

---

# Konjunkturundersøkelsen

# 2011



Norges  
Lastebileier-Forbund

---



# Konjunkturundersøkelsen 2011

## Uendret bilde og nøktern optimisme

Transportbehovet er i mange tilfeller et direkte mål på hvor høy aktiviteten er generelt i landet. Omfanget av godstransport på veg er derfor en indikator på temperaturen i norsk næringsliv. I Norges Lastebileier-Forbund (NLF) sine konjunkturundersøkelser har vi dokumentert nåværende situasjon og forventet utvikling. Årets gjennomgang viser at situasjonen er mer eller mindre uendret siden i fjor for både omsetning, økonomisk resultat, antall ansatte og kapasitetsutnyttelse. Forventningene til det kommende år peker imidlertid på en noe mer positiv situasjon. Selv om en høy andel av de spurte forventer en uendret situasjon, er det en overvekt som forventer vekst fremfor nedgang.

Svarene viser også at virkningene av finanskrisen fortsatt henger igjen enkelte steder rundt om i landet. Usikkerhet knyttet til en ny finansiell krise i eurosonen er også tilstede. Europeiske land står i dag for 85 prosent av norsk eksport. Etterspørselen etter norske eksportvarer kan bli hardt rammet med strammere tider for den innenlandske norske økonomien.

NLFs konjunkturundersøkelse gir oss mange svar, og noen av dem bekrefter kjente forhold. Svarene viser at lastebilnæringen er engasjert i et stort mangfold av transporttjenester. Den er en typisk småbedriftsnæring med små driftsmarginer og lav egenkapital. Som statistikken til Statistisk sentralbyrå viser, er både driftsresultatet og egenkapitalen på et langt høyere nivå for det øvrige norske næringsliv, altså de vi transporterer for.

Oslo, november 2011



Norges Lastebileier-Forbund  
Adm. direktør Olav Slaatsveen

Dette er fjerde gangen NLF presenterer sin egen konjunkturundersøkelse for lastebilnæringen. Undersøkelsen er gjennomført elektronisk blant NLFs medlemmer. I undersøkelsen er det lagt til grunn svar fra 525 bedrifter, som gir 25 prosent i svarandel. Svartall og prosent vurderes som tilfredsstillende. Gjennomgangen av svarene viser at disse er representative og har høy aktualitet. Undersøkelsen har vært anonym. I beregningene under pkt. 8 har målet vært å få frem et bilde av den økonomiske tilstanden i lastebilnæringen. En stor takk til alle som har deltatt i undersøkelsen.

Ansvarlig kontaktperson NLF: Siv.øk/rådgiver Ivar Goderstad

# 1. Statistisk sentralbyrå

## Lastebilundersøkelsen 2010

Statistisk sentralbyrå sine statistikker i Lastebilundersøkelsen 2010 tar for seg nasjonale leie- og egentransporter med godsbiler med nyttelast over 3,5 tonn. Samlet sett er utviklingen fra 2009 til 2010 positiv. Godsmengden økte med 3,5 prosent og transportarbeidet 7 prosent.

Tabell 1 viser fordelingen mellom leietransport – ervervmessig transport for annen oppdragsgiver mot betaling – og egentransport som er transport av gods for egen regning.

For leietransporten registreres en negativ utvikling på 1,4 prosent for transportmengden, mens egentransporten økte med 10,3 prosent. Styrkeforholdet mellom disse to transportformene er nå på 54,1 og 45,9 prosent for henholdsvis leie- og egentransport.

For transportarbeidet er utviklingen for leietransporten noe mer positiv – en økning på 3 prosent. Men også her har egentransporten en kraftig vekst – 21,6 prosent. Forholdstallene viser for øvrig en andel for leietransporten på 75,5 prosent og egentransporten 24,5 prosent. Dette er igjen en bekreftelse på at det er leietransportørene som tar seg av transportene over de lange avstandene, mens egentransporten har en mer lokal karakter. Tabellen viser også utviklingen i tomkjøringsprosent og den gjennomsnittlige transportlengden. Utvikling fra foregående år er positiv, noe som indikerer en mer effektiv utnyttelse av transportmateriell.

**Tabell 1**

### SSB – lastebilundersøkelsen 2010

#### Nasjonale leie- og egentransport – godsbiler med nyttelast over 3,5 tonn.

	Transportmengde i mill. tonn			Transportarbeid i mill. tonnkm			Tomkjøring %		Gj.sn. transportkm	
	2009	2010	Utvikling	2009	2010	Utvikling	2009	2010	2009	2010
I alt	252,0	260,9	3,5 %	15272,8	16339,9	7,0 %	27,3	25,7	60,6	62,6
Leietransport	142,5	141,1	-1,0 %	11975,6	12330,3	3,0 %	25,3	24,2	84	87,4
Egentransport	109,5	119,8	9,4 %	3297,2	4009,6	21,6 %	31,4	28,7	30,1	33,5
<b>Markedsandeler – i prosent</b>										
Leietransport	56,5	54,1	-4,2 %	78,4	75,5	-3,7 %				
Egentransport	43,5	45,9	5,5 %	21,6	24,5	13,4 %				

Økt konsentrasjon av bosetting og næringsstruktur og redusert omfang av primær- og sekundærnæringer fører til lengre transportavstander, men også til mer konsentrert varedistribusjon

## 2. Kostnadsutviklingen

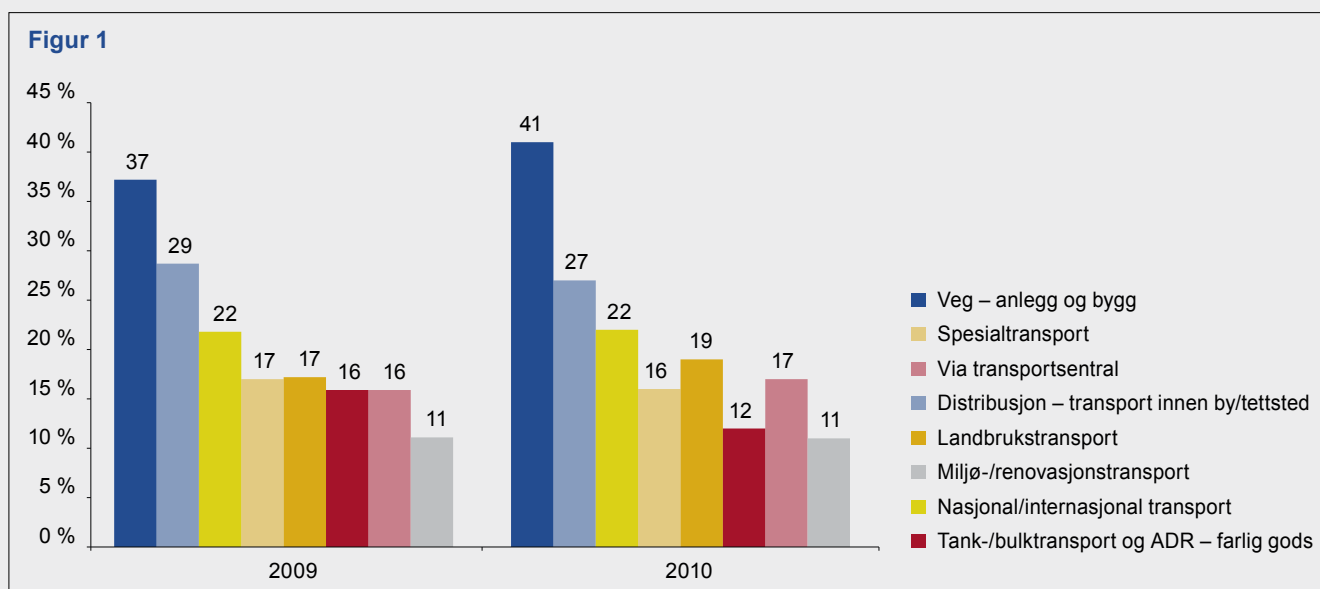
Det vises til kostnadsindeksen for lastebiltransport som utarbeides av Statistisk Sentralbyrå på oppdrag av NLF. I årene 2007–2010 lå kostnadsveksten i næringen på henholdsvis 6,0, 4,1, 1,3 og 5,2 prosent. Indeksen hittil i år viser at kostnadsutviklingen for 2011 vil kunne komme til

å ligge mellom 5,5 og 6 prosent. Motoren i utviklingen de to siste årene har vært drivstoffprisen – som fortsatt er uforutsigbar. Utviklingen ett år frem i tid er vanskelig å anslå siden utviklingen til de 7 øvrige innsatsfaktorene som følges er for stor.

## 3. Strukturen i lastebilnæringen

### Type transport – det store mangfoldet

I den offentlige debatten er det stort sett ”langtransport” det 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 siste regnskapsår – 2010. Figur 1 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).

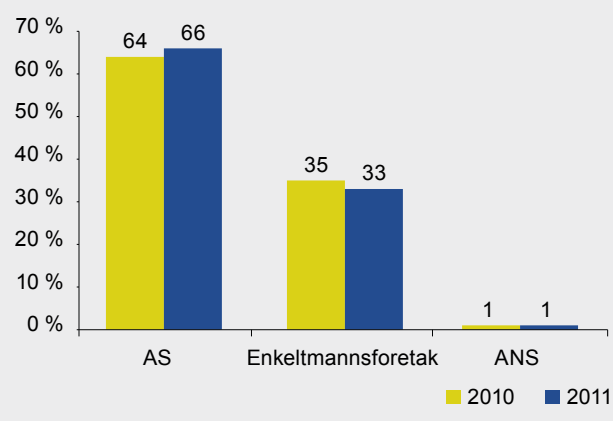
Flere lastebilbedrifter har angitt en stor spredning i driften og er engasjert i flere forskjellige transporttyper. De største gruppene er fortsatt veg- og anleggstransporter,

distribusjon og langtransport. Gruppen veg- og anleggs-transport omfatter aktiviteter som brøyting, transport av bygningsmaterialer som sand, grus, betong og asfalt med mer. Dette er i hovedsak lokale transporter med en relativt kort kjøredistanse. I gruppen for spesialtransporter inngår kranbiler, flytting, bilberging med flere. Innen landbruks-transporter, hvor næringen også er sterkt representert, finner vi transport av levende dyr, inn- og uttransport av melk, tømmer, flis og gjødningsprodukter. I forhold til undersøkelsen i 2009 og 2010 er det også i år registrert visse endringer og forskyvninger i dette strukturbildet. Aktiviteten knyttet til veg- og anleggstransport har økt fra 37 til 41 prosent.

## 4. Organisasjonsform – bedriftstype

Historisk sett har lastebilbedriftene i stor grad vært personlig eide. Mange har etter hvert valgt aksjeselskapsformen. 66 prosent av bedriftene som har svart, er AS. Enkeltmannsforetak utgjør 35 prosent, mens ANS-formen er lite benyttet. I forhold til 2010 er aksjeselskapsformen økt fra 64 til 66 prosent, og er således den selskapsformen som dominerer eierstrukturen i næringen.

Figur 2

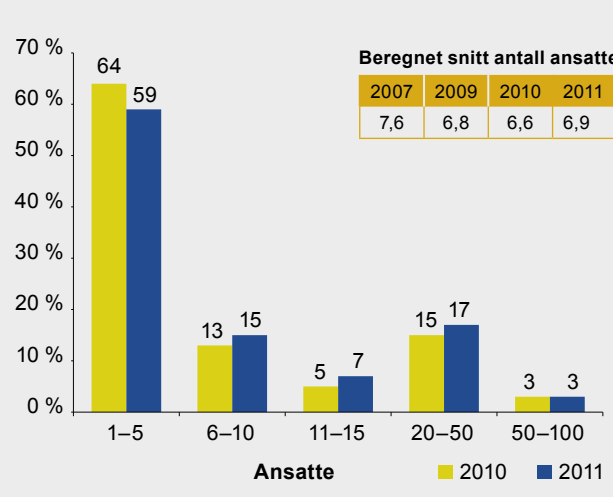


## 5. Antall ansatte

Som for de foregående konjunkturundersøkelsene bekrefter også årets undersøkelse at transportnæringen karakteriseres av et stort antall små bedrifter med én til fem ansatte, og et forholdsvis lite antall store virksomheter med mange ansatte.

Fordelingen viser at 59 prosent av bedriftene er små bedrifter med 1 til 5 ansatte. I fjorårets undersøkelse lå denne fordelingsprosenten på 64 prosent – altså færre ansatte i småbedriftsgruppen. Bare 3 prosent av bedriftene som har svart har flere enn femti ansatte. Figur 3 viser at det har blitt flere ansatte i de mellomstore bedriftene, med ansatte fra 6 til 10, 11 til 15 og 20 til 50, og fordelingsprosenten på henholdsvis 15, 7 og 17 mot 13, 5 og 15 i fjor. Beregninger som er gjort ut fra svarene i år, viser et snitt på 6,9 ansatte. Det er en økning fra 2010 på 4,5 prosent.

Figur 3

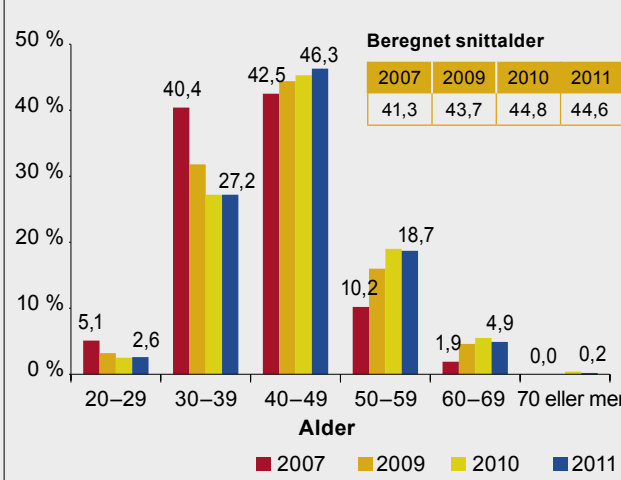


Fra toppåret 2007, gjennom finanskrisen og frem til i dag er, nedgangen for øvrig beregnet til 8 prosent.

## 6. Gjennomsnittsalder

Igen viser svarene at gjennomsnittsalderen til de ansatte er høy. Svarene i år viser at bare 2,6 prosent av de ansatte er i aldersgruppen fra 20 til 29 år. Det er ingen endring i gruppen fra 30 til 39 år, mens gruppen fra 40 til 49 år fortsatt vokser. De to siste gruppene viser for øvrig en svak nedgang. Foretatte beregninger ut fra svarene viser at gjennomsnittsalder i næringen har hatt en svak nedgang og ligger nå i 2011 på 44,6 år mot 44,8 i 2010. Fra 2007 har gjennomsnittsalderen økt med 8 prosent. Svarene viser tydelig at det er de yngre ansatte som forlater næringen.

Figur 4



## 7. Utviklingen i 2011 og ett år frem i tid – 2012

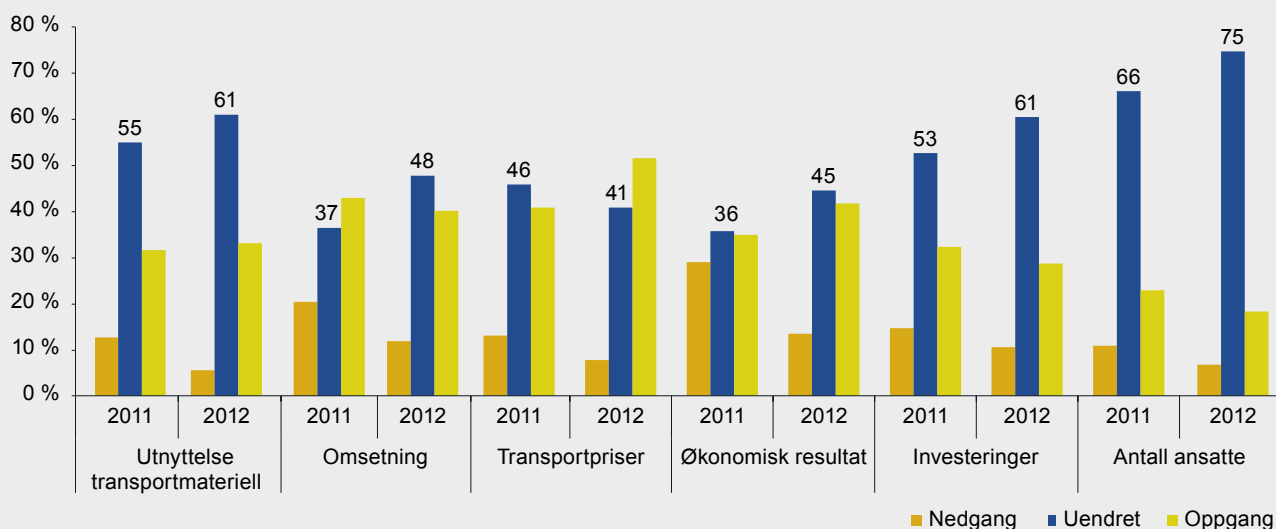
Det er blitt spurt om utviklingen innenfor seks viktige områder knyttet til driften av en lastebilbedrift. Disse er:

- Utnyttelsen av transportmateriell
- Omsetning
- Transportpriser
- Økonomisk resultat
- Investeringer
- Antall ansatte

Bedriftene er blitt bedt om å gi sin vurdering av utviklingen i 2011, mot den faktiske utvikling for året 2010. Samtidig er de blitt bedt om å angi sine forventninger ett år frem i tid – for 2012. Figur 5 og tabell 2 angir fordelingen av svaralternativene fra ”nedgang” til ”oppgang” for de nevnte områdene. Det overordnede inntrykket av de vektede svarene er en ”uendret” utvikling i 2011 sett opp mot 2010. Men samtidig viser svarene positive stigninger i ”oppgang” for de fleste av nøkkeltallene, sett i forhold til ”nedgang”, noe som også gjør seg gjeldende for forventningene for 2012.

**Figur 5: Alle spørsmål og svar**

Vurdering av utviklingen i 2011, mot den faktiske utvikling i 2010, og forventninger ett år frem i tid



**Tabell 2 – i prosent**

	Nedgang		Uendret		Oppgang	
	2011	2012	2011	2012	2011	2012
1. Utnyttelse av transportmateriell	13	6	55	61	32	33
2. Omsetning	21	12	37	48	43	40
3. Transportpriser	13	8	46	41	41	52
4. Økonomisk resultat	29	14	36	45	35	42
5. Investeringer	15	11	53	61	32	29
6. Antall ansatte	11	7	66	75	23	18
<b>Vektet</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
Undersøkelsen 2010	25 %	12 %	50 %	56 %	25 %	32 %
<b>Undersøkelsen 2011</b>	<b>17 %</b>	<b>9 %</b>	<b>49 %</b>	<b>55 %</b>	<b>34 %</b>	<b>36 %</b>

## 7.1 Utnyttelse av transportmateriell

En av de viktigste suksessfaktorene til en lastebilbedrift er utnyttelsen av transportmateriell. Svarene viser at næringen i dag opplever en "uendret" utvikling i utnyttelsen av transportmateriell. 13 prosent av bedriftene har svart "nedgang". 55 prosent svarer at situasjonen i 2011 sett i forhold til 2010 forblir "uendret", og 32 prosent svarer at "oppgang" vil finne sted. Undersøkelsen viser at transporter som i dag er knyttet til bygg- og anleggsbransjen har vært inne i en positiv vekst de to siste årene, noe som også gjelder kran-transporter for ferdighusfabrikantene.

Volumøkning hos de store speditørene ved omlegging fra jernbane til vei pågår for fullt. Transporten av drivstoff til bensinstasjonene har økt kraftig siden finanskrisen. Det samme gjelder leveransene av konsumvarer til dagligvarehandelen og transporter for landbrukssamvirket. Lastebilnæringen er avhengig av at etterspørselen i industrien og handelsnæringen opprettholdes. Hvis ikke, kan næringen få et problem med overkapasitet. Om forventningene ett år frem i tid, svarer 61 prosent av bedriftene "uendret" situasjon. Fortsatt "nedgang" svarer nå bare 6 prosent, mens 33 prosent har en optimisme om "oppgang".

## 7.2 Omsetning

På spørsmål om omsetning svarer 21 prosent "nedgang", 37 prosent "uendret" mens hele 43 prosent svarer oppgang. Dette indikerer en positiv utvikling som kan ses i sammenheng med veksten i godstransportmarkedet, og økt etterspørsel etter servicetjenester fra transportnæringen. Årsaken kan henføres til den bedring i de økonomiske konjunkturer som startet opp i begynnelsen av 2010. Forventningene for 2012 er preget av optimisme. 40 prosent svarer "oppgang", mens 48 prosent svarer "uendret", og 12 prosent "nedgang". Uforutsigbarheten er imidlertid sterkt voksende og knyttes til utviklingen innen EU. En ny konjunkturedgang i eurosonen vil også komme til å ramme Norge, og etterspørselen etter transporttjenester.

## 7.3 Transportpriser

Sammenlignet med fjorårets undersøkelse, indikerer årets svar en større optimisme i å få regulert prisene i 2011 for den faktiske kostnadsutviklingen som har funnet sted. Det vises for øvrig til NLFs kostnadsindeks. Årets svar viser at 46 prosent mener prisene i 2011 vil stå "uendret".

41 prosent svarer "oppgang" mens 13 prosent svarer "nedgang". Dette indikerer at det fortsatt er et prispress ute i markedet, en utvikling som har pågått siden høsten 2008. Forventningene ett år frem i tid er fortsatt preget av optimisme; 41 prosent svarer "uendret", 8 prosent svarer "nedgang" mens 52 prosent svarer "oppgang".

## 7.4 Økonomisk resultat

Utviklingen i det økonomiske resultatet er direkte knyttet til utviklingen i utnyttelsen av transportmateriell, bedriftens omsetning, transportprisene samt kostnadsutviklingen. Svarene i årets undersøkelse uttrykker at det økonomiske resultatet i 2011 preges av en større "negativ" utvikling – 29 prosent. 36 prosent svarer "uendret". Dette er omtrent det samme bildet som ble registrert i 2010. Men 35 prosent svarer for øvrig "oppgang" i 2011 som igjen indikerer en nøktern optimisme. Dette gjelder også for forventningssvarene. En fortsatt "nedgang" svarer 14 prosent, "uendret" situasjon svarer 45 prosent og "oppgang" svarer 42 prosent.

## 7.5 Investeringer

Svarene viser en uendret utvikling i 2011 – 53 prosent svarer "uendret". 15 prosent svarer "nedgang" mens 32 prosent svarer at nye investeringer i transportmateriell og utstyr vil bli gjort i år. Dette bekrefter igjen opplysninger vi mottar fra forhandlernettet om at salgshallene viser en oppadgående trend, noe som også gjelder salget av brukt transportmateriell. For 2012 svarer hele 61 prosent "uendret", 29 prosent angir "oppgang" og 11 prosent "nedgang". Dette er også en indikasjon på at transportmateriell og utstyr beholdes lengre, et resultat som tillegges den store teknologiske utviklingen som har preget næringen de siste årene.

## 7.6 Antall ansatte

Når det gjelder antall ansatte, svarer 66 prosent av bedriftene "uendret" for 2011. 11 prosent svarer "nedgang" mens 23 prosent svarer "oppgang". Svarene må for øvrig ses sammen med svarene for utnyttelse av transportmateriell, omsetning og investeringer. Tallene for 2012 indikerer en nullvekst i antall ansatte – hele 75 prosent svarer "uendret". Det vises for øvrig til pkt. 5.

## 8. Regnskapstall

### Den økonomiske tilstanden

#### Lønnsomhet – soliditet i lastebilnæringen

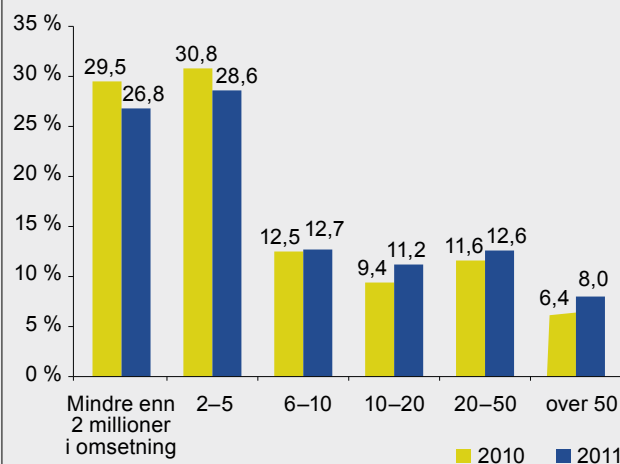
Til grunn for nøkkeltallene som presenteres for driftsinntekter, driftsresultat og egenkapital, er det bygd opp beregningsmodeller hvor svarene vektet, og ytterpunktene på skalaene er blitt korrigert for deres påvirkning på resultatet. Gjennomsnittsberegningene bekrefter igjen bildet av lastebilnæringen 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.

#### 8.1. Driftsinntekter – omsetning

Det ble spurt om driftsinntektene for året 2010. Ut fra svarene er det beregnet at driftsinntektene i gjennomsnitt for de 525 bedriftene i undersøkelsen lå på 6,8 millioner kroner i 2010 – tabell 3. Dette er en økning på 6,3 prosent fra 2009. Figur 6 gir et bilde over utviklingen i omsetning for 2009 og 2010. For 2010 viser svarene fra små bedrifter med en omsetning på 5 millioner og lavere, en nedgang fra 2009 – 60 til 56 prosent for 2010. For de mellomstore bedriftene med en omsetning i intervallene fra 10 til 20 millioner i omsetning og fra 20 til 50 millioner, er utviklingen positiv. Dette gjelder også for større bedrifter med en omsetning fra 50 millioner og høyere.

Svarene viser tydelig at den beregnede inntektsveksten fra 2009 til 2010 kan henføres til de mellomstore og store lastebilbedriftene. For de mange små bedriftene henger nok ettervirkningene etter finanskrisen igjen. Disse bedriftene er også utsatt for et sterkt prispress fra sine oppdragsgivere ved at det er vareeieren – oppdragsgiver – som i mange tilfeller styrer transporten og premissene transporten er underlagt.

Figur 6: Driftsinntekter – omsetning



Tabell 3

#### Driftsinntekter – omsetning

(Mill kr.)

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

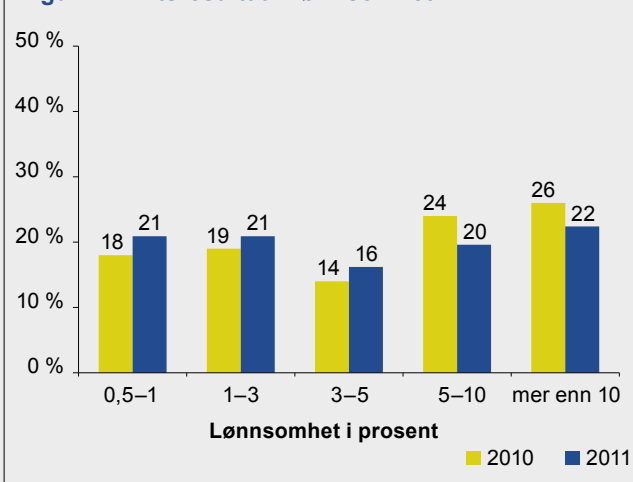


## 8.2. Driftsresultat – lønnsomhet

### Angitt i prosent før skatt og finansielle poster

Igjen har vi fått en bekreftelse på at driftsresultatet i lastebilnæringen ligger på et langt lavere nivå enn for vareeierne vi transporterer for. Tallene fra Statistisk sentralbyrå for det samlede næringsliv for øvrig, viser 7,7 prosent for 2010 (se tabell 4). Det er oppgang fra 6,2 prosent i 2009. Ut fra svarene i årets konjunkturundersøkelse er det beregnet et driftsresultat i snitt for 2010 på 3,8 prosent for lastebilnæringen – en nedgang fra 3,9 prosent i 2009. Siden 2007 – da Norge gikk godt og transportbehovet var stort – har driftsresultat falt med hele 19 prosent. Figur 7 gir et bilde av svarene i 2009 og 2010. For 2010 svarte 46 prosent at driftsresultatet lå fra 0,5 til 3 prosent. I 2009 var svaret 41 prosent. Svarene her gir en tydelig indikasjon på at mange bedrifter har hatt en merkbar nedgang i lønnsomheten. I intervallet fra 3 til 5 prosent er det en nedgang i svarene fra 16,2 prosent til 15,3 prosent. For et driftsresultat fra 10 prosent og mer viser svarene en negativ utvikling fra 22,4 prosent i 2009 til 19,2 prosent i 2010. Fortsatt gir tallene en bekreftelse på at driftsmarginene i lastebilnæringen er lave og ligger langt under de marginene som vareeierne opererer med.

Figur 7: Driftsresultat – lønnsomhet



Tabell 4

### Driftsresultat – lønnsomhet

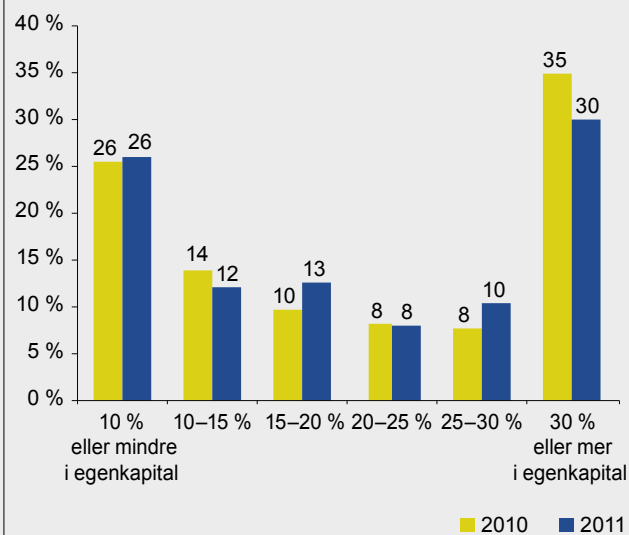
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
NLF – konjunkturundersøkelsen	3,9 %	4,3 %	4,7 %	4,3 %	3,9 %	3,8
SSB – aksjeselskaper lastebilnæringen	4,5 %	5,1 %	5,3 %	3,8 %	3,0 %	
SSB – næringslivet for øvrig	7,5 %	8,1 %	8,2 %	6,3 %	6,2 %	7,7 %

### 8.3. 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 22,7 prosent for 2010 (tabell 5), en økning fra 22 prosent i 2009. Figur 8 viser et bilde av svarene i årets undersøkelse sammenstilt med svarene for 2009. Svarene viser nok en gang at soliditeten i lastebilnæringen er lav i forhold til de store investeringene som gjøres i materiell og utstyr og konkurransen i markedet. Som for driftsresultatet ligger også egenkapitalprosenten i lastebilnæringen på et langt lavere nivå enn for det øvrige norske næringsliv, hvor Statistisk sentralbyrås beregninger i tabell 5 viser en egenkapital på over 40 prosent. For mange bedrifter henger fortsatt virkningene av finanskrisen igjen, noe som har ført til en vanskelig kapital- og likviditetssituasjon. Utviklingen næringen står overfor, indikerer tydelig at utfordringene på den finansielle siden er og blir store. Selv om finanskostnadene har gått ned, har kapitaltilgangen i markedet hardnet til som følge av finanskrisen. Videre er det nye krav og retningslinjer til bedriftenes egenkapital og soliditet fra bankene og finans- og kredittinstitusjonenes side. Den lave egenkapitalen tilsier at situasjonen ikke blir noe bedre.

Figur 8: Egenkapital



Tabell 5

#### Egenkapital – soliditet

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

## 9. Konklusjon

En av årsakene til den svake økonomiske tilstanden i lastebilnæringen, er at godstransport på veg selges altfor billig. Dette er også en av hovedkonklusjonene i TØI-rapport 901/2007, Godstransport på veg: Lastebilnæringens betydning for vekst, velferd og bosetting.



---

# „Vi holder hjulene i gang“

Med sin fleksibilitet, pålitelighet, hurtighet, og tilgjengelighet er vegtransporten i svært mange tilfeller transportbrukernes førstevalg. Videre utgjør vegtransport det eneste transportalternativet ved en stor andel av de innenlandske transportene, og er også nødvendig for å realisere dør-til-dør-transport der andre transportformer (fly, jernbane og skip) utgjør hoveddelen av transportene.

(TØI-rapport 901/2007)



Norges  
Lastebileier-Forbund

**NLF – Norges største næringsorganisasjon for vegtransport**

---