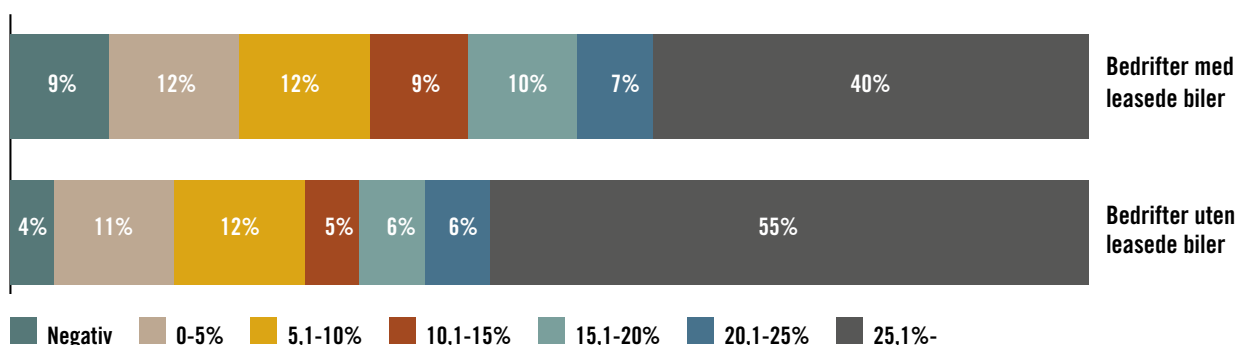
64 % (61 %) av bedriftene oppgir at de har én eller flere leasede lastebiler i daglig drift i 2020. Om lag halvparten av lastebilbestanden til alle bedriftene i undersøkelsen er beregnet å være leaset. Blant enbildeiere var andelen leasede lastebiler 66 % (65 %), og for de som har 2 – 5 og 6 – 10 lastebiler var andelen leasede lastebiler hele 71 % (74 %)

Figur 3i Andel leasede lastebiler av totalt antall lastebiler

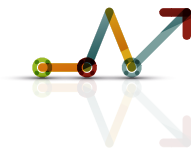
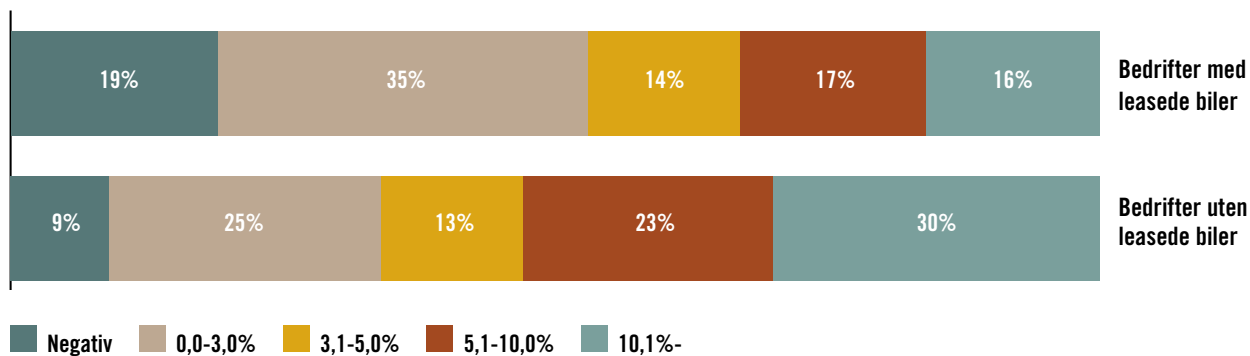


Figur 3j viser at egenkapitalen i bedrifter som har leasede lastebiler, er gjennomgående lavere enn i bedrifter som ikke finansierer lastebilene sine med leasing. 9 % (10 %) av bedriftene med leasede lastebiler oppgir at de har negativ egenkapital, mens andelen for de uten leasing er 4 % (6 %). 24 % (28 %) av de med leasede lastebiler oppgir å ha 0 – 10 % egenkapitalandel, mens andelen for de uten leasing er 23 % (21 %). 55 % (52 %) av bedriftene uten leasing har over 25 % egenkapitalandel, mens andelen for de med leasing er 40 % (37 %).

Figur 3j Egenkapital for bedrifter med og uten leasede lastebiler



Figur 3k viser at driftsresultatet i bedrifter som har leasede lastebiler, også er gjennomgående dårligere enn i bedrifter som ikke finansierer lastebilene sine med leasing. 19 % (21 %) av bedriftene med leasede lastebiler oppgir at de har negativt driftsresultat, mens andelen for de uten leasing er 9 % (10 %). 49 % (55 %) av de med leasing oppgir å ha 0 – 5 % driftsresultat, mens andelen for de uten leasing er 38 % (33 %). 30 % (30 %) av bedriftene uten leasing har over 10 % driftsresultat, mens andelen for de med leasing er 16 % (12 %).

**Figur 3k Driftsresultat for bedrifter med og uten leasede lastebiler**

3.7 Alderssammensetning

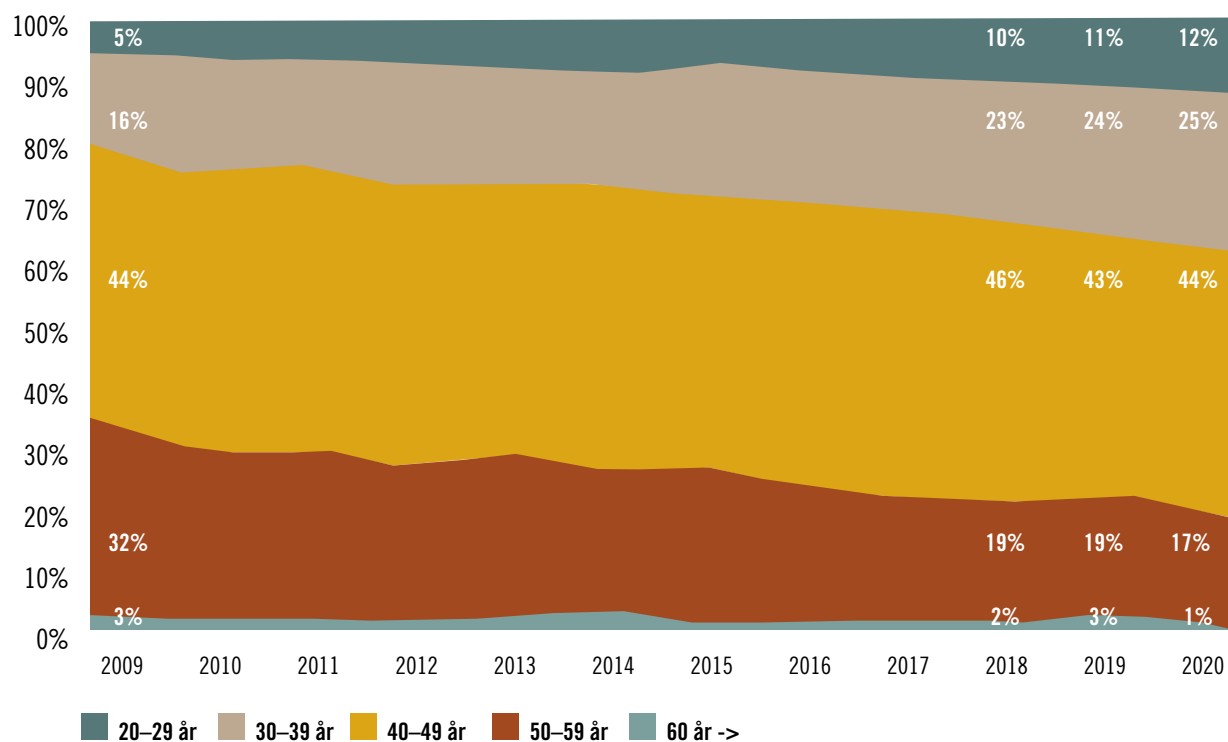
Det er fortsatt bedrifter med gjennomsnittlig alder blant de ansatte mellom 40 og 49 år som dominerer, med en andel på 44 % (43 %/46 %). Denne andelen har vært ganske stabil siden 2009. Andelen i aldersgruppen 30 – 39 år er nesten halvert siden 2009, fra 32 % til 17 % (19 %/19 %). Andelen bedrifter med gjennomsnittlig alder blant de ansatte i aldersgruppen 20 - 29 år er svært lavt, i denne undersøkelsen kun 1 % (3 %/2 %).

Det er med andre ord fortsatt en økning i andelen bedrifter med gjennomsnittlig godt voksne i næringen. Andelen med gjennomsnitt over 50 år utgjorde 37 % i 2020 (35 %/33 %), mens i 2009 var den kun 21 %. Bare i løpet av de tre siste årene har andelen bedrifter med gjennomsnittlig alder over 50 år økt fra 33 % til 37 %. Andelen over 60 år, som sannsynligvis skal ut i pensjon de neste 7-10 årene, er 12 % i 2020 (11 %/10 %). I 2009 var andelen 5 %.





Figur 3I Alderssammensetning – 2009 til 2020

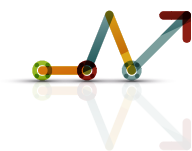


Blant de 37 % av bedriftene som har gjennomsnittlig alder på sine sjåførere over 50 år, utgjør bedrifter med 1 eller færre årsverk hele 52 %, mens bedrifter med 2-5 årsverk utgjør 33 %. Selv om utviklingen i figur 3I ser urovekkende ut, er det altså flest bedrifter med svært få årsverk blant bedriftene som har høy gjennomsnittsalder.

Beregnet gjennomsnittsalder til de ansatte i bedriftene øker dermed jevnt og trutt over tid, og er nå på 48,2 år. Dette er en økning på 1,1 år siden 2019. I 2009 var gjennomsnittsalderen på 43,7 år.

Tabell 3c Beregnet gjennomsnittsalder

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Beregnet gjennomsnittsalder	45,8	46,3	46,7	47,1	47,1	48,2



4 Den økonomiske tilstanden

Resultatene fra konjunkturundersøkelsen når det gjelder driftsinntekter, driftsresultat og egenkapital er basert på svar i intervaller, og gjelder for siste tilgjengelige regnskapsår, det vil si for 2019. Resultatene som presenteres i dette kapittelet viser tilstanden og utviklingen blant de bedriftene som har svart i undersøkelsen, og gjenspeiler ikke nødvendigvis næringen som helhet.

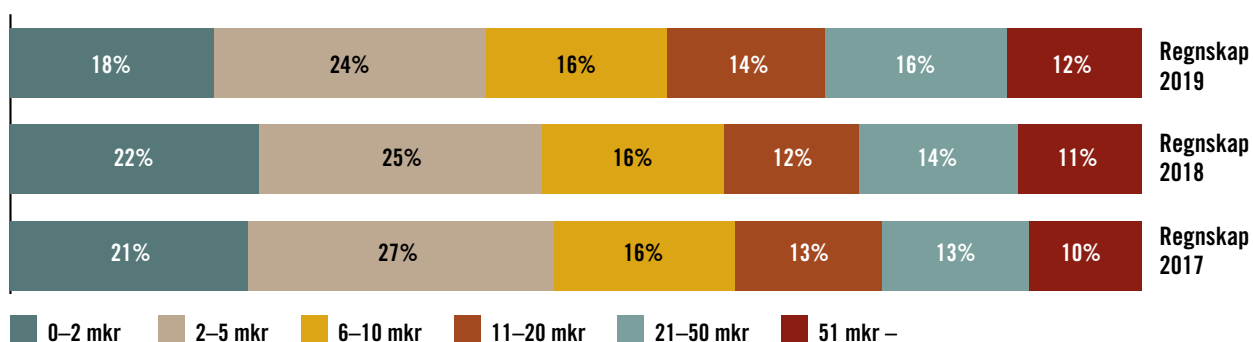
4.1 Driftsinntekter – omsetning

Figur 4a viser fordelingen av omsetning i intervaller for regnskapsårene 2017 - 2019.

Det overordnede bildet over tid er stabilitet og lite endring. Andel bedrifter med 5 mill. kr eller mindre i omsetning tenderer mot en nedgang, men omfatter fortsatt 42 % (47 %) av bedriftene i 2019. I 2008 var andelen 55 %, men det må justeres for pris- og kostnadsvekst.

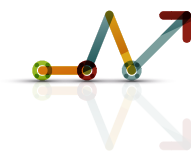
Undersøkelsen viser at næringen består av mange bedrifter med relativt lav omsetning.

Figur 4a Driftsinntekter (mill. kr) regnskap 2017 - 2019



Andelene i intervallene er basert på nominelle priser i hvert år, og tar derfor ikke hensyn til prisstigninger. Fra 1. kvartal 2017 til 1. kvartal 2020 økte kostnadsindeksen for lastebiltransport med 12,4 %.





4.2 Driftsresultat – lønnsomhet

Driftsresultatet er angitt i % før skatt og finansielle poster.

Figur 4b viser fordelingen av driftsresultat på ulike intervall for regnskapsårene 2017 - 2019.

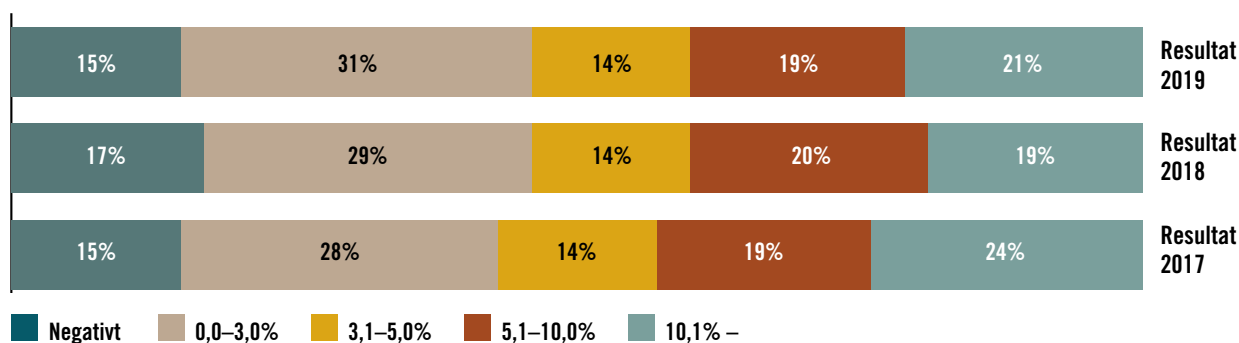
Figur 4b viser at en betydelig andel av bedriftene rapporterer om negativt driftsresultat. I 2015 var andelen 10 %, og i 2018 var den 17 %, mens i 2019 var andelen 15 %. I de andre delintervallene er det små endringer, men andelen som har høyere enn 5 % driftsresultat er redusert fra 43 % i 2017 til 40 % i 2019.

Det er verd å merke seg at hele 46 % (46 %) av bedriftene rapporterer om driftsresultat lavere enn 3 % (medregnet de med negativt driftsresultat). Hele 60 % av bedriftene har lavere driftsresultat enn 5 % i 2019, mens det i 2017 var 57 %.

Undersøkelsen viser at 31 % av de som hadde negativt driftsresultat også hadde negativ egenkapitalandel i 2019. I 2018 var andelen 35 %. Av de som hadde positivt driftsresultat under 3 %, hadde 6,1 % negativ egenkapital i 2019 (4,4 % i 2018). Av de som hadde driftsresultat over 10 %, hadde 76 % egenkapitalandel over 25 % i 2019 (76 % i 2018).

Resultatene tyder på stort press på bunnlinja spesielt for de bedriftene som har dårlig lønnsomhet fra før.

Figur 4b Driftsresultat (i %) regnskap 2016 - 2018



Tabell 4a viser tall fra SSB for driftsmargin (driftsresultat i % av driftsinntekter) for regnskapsårene 2014 til 2018 for aksjeselskaper lastebilnæringen (godstransport på vei, herunder flyttransport) og for regnskapsårene 2014 til 2019 for fastlands-Norge (alle næringer). Det er ikke beregnet en gjennomsnittlig driftsmargin for bedriftene som har svart i undersøkelsen, fordi dette kan gi et skjevt bilde av næringen som sådan. SSB sine tall representerer hele næringen.

Tabell 4a Driftsmargin (i %) regnskap 2014 - 2019

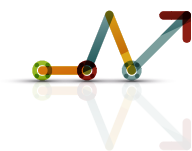
Driftsresultat – lønnsomhet	2014	2015	2016	2017	2018	2019
SSB – aksjeselskaper lastebilnæringen	4,2%	4,0%	3,8%	3,2%	2,8%	N/A
SSB – fastlands-Norge	6,8%	6,3%	6,9%	6,6%	6,6%	7,0%



For aksjeselskaper lastebilnæringen er driftsmarginen synkende, og lav i hele perioden. I 2014 var gjennomsnittet 4,2 %, mens den er redusert til 2,8 % i 2018. For fastlands-Norge har marginene vært stabile, på et om lag dobbelt så høyt nivå som for aksjeselskaper lastebilnæringen, og i 2019 økte den til 7,0 % fra 6,6 % året før. For årene 2014 – 2018 er driftsresultatet for aksjeselskaper i fastlands-Norge hele 84 % høyere enn for aksjeselskaper i lastebilnæringen (godstransport på vei, herunder flyttetransport).

Dette bekrefter nok en gang at driftsresultatet i lastebilnæringen er på et lavt nivå sammenlignet med næringslivet ellers, som i stor grad er vareeierne det transporteres for.





4.3 Egenkapitalandel – soliditet

Egenkapitalandelen er angitt i % av sum gjeld og egenkapital.

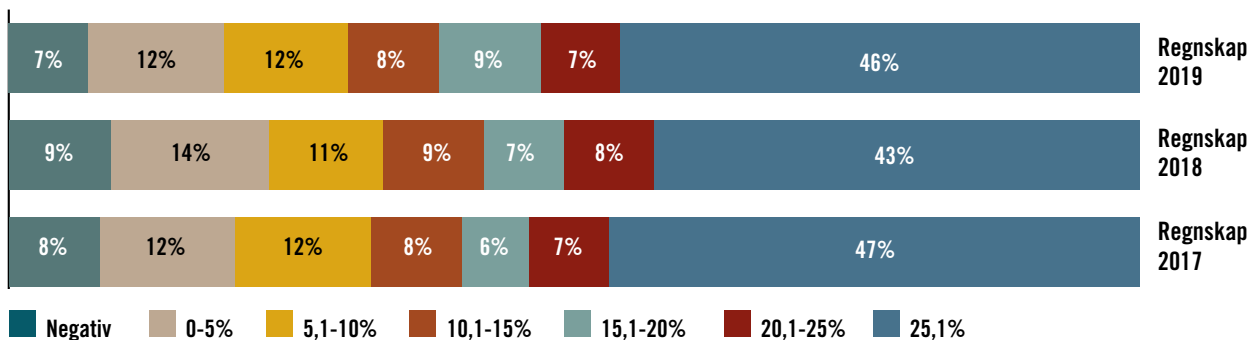
Figur 4c viser fordelingen av egenkapitalandelen i intervaller for regnskapsårene 2017 - 2019.

Figur 4c viser at 46 % har en solid egenkapital (over 26 %) i 2019, som er en oppgang fra 43 % året før.

Om lag 7,5 %, det vil si om lag hver 13. bedrift (hver 20. i 2015) hadde negativ egenkapital ved utgangen av 2019. I 2018 var andelen 9 % (hver 11. bedrift).

Intervallene Negativ, 0-5 % og 6-10 % egenkapitalandel hadde samlet en andel på 31 % av bedriftene ved utgangen av 2019, som er en nedgang fra 34 % i 2018.

Figur 4c Egenkapitalandel (i %) 2017 - 2019



Tabell 4b viser tall fra SSB for egenkapitalandel (i % av sum gjeld og egenkapital) for årene 2014 til 2018 for aksjeselskaper lastebilnæringen og for årene 2014 til 2019 for næringslivet ellers. Det er ikke beregnet en gjennomsnittlig egenkapitalandel for bedriftene som har svart i undersøkelsen, fordi dette kan gi et skjevt bilde av næringen som sådan. SSB sine tall representerer hele næringen.

Tabell 4b Egenkapitalandel (i %) regnskap 2014 - 2019

Egenkapital – lønnsomhet	2014	2015	2016	2017	2018	2019
SSB – aksjeselskaper lastebilnæringen	37,7%	38,6%	38,6%	38,2%	37,9%	N/A
SSB – næringslivet for øvrig	45,1%	46,1%	46,3%	46,8%	48,5%	49,7%

For aksjeselskaper lastebilnæringen er egenkapitalandelen relativt stabil og lav hele perioden, sammenlignet med næringslivet ellers. Fra 2014 til 2018 er det en økning på kun 0,2 %-poeng, mens for næringslivet ellers er det en økning på 3,4 %-poeng i samme periode, fra 45,1 % i 2014 til 48,5 % i 2018.

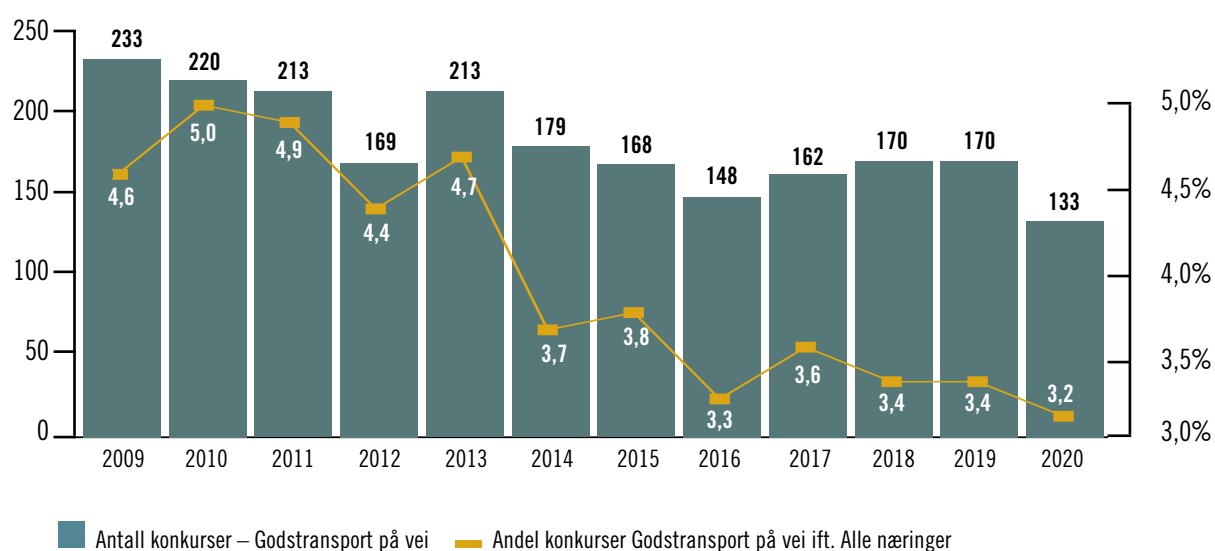
Soliditeten i lastebilnæringen er stabil, men ennå ikke på nivå med næringslivet ellers. Soliditeten må også kunne sies å være lav med tanke på de store investeringer som gjøres i materiell og utstyr, samt konkurransen i markedet.



4.4 Konkursåpninger

SSB sin statistikk over konkursåpninger er også et «barometer» på næringens levedyktighet, ikke minst sammenlignet med næringslivet ellers. Figur 4d viser antall konkursåpninger for kategorien Godstransport på vei (søyle går mot venstre skalaakse), og andelen disse utgjør av alle konkursåpninger (linje går mot høyre skala-akse), pr. år fra 2009 til 2020.

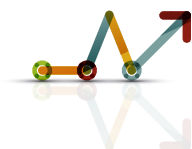
Figur 4d Konkursåpninger – Godstransport på vei – Antall og andel av alle næringer



Kilde: Tabell 10790: Åpnede konkurser, etter konkurstype og 5-siffer næring (SN2007) (K)

Figur 4d viser at det er en betydelig nedgang i antall konkurser i godstransport på vei fra 170 konkursåpninger i 2019 til 133 konkursåpninger i 2020. Antallet konkursåpninger for godstransport på vei har de siste årene vært stabilt lave.

Godstransport på vei sin andel av konkursåpninger i forhold til alle næringer har de siste årene vært på et lavt, og stabilt nivå sammenlignet med for noen år siden. Figuren over viser at det har vært en jevn og betydelig nedgang i andelen konkurser i godstransport på vei sammenlignet med alle næringer i hele perioden siden finanskrisen i 2008-09, også når vi ser de siste årene under ett.



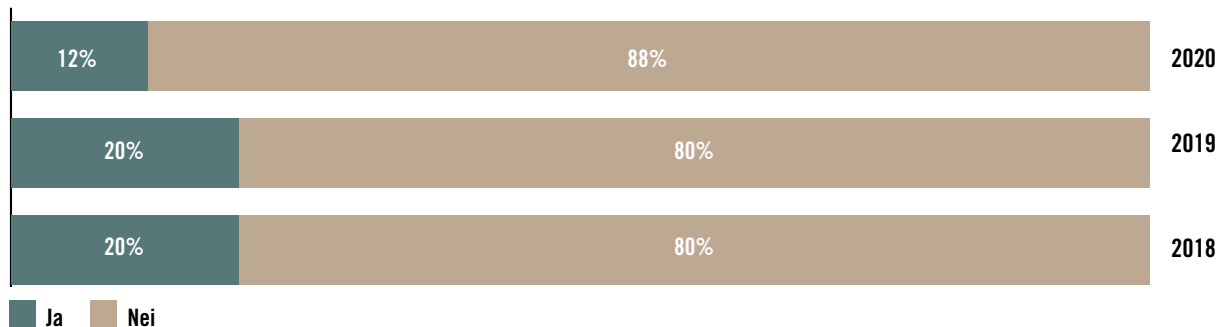
5 Noen utfordringer i godstransport på vei

5.1 Rekruttering til yrket

5.1.1 Ubesatte stillinger

Figur 5a viser at andelen bedrifter som har ubesatte sjåførstillinger på grunn av vanskelig rekrutteringssituasjon har gått betydelig ned fra 2019 til 2020. Det er nå 12 % (20 %) som melder om dette, mens det i 2016 var 10 %.

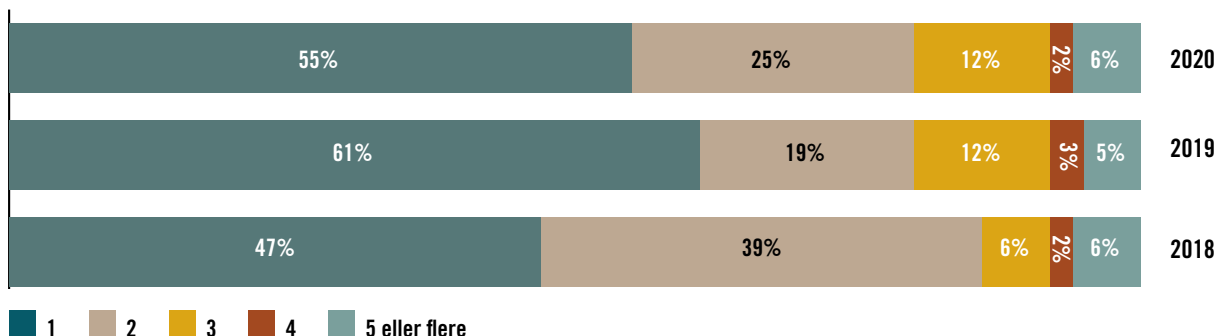
Figur 5a Har bedriften ubesatte sjåførstillinger på grunn av vanskelig rekruttering?



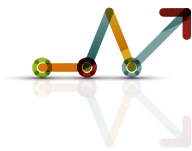
Figur 5b viser at andelen som har én ubesatt stilling reduseres betydelig, fra 61 % i 2019 til 55 % i 2020. Samtidig øker andelen med 2 ubesatte stillinger fra 19 % til 25 %, slik at andelen som har inntil 2 ubesatte stillinger er stabil på 80 %. Det er dermed fortsatt 20 % som har tre eller flere ubesatte sjåførstillinger som følge av vanskelig rekruttering.

Av de 12 % av medlemsbedriftene som har ubesatte stillinger som følge av vanskelig rekruttering, er det 35 % som har planer om å ta inn lærling(er) neste år. Blant de 88 % av bedriftene som ikke har ubesatte stillinger som følge av vanskelig rekruttering, er det 15 % som har planer om å ta inn lærling(er) neste år.

Figur 5b Hvor mange ubesatte sjåførstillinger har bedriften?





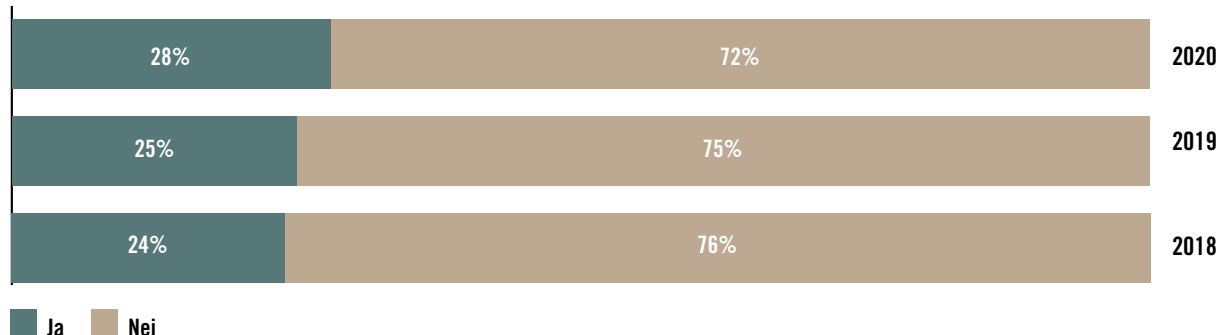


Figurene 5a og 5b tyder på at det totale antallet ubesatte stillinger på grunn av vanskelig rekruttering er lavere i 2020 enn tidligere år.

5.1.2 Sjåførere med annen nasjonalitet enn norsk

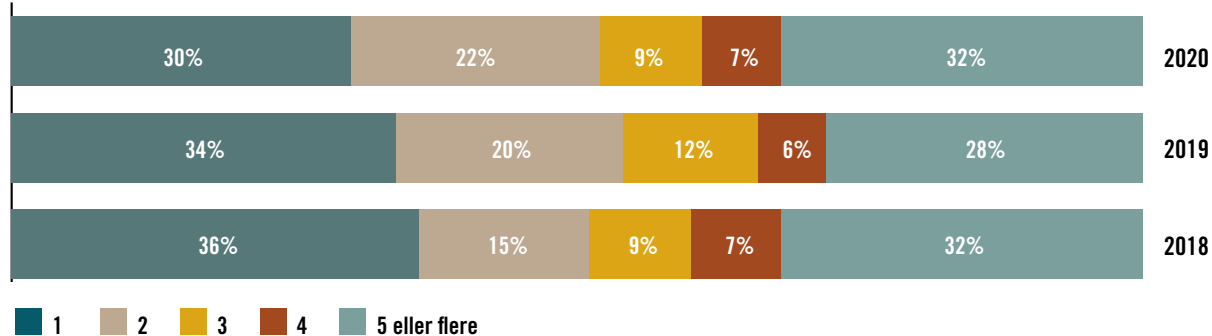
Figur 5c viser at andelen bedrifter som har utenlandske sjåførere økte fra 25 % i 2019 til 28 % i 2020. Andelen i 2016 og 2017 var 21 %.

Figur 5c Har din bedrift ansatte sjåførere med en annen nasjonalitet enn norsk?



Figur 5d viser at i 2020 hadde 52 % av bedriftene som har sjåførere med annen nasjonalitet enn norsk, inntil to utenlandske sjåførere, som er en liten nedgang fra 54 % i 2019. Andelen bedrifter som har fem eller flere utenlandske sjåførere går opp fra 28 % i 2019 til 32 % i 2020 (som i 2018).

Figur 5d Hvor mange sjåførere har bedriften med en annen nasjonalitet enn norsk?



Figurene 5c og 5d tyder på at fortsatt er mange norske bedrifter avhengige av å rekruttere sjåførere med annen nasjonalitet enn norsk for å få virksomheten til å gå.

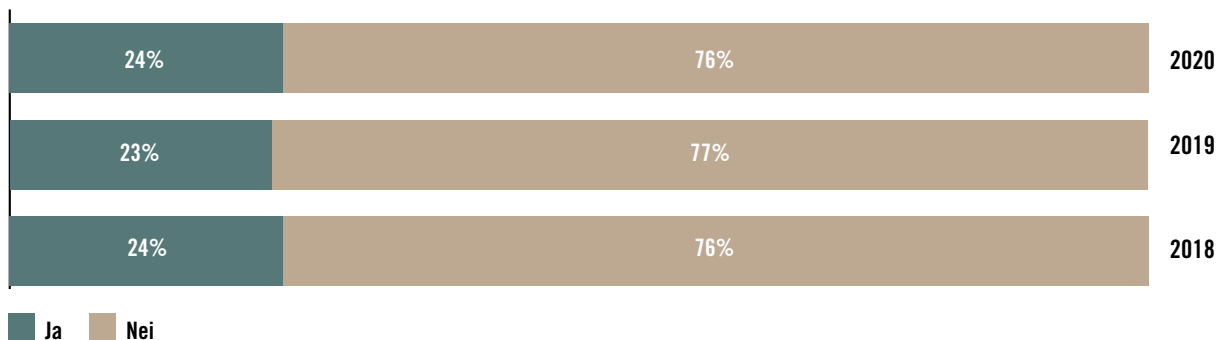
5.1.3 Lærlinger

Figur 5e viser at andelen bedrifter med lærlinger har vært stabil de siste tre årene, på 23 – 24 %. I 2016 var det 17 % av bedriftene som hadde lærlinger. Det vil si det er om lag 35 % flere bedrifter med lærlinger i de siste tre årene sammenlignet med i 2016.

I figur 3f (antall årsverk) ser vi at 58 % av bedriftene har 1-5 ansatte og ytterligere 13 % har 6-10 ansatte, det vil si at 71 % av bedriftene har 10 eller færre ansatte. Bedrifter med så få årsverk har både begrenset behov for, og begrenset mulighet til å ta inn lærlinger. Mange av de som ikke har planer om å ta inn lærlinger, oppgir at de ikke har behov fordi de er små.

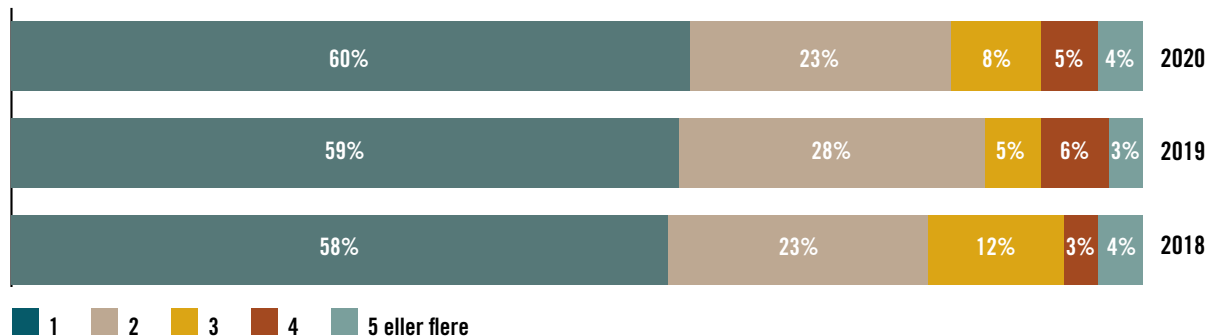


Figur 5e Har din bedrift lærlinger?



Figur 5f viser at 83 % av bedriftene som har lærlinger har inntil to lærlinger. Det er vanskelig å se en tydelig trend, men andelen med to lærlinger har økt fra 81 % i 2018.

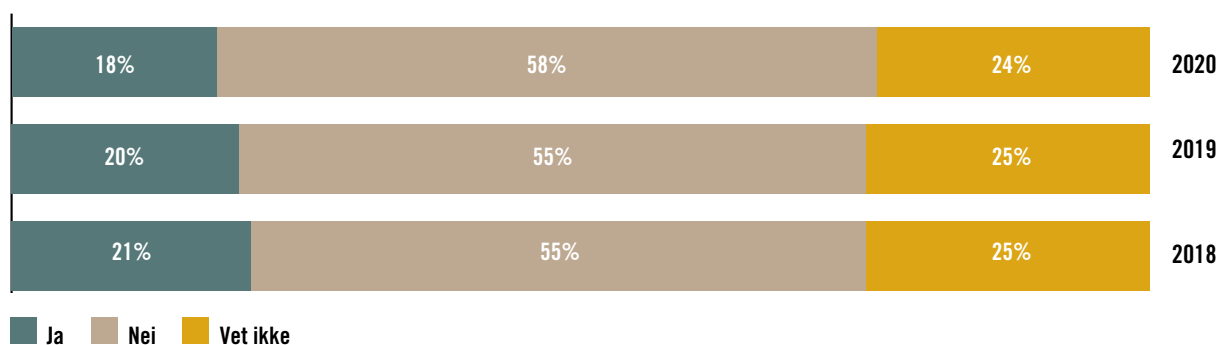
Figur 5f Hvor mange lærlinger har bedriften?

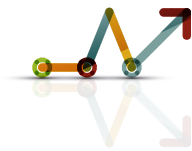


Andelen bedrifter som planlegger å ta inn lærlinger fremover var stabil i 2015 og 2016 med om lag 13 - 14 %. Fra 2017 har om lag 20 % av bedriftene hatt planer om dette, men denne andelen synker til 18 % i 2020. De høye andelenene (om lag 25 %) som svarer vet ikke kan tyde på en usikkerhet blant mange bedrifter knyttet til behov eller mulighet til å ta inn lærlinger.

I 2012 og 2013 hadde kun 5 – 7 % av bedriftene planer om å ta inn lærlinger.

Figur 5g Har bedriften planer om å ta inn lærlinger i løpet av kommende 6 måneder/året?





5.1.3.1 Kvinnelige lærlinger

Bransjen har et stort behov for arbeidskraft framover. 12 % (20 %) av medlemsbedriftene har ubesatte stillinger som følge av vanskelig rekruttering. I tillegg er det en høy og stigende gjennomsnittsalder på sjåførene. Årets undersøkelse viser at av de 24 % av bedriftene som har lærlinger i 2020, har kun 20 % kvinnelige lærlinger. Det vil si at kun 4,8 % av alle bedriftene i undersøkelsen har kvinnelige lærlinger. Dette tyder på at det er et potensiale for rekruttering av kvinnelige sjåfører gjennom lærlingeordningen.

Kun 8 % av de bedriftene som har ubesatte stillinger som følge av vanskelig rekruttering, har kvinnelig(e) lærling(er). 9 % av bedriftene som har utenlandske sjåfører, har også kvinnelig(e) lærling(er).

5.1.3.2 Størrelse på bedriftene som har planer om å ta inn lærling(er) neste år

I undersøkelsen kommer det mange tilbakemeldinger om at bedriften enten er for liten, eller ikke har nok oppdrag, til å ta inn lærlinger. 16 % av bedriftene som har planer om å ta inn lærling(er) neste år, har 5 eller færre lastebiler i daglig drift, mens denne gruppen utgjør 65 % av antall medlemsbedrifter.

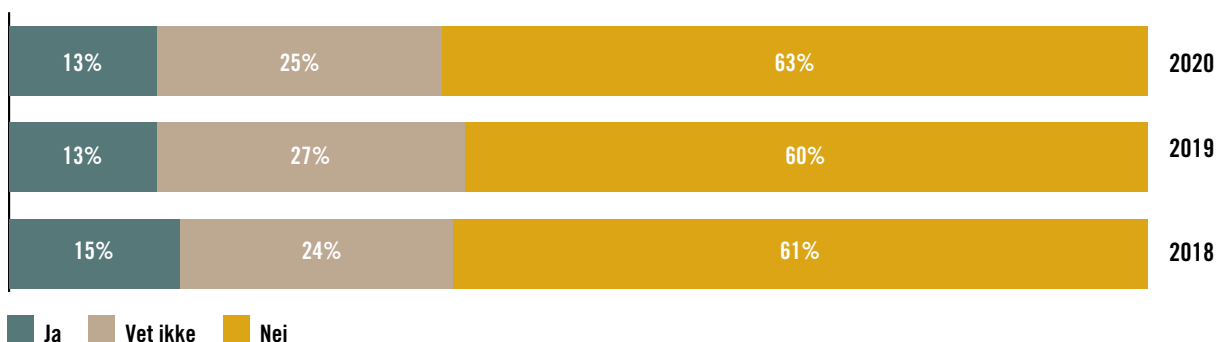
5.2 Kabotasje

5.2.1 Tapte oppdrag på grunn av kabotasjekjøring

5.2.1.1 Hva er omfanget?

Figur 5h viser at andelen som svarer at de ikke har tapt oppdrag er stabil rundt 60 %, med en liten økning fra 60 % i 2019 til 63 % i 2020. Andelen som er usikre på om de har tapt oppdrag, går noe ned fra 27 % i 2019 til 25 % i 2020. Andelen som vet de har tapt oppdrag (ja-svar) er 13 % (13 %).

Figur 5h Har bedriften tapt oppdrag som følge av kabotasje?



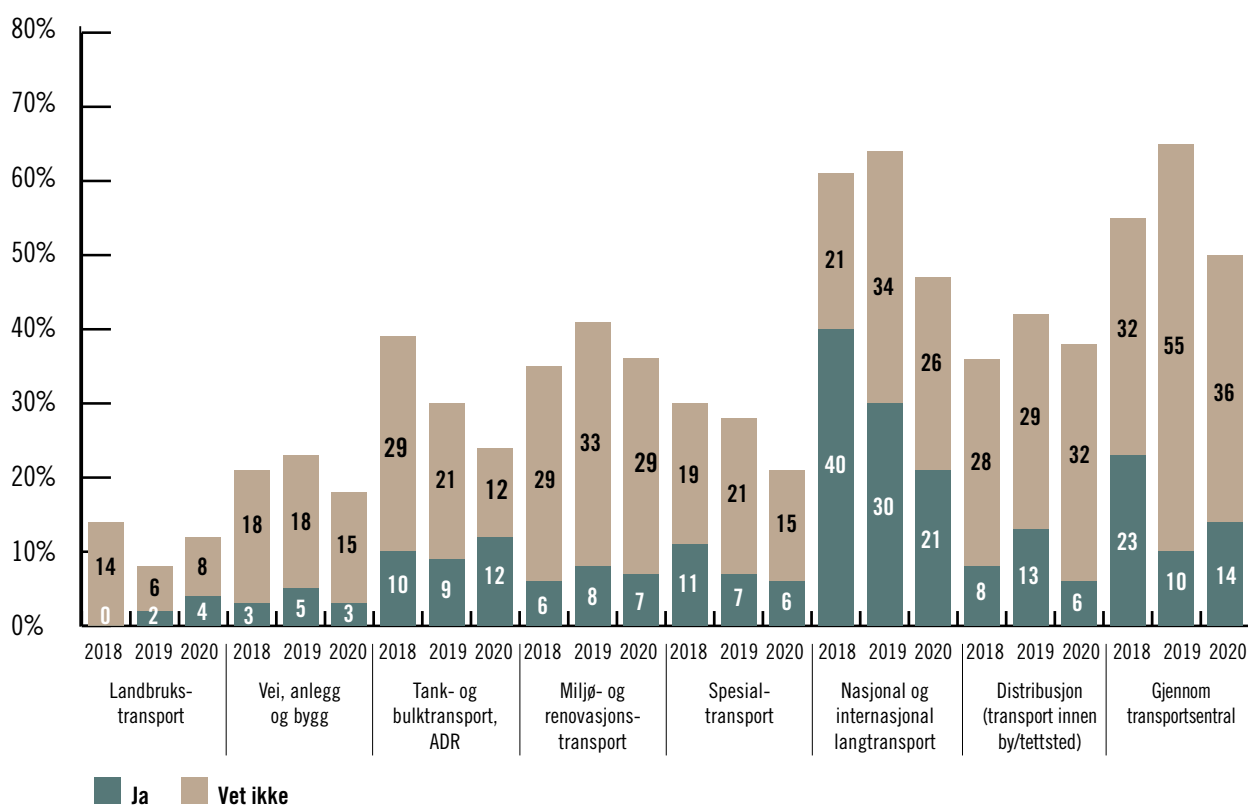
5.2.1.2 Hvilke deler av næringen taper oppdrag?

Det er lite og dårlig offentlig statistikk som viser omfanget av lovlig og ulovlig kabotasjekjøring i Norge. Enda mindre offentlig statistikk finnes om hvilke bransjer og nisjer innenfor godstransport på vei som er utsatt for denne typen konkurranse. For å få et bilde av omfanget og spredningen på bransjer har vi sett på hvordan bedriftene som kun



driver innenfor én av de åtte hovedtransporttypene svarer på dette spørsmålet. Det gir ikke et komplett bilde av konkurransesituasjonen med hensyn til kabotasjetransport innen hver av transporttypene. Det er fordi undersøkelsen utelater alle de som driver innenfor to eller flere hovedtransporttyper. Undersøkelsen kan likevel gi et verdifullt innblikk i situasjonen.

Figur 5i Har bedriften tapt oppdrag i det siste som følge av kabotasje? Andel som kun driver med ... (transporttype)

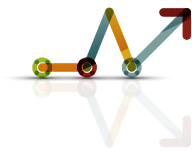


Figur 5i viser at det var varierende, og til dels betydelig omfang av bekreftede tapte oppdrag innenfor store deler av næringen. De transporttypene som var minst utsatt, er landbrukstransporter og veg, anlegg og bygg. Begge disse transporttypene hadde en lav andel ja-svar, mens andelen vet ikke-svar var betydelig høyere.

Resultatene viser at tre av de åtte transporttypene hadde en høyere andel bekreftede tapte oppdrag (ja-svar) i 2020 sammen-lignet med 2019. For tre av de andre var det en liten nedgang.

I 2020 var det, slik som i 2019, de som driver kun med transportsentraltransporter som hadde høyest andel som svarte ja eller vet ikke (til sammen 50 %). Deretter kommer de som kun driver nasjonale (og internasjonale) langtransporter (til sammen 47 %), men disse hadde også den største nedgangen i andel som svarer ja, fra 30 % i 2019 til 21 % i 2020.

Også de som driver distribusjon har en nedgang i ja-svar, men en økning i vet ikke-svar. Summen av ja- og vet ikke-svar for denne transporttypen går ned fra 42 % i 2019 til 38 % i 2020.



De som driver kun med transportsentraltransporter og nasjonale (og internasjonale) langtransporter opplever oftest å tape oppdrag som følge av kabotasje.

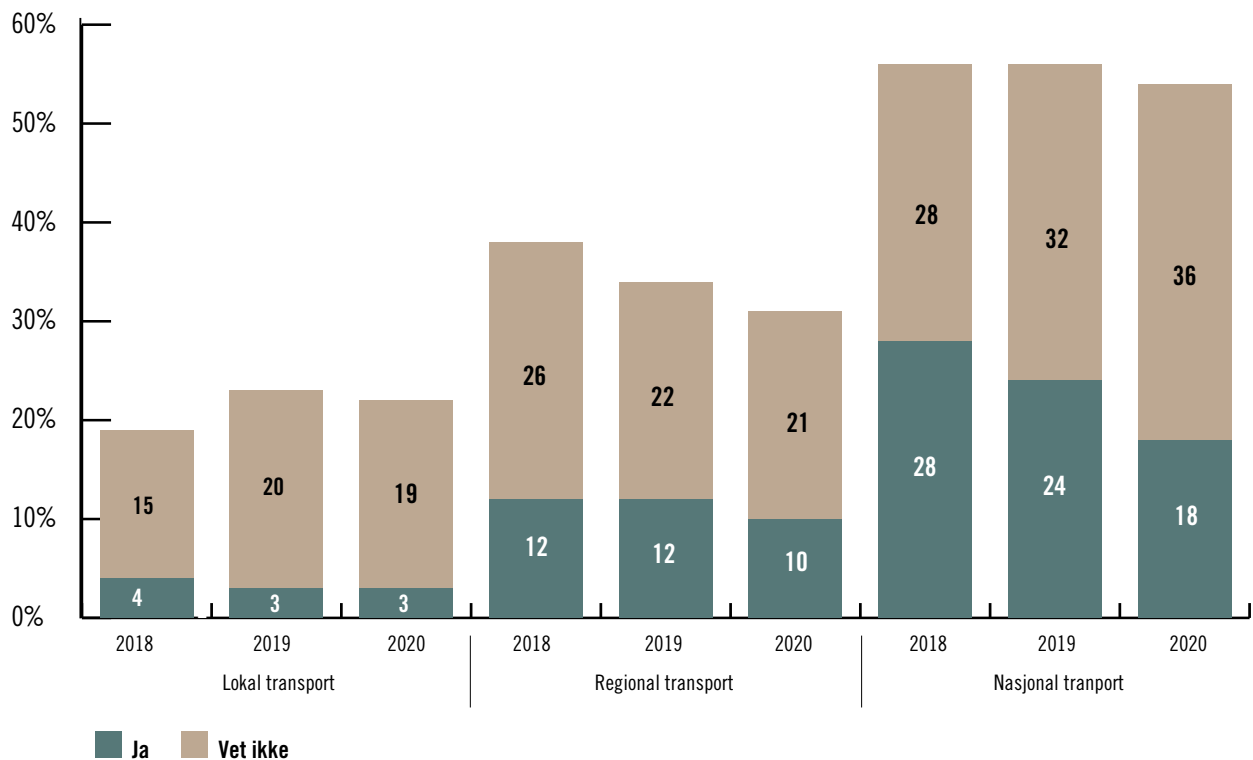
Andelen som svarer vet ikke viser at det er en varierende, men betydelig andel som er i tvil/ikke har noen formening om de har tapt oppdrag som følge av kabotasje. Det er vanskelig å tolke dette entydig, men den store andelen, 25 %, som svarer vet ikke indikerer at den reelle andelen av tapte oppdrag som følge av kabotasje sannsynligvis er høyere enn ja-andelen i figurene 5h og 5i viser. Figur 5i viser at det er noe ulik utvikling i graden av bekreftet og antatt/mulig kabotasjekjøring innen de åtte transporttypene.

Undersøkelsen understreker og bekrefter at konkurransen fra lovlig og ulovlig kabotasje fortsatt er stor.

5.2.1.3 Hvilke segmenter taper oppdrag?

Med segment menes her lokal transport, regional transport eller nasjonal transport. Som nevnt ovenfor er det lite statistikk over kabotasjekjøring i Norge. For å forsøke å få et bilde av omfanget og utbredelsen av kabotasje i disse segmentene ser vi på hvordan bedriftene som kun driver innenfor ett av disse tre geografiske segmentene svarer. Dette gir ikke et komplett bilde av konkurransesituasjonen fordi man i undersøkelsen utelater alle de som driver innenfor flere segment. Undersøkelsen kan likevel gi et verdifullt innblikk i situasjonen.

Figur 5j Har bedriften tapt oppdrag i det siste som følge av kabotasje? Andel som kun driver med ... (segment)





Som forventet oppgir de som driver nasjonal transport, som lengre kjøring mellom landsdelene, den høyeste andelen ja-svar om tapte oppdrag. Andelen er 18 %. Tendensen de siste tre årene er en relativt stor nedgang, fra 28 % i 2018. Imidlertid øker andelen som er usikre, slik at summen av ja-svar og vet ikke er ganske stabil på 54 % til 56 %. Det er vanskelig å tolke dette entydig. Den store andelen på 36 % som svarer vet ikke indikerer også her at den reelle andelen av tapte oppdrag som følge av kabotasje sannsynligvis er en del høyere enn den allerede høye ja-andelen som vises i figur 5j. Kun 46 % av bedriftene i dette segmentet svarer nei.

Blant de som kun driver regional transport er det noe lavere andel som svarer ja sammenlignet med gjennomsnittet for alle bedriftene som har svart (figur 5h), mens andelen som svarer vet ikke går ned fra 22 % i 2019 til 21 % i 2020.

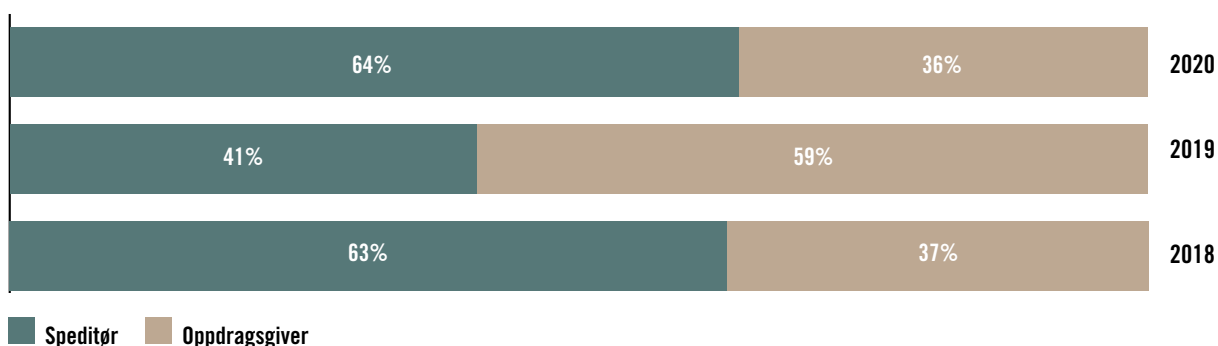
Blant de som kun driver lokal transport er andelen som svarer ja lav, mens andelen som svarer vet ikke er betydelig, og økt fra 15 % i 2018, 20 % i 2019 til 19 % i 2020. Det vil si hver 5. bedrift som kun driver lokal transport er i tvil om de har tapt oppdrag som følge av kabotasje. Andelen er nesten like som for dem som driver kun med regional transport.

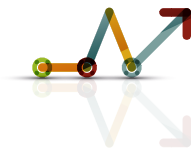
5.2.2 Hvem var de tapte oppdragene tidligere avtalt med?

De som taper oppdrag på grunn av kabotasje har over tid i større og større grad tapt oppdrag som tidligere var avtalt med speditører. Figur 5k viser at denne andelen gikk ned fra 63 % i 2018 til 41 % i 2019, mens i 2020 var andelen oppe på 64 %. I 2015 var andelen 44 %.

Andelen av tapte oppdrag som tidligere har vært avtalt med oppdragsgiver økte fra 37 % i 2018 til 59 % i 2019, mens den gikk ned til 36 % i 2020. Fjorårets antakelse om at økningen fra 2018 til 2019 kunne være fordi store vareeiere som bestiller transportene selv i mye større grad enn tidligere baserer seg på å utnytte kabotasjetransport til regelmessige og planlagte innenlandske transportoppdrag, bekreftes ikke av 2020-resultatene.

Figur 5k Hvem var de tapte oppdragene tidligere avtalt med?





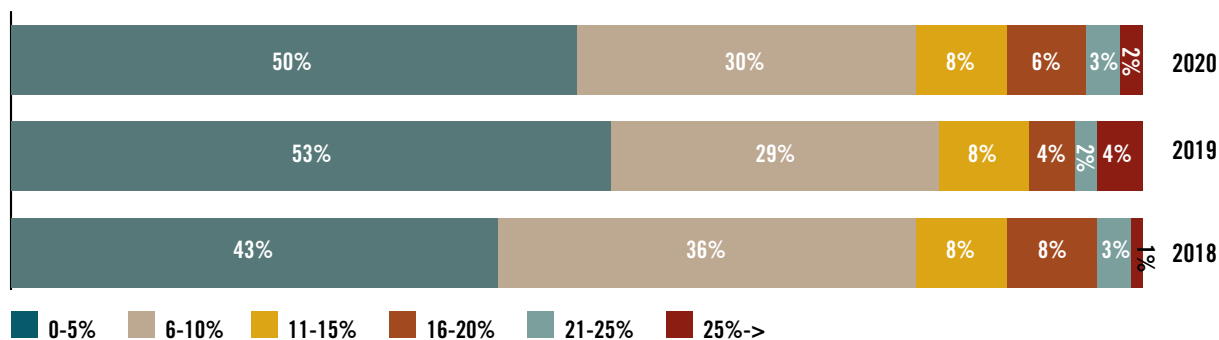
5.2.3 Omsetningsverdien av tapte oppdrag

Bedriftene har angitt omsetningsverdien av de tapte oppdragene, i intervaller både i kroner og som andel av samlet omsetning.

Figur 5l viser at andelen bedrifter som tapte oppdrag som utgjorde mer enn 10 % av omsetningen har vært stabilt de siste tre årene på om lag 20 %, mens andelen tilbake i 2014 var 15 %. Andelen har vært relativt stabil de siste tre årene, med 21 % 2018, 18 % i 2019 og 19 % i 2020.

Andelen som taper mindre enn 5 % av omsetningen er høyest av alle intervallene, og gikk ned fra 53 % i 2019 til 50 % i 2020. Andelen som taper 6 – 10 % av omsetningen var stabil, rundt 30 %.

Figur 5l Hva er omsetningsverdien av det tapte oppdragene i % av omsetningen din?



5.2.4 Konsekvensene av tapte oppdrag

Driftsresultatet i lastebilnæringen er, som vist i kapittel 4.2, lavt, og under press. Undersøkelsen viser at presset forsterkes av konkurransen fra kabotasjekjøring. Den tapte omsetningen kan ofte utgjøre marginalproduksjonen som gjør at driftsresultatet ville blitt bedre enn ellers. Bedriftene mister sannsynligvis den delen av omsetningen som har en relativt høyere driftsmargin enn resten av oppdragene bedriftene har.

Undersøkelsen viser at av de 13 % som taper oppdrag som følge av kabotasje (figur 5h), har 20 % et negativt driftsresultat, og 40 % har et driftsresultat mellom 0 og 3 %. Det vil si at nesten 2 av 3 som har tapt oppdrag som følge av kabotasje, har et så lavt driftsresultat at tapene kan medføre at bedriftene ikke klarer seg økonomisk etter en tid.





NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Postboks 7134, St. Olavs plass, 0130 OSLO
Telefon: 415 44 100 – E-post: post@lastebil.no

www.lastebil.no | www.fairtransport.no