

RAPPORT 2/ 2022

Samfunnsnytte av logistikk- og transportbransjen



Verdiskaping, sysselsetting, transportarbeid og påvirkning på klima og trafiksikkerhet

Samfunnsnytte av logistikk- og transportbransjen
(C) NHO Logistikk og Transport 2022

Utgitt Oktober 2022

Omslag, design, sats, layout: Ole A. Hagen

Trykk: Lasertrykk

Samfunnsnytte av logistikk- og transportbransjen

Verdiskaping, sysselsetting, transportarbeid og påvirkning på klima og trafikksikkerhet

Innhold

Om rapporten.....	5
Sammendrag.....	7
1. Om næringen.....	8
Beskrivelse av logistikk- og transportbransjens struktur.....	8
2. Sysselsetting – hvor mange jobber i logistikk og transportbransjen?.....	10
Høy andel selvstendig næringsdrivende.....	12
3. Logistikk- og transportaktivitet «utenfor bransjen» – et blick på dagligvareaktørene	14
NorgesGruppen - ASKO Transport AS.....	15
Coop.....	15
Rema Distribusjon Norge AS.....	16
Samlet virksomhet knyttet til transport og logistikk i dagligvarebransjen...	16
Mye logistikkvirksomhet utenfor bransjen.....	17
4. Bedriftsøkonomisk analyse av logistikk og transportbransjen.....	18
Omsetningstall i logistikk og transportbransjen.....	18
Lønnsomhet har økt.....	19
5. Verdiskaping og produktivitet.....	22
Produktivitet.....	25
6. Transportarbeid.....	26
Utenlandske aktører.....	29
7. Energiforbruk og klimagassutslipp.....	32
8. Ulykker.....	36
Vedlegg 1: Om data og avgrensninger.....	36

Om rapporten

På oppdrag for NHO Logistikk og Transport har Stakeholder gjort en kartlegging av logistikk- og transport-bransjen i Norge. Målet har vært å vise bransjens omfang i økonomisk forstand, samt belyse andre tema som påvirker bransjens interaksjon med samfunnet – som klimagassutslipp og ulykkesstatistikk. Logistikk- og transportbransjen er en verdikjede av aktører som sammen dekker et bredt spekter av transportbehov for næringslivet, organisasjoner, stat og kommune og millioner av privatpersoner over hele landet. Selskapene løser oppdrag hver for seg, men oftest sammen. Logistikk- og transportbransjen er ikke bare et paraplybegrep for et sett med næringer, det er vel så mye en del av en verdikjede.

Vi takker for oppdraget, og vil spesielt fremheve gode diskusjoner med næringspolitisk direktør Ole A. Hagen underveis.

Tønnes Holter Thompson, Vegard Rem og Svein Thompson
Oslo, oktober 2022

Sammendrag

Logistikk og transportbransjens samlede verdiskaping passerte 50 milliarder kroner i 2021. Det er godstransport som er det største segmentet, med rundt 27 milliarder kroner av totalen. Dette inkluderer ikke utenriks godstransport på sjø. Resten fordeler seg på logistikk med 12,6 milliarder kroner og post- og budtjenester med 10,4 milliarder kroner.

Til sammenligning var verdiskapingen i hele sjømatindustrien (akvakultur, fiskeri, leverandører, fiskeindustri og salgsaktivitet) om lag 59 milliarder kroner i 2020. Det er over 63 000 sysselsatte i bransjen fordelt på over 11 000 foretak. Mange driver for seg selv, men de aller fleste er ansatt i et aksjeselskap. Verdiskapingen fra bransjen tas i hovedsak ut gjennom lønn til de ansatte. Disse utgjør henholdsvis 70 prosent for logistikk, 86 prosent for godstransport og 80 prosent for post- og budtjenester.

Tabell 1 oppsummerer hovedtallene for næringene.

Nøkkeltall	Omsetning (mrd. nok)	Driftsresultat (mrd.nok)	Verdiskaping (mrd.)	Lønnskostnader (mrd.)	Sysselsatte (2021)	Foretak (2020)
Godstransport	72,1	4,1	27,0	23,2	34 834	8 173
Logistikk	54,6	2,2	12,6	8,9	12 193	962
Post- og budtjenester	19,52	0,23	10,4	8,4	16 359	2 114
Samlet	148	6,5	50,1	40,6	63 386	11 249

Bransjen spiller en sentral rolle i norsk økonomi og i vår hverdag: Fra global eksport av våre produkter til leveranser av små og store pakker mellom mennesker og mellom bedrifter.

Bransjens aktivitet er energikrevende og bidrar til klimagassutslipp fra transport og fra terminal- og lagervirksomheten. Effektivisering og innblanding av biodrivstoff har så langt bidratt til å redusere bransjens utslippsintensitet, men det er fortsatt langt igjen av veien mot et lavutslippsamfunn.

Lønnsomheten i bransjen øker igjen etter noen dårlige år som endte i en bunn i 2018. Det er viktig at bransjen har sunn økonomi, det legger grunnlaget for videre investeringer i klimavennlige og trygge løsninger.

Aktørene i logistikk og transportbransjen tilbakelegger millioner av kilometer på norske veier hver eneste dag og ulykker forekommer. Heldigvis har bransjen vist en positiv trend de siste ti årene.

Rapporten fanger opp et bredt spekter av aktører i mange ulike næringer, fra lagervirksomhet og shipping til post og sykkelbud. Allikevel er det mye logistikk- og transportvirksomhet som foregår utenfor vår definisjon av bransjen. Logistikk og transport er en del av verdikjeden i alle vareproduserende næringer. En stor del av jobben settes bort til de «profesjonelle» bransjene vi har omtalt, men mye håndteres også internt.

1. Om næringen

Beskrivelse av logistikk- og transportbransjens struktur

Logistikk og transportbransjen slik vi har definert den i denne rapporten favner mange næringskoder, med svært ulik virksomhet.

Det er flere måter å avgrense bransjen på, og det vi kaller en bransje er egentlig en beskrivelse av aktører i samme verdikjede. Figur 1 illustrerer hva vi har tatt med av næringskoder, og hvordan vi har segmentert bransjen. Vi har valgt å dele den inn i de tre hovedsegmentene Logistikk, Godstransport og Post og bud. Tabell 3 i vedlegg 1 viser hvilke næringskoder som inkludert i de ulike gruppene.

Hva som skal inngå i det vi kaller en bransje kan diskuteres, og det utvikler seg over tid. For noen år tilbake var det ikke åpenbart at post- og budtjenester skulle inngå i denne bransjen, i dag er det vanlig at de omtales som en del av bransjen. Pakker og andre type kolli som tradisjonelt har vært en viktig del av logistikkbransjens domene, er blitt en viktig inntektskilde for Posten Norge. I tillegg har fremveksten av «last-mile» segmentet ført til at levering utført med bud er blitt en viktig del av leveransekjeden, mange av disse aktørene er enkeltpersonforetak med begrenset virksomhet – én person og én varebil.



Figur 1: Segmentinndeling i denne rapporten av logistikk- og transportbransjen. Basert på NACE-koder,

Det er et stort spenn av foretak, fra små enkeltpersonforetak til store globale aktører. Det er norske, nordiske, europeiske, og globale selskaper representert i det norske markedet. Noen av foretakene er helintegreerte og har aktivitet i alle eller mange deler av verdikjeden, mens andre er spesialiserte og opererer kun innen én nisje av ett segment. Verdikjeden samlet sett dekker hele spekteret av leveranser fra logistikk- og transportbransjen.

Verdikjeden av leverandører settes sammen oppdrag for oppdrag, noen ganger er kun én aktør og én tjeneste involvert, som for eksempel godstransport med lastebil, andre ganger er mange aktører involvert i en lang global kjede av aktører. Noen ganger er hele leveransen samlet i ett selskap, men som oftest er det flere leverandører involvert. Det er de store spedisjons- og logistikk-selskapene som er motoren i denne kjeden av aktører, som illustrert i Figur 2. De organiserer aktivitet i alle de øvrige segmentene, fra luftfart og internasjonal shipping, kaianlegg og distrisjonssentre, til godstransport og jernbane, helt frem til leveranse med et bud til kunde.

Verdikjeden i Logistikk og transport – et eksempel



Figur 2: Spedisjon- og logistikkselskapene er motoren i verdikjeden.

Noen vareeiere håndterer alt, eller store deler av sin logistikk og transport-aktiviteter in-house. Fordi logistikk og transport er en aktivitet enkelte gjennomfører in-house, vil en god andel av den totale logistikk og transport -virksomheten ikke inngå i vår beskrivelse av næringen. Heller ikke SSB fanger opp denne aktiviteten. Ett eksempel er den norske dagligvarebransjen, som håndterer mye eller all varetransport selv. Dette er beskrevet i eget kapittel.

2. Sysselsetting - hvor mange jobber i logistikk- og transportbransjen?

Spørsmålet hvor mange arbeider i en bransje, forutsetter at man har en formening om hvordan man skal telle: Antall sysselsatte, lønnstagere, eller skal det måles i årsverk? For denne rapporten har vi valgt å belage oss på sysselsatte som mål på hvor mange som arbeider i Logistikk og transportbransjen. Sysselsatte slik vi bruker det i denne rapporten er definert av SSB som:

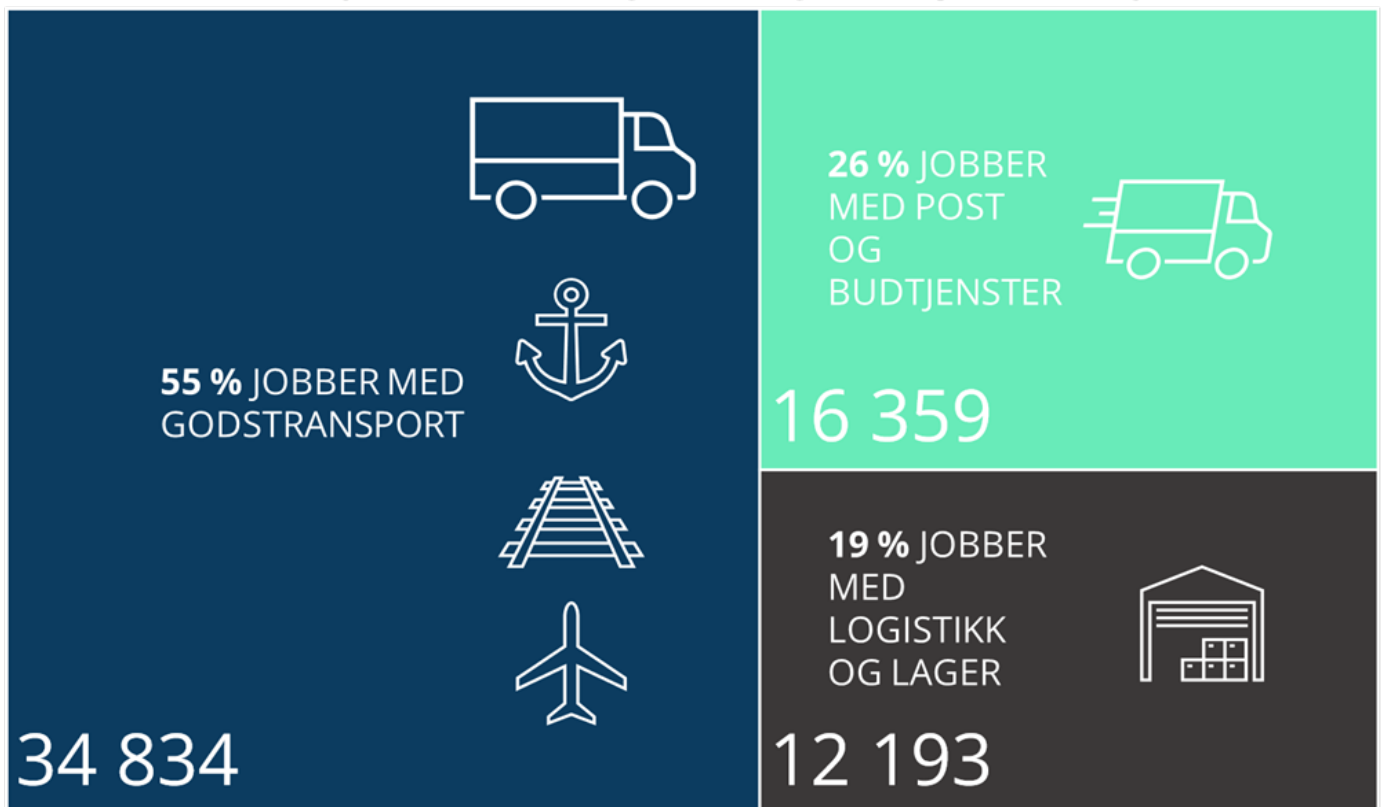
«personer som utførte inntektsgivende arbeid av minst én times varighet i referanseuken, samt personer som har et slikt arbeid, men som var midlertidig fraværende pga. sykdom, ferie, lønnet permisjon e.l.»

I 2021 sysselsatte logistikk og transportbransjen 63 386 personer. Over halvparten (55 %) jobber med godstransport, enten på vei, bane, til havs eller i luften. Rundt 80 % av de sysselsatte i dette segmentet jobber som lastebilsjåfører. Én fjerdedel jobber i segmentet post og budtjenester, enten i Posten Norge eller i et av mange tusen små og store bud og leveringselskaper. Resten – 19 % - jobber i logistikksegmentet, med et bredt spekter av oppgaver, fra logistikkledelse og spedisjon til lagermedarbeidere.

Ifølge SSBs statistikk over sysselsatte var det i 2021 rett under 2,8 millioner sysselsatte i Norge, transport og logistikk bransjen utgjør 2,3 prosent av dette. For deler av logistikk- og transportbransjen er det grunn til å anta at antall sysselsatte reelt sett kan være høyere enn det statistikken gir uttrykk for. Særlig innen segmentet post og bud, der det er en høy andel av enkeltpersonforetak, hvor vi antar at aktiviteten som bud er en sidevirksomhet/ «deltidsjobb». Det er nemlig slik at for sysselsatte med flere arbeidsforhold vil ett fastsettes av SSB som det viktigste. Det er registrert rett over 5 600 sysselsatte i «Andre- post og budtjenester», som favner mange bud-selskaper. I følge Foodora, som er en stor aktør i dette markedet, har de en «base» på over 3000 bud alene . Det er en indikasjon på at reelt antall sysselsatte bud sannsynligvis er høyere enn 5600.

SSB forsøker også å estimere hvor mange fulltidsstillinger som finnes i ulike deler av økonomien. I 2020 er estimatet for logistikk- og transportbransjen 55 225 årsverk .

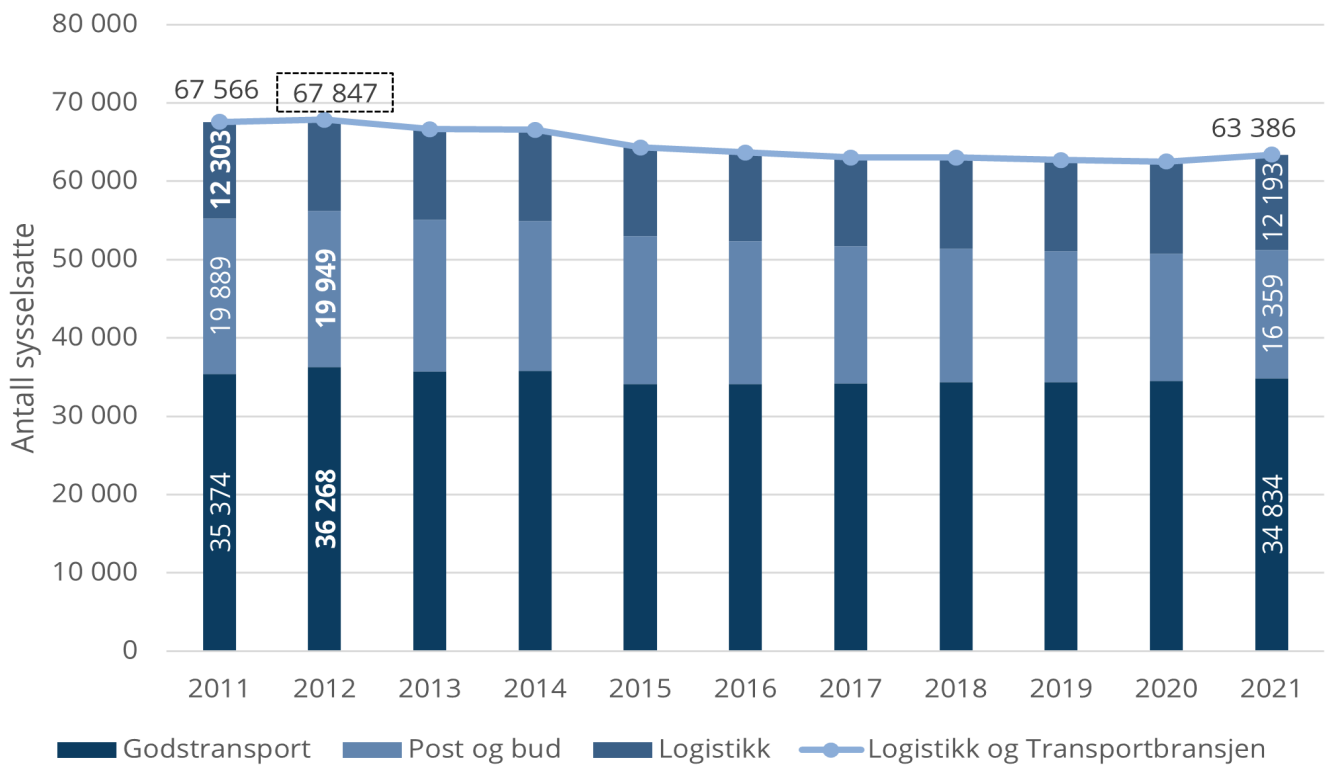
63 386 sysselsatte i Logistikk og Transportbransjen



Figur 3: Sysselsetting i logistikk- og transportbransjen i 2021. Kilde: SSB, tabell 13470

Figur 3 viser sysselsetting i perioden 2011 frem til 2021. I vårt utvalg nådde sysselsettingen en topp i 2012 på 67 847 personer. Deretter har sysselsettingen gradvis falt år for år frem til og med 2020. Målt fra 2011 frem til 2021 har sysselsettingen falt med 6 prosent. For alle næringer (Norge som helhet) har sysselsettingen vokst med 7,8 % i samme periode.

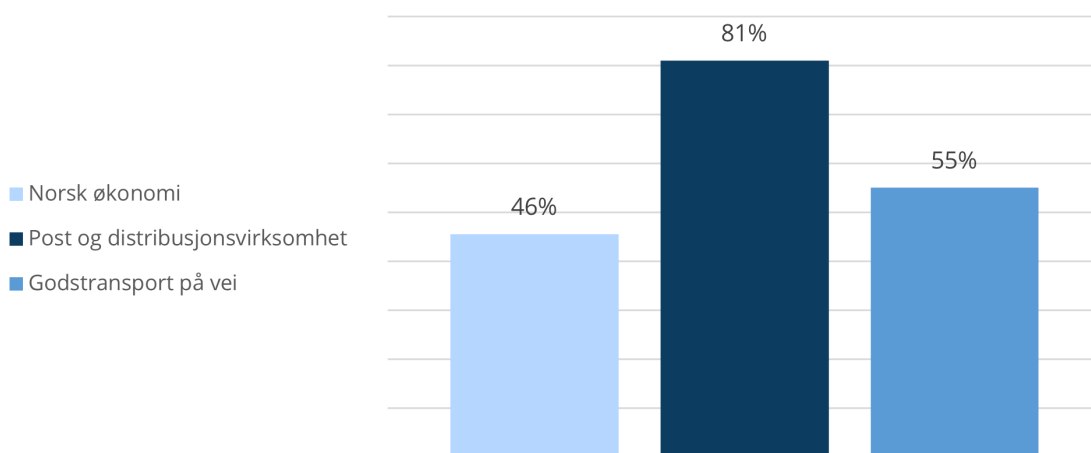
I 2021 ser vi en vekst i sysselsettingen igjen, etter nesten ett tiår med reduksjon. Antall sysselsatte økte fra 62 514 i 2020 til 63 386 i 2021, en økning på over 870 (1,4 %). Vi kan ikke kalle det en kraftig vekst, men det kan være et trendbrudd. Det er vekst i alle tre segmentene, med desidert størst i logistikk-segmentet. Til tross for at dette er det minste segmentet, var over halvparten av veksten i sysselsatte i logistikk. Målt i prosent var veksten på 3,7 % i logistikk, marginale 0,7% for post og bud, og 0,9% for godstransport.



Figur 4: Sysselsatte fra 2011 til 2021 i logistikk- og transportbransjen. Kilde SSB: Tabell 13470.

Høy andel selvstendig næringsdrivende

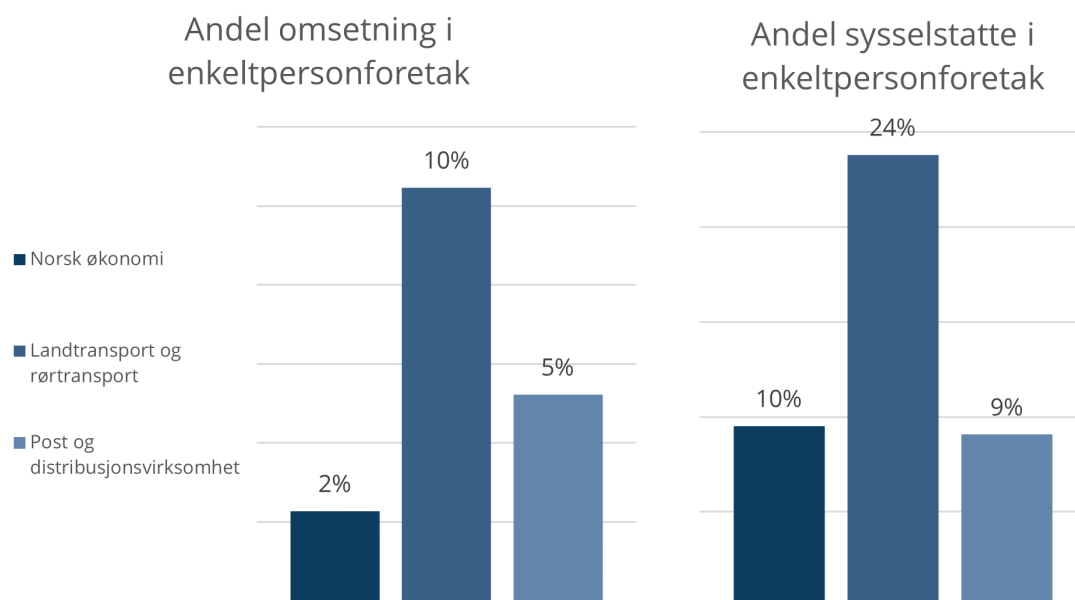
Det er en utpreget bruk av enkeltpersonforetak i to av segmentene: Godstransport på veg og andre post- og budtjenester. I norsk økonomi generelt er 46 % av alle registrerte foretak enkeltpersonforetak, i næringskoden post og distribusjonsvirksomhet er andelen hele 81 % og i Godstransport på vei er den rundt 55 %.



Figur 5: Andel enkeltpersonforetak. Kilde: SSB og Proff Forvalt/Brreg.

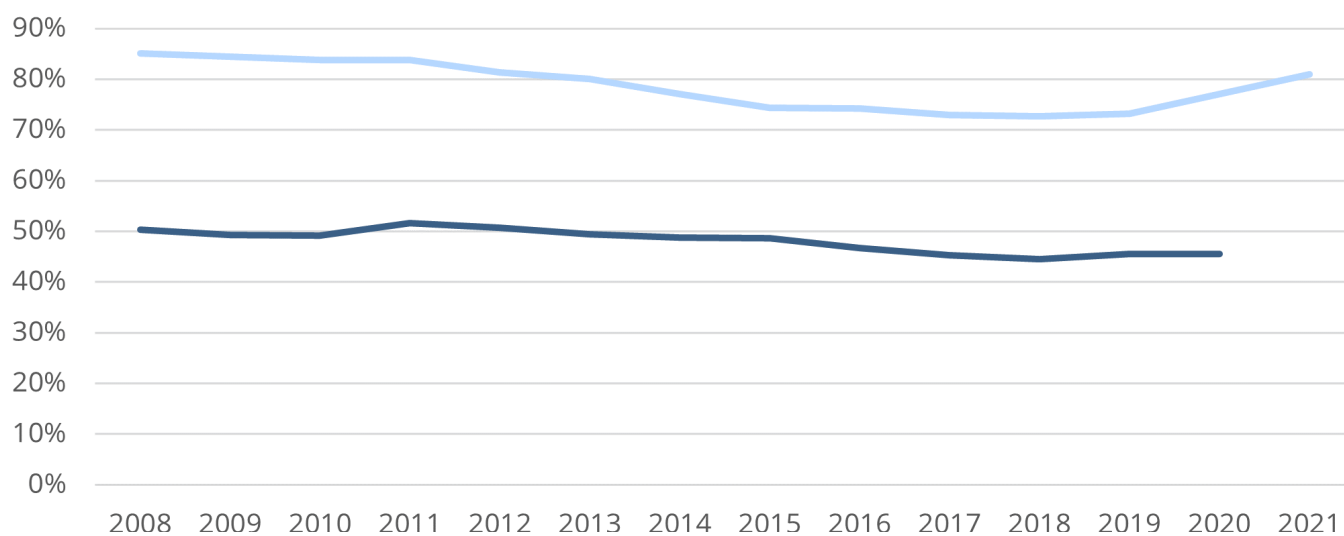
Vi har ikke tilgang på omsetningstall eller sysselsettingstall for Godstransport på vei knyttet til enkeltpersonforetak, men for næringskoden land og rørtransport hvor Godstransport på vei inngår. I denne næringskoden er andel enkeltpersonforetak 68 %, som følge av at blant annet taxi næringen ligger her. For post og distribusjonsvirksomhet har vi omsetningstall og sysselsettingstall for enkeltpersonforetakene.

Selv om majoriteten av foretakene er enkeltpersonforetak, ligger det meste av omsetning i andre selskapsformer (i all hovedsak aksjeselskaper), se Figur 6. Kun 5 % av omsetningen i post og distribusjon ligger i enkeltpersonforetak, selv om organisasjonsformen utgjør 81 % av antall foretak. Det er jevnt over en høyere andel sysselsatte som befinner seg i enkeltpersonforetakene sammenlignet med omsetning, men en marginal andel i forhold til øvrige selskapsformer jfr. figur 6. Forklaringen er at noen få store aksjeselskaper utgjør en veldig stor andel av omsetningen og sysselsettingen. For eksempel har Posten Norge AS med sine 12 500 ansatte alene over 70 % av de ansatte i post- og distribusjonsvirksomhet.



Figur 6: Andel omsetning og sysselsatte i enkeltpersonforetak. Kilde: SSB

Utviklingen i de siste ti årene har vært en gradvis reduksjon i bruk av enkeltpersonforetak, men fra 2019 har vi sett en høy vekst i segmentet post- og distribusjonsvirksomhet, se figur 7. Dette skyldes med all sannsynlighet veksten i hjemlevering av pakker («last-mile» segmentet).



Figur 7: Andel enkeltpersonforetak er nå i vekst i post- og distribusjonsvirksomhet, men stabil for næringslivet samlet sett. Tall fra SSB og Proff Forvalt/brreg.

Implikasjonene av et stort innslag av enkeltpersonforetak i en bransje med lange leveransekjeder, bestående av aktører på ulikt nivå med ulik makt, er at det vil være stor ubalanse mellom forhandlingsparter. For denne bransjen er det en makt ubalanse mellom store kjøpere av transport, og små leverandører av transport og budtjenester. Hva slags følger dette får vil variere. Men stor makt-ubalanse stiller særskilte krav til de større kommersielle aktørene, denne strukturen skaper rom for utnyttelse som går utover akseptable grenser. Dette mulighetsrommet må reguleres, enten av staten eller selskapene selv.

Det er også viktig for staten å hensynta denne næringsstrukturen når man utvikler rammevilkår og reguleringer for disse to delene av bransjen: Omfattende rapporteringskrav, godkjenningrutiner osv. kan svekke næringsgrunnet for enkeltpersonforetakene.

På et overordnet nivå i bransjen vil det være viktig å ha en jevnlig dialog om hvorvidt selskapsstrukturen er en villet utvikling som gagnar både arbeidstagere og de store kjøpere av transport. Er enkeltpersonforetak en selskapsform som benyttes fordi det gir økonomisk frihet til den enkelte transportør, eller er det en metode som brukes for å omgå arbeidsgiveransvar og skape mer fleksibilitet i arbeidsstokken? Dersom det er en utvikling som skjer på bekostning av det som er i arbeidstagerens interesser, kan det skape HMS- og omdømmeutfordringer. Det er den situasjonen vi i dag ser i deler av varebilsegmentet.

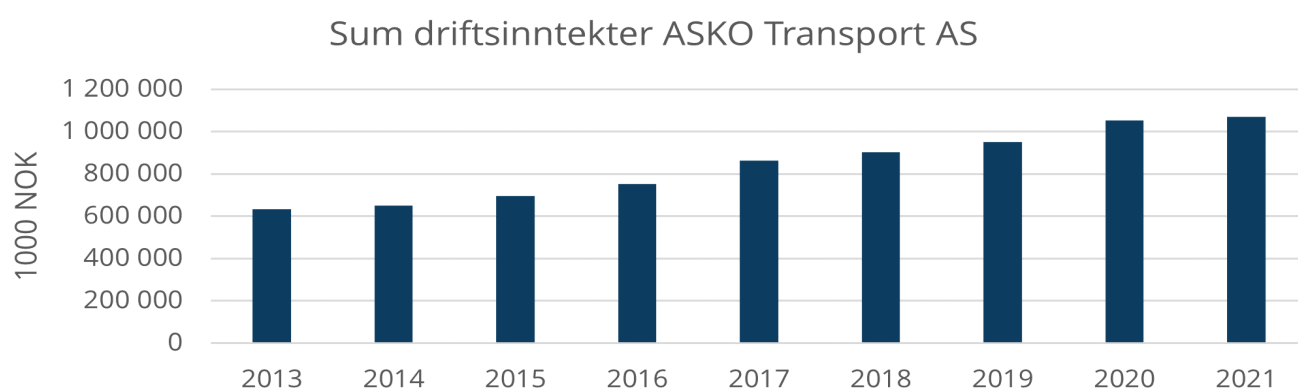
3. Logistikk- og transportaktivitet ”utenfor” bransjen - et blikk på dagligvareaktørene

Dagligvare er et godt eksempel på en bransje som driver med logistikk- og transportvirksomhet i stor skala, og som håndterer mye av virksomheten in-house. De tre dagligvare gigantene i Norge Rema 1000, NorgesGruppen og Coop har alle egne logistikk / transport virksomheter. Omfanget av virksomheten er stort, og de tre aktørene vil utgjøre en merkbar del av bransjen vi kartlegger i denne rapporten. Deler av virksomheten fanges opp av datasettet som dekker logistikk- og transportbransjen, men majoriteten fanges ikke opp, siden virksomhetens aktivitet vil tillegges næringskoden de er definert under. Det aktørene kjøper av transporttjenester i markedet av tredjeparter, vil derimot synliggjøres som omsetning hos andre selskaper. Spesielt i segmentet Godstransport på vei.

NorgesGruppen - ASKO Transport AS

NorgesGruppen er Norges største dagligvareaktør, og hadde i 2021 44 % markedsandel ifølge NielsenIQ. NorgesGruppens grossist selskap ASKO håndterer logistikken til NorgesGruppen. I ASKO er transportvirksomheten organisert under Asko Transport AS, men den øvrige logistikk og lagervirksomhet er organisert i andre selskaper. Selskapet har sitt hovedkontor i Vestby og er målt i omsetning Norges nest største selskap innen godstransport på vei (næringskode 49.410), med en omsetning i 2021 på over 1 milliard kroner. Det er kun DSV Road AS som er større i dette segmentet. Dette er næringskoden som benyttes av de fleste som kjører lastebil/tungtransport. Ifølge SSB var den samla omsetningen i denne næringskoden 57,6 milliarder i 2020, så ASKO Transport har litt under to prosent av den totale omsetningen i dette segmentet.

ASKO Transport har om lag 80 ansatte som håndterer drift av terminaler, trafikk med videre. Virksomheten går ut på innhenting av dagligvarer fra ASKOs leverandører, og distribusjon ut til alle ASKOs regionale selskaper over hele landet. Transportene gjennomføres som direkte transporter eller via en samlastterminal, slik som den på Vestby. Vi må anta at ASKO i all hovedsak kjøper transport av underleverandører, gitt at det kun er 80 ansatte i selskapet.

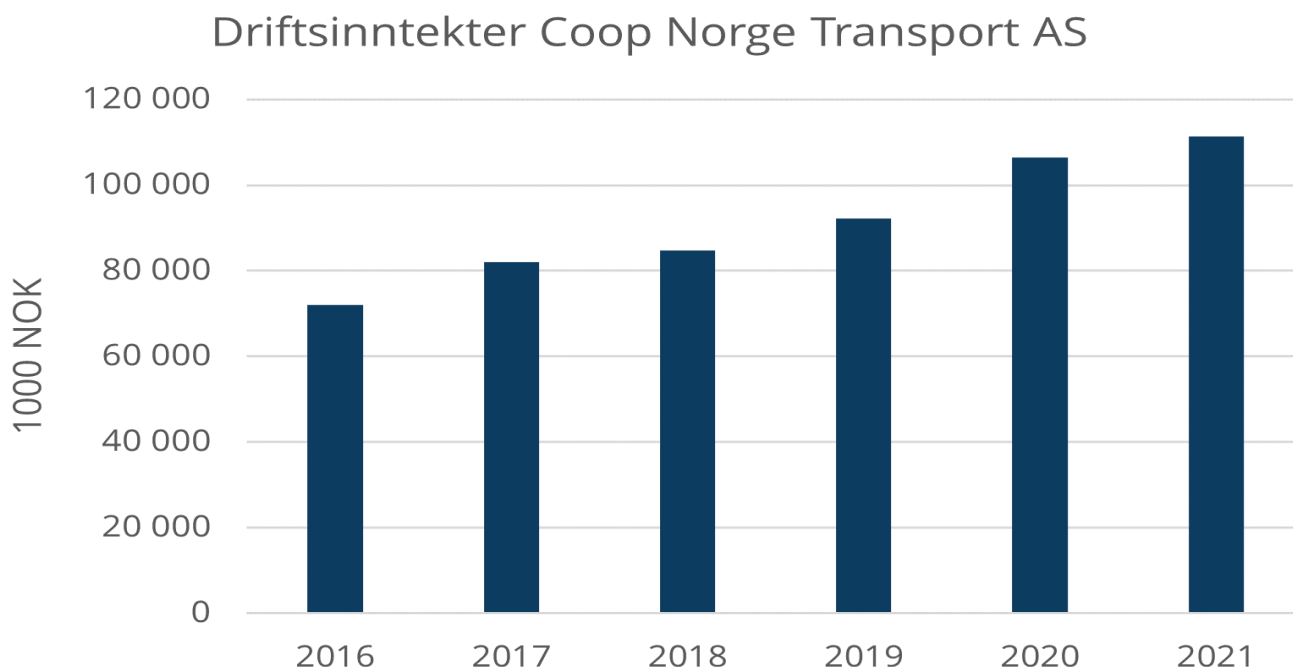


Figur 8: Omsetning ASKO Transport. Kilde: Proff Forvalt.

Coop

Coop har organisert sin virksomhet knyttet til lager, logistikk og transport i to hovedenheter. Coop Norge Handel AS Logistikk (Clog) håndterer logistikk og lagervirksomhet, og er en underavdeling av Coop Norge Handel, så vi kan ikke trekke ut egne tall for den delen av virksomheten. Coop Norge Transport AS er transportselskapet til Coop (og sorterer under

næringskode 49.410), så dette selskapet inngår i statistikken over bransjen. Coop, som ASKO og REMA er også en stor innkjøper av transporttjenester fra underleverandører. Transportselskapet til Coop omsatte for om lag 111 millioner kroner i 2021, eller en tiendedel av transportselskapet til Asko. NorgesGruppen målt i omsetning er vesentlig større enn Coop, førstnevnte omsetter for over 102 milliarder og sistnevnte rett under 60 milliarder. Årsaken til at det er så stor forskjell mellom Coop Norge Transport og Asko Transport skyldes delvis størrelsesforskjellen, men trolig også ulike organisatoriske, strategiske og kommersielle forhold.



Figur 9: Driftsinntekter Coop Norge Transport AS. Kilde: Proff Forvalt.

Rema Distribusjon Norge AS

Rema 1000 var i 2021 Norges tredje største dagligvare aktør med 22,9 % markedsandel, ifølge NielsenIQ. Transport er organisert under Rema Distribusjon Norge AS for Rema 1000-konsernet. Rema Distribusjon Norge har ansvar for distribusjonsterminaler, transport med mer. Rema Distribusjon Norge AS inngår ikke i datagrunnlaget for denne rapporten, da de har næringskoden «46.390 Engroshandel med bredt utvalg av nærings- og nytelsesmidler». Rema Distribusjon Norge AS omsatte for over 31,2 milliarder kroner i 2021 og har om lag 1000 ansatte.

REMA Distribusjon er en stor innkjøper av transporttjenester og kjøper inn om lag 80 prosent av transporttjenestene. Vi har gjort forsøk på å estimere hvor mye transport Rema 1000 står for basert på tallene fra de to andre aktørene, men de har veldig ulik organisering. I NorgesGruppen utgjør ASKO Transport 0,97 % av omsetningen, i Coop utgjør Coop Norge Transport 0,18% av omsetningen. Et estimat for Rema 1000 basert på dette vil være at transport utgjør et sted mellom 150 millioner og 820 millioner kroner.

Samlet virksomhet knyttet til transport og logistikk i dagligvarebransjen

Det er først og fremst lager og distribusjonssentrene som dagligvarebransjen eier og drifter selv. Alle de tre store aktørene har de senere årene investert i enorme lager og distribusjonssentre strategisk plassert på ulike steder i landet. Omfanget av virksomhet i disse tre selskapene som reelt sett er tilknyttet logistikk og transport bransjen er stor, men ikke enkel å fastslå helt presist. Vi kan ta utgangspunkt i Rema Distribusjon Norge AS, for å estimere totalen til bransjen samlet sett. Vi forutsetter forholdstallet mellom omsetning i konsernet og omsetningen i distribusjonsselskapet er lik i de tre selskapene. Basert på omsetningen i Reitan AS og Rema

distribusjonsselskapet er lik i de tre selskapene. Basert på omsetningen i Reitan AS og Rema Distribusjon Norge AS for 2021 så kommer vi til et forholdstall på 0,37. Med dette som utgangspunkt finner vi at omsetningen relatert til vår bransje i NorgesGruppen er 38 milliarder, og 22 milliarder for Coop.

Samlet sett lander vi da på en omsetning tilknyttet logistikk og transport på 91 milliarder kroner. Av dette er det kun litt over 1,1 milliard kroner som inngår direkte i denne rapporten. Andre deler av omsetningen inngår indirekte, gjennom kjøp av transporttjenester. Delen av omsetning som er knyttet til logistikk og drift av terminalene, inngår med andre ord ikke i økonomitallene som er brukt i denne rapporten. Dette er virksomhet som er sammenlignbar med det vi i denne rapporten er segmentert under logistikk. Bedrifter som er aktive i spedisjon, lager, med mer. Altså aktører som PostNord, Schenker, etc.

Mye logistikkvirksomhet utenfor bransjen

Vi har tatt for oss dagligvare fordi det er en bransje med stor logistikk og transportvirksomhet som er oversiktlig med få aktører. Men det er mange andre bransjer som organiserer sin logistikk og transportvirksomhet på samme måte: De har egne lager og distribusjonssentraler, organiserer logistikk og frakt selv, men kjøper i all hovedsak inn selve godstransporten.

Omsetningen fra denne virksomheten vil ikke inngå direkte i vårt datagrunnlag. Indirekte vil vi fange opp aktivitet relatert til transportkjøp fra norske transportvirksomheter, som omsetning i andre selskaper. Det vi ikke klarer å fange opp er omsetning knyttet til øvrig virksomhet: Drift av lager, logistikk, planlegging, osv. I tillegg vil vi ikke fange opp kjøp av transport fra utenlandske foretak som ikke har regnskapsplikt i Norge, eller foretak som ikke innrapporterer til Brønnøysundregisteret.

4. Bedriftsøkonomisk analyse av logistikk- og transportbransjen

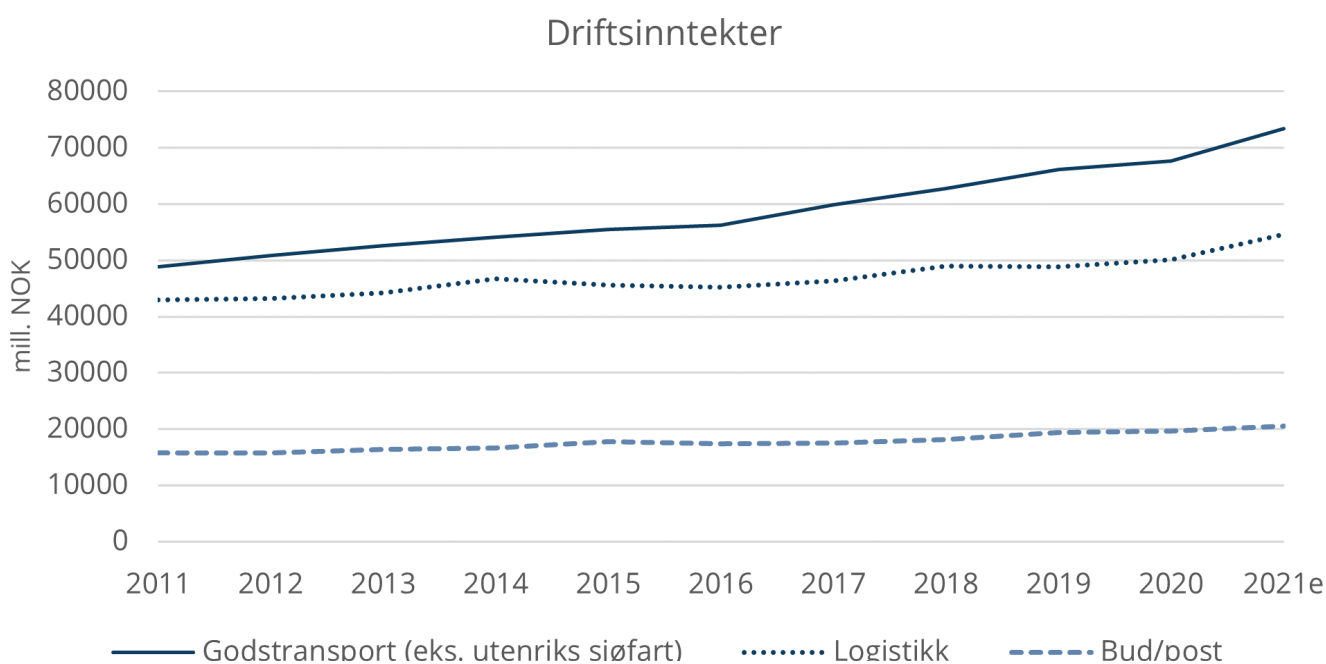
I dette kapittelet har vi basert oss på økonomiske tall for næringen fra SSB, og regnskapsstall for næringen innrapportert til Brønnøysund registeret. Næringene som er inkludert i dataen er gjengitt i Tabell 3 i vedlegg 1. Hvordan de økonomiske tallene vil se ut, størrelse og utvikling, avhenger i stor grad av hvordan en næring defineres og segmenteres. Det er også verdt å merke seg at rene regnskapsdata ikke er direkte sammenliknbare med tall fra SSB, og derfor kan gi ulike resultater. I hovedsak samsvarer retning og utvikling, men nivåene kan være noe ulikt.

Omsetningstall i logistikk og transportbransjen

Driftsinntektene til godstransport, logistikk og bud/post var i 2021 samlet om lag 148 milliarder kroner, mot 107,5 milliarder i 2011. Samlet sett tilsvare det en oppgang på rundt 38 % på ti år. Ser vi på utviklingen i de tre hovedsegmentene, har godstransport økt mest med om lag 50 % økning i omsetningen siden 2011, og omsatte for om lag 73 mrd. i 2021.

Etter en periode med flat utvikling i omsetning/driftsinntekter (2014-2017), har driftsinntektene økt både for logistikk og post- og budtjenester. For logistikk og post- og budtjenester har økningen over perioden 2011-2021 vært om lag 27% og 30%, med en omsetning på rundt 54,5 mrd. og 20,5 mrd. i 2021.

Figur 10 viser utviklingen i driftsinntekter for godstransport, logistikk og bud/post. 2021 er tall estimert på bakgrunn av regnskapsdata fra Brønnøysund registeret. Øvrige tall er omsetningstall fra SSB.



Figur 10: Driftsinntekter godstransport, logistikk og post. Kilde: SSB og Proff Forvalt/Brreg.

Figur 11 viser fordeling av driftsinntekter innenfor de tre hovedgruppene, fordelt på undergruppene inkludert i den næringen. Innenfor godstransport er godstransport på vei den dominerende «undergruppen» og sto i 2021 for om lag 83 % av inntektene (ekskludert utenriks sjøfart). Innenfor kategorien logistikk er spedisjon den største undergruppen, og står for om lag 75 % av inntektene i 2021. Når det gjelder post- og budtjenester står Posten Norge for om lag 65 % av omsetningen.

<i>Nace beskrivelse</i>	2021	% av segment	% av total
Godstransport med jernbane	1 667 978	2 %	1 %
Godstransport på vei	59 731 164	83 %	40 %
Flyttetransport	729 191	1 %	0 %
Innenriks sjøfart med gods	8 415 269	12 %	6 %
Lufttransport med gods	1 557 829	2 %	1 %
Godstransport	72 101 431	100 %	49 %
Lagring	3 618 287	6 %	2 %
Drift av gods- og transportsentraler	6 599 702	12 %	4 %
Drift av havne- og kaianlegg	1 790 892	3 %	1 %
Lasting og lossing	1 778 744	3 %	1 %
Spedisjon	42 257 332	75 %	29 %
Transportformidling ellers	432 807	1 %	0 %
Logistikk	56 477 764	100 %	38 %
Andre post- og budtjenester	6 820 964	35 %	5 %
Landsdekkende posttjenester (posten Norge AS)	12 702 000	65 %	9 %
Post og bud	19 522 964	100 %	13 %
Samlet omsetning	148 102 159		100 %

Figur 11: Driftsinntekter Logistikk- og Transportbransjen i 2021. Kilde: Proff Forvalt/brreg.

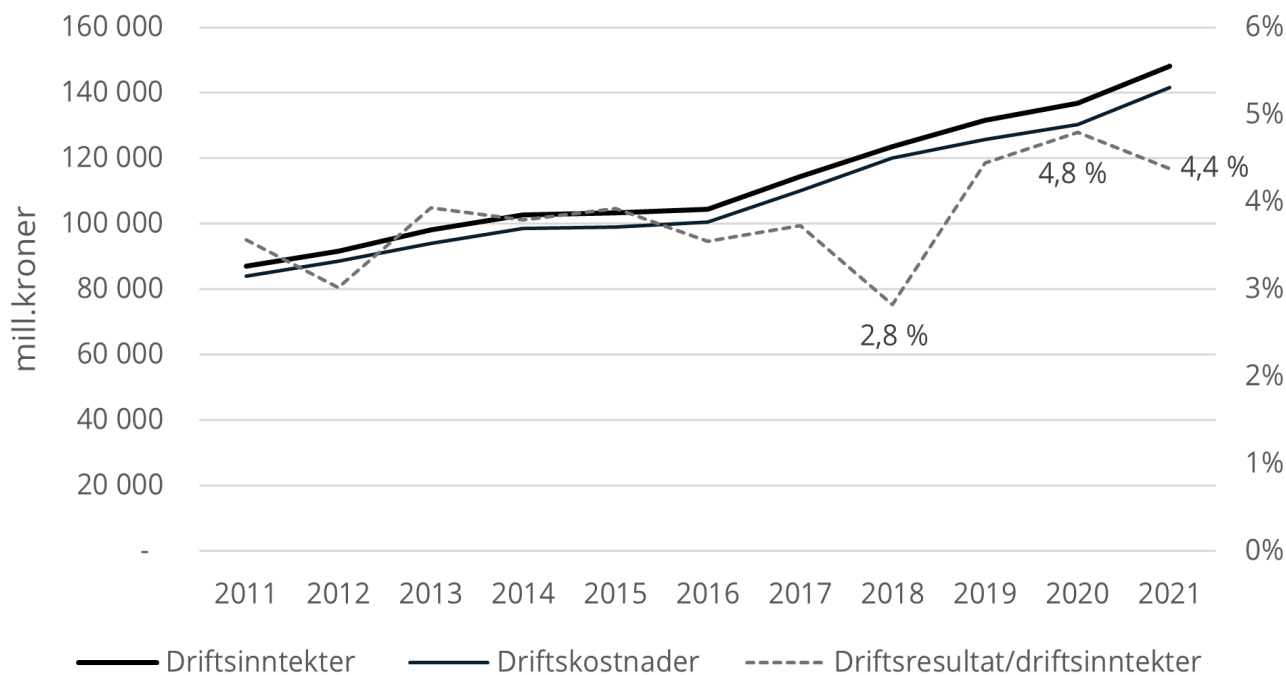
Når vi omtaler logistikk- og transportbransjen er det viktig å være klar over at bransjen er en kjede av leverandører, og en stor del av omsetningen i et selskap høyt oppe i verdikjeden vil fremstå som omsetning i mange ledd nedover i kjeden. Som et eksempel: En spedisjonsbedrift vinner ett oppdrag for en vareeier. Spedisjonsselskapet bruker størsteparten av salgssummen å kjøpe inn transporttjenester fra en transportleverandør. Transportleverandøren fordeler videre transportoppdraget til seg selv og to av sine underleverandører. Dermed er omsetning til oppdraget vunnet av spedisjonsselskapet nå fordelt i tre ledd, og på fire aktører: En fjær er blitt fem høns.

Derfor er det viktig å bruke omsetningstallene med omhu, og de bør suppleres med andre indikatorer for å beskrive utviklingen/status i et enkeltår. Over tid vil selvsagt en omsetningsvekst reflektere en underliggende vekst i hele næringen, men sammenlignet med mange andre bransjer, vil omsetningen være «oppblåst». Et bedre mål for denne bransjen er verdiskapningen.

Lønnsomheten har økt

Figur 12 viser samlede driftsresultat i bransjen som helhet, og driftsmargin (forholdet mellom driftsresultat og omsetning/driftsinntekter i prosent) basert på regnskapstall fra Brønnøysundregisteret hentet ut fra Proff Forvalt sin database. Driftsmarginen viser hvor mye bedriften får igjen for hver omsatt krone. Driftsresultat er driftsinntekter fratrukket driftskostnader, og inkluderer ikke eventuelle finansielle tap/gevinster.

Driftsresultatet for transport- og logistikk bransjen hatt en positiv utvikling i perioden 2011-2021 samlet sett. Men i den tidsperioden har vi sett store endringer. Bransjen hadde en negativ utviklingstrend i driftsmargin fra 2016/17, med et bunnpunkt i 2018. Nå har dette snudd, og lønnsomheten har tatt seg opp på det høyeste nivået vi har sett i perioden. 2020 er det foreløpige toppunktet med en driftsmargin rett under 5 prosent. I 2021 har marginen falt noe, til rett under 4,4 prosent. De høye driftsmarginene under pandemien kan sannsynligvis delvis tilskrives økt behov og betalingsvillighet for transport og logistikk tjenester under Covid-19 pandemien. Men COVID-19 forklarer ikke hele endringen: 2019 er det nest beste året for bransjen i perioden.

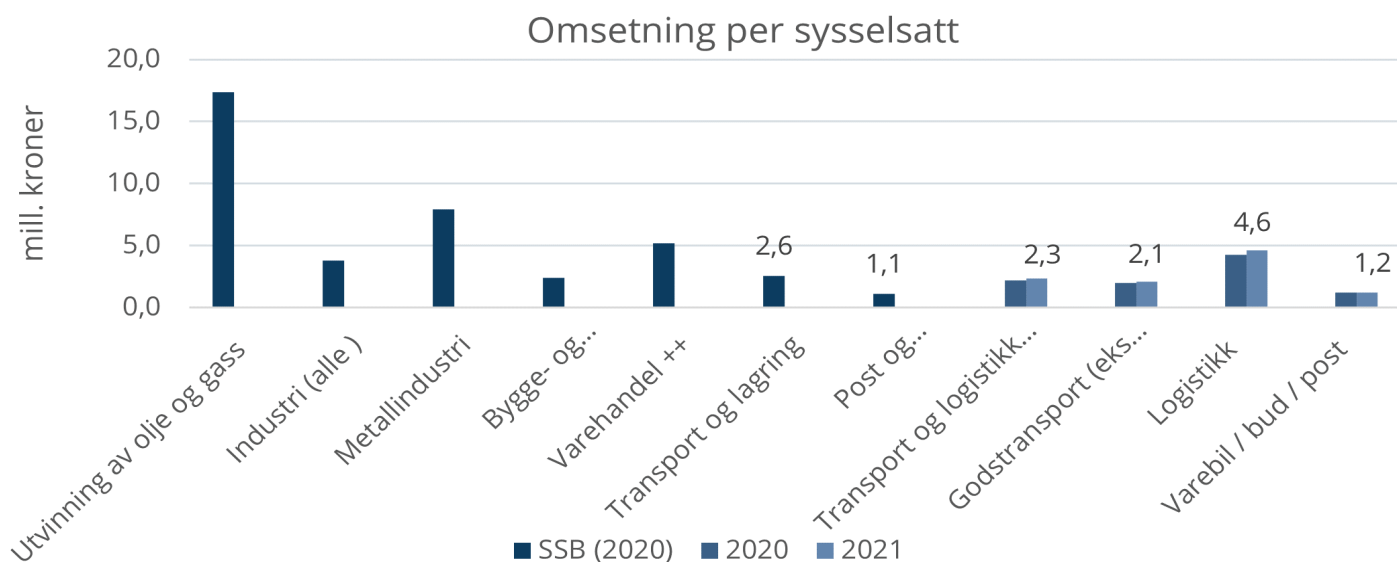


Figur 12: Utvikling i driftsmargin, driftskostnader og driftsinntekter 2011-2021. Kilde: Proff.no

Selv om de økte inntektene de siste årene har ført til økt lønnsomhet, er driftsmarginen fortsatt på relativt lave nivåer sammenlignet med resten av fastlands Norge, som hadde et snitt på 6,5 prosent i 2021. Men med stor omsetning vil hvert prosentpoeng forbedring av driftsmarginen gi store utslag i driftsresultatene. Ser vi på siste fem år har bransjen gjort en enorm forbedring fra bunnåret 2018 hvor samlet driftsresultat var på rundt 3,5 milliarder kroner, til rett over og under 6,5 milliarder kroner i 2020 og 2021.

En viktig årsak til at driftsmarginen ikke øker betydelig med økt omsetning, er at driftskostnadene øker i takt med økt aktivitet. Det er også sterk konkurranse som fører til prispress. Transport og logistikk er en bransje hvor skalering vil føre til økt behov for ansatte, og det er derfor «grenser» for effektiviseringsgevinster fra økt skala. F.eks. vil økt transportomfang som regel føre til økt behov for flere sjåførere osv.

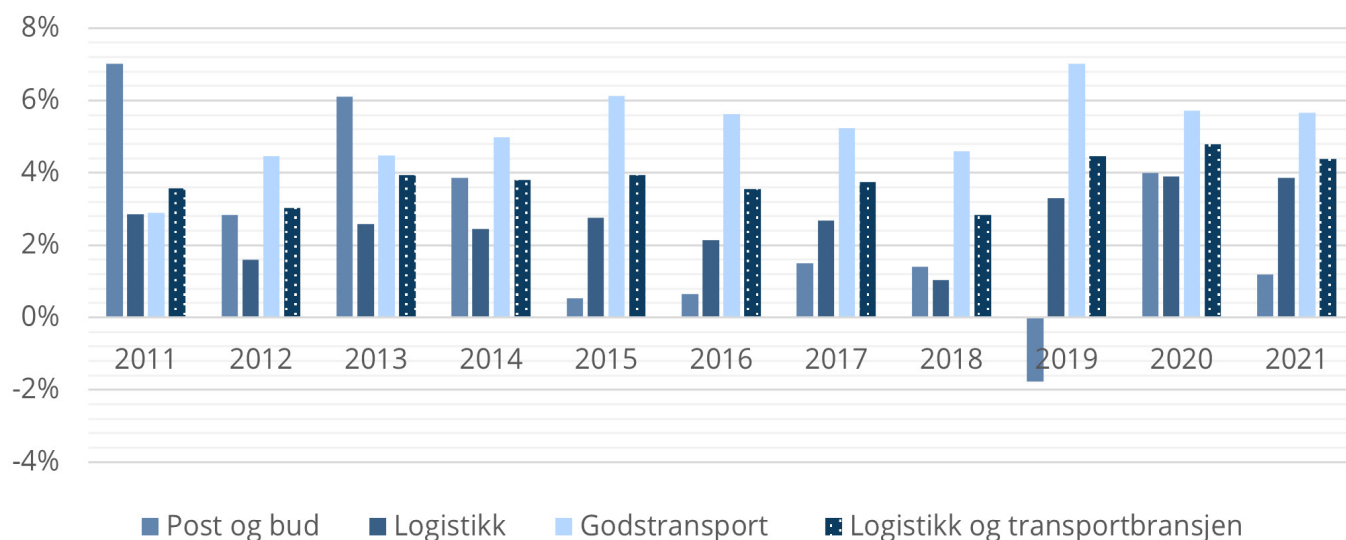
Figur 13 viser omsetning per sysselsatt for ulike bransjer. Transport og logistikk er sammenliknbare med andre bransjer hvor aktivitetsnivå og inntjening i stor grad påvirker behovet for mennesker. Selv om omsetning per sysselsatt kan gi et bilde på produktiviteten, er den mest egnet for å måle produktiviteten innad i en bransje og ikke på tvers. Dette er videre omtalt i delkapittel om produktivitet. Innenfor transport og logistikk er det logistikk som har høyest inntekt per ansatt.



Figur 13: Omsetning per sysselsatt i ulike bransjer. Kilde: SSB/Proff Forvalt.

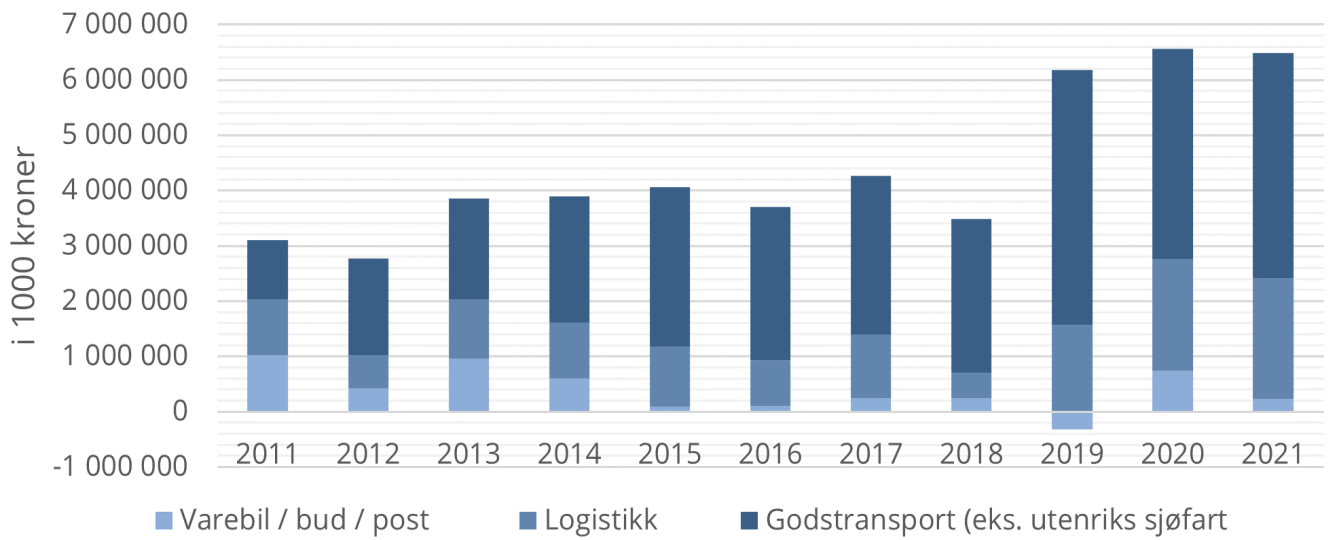
I logistikkbransjen har det i noen år vært snakket om «haikjeften», som er kombinasjonen av stigende inntekter og fallende marginer og lønnsomhet. Det er utvilsomt slik at «haikjeften» nå er lukket. Bransjen har igjen klart å øke sine marginer til et moderat, men sunt nivå.

Driftsmargin logistikk og transportbransjen 2011-2021 fordelt på segment



Figur 14: Driftsmargin i Logistikk- og Transportbransjen. Kilde: Proff Forvalt/ Brreg.

Utvikling i driftsresultat på bransjenivå



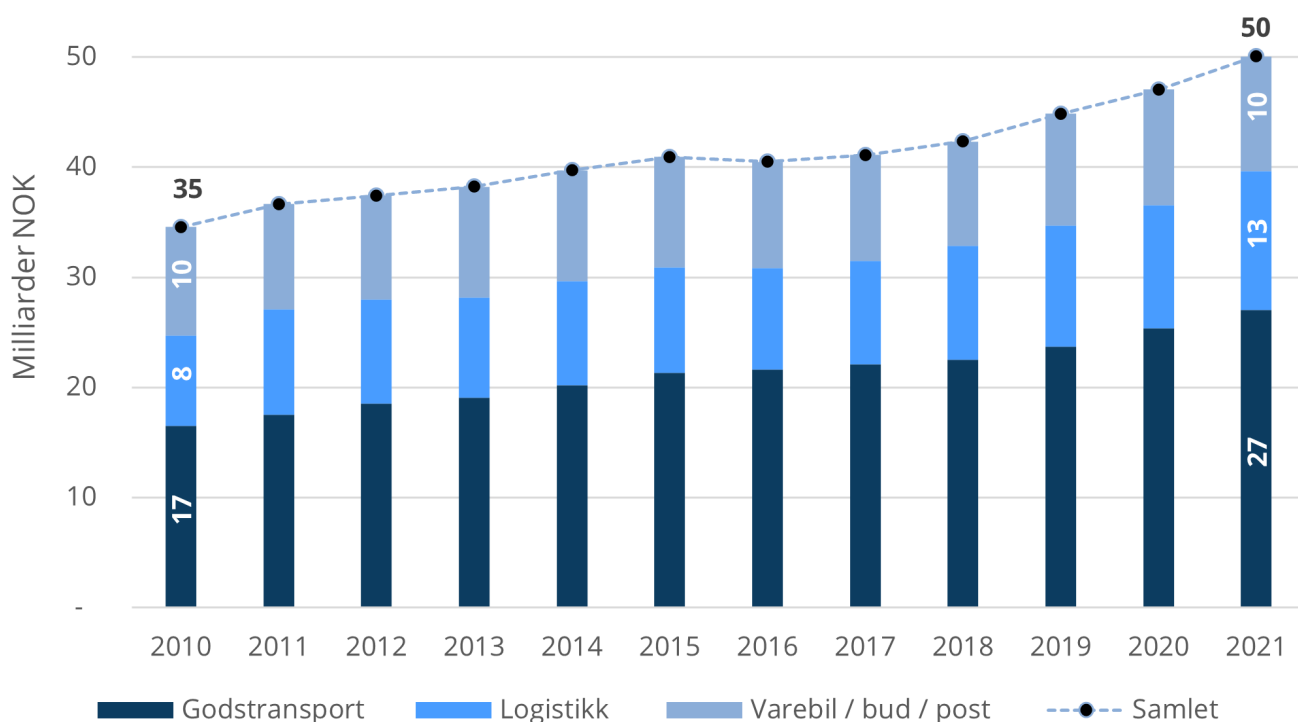
Figur 15: Utvikling i driftsresultat på bransjenivå, basert på regnskapsdata. Kilde: Proff.

5. Verdiskaping og produktivitet

Verdiskaping er et mål på hva en næring skaper i samfunnsøkonomisk forstand, og dermed et mål på betydningen for norsk økonomi og et godt mål på størrelsen. Det er flere måter å estimere denne størrelsen, i denne rapporten har vi definert verdiskaping som følger: Omsetning fratrukket kjøp av varer og tjenester.

I 2021 passerte logistikk- og transportbransjen 50 milliarder kroner i verdiskaping, som vist i Figur 16. Fra 2010 har bransjen vokst med 15 milliarder kroner i verdiskaping. Men det er veldig ulikt fordelt. Godstransport har hatt en stor vekst, fra 17 til 27 milliarder kroner, og står for 10 av 15 milliarder kroner. Varebil/post/bud segmentet står på stedet hvil, og har målt i verdiskaping ikke hatt noen utvikling overhode. Midt imellom finner vi logistikksegmentet som har økt sin verdiskaping med 5 milliarder kroner fra 8 til 13 milliarder kroner.

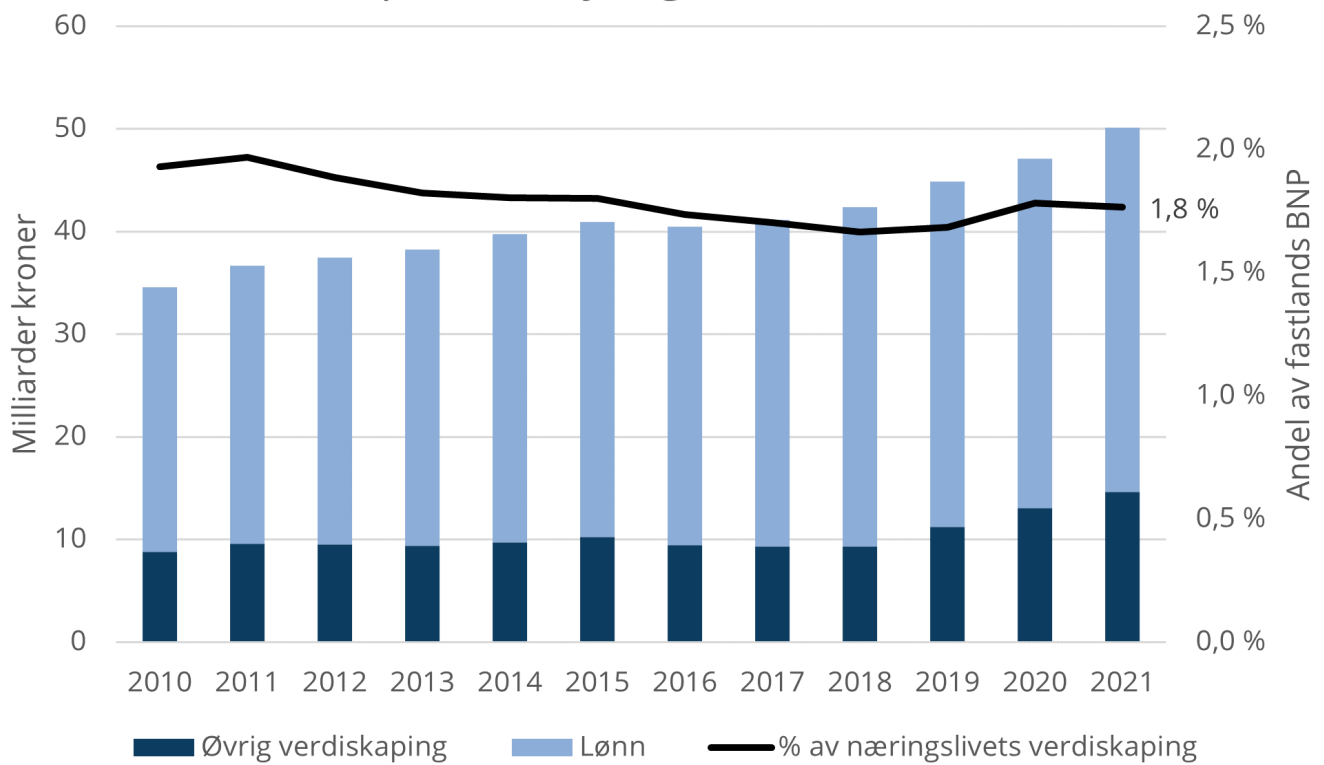
Samlet utgjør bransjen om lag 1,8 % av verdiskapingen i fastlandsNorge, jfr. figur 17. knyttet til karanteneregler/isolasjon, men også antageligvis grunnet endrepreferanser. Basert på informasjon fra selskaper i markedet vet vi at en eksplosiv vekst i netthandel har drevet frem en stor etterspørselsøkning etter distribusjon av pakker med varebiler. Dermed kan vi trygt slå fast at denne delen av transportbransjen er i ekstremt sterk vekst.



Figur 16: Verdiskaping i Logistikk- og transportbransjen. Kilde: SSB, Proff Forvalt/Brreg. Analyser av Stakeholder AS.

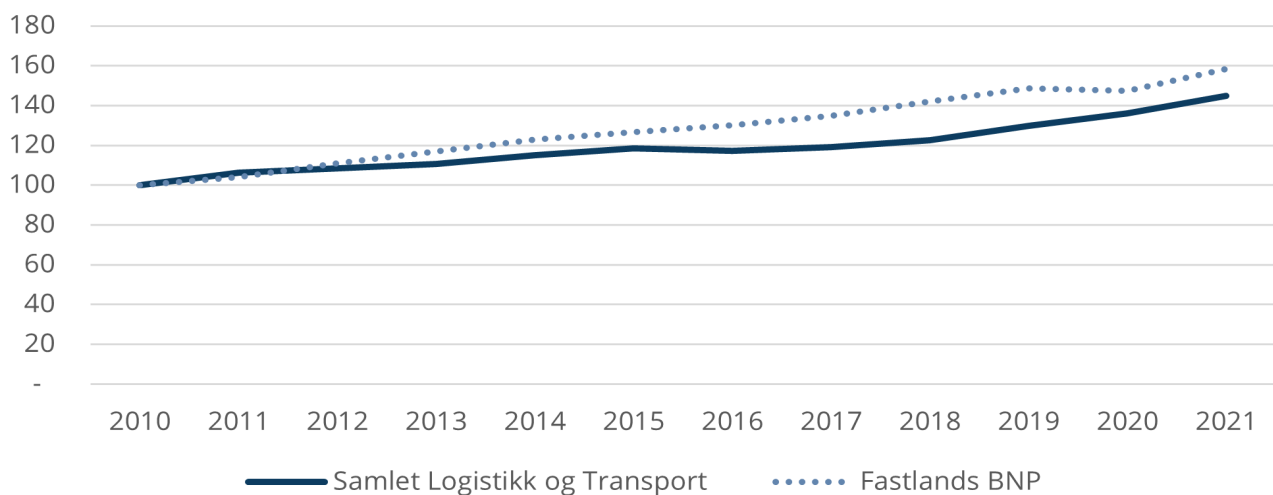
Verdiskaping fordeles seg mellom kapitalen (eiere og långivere), ansatte og det offentlige i form av skatter og avgifter. Det er de ansatte som tar den største delen av verdiskapingen i logistikk- og transportbransjen, i snitt 75 % de siste fem årene. Se figur 17 for utvikling tilbake til 2010.

Utviklingen målt i verdiskaping ligger under veksten i fastlands-BNP over samme periode, men har en sterk vekst i 2020, sammenlignet med resten av økonomien. Figur 18 viser utviklingen fra 2011 frem til 2021. Bransjen har hatt en sterk utvikling gjennom COVID-19 pandemien sammenlignet med resten av fastlands-Norge.



Figur 17: Lønn som andel av verdiskaping, og næringsens andel av norsk fastlandsøkonomi (BNP): Kilde: SSB, Proff Forvalt/Brreg.

Indeksert verdiskaping: Logistikk og transport målt mot norsk fastlandsøkonomi

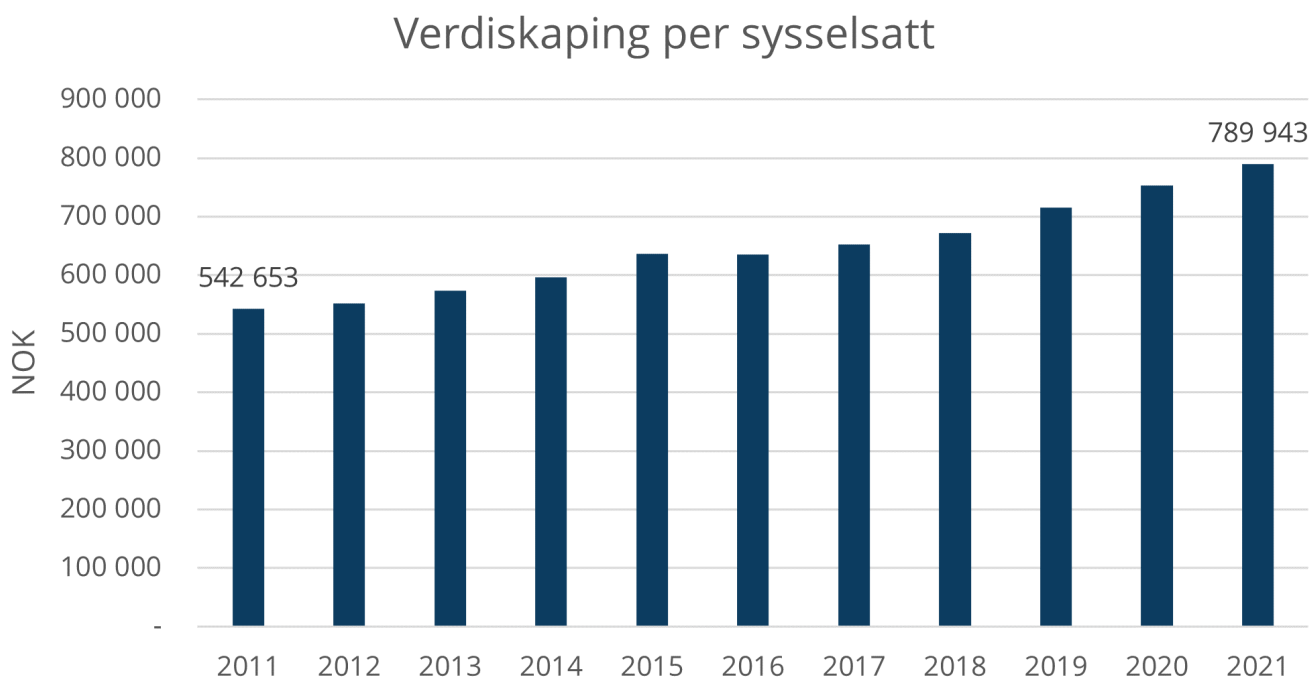


Figur 18: Indeksert utvikling av verdiskaping målt mot fastlands-BNP. Kilde: SSB, Proff Forvalt/Brreg, Stakeholder AS.

Produktivitet

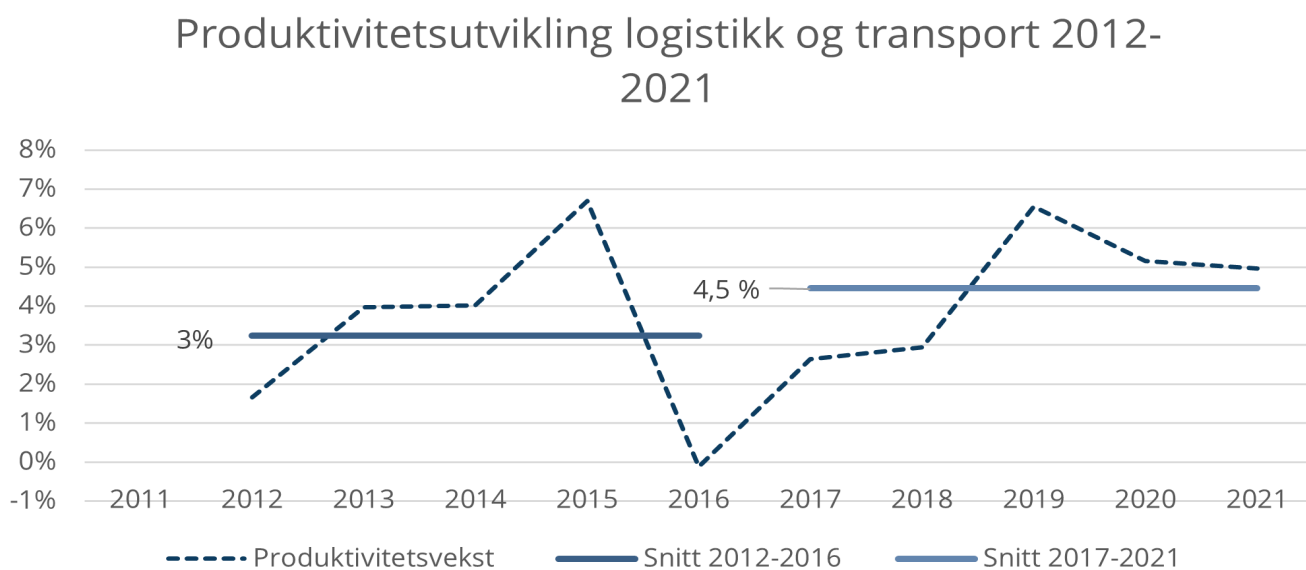
Verdiskaping er definert som inntekter minus kjøp av varer og tjenester. Verdiskaping per ansatt og endring i verdiskapingen per ansatt gir en pekepinn på produktivitetsutviklingen i bransjen. Dette er et økonomisk mål og en forenkling, prisen på den tjenesten som selges påvirker verdiskapingen i stor grad. Lav eller negativ utvikling i verdiskaping per ansatt betyr derfor ikke at de ansatte jobber langsommere eller mindre enn før.

Logistikk og transportbransjen hadde en verdiskaping per sysselsatt på rett under 790 tusen kroner i 2021, og har fra 2011 hatt en årlig snittvekst på 4 prosent, se Figur 19. Fra 2018 har verdiskapingen per sysselsatt skutt fart og økt med nesten 120 tusen kroner. I perioden 2015 til 2018 var utviklingen nesten flat, med en marginal økning på rett over 35 tusen. Bransjen ligger under snittet for øvrige næringer totalt sett, som i 2021 passerte én million kroner per sysselsatt.



Figur 19: Verdiskaping per sysselsatt i Logistikk- og Transportbransjen. Kilde: SSB, beregninger Stakeholder AS.

Den beregnede produktivitetsveksten målt som økning i verdiskaping per sysselsatt, vil svinge relativt kraftig år for år, men over tid gir det et uttrykk for en utvikling. Figur 20 viser utviklingen fra 2012 frem til 2021. Vi har delt perioden i to. I den første perioden fra 2012 til 2016 har bransjen i snitt en produktivitetsvekst på 3 %, og i den neste perioden er produktivitetsveksten 4,5 %. Det er en indikasjon på at næringens effektiviseringsarbeid har gitt resultater.

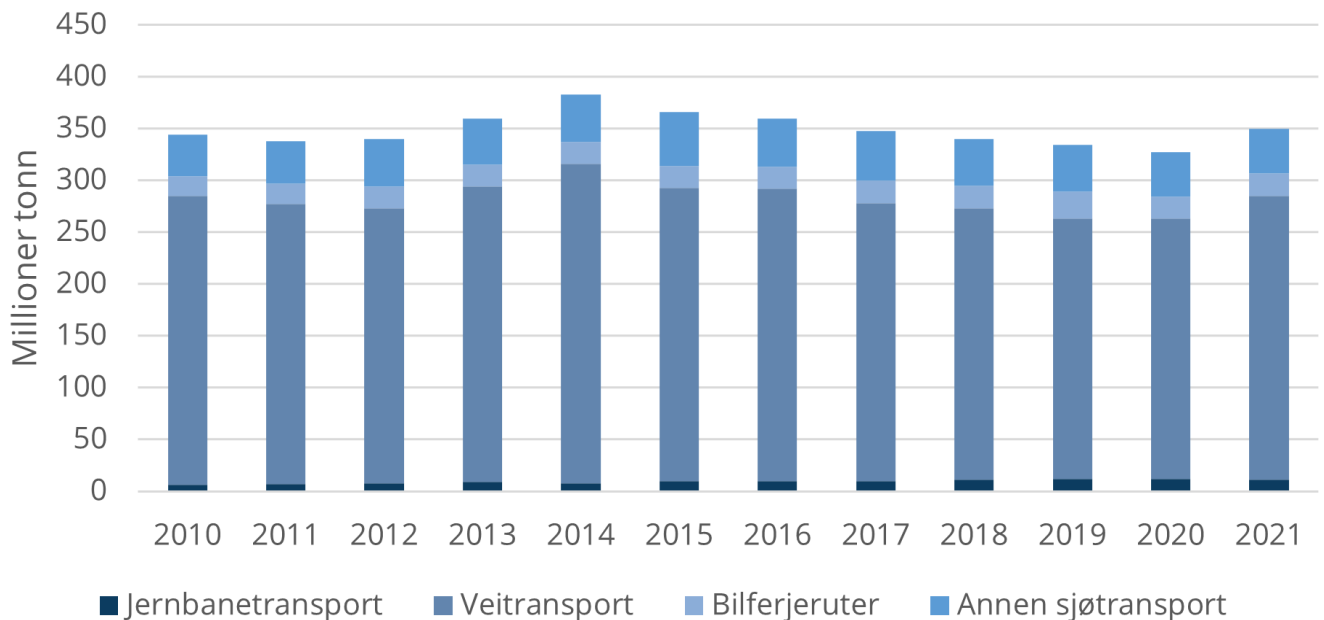


Figur 20: Produktivitetsvekst

6. Transportarbeid

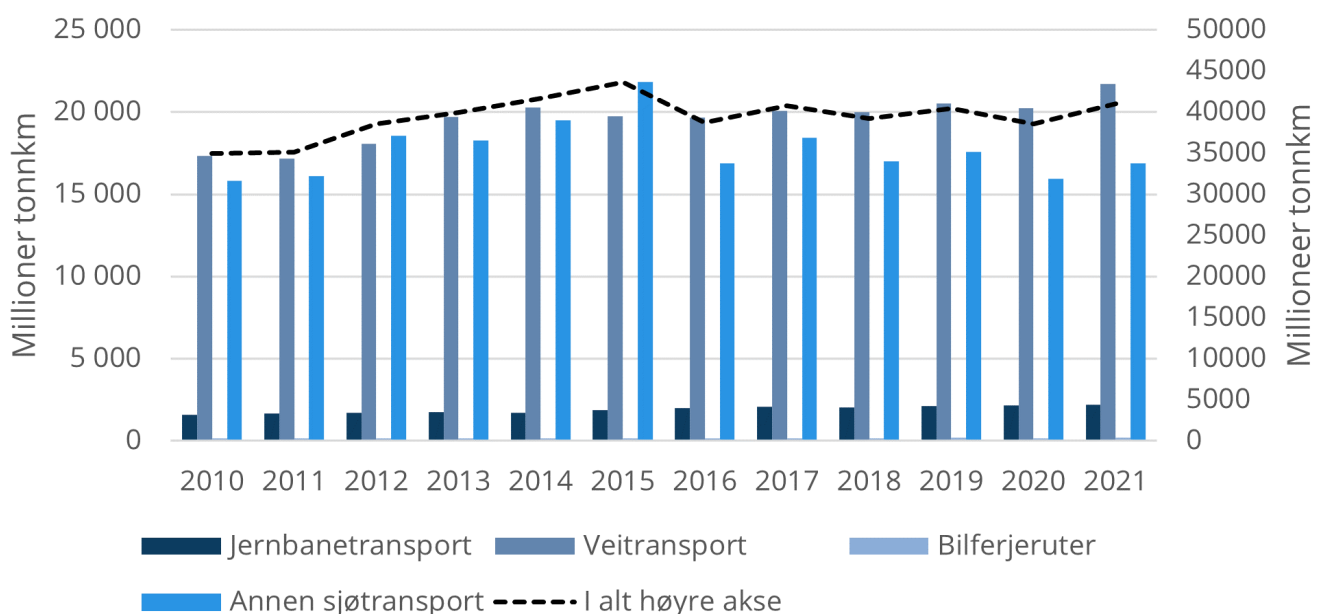
Godstransporten i Norge er dominert av lastebilen og skip. Jo lenger avstand, jo viktigere blir skipene. Det vises tydelig i statistikken for godsmenge fraktet (tonn), der dominerer lastebilen fullstendig, mens transportarbeidet (tonnkm) er nesten likt delt mellom skip og lastebil. Jernbanen er ubetydelig i det store bildet, men er en viktig bidragsyter mellom Oslo og de to store byene Bergen og Trondheim, og i noe mindre grad til Stavanger/Kristiansand og nordover fra Trondheim til Bodø.

Godsmengde transportert i Norge



Figur 21: Mengde gods som fraktes domineres av lastebilen. Den samlede tonnasje har falt siden 2014 og var i 2021 på 350 millioner tonn. Tallene inkluderer kabotasje. Kilde: SSB.

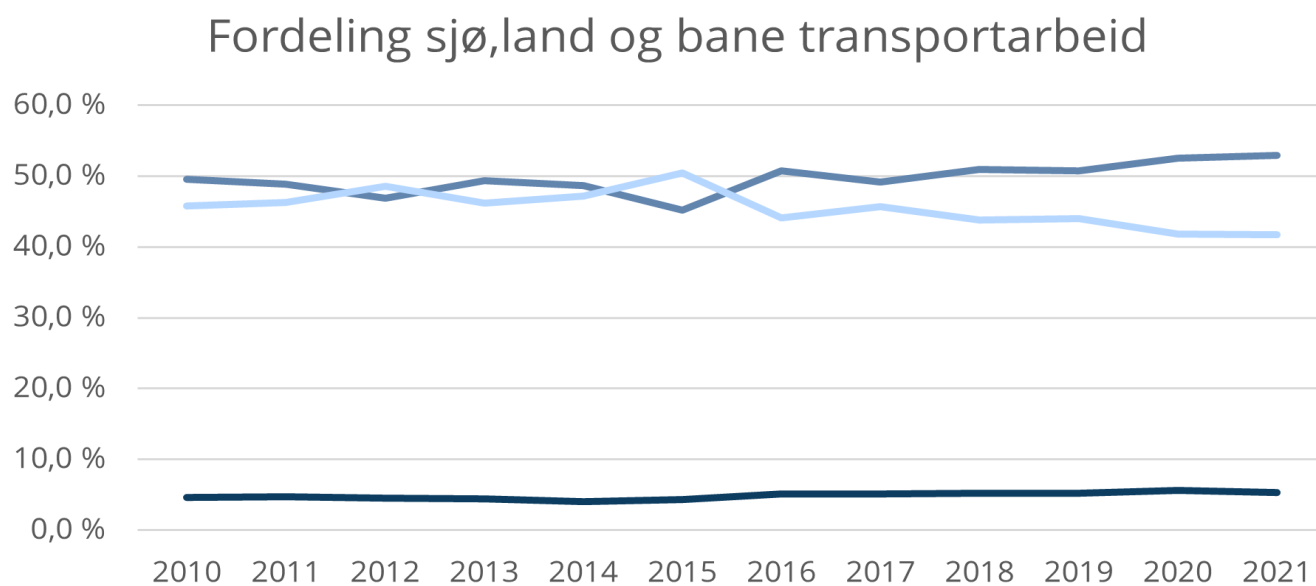
Godstransportarbeidet i Norge



Figur 22: Også målt i Tonnkilometer, altså transportarbeidet knyttet til gods i Norge har stagnert og er på samme nivå som i 2014. Transport på vei har styrket seg, mens sjøtransporten er svekket. Tallene inkluderer kabotasje. Kilde: SSB.

Det ble 2021 fraktet cirka 350 millioner tonn gods i Norge, av dette rullet 274 millioner tonn på hjul, 29 på kjøll og 10 millioner på skinner. Når vi ser på antall tonnkilometer var 22 000 millioner tonn fraktet på hjul, 17 000 millioner tonn på kjøll og 2 200 millioner tonn på skinner. Alle tall er iinklusive kabotasje, det vil si oppdrag utført av utenlandske aktører mellom to norske destinasjoner.

Det har lenge vært en politisk målsetting å frakte mer gods med jernbane og skip. Det målet er ikke nådd. Lastebilen har styrket sin markedsandel av transportarbeidet fra rett under 50 prosent i 2010, innom et bunnpunkt i 2015 på rett over 45 prosent, til nå å være totalt dominerende med en markedsandel på 53 prosent. Se Figur 23 for utviklingen til skip, lastebil og jernbane.



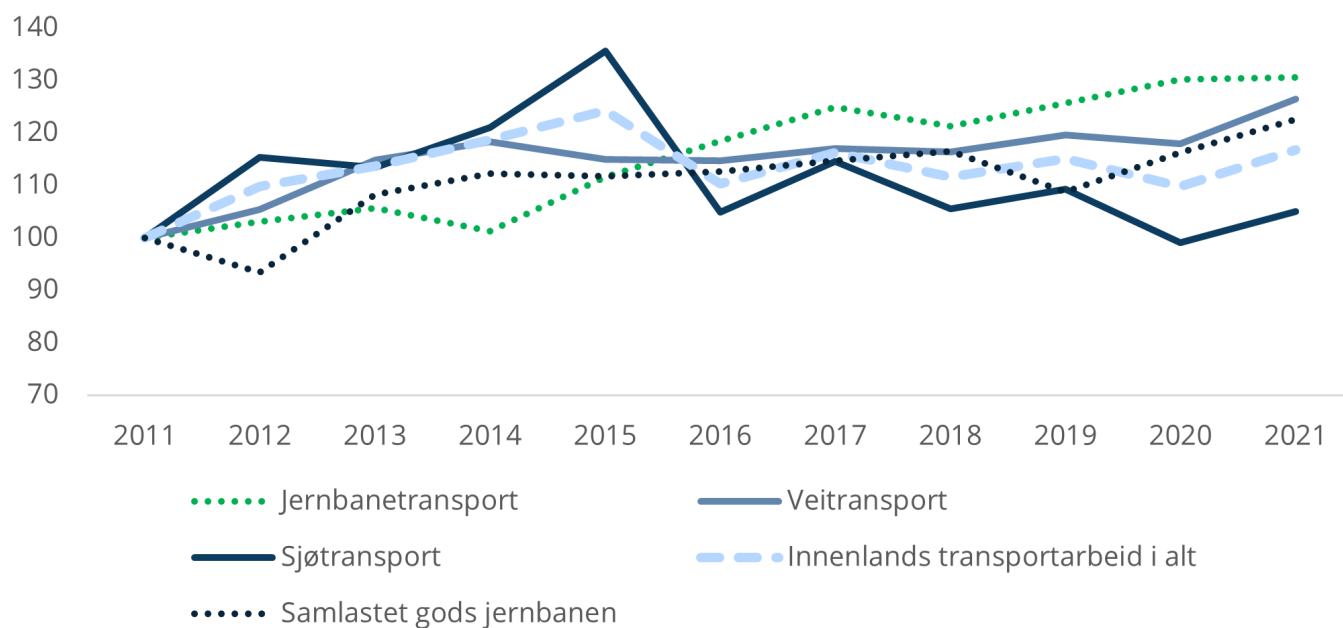
Figur 23: Lastebilen har vunnet i konkurranse med tog og skip siden 2015. Kilde: SSB

Det er samspill mellom tog og lastebiler som styres av samlasterne. I Oslo-området har disse godsterminaler, der pakker sorteres og sendes på den billigste og beste måten sammen med andre pakker, som skal til samme sted. Typisk vil pakkene samles sammen hos kunder av lette lastebiler (distribusjonsbiler) og leveres på en terminal. Derfra går de til en ny terminal et annet sted i landet, enten med trailer eller med tog, hvor de igjen sorteres og kjøres ut til kundene med distribusjonsbiler.

Togets samlede økning i markedsandelen har vist en svak økning fra noe under fem prosent til noe over fem prosent av transportarbeidet innenlands siste 11 år. Det høres ikke så imponerende ut. Men når vi indekserer transportarbeidet i de ulike transportformene kommer toget ut som en klar vinner. Se Figur 24 der vi ser at toget haren vekst på 31 prosent, vei 26 prosent og at samlet transportarbeid innenlands har vokst md 17 prosent.

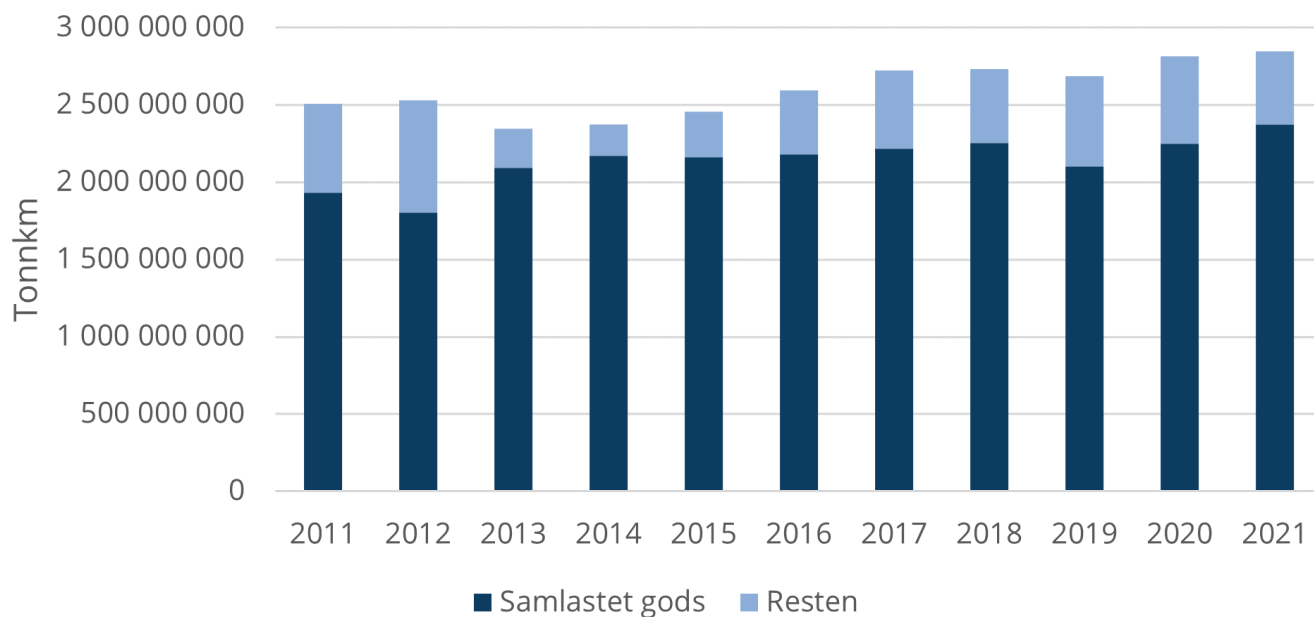
Svakest utvikling har det vært for sjøfart, som har tapt volumer siden 2015. Samlast på tog, som er i direkte konkurranse med vogntog, har økt sakte, men sikkert siden 2012, og viser en oppgang på mer enn 23 prosent siden 2011. Likevel står toget svakt sammenlignet med lastebilen, som ufører 53 prosent av alt transportarbeid innenlands og 84 prosent på land.

Indeksert transportarbeid



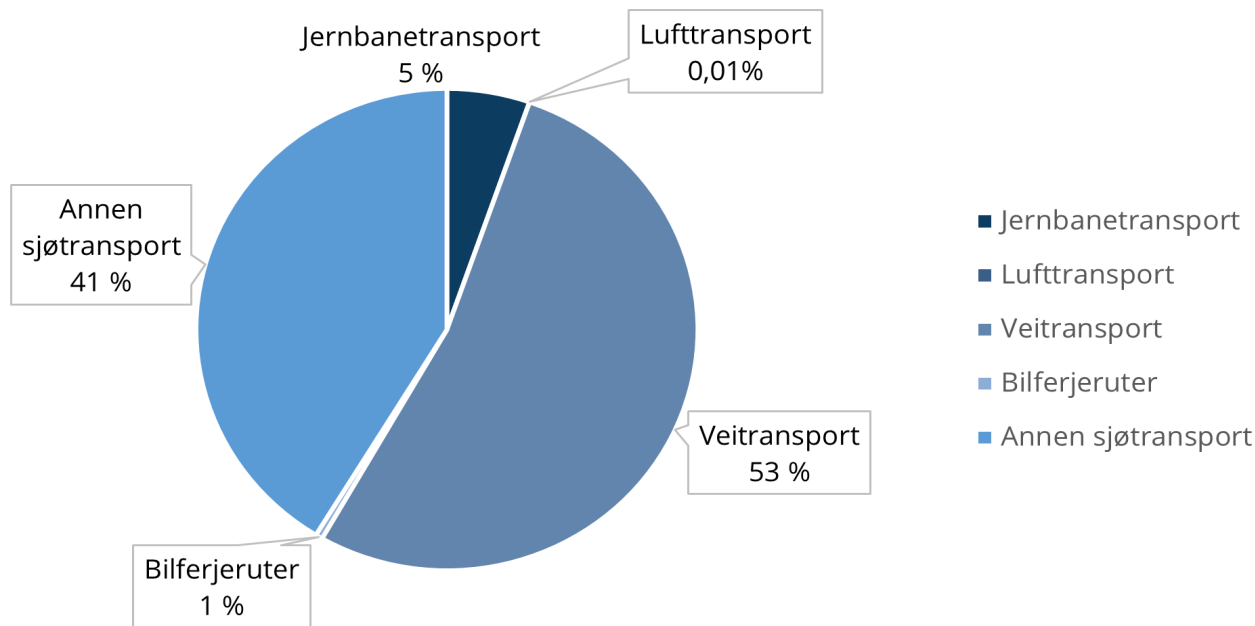
Figur 24: Jernbane har vært vinneren fra 2011 til 2021 med en vekst i transportarbeidet (tonnkilometer) på 31 %, veitransport 26%, mens sjøfart har lavere vekst enn snittet, som er på 17 % siden 2011. Kilde: SSB

Gods på jernbane



Figur 25: Det er veksten i samlasten som har dratt opp den innenlandske transporten på jernbanen. Samlastet gods har økt med 31 % mellom 2012 og 2021. Kilde: SSB

Transportarbeidet 2021 - 41 millioner tonnkm.



Figur 26: Veitransporten er den dominerende aktøren, spesielt på land og for varer som skal raskt frem.
Kilde: SSB.

Utenlandske aktører

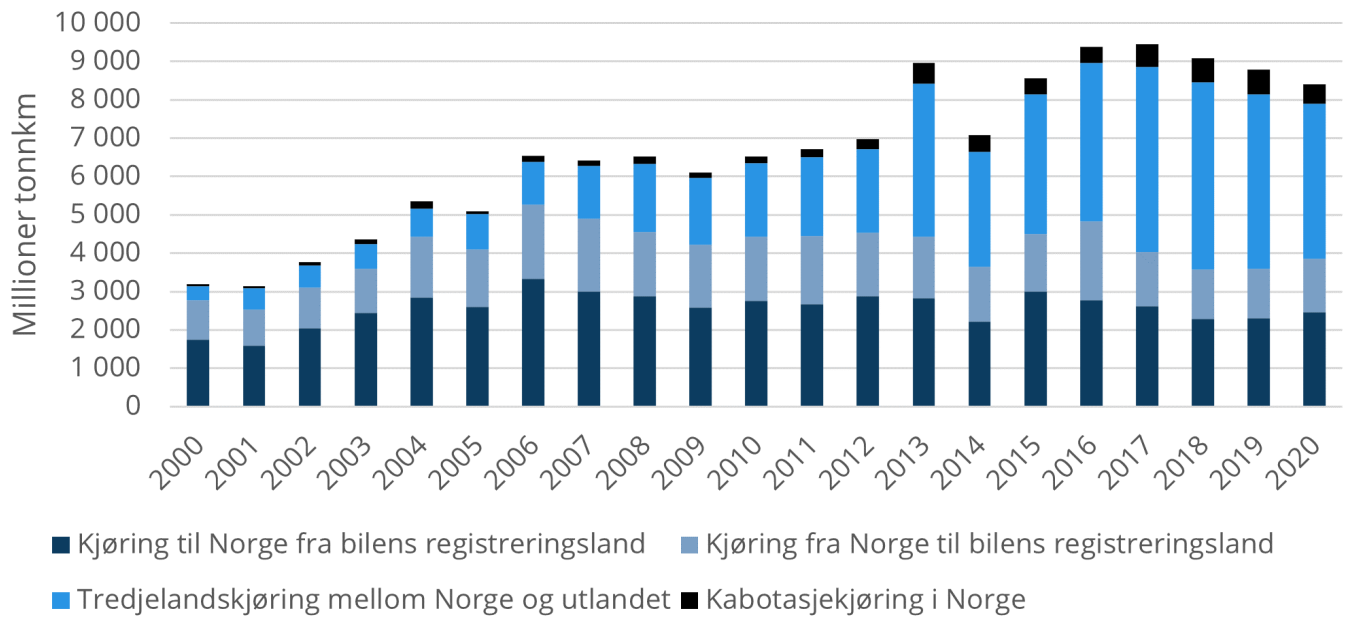
Utenlandske vogntog står for en betydelig andel av transporten i, ut og inn til Norge med et samlet transportarbeid på over åtte millioner tonnkilometer. Av dette er kabotasjekjøring kun 510 millioner tonn av 22 000 millioner tonn av innenlands lastebiltrafikk (tonnkm), og utgjør vel to prosent (ifølge offisielle statistikker). Likevel har veksten siden 2011 vært høy, hele 153 prosent, men fra et lavt nivå og den har ikke fortsatt de siste årene. Utenlandske lastebiler har sin styrke på frakt inn og ut av Norge.

Innenfor det som kalles tredjelandskjøring har utenlandske aktører vokst kraftig. Tredjelandskjøring vil si at en bil fra f.eks. Estlands kjører mellom Norge og Tyskland. Det illustrerer at internasjonale transporttjenester kjøpes inn på en annen måte enn tidligere. Mens det tidligere var mer vanlig at avsender av varene fant en transportør fra samme land, går oppdraget nå ut på internasjonal (europeisk) konkurranse. Det går tydelig frem av Tabell 2. og Figur 27.

Tabell 2: Utvikling for utenlandske vogntog

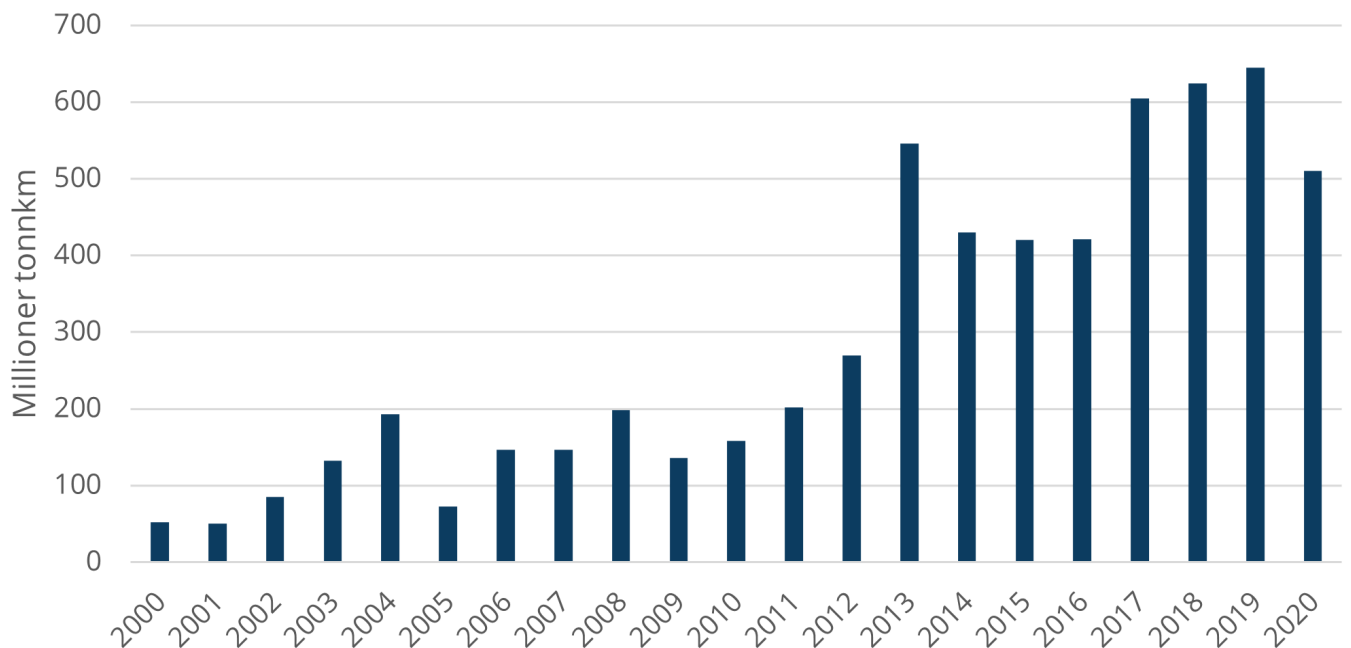
Utenlandske lastebilers kjøring i, inn og ut av Norge	
	Vekst 2011-2020
Kjøring med utenlandske biler i alt	25 %
Kjøring til Norge fra bilens registreringsland	-8 %
Kjøring fra Norge til bilens registreringsland	-22 %
Tredjelandskjøring mellom Norge og utlandet	97 %
Kabotasjekjøring i Norge	153 %

Utenlandske lastebilers transportarbeid i Norge



Figur 27: Utenlandske lastebiler har økt sin produksjon mot Norge betydelig siste 20 år. Det er aktører som tilbyr sine tjenester fra andre land enn der varene fraktes til og fra, som øker sin aktivitet. Kilde: SSB.

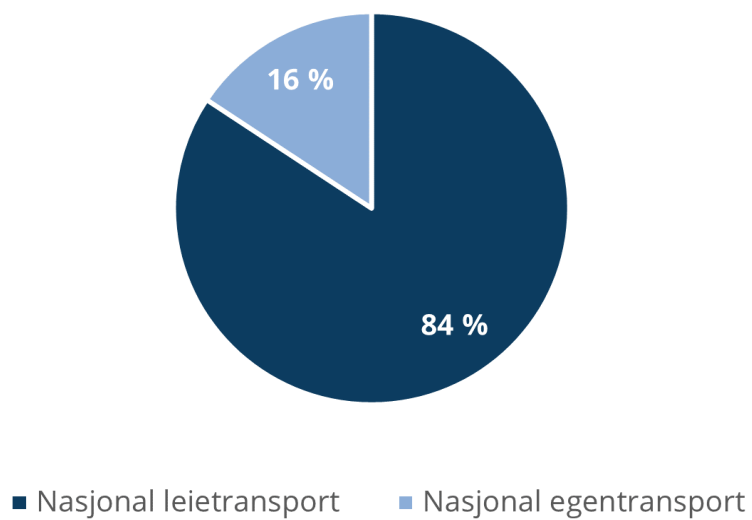
Kabotasjekjøring i Norge



Figur 28: Kabotasjekjøring startet med EØS-avtalen og har steget raskt frem til 2013, men har stagnert på et relativt lavt nivå, cirka 2,2 prosent av samlet innennlands transportarbeid. Kilde: SSB.

Vareeierne kan enten frakte varene selv eller kjøpe frakttjenester. I 2021 ble 16 prosent av transportarbeidet utført av vareeier selv. Se figur 29.

Mye kjøres av vareeier



*Figur 29: Ikke alle setter bort transporten. I 2021 var 16 prosent av godset fraktet av biler eid av vareeier.
Kilde: SSB.*

7. Energiforbruk og klimagassutslipp

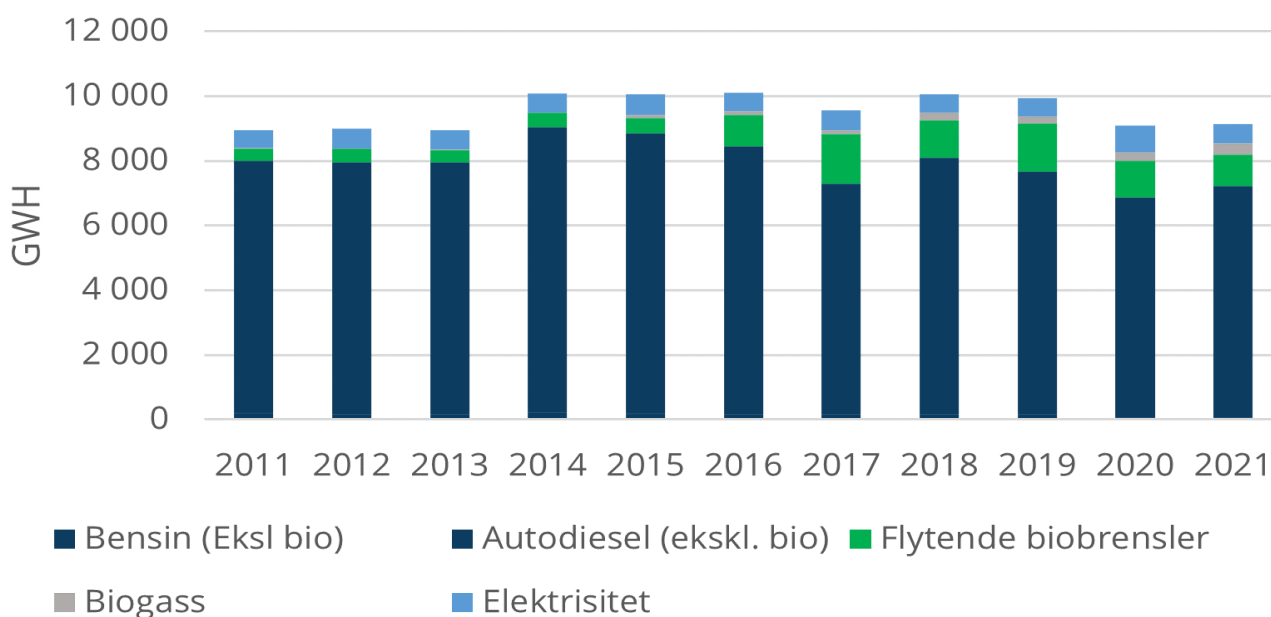
Energiforbruket fra næringstransport (gods- og persontransport) på fastlandet har flatet ut siden 2014 og har mulig begynt en fallende tendens i 2020 og 2021. Man kunne tenke seg at nedgangen i 2020 og 2021 kunne skyldes lavere produksjon, men det var større transportarbeid (tonnkilometer) i 2021 enn 2019. Sammen med en betydelig innblanding av biodrivstoffer er klimagassutslippet på vei nedover for logistikk og transportnæringen.

Figur 30 viser at det samlede energiforbruket var på 9000 GWh eller 9 TWh i 2021 for gods- og persontransport. Kun 600 GWh av dette var elektrisitet. Figur 31 viser drivstoff i 1000 tonn. Dieselforbruket er falt med nesten 140 tusen tonn fra 2014 til 2021. Det gir en reduksjon i CO₂ på 440 tusen tonn CO₂ for all næringstransport på land.

SSB har to statistikker for utslipp av klimagass fra logistikk- og transportsektoren. Den ene er klimagassutslipp fordelt på norske næringsaktører, der vi i Figur 33 har vist utslipp fra landtransport med gods og lagring og tjenester knyttet til godstransport. Dette kan oppsummeres som norske logistikk- og godstransportørers utslipp både i Norge og utlandet. CO₂-utslippet i 2020 var 2255 tusen tonn, en nedgang på 572 tusen tonn siden toppåret 2013. Det er en nedgang 20 prosent hos norske aktører.

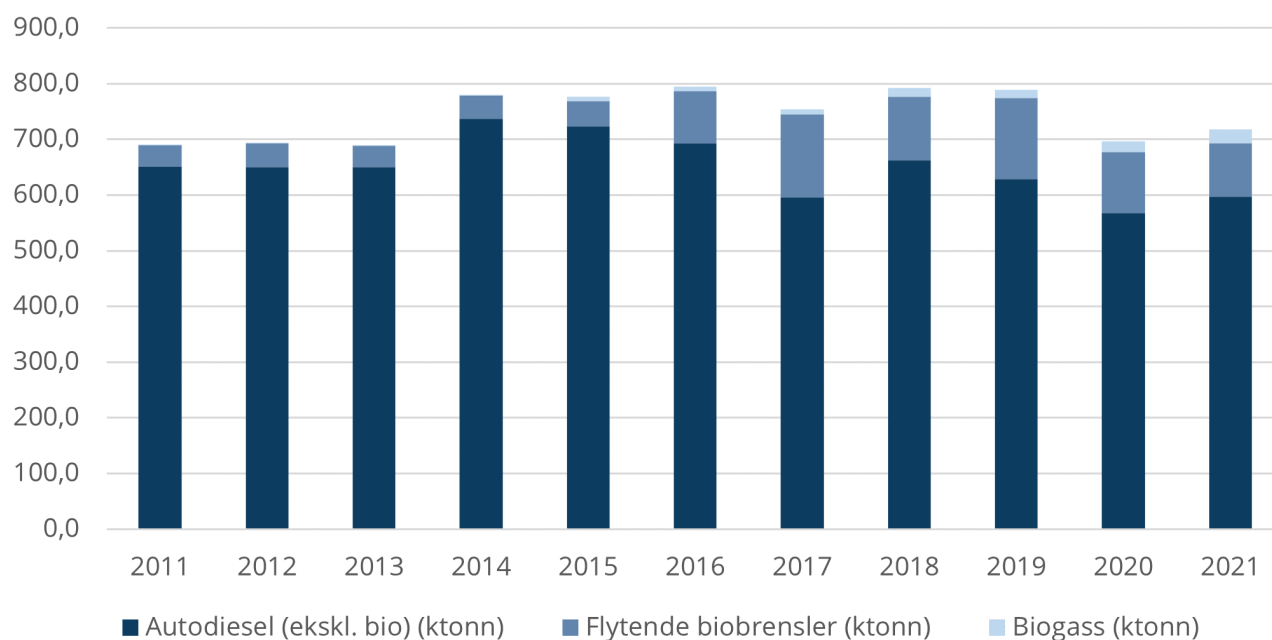
Den andre statistikken er basert på omsetning av drivstoff til tunge kjøretøy, det vil si både lastebil og buss. Ved hjelp av tall innsamlet av Stakeholder har vi kunnet trekke ut busstallene, som vist i Figur 32. Her er også utenlandske lastebilers kjøp av drivstoff i Norge medregnet. Her var utslippet i 2020 for lastebiler 2816 tusen tonn, altså noe høyere enn for kun norske aktører. Her har det vært en nedgang på 5,6 prosent siden 2015.

Energiforbruk person- og godstransport



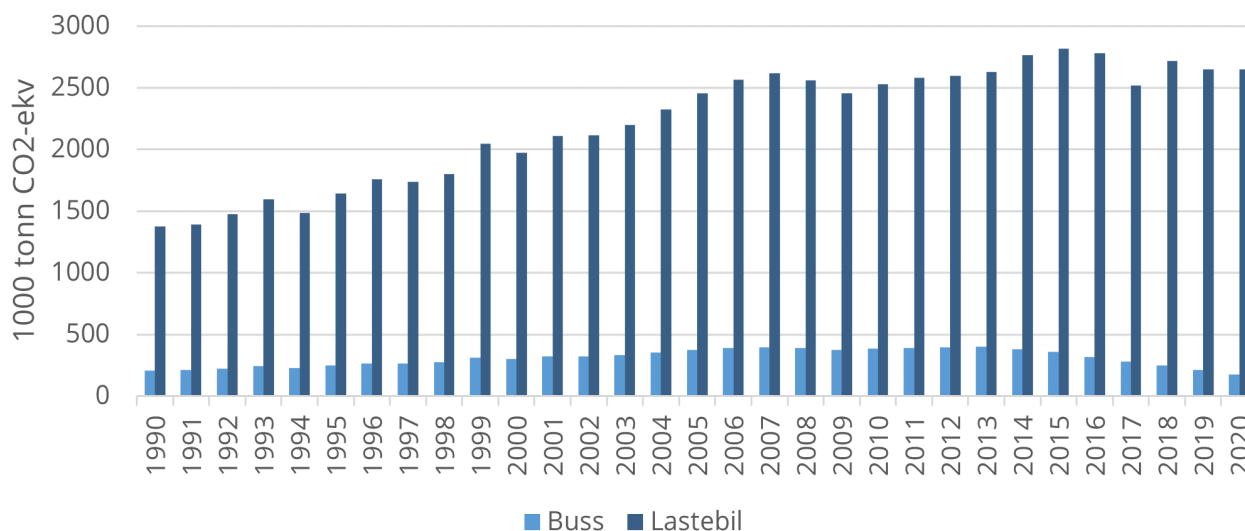
Figur 30: Tallene omfatter både person- og godstransport. Det meste av strømforbruket går til persontransport (trikk, bane, tog og bybuss). Personbiler er ikke med i tallene. Lastebiler står for det aller meste av forbruket av drivstoff. Kilde SSB, analyse Stakeholder AS

Forbruk av drivstoff i gods- og persontransport



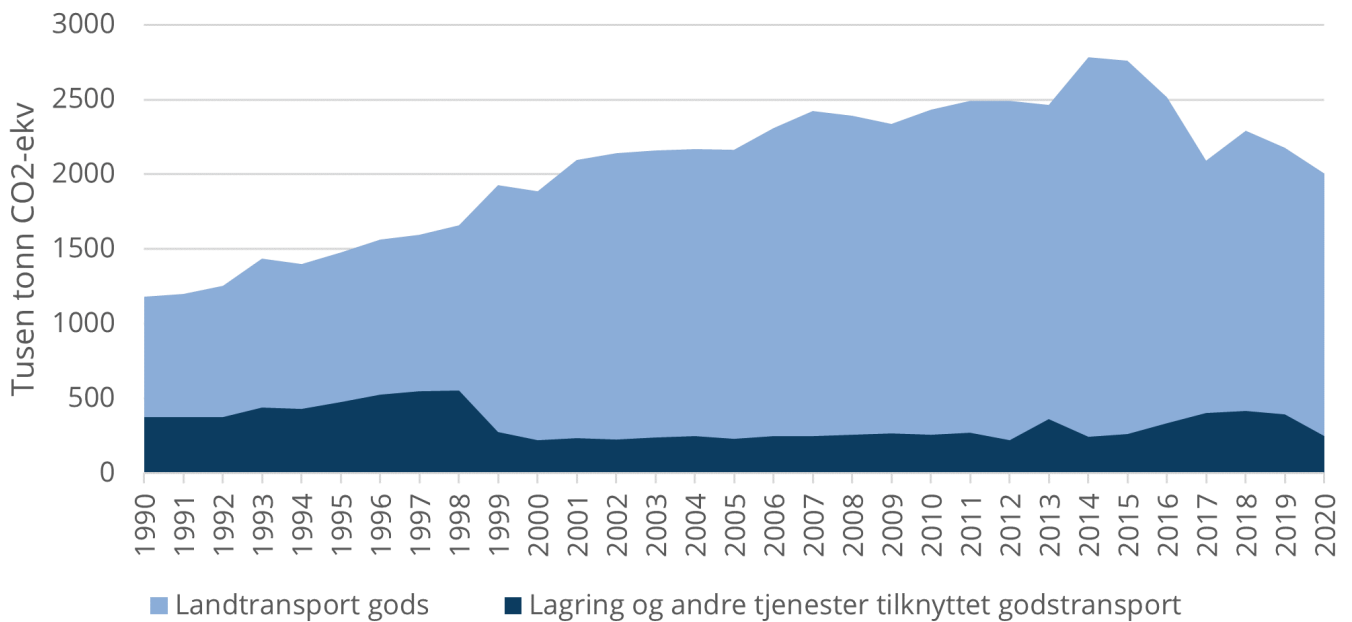
Figur 31: Drivstofforbruket har falt i 2020 og 2021 etter å ha ligget på samme nivå mellom 2014 og 2019. Bruken av biodrivstoff hadde en foreløpig topp i 2017, året etter ble det innført ny veibruksavgift på biodrivstoff. Inkluderer ikke personbiler. Kilde: SSB.

Klimagassutslipp tunge kjøretøy



Figur 32: Klimagassutslipp fra tunge kjøretøy har falt noe fra toppen i 2015 til 2021. Nedgangen for buss har vært størst. Kilde: SSB og Stakeholder.

Klimagassutslipp fra norske aktører



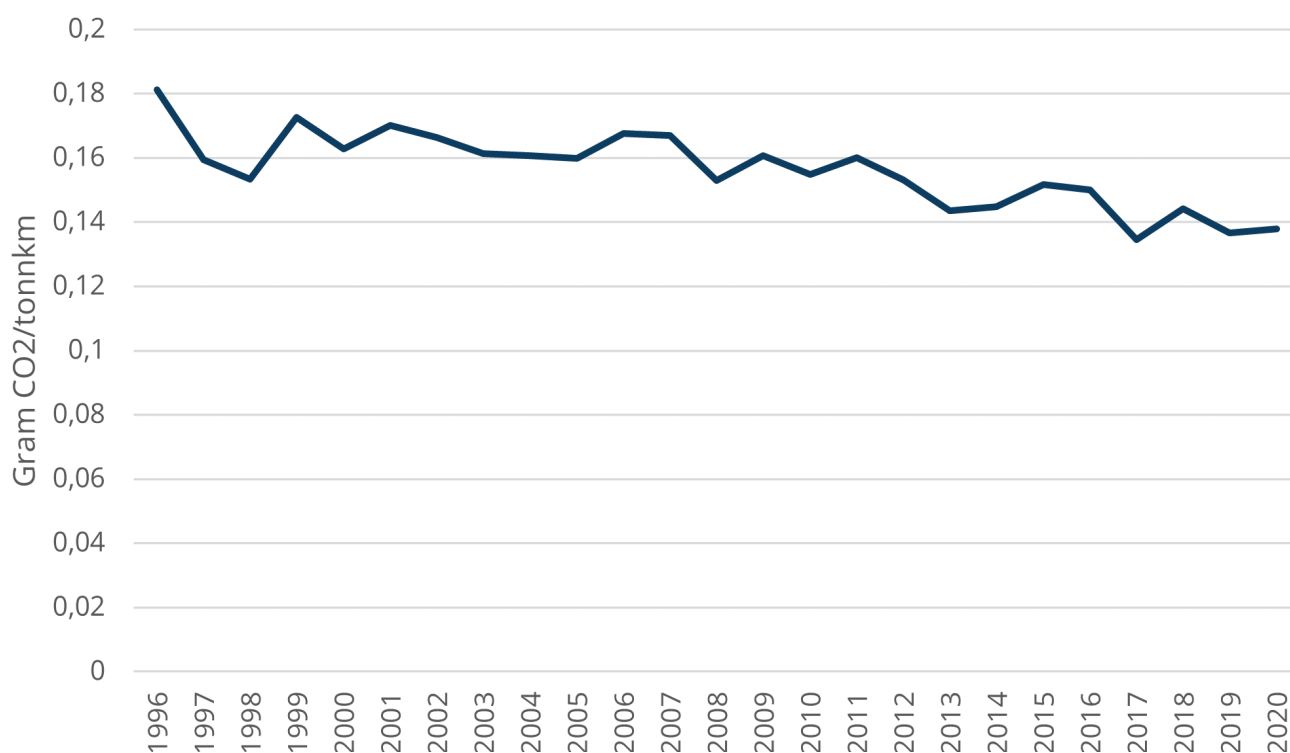
Figur 33: Grafen viser en raskere nedgang i utslipp av klimagasser fra norske aktører enn for bransjen som helhet, særlig i logistikkdelen, det vil si at nedgangen er stor ved lagre, terminaler, etc. Kilde: SSB.

Basert på utslippene for både norske og utenlandske aktører i Norge (Figur 32) har vi regnet ut klimagassutslippet i forhold til transportarbeidet (CO₂-utslipp per tonnkilometer). Figur 34 viser hvordan utslippsintensiteten har avtatt sakte, men sikkert. En forklaring på nedgangen i utslippsintensitet er innblanding av biodrivstoff, men den vil bare kunne forklare utviklingen de siste 7-8 årene, og ikke mer enn cirka 13 prosent av nedgangen på vel 24 prosent siden 1996.

Den andre delen av forklaringen ligger antagelig i Figur 35, som viser at hver lastebil gjør en større jobb. Vi har hatt en nedgang i antall lastebiler fra 2008 til 2021 på cirka 15 000. I tillegg vet vi at nyere motorer bidrar med noe lavere forbruk per tonnkilometer.

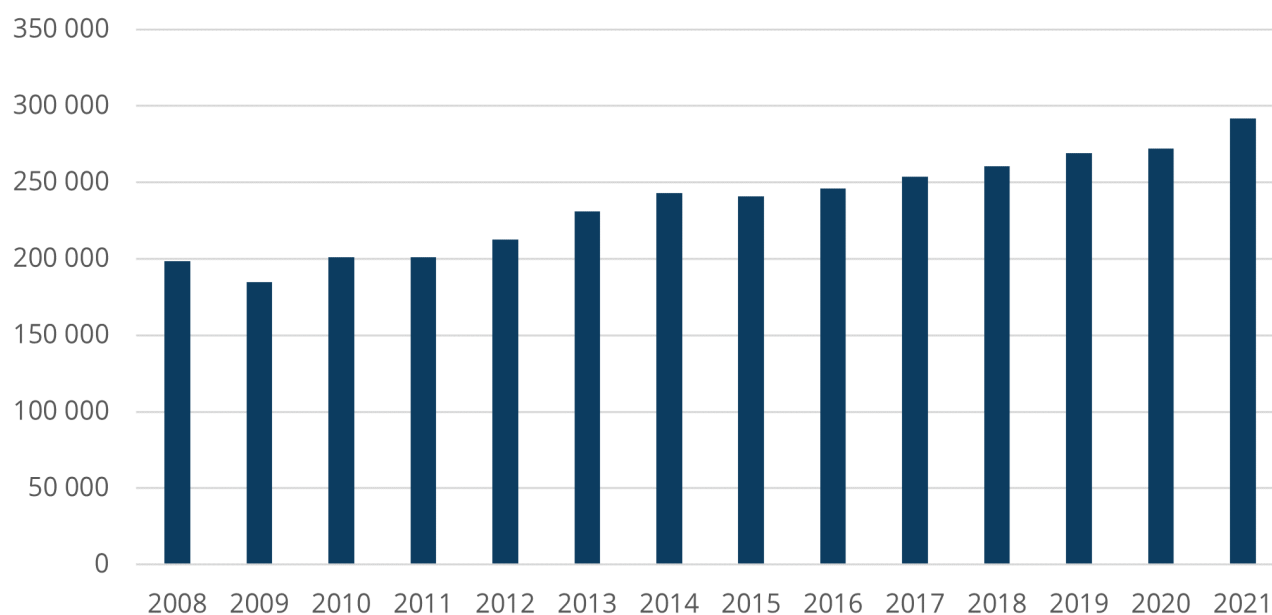
Forbrenningsmotoren basert på flytende drivstoff dominerer totalt blant norske lastebiler med en andel på 99 % av alle registrerte kjøretøy. Nesten alle lastebilene er utstyrt med dieselmotorer (96 %) og de som ikke har dieselmotor kjører på bensin (3,2 %). Basert på salget av lastebiler i 2020 og 2021, vil forbrenningsmotoren og flytende drivstoff dominere i svært mange år. Frem til 1. oktober i 2022 var det solgt 199 el-lastebiler, 133 gasslastebiler og 2278 diesellastebiler. Salget av el- og gasslastebiler i 2022 er et taktskifte i forhold til 2021, som var et taktskifte i forhold til 2019. Hvis utviklingen skyter fart fra disse lave nivåene vil både biogass og el kunne bidra til en betydelig nedgang i utslippet av klimagasser i Norge når vi nærmer oss 2030.

Gradvis reduksjon i CO₂-intensitet



Figur 34: Det har vært en gradvis nedgang i klimagassutslipp i forhold til transportarbeidet (antall tonn-kilometer) fra 1996-2020. Nedgangen er på 24 prosent. Kilder: SSB og Stakeholder.

Tonnkm per lastebil



Figur 35: Lastebilene er blitt større og gjør i gjennomsnitt et større transportarbeid per bil. Dette kan antas å forklare en del av nedgangen i utslippsintensitet. Kilde: SSB/Stakeholder.

8. Ulykker

Det føres detaljert statistikk over ulykker som involverer godsbiler på norske veier av Statens vegvesen. Utviklingen i antall ulykker er meget positiv, og antallet ulykker har falt kraftig de siste 10 årene. Trafikkarbeidet har vært relativt stabilt i perioden.

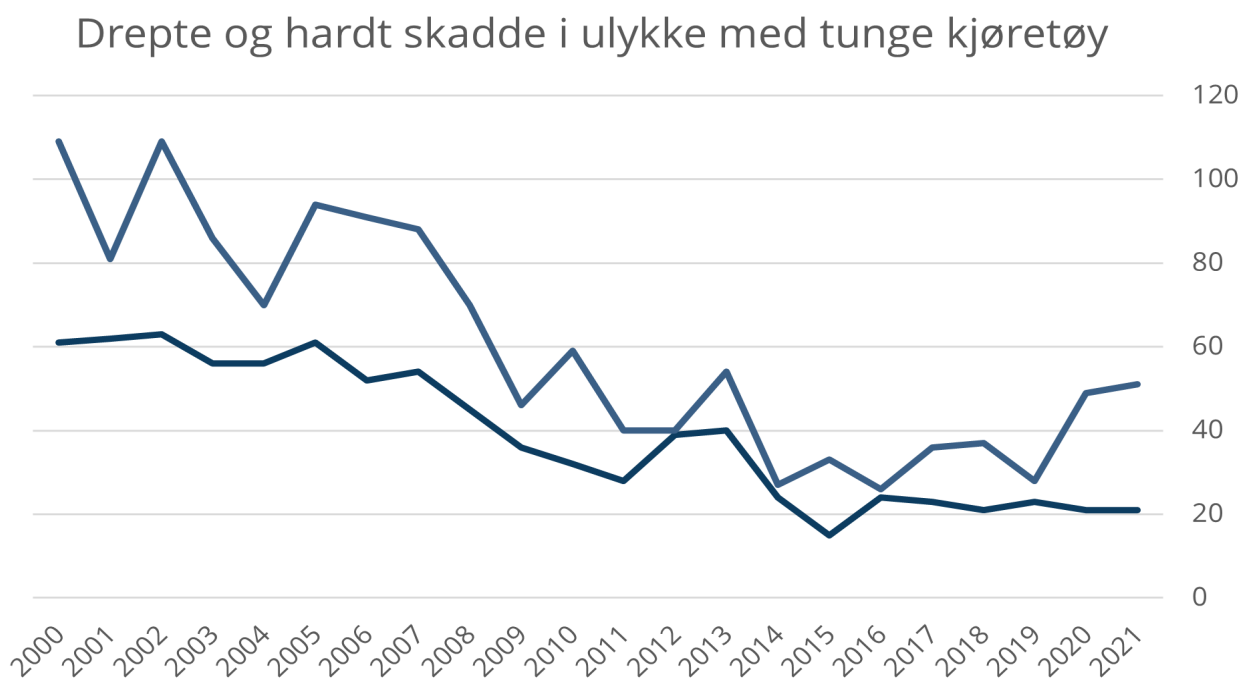
Figur 36 viser fordelingen mellom vogntog og lettere godsbiler involvert i ulykker med død eller personskader. Grafen viser at lette godsbiler har vært involvert i flere ulykker med skade og død de to siste årene.

Figur 37 viser utviklingen av type ulykker, og at møte med motkommende kjøretøy er den viktigste årsaken til ulykker.

Figur 39 viser utviklingen sammenlignet med alle kjøretøy totalt sett. Vi har hatt en generell reduksjon i antall ulykker på norske veier, tungtransporten har vært en bidragsyter til dette.

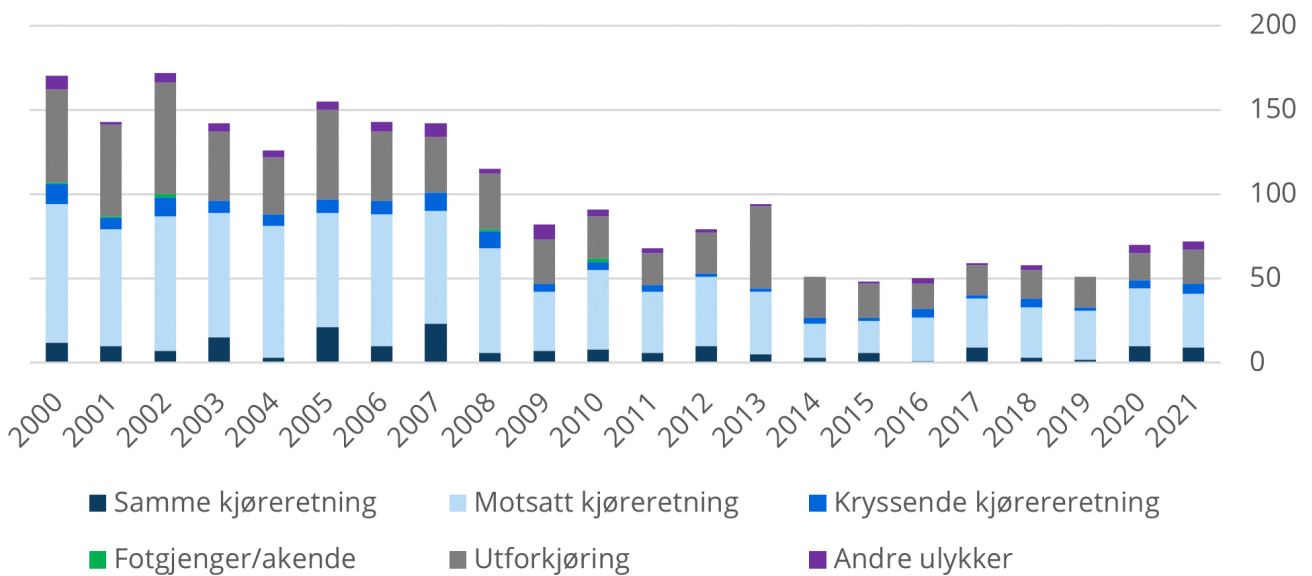
Basert på data fra SVV kan vi se på opprinnelsesland til lastebilene som er involvert i ulykkene, Figur 38 viser en oversikt fra 2000, og de fleste involvert er naturlig nok norskregistrerte godsbiler. Fordelingen i 2020 samsvarer med fordelingen i transportarbeid mellom norske og utenlandske kjøretøy i Norge.

Det har ved utgangen av september 2022 vært 97 dødsulykker på norske veier, mot 66 på samme tid i 2021. I to av disse har det vært godsbiler involvert (6 i hele 2021), ifølge Statens vegvesen. Godsbiler har ikke bidratt til den svært ulykkelige utviklingen i antall drepte på vei så langt i 2022.



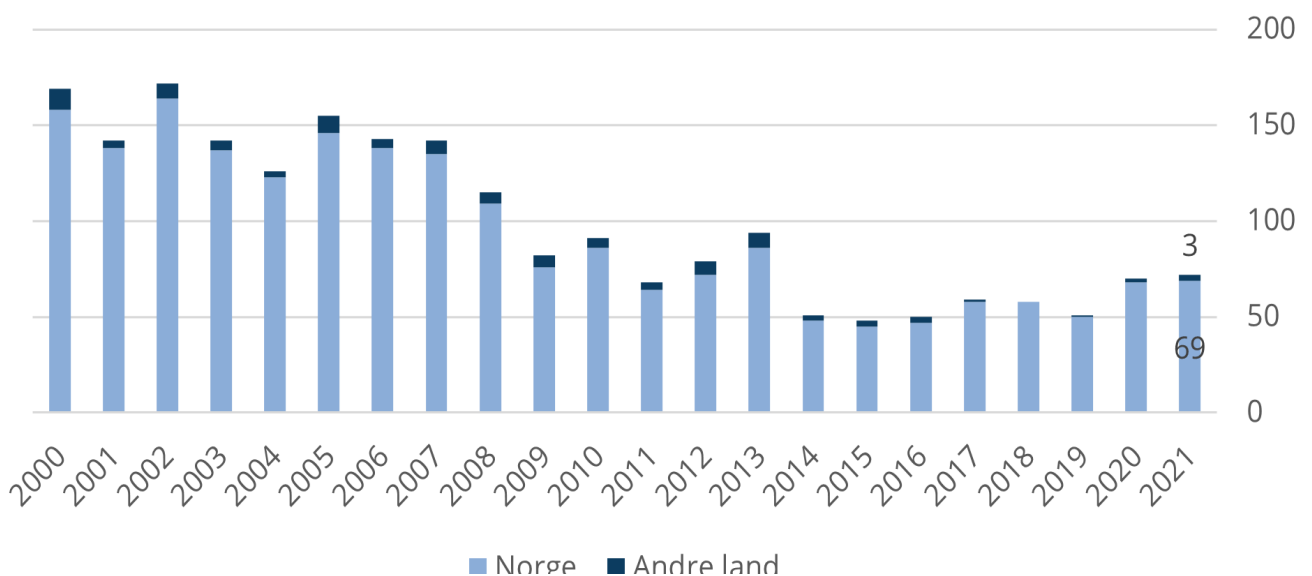
Figur 36: Antall ulykker med hardt skadde og drepte per år. Grafen viser at lettere lastebiler har hatt en økning siste to år. Kilde. Statens vegvesen

Antall drepte og alvorlige skadde i trafikken med tunge kjøretøy



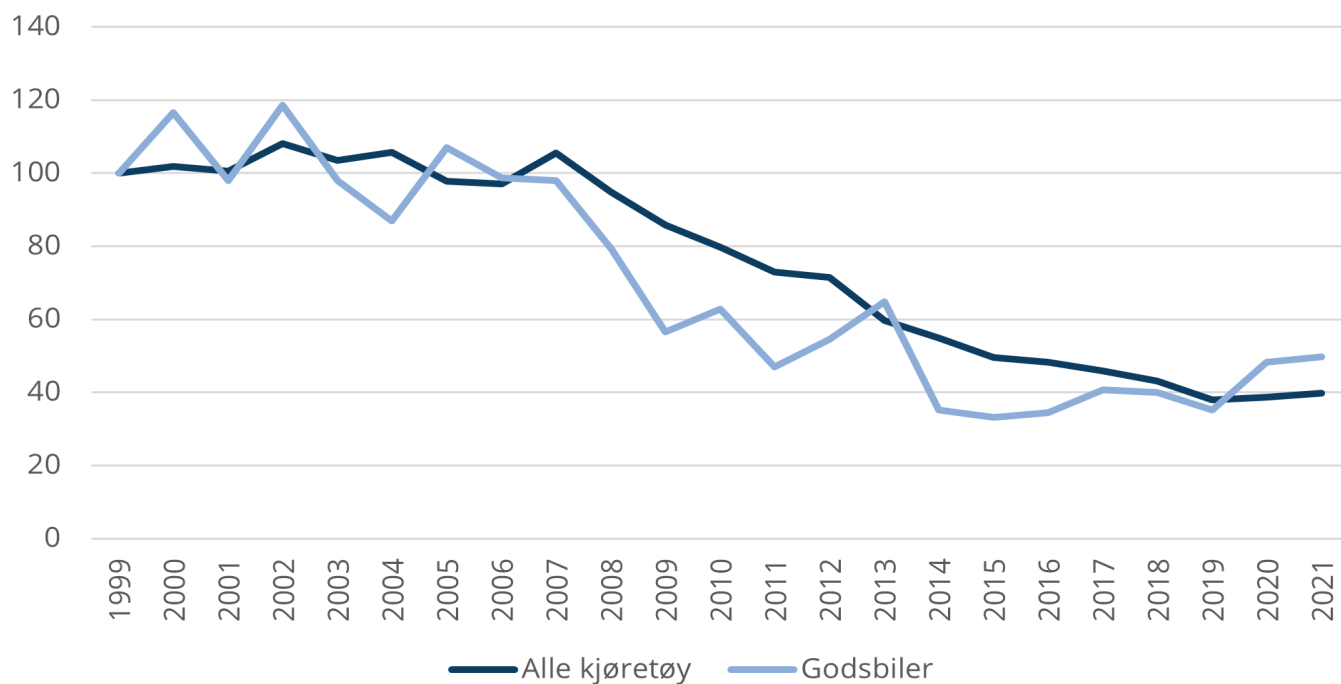
Figur 37: Drepte og hardt skadde i ulykke med tunge godsbiler fordelt på ulykkestype.
Kilde: Statens vegvesen

Fordeling mellom norske og utenlandske biler - dødsulykker og hardt skadde



Figur 38: Det er nesten bare norske tung-biler som er involvert i dødsulykker og ulykker med hardt skadde siden 2000. I 2021 var tre utenlandske godsbiler involvert. Kilde: Statens vegvesen

Indeks for ulykker med skade og død



Figur 39: Indeksert utvikling ulykker. Kilde: SSB, analyse Stakeholder AS.

VEDLEGG 1 : Om data og avgrensninger

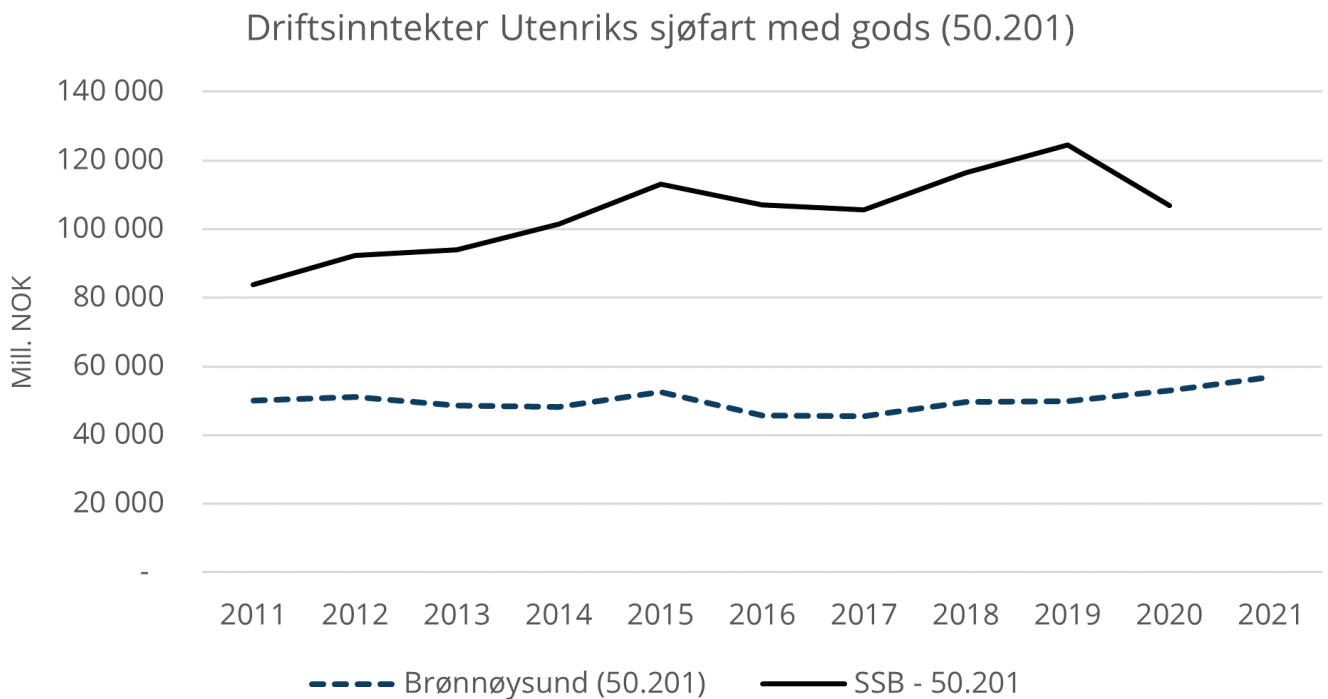
Å måle en nærings størrelse avhenger i stor grad av hvordan den defineres. I denne analysen har vi delt opp transport og logistikk i tre hovedgrupper. Godstransport, logistikk og post- og budtjenester. Tabell 3 oppsummerer underkategoriene i de 3 hovedgruppene.

Godstransport	Nace-kode	Logistikk	Nace-kode	Post- og budtjenester	Nace-kode
Godstransport med jernbane	49.200	Lagring	52.100	Andre post- og budtjenester	53.200
Godstransport på vei	49.410	Drift av gods- og transportsentraler	52.211	Landsdekkende posttjenester (posten Norge AS)	53.100
Flytetransport	49.420	Drift av havne- og kaianlegg	52.221		
Innenriks sjøfart med gods	50.202	Lasting og lossing	52.240		
Lufttransport med gods	51.210	Spedisjon	52.291		
Ikke inkludert		Transportformidling ellers	52.299		
Utenriks sjøfart med gods	50.201				

Tabell 3: Undergrupper i de 3 hovedkategoriene

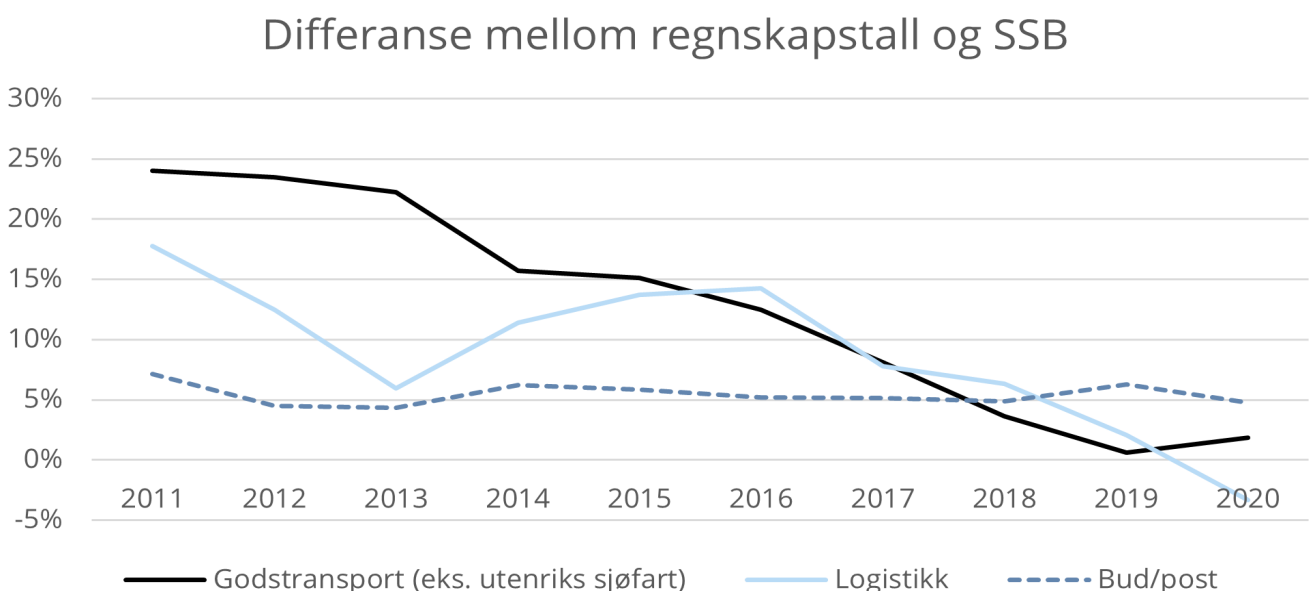
Bedriftene inkludert i f.eks. logistikk er knyttet til næringskoden lagring og andre tjenester tilknyttet transport (SN2007 – 52) som benyttes i offisiell statistikk fra Statistisk sentralbyrå.

Den største virksomhetsgruppen innen logistikk, målt etter omsetning, er spedisjon (52.291) etterfulgt av drift av gods- og transportsentraler. Innenfor godstransport er det godstransport på vei som er den største næringen, etterfulgt av utenriks sjøfart med gods. Utenriks sjøfart med gods er ikke inkludert i analysen. En årsak til denne ekskluderingen er at det er usikkerhet hva som inkluderes og omfattes av SSBs tall, og hvordan disse korrigeres/justeres. Figur 40 sammenlikner økonomidata fra Brønnøysund registeret (Proff Forvalt) med SSB tall. Som det går fram av figuren er driftsinntektene (omsetningen) knyttet til denne næringskoden om lag 2 ganger høyere i 2020.



Figur 40: Driftsinntekter utenriks sjøfart med gods (50.201). Kilde: SSB og Proff.no

For de fleste andre næringskodene som er inkludert i denne analysen, er samsvaret mellom omsetningstall fra Brønnøysund og SSB fra 2017 og framover god. Figur 41 viser differansen, målt som % av SSBs tall, mellom Brønnøysunds omsetningstall og SSB for de tre hovedgruppene i denne analysen. Som det går fram av figuren har differansen gått betydelig ned. Det er derfor rimelig å anta at regnskapstallene vil gi et godt bilde av utviklingen i bransjene som er inkludert i denne rapporten.



Figur 41: Differanse mellom omsetningstall SSB og Brønnøysund, i % av SSBs omsetningstall. Kilde: SSB og Proff.no

