

NLFs KONJUNKTUR- UNDERSØKELSE 2014



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND



Konjunkturundersøkelsen 2014

En mangfoldig bransje i vekst og omstilling

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) sin konjunkturundersøkelse for 2014 viser en bransje i vekst og omstilling, samtidig som mye er ved det gamle i næringen.

Omsetningen blant bedriftene som har svart på 2014-undersøkelsen (for regnskapsåret 2013) øker betydelig sammenlignet med tilsvarende svar fra undersøkelsen i 2013. Undersøkelsen viser også at andelen med lav resultatgrad (under 3 pst) øker svakt, mens de med høy resultatgrad (over 10 pst) øker svakt. Det ser også ut som egenkapitalandelen styrkes i næringen. Disse indikatorene tyder på at bransjen er i et voksende marked, men har fortsatt press på driftsmarginen.

Tall fra Statistisk Sentralbyrå (SSB) over transportmengde og transportarbeid viser en kraftig vridning i de nasjonale markedsandelene, på bekostning av leietransport. Egentransport øker kraftig både med hensyn til transportert mengde (+ 46,1 pst) og transportarbeid (20,6 pst). Dette indikerer at leietransport står i en sterk konkurranse ikke bare mot jernbane, skip og utenlandsk tilfeldig og systematisk kabotasjekjøring, men også mot en stadig sterkere nasjonal egentransportnæring. Imidlertid viser samme statistikk at tomkjøringsandelen for egentransportnæringen øker sterkt, til et meget høyt nivå (29,4 pst).

Lastebilnæringen har i løpet av 2014 opplevd en betydelig reduksjon i kostnadsveksten. I januar var årsveksten på 4 pst, mens den i desember var på 0,5 pst, og ligger nå betydelig under den generelle konsumprisindeksen. Driveren i denne kostnadsutviklingen er en kraftig nedgang i drivstoffprisene.

Strukturen og sammensetningen av næringen er lite endret siden 2013-undersøkelsen. Det er fortsatt oppdrag knyttet til vei, anlegg og byggevirksomhet som dominerer. Næringen har en høy, men relativt stabil gjennomsnittlig alder på de ansatte. Siden en stor del av næringen består av relativt små bedrifter, er behovet for lærlinger ikke veldig stort. Samtidig viser undersøkelsen at det er relativt små rekrutteringsproblemer i bransjen.

Samlet for alle bedriftene som har svart på undersøkelsen, er det en liten nedgang i andelen bedrifter som opplever å ha tapt oppdrag som følge av kabotasje. Imidlertid er det en økende andel som er usikker, slik at omfangets reelle størrelse er uklar. Ser man på de enkelte sektorene innen næringen, er det stort innslag av konkurranse fra kabotasjetrafikk innen langtransporter (27 pst svarer de har tapt oppdrag) og dels distribusjon (12 pst). Det er kun innenfor sektoren landbrukstransporter man kan si at kabotasje ikke er fremtredende. De øvrige sektorene har større eller mindre innslag av konkurranse fra kabotasjekjøring, enten i form av tapte oppdrag eller mistanke om det.

Forventningene til utviklingen for 2014 sett i forhold til 2013 er gjennomgående positiv. Høyest forventning er det til investeringsnivået, men også for omsetning og utnyttelse av transportmateriell er forventningen på et høyt nivå. Forventningene til 2015 er generelt på nivå med forventningene til 2014-resultatene, men det er ulik utvikling på forventningene til de ulike delene av næringen sammenlignet med 2014. Spesielt er forventningene til investeringsnivået lavere for 2015, mens forventningene til transportprisene er høyere. Dette viser en næring med mange ulike utfordringer som kan endres raskt ved endringer i markedsforutsetningene og konkurransesituasjonen. Og det viser også en næring som ser optimistisk på framtiden.

Oslo, mars 2015

Norges Lastebileier-Forbund



Geir A. Mo

Administrerende direktør

Dette er 7. gangen Norges Lastebileier-Forbund presenterer sin egen konjunkturundersøkelse for lastebilnæringen. Undersøkelsen er gjennomført anonymt og elektronisk blant NLFs medlemmer i løpet av november/desember 2014. Det kom inn svar fra 894 bedrifter, som gir 33 pst svarandel. Dette vurderes som meget tilfredsstillende. Det rettes en stor takk til alle som har deltatt i undersøkelsen.

Ansvarlig/kontaktperson i NLF: Seniorrådgiver næringspolitikk Thorleif Foss

1 Statistisk sentralbyrå

Lastebilundersøkelsen 1.-3. kvartal 2014

Statistisk sentralbyrå (SSB) sin statistikk «Lastebilundersøkelsen. Nasjonal og internasjonal transport i leie- og egentransport. Transportytelser» (tabell 03650) tar for seg nasjonale leie- og egentransporter med godsbiler med en nyttelast over 3,5 tonn. SSB definerer Egentransport

som transport av eget gods for egen regning, mens Leietransport er ervervsmessig transport for annen oppdragsgiver mot betaling. Lastebileiere er i det alt vesentlige leietransportører.

Tabell 1 Utviklingen fra 1.-3. kvartal 2013 til 1.-3. kvartal 2014.

Nasjonal leie- og egentransport – godsbiler med nyttelast over 3,5 tonn

	Transportmengde (mill tonn)			Transportarbeid (mill tonnkm)			Tomkjøringsandel			Snitt transportlengde (km)		
	Q1-3 2013	Q1-3 2014	Endring	Q1-3 2013	Q1-3 2014	Endring	Q1-3 2013	Q1-3 2014	Endring	Q1-3 2013	Q1-3 2014	Endring
Nasjonal leie- og egentransport	190,9	215,1	12,7 %	13 373	14 093	5,4 %	25,0 %	26,8 %	6,9 %	70,1	65,5	-6,5 %
Leietransport	128,4	123,8	-3,6 %	10 446	10 564	1,1 %	24,4 %	25,5 %	4,6 %	81,4	85,3	4,9 %
Egentransport	62,5	91,3	46,1 %	2 928	3 529	20,6 %	26,5 %	29,4 %	11,0 %	46,8	38,7	-17,5 %
Nasjonale markedsandeler	Q1-3 2013	Q1-3 2014	Endring	Q1-3 2013	Q1-3 2014	Endring						
Leietransport	67,3 %	57,6 %	-14,4 %	78,1 %	75,0 %	-4,0 %						
Egentransport	32,7 %	42,4 %	29,6 %	21,9 %	25,0 %	14,4 %						

Kilde: SSB Tabell: 03650: Lastebilundersøkelsen. Nasjonal og internasjonal transport i leie- og egentransport. Transportytelser

Målt etter **transportmengde** (mill tonn) viser tabellen en betydelig økning i nasjonal leie- og egentransport på 12,7 pst. Egentransport øker transportmengden med 46,1 pst, mens leietransporten reduseres med 3,6 pst. Dette gir en kraftig vridning i markedsandelene mellom leie- og egentransport, og egentransport øker fra 32,7 pst i 2013 til 42,4 pst i 2014.

Transportarbeidet (mill tonnkm) viser også en økning på nasjonalt nivå, men ikke mer enn 5,4 pst. Økningen er størst også her for egentransporten med 20,6 pst, mens leietransporten øker kun 1,1 pst. Også her vrir markedsandelene mellom leie- og egentransport, men ikke så kraftig som for transportert mengde. Leietransport har i 2014 75 pst markedsandel, ned fra 78,1 pst i tilsvarende periode 2013.

Tomkjøringsandelen (andel kjøretøykm uten last i forhold til totalt antall kjøretøykm) øker på nasjonalt nivå, fra 25 pst til 26,8 pst. Tomkjøringsandelen er høyest og øker mest, for egentransporten (fra 26,5 pst i 2013 til 29,4 pst i 2014), men den stiger også i leietransportmarkedet.

Transportlengden (hvor langt godset transporteres)

går ned 6,5 pst på nasjonalt nivå, fra 70,1 km til 65,5 km. Dette skyldes en stor reduksjon på 17,5 pst for egentransporten, fra 46,8 km til 38,7 km, mens leietransporten øker 4,9 pst, fra 81,4 til 85,3 km.

Statistikken viser betydelige endringer i markedsandeler, tomkjøringsandel og transportlengde. Årsakene er nok sammensatte, blant annet nye logistikk-løsninger for næringslivet og økt konsentrasjon av bosetting og næringsstruktur. Dette har sannsynligvis ført til mer konsentrert varedistribusjon som gir seg utslag i kortere transportlengde for egentransporten. I tillegg foregår det en overføring av gods fra leie- til egentransport, som viser at leienæringen er utsatt for svært sterk konkurranse også fra nasjonale egentransportører. Dette bringer også med seg en betydelig økning i tomkjøringsandelen for egentransportørene, siden denne delen av markedet har større retningsustabilitet enn leietransportmarkedet. Dette indikerer at egentransport blir mer og mer ulønnsom jo høyere markedsandel den oppnår.

Periodene statistikken viser tall for kan være for kort til å gi et riktig bilde av utviklingen over tid.

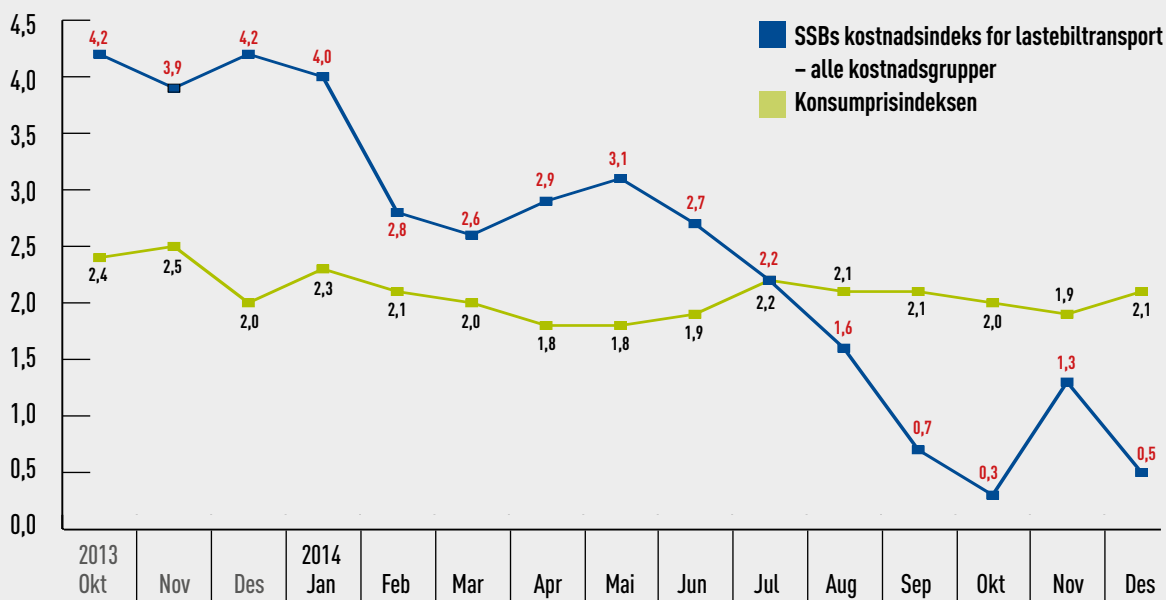
2 Kostnadsutviklingen

Kostnadsindeks for lastebiltransport utarbeides av SSB i samarbeid med NLF.

Figur 1 viser kostnadsindeksen fra oktober 2013 til desember 2014. Indeksen har hatt en betydelig synkende

trend gjennom hele året. I januar var årsveksten (januar 2013 sammenlignet med januar 2012) på 4 pst, mens årsveksten i desember var på 0,5 pst.

Figur 1 Totalkostnaden for lastebiltransport. %-endring fra samme måned året før



Tabell 2 viser at kostnadsutviklingen for de 4 største kostnadskomponentene i indeksen har vært ulik. Særlig øker lønns- og reparasjonskostnadene (hvv 3,3 pst og 3,9 pst), mens drivstoffprisene går betydelig ned (5,8 pst).

Tabell 2 viser også at spesielt prisutviklingen på driv-

stoff varierer betydelig fra år til år, og det er vanskelig å anslå utviklingen i 2015. Veksten i kapitalkostnadene er nå også på et relativt lavt nivå, og det forventes at denne kostnaden ikke vil stige vesentlig i 2015.

Tabell 2 Kostnadsutviklingen (%) 2008–2014

	Totalkostnaden for lastebiltransport	Kostnadskomponenter – de fire store				Konsumprisindeksen
		Drivstoff	Lønn	Kapital	Reparasjon	
2008	4,1	-7,1	3,2	7,1	8,7	2,1
2009	1,3	2,9	3,8	-9,1	5,6	2,0
2010	5,2	14,9	3,4	0,4	3,1	2,8
2011	4,0	4,3	3,0	4,9	3,7	0,2
2012	1,6	-1,7	5,6	-3,8	4,4	1,4
2013	4,2	3,5	4,1	3,5	2,8	2,0
2014	0,5	-5,8	3,3	0,1	3,9	2,1

Kilde: SSB Kostnadsindeks for lastebiltransport og Konsumprisindeks

3 Struktura i lastebilnæringa

En mangfoldig konkurranseutsatt næring

Lastebilnæringa i Norge utfører et svært bredt spekter av transporttyper. Det offentlige fokuset er gjerne på konkurransen med utenlandske transportører på nasjonale og internasjonale langtransporter, og hvilke vilkår som påvirker denne konkurransen. Alle deler av leiebilnæringa er utsatt for konkurranse, enten fra norske leie- eller egentransportører eller fra utenlandske leietransportører som også driver kabotasje kjøring i landet.

Det er spurt om hvilke transporttyper som utgjør mer enn 15 prosent av omsetninga i 2013. Figur 2 viser fordelinga på de 8 hovedtypene av transportaktiviteter det ble spurt om. I undersøkelsen er disse 8 hovedtypene igjen delt i 48 undergrupper pluss en restgruppe («annet»), for å få fram det store mangfoldet i transportnæringa.

53 pst oppgir at de kun kjører innenfor en av disse 8 hovedtypene, mens 42 pst oppgir at de har aktivitet

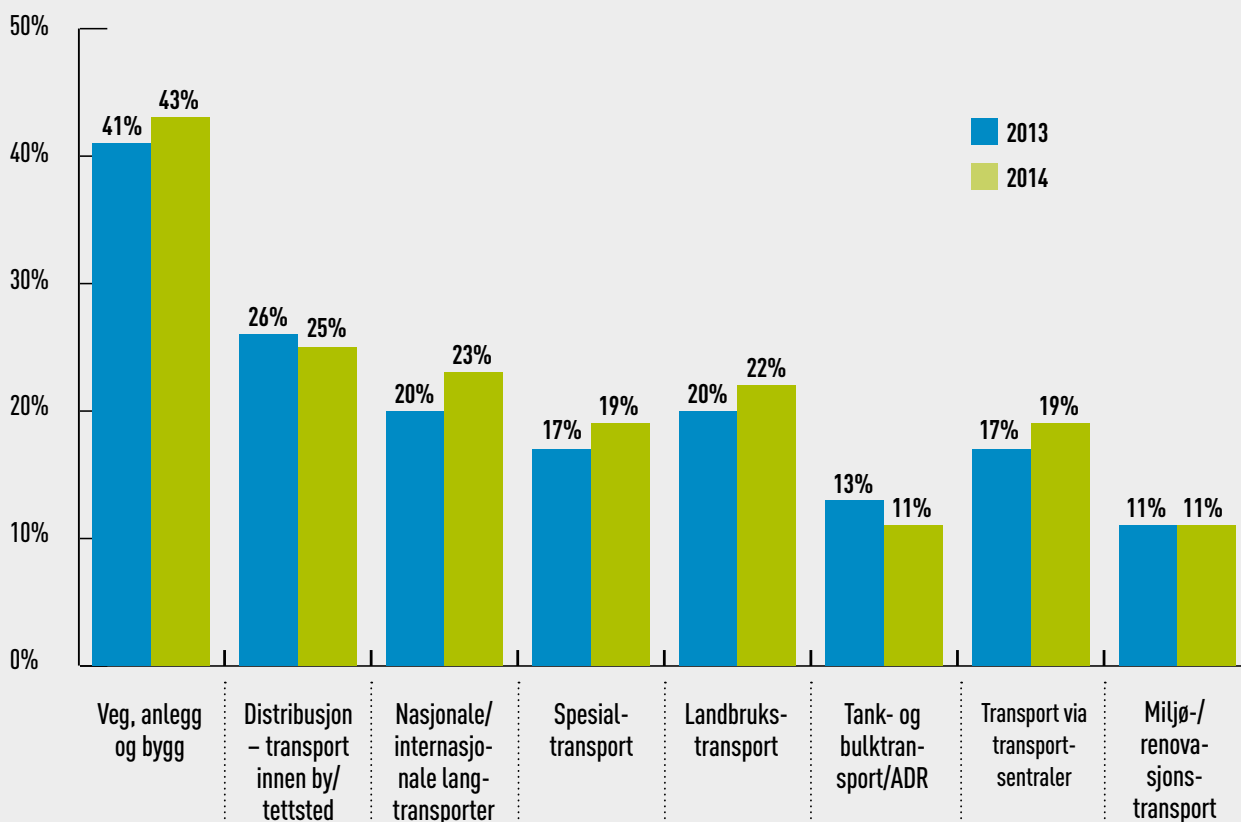
innenfor 2 eller 3 av hovedtypene. 5 pst oppgir 4 eller 5 ulike hovedtyper.

Nesten 1 av 3 (28 pst) kjører kun i sin nisje, det vil si kun i én av de 48 undergruppene – hvorav tømmerkjøring er den største. Det er til dels stor spredning i driften hos over 2 av 3 bedrifter, med et gjennomsnitt på nesten 5 undergrupper. Dette indikerer at mange bedrifter har, og må ha, flere transportaktiviteter for å få en lønnsom drift.

Det kan være interessant å merke seg at de som kun kjører i en undergruppe, har samme fordeling av driftsresultatet som gjennomsnittet for alle bedriftene i undersøkelsen – se figur 17.

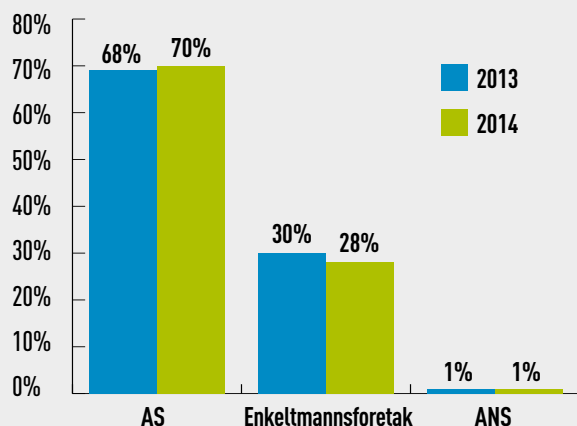
Fordelinga mellom transporttypene har ikke endret seg vesentlig fra 2013. De største gruppene er fortsatt Vei, anlegg og bygg (43 pst) og Distribusjon (25 pst), tett fulgt av Nasjonale og internasjonale langtransporter (23 pst) og Landbrukstransporter (22 pst).

Figur 2 Struktur etter transporttyper. Andel med omsetning > 15% pr transporttype



4 Organisasjonsform – bedriftstype

Figur 3 Organisasjonsform



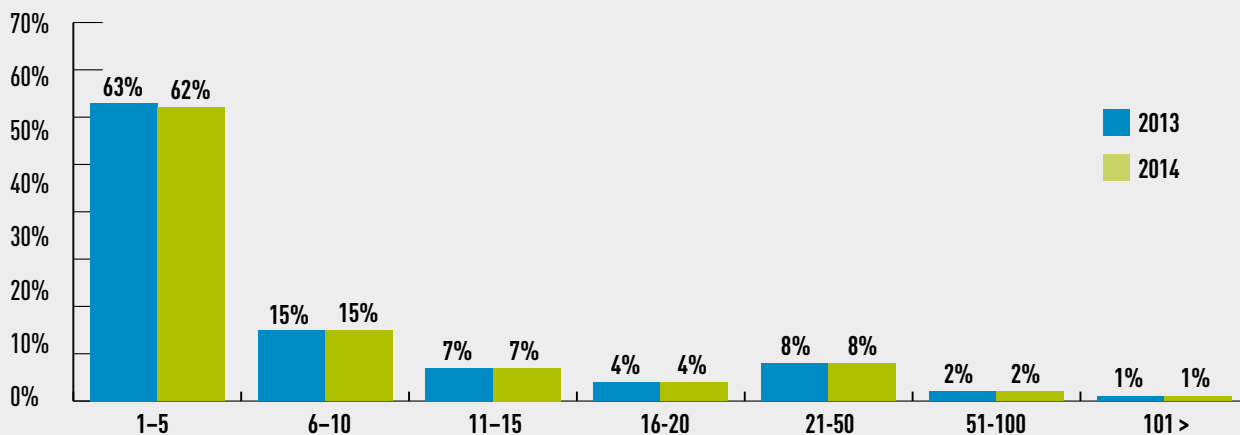
Lastebilbedriftene har historisk sett vært personlig eid. I de seneste årene har det imidlertid blitt mer og mer vanlig å organisere seg i aksjeselskap. Figur 3 viser at andelen aksjeselskap økte fra 69 pst til 70 pst fra 2013 til 2014. I 2010 var andelen aksjeselskap 64 pst.

5 Antall ansatte

Undersøkelsen for 2014 stadfester at lastebilnæringen fortsatt er en typisk småbedriftsnæring med få ansatte. 62 pst av bedriftene har 5 eller færre ansatte. Tilbake i

2010 var det 64 pst, det vil si en marginal endring også i en 4-årsperiode. Det er fortsatt få store bedrifter med mer enn 50 ansatte, disse utgjør om lag 3 pst.

Figur 4 Antall ansatte



Beregnet gjennomsnittlig antall ansatte i bedriftene som har svart på undersøkelsen er 11,0 for 2014. Gjennomsnittsberegningen er basert på svarene til bedriftene i undersøkelsen, og forutsetter bruk av middelveiden i hvert intervall i undersøkelsen. Alle bedrifter i under-

søkelsen er tatt med i gjennomsnittsberegningen, og derfor er ikke tallene sammenlignbare med gjennomsnittstallene i tidligere konjunkturundersøkelser. Gjennomsnittet representerer ikke nødvendigvis hele næringen.

Beregnet snitt antall ansatte

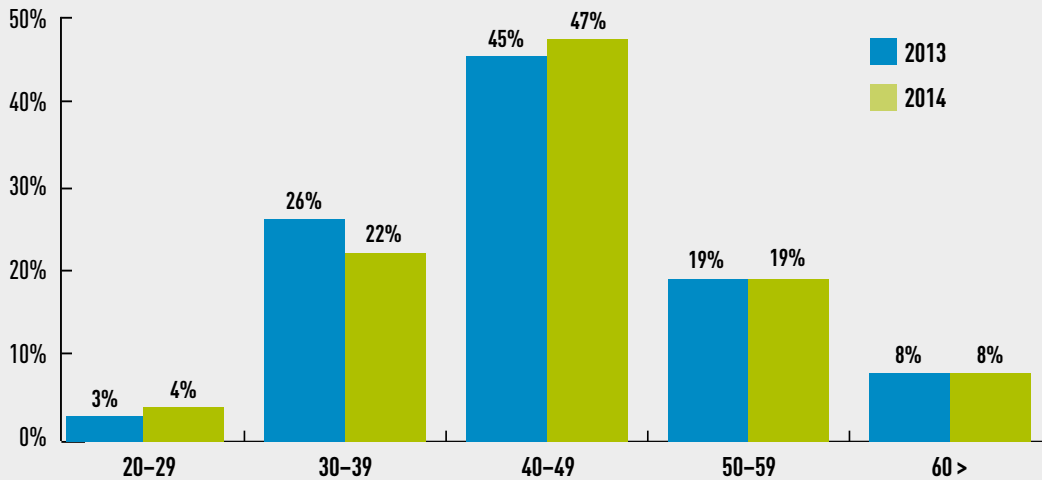
2009	2010	2011	2012	2013	2014
11,5	10,3	11,4	9,8	10,1	11,0

6 Gjennomsnittlig alder

Andelen ansatte i aldersgruppen 20 - 29 år utgjør kun 4 pst. Dette er om lag halvparten av andelen i aldersgruppen 60 - 69 år (8 pst). Den dominerende gruppen er sjåfører i aldersgruppen 40 - 49 år. Denne gruppen

økte fra 45 pst i 2013 til 47 pst i 2014. Den har vært relativt stabil de siste 4 årene. Størst endring er det i aldersgruppen 30-39 år, som går ned fra 26 pst i 2013 til 22 pst i 2014.

Figur 5 Gjennomsnittsalder



Beregnet gjennomsnittlig alder til de ansatte i bedriftene som har svart på undersøkelsen er 45,5 år, svakt opp fra

45,3 år i 2013. I løpet av de siste 4 årene (siden 2010) har gjennomsnittsalderen økt med 0,5 år.

Beregnet gjennomsnittsalder

2009	2010	2011	2012	2013	2014
43,7	45,0	44,7	45,4	45,3	45,5

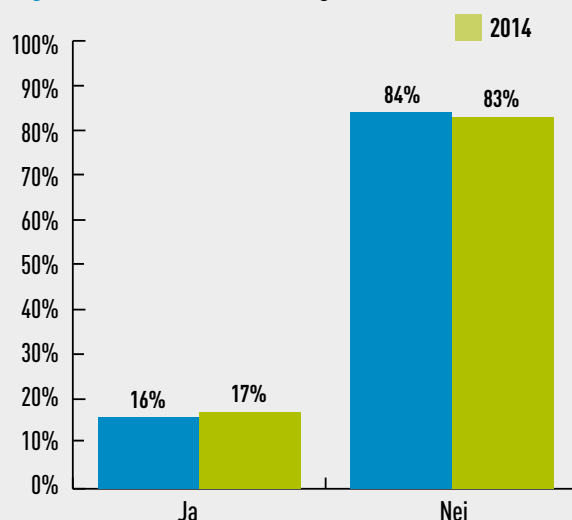


7 Sjåførrekruttering

7.1. Lærlinger

Figur 6 viser at andelen bedrifter i undersøkelsen med lærlinger går svakt opp fra 2013 fra 16 pst til 17 pst. I figur 4 (antall ansatte) ser vi at 62 pst av bedriftene i undersøkelsen har 1-5 ansatte og ytterligere 15 pst har 6-10 ansatte. Dette indikerer et relativt lite behov og mulighet for å ta inn lærlinger. Dette blir også bekreftet av svar på spørsmål om hva grunnen er til at bedriften ikke planlegger 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.

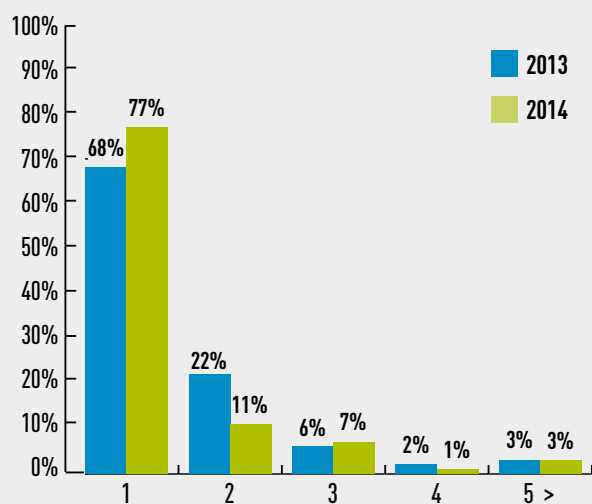
Figur 6 Har din bedrift lærlinger?



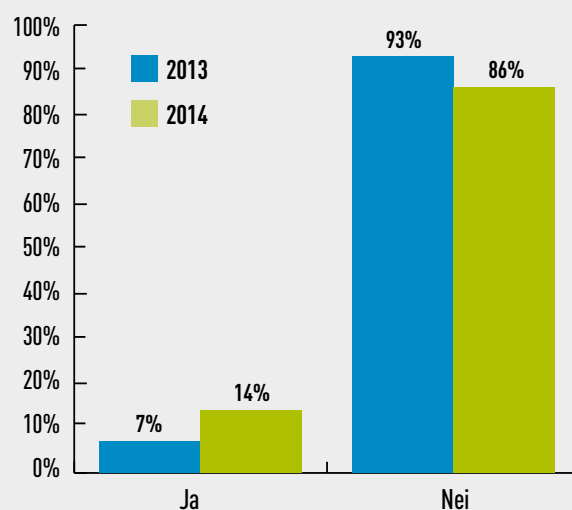
Figur 7 viser at det er en vridning fra å ha 2 lærlinger til i ytterligere større grad å ha kun 1 lærling, mens figur 8 indikerer at det er dobbelt så mange bedrifter som

planlegger å ta inn lærlinger de kommende 6 månedene sammenlignet med tilsvarende besvarelse i 2013.

Figur 7 Hvor mange lærlinger har bedriften?



Figur 8 Har bedriften planer om å ta inn lærlinger i løpet av kommende 6 måneder?

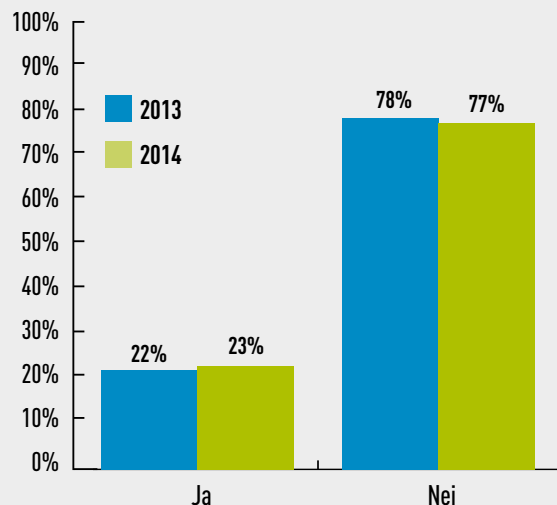


7.2 Sjåfører med annen nasjonalitet enn norsk

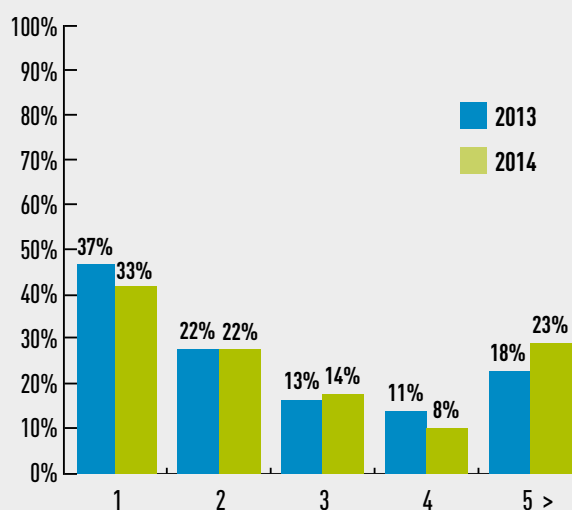
Figur 9 viser en stabil andel bedrifter som har utenlandske sjåførere ansatt, mens figur 10 viser at spesielt

andelen bedrifter med 5 eller flere utenlandske sjåførere øker og andelen bedrifter med 1 utenlandsk sjåfør går ned.

Figur 9 Har din bedrift ansatte sjåførere med en annen nasjonalitet enn norsk?



Figur 10 Hvor mange sjåførere har bedriften med en annen nasjonalitet enn norsk?

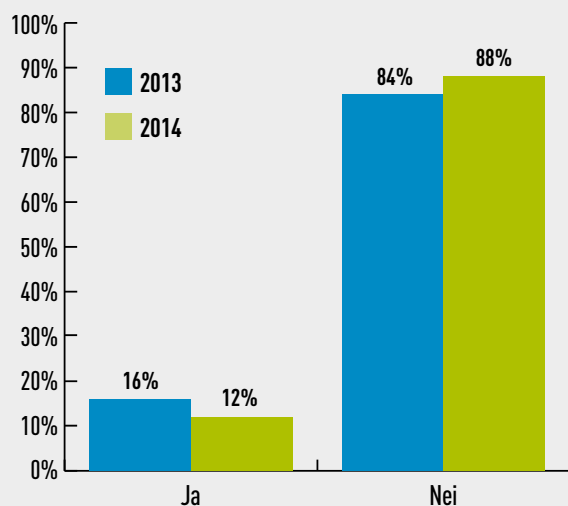


7.3 Ubesatte stillinger

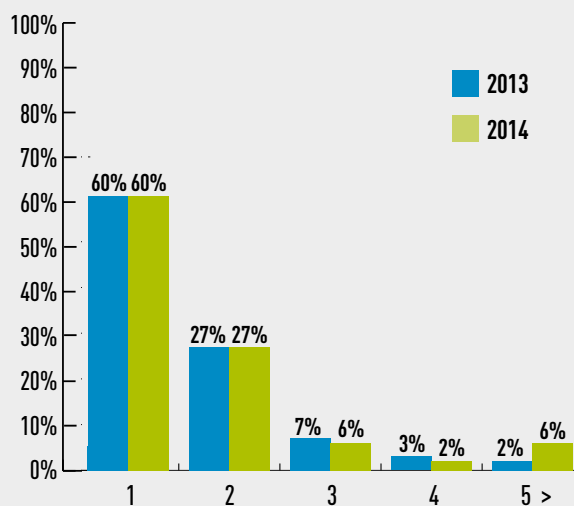
Figur 11 viser at en mindre andel bedrifter enn tidligere har ubesatte stillinger på grunn av vanskeligere rekruttering. Dette henger sannsynligvis sammen med at de største bedriftene i større grad enn tidligere rekrutterer utenlandske sjåførere (figur 10).

Figur 12 viser at av de bedriftene som har ubesatte stillinger på grunn av vanskelig rekruttering, er det små endringer i hvor mange ubesatte stillinger de har. Dog verdt å legge merke til at andelen som har 5 eller flere ubesatte stillinger har økt fra 2 pst til 6 pst.

Figur 11 Har bedriften ubesatte sjåførstillinger på grunn av vanskelig rekruttering?



Figur 12 Hvor mange ubesatte sjåførstillinger har bedriften?



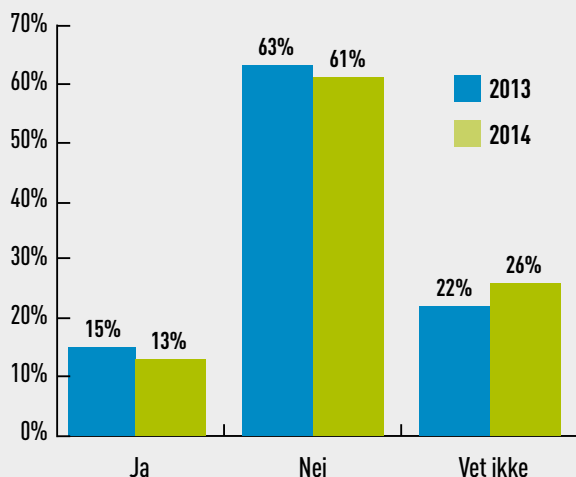
8.1. Tapte oppdrag på grunn av kabotasjekjøring

Spørsmål knyttet til tap av oppdrag på grunn av kabotasjekjøring er også tatt med i årets undersøkelse.

Figur 13 viser at andelen som vet de har tapt oppdrag er 13 pst. Det er en nedgang fra 15 pst i 2013.

Andelen som ikke vet om de har tapt oppdrag er stor, og økende. I 2013 var det 22 pst, og i 2014 var det 26 pst.

Figur 13 Har bedriften tapt oppdrag i det siste som følge av kabotasje?

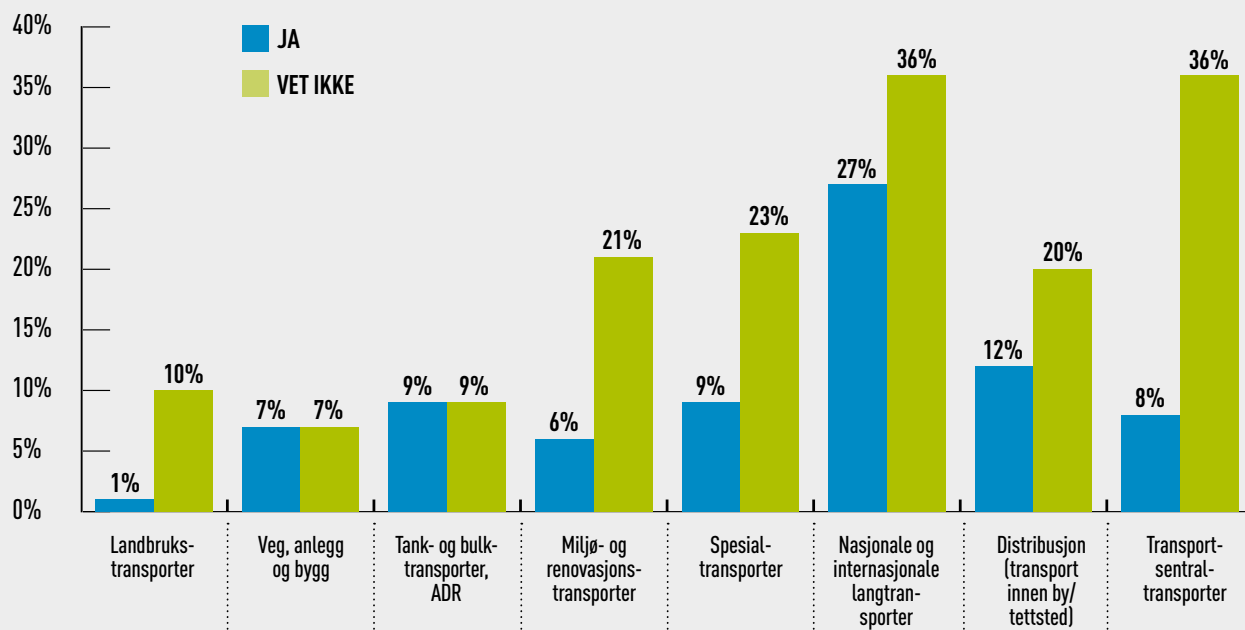


Figur 13.1 viser andelen av de som kun driver innenfor én av de 8 transporttypene og som svarer «Ja» eller «Vet ikke» på spørsmål om de har tapt oppdrag i det siste som følge av kabotasje (2014).

Av figuren kan vi se at det er et omfang av tapte oppdrag i alle transporttyper, bortsett fra blant de som kun driver landbrukstransporter. Ikke uventet er det de bedriftene som kun driver nasjonale og internasjonale langtransporter som oftest opplever å tape oppdrag som følge av kabotasje. 27 pst av disse har opplevd å tape oppdrag, mens 12 pst av de som kun driver med distribusjon svarer det samme. For de som kun driver innen én av de øvrige 5 transporttypene har mellom 6 pst og 9 pst opplevd å tape oppdrag som følge av kabotasje.

Andelen som svarer «Vet ikke», viser at det er en varierende, men dels 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 (over 20 pst) som svarer «Vet ikke» indikerer at andelen av tapte oppdrag som følge av kabotasje sannsynligvis er høyere enn «Ja»-andelen i figur 13.1 viser.

Figur 13.1 Har bedriften tapt oppdrag i det siste som følge av kabotasje? Andel som kun driver med...



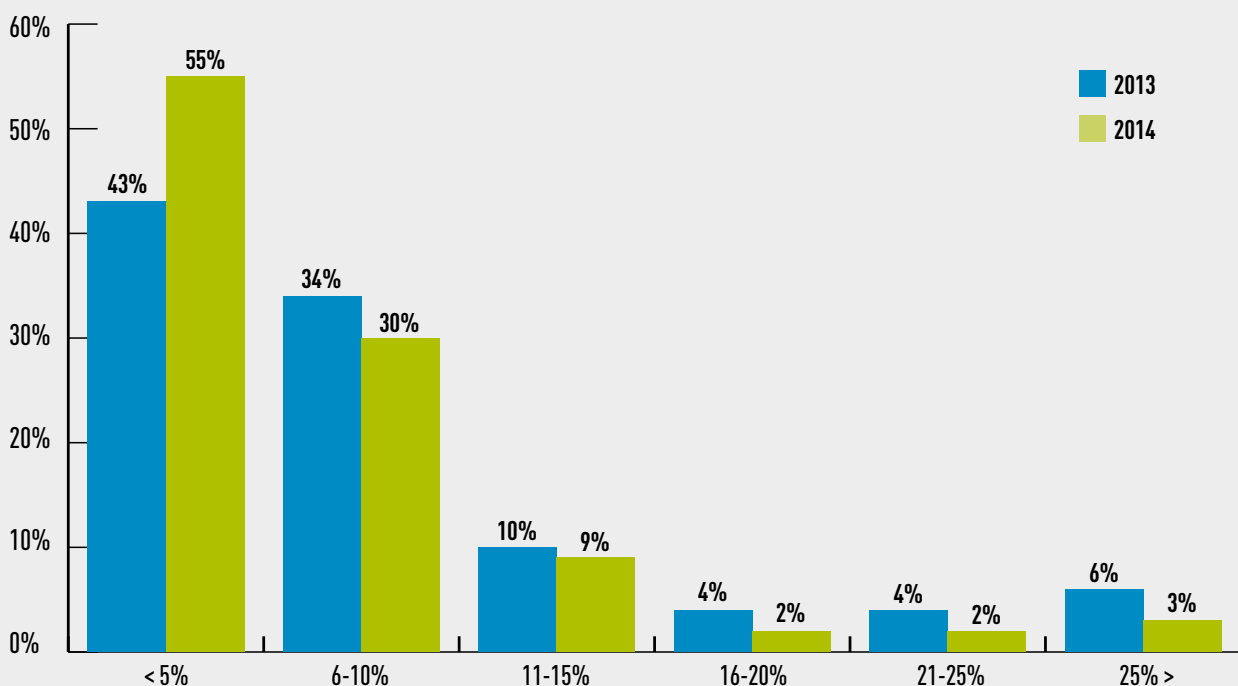
8.2. Omsetningsverdien av tapte oppdrag

Bedriftene ble bedt om å angi omsetningsverdien av de tapte oppdragene, både i kroner og som andel av samlet omsetning.

Figur 14 viser at andelen bedrifter som tapte oppdrag som utgjorde mindre enn 5 pst av omsetningen økte fra 43 pst i 2013 til 55 pst i 2014. Samtlige andre om-

setningsintervall viser en nedgang. Dette indikerer at andelen bedrifter som taper større deler av omsetningen sin på grunn av kabotasje, blir mindre. Oppdragene som tapes kan således antas å være av mindre betydning for bedriftene i 2014 sammenlignet med 2013.

Figur 14 Hva er omsetningsverdien av de tapte oppdragene i % av omsetningen din?



Undersøkelsen viser at bedriftene som har tappt oppdrag på grunn av kabotasje, gjennomgående har lavere driftsresultat enn de øvrige bedriftene i undersøkelsen. Mens 50 pst av bedriftene som har tappt oppdrag har et driftsresultat på under 3 pst, er det blant alle bedriftene i undersøkelsen 40 pst som har et så lavt driftsresultat (se figur 17). Andelen som har driftsresultat over 10 pst er 24 pst for alle bedriftene, mens det kun gjelder 13 pst av de som har tappt oppdrag. Dette kan indikere at det er i denne delen av markedet at lønnsomheten er minst.

Undersøkelsen viser også at de som har tappt oppdrag på grunn av kabotasje har en større andel som har hatt prisnedgang i 2014 sammenlignet med 2013, enn gjennomsnittet av alle bedriftene, hhv 24 pst og 16 pst.

Tilsvarende er det færre som har hatt prisoppgang, hhv 32 pst for alle, og 20 pst for de som har tappt oppdrag.

Driftsresultatet i lastebilnæringen er under press, og undersøkelsen viser at dette forsterkes av konkurransen fra kabotasjekjøring. Se også kapittel 10.

9 Utviklingen i 2014 og forventninger til 2015

Det er spurt om utviklingen innenfor seks viktige områder knyttet til lastebildrift:

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

Bedriftene har vurdert utviklingen i 2014 mot faktiske utvikling i 2013, samt forventninger til 2015.

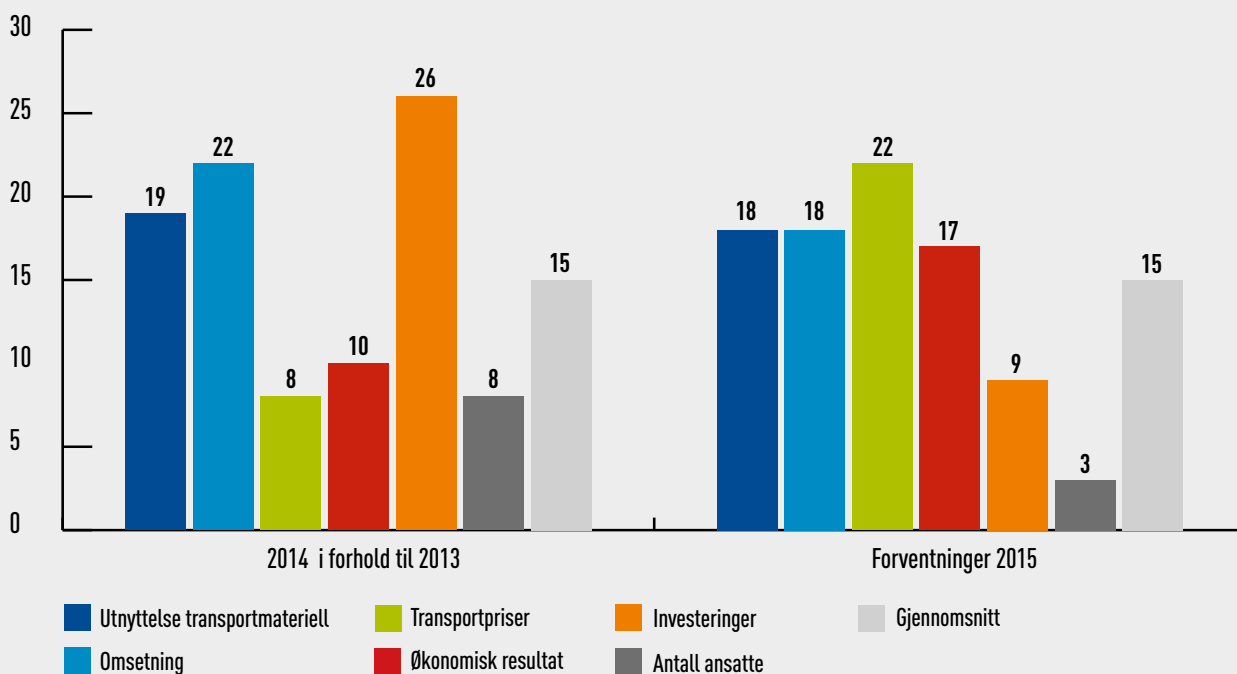
Figur 15 vises nettotall for de 6 områdene. Nettotall er forskjellen mellom andelen svar som oppgir en oppgang og andelen svar som oppgir en nedgang. Nettotall brukes som indikator på hvilken vei utviklingen går. Hvis

40 pst av svarene angir økt etterspørsel og 10 pst nedgang, blir nettotallet +30, det vil si 40-10. Andelen som angir uendret er ikke med i beregningen.

Figur 15 viser at det gjennomsnittlig er en positiv vurdering av de seks viktige områdene knyttet til lastebildrift i 2014 sammenlignet med 2013, med nettotall på +15. Det er spesielt positive forventninger til investeringer (+26), omsetning (+22) og utnyttelse transportmaterieell (+19).

Tilsvarende viser figuren at det gjennomsnittlig er en positiv vurdering til forventningene på de samme seks viktige områdene for 2015, med nettotall +15, det vil si på samme nivå som til 2014-resultatet. Forventningene til investeringer er betydelig lavere (+9) i 2015, mens omsetningen også har en noe lavere forventning (+18) enn foregående år. Forventningene til transportpriser og økonomisk resultat er høyere i 2015 enn 2014.

Figur 15 Utvikling 2014 og forventning 2015 – Nettotall



Tabell 3 viser svarfordelingen for de som forventer nedgang, en uendret situasjon eller oppgang innenfor de seks viktige områdene knyttet til lastebildrift. Kolonnen «2014 ift 2013» viser forventningene til resultatet for 2014 sammenlignet med 2013, fordelt på henholdsvis

nedgang, uendret og oppgang for hver av de seks viktige områdene. Kolonnen «Forventning 2015» viser tilsvarende hva bedriftene tror om utviklingen i 2015. Disse besvarelsene ligger til grunn for beregningen av nettotallene i figur 15.

Tabell 3

	Nedgang		Uendret		Oppgang	
	2014 ift 2013	Forvent. 2015	2014 ift 2013	Forvent. 2015	2014 ift 2013	Forvent. 2015
Utnyttelse transportmaterieill	13%	10%	55%	61%	32%	28%
Omsetning	20%	17%	37%	48%	42%	35%
Transportpriser	16%	12%	60%	54%	24%	34%
Økonomisk resultat	27%	19%	35%	44%	37%	37%
Investeringer	11%	15%	51%	61%	37%	24%
Antall ansatte	11%	11%	70%	75%	19%	14%
Gjennomsnitt	16%	14%	52%	57%	32%	29%

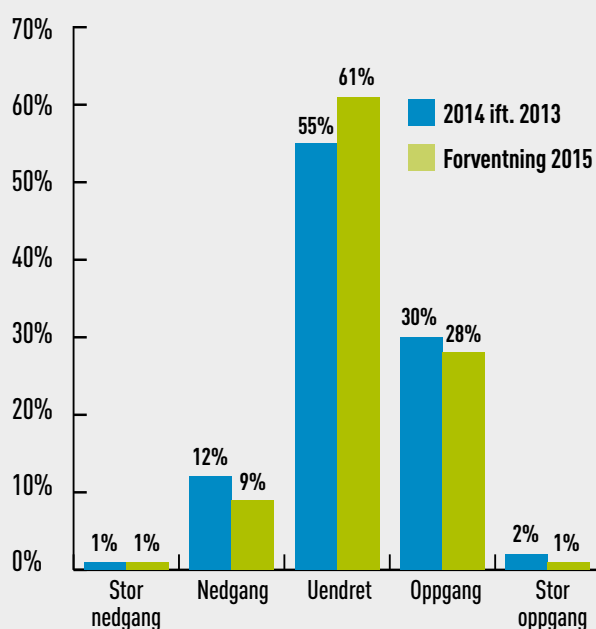
9.1. Utnyttelsen av transportmateriellet

Den viktigste suksessfaktoren til en lastebilbedrift er utnyttelsen av lastebilen. Andelen tomkjøring har i de senere årene vært omkring 25 pst (1.-3. kvartal 2014: 25,5 pst for leietransport og 29,4 pst for egentransport. Se tabell 1). Bak disse tallene ligger det at mange deler av bransjen sliter med skjevheter i retningsbalansen. Innenfor mange transporttyper er det ikke mulig å fylle lastekapasiteten begge veier, som for eksempel innen tanktransport, tømmertransport og massetransport.

Utnyttelsen av transportmateriellet vil svinge avhengig av at etterspørselen fra industri, handel, det offentlige og privatmarkedet. Reduseres etterspørselen, kan næringen få overkapasitet som kan ta tid å justere. Forventningene til 2015 er uendret sammenlignet med hva 2014 forventes å bli. Det indikerer en forventning om stabilt marked. Figur 15 viser at forventningene til utnyttelsen er jevnt høy både i 2014 og til 2015.

Figur 15.1 viser at 29 pst av bedriftene forventer en oppgang eller stor oppgang i utnyttelsen av transportmateriellet. Det er en nedgang fra 32 pst for 2014.

Figur 15.1 Utnyttelse transportmaterieill.

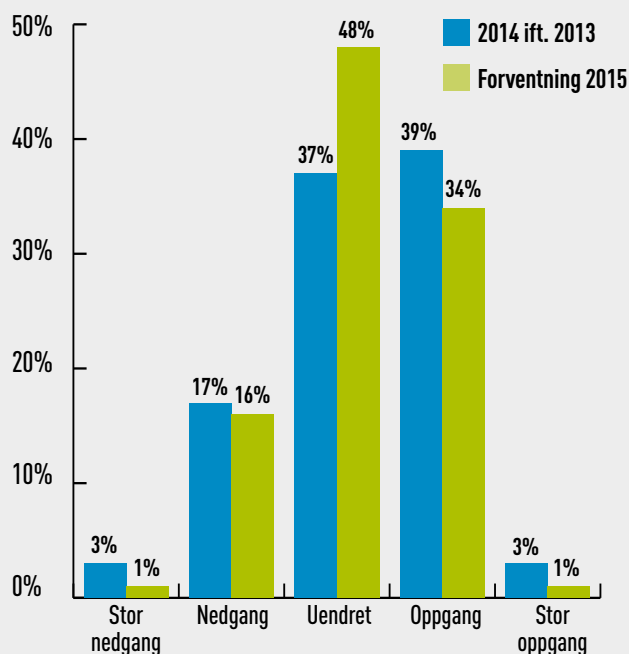


9.2. Omsetning

Omsetningen har relativt høye nettotall (figur 15). For 2014 er det +22 og for 2015 er det +18. Langt flere forventer oppgang enn nedgang i begge årene (figur 15.2).

Figur 15.2. indikerer at forventningene for 2015 er preget av både konsolidering og fortsatt oppgang i markedet. 48 pst tror på uendret og 35 pst tror på oppgang eller stor oppgang i omsetningen.

Figur 15.2 Omsetning.



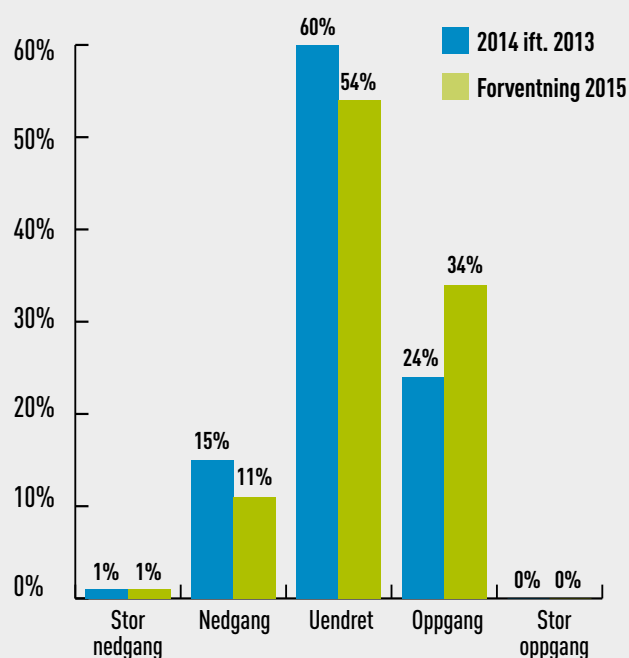
9.3. Transportpriser

Pris er oftest den viktigste faktoren en transportkjøper legger vekt på. Figur 15 viser en økende optimisme til økte priser i 2015, med et nettotall på +22, mens det for 2014 er +8. Figur 15.3. viser også at over halvparten forventer uendrede priser i 2015. Det vil si de får ikke justert prisene for den faktiske kostnadsutviklingen.

En lavere andel tror på prisoppgang i årets undersøkelse sammenlignet med fjorårets undersøkelse. For 2014 (sammenlignet med 2013) tror nå 24 pst på oppgang eller stor oppgang, og 60 pst på en uendret situasjon. I fjorårets undersøkelse trodde 28 pst på oppgang mens 56 pst forventet uendrede priser.

For 2015 forventer 34 pst en oppgang eller stor oppgang, mens 54 pst forventer uendrede priser. I fjorårets undersøkelse trodde 41 pst på oppgang og 49 pst forventet uendrede priser.

Figur 15.3 Transportpriser



9.4. Økonomisk resultat

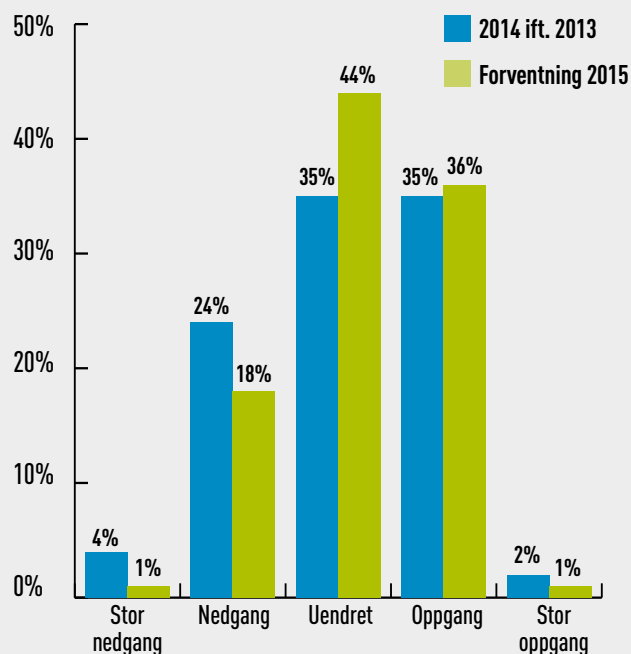
Det økonomiske resultatet er direkte knyttet til utnyttelsen av transportmateriell, bedriftens omsetning og transportprisene, samt kostnadsutviklingen.

Figur 15 viser relativt lavt anslag på økonomisk resultat for 2014 på +10, mens forventningen til 2015 øker betydelig til +17.

Figur 15.4 viser at 37 pst forventer oppgang eller stor oppgang i 2014 sammenlignet med 2013, og 35 pst forventer uendret resultat. Andelen som forventer nedgang eller stor nedgang i 2015 reduseres sammenlignet med 2014, og andelen som forventer oppgang er uendret, slik at andelen som forventer uendret resultat øker til 44 pst. Det viser en forventning om en viss bedring i resultatene i 2015 sammenlignet med 2014.

Kostnadsindeksen for lastebiltransport, som utgis hver måned i samarbeid mellom SSB og NLF (se figur 1), viser at veksten i kostnadene fra begynnelsen til slutten av 2014 falt kraftig, fra en «siste 12-måneders» vekst på 4,0 pst i januar til 0,5 pst i desember.

Figur 15.4 Økonomisk resultat



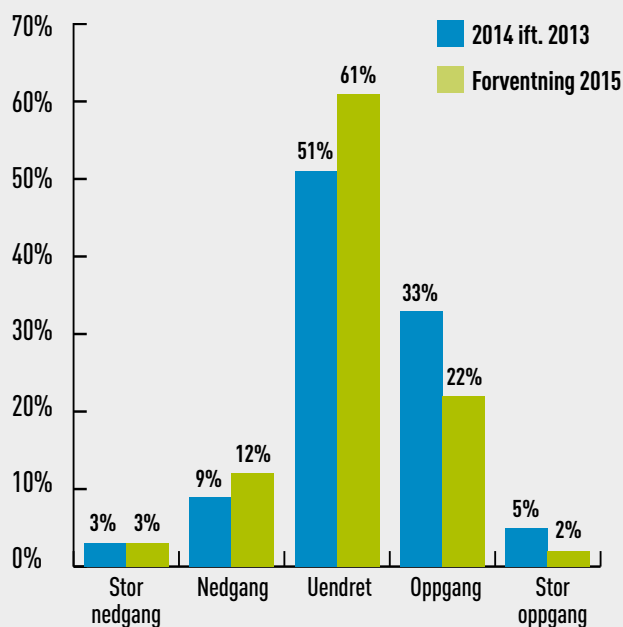
9.5. Investeringer

Investeringer i transportmateriell er knyttet til transporttetterørsølsen, den økonomiske utviklingen og utnyttelsen av eksisterende transportmateriell. NLF sin årlige Euro-klasse undersøkelse, som undersøker andelen av ulike Euro-klasser (Euro 0 til Euro VI) i bilbestanden til NLF-medlemmer, 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 det ved utgangen av 2014 allerede var over 11 pst av lastebilparken med nyeste motortechnologi.

Figur 15 viser at det i 2014 var høye forventninger til investeringer, med nettotall +26. For 2015 er forventningene ikke så optimistiske, med en nedgang til +9.

Figur 15.5. viser at nedgangen skyldes en betydelig reduksjon i forventningen om oppgang eller økt oppgang, fra 38 pst til 24 pst. Det er også en liten økning i de som forventer en nedgang, mens andelen som forventer uendret øker betydelig fra 51 pst til 61 pst. Svarene for 2015 viser en mer forsiktig investeringstakt i nytt materiell enn 2014. Materiellet beholdes lengre, noe som også kan være et resultat av den teknologiske utviklingen tunge kjøretøy har hatt de siste årene.

Figur 15.5 Investeringer

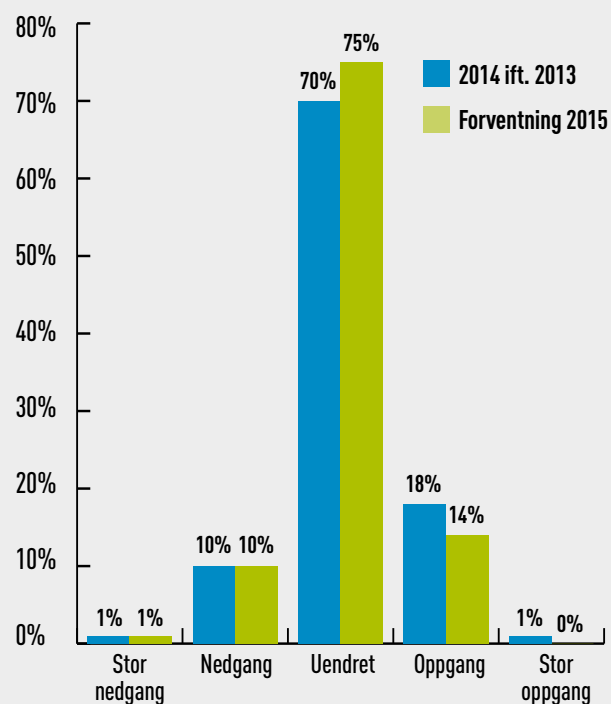


9.6. Antall ansatte

Figur 15 viser at forventningene til antall ansatte er optimistisk, +8 i 2014 og synker til +3 for 2015. Dette er det lavest netttotallet for alle de 6 områdene som er undersøkt.

Figur 15.6. viser at det i all hovedsak forventes en uendret utvikling i antall ansatte i 2015. Hele 75 pst av bedriftene forventer dette, som er på nivå med tidligere års undersøkelse. Det er likevel noen som har forventning om oppgang i 2015 (14 pst), men dette er lavere enn utviklingen i 2014 (19 pst).

Figur 15.6 Antall ansatte



10 Den økonomiske tilstanden

Lønnsomhet – soliditet i lastebilnæringen

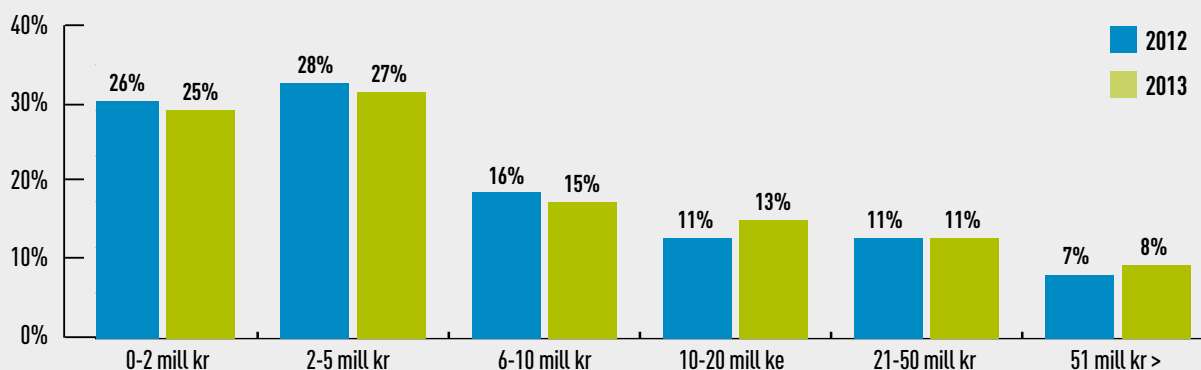
Tallene som viser driftsinntekter, driftsresultat og egenkapital er basert på svar i intervaller, og gjelder for regnskapsåret 2013. Presentasjonen viser tilstanden og utviklingen blant de bedriftene som har svart i undersøkelsen, og gjenspeiler ikke nødvendigvis bransjen og næringen som helhet.

10.1. Driftsinntekter – omsetning

Figur 16 viser fordelingen av omsetning på ulike intervaller for regnskapsårene 2012 og 2013.

Andelen bedrifter under 10 mill kr i omsetning er høy, hhv 70 pst og 68 pst, som indikerer at næringen består av mange små/mindre bedrifter. Andelen småbedrifter under 2 mill kr er 25 pst og under 5 mill kr er 52 pst. Andelen over 10 mill kr øker fra 30 pst til 32 pst, hvor økningen er størst i intervallet 11-20 mill kr.

Figur 16 Driftsinntekter



Metoden for å finne gjennomsnittlig omsetning (ex mva) er endret, slik at resultatene ikke kan sammenlignes med tidligere års konjunkturundersøkelser. For å finne gjennomsnittlig omsetning er nå alle besvarelsene i undersøkelsene tatt med, og det er forutsatt en middelvei innenfor hvert omsetningsintervall i svaralternativene. I tidligere beregninger er laveste verdi i hvert intervall benyttet, samt en stor andel av bedriftene med høy omsetning er utelatt. Ny beregning viser derfor høyere gjen-

nomsnitt enn tidligere. Resultatene må ikke tolkes som en korrekt beskrivelse av næringen, men som en beregnet fremstilling av bedriftene som har svart i undersøkelsen.

Gjennomsnittlig omsetning for de bedriftene som har svart, gitt ovenstående beregningsforutsetninger, vises i tabell 4 for de siste 6 regnskapsårene (2008-2013). For 2013 ble det en økning på 16 pst sammenlignet med 2012, til en beregnet gjennomsnittlig omsetning på 17,2 mill kr.

Tabell 4 Driftsinntekter – omsetning

Regnskapsår	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Gjennomsnittlig omsetning (mill kr)	15,3	13,8	16,4	14,9	14,8	17,2
Endring		-9%	19%	-9%	-1%	16%

10.2. Driftsresultat – lønnsomhet

Driftsresultatet er angitt i pst før skatt og finansielle poster.

Figur 17 viser fordelingen av driftsresultat på ulike intervall for regnskapsårene 2012 og 2013.

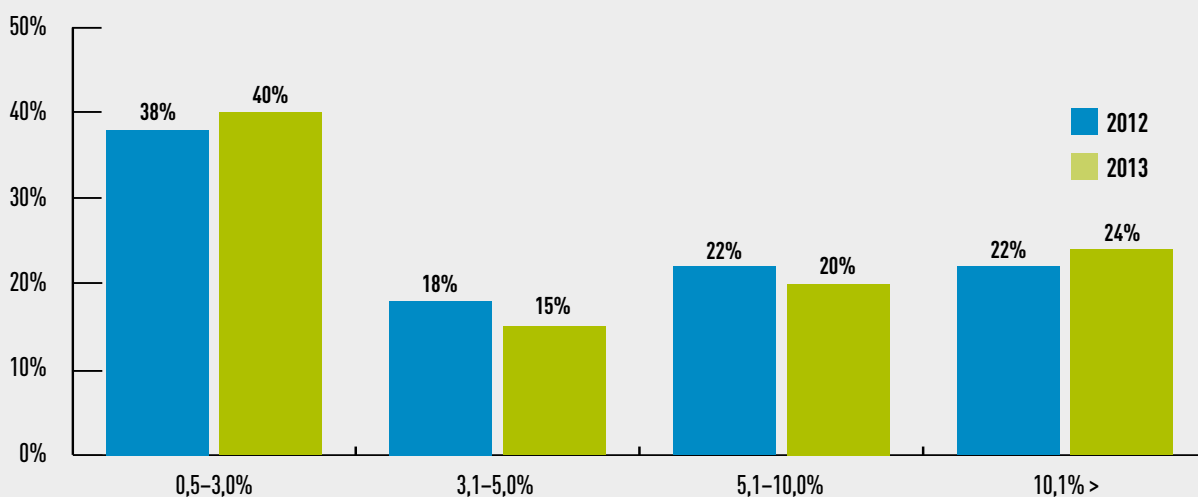
Svarene i undersøkelsen viser at noen av de aktuelle bedriftene opplever en bedring i driftsresultatet for 2013 sammenlignet med 2012, siden andelen med driftsresultat over 10,1 pst øker fra 22 pst til 24 pst. Andre igjen opplever et redusert driftsresultat, siden andelen med driftsresultat under 3,0 pst øker fra 38 pst til 40 pst.

Andelen som forventer mellom 3,1 pst og 10,0 pst går ned fra 40 pst til 35 pst. Dette kan indikere at noen

av bedriftene som har hatt et lavt driftsresultat har fått enda lavere driftsresultat. Andelen som har driftsresultat mellom 3,1 pst og 5,0 pst reduseres, mens andelen som har driftsresultat under 3,0 pst øker. Tilsvarende tendens kan sees blant bedriftene som har hatt mellom 5,1 pst og 10,0 pst. Denne andelen reduseres fra 22 pst til 20 pst, mens andelen som har hatt driftsresultat over 10,1 pst øker fra 22 pst til 24 pst.

Svarene indikerer med andre ord at bransjen utvikler seg ulikt, hvor de med høyt driftsresultat forbedrer seg, mens de med lavere driftsresultat går den motsatte veien.

Figur 17 Driftsresultat



Tabell 5 viser tall fra SSB for driftsmargin (driftsresultat i pst av driftsinntekter) for regnskapsårene 2008 til 2012 for godstransport på vei (herunder flyttetransport) og for regnskapsårene 2008 til 2013 for fastlands-Norge (det vil

si 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 5 Driftsresultat – lønnsomhet

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
SSB – aksjeselskaper lastebilnæringen	3,8%	3,0%	2,9%	3,2%	4,0%	N/A
SSB – fastlands-Norge	6,3%	6,2%	7,3%	6,8%	6,6%	7,4%

Kilde: SSB – N/A betyr ikke tilgjengelig tall for 2013

For Godstransport på vei er marginen lav hele perioden, men bekrefter en positiv utvikling de siste årene, fra 3,2 pst i 2011 til 4,0 pst i 2012. For fastlands-Norge er marginene betydelig høyere – nesten dobbelt så høy. For 2011 var den 6,8 pst, for 2012 var den 6,6 pst og for 2013 var den 7,4 pst.

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

10.3. Egenkapital – soliditet

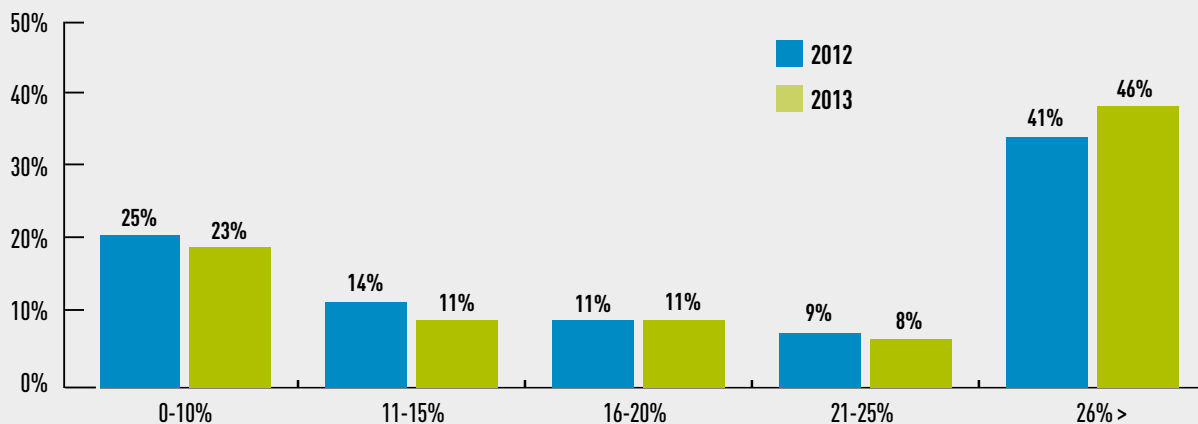
Egenkapitalandelen er angitt i pst av sum gjeld og egenkapital.

Figur 18 viser fordelingen av egenkapitalandelen på ulike intervall for regnskapsårene 2012 og 2013.

Svarene i undersøkelsen viser at de aktuelle bedriftene rapporterer en bedring i egenkapitalandelen. Det er en

reduksjon i andelen bedrifter som har egenkapitalandel under 25 pst (også innenfor hvert intervall), fra 59 pst i 2012 til 54 pst i 2013. Tilsvarende øker andelen bedrifter som har egenkapitalandel over 25 pst, fra 41 pst i 2012 til 46 pst i 2013.

Figur 18 Egenkapital



Tabell 6 viser tall fra SSB for egenkapitalandel (i pst av sum gjeld og egenkapital) for årene 2008 til 2012 for godstransport på vei (herunder flytetransport) og for årene 2008 til 2013 for fastlands-Norge (det vil si alle

næringer). 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 6 Egenkapital – soliditet

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
SSB – aksjeselskaper lastebilnæringen	27,2%	29,1%	32,5%	33,8%	35,5%	N/A
SSB – næringslivet for øvrig	38,5%	41,6%	42,7%	42,3%	40,9%	44,9%

Kilde: SSB – N/A betyr ikke tilgjengelig tall for 2013

I gruppen «Godstransport på vei» er egenkapitalandelen lav hele perioden, sammenlignet med fastlands-Norge. Imidlertid er det en økning på 8,3 pst-poeng i perioden 2008 – 2012 (fra 27,2 pst til 35,5 pst), mens det for fastlands-Norge er en økning på 2,4 pst-poeng i samme periode.

For 2013 øker egenkapitalandelen betydelig, til 44,9 pst.

for fastlands-Norge. Det foreligger ikke tilsvarende 2013-tall for Godstransport på vei.

Dette bekrefter at soliditeten i lastebilnæringen er på vei oppover, men er ennå ikke på nivå med næringslivet for øvrig. Soliditeten må også kunne sies å være lav med tanke på de store investeringer som gjøres i materiell og utstyr, samt konkurransen i markedet.



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Postboks 7134, St. Olavs Plass 0130 OSLO
Telefon: 415 44 100 • Faks: 22 20 56 15 • E-post: post@lastebil.no
www.facebook.com/lastebil

www.lastebil.no