

NLFs KONJUNKTUR- UNDERSØKELSE

2013



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Konjunkturundersøkelsen 2013

Kabotasjetransport – økt prispress

I Norges Lastebileier-Forbund (NLF) sine konjunkturundersøkelser dokumenterer vi nåværende situasjon og forventet utvikling. Årets svar viser vekst i omsetning og driftsresultat. Forventningene til det kommende år peker i en nøktern positiv retning. Selv om det er en høy andel som forventer en uendret situasjon, er det en overvekt som forventer vekst fremfor nedgang.

NLFs konjunkturundersøkelse gir oss mange interessante svar, og noen av dem bekrefter forhold vi er kjent med. Svarene viser at lastebilnæringen er engasjert i et stort mangfold av transporttjenester. Den er en typisk småbedriftsnæring hvor det private eierskapet er stort, driftsmarginene små og egenkapitalen lav. Som statistikken til Statistisk Sentralbyrå viser, er både driftsresultatet og egenkapitalen på et langt høyere nivå for det øvrige norske næringsliv, altså våre kunder. Dette er et utviklingstrekk som gir grunn til refleksjon og bekymring.

I årets konjunkturundersøkelse er det gjort en kartlegging knyttet til kabotasjetransport. Svarene viser at en betydelig andel av NLFs medlemmer er berørt og har erfart nedgang i omsetning og redu-

sert økonomisk resultat som følge av kabotasje. Et annet moment for å vurdere effekten av kabotasje på det norske innenlandsmarkedet, er utviklingen i prisene. Undersøkelsen viser at en betydelig større andel av bedriftene som har mistet oppdrag grunnet kabotasje, har opplevd prisnedgang. Dette kan bero på at kabotasjetransporten gir økt prispress og at norske bedrifter må tyne sine marginer ytterligere for å kunne vinne kontrakter.

Oslo, mars 2014

Norges Lastebileier-Forbund



Geir A. Mo
Administrerende direktør

Dette er sjettede gangen Norges Lastebileier-Forbund presenterer sin egen konjunkturundersøkelse for lastebilnæringen. Den er gjennomført elektronisk blant NLFs medlemmer. I undersøkelsen er det lagt til grunn svar fra 945 bedrifter, som gir en svarprosent på ca. 35. Svartall og prosent vurderes som meget tilfredsstillende. Gjennomgang av svarene viser at disse er representative. Undersøkelsen har vært anonym. Det rettes en stor takk til alle som har deltatt i undersøkelsen.

Ansvarlig/kontaktperson i NLF: Siviløkonom/rådgiver Ivar Goderstad

1 Statistisk sentralbyrå

Lastebilundersøkelsen 2. kvartal 2013

Statistikken tar for seg nasjonal leie- og egentransport med godsbiler med en nyttelast over 3,5 tonn. Tabell 1 – sist tilgjengelige data – viser utviklingen fra 4. kvartal 2012 til 2. kvartal 2013. Tallene viser en negativ utvikling for transportmengden, noe som også samsvarer godt med opplysninger fra speditører, samt industri- og handelsbedrifter. Transportarbeidet viser imidlertid en fortsatt positiv utvikling. For leietransporten registreres en nedgang på 9,6 prosent for transportmengden og 3,2 prosent for transportarbeidet, og tomkjøringsprosenten viser en nedgang fra 24,7 til 24,1 prosent, noe som indikerer en bedre kapasitetsutnyttelse. For egentransport viser utviklingen en økning i transportmengden på 11,4

prosent, mens transportarbeidet øker med hele 32,5 prosent. Denne utviklingen har igjen ført til at tomkjøringsprosenten til egentransportørene har økt fra 26 til 29,6 prosent. Statistikken viser tydelig at leietransportørene er inne i en negativ utviklingstrend og taper markedsandeler i forhold til egentransporten. Den gjennomsnittlige transportlengden øker for begge transportformene. Årsaken er fortsatt nye logistikk-løsninger, økt konsentrasjon av bosetting og næringsstruktur og et redusert omfang av primær- og sekundærnæringer. Dette har ført til lengre transportavstander, men også til en mer konsentrert varedistribusjon.

Tabell 1 SSB – lastebilundersøkelsen 2. kvartal 2013 mot 4. kvartal 2012
Nasjonal leie- og egentransport – godsbiler med nyttelast over 3,5 tonn

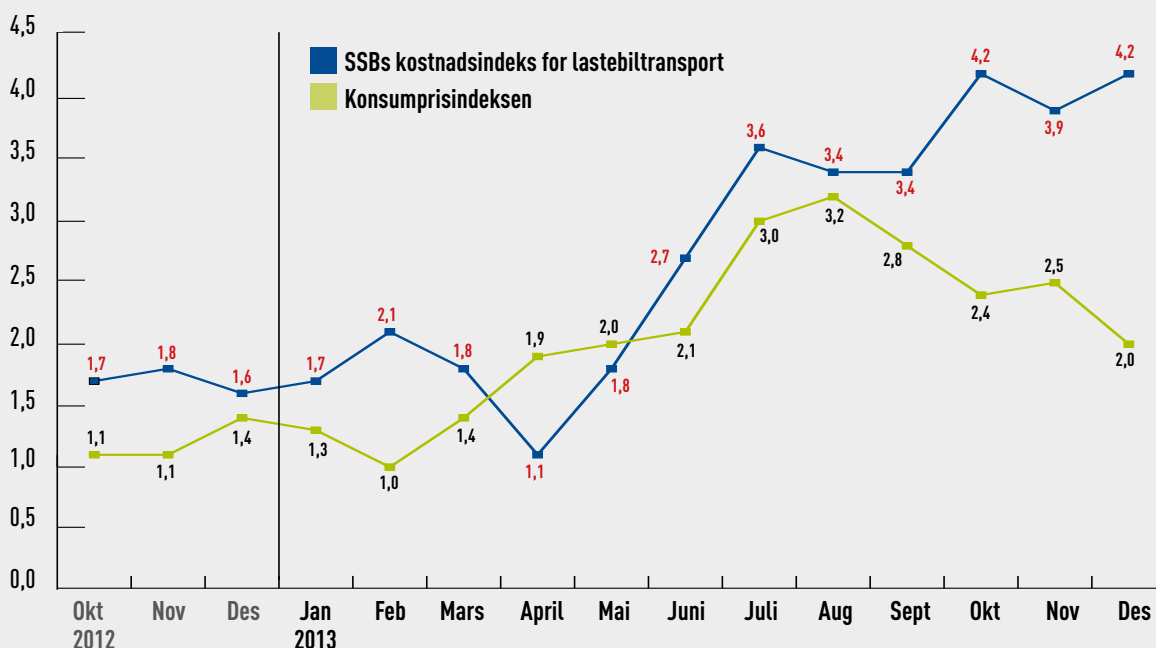
| | Transportmengde i mill. tonn | | | Transportarbeid i mill. tonnkm | | | Tomkjøring i % | | Gj.sn. transportkm | |
|-------------------------------------|---------------------------------|----------------|-----------|-----------------------------------|----------------|-----------|-------------------|----------------|-----------------------|----------------|
| | 4. kv. 2012 | 2. kv. 2013 | Utvikling | 4. kv. 2012 | 2. kv. 2013 | Utvikling | 4. kv. 2012 | 2. kv. 2013 | 4. kv. 2012 | 2. kv. 2013 |
| I alt | 68 | 66,5 | -2,3 % | 4 477,5 | 4 720,2 | 5,1 % | 25 | 25,8 | 65,9 | 71,0 |
| Leietransport | 46,9 | 42,8 | -9,6 % | 3 775,0 | 3 659,2 | -3,2 % | 24,7 | 24,1 | 80,4 | 86 |
| Egentransport | 21,0 | 23,7 | 11,4 % | 702,5 | 1 041,2 | 32,5 % | 26 | 29,6 | 33,4 | 43,9 |
| Markedsandeler i prosent | | | | | | | | | | |
| Leietransport | 69,0 % | 64,4 % | -7,2 % | 84,3 % | 77,5 % | -8,8 % | | | | |
| Egentransport | 30,9 % | 35,6 % | 13,3 % | 15,7 % | 22,1 % | 28,9 % | | | | |

2 Kostnadsutviklingen

Det vises til kostnadsindeksen for lastebiltransport som utarbeides av Statistisk Sentralbyrå på oppdrag av NLF. Tabell 2 viser utviklingen fra 2007 til 2013. I tillegg til totalkostnaden er også de fire største kostnadskomponentene samt konsumprisindeksen tatt med. Indeksen hittil i år, se figur 1, viser at kostnadsutviklingen for 2013 ligger rundt

4 prosent. Motoren i utviklingen det siste året har vært lønnsutviklingen, mens drivstoffprisen har holdt seg i ro og har vært mer forutsigbar sett mot tidligere år. Utviklingen ett år frem i tid er vanskelig å anslå, da usikkerheten knyttet til flere av innsatsfaktorene er for stor.

Figur 1 Totalkostnaden for lastebiltransport – vektet gjennomsnitt. Utvikling – prosentvis endring det siste året



Tabell 2 Kostnadsutviklingen 2007–2013. Tall i prosent

| | Totalkostnaden for lastebiltransport | Kostnadskomponenter – de fire store | | | | Konsumprisindeksen |
|------|--------------------------------------|-------------------------------------|------|---------|------------|--------------------|
| | | Drivstoff | Lønn | Kapital | Reparasjon | |
| 2007 | 6,0 | 14,7 | 4,7 | 4,4 | 4,8 | 2,8 |
| 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 |

3 Strukturen i lastebilnæringen

Type transport – det store mangfoldet

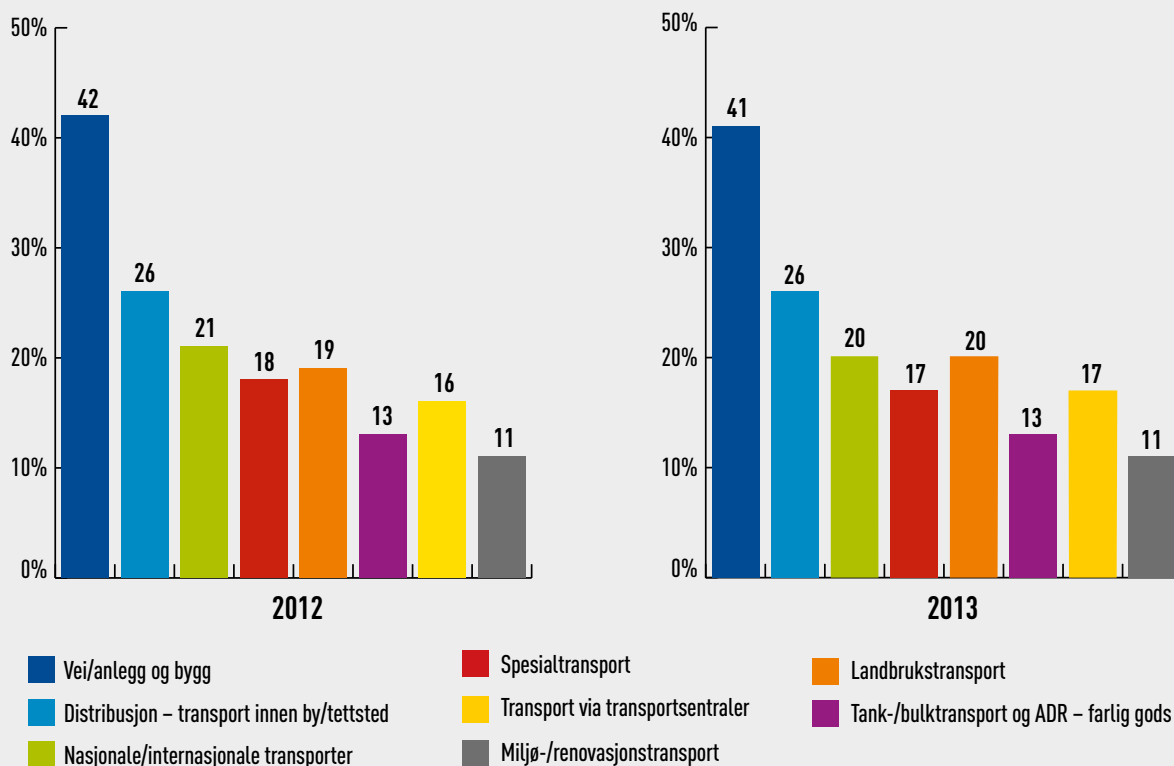
I den offentlige debatten er det først og fremst konkurransen fra utenlandske transportører det i dag fokuseres på, men lastebiltransport er så mye mer enn det. Vi snakker om det store mangfold av transportaktiviteter i hver en krok av landet.

Denne delen av konjunkturundersøkelsen fokuserer på strukturen i lastebilbedriftene, herunder type transportaktivitet og størrelsen på bedriftene. Her ble det spurt om hvilke transporttyper som utgjør mer enn 15 prosent av omsetningen i regnskapsåret – 2012. Figur 2 viser fordelingen på de 8 hovedtypene av transportaktiviteter det ble spurt om. (Antall undergrupper er hele 60, og viser det store mangfoldet av transportaktiviteter som

næringen er engasjert i). Flere lastebilbedrifter har angitt en stor spredning i driften og er engasjert i flere forskjellige transporttyper. Andre interessante kjennetegn er at bedriftene opererer innen klare nisjer, og ikke innen ren stykkgoods. Undersøkelsen gir også en god indikasjon på at mange lastebilbedrifter har relevant utfyllende virksomhet.

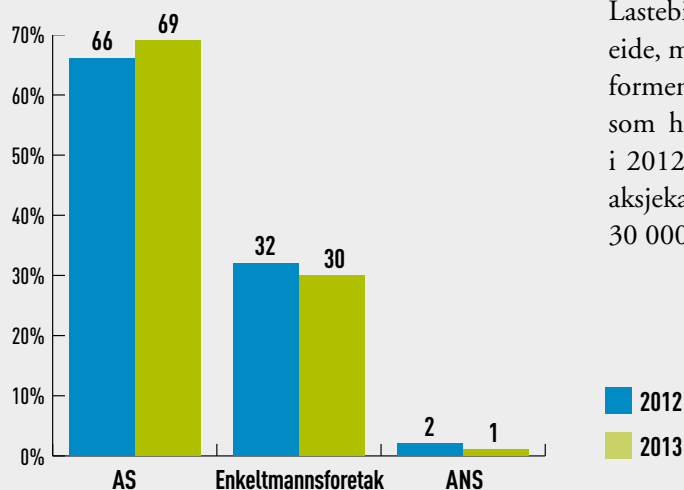
De største gruppene er fortsatt vei-/anleggstransport, distribusjon og nasjonal/internasjonale langtransport, som er stykk- og partigods og trekkvogntransporter. I forhold til tidligere undersøkelser er det også i år registrert visse endringer og forskyvninger i dette strukturbildet.

Figur 2 Omsetning fordelt på transporttyper



4 Organisasjonsform – bedriftstype

Figur 3



Lastebilbedriftene har historisk sett vært personlig eide, men mange har etter hvert valgt aksjeselskapsformen. Figur 3 viser at 69 prosent av bedriftene som har svart, er AS, en økning fra 66 prosent i 2012. Årsaken kan nok henføres til at kravet til aksjekapital er endret fra NOK 100 000 til NOK 30 000.

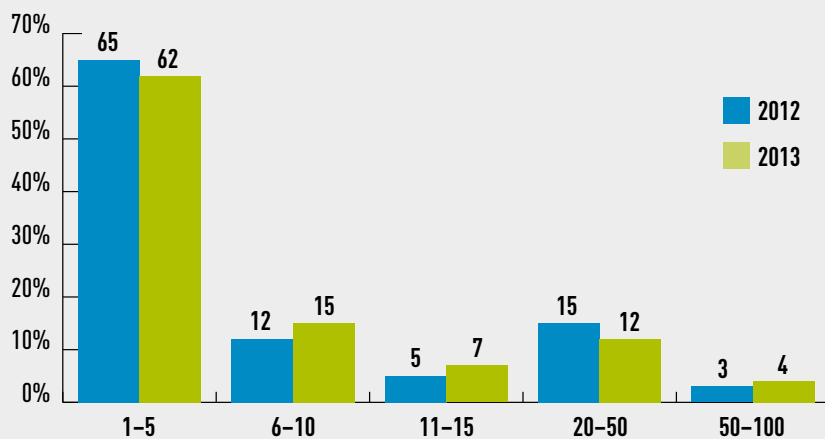
5 Antall ansatte

Lastebilnæringen er en typisk småbedriftsnæring som består av et stort antall små bedrifter med 1 til 5 ansatte, og et forholdsvis lite antall store virksomheter med mange ansatte.

Fordelingen viser at 62 prosent av bedriftene er små bedrifter med 1 til 5 ansatte. I fjorårets undersøkelse lå denne fordelingsprosenten på 65 prosent – altså færre ansatte i småbedriftsgruppen. Bare 4 prosent av bedriftene som har svart, har flere enn femti

ansatte. Figur 4 viser at det har blitt flere ansatte i de mellomstore bedriftene med ansatte fra 6 til 10 og 11 til 15, og fordelingsprosenten på henholdsvis 15 og 7 mot 12 og 5. I gruppen fra 20 til 50 viser figuren en nedgang fra 15 prosent i fjor til 12 prosent i år. Beregninger som er gjort ut fra svarene i år, viser et snitt på 6,6 ansatte. Det gir et uendret bilde fra forrige år. Fra året 2007 – før finanskrisen – er nedgangen for øvrig beregnet til 12 prosent.

Figur 4



Beregnet snitt
antall ansatte

| | |
|------|-----|
| 2007 | 7,5 |
| 2009 | 6,8 |
| 2010 | 6,5 |
| 2011 | 6,9 |
| 2012 | 6,6 |
| 2013 | 6,6 |

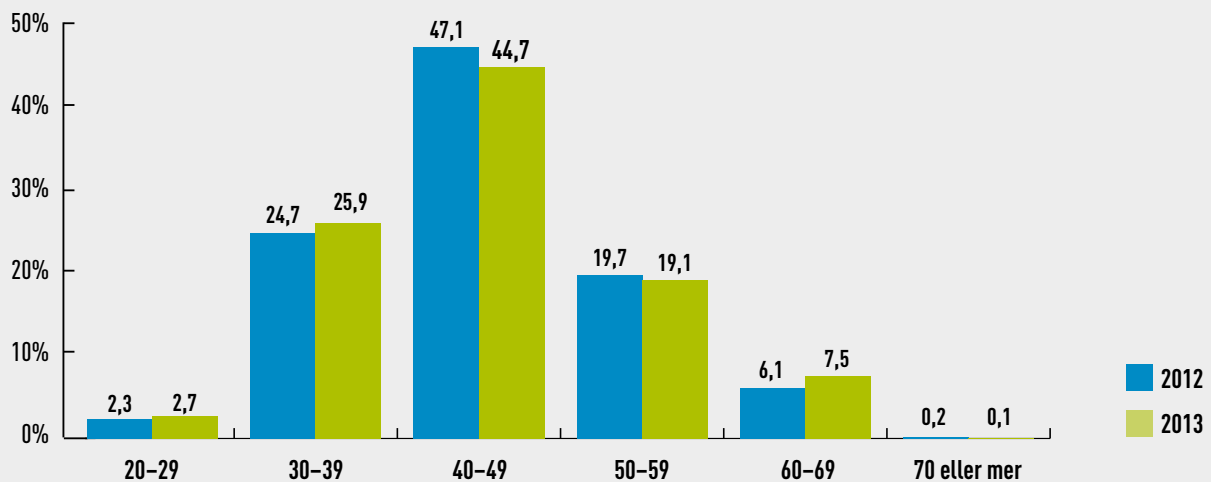
6 Gjennomsnittsalder

Igjen viser svarene at gjennomsnittsalderen til de ansatte er høy. Bare 2,7 prosent av de ansatte kan henføres til aldersgruppen fra 20 til 29 år. Årets undersøkelse viser en økning i gruppen fra 30 til 39 år, mens gruppene fra 40 til 49 år er uforandret, og gruppen fra 50 til 59 viser en liten nedgang. Grup-

pen fra 60 til 69 år viser i årets undersøkelse den største økningen. Beregninger viser at gjennomsnittsalderen i næringen i årets undersøkelse ligger på det samme nivå som i 2012 – 45,3 år.

Fra 2007 har gjennomsnittsalderen økt med 9,7 prosent.

Figur 5



Beregnet snittalder

| 2007 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|------|------|------|------|------|------|
| 41,3 | 43,7 | 44,8 | 44,6 | 45,3 | 45,3 |

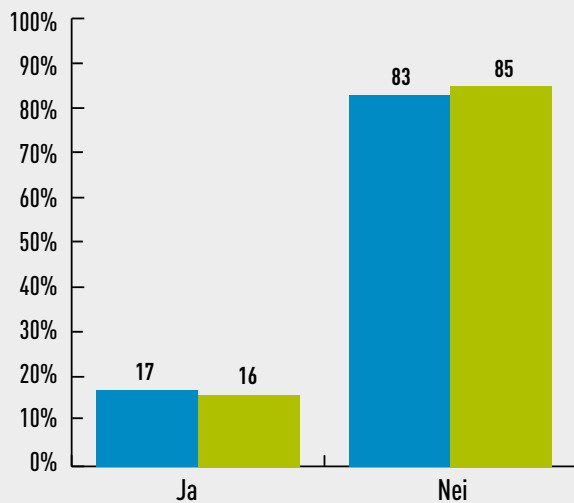


7 Sjøførerrekuttering

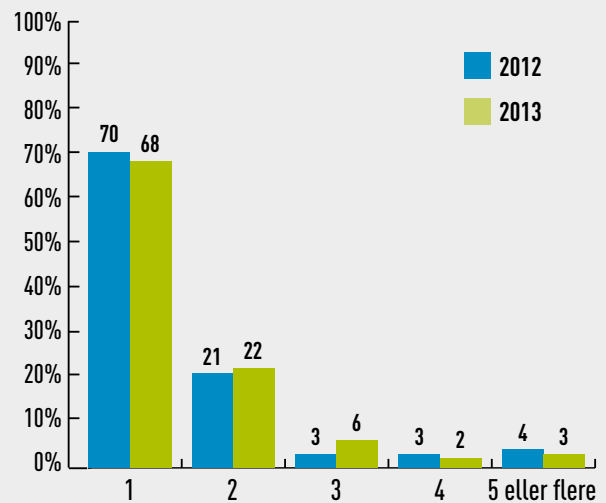
Svarene i årets undersøkelse viser små endringer fra forrige års undersøkelse vedrørende rekrutteringssituasjonen til næringen. Svarene vises i figurene fra 6 til 12, og må ses opp mot pkt. 5 – antall ansatte, som viser at i underkant av 80 prosent av svarene er knyttet til bedrifter med 1 til 10 ansatte. For disse bedriftene viser igjen svarene at de ikke har de store

problemene med rekrutting på nåværende tidspunkt. Svarene om en vanskelig rekrutteringssituasjon kan således henføres til de større virksomhetene i næringen, noe som underbygger øvrige opplysninger NLF får inn fra disse bedriftene. Det er også disse bedriftene som har satset på å ta inn lærlinger og har ansatt sjåfører med en annen nasjonalitet.

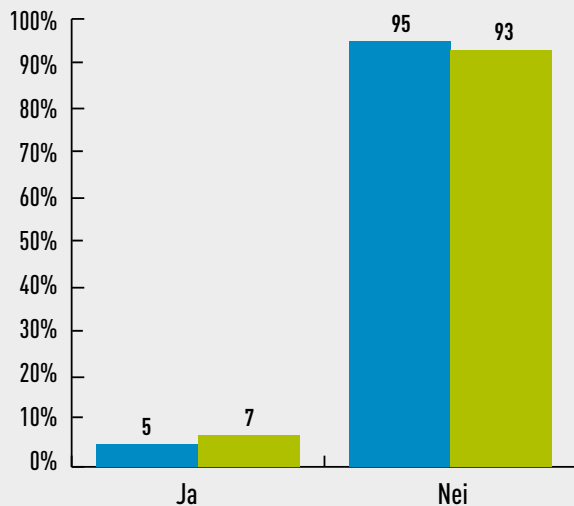
Figur 6 Har din bedrift lærlinger?



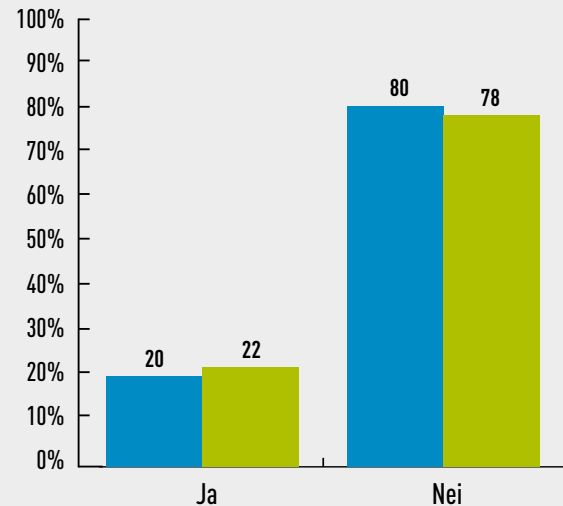
Figur 7 Hvor mange lærlinger har bedriften?



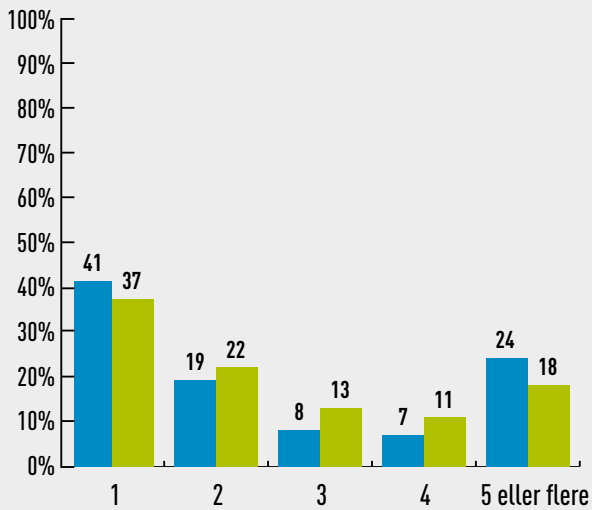
Figur 8 Har bedriften planer om å ta inn lærlinger i løpet av kommende 6 måneder?



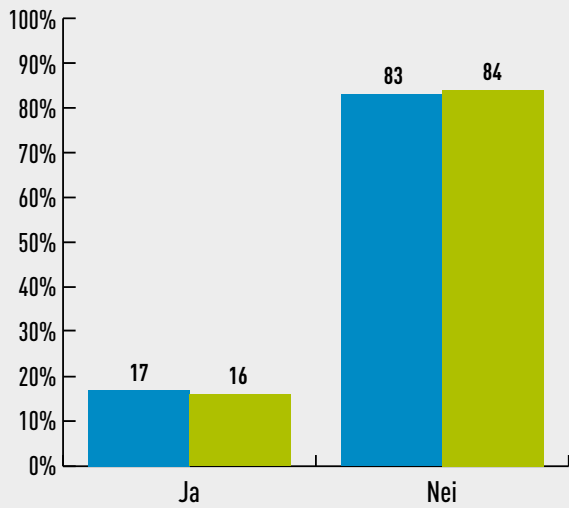
Figur 9 Har din bedrift ansatte sjåfører med en annen nasjonalitet; svenske, danske, polske m. fl.?



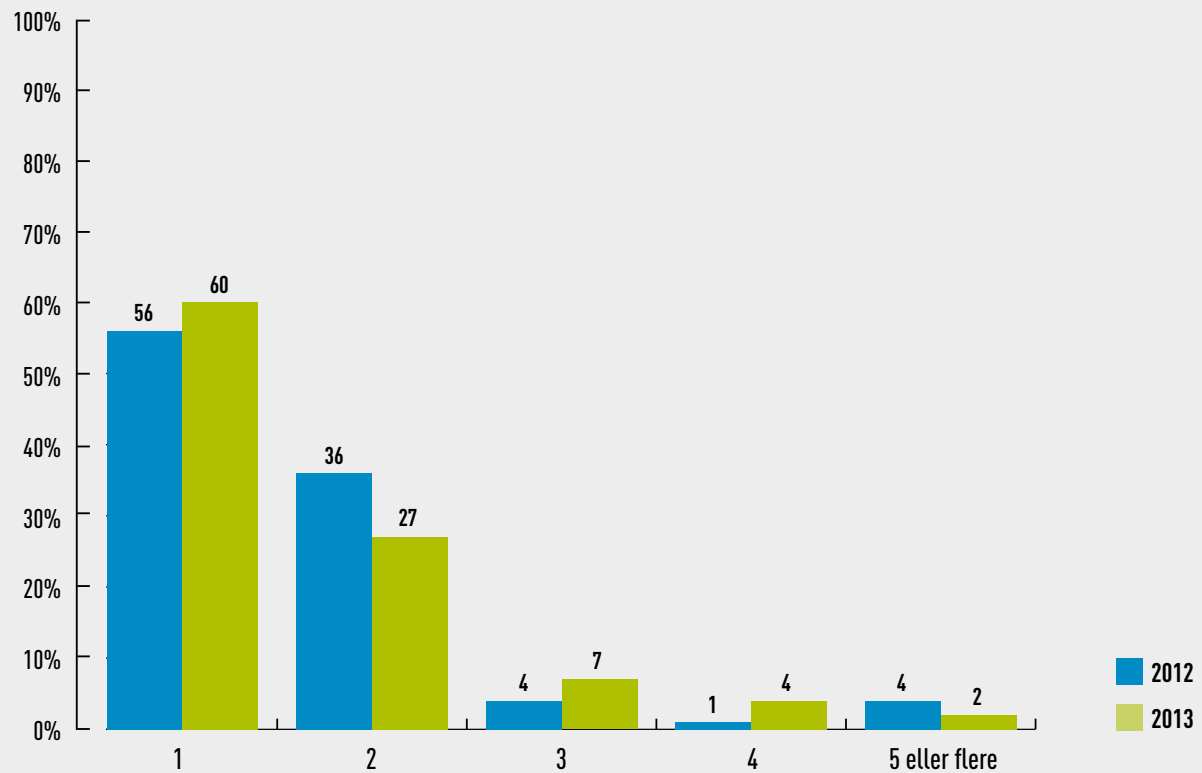
Figur 10 Hvor mange sjåfører har bedriften med en annen nasjonalitet?



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



Figur 12 Hvor mange ubesatte sjåførstillinger har bedriften?



8 Kabotasje

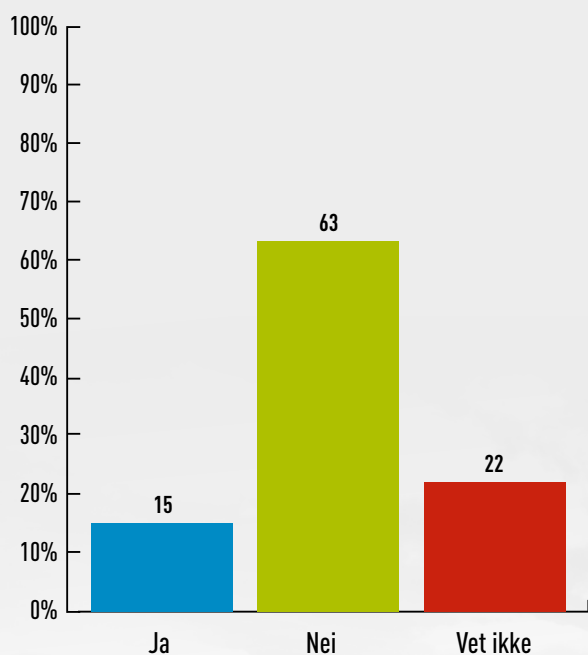
I årets undersøkelse er spørsmål knyttet til kabotasje tatt med. Figur 13 viser at 15 prosent av bedriftene har opplevd å miste oppdrag som følge av kabotasje. Dette fremstår ikke umiddelbart som et høyt tall, men sett i forhold til andelen som utfører nasjonal og internasjonal langtransport, distribusjon og ADR-transport, betyr dette at en betydelig andel av NLFs medlemmer er berørt.

I undersøkelsen ble også respondentene bedt om å angi omsetningsverdien av de tapte oppdragene, både absolutt og som andel av samlet omsetning. Figur 14

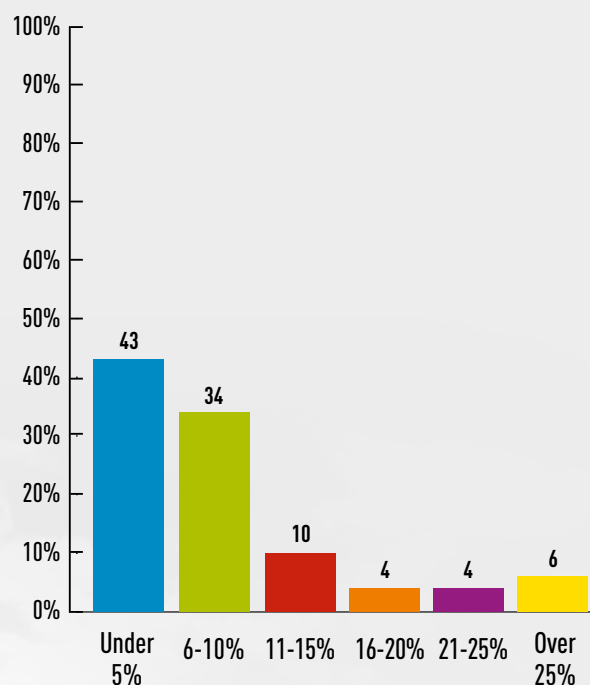
viser at tapte oppdrag utgjorde mindre enn 5 prosent av omsetningen for 43 prosent av bedriftene, mellom 6 og 10 prosent for 34 prosent av bedriftene, mens 23 prosent av bedriftene hadde redusert omsetning med mer enn 11 prosent av samlet omsetning. På bakgrunn av at driftsresultatet i lastebilnæringen ligger på et lavt nivå sammenliknet med næringslivet for øvrig, er det grunn til bekymring over det disse tallene viser.

Undersøkelsen viser videre at flere av bedriftene som har mistet oppdrag grunnet kabotasje, har opplevd prisnedgang.

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



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

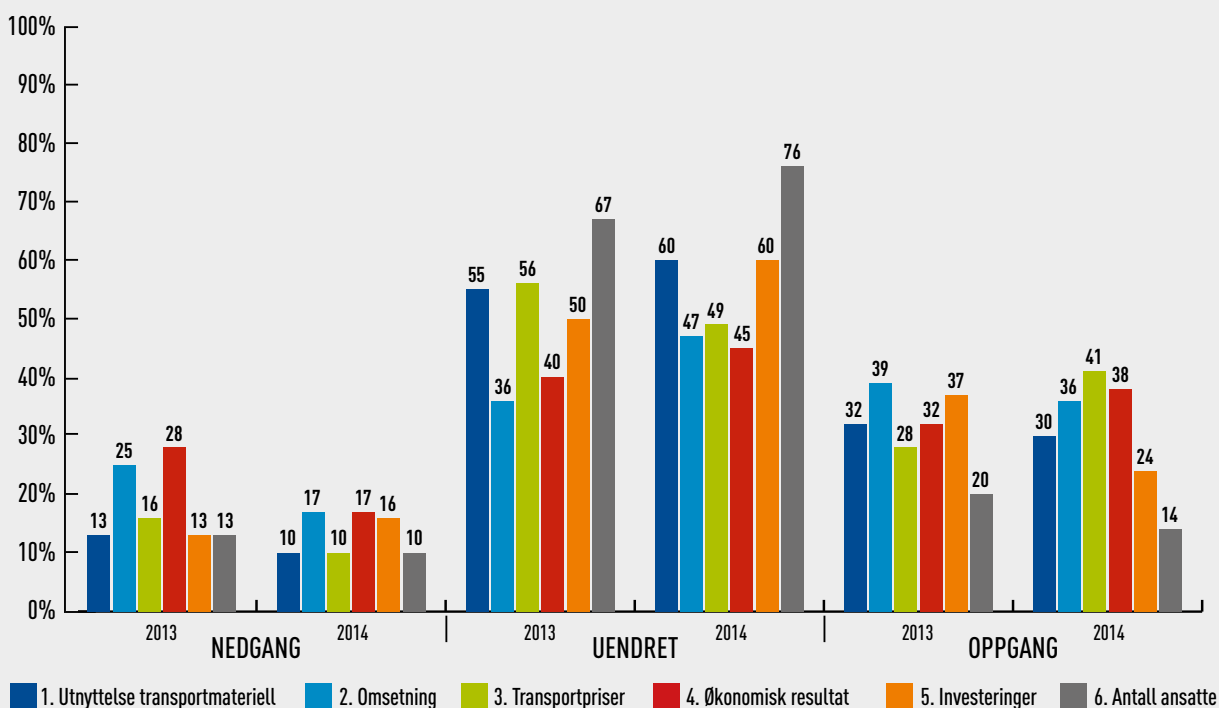


9 Utviklingen i 2013 og ett år frem i tid – 2014

Det er blitt spurt om utviklingen innenfor seks viktige områder knyttet til driften av en lastebilbedrift. Disse er: Utnyttelsen av transportmateriell, omsetning, transportpriser, økonomisk resultat, investeringer og antall ansatte. Bedriftene er blitt bedt om å gi sin vurdering av utviklingen i 2013, mot den faktiske utvikling for året 2012. Samtidig er de blitt bedt om å angi sine forventninger for

2014. I figur 15 og tabell 3 er angitt fordelingen av svaralternativene fra «nedgang» til «oppgang» for de nevnte områdene. Det overordnede inntrykket av de vektede svarene er en «uendret» utvikling i 2013 sett opp mot 2012. Men samtidig viser svarene positive tendenser i «oppgang» for de fleste av nøkkeltallene, sett i forhold til «nedgang», noe som også gjør seg gjeldende for forventningene for 2014.

Figur 15 Alle spørsmål og svar. Utvikling 2013 mot utvikling 2012, og ett år frem i tid – 2014



Tabell 3

| | Nedgang | | Uendret | | Oppgang | |
|----------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | 2013 | 2014 | 2013 | 2014 | 2013 | 2014 |
| 1. Utnyttelse transportmateriell | 13% | 10% | 55% | 60% | 32% | 30% |
| 2. Omsetning | 25% | 17% | 36% | 47% | 39% | 36% |
| 3. Transportpriser | 16% | 10% | 56% | 49% | 28% | 41% |
| 4. Økonomisk resultat | 28% | 17% | 40% | 45% | 32% | 38% |
| 5. Investeringer | 13% | 16% | 50% | 60% | 37% | 24% |
| 6. Antall ansatte | 13% | 10% | 67% | 76% | 20% | 14% |
| Vektet | 2013 | 2014 | 2013 | 2014 | 2013 | 2014 |
| Undersøkelsen 2013 | 18% | 13% | 51% | 56% | 31% | 31% |

9.1. Utnyttelsen av transportmateriellet

Den viktigste suksessfaktoren til en lastebilbedrift er utnyttelsen av lastebilen. I de senere årene har tomkjøringsprosenten ligget stabilt rundt 25 prosent i lastebilundersøkelsen til SSB. For vei- og anleggstransport og en rekke andre lokale- og regionale transport er tomkjøringsprosenten naturlig nok høy. Det samme vil en kunne finne i langtransportkjøring på grunn av store skjevheter i retningsbalansen. Svarene viser at næringen i årets undersøkelse opplever en «uendret» utvikling i utnyttelsen av transportmaterieil. 13 prosent av bedriftene svarer «nedgang». 55 prosent svarer at situasjonen i 2013 sett i forhold til 2012 forblir «uendret», og 32 prosent svarer at «oppgang» vil finne sted.

Lastebilnæringen er avhengig av at etterspørselen i industrien og handelsnæringen opprettholdes. Endres den, kan næringen møte et overkapasitetsproblem. Om forventningene ett år frem i tid, svarer 60 prosent av bedriftene «uendret» situasjon. Fortsatt «nedgang» svarer 10 prosent, mens 30 prosent har en optimisme om «oppgang» i utnyttelsen av transportmaterieil.

9.2. Omsetning

I årets konjunkturundersøkelse svarer 25 prosent av bedriftene «nedgang» i 2013. 36 prosent svarer «uendret», mens 39 prosent svarer oppgang. Forventningene for 2014 er preget av både konsolidering og fortsatt oppgang i markedet. 47 prosent svarer «uendret», mens 36 prosent svarer «oppgang», og 17 prosent svarer «nedgang». Men uforutsigbarheten er voksende knyttet til utviklingen innen norsk industri og handel, samt vekstutviklingen i eurosonen, noe som også gjør seg gjeldende for etterspørselen etter transporttjenester.

9.3. Transportpriser

Pris har alltid vært den viktigste faktoren når en transportkjøper skal velge transportløsning. Sammenlignet med i fjor viser også årets svar en mindre optimisme i å få regulert prisene i 2013 for den faktiske kostnadsutviklingen som har funnet sted. Svarene viser at 56 prosent mener prisene i 2013 vil stå «uendret». «Oppgang» svarer 28 prosent og 16 prosent svarer «nedgang». Dette viser at det er et stort prispress ute i markedet, en utvik-

ling som har pågått siden høsten 2008. Fra vareeierne er det et voksende krav til dokumentasjon av utviklingen på kostnadssiden som legges til grunn for prisreguleringen. Det samme gjelder for planleggingen av den fysiske transporten og prisen som presenteres overfor vareeieren ved inngåelsen av nye transportavtaler og reguleringen av gamle. Forventningene ett år frem i tid kan tyde på en mer positiv utvikling. «Oppgang» svarer 41 prosent, «uendret» svarer 49 prosent og «nedgang» svarer 10 prosent.

9.4. Økonomisk resultat

Utviklingen i det økonomiske resultatet er direkte knyttet til utviklingen i utnyttelsen av transportmaterieil, bedriftens omsetning, transportprisene samt kostnadsutviklingen. Svarene i årets undersøkelse uttrykker at det økonomiske resultatet i 2013 preges av en fortsatt avtagende lønnsomhet. «Nedgang» svarer 28 prosent. 40 prosent svarer «uendret». Dette er omtrent det samme bildet som ble registrert i 2012. Men 32 prosent svarer for øvrig «oppgang» i 2013 som igjen indikerer en nøktern optimisme. Det samme bildet gjør seg gjeldende for forventningssvarene for 2014. En fortsatt «nedgang» svarer 17 prosent, «uendret» situasjon svarer 45 prosent og «oppgang» svarer 38 prosent.

9.5. Investeringer

Investeringer i transportmaterieil er knyttet til transportetterspørselen, den økonomiske utviklingen og utnyttelsen av eksisterende transportmaterieil. Svarene viser en uendret utvikling i 2013 – 50 prosent svarer «uendret». «Nedgang» svarer 13 prosent, mens 37 prosent svarer at nye investeringer i transportmaterieil og utstyr vil bli gjort i år. Dette bekrefter igjen opplysninger NLF mottar fra forhandlerne om at salgshallene fortsatt viser en positiv trend, noe som også gjelder salget av brukt transportmaterieil. Svarene for 2014 viser fortsatt at bedriftene i dag er mer forsiktede i å investere i nytt transportmaterieil og utstyr enn hva de var i årene før finanskrisen. For 2014 svarer fortsatt hele 60 prosent «uendret», 24 prosent angir «oppgang» og 16 prosent «nedgang». Dette er også en indikasjon på at transportmaterieil og utstyr beholdes lengre, noe som er et resultat av den teknologiske utviklingen som har preget næringen i flere år.

9.6. Antall ansatte

«Uendret» situasjon svarer 67 prosent av bedriftene for 2013. «Nedgang» svarer 13 prosent, mens 20 prosent svarer «oppgang». Svarene som er gitt, må også her ses

sammen med svarene for utnyttelse av transportmateriell, omsetning og investeringer. Tallene for 2014 indikerer en nullvekst i antall ansatte – «uendret» svarer hele 76 prosent.

10 Regnskapstall

Den økonomiske tilstanden

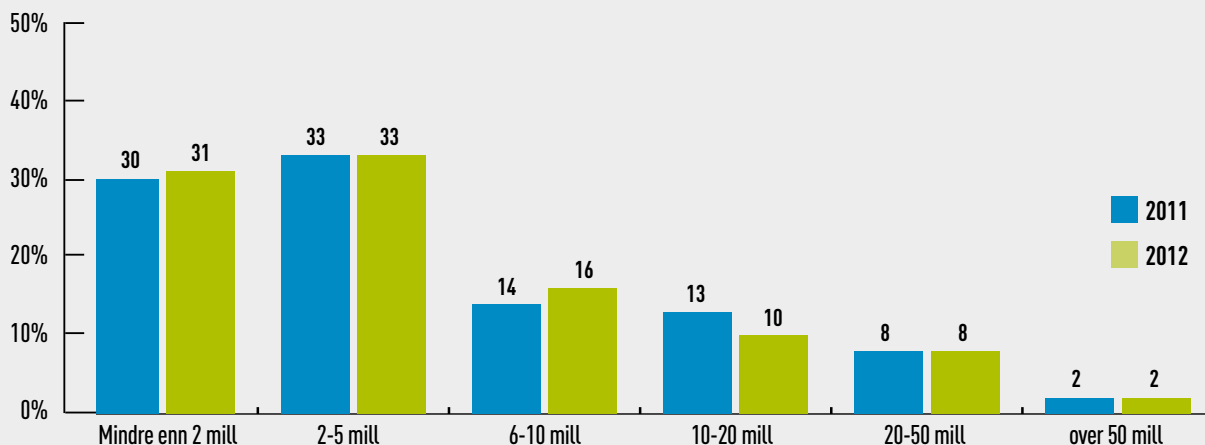
Lønnsomhet – soliditet i lastebilnæringen

Til grunn for nøkkeltallene som presenteres for driftsinntekter, driftsresultat og egenkapital, er det bygd opp beregningsmodeller hvor svarene vektet, og ytterpunktene på skalaene er blitt justert for deres påvirkning på resultatet. Gjennomsnittsberegningene bekrefter igjen bildet av lastebilnæringen som en typisk småbedriftsnæring hvor både lønnsomheten og soliditeten ligger på et lavt nivå. For å få frem et riktig bilde av næringen, må man likevel ha med både suksessbedriftene og bedriftene i den andre enden av skalaen.

10.1. Driftsinntekter – omsetning

Det ble spurt om driftsinntektene i 2012. Ut fra svarene er det beregnet at driftsinntektene i gjennomsnitt for de 830 bedriftene som svarte på dette spørsmålet, lå på 7,4 millioner kroner i 2012 – tabell 4. Dette er en økning på 4,2 prosent fra 2011. Figur 16 gir et bilde over utviklingen i omsetning for 2011 og 2012. For 2012 er det en økning i svarene fra bedrifter med en omsetning fra 6 til 10 millioner. Noen flere bedrifter svarer i år en omsetning på mindre enn 2 millioner, mens svarprosentene fra de mellomstore og store bedriftene er gått noe ned; 18 prosent mot 21 prosent i 2011.

Figur 16 Driftsinntekter – omsetning



Tabell 4 Driftsinntekter – omsetning (mill kr)

| 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|------|-------|------|-------|-------|------|------|------|
| 5,7 | 6,5 | 7,1 | 7,0 | 6,4 | 6,8 | 7,1 | 7,4 |
| | 12,9% | 9,5% | -1,5% | -8,2% | 6,2% | 4,4% | 4,2% |

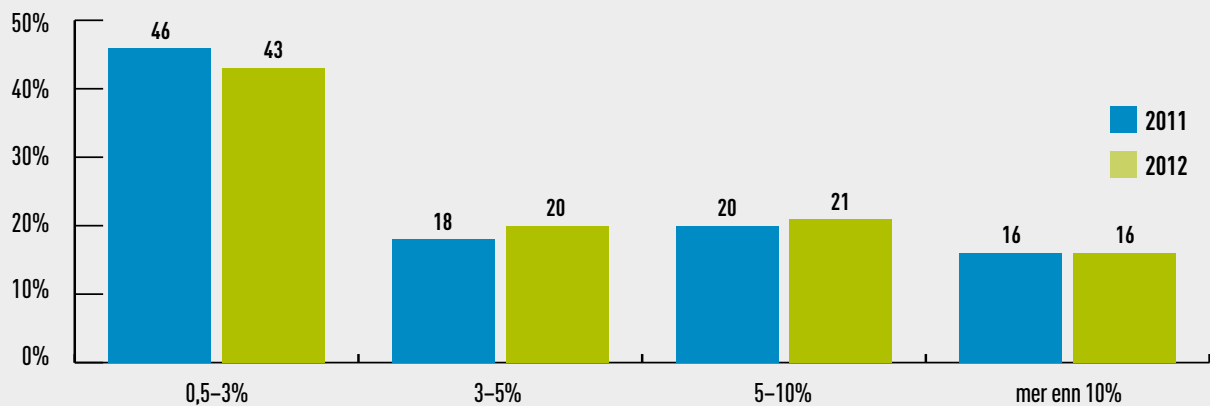
10.2. Driftsresultat – lønnsomhet

Angitt i prosent før skatt og finansielle poster

Igjen er det bekreftet at driftsresultatet i lastebilnæringen ligger på et lavere nivå enn for vareeierne det transporteres for. Tallene fra SSB – for det samlede næringsliv for øvrig – viser 6,9 prosent for 2012 mot 7,1 prosent i 2011. For aksjeselskaper knyttet til godstransport på vei har SSB ut fra data fra Brønnøysundregistrene beregnet en gjennomsnittlig resultatmargin som også viser en oppgang fra 2,9 prosent i 2010 til 3,4 i 2011. Tall for 2012

foreligger ikke på nåværende tidspunkt. Ut fra svarene i årets undersøkelse er det beregnet et driftsresultat på 3,8 prosent – mot 3,6 prosent i 2011 og 3,7 prosent i 2010. Dette viser at lønnsomheten i næringen utvikler seg i en positiv retning. Figur 16 gir et bilde av svarene i undersøkelsen. Svarene i årets undersøkelse viser en positiv forskyvning på driftsresultat fra intervallet 3 til 5 prosent og fra 5 til 10 prosent.

Figur 17 Driftsresultat



Tabell 5 Driftsresultat – lønnsomhet

| | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|---------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| NLF – konjunkturundersøkelsen | 3,9% | 4,3% | 4,7% | 4,3% | 3,9% | 3,7% | 3,6% | 3,8% |
| SSB – aksjeselskaper lastebilnæringen | 4,5% | 5,1% | 5,3% | 3,8% | 3,0% | 2,9% | 3,4% | * |
| SSB – næringslivet for øvrig | 7,5% | 8,1% | 8,2% | 6,3% | 6,2% | 7,7% | 7,1% | 6,9% |

10.3. Egenkapital – soliditet

Bedriftens egenkapital i prosent av sum gjeld og egenkapital

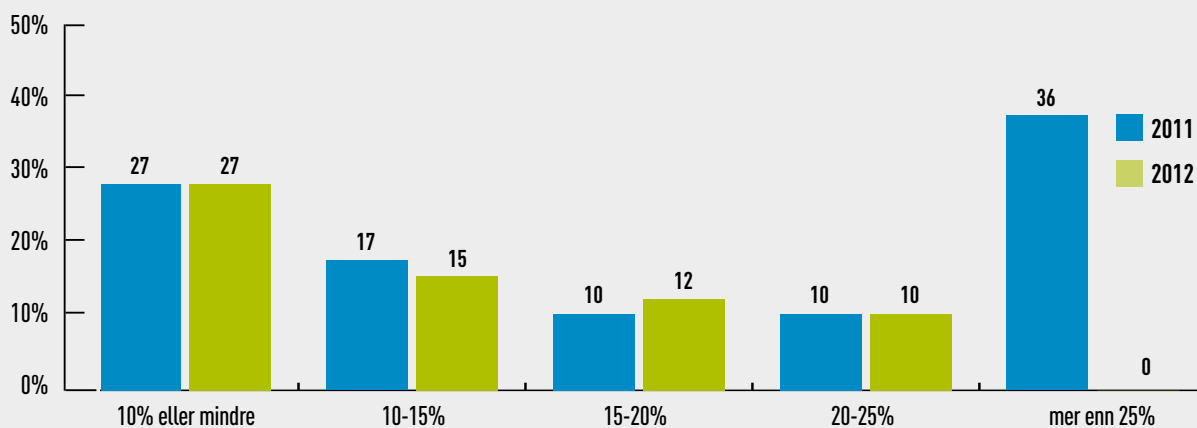
Den gjennomsnittlige egenkapitalprosenten for bedriftene som har deltatt i undersøkelsen er ut fra svarene beregnet til 24,5 prosent for 2012 – tabell 6 viser en økning fra 23,5 prosent fra 2011. Figur 18

viser svarene i årets undersøkelse sammenstilt med svarene for 2011. Igjen viser svarene at soliditeten i lastebilnæringen er lav i forhold til de store investeringer som gjøres i materiell og utstyr og konkurransen i

markedet. Som for driftsresultatet, ligger fortsatt egenkapitalprosenten i lastebilnæringen på et langt lavere nivå enn for det øvrige norske næringsliv, hvor SSBs beregninger i tabell 6 viser en egenkapital på over 40 prosent. For mange bedrifter henger fortsatt virkningene av finanskrisen igjen, som har ført til en vanskelig kapital- og likviditetssituasjon. Utviklingen næringen

fortsatt står overfor, indikerer tydelig at utfordringene på den finansielle siden er og blir mer krevende. Selv om finanskostnadene har gått ned, er kapitaltilgangen i markedet hardnet til det siste året. Bankene og finans- og kredittinstitusjonene setter også nye krav og standarder til bedriftenes egenkapital og soliditet. Den lave egenkapitalen tilsier at situasjonen ikke blir noe bedre.

Figur 18 Egenkapital



Tabell 6 Egenkapital – soliditet

| | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|---------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| NLF – konjunkturundersøkelsen | 20,3% | 22,3% | 22,7% | 22,5% | 22,0% | 22,7% | 23,5% | 24,5% |
| SSB – aksjeselskaper lastebilnæringen | 21,7% | 22,9% | 24,8% | 27,2% | 29,1% | 32,5% | 33,8% | * |
| SSB – næringslivet for øvrig | 39,% | 41,2% | 41,8% | 38,5% | 41,6% | 41,8% | 41,1% | 41,1% |

11 Konklusjon

Årets konjunkturundersøkelse viser igjen at lastebilnæringen er en småbedriftsbransje med lav lønnsomhet som følge av sterk priskonkurranse og der prisdumping foretas. Det er et økende prispress på de små og mellomstore transportørene og bransjen domineres av store transportkjøpere. De små lastebilbedriftene blir således usynlige og lett utskiftbare i den nederste enden av maktskalaen. Samtidig er det en høy

andel som venter en krevende hverdag uten de store endringene. Det er også en overvekt som forventer vekst fremfor nedgang. Vekst i omsetning og driftsresultat er også en del av årets konjunkturer, og det er en økende grad av positiv tenkning innad i næringen.



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Postboks 7134, St. Olavs Plass 0130 OSLO

Telefon: 22 03 32 00 • Faks: 22 20 56 16 • E-post: post@lastebil.no

www.facebook.com/lastebil

www.lastebil.no

