

# NLFs

KONJUNKTUR  
UNDERSØKELSE

2015  
2016



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND





Dette er 8. gangen Norges Lastebileier-Forbund presenterer sin egen konjunkturundersøkelse for lastebilnæringen. Undersøkelsen er gjennomført anonymt og elektronisk blant NLFs medlemmer i løpet av november/desember 2015. Det kom inn svar fra 840 bedrifter, som gir 31 pst svarandel. Dette er noe lavere enn i 2014, men vurderes som tilfredsstillende.

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

Ansvarlig/kontaktperson i NLF: Seniorrådgiver Thorleif Foss

# Konjunkturundersøkelsen 2015/2016

## TENDENSER TIL SVAKERE UTVIKLING, MEN BRANSJENS OPTIMISME LEVER FORTSATT

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) sin konjunkturundersøkelse for 2015 viser en bransje hvor veksten har flatet ut og driftsresultatet er under press. Slikt sett er mye ved det gamle i næringen.

Omsetningen blant bedriftene som har svart (regnskapsåret 2014) er på nivå med året før. Andelen under 10 mill. kr. er høy (68 pst), og viser at næringen fortsatt består av mange små bedrifter. Lønnsomheten er under press. Nytt i årets undersøkelse er at vi kan avdekke at 10 pst av bedriftene driver med negativt driftsresultat og 7 pst har negativ egenkapitalandel. Om lag 1 av 3 bedrifter med negativt driftsresultat i 2014 hadde også negativ egenkapitalandel.

Tall fra Statistisk Sentralbyrå (SSB) viser at kategorien «Aksjeselskaper lastebilnæringen» har lav lønnsomhet og egenkapitalandel sammenlignet med næringslivet for øvrig. Til tross for ulike negative «signaler» fra bransjen viser SSB sine tall for konkursåpninger for godstransport på vei en nedadgående trend, både i antall og som andel av alle næringers konkursåpninger. I 2009 ble det åpnet 233 konkurser, mens det i 2015 var 168.

Tall fra SSB over transportmengde og transportarbeid viser en vridning i de nasjonale markedsandelene, på bekostning av leietransport. Egentransport øker med hensyn til transportert mengde (+ 7,6 pst) og transportarbeid (+ 8,3 pst). Dette indikerer som tidligere 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. Statistikk viser også at tomkjøringsandelen for egentransportnæringen er høy, og øker sterkt, til et meget høyt nivå (30,4 pst), mens tomkjøringsandelen for leietransporten går noe ned, til 24,4 pst. Det indikerer at leietransport er mer miljøeffektiv (utslipp, støy, trengsel osv) enn egentransporten, alt annet likt. Statistikken viser også at veksten i transportert mengde øker om lag dobbelt så mye (12,5 mill tonn pr år) sammenlignet med potensialet for overføring fra vei til sjø og bane som NTP Godsanalysen fant (5 – 7 mill tonn pr år), «dersom sterke tiltak settes i verk».

Lastebilnæringen opplevde i 2014 en betydelig reduksjon i kostnadsveksten, og denne har fortsatt lav i 2015. Flere måneder har hatt nedgang i kostnadene sammenlignet med samme måned året før, og kostnadsindeksen for lastebiltransport har i hele 2015 vært betydelig lavere enn den generelle konsumprisindeksen. Driveren i kostnadsutviklingen for lastebiltransport er en kraftig nedgang i drivstoffprisene.

Strukturen og sammensetningen av næringen endres lite fra år til år. Det er fortsatt oppdrag knyttet til vei, anlegg og

byggevirksomhet som dominerer. Næringen har en høy, men relativt stabil gjennomsnittlig alder på de ansatte (45,8 år). Siden en stor del av næringen består av relativt små bedrifter, er behovet for lærlinger ikke veldig stort – kun 17 pst av bedriftene har lærling(er). Samtidig viser undersøkelsen at det er relativt små rekrutteringsproblemer i bransjen.

Det er en liten nedgang i andelen bedrifter som opplever å ha tapt oppdrag som følge av kabotasje, mens andel som er usikker øker, slik at omfangets reelle størrelse er uklar. Også årets undersøkelse viser at det er store variasjoner mellom de ulike transporttypene. Nasjonale og internasjonale langtransporter er mest utsatt, mens landbrukstransporter og veg, anlegg og bygg er minst utsatt.

Det er fortsatt en viss optimisme i bransjen. Nettotall (se kap. 9) viser en noe lavere gjennomsnittlig forventning til 2016 (+ 11) enn tilsvarende undersøkelse viste for 2015 (+ 15), mens det er fortsatt flest som forventer uendret nivå både på omsetning, resultat, investeringer, antall ansatte, priser og hvordan transportmateriellet utnyttes. Såpass høye forventninger sammenlignet med tidligere kan skyldes at effektene av lavere oljepriser ikke var så tydelige som nå da undersøkelsen ble gjort. Særlig er det høye forventninger om utnyttelse av transportmateriellet, mens forventningene til omsetning, transportpriser og økonomisk resultat er dels betydelig lavere enn hva forventningene til 2015 var. Dette til tross, 42 pst av bedriftene har planer om å kjøpe nye lastebiler. Av disse har 11 pst planer om å øke antall lastebiler, mens 31 pst har planer om å bytte ut. Dette bekrefter også at NLFs medlemmer har en høy utskiftingstakt som resulterer i en stadig større andel av lastebiler med ny og miljøvennlig Euro VI-teknologi. Kun 6 pst planlegger å redusere antall biler.

Næringen har mange ulike utfordringer. Resultatene og forventningene i næringen endres raskt ved endringer i markedsforutsetningene og konkurransesituasjonen. Til tross for dårligere tider viser næringen at de fortsatt ser optimistisk på framtiden.

Oslo, februar 2016  
Norges Lastebileier-Forbund



Geir A. Mo  
Administrerende direktør

# 1 Statistisk sentralbyrå

## LASTEBILUNDERSØKELSEN

Statistisk sentralbyrå (SSB) sin statistikk «Lastebilundersøkelsen. Nasjonal og internasjonal transport i leie- og egentransport. Transporttytelse» (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 2. halvår 2013 – 1. halvår 2014 til 2. halvår 2014 – 1. halvår 2015**

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

	Transportmengde (mill tonn)			Transportarbeid (mill tonnkm)			Tomkjøringsandel			Snitt transportlengde (km)		
	H2 2013- H1 2014	H2 2014- H1 2015	Endring	H2 2013- H1 2014	H2 2014- H1 2015	Endring	H2 2013- H1 2014	H2 2014- H1 2015	Endring	H2 2013- H1 2014	H2 2014- H1 2015	Endring
<b>Nasjonal leie- og egentransport</b>	279,6	292,1	4,5%	18 837	19 607	4,1 %	26,0 %	26,4%	1,4%	67,4	67,1	-0,4%
<b>Leietransport</b>	166,2	170,1	2,3%	14 462	14 870	2,8%	24,6 %	24,4%	-0,7%	87,0	87,4	0,5%
<b>Egentransport</b>	113,4	122,0	7,6%	4 375	4 737	8,3%	29,0 %	30,4%	5,0%	38,6	38,8	0,7%
<b>Nasjonale markedsandeler</b>	H2 2013- H1 2014	H2 2014- H1 2015	Endring	H2 2013- H1 2014	H2 2014- H1 2015	Endring	SSB – lastebilundersøkelsen 2. halvår 2014 – 1. halvår 2015 i forhold til 2. halvår 2013 – 1. halvår 2014					
<b>Leietransport</b>	59,4%	58,2%	-2,0%	76,8 %	75,8%	-1,2%						
<b>Egentransport</b>	40,6 %	41,8%	3,0%	23,2 %	24,2%	4,0%						

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

De siste dataene fra SSBs statistikk fra lastebilundersøkelsen er for 2. kvartal 2015. For å sammenligne utviklingen over litt tid er det valgt å se på endringene fra 2. halvår 2013-1. halvår 2014 (kalt 2013-14) til 2. halvår 2014-1. halvår 2015 (kalt 2014-15).

Målt etter transportmengde (mill tonn) viser tabellen en økning i nasjonal leie- og egentransport på 4,5 pst fra 2013-14 til 2014-15, til totalt 292,1 mill. tonn. Dette tilsvarer en økning på 12,5 mill. tonn. Til sammenligning viser NTP Godsanalysen «at 5-7 millioner tonn kan overføres fra vegtransport til tog eller skip, dersom sterke tiltak settes i verk». Veksten fra en årsperiode til neste er dobbelt så stor som det totale potensialet for overføring. Egentransport øker transportmengden med 7,6 pst, mens leietransporten øker med 2,3 pst. Dette gir en vridning i markedsandelene mellom leie- og egentransport, til at leietransport går ned fra 59,4 pst til 58,2 pst i 2014-15.

Transportarbeidet (mill tonnkm) viser også en økning på nasjonalt nivå på 4,1 pst. Økningen er størst også her for egentransporten med 8,3 pst, mens leietransporten øker 2,8 pst. Også her vris markedsandelene noe mellom leie- og egentransport. Leietransport har i 2014-15 en markedsandel på 75,8 pst, ned fra 76,8 pst i 2013-14.

Tomkjøringsandelen (andel kjøretøykm uten last i forhold til totalt antall kjøretøykm) øker svakt på nasjonalt nivå, fra 26 pst til 26,4 pst. Imidlertid viser tallene at tomkjøringsandelen for egentransporten øker 5 pst, fra 29 pst til 30,4 pst, mens tomkjøringsandelen synker svakt for leietransporten, fra 24,6 pst til 24,4 pst.

Transportlengden (hvor langt godset transporteres) går ned 0,4 pst på nasjonalt nivå, fra 67,4 km til 67,1 km.

Statistikken viser en bra vekst i transportert mengde, og mindre endringer i markedsandeler og transportlengde. Det er interessant å se at tomkjøringsandel for egentransport både er betydelig høyere enn for leietransport, og øker betydelig, mens den for leietransport reduseres. Det kan se ut som det foregår 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 høy og voksende tomkjøringsandelen for egentransportørene, siden denne delen av markedet har større retningsstabilitet enn leietransportmarkedet. Dette indikerer at egentransport blir mer og mer ulønnsom jo høyere markedsandel den oppnår. Det indikerer også at leietransporten er mer miljøeffektiv (utslipp, støy, trengsel osv) enn egentransporten, alt annet likt.



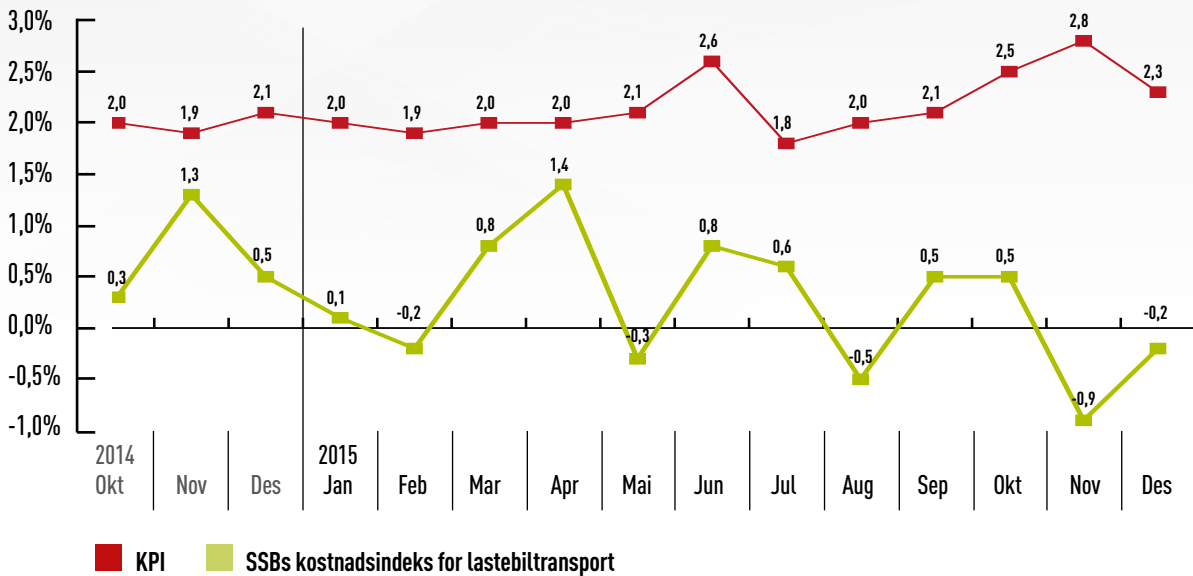
## 2 Kostnadsutviklingen

Kostnadsindeks for lastebiltransport utarbeides månedlig av SSB i samarbeid med NLF.

Figur 1 viser kostnadsindeksen fra oktober 2014 til desember 2015. I 2014 var det en synkende trend gjennom hele året. I 2015 har trenden fortsatt, men ikke så

entydig og sterk som året før. For første gang på mange år har enkeltmåneder hatt negativ utvikling. Endringen fra desember 2014 til desember 2015 var nedgang på 0,2 %. Kostnadsindeksen for lastebiltransport har vært lavere enn KPI i hele 2015.

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



Tabell 2 viser at kostnadsutviklingen for de 4 største kostnadskomponentene har vært ulik. Reparasjons-

kostnadene øker mest (3,4 %), mens drivstoffprisene går betydelig ned (6,6 %).

TABELL 2. Kostnadsutviklingen pr år 2009-2015. %-endring fra desember til desember

	Totalkostnaden for lastebiltransport	Kostnadskomponenter – de fire store				Konsumprisindeksen
		Drivstoff	Lønn	Kapital	Reparasjon	
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
2015	-0,2	-6,6	1,0	0,2	3,4	2,3

Kilde: SSB Kostnadsindeks for lastebiltransport og Konsumprisindeks

Tabell 2 viser at spesielt prisutviklingen på drivstoff varierer betydelig fra år til år. Det er vanskelig å anslå utviklingen i 2016, men man kan anta at nedgangen vil

bli mindre enn årene før. Veksten i kapitalkostnadene er også i 2015 på et lavt nivå. Med dagens utsikter i norsk økonomi, kan det forventes fortsatt lav rente.

### 3 Strukturen i lastebilnæringen

#### EN MANGFOLDIG KONKURRANSEUTSATT NÆRING

Lastebilnæringen i Norge utfører av 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 leiebilnæringen er utsatt for konkurranse, enten fra norske leie- eller egentransportører eller fra utenlandske leie-transportører som også driver kabotasjekjøring i landet.

Det er spurt om hvilke transporttyper som utgjør mer enn 15 pst av omsetningen i 2014. Figur 2 viser fordelingen på de 8 hovedtypene av transportaktiviteter det ble spurt om. Disse 8 hovedtypene er igjen delt i 48 undergrupper pluss annet, for å få fram det store mangfoldet i transportnæringen.

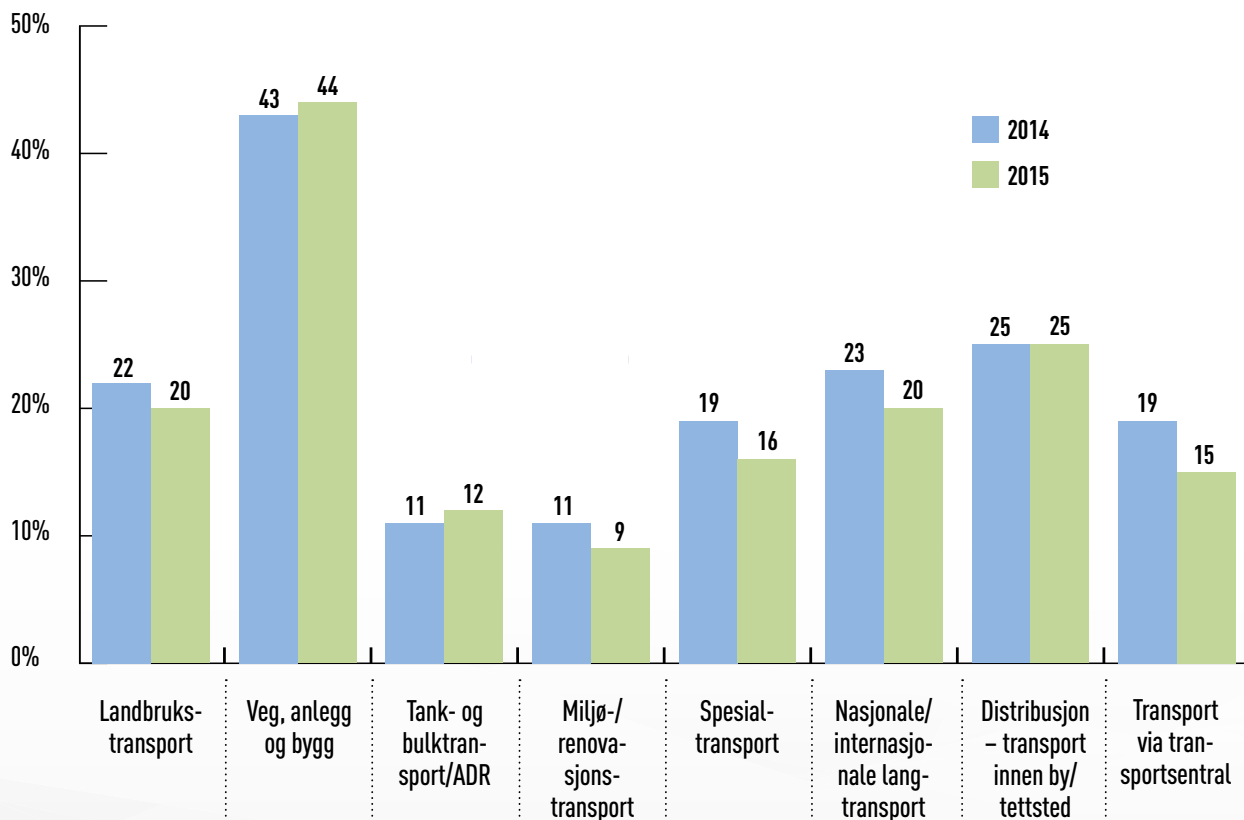
59 pst (53 pst i 2014) oppgir at de kun kjører innenfor en av disse 8 hovedtypene. 37 pst (42 pst) oppgir at

det har aktivitet innenfor 2 eller 3 av hovedtypene. 4 pst (5 pst) oppgir 4 eller flere ulike hovedtyper.

31 pst (28 pst) kjører kun i sin nisje, det vil si innenfor kun en undergruppe. De som kjører distribusjon med avtale direkte med oppdragsgiver er den største undergruppen med 5 pst av alle respondentene. Det er til dels stor spredning i driften hos resterende 69 pst, med et gjennomsnitt på nesten 5 undergrupper. Dette indikerer at mange bedrifter har, og må ha, relevant utfyllende virksomhet for å få en lønnsom drift.

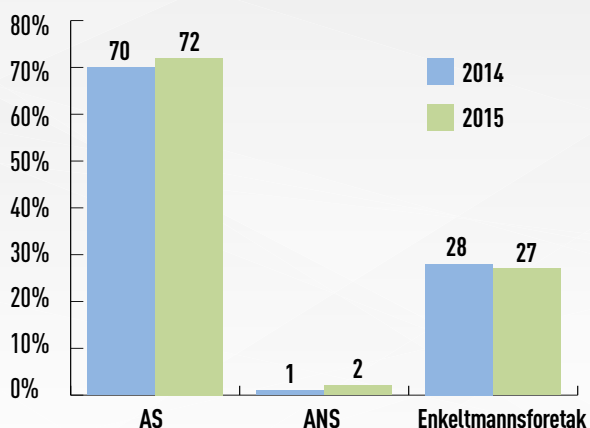
Det er ikke uventet små endringer i fordelingen mellom hovedtypene av transportaktiviteter fra år til annet. De største gruppene er, som i 2014, fortsatt Vei, anlegg og bygg (44 pst) og Distribusjon (25 pst), fulgt av Nasjonale og internasjonale langtransport (20 pst) og Landbrukstransport (20 pst).

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



## 4 Organisasjonsform – bedriftstype

FIGUR 3. Organisasjonsform



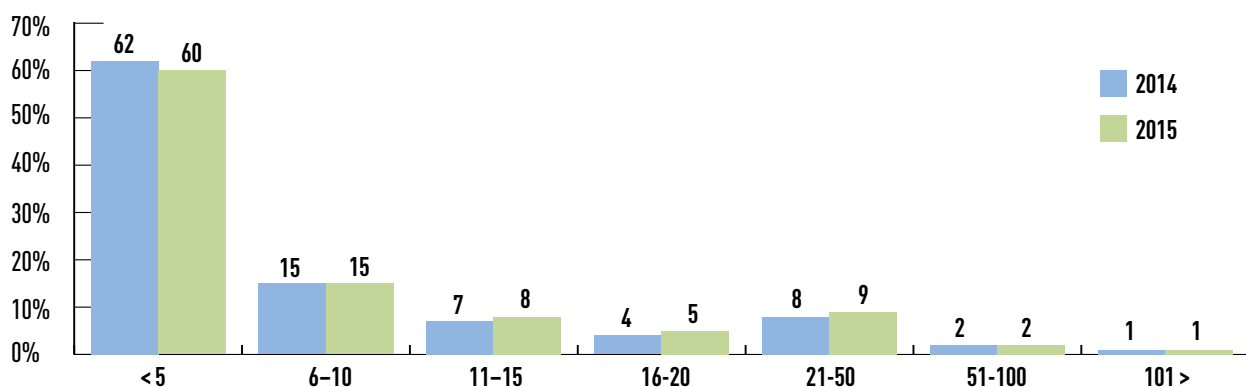
Lastebilbedriftene har historisk sett vært personlig eid. I de seneste årene har det imidlertid blitt mer og mer vanlig å organisere seg i aksjeselskap, i stedet for enkeltmannsforetak. Figur 3 viser at andelen AS økte fra 70 pst til 72 pst fra 2014 til 2015. I 2010 var den 64 pst, det vil si at det har blitt om lag 8 pst-poeng større andel aksjeselskap i løpet av 5 år.

## 5 Antall ansatte

Undersøkelsen for 2015 stadfester at lastebilnæringen fortsatt er en typisk småbedriftsnæring med få ansatte. Det er en svak tendens til lavere andel bedrifter under 10 ansatte sammenlignet med 2014, mens det over et lengre tidsperspektiv er små endringer. 60 pst (62 pst)

av bedriftene har 5 eller færre ansatte. Tilbake i 2010 var det 64 pst. Det er fortsatt få store bedrifter over 50 ansatte. Disse utgjør om lag 3 pst. og andelen har vært stabil de siste årene.

FIGUR 4. Antall ansatte



Et beregnet gjennomsnittlig antall ansatte for bedriftene som har svart i undersøkelsen er 11,2 for 2015, som

er på samme nivå som 2014. Gjennomsnittet representerer ikke hele næringen.

### Beregnet gjennomsnitt antall ansatte

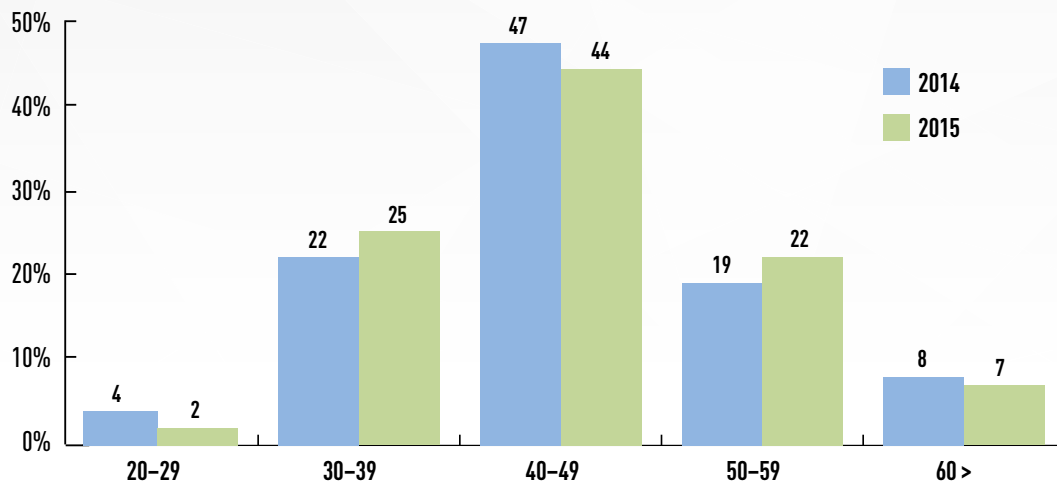
2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
11,5	10,3	11,4	9,8	10,1	11,0	11,2

## 6 Gjennomsnittlig alder

Blant de ansatte er fortsatt aldersgruppen 40–49 år dominerende, men andelen i denne aldersgruppen er gått ned til 45 pst (47 pst). Andelen i aldersgruppe 50–59 år er økt tilsvarende til 22 pst (19 pst). Andelen ansatte i aldersgruppen 20–29 år er kun 2 pst (4 pst),

mens aldersgruppen over 60 år utgjør 7 pst (8 pst). Det ser ut som det har vært en forskyvning fra aldersgruppene 20–29 år og 40–49 år til henholdsvis 30–39 år og 50–59 år.

FIGUR 5. Gjennomsnittsalder

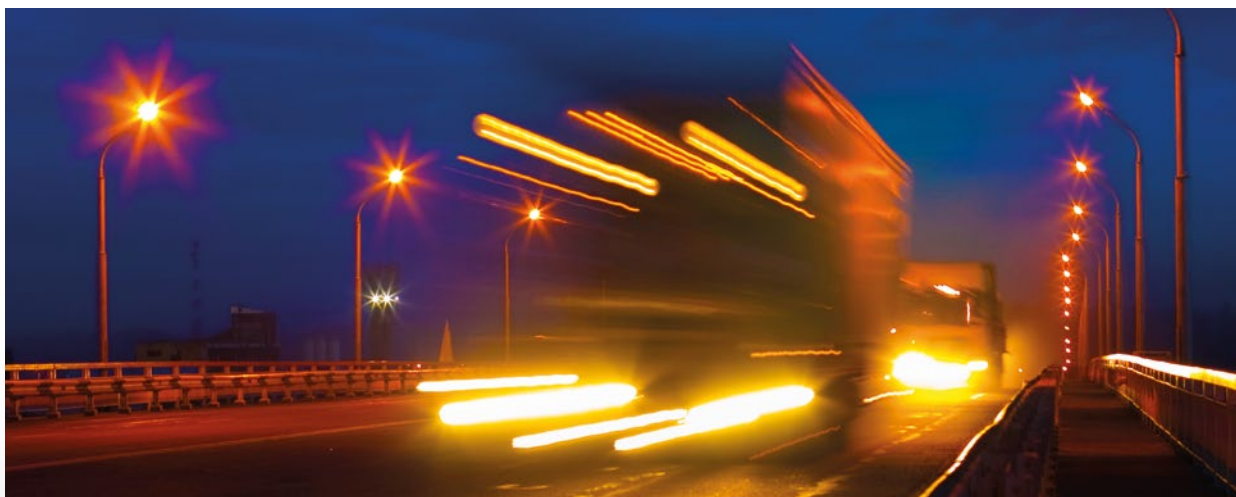


Beregnet gjennomsnittsalder til de ansatte i bedriftene som har svart på undersøkelsen er 45,8 år (45,5 år).

I løpet av de siste 5 årene (siden 2010) har gjennomsnittsalderen økt med 0,8 år.

### Beregnet gjennomsnittsalder

2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
43,7	45,0	44,7	45,4	45,3	45,5	45,8





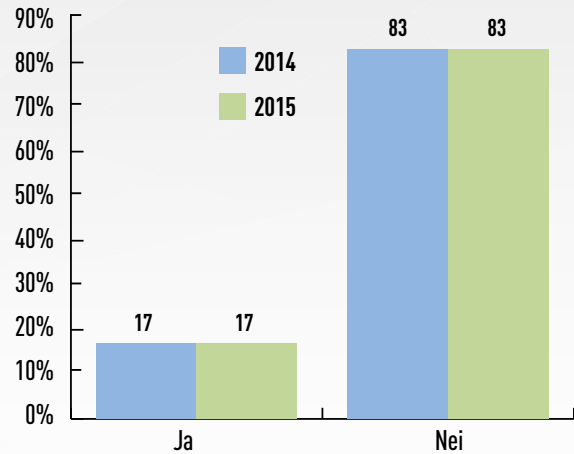
## 7 Sjåførrekruttering

### 7.1 LÆRLINGER

Figur 6 viser at andelen bedrifter i undersøkelsen med lærlinger er 17 pst, som i 2014. I figur 4 (antall ansatte) ser vi at 60 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.

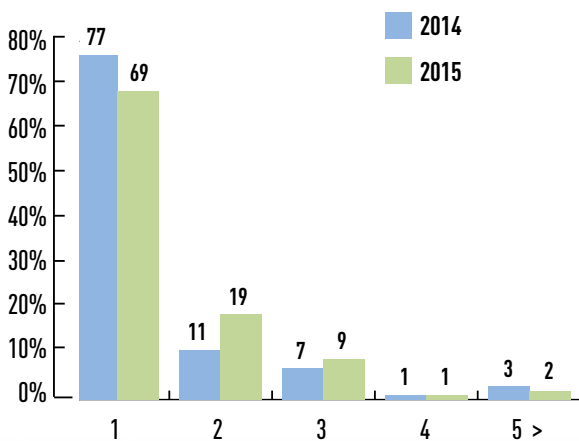
Figur 7 viser at det er en vridning til i større grad ha 2 lærlinger mens andelen med kun 1 lærling har gått ned. Andelen er nært slik det var i 2013. Andelen bedrifter som planlegger å ta inn lærlinger fremover

FIGUR 6. Har din bedrift lærlinger?

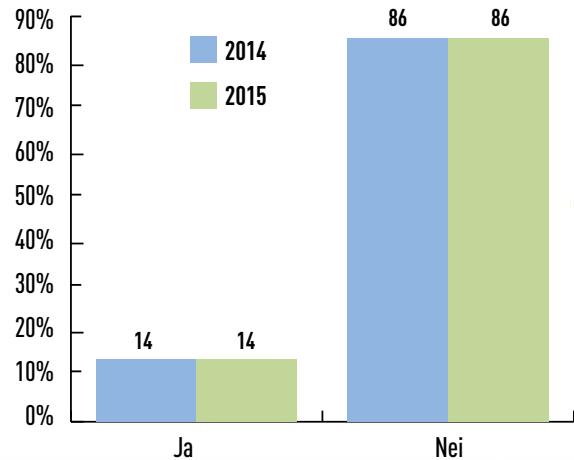


(figur 8) er som i 2014, på et relativt lavt nivå (14 pst). Dette er likevel høyere enn i 2013, da det kun var 7 pst som hadde planer om å ta inn lærlinger.

FIGUR 7. Hvor mange lærlinger har bedriften?



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

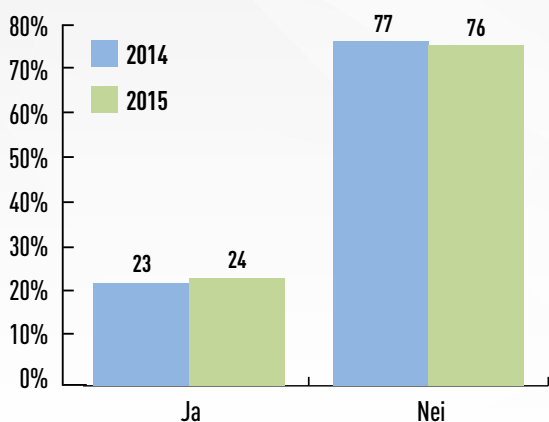


## 7.2 SJÅFØRER MED ANNEN NASJONALITET ENN NORSK

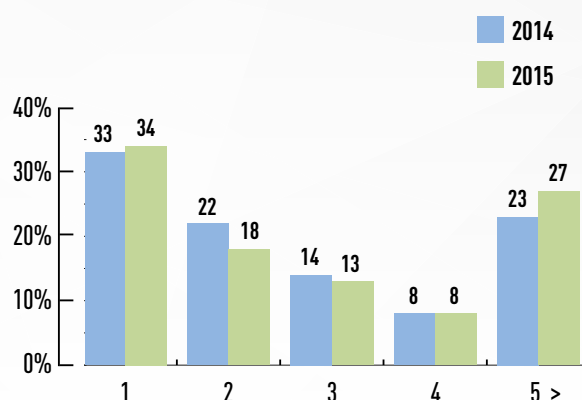
Figur 9 viser en stabil andel bedrifter, 24 pst (23 pst), som har utenlandske sjåfører ansatt. Figur 10 viser en tendens til at hver bedrift i gjennomsnitt har flere

utenlandske sjåfører ansatt. I 2013 hadde 18 pst av bedriftene med utenlandske sjåfører ansatt, mer enn 5 utenlandske, mens den i 2015 var på 27 pst.

**FIGUR 9. Har din bedrift ansatte sjåfører med en annen nasjonalitet enn norsk?**



**FIGUR 10. Hvor mange sjåfører har bedriften med en annen nasjonalitet enn norsk?**

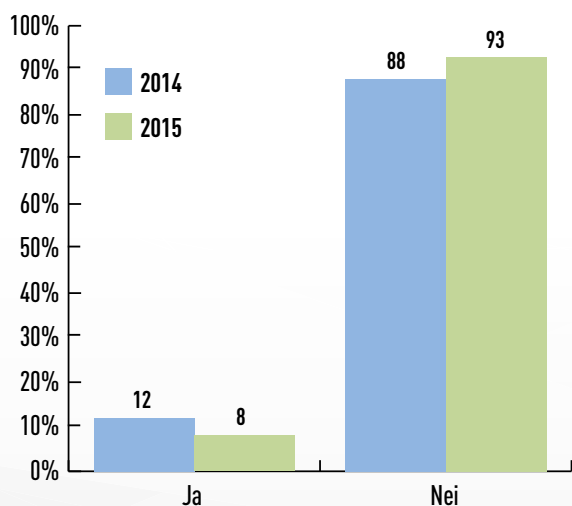


## 7.3 UBESATTE STILLINGER

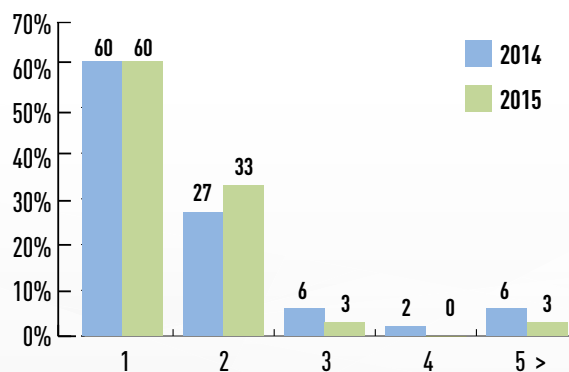
Figur 11 viser at en mindre andel, 8 pst, av bedriftene har ubesatte stillinger på grunn av vanskeligere rekruttering, som er en halvering fra 2013. Dette kan henge sammen med at de største bedriftene i større grad enn tidligere rekrutterer utenlandske sjåførere (figur 10), samt et generelt lettere arbeidsmarked.

Figur 12 viser at bedriftene har færre ubesatte stillinger på grunn av vanskelig rekruttering i 2015 sammenlignet med 2014. Andelen med 3 eller flere ubesatte stillinger er redusert fra om lag 13 pst i 2014 til om lag 6 pst i 2015.

**FIGUR 11. Har bedriften ubesatte sjåførstillinger på grunn av vanskelig rekruttering?**



**FIGUR 12. Hvor mange ubesatte sjåførstillinger har bedriften?**



## 8 Kabotasje

### 8.1. TAPTE OPPDRAG PÅ GRUNN AV KABOTASJEKJØRING

Figur 13 viser at andelen som vet de har tapt oppdrag er 11 pst. Det er en nedgang fra 15 pst i 2013 og 13 pst i 2014. Andelen som ikke vet om de har tapt oppdrag er stor, og økende. I 2013 var det 22 pst, og i 2015 var det 29 pst.

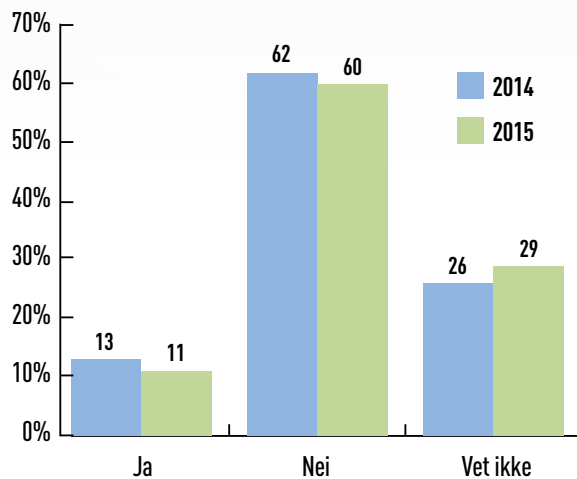
Figur 13.1 viser sum andelen «ja» og «vet ikke» av de som kun driver innenfor én av de 8 transporttypene. Dette gir et (ikke komplett) bilde av konkurransesituasjonen mht kabotasjetransport innen hver av transporttypene.

Figuren viser at det er et til dels ikke ubetydelig omfang av bekreftede tapte oppdrag i alle transporttyper, bortsett fra blant de som kun driver landbrukstransporter og vei, anlegg og bygg. Ikke uventet er det de bedriftene som driver nasjonale og internasjonale langtransporter som oftest opplever å tape oppdrag som følge av kabotasje. 29 pst (27 pst) av disse har opplevd å tape oppdrag. De som driver innenfor tank- og bulktransporter, ADR, spesialtransporter og transportentraltransporter ser ut til å være mer utsatte for kabotasje enn tidligere (andel ja-svar).

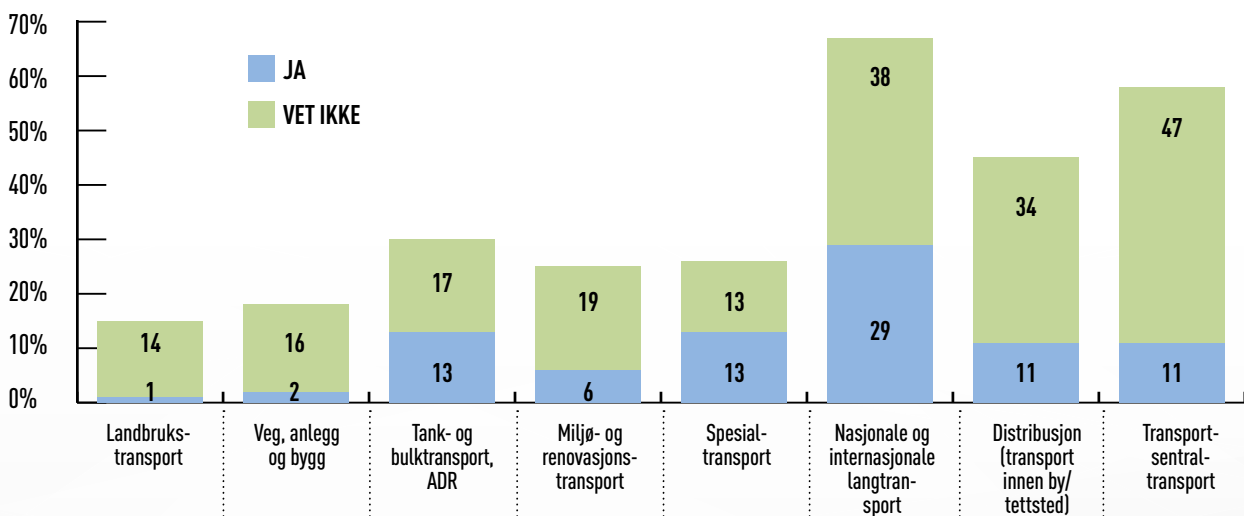
Andelen som svarer «Vet ikke», viser at det er en varierende, men betydelig andel som er i tvil/ikke har noen formening om de har tapt oppdrag som følge av kabotasje. Det er vanskelig å tolke dette entydig, men

den store andelen, 29 pst, som svarer «Vet ikke» indikerer at andelen av tapte oppdrag som følge av kabotasje sannsynligvis er høyere enn «Ja»-andelene i figur 13 og 13.1 viser. Samtlige transporttyper, bortsett fra spesialtransport, har en høyere andel som svarer «Ja» eller «Vet ikke» sammenlignet med 2014. Det indikerer at kabotasjekonkurransen øker i hele næringen.

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



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

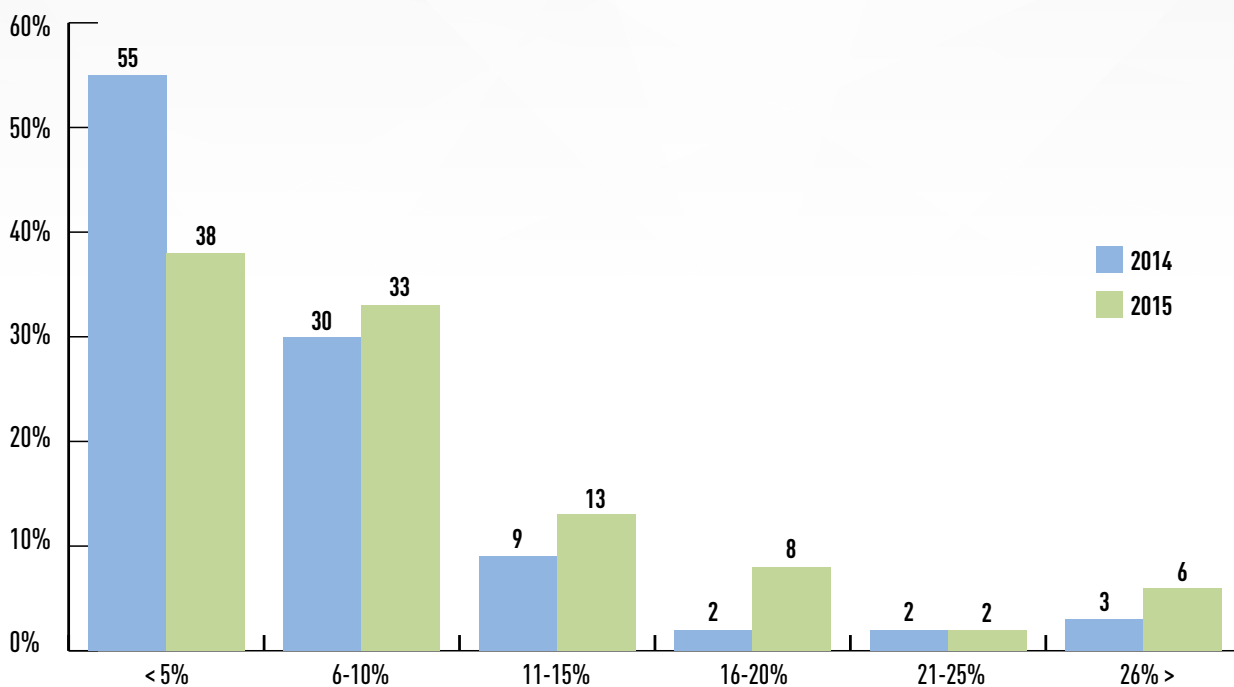
Bedriftene ble bedt om å angi omsetningsverdien av de tapte oppdragene, både i kroner og som andel av samlet omsetning.

Figur 14 viser at andelen bedrifter som tapte oppdrag som utgjorde mindre enn 5 pst av omsetningen gikk ned fra 55 pst i 2014 til 38 pst i 2015. Samtlige andre omsetningsintervall viser en økt andel. Dette indikerer, i motsetning til 2014-undersøkelsen, at andelen bedrif-

ter som taper større deler av omsetningen sin på grunn av kabotasje, blir større, og er mer lik 2013.

Driftsresultatet i lastebilnæringen er under press, og undersøkelsen viser at dette forsterkes av konkurransen fra kabotasjekjøring ved at det nå er større andeler av omsetningen som går tapt i kabotasjekonkurransen. Den tapte omsetningen kan representere meromsetning med relativt høyere driftsmargin enn «grunnfjellet» i bedriftene.

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



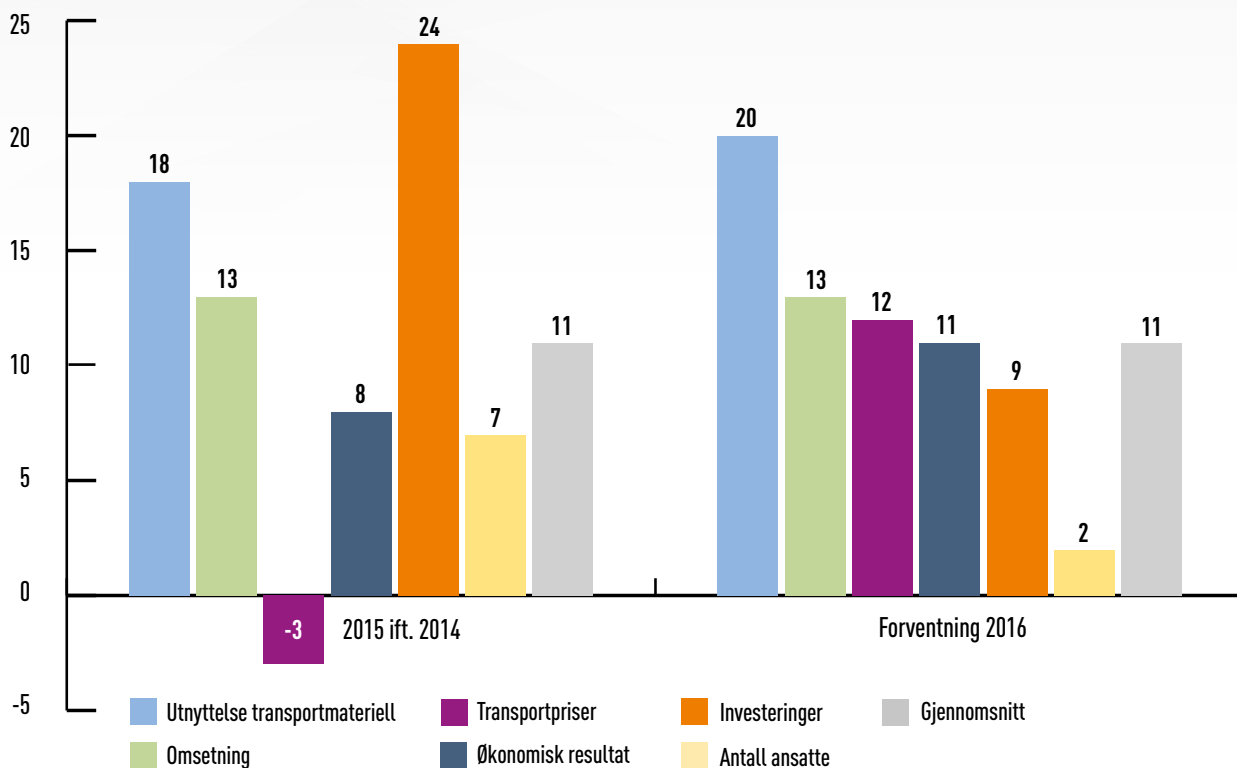
## 9 Utviklingen i 2015 og forventninger til 2016

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

- Utnyttelse av transportmateriellet
- Økonomisk resultat
- Omsetning
- Investeringer
- Transportpriser
- Antall ansatte

Bedriftene har vurdert utviklingen i 2015 mot faktiske utvikling i 2014, samt forventninger til 2016.

FIGUR 15. Utvikling 2015 og forventning 2016 – Nettotall



Figur 15 viser andelene som oppgir nedgang, uendret eller oppgang, nettotall 2015 og nettotall 2014 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.

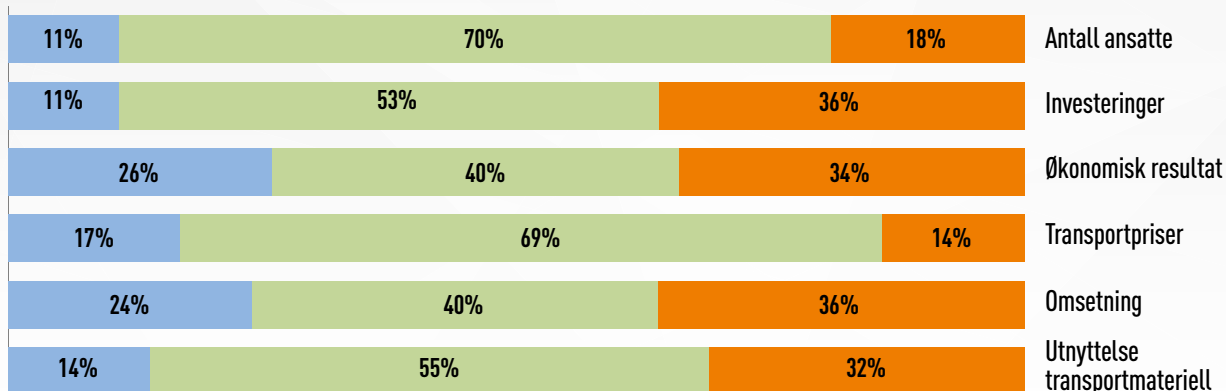


## 9.1 UTVIKLING 2015 I FORHOLD TIL 2014

Figur 15 viser at det gjennomsnittlig er en positiv vurdering av de seks viktige områdene knyttet til lastebil-drift i 2015 sammenlignet med 2014, med nettotall på + 11 (+15). Det er spesielt positive forventninger

til investeringer med nettotall + 24 (+26) og utnyttelse transportmateriell med + 18 (+19). Det er negativ forventning til transportprisene med nettotall -3 (+8).

**FIGUR 16. Utvikling 2015 ift 2014 – Fordeling: Nedgang/Uendret/Oppgang**



Figur 16 viser også at det er absolutt størst andel som har uendret forventning (grønn del av søylene) i hvert

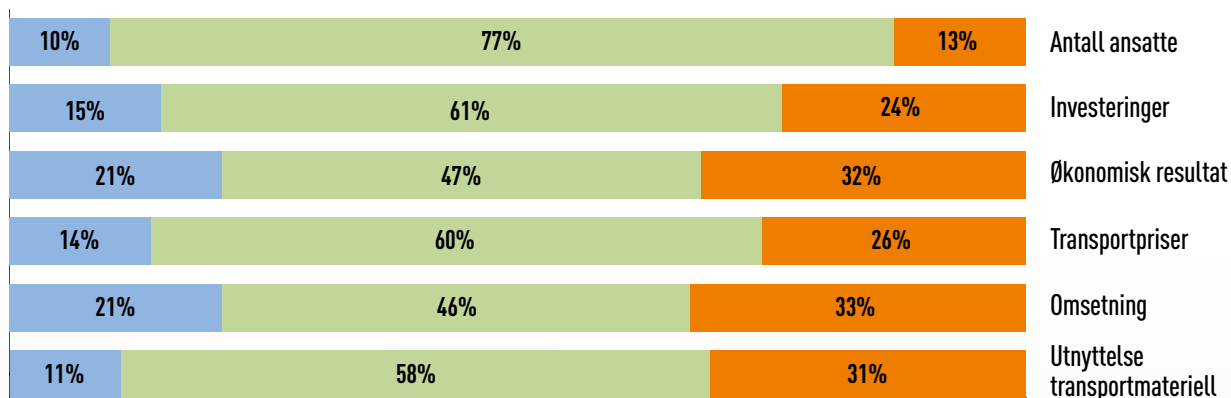
av områdene, hvor forventningene til uendret antall ansatte og transportpriser er høyest.

## 9.2 FORVENTNINGER TIL 2016

Figur 15 viser at det gjennomsnittlig er en positiv vurdering til forventningene på de samme seks viktige områdene for 2016, med nettotall + 11, som er noe lavere enn forrige undersøkelse (+15). Forventningene til utnyttelse transportmateriell er spesielt høy for 2016

med +20 (+18), mens forventningene til antall ansatte også for 2016 er lav med +2 (+3). Forventningene til omsetning, transportpriser og økonomisk resultat er betydelig lavere enn tilsvarende for 2015.

**FIGUR 17. Forventning 2016 – Fordeling: Nedgang/Uendret/Oppgang**



Figur 17 viser at det også med hensyn til forventningene til 2016 er absolutt størst andel som har uendret forventning (grønn del av søylene) innen hvert av

områdene, hvor forventningene til uendret antall ansatte, investeringer og transportpriser er høyest.



### 9.3. UTNYTTELSEN AV TRANSPORTMATERIELLET

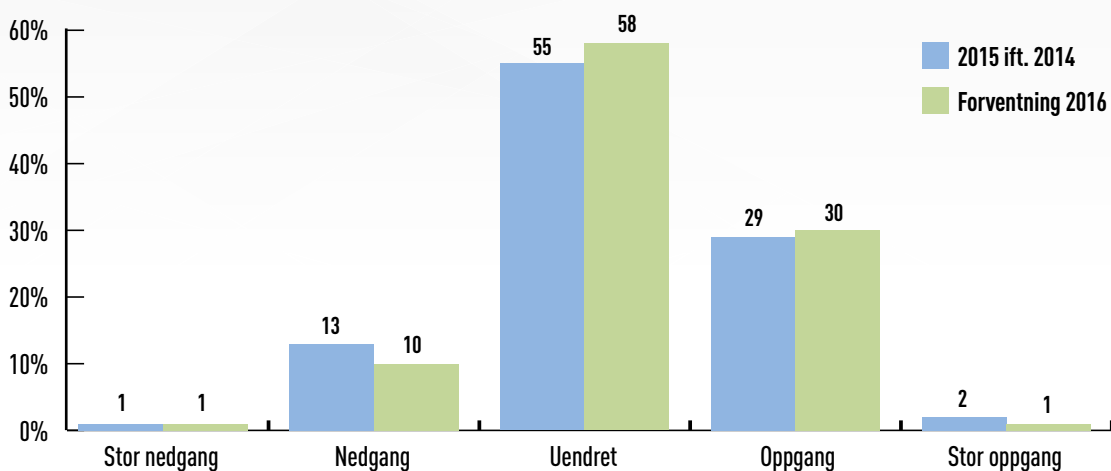
Den viktigste suksessfaktoren til en lastebilbedrift er utnyttelsen av lastebilen. Tabell 1 viser at tomkjøringsandelen i 2014–15 var lavest for leietransport (24,4 pst), mens for egentransport økte den 5 pst til 30,4 pst. Bak disse tallene ligger det at mange deler av leietransportbransjen sliter med skjevheter i retningsbalansen, som for eksempel innen tanktransport, tømmertransport og massetransport.

Utnyttelsen av transportmateriellet vil svinge avhengig av at etterspørselen fra industri, handel, det offent-

lige og privatmarkedet. Reduseres etterspørselen, kan næringen få overkapasitet som kan ta tid å justere. Forventningene til 2016 er +20 og på nivå med hva 2015 forventes å bli (+18), som indikerer en forventning om stabilt marked. Figur 15 viser at forventningene til utnyttelsen er jevnt høy både i 2015 og til 2016.

Figur 18 viser at 31 pst av bedriftene forventer en oppgang eller stor oppgang i utnyttelsen av transportmateriellet i 2016, lik utvikling for 2015.

FIGUR 18. Utnyttelse transportmaterieill



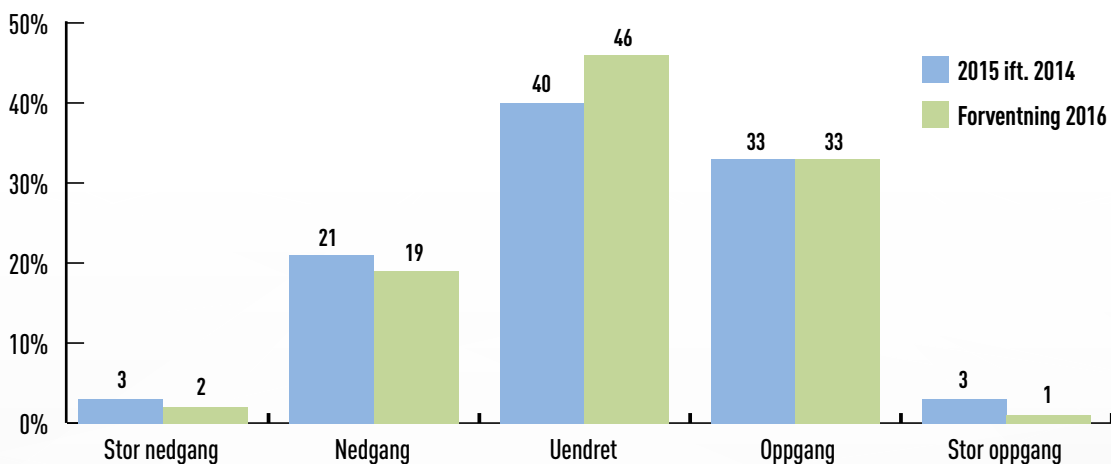
### 9.4. OMSETNING

Omsetningen har relativt høye nettotall (figur 15), med +13 både for 2015 og 2016, men dette er en nedgang fra hhv. +22 og +18 fra forrige undersøkelse.

Figur 19 indikerer at forventningene for 2016 er

preget av både konsolidering og fortsatt oppgang i markedet, som også fjorårets undersøkelse viste. 46 pst tror på uendret og 34 pst tror på oppgang eller stor oppgang i omsetningen.

FIGUR 19. Omsetning

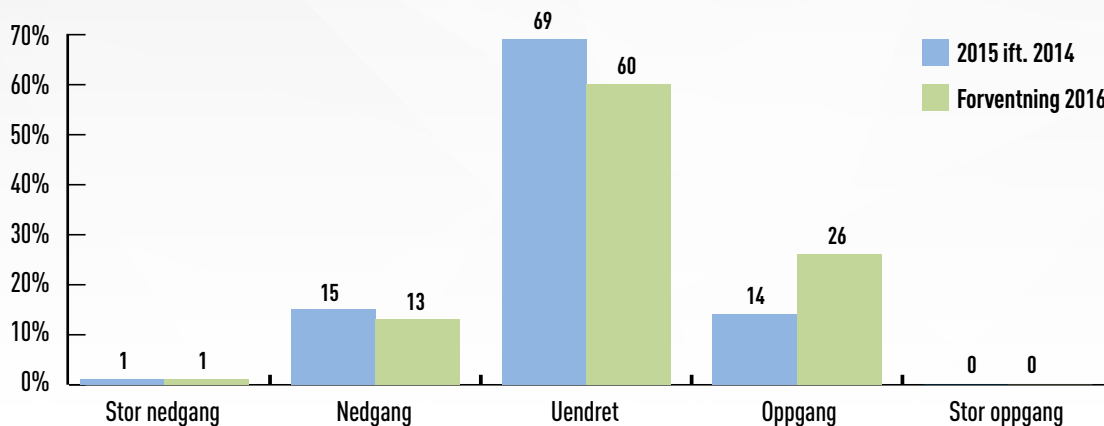


## 9.5. TRANSPORTPRISER

Pris er oftest den viktigste faktoren en transportkjøper legger vekt på. Figur 15 viser en forventning om nedgang i priser for 2015 (netttotal -3), men en økning i 2016 (netttotal +12). Figur 20 viser også at 26 pst forventer en oppgang, mens 60 pst forventer uendrede priser i 2016. Dette kan henge sammen med at kostnadsindeksen for

lastebiltransport, som utgis av Statistisk Sentralbyrå i samarbeid med NLF, har vist en fallende utvikling de siste 2 årene, og dermed kan det bli vanskeligere å få ut økte priser fra store deler av markedet. I fjorårets undersøkelse var nettotallet +22, hvor 34 pst forventet oppgang og 54 pst uendrede priser.

FIGUR 20. Transportpriser



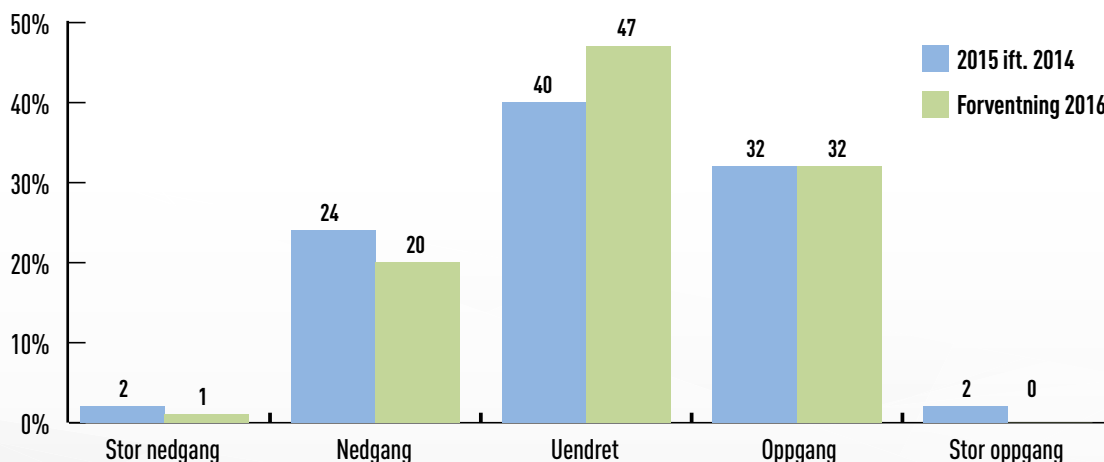
## 9.6. ØKONOMISK RESULTAT

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

Figur 15 viser relativt lavt forventninger til økonomisk resultat for 2015 på +8, mens forventningen til 2016 øker til +11. Dette er lavere enn i fjorårets undersøkelse.

Figur 21 viser at andelen som forventer nedgang eller stor nedgang i 2016 reduseres sammenlignet med 2015, og andelen som forventer oppgang er nær uendret, slik at andelen som forventer uendret resultat øker fra 40 pst for 2015 til 47 pst for 2016.

FIGUR 21. Økonomisk resultat



## 9.7. INVESTERINGER

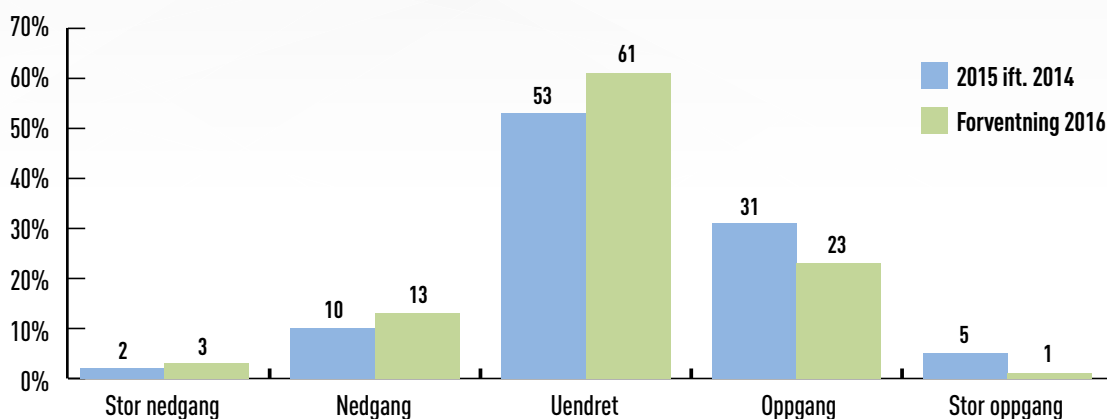
Investeringer i transportmateriell er knyttet til transportetterspørselen, den økonomiske utviklingen og utnyttelsen av eksisterende transportmateriell. NLF sin årlige Euro-klasse undersøkelse, som undersøker andelen av ulike Euro-klasser (Euro 0 til Euro VI) i bilbestanden til NLF-medlemmer, viser en høy utskiftingstakt etter som nye miljøkrav kommer. Fra 1.1.2014 kom det krav om Euro VI på alle nyregistrerte lastebiler. Undersøkelsen viser at ved utgangen av 2015 var om lag hver 4. bil utstyrt med Euro VI-motor.

Figur 15 viser at det i 2015 var høye forventninger til investeringer, med nettotall +24. For 2016 er

forventningene ikke så optimistiske, med en nedgang til +9. Dette er identisk med tilsvarende resultater i forrige undersøkelse.

Figur 22 viser at nedgangen skyldes en betydelig reduksjon i forventningen om oppgang eller økt oppgang, fra 36 pst til 24 pst. Det er også en liten økning i de som forventer en nedgang, mens andelen som forventer uendret øker betydelig fra 53 pst til 61 pst. Svarene for 2016 viser en mer forsiktig investeringstakt i nytt materiell enn 2015. Materiellet beholdes lengre, noe som også kan være et resultat av den teknologiske utviklingen tunge kjøretøy har hatt de siste årene.

FIGUR 22. Investeringer

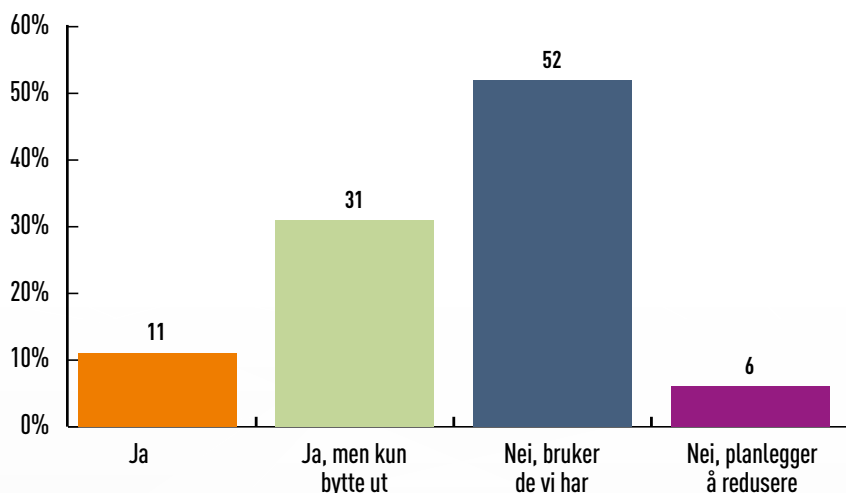


### 9.7.1 Planer om anskaffelse av lastebiler

I denne konjunkturundersøkelsen er det også spurt

konkret om lastebileierne har planer om å kjøpe nye biler eller ikke i 2016.

FIGUR 22.1. Har din bedrift planer om å anskaffe flere lastebiler i 2016?



Siden spørsmålet er nytt i denne undersøkelsen, er det vanskelig å vurdere om andelen er høye eller lave sam-

menlignet med tidligere år.



Figur 22.1 viser at til sammen 42 pst har planer om nybilkjøp, derav 11 pst for å øke bedriftens totale bilflåten. Majoriteten (52 pst) har ikke planer om å bytte, mens 6 pst planlegger nedtrapping.

Andelen på 42 pst som har planer om nybilkjøp underbygger NLFs årlige Euroklasse-undersøkelsen blant alle sine medlemmer, som viser en høy utskiftingstakt. Pr høsten 2015 er 24 pst av bilene i undersøkelsen med Euro VI-teknologi (krav fra 1.1.2014), og 86 pst av alle kjørte km gjøres med lastebiler med Euro V eller VI-teknologi.

En nærmere analyse viser at av de som planlegger å kjøpe ny(e) bil(er) (utvidelse av bilparken) har 18

pst negativt driftsresultat, og ytterligere 19 pst har svakt driftsresultat (0 – 3 pst). Av de som planlegger å redusere antall biler, har 22 pst negativt driftsresultat, og ytterligere 26 pst har svakt driftsresultat (0–3 pst).

Av de som planlegger å kjøpe ny(e) bil(er) (utvidelse av bilparken) har 12 pst negativ egenkapitalandel, og ytterligere 10 pst har svak egenkapitalandel (0–5 pst). Av de som planlegger å redusere antall biler, har 14 pst negativ egenkapitalandel, og ytterligere 6 pst har svak egenkapitalandel (0–5 pst). Dette kan indikere at investering i nye biler i noen tilfeller vurderes å være tiltak som skal til for å bedre driftsresultat og egenkapitalandel.

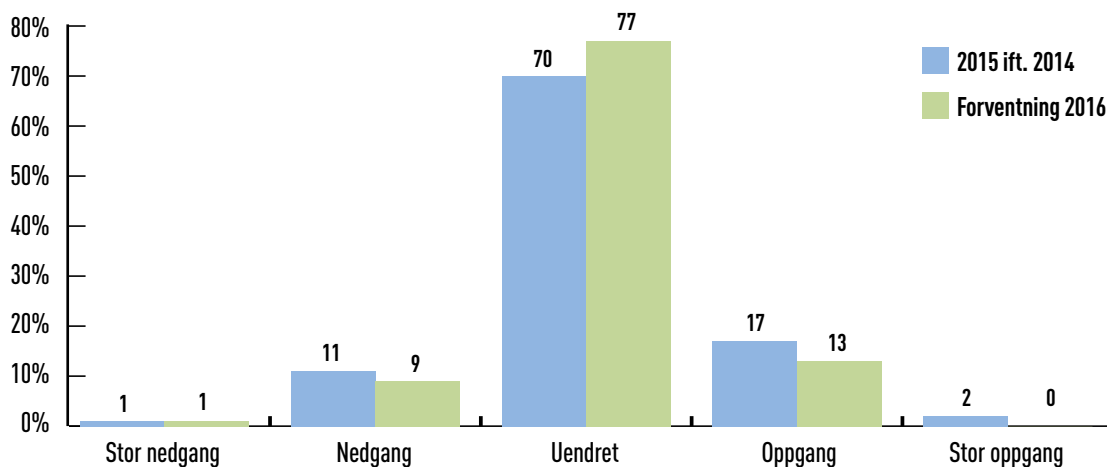
## 9.8. ANTALL ANSATTE

Figur 15 viser at forventningene til antall ansatte er optimistisk, +7 i 2015 men synker til +2 for 2016. Dette er det lavest nettotallet for 2016 for alle de 6 områdene som er undersøkt.

Figur 23 viser at det i all hovedsak forventes en

uendret utvikling i antall ansatte i 2016. Hele 77 pst av bedriftene forventer dette, som er på nivå med tidligere års undersøkelse. Det er likevel noen få (13 pst) som har forventning om oppgang i 2016, men dette er lavere enn tilsvarende i 2015 (19 pst).

FIGUR 23. 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 regnskapsårene 2013 og 2014. Presentasjonen viser

tilstanden og utviklingen blant de bedriftene som har svart i undersøkelsen, og gjenspeiler ikke nødvendigvis næringen som helhet.

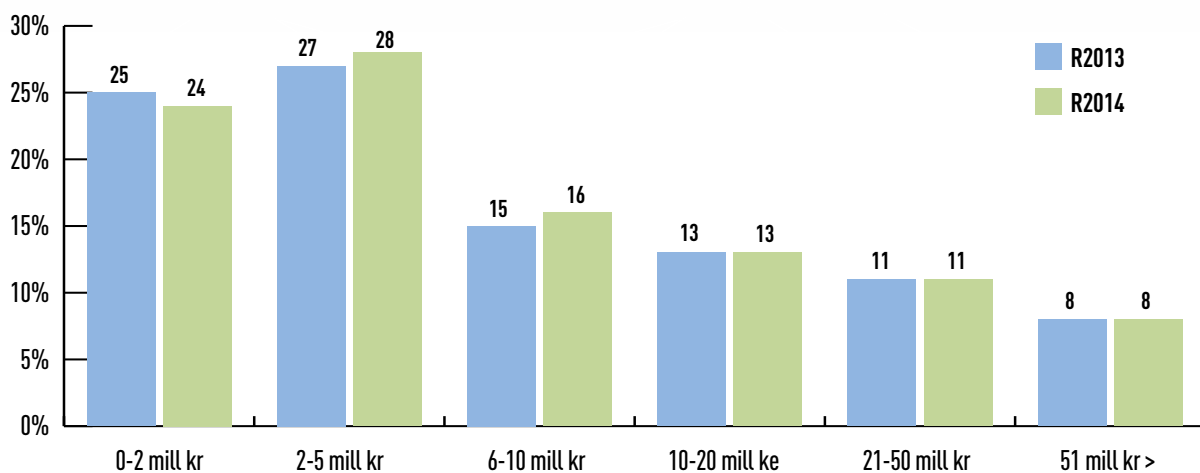
#### 10.1. DRIFTSINTEKTER – OMSETNING

Figur 24 viser fordelingen av omsetning på ulike intervaller for regnskapsårene 2013 og 2014.

Andelen bedrifter med mindre enn 10 mill kr i omsetning er fortsatt høy, 68 pst både i 2013 og 2014, som indikerer at næringen består av mange små/mindre

bedrifter. Denne andelen har holdt seg stabil de siste årene. Andelen småbedrifter under 2 mill kr er 24 pst (25 pst) og under 5 mill kr er 52 pst (52 pst). Andelen over 10 mill kr er 32 pst (32 pst), med stabile andeler innen hvert intervall.

FIGUR 24. Driftsinntekter



En beregnet gjennomsnittlig omsetning for de bedriftene som har svart vises i tabell 4 for de siste 6 regnskapsårene (2009-2014). For 2014 ble det en liten ned-

gang på 1 pst sammenlignet med 2013, til en beregnet gjennomsnittlig omsetning på 17,0 mill kr.

TABELL 4. Driftsinntekter – omsetning

Regnskapsår	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Gjennomsnittlig omsetning (mill kr)	13,8	16,4	14,9	14,8	17,2	17,0
Endring	-9%	19%	-9%	-1%	16%	-1%

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

## 10.2. DRIFTSRESULTAT – LØNNSOMHET

Driftsresultatet er angitt i pst før skatt og finansielle poster.

Figur 25 viser fordelingen av driftsresultat på ulike intervall for regnskapsårene 2013 og 2014. Nytt i årets undersøkelse er at det også er svaralternativ Negativt og laveste intervall er endret fra 0,5–3 pst til 0–3 pst. Dermed er det ikke mulig å sammenligne utviklingen i hvert av de to laveste intervallene med tidligere undersøkelser.

Figuren viser at 10 pst av bedriftene som har svart, hadde negativt driftsresultat i 2014. Det framstår som et betydelig tall, men er ikke mulig å sammenligne med 2013 fordi Negativt ikke var et svaralternativ. Det kan antas at bedriftene som i forrige undersøkelse hadde negativt driftsresultat, avga svar i det laveste intervallet 0,5 pst–3 pst.

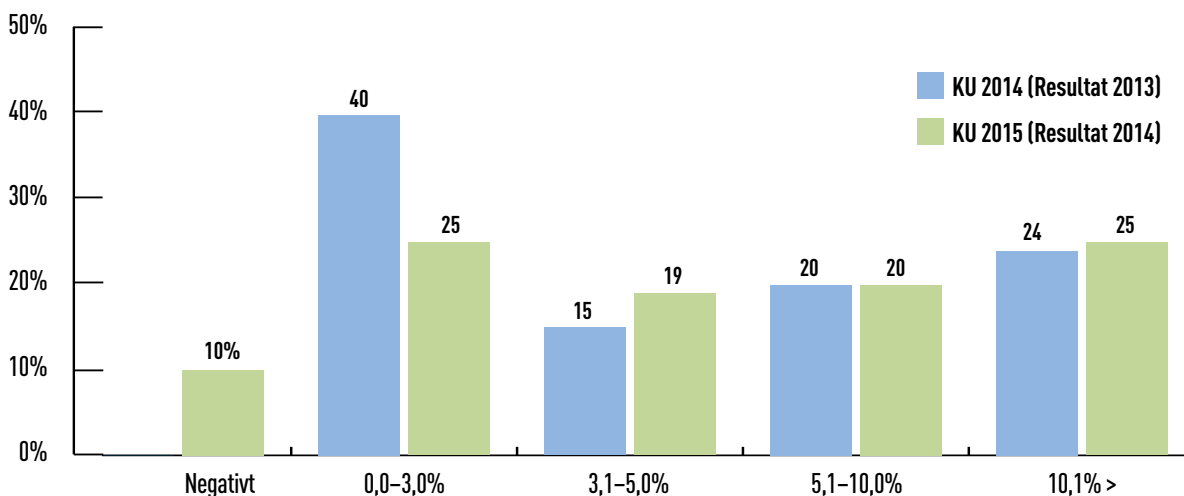
Nærmere analyse viser at 1 av 3 som hadde negativt driftsresultat i 2014 også hadde negativ egenkapital samme år.

Intervallene Negativt og 0,5–3,0 har samlet en andel på 40 pst av bedriftene for 2013–resultatet, mens det i 2014 er 35 pst. På den bakgrunn kan man anta at bedrifter med negativt driftsresultat i 2013 var enda høyere enn 10 pst, mens altså andelen bedrifter med lavere driftsresultat enn 3 pst har gått ned.

Figuren viser også at det er en økning i andelen bedrifter med driftsresultat i intervallene mellom 3,1 pst og 5,0 pst, og over 10,1 pst.

Svarene indikerer som tidligere at bransjen utvikler seg ulikt, med en svak tendens til at de med høyt driftsresultat forbedrer seg litt. Det er bekymringsfullt at 10 pst av bedriftene har negativt driftsresultat.

FIGUR 25. Driftsresultat



Tabell 5 viser tall fra SSB for driftsmargin (driftsresultat i pst av driftsinntekter) for regnskapsårene 2009 til 2013 for godstransport på vei (aksjeselskaper lastebilnæringen, herunder flyttransport) og for regnskapsårene 2009 til 2014 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 5. Driftsresultat – lønnsomhet

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
SSB – aksjeselskaper lastebilnæringen	3,0%	2,9%	3,2%	4,0%	4,0%	N/A
SSB – fastlands-Norge	6,3%	7,4%	6,9%	6,6%	6,9%	7,3%

Kilde: SSB – N/A betyr ikke tilgjengelig tall

For Godstransport på vei er marginen lav hele perioden, men bekrefter en positiv utvikling de siste årene, fra 2,9 pst i 2010 til 4,0 pst i 2012 og 2013. For fastlands-Norge er marginene betydelig høyere – nesten dobbelt så høy. For 2011 var den 6,9 pst og for 2014 var den 7,3 pst.

### 10.3. EGENKAPITALANDEL – SOLIDITET

Egenkapitalandelen er angitt i pst av sum gjeld og egenkapital.

Figur 26 viser fordelingen av egenkapitalandelen på ulike intervall for regnskapsårene 2013 og 2014. Nytt i årets undersøkelse er at det også er svaralternativ Negativ og laveste intervall fra tidligere er delt i to intervall, 0–5 pst og 6–10 pst. Dermed er det ikke mulig å sammenligne utviklingen i hvert av de tre laveste intervallene med tidligere undersøkelser.

Figuren viser at 7 pst av bedriftene som har svart, hadde negativ egenkapital ved utgangen av 2014. Også dette, som for driftsresultatet i kapittel 10.2, framstår som et betydelig tall, men er ikke mulig å sammenligne med 2013 fordi Negativ ikke var et svaralternativ.

Nærmere analyse viser at halvparten av de som hadde

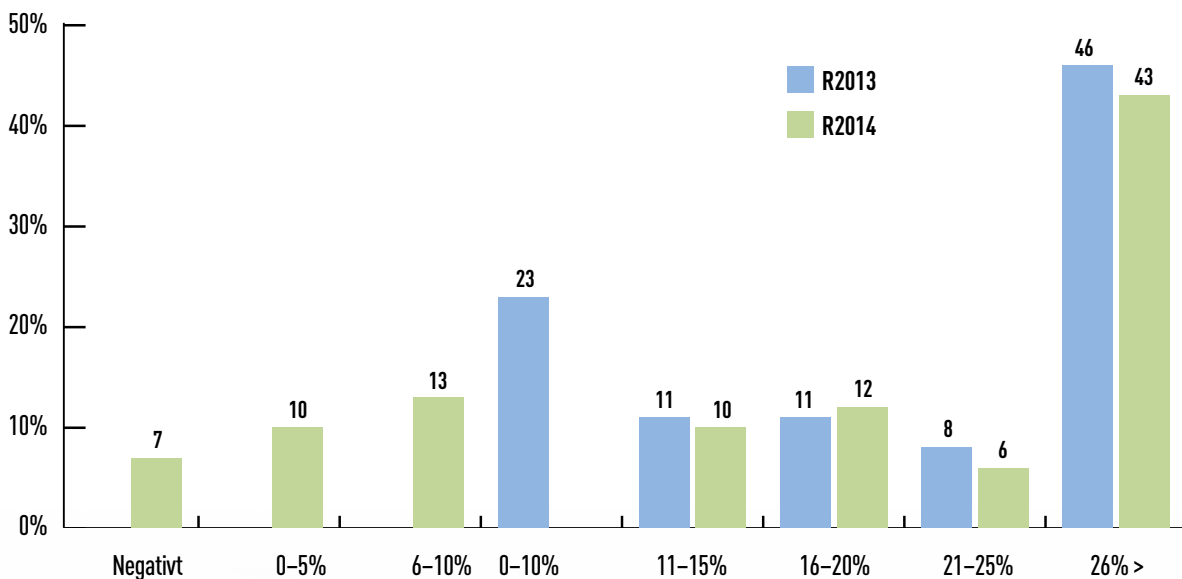
Dette bekrefter at driftsresultatet i lastebilnæringen er på et lavt nivå sammenlignet med næringslivet for øvrig, som i stor grad er vareeierne det transporteres for.

negativ egenkapital i 2014 også hadde negativt driftsresultat samme år.

Intervallene Negativ, 0–5 pst og 6–10 pst egenkapitalandel har samlet en andel på 23 pst av bedriftene ved utgangen av 2013, mens det ved utgangen av 2014 var 30 pst. På den bakgrunn kan man anta at andelen bedrifter med negativ egenkapitalandel i 2013 var lavere enn 7 pst, mens altså andelen bedrifter med lavere egenkapitalandel enn 10 pst har økt.

Figur 26 viser at bedriftene rapporterer en nedgang i egenkapitalandelen. Det er en økning i andelen bedrifter som har egenkapitalandel under 25 pst (spesielt under 10 pst) fra 54 pst i 2013 til 57 pst i 2014. Tilsvarende synker andelen bedrifter som har egenkapitalandel over 25 pst, fra 46 pst i 2013 til 43 pst i 2014.

FIGUR 26. Egenkapitalandel



Tabell 6 viser tall fra SSB for egenkapitalandel (i pst av sum gjeld og egenkapital) for årene 2009 til 2013 for godstransport på vei (herunder flyttetransport) og for årene 2009 til 2014 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**

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
SSB – aksjeselskaper lastebilnæringen	29,1%	32,5%	33,8%	35,5%	36,6%	N/A
SSB – næringslivet for øvrig	41,3%	42,4%	42,1%	40,8%	44,4%	46,1%

Kilde: SSB – N/A betyr ikke tilgjengelig tall

I gruppen «Godstransport på vei» (aksjeselskaper lastebilnæringen) er egenkapitalandelen lav hele perioden, sammenlignet med fastlands-Norge. Imidlertid er det en økning på 7,5 pst-poeng i perioden 2009 – 2013 (fra 29,1 pst til 36,6 pst), mens det for fastlands-Norge er en økning på 3,1 pst-poeng i samme periode. For 2014 øker egenkapitalandelen betydelig, til 46,1 pst. Det

foreligger ikke tilsvarende 2014-tall for Godstransport på vei.

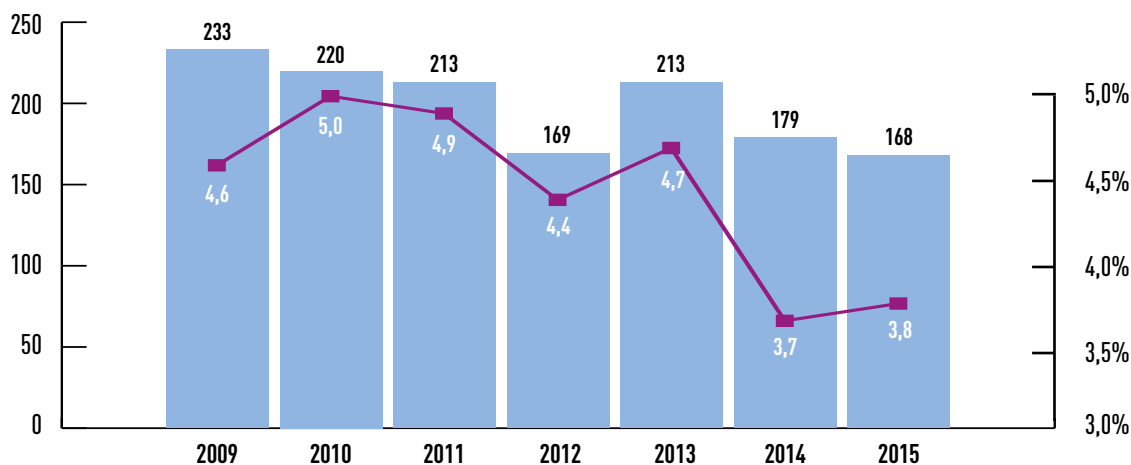
Dette bekrefter at soliditeten i lastebilnæringen er på vei oppover, men er ennå ikke på nivå med næringslivet for øvrig. Soliditeten må også kunne sies å være lav med tanke på de store investeringer som gjøres i materiell og utstyr, samt konkurransen i markedet.

### 10.3.1. KONKURSÅPNINGER

SSB sin statistikk over konkursåpninger er også et «barometer» på næringens levedyktighet. Figur 27 viser antall konkursåpninger for kategorien Godstransport

på vei (søyle mot venstre akse), og andelen disse utgjør av alle konkursåpninger (linje mot høyre akse), pr år fra 2009 til 2015.

**FIGUR 27. Konkursåpninger – Godstransport på vei – Antall og andel av alle næringer**



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

Åpnede konkurser: Foretakskonkurser, ekskl. enkeltpersonforetak + Personlige konkurser, inkl. enkeltpersonforetak

Antallet konkursåpninger er jevnt synkende, fra 233 i 2009 (i finanskrisen) til 168 i 2015, en reduksjon på 28 pst. Godstransport på vei sin andel av konkurs-

åpninger i alle næringer er også synkende, fra 4,6 pst i 2009 til 3,8 pst i 2015.





**NORGES LASTEBILEIER-FORBUND**

[www.lastebil.no](http://www.lastebil.no) • [www.facebook.com/lastebil](https://www.facebook.com/lastebil)



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Postboks 7134, St. Olavs Plass 0130 OSLO  
Telefon: 415 44 100 • E-post: [post@lastebil.no](mailto:post@lastebil.no)  
[www.facebook.com/lastebil](http://www.facebook.com/lastebil)

[www.lastebil.no](http://www.lastebil.no)

