



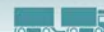
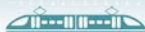
Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning



Effekter av koronapandemien for transportnæringen i et innenriksperspektiv

Inger Beate Hovi, Daniel Ruben Pinchasik

1913/2022



Tittel:	Effekter av koronapandemien for transportnæringen i et innenriksperspektiv
Tittel engelsk:	Consequences of Covid-19 on the freight transport industry in Norway
Forfatter:	Inger Beate Hovi, Daniel Ruben Pinchasik
Dato:	12.2022
TØI-rapport:	1913/2022
Antall sider:	111
ISSN elektronisk:	2535-5104
ISBN elektronisk:	978-82-480-1969-5
Oppdragsgivers p.nr.:	NFR 316533
Finansieringskilder:	Norges forskningsråd
TØIs p.nr.:	4950 – Effekter av Covid-19 på forsyningssikkerhet i Norge
Prosjektleder:	Inger Beate Hovi
Kvalitetsansvarlig:	Kjell Werner Johansen
Fagfelt:	Næringsøkonomi og godstransport
Emneord:	Godstransport, Covid-19, Hjemlevering, E-handel, Transportkostnader

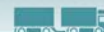
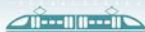
Kort sammendrag

Det var mye usikkerhet da Norge stengte ned i mars 2020. Aktiviteter innenfor transport- og logistikkbransjen ble umiddelbart kategorisert som samfunns-kritiske, både nasjonalt og internasjonalt. Mens persontransporten ble kraftig redusert som følge av reiserestriksjoner, hjemmekontor og sosial nedstenging, ble omfanget av godstransport bare redusert en kort periode. Transportomfanget for veg- og jernbanetransport i Norge var tilnærmet uendret fra 2019 til 2020, mens innenriks sjøtransport hadde noe reduksjon. Reduserte transportvolumer for alle tre transportformer skyldes primært mindre transport av drivstoff som følge av redusert persontransport. Ett transportsegment har imidlertid hatt en formidabel vekst under pandemien og det er hjemlevering, bl.a. drevet av en vridning fra tjenestetil varekonsum i husholdningene. Formålet med rapporten har vært, fra et innenriksperspektiv, å studere hvordan den ekstraordinære situasjonen under pandemien har påvirket godstransporten. Dette gjelder alle perspektiver fra omfanget av transport som helhet, til mer spesifikke endringer av de ulike markedsegmenter, tilgang til arbeidskraft, hva operatørene har sett på som de store utfordringene og kostnadsutvikling.

Summary

Norway's lockdown in March 2020 caused much uncertainty. Both nationally and internationally, activities in the transport and logistics industry were immediately categorized as critical for society. While passenger transport fell strongly due to travel restrictions, working from home and societal lockdowns, freight transport volumes only saw reductions during a short period. Transport volumes for road and rail freight hardly changed from 2019 to 2020, but domestic waterborne transport did fall somewhat. Reductions in transport volumes for the three modes as a whole were primarily due to reduced passenger transport. One freight segment, home deliveries, grew strongly, driven by a transition from private consumers' demand for services, to increased demand for goods. The report's objective has been to study how extraordinary circumstances during the pandemic affected freight transport, from a domestic perspective. This includes themes ranging from overall transport volumes to specific changes in different market segments, access to labor, the largest challenges faced by transporters, and cost developments.

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [Åndsverklovens](#) bestemmelser.



Forord

Utfordringene under koronapandemien har vært svært sammensatt og til dels vært overlappende med annen utvikling i samfunnet, nasjonalt og globalt. Foreliggende rapport omhandler effekter av koronapandemien for innenrikstransportene, men dekker også noen effekter som har blitt forårsaket eller forsterket av andre utviklinger, som Ukraina-krigen. For utenrikstransporter, dvs. import og eksport av varer til og fra Norge, er det andre utfordringer og som diskuteres i en egen rapport (Hovi og Pinchasik, 2022). Begge rapportene er resultater fra et prosjektet *Effekter av Covid-19 på forsyningsikkerhet i Norge* (CONSIGN) som er finansiert av Norges forskningsråd.

I prosjektet har vi hatt et samarbeid med 10 næringslivspartnere. Disse har bidratt med synspunkter, data og innsikt underveis i arbeidet. I tillegg har vi intervjuet en rekke sentrale aktører i transport- og logistikkbransjen. Studenter ved Handelshøyskolen BI som tar fordypning innen logistikkfaget på både bachelor- og masternivå har fått tilbud om å delta med å løse ulike problemstillinger. Dette har vært populært og resultert i to masteroppgaver og tre bacheloroppgaver. Studentene har hatt Eirill Bø som hovedveileder og Inger Beate Hovi som biveileder.

Prosjektarbeidet har vært ledet av Inger Beate Hovi. Prosjektmedarbeidere har vært Daniel Ruben Pinchasik og Christian S. Mjøsund ved Transportøkonomisk institutt og Eirill Bø som selvstendig konsulent. Foreliggende rapport er skrevet i et tett samarbeid mellom Hovi og Pinchasik. Bø har deltatt på alle bedriftsintervjuer og vært diskusjonspartner underveis i arbeidet. Trude Kvalsvik har gjort rapporten klar for publisering.

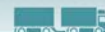
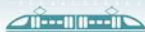
Vi ønsker med dette å rette en stor takk til alle deltakerbedriftene og til alle bedriftsrepresentantene som velvillig har stilt opp i intervjuer og delt av sine erfaringer. Eventuelle feil og misforståelser er forfatterens ansvar.

Oslo, desember 2022

Transportøkonomisk institutt

Bjørne Grimsrud
Administrerende direktør

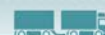
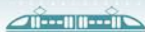
Kjell W. Johansen
Avdelingsleder



Innhold

Sammendrag

1	Innledning.....	1
1.1	Bakgrunn	1
1.2	Tidslinje av viktigste hendelser under pandemien	1
1.3	Om CONSIGN-prosjektet og deltakerne.....	3
1.4	Målet med rapporten.....	3
1.5	Oversikt over innhold	4
2	Intervjuer og data.....	5
2.1	Intervjuer	5
2.2	Kjøretøysdata.....	6
2.3	Sendings- og ordreda	6
2.4	Data fra Norges Lastebileier-Forbund.....	8
2.5	Data fra Statens vegvesen	9
2.6	Data fra SSB	9
2.7	Yrkestrafikkforbundets Grenseundersøkelse 2021.....	13
3	Økonomisk utvikling og etterspørsel etter godstransport.....	14
3.1	Økonomiske drivere for transportetterspørsel.....	14
3.2	Godsmengder	17
3.3	Oppsummering av viktigste funn	22
4	Trafikksituasjon og utnyttelse av kjøretøy	24
4.1	Makro-nivå	24
4.2	Kjøretøyutnyttelse basert på lastebildata.....	33
4.3	Oppsummering av viktigste funn	37
5	Samlastmarkedet	39
5.1	Innledning.....	39
5.2	Datagrunnlag og dekningsgrad av nasjonalt transportmarked	39
5.3	Langsiktig utviklingstrekk	43
5.4	Utvikling i ulike transportsegment.....	45
5.5	Oppsummering av viktigste funn	55
6	Netthandel og hjemlevering	57
6.1	Netthandel	57
6.2	Utvikling i ulike leveringsløsninger av pakker	62
6.3	Case: Hjemlevering av matvarer	63
6.4	Oppsummering av viktigste funn	71



7	Transportkostnader og -priser	73
7.1	Kostnadsutvikling	73
7.2	Prisutvikling for transport og logistikk	78
7.3	Oppsummering av viktigste funn	81
8	Lastebiloperatørenes utfordringer	82
8.1	Lastebileierne	82
8.2	Økonomi, usikkerhet og konkursrisiko	88
8.3	Utenlandske arbeidstakere	90
8.4	Tilgang til nye kjøretøy og transportmateriell	96
8.5	Oppsummering av viktigste funn	100
9	Konklusjon og diskusjon	103
9.1	Stor usikkerhet i innledende fase	103
9.2	Utvikling i transportomfang	103
9.3	Vridning fra B2B til B2C	104
9.4	Kapasitetsutfordringer	104
9.5	Kostnadsutvikling	105
9.6	Nye løsninger	106
9.7	Beredskapsplaner og læringseffekter	106
	Referanser	108
	Vedlegg: Ordning om utsatt betaling av skatt og merverdiavgift	111

Effekter av koronapandemien for transportnæringen i et innenriksperspektiv

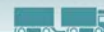
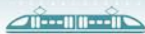
TØI rapport 1913/2022 • Forfattere: Inger Beate Hovi, Daniel Ruben Pinchasik • Oslo 2022 • 111 sider

Hovedresultater:

- Pandemiens første måneder var kjennetegnet av usikkerhet, permitteringer og reell fare for konkurser.
- Det var forventet et langvarig fall i etterspørsel etter varer og transport, men i stedet økte varekonsumet. Transportomfanget for gods er lite endret under pandemien. Noen transportsegmenter økte, andre ble redusert. I 2021 økte etterspørselen.
- De største endringene gjaldt vridninger fra bedrifts- til konsummarkedet, fra tjeneste- til varekonsum, økt netthandel og etterspørsel etter hjemleveringer, også for matvarer.
- Redusert personbiltrafikk og økt etterspørsel etter distribusjon, ga effektivitetsgevinster for godstransport under nedstengingen.
- Transportoperatører har opplevd pandemirelaterte kostnadsøkninger, men mer vesentlig var økte drivstoff-, kapital- og arbeidskraftkostnader, forsterket av Ukraina-krigen.
- Lang leveringstid er fortsatt en konsekvens av pandemien og er forverret av Ukrainakrigen.
- En rekke nye (digitale) løsninger har blitt framskyndet og forsert av pandemien.
- Kapasitetsutfordringer har i hovedsak blitt håndtert bra. Blant viktige lærings-effekter av pandemien er økt kompetanse på risikovurderinger og mer robust tilnærming til beredskap.

Bakgrunn

Koronapandemien har medført raske omstillinger og store utfordringer for norsk samfunns- og næringsliv. En av sektorene som ble rammet aller først da pandemien inntraff, var godstransport. Godstransporten er kritisk for å opprettholde leveranser av



essensielle varer, og for å opprettholde økonomisk aktivitet og innenriks produksjon generelt gjennom transport av råvarer, innsatsvarer og ferdigprodukter. Aktiviteter innenfor transport- og logistikkbransjen ble umiddelbart kategorisert som samfunns-kritiske, både i Norge (DSBs1 Pandemiveileder) og internasjonalt. Robuste forsyningskjeder er avgjørende for sektorer som er avhengige av just-in-time-leveranser. I tillegg er næringslivet svært avhengig av internasjonale forsyningsnettverk, som også sto overfor plutselige utfordringer som forårsaket mye usikkerhet, prisendringer, kapasitetsproblemer, osv.

Økonomisk utvikling og etterspørsel etter godstransport

Produksjon og konsum

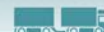
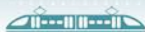
Den største strukturelle endringen under pandemien var en umiddelbar vridning fra tjeneste- til varekonsum i husholdningene. Dette slo særlig ut i redusert produksjonsverdi for overnattings-, serverings- og underholdningsindustrien, men også forretningsmessig tjenesteyting (bl.a. formidling og utleie av midlertidig utenlandsk arbeidskraft som sjåførere og lagermedarbeidere). Transportnæringen er også rammet av pandemien med en reduksjon i produksjonsverdi på 11 til 20 %, som skyldes redusert persontransport. Øvrige hovednæringer har hatt mindre reduksjoner i produksjonsverdi eller vekst fra 2019 til 2020. Mens industrien i sum ble redusert i 2020, hadde noen undernæringer en økning. I 2021 hadde alle næringer en vekst fra 2020, men næringene med størst reduksjon i 2020 tok ikke nødvendigvis igjen nivået fra 2019.

Godsmengder

Innenriks ble det transportert like mange tonn og utført et marginalt lavere transportarbeid med lastebil i 2020 sammenliknet med 2019. Utviklingen speiler i stor grad utviklingen i produksjonsverdi med økte transportmengder innen jordbruks-, skogbruks- og fiskeprodukter, nærings- og nytelsesmidler og andre bearbejdede varer og stykkgoods, som følge av økt varekonsum. Derimot var det en markant reduksjon i transport av kjemiske produkter og drivstoff og en liten reduksjon i transport av bygningsprodukter og massevarer. Også for innenriks jernbanetransport ble det fraktet tilnærmet like mange tonn i 2020 som i 2019, med en liten reduksjon av primærnæringsprodukter, trevarer og en markant reduksjon i kjemikalier og raffinerte produkter forårsaket av redusert flytrafikk. Derimot var det en vekst i kombitransporter på jernbane, som hovedsakelig er samlastet gods mellom de store byene i Norge og kan dels forklares av vridningen fra tjeneste- til varekonsum i husholdningene og dels av økt kapasitet i jernbanenettet fordi reiserestriksjonene medførte innstilte persontog..

For sjøtransport ble det omlastet færre tonn i innenrikstransport i 2020, med størst differanse for tørr og våt bulk. Også importen er noe lavere i 2020, men er tilbake på et høyere nivå i 2021. For eksport var det en vekst fra 2019 til 2020, særlig av våtbulk og en videre vekst til 2021.

¹ Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap



Trafikksituasjon og utnyttelse av kjøretøy

Trafikkvolum og hastighet

Første nedstenging medførte umiddelbart en stor reduksjon i persontrafikken, og noe, men betydelig mindre nedgang for godstrafikken. Etter dette har trafikkvolumet for godsbiler ligget på samme nivå eller høyere enn tidligere år, bortsett fra en kort periode vinteren 2020/2021 og noen enkeltmåneder. Transportoperatørene melder imidlertid at pandemien også påvirket trafikkbildet negativt da påbudet om hjemmekontor opphørte og folk begynte å jobbe igjen på kontoret. Andelen som brukte bil var høyere etter pandemien, noe som medførte mer kø i de store byene.

Redusert personbiltrafikk medførte økt gjennomsnittshastighet for lastebiler i byene, spesielt i rushtiden, og førte til en mer effektiv utnyttelse av lastebilene i periodene med redusert personbiltrafikk.

Utkjørt distanse

Kjørelengdestatistikk viser redusert kjøring med varebiler i 2020. I 2021 fortsetter den økende trenden fra før pandemien, dog med noe lavere vekstrate. Det er også indikasjoner på pågående forskyvninger fra både små varebiler og de minste lastebilene, til større varebiler. Samtidig må det bemerkes at brorparten av varebilkjøringen er tilknyttet håndverkere, service og privat kjøring, og ikke godstransport.

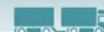
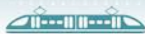
For større godskjøretøy viser kjørelengdestatistikk en nedgang i 2020 og en liten økning i 2021, men til et lavere nivå enn i 2019, etter flere år med vekst. Utviklingen basert på kjørelengdestatistikk avviker noe fra utviklingen sett fra tellepunktpasseringer. Her er det flere usikkerhetsmomenter, bl.a. knyttet til hvilken kjøring som fanges opp og endringer (økninger) i kjøring med utenlandskregistrerte biler. Vegtrafikldata og kjørelengdestatistikken viser altså divergerende utviklinger. Lastebilundersøkelsen viser imidlertid økt trafikkarbeid i alle kvartaler av 2020, og aller mest i fjerde kvartal. Dette fortsetter inn i 2021 og 2022, bortsett fra fjerde kvartal 2021.

Kjøretøyutnyttelse basert på lastebildata

Basert på lastebilenes GPS-data finner vi kun mindre endringer i kjøretøyutnyttelse. Mellom august 2020 og februar 2021 er det periodevis mindre svingninger i gjennomsnittlig kjøredistanse. I sum har gjennomsnittlig ukentlig kjøredistanse pr kjøretøy gått noe ned under pandemien

Lasting, lossing og bruksområde

For lastebiler innen matvare- og stykkgodstransport var gjennomsnittlig antall stopp lavere i 3. kvartal 2020 enn samme kvartal i 2019 og for stykkgoods ble gjennomsnittlig stopptid kortere. Andre transportsegmenter viser ikke signifikante endringer. Fra første kvartal 2020 til første kvartal 2021 økte antall laste-/lossestopp innen alle transportsegmenter, noe som tyder på et økt aktivitetsnivå og et økt antall transportoppdrag pr kjøretøy. Videre er gjennomsnittlig stopptid redusert for stykkgoods. Overordnet synes (for kjøretøy i utvalget med GPS-data) en liten forskyvning med noen flere oppdrag i de største byene. Fordelingen av laste-/lossestopp utover døgnet kartlegges



for forskjellige transportsegmenter, men vi ser ikke tydelige endringer under pandemien.

Samlastmarkedet

Transportvolumer

Til å studere hvordan transportmarkedet er endret i perioden etter nedstenging har vi studert sendingsdata fra de tre største samlasterne i Norge. I sum for B2B-leveranser holder det gjennomsnittlige transportvolumet seg nokså konstant både i 2019 og i 2020. Den mest bemerkelsesverdige endringen i transportvolumer, som kan relateres direkte til første nedstenging er at det sammenliknet med 2019, skjedde en *reduksjon* i transportvolumer fra uke 13 og fram til påsken i 2020. I samme periode i 2019 var det *økte* transportvolumer. Det er reduserte transportvolumer for engroshandel, mens detaljhandelen har økte volumer. Samtidig skjer en dreining i leveranser fra B2B til B2C, noe som påvirker sendingsstørrelsen.

Pakker og B2C

Pakker er et transportsegment i vekst, og særlig gjelder dette leveranser B2C som har en kraftig økning både i tonn og enda mer i antall forsendelser. Dette starter umiddelbart etter første nedstenging, vedvarer gjennom året, og tiltar fra uke 43-44. Rekordmange forbrukere gjennomførte julehandelen på nett. Dette ga transportoperatørene utfordringer mht. sorterings- og utleveringskapasitet. Etter andre nedstenging fra uke 46 som primært berørte Oslo, økte antall pakker betydelig mer i Oslo enn i landet for øvrig. Dette forsterker seg gjennom året.

Industrivarer, engroshandel og detaljhandel

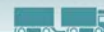
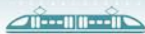
Sammenliknet med utvikling i bruttoproduksjon viser transportvolumene samme utvikling for de ulike industriproduktene og tilsvarende utvikling i transportbehov, men ikke nødvendigvis samme størrelsesorden på endringen.

For engroshandel og for detaljhandel finner vi størst endringer i næringssegmenter som omfatter ulike varetyper, men hvor detaljert vareklassifisering mangler. Innenfor detaljhandel er det klart at det er husholdningsvarer som særlig har økt under pandemien, og er et resultat av økt netthandel.

Netthandel og hjemlevering

Vekst i netthandel

Netthandel av varer og tjenester var økende allerede før pandemien, men akselererte under pandemien med omsetningsøkninger på 36 % i 2020 og ytterligere 19 % i 2021. Økningene gjaldt primært varer, mens omsetning av tjenester ble redusert. Spesielt fra julehandelen 2020 og til påske 2021 var netthandelen høy, samt igjen under julehandelen i 2021. Også andelen netthandel av detaljhandelsomsetningen har økt sterkt under pandemien. Nesten hele denne veksten er B2C.



Hjemleveringer

Pandemien og nedstengingene utløste en formidabel vekst i etterspørselen etter hjemleveringer. Samlasternes erfaring er at etterspørselen økte i takt med nedstengingene og at kunders krav til framføringstid har økt, spesielt i by, hvor det er en del flere (nye) aktører for raske leveringer. Også pakkeutlevering i butikk økte under pandemien, men veksten var størst for hjemleveringer. Veksten i pakkevolumer var størst under julehandelen og volumet ble mer enn tredoblet og satt dermed kapasitet både i sorteringsystemer, distribusjon og utlevering på prøve.

Matvarehandel på nett

Også nettbestillinger av matvarer og hjemlevering av matvarer til forbrukere økte voldsomt under pandemien, mens B2B-markedet ble redusert. Spesielt krevende var etterspørselsøkninger i perioder rundt innfasingen av nye sosiale restriksjoner. Også antall produkter pr ordre økte i disse periodene. Rundt første nedstenging måtte Oda stenge netthandelsbutikken for levering flere dager fram i tid på grunn av kapasitetsutfordringer, hovedsakelig knyttet til bemanning. Som midlertidig avlastning opprettet Oda produktet «ferdigpakket» (en pakke med basisvarer) som ble pakket og distribuert fra en eksternt terminal, men ble avviklet etter at de største kapasitetsutfordringene ga seg.

Hjemlevering av matvarer

Ved første nedstenging var det også krevende å tilveiebringe nok kapasitet for å levere varene hjem til kundene. Kapasitetsutvidende tiltak var primært ved innleide biler og sjåførere, for å ha fleksibilitet når etterspørselen roet seg. Ved senere innstramminger av samfunnsrestriksjoner var kapasiteten til å håndtere etterspørselsøkninger økt. Selv om det var noen utfordringer og usikkerhet knyttet til vareinngangen, har disse vært relativt begrenset. Under pandemien ble leveringsvinduer endret og utvidet, noe som var mulig fordi mange jobbet hjemme. Dette ga i tillegg økte muligheter for samkjøring og effektivitetsgevinster. Også helligdagene ble tatt i bruk for å håndtere etterspørselsveksten. Fra 2019 til 2020 økte gjennomsnittlig daglig distribusjonsdistanse og antall distribusjonsrunder pr dag, mens økt antall ordre ga en effektivitetsøkning pr rute og reduserte kostnader pr stopp.

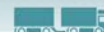
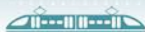
Netthandel i 2022

Etter gjenåpningen i 2022 har netthandel av varer blitt redusert, men fra rekordhøye nivåer i 2021 og til fortsatt svært høye nivåer historisk sett. Samtidig blir det handlet mer i fysiske butikker. Netthandelen gikk særlig ned for klær og sko, men også for bl.a. hobbysaker og elektronikk. Dagligvareomsetningen på nett er imidlertid betydelig høyere så langt i 2022 enn tidligere.

Transportkostnader og -priser

Kostnader for lastebiltransport

Kostnaden for langtransport med lastebiler har økt med rundt 30 % siden starten av 2016 og økningen har vært spesielt stor gjennom 2021 og første halvår 2022. De største kostnadsdriverne de siste årene er økende kapitalkostnader og, fra 2021 og



spesielt gjennom 2022, en eksplosjon i drivstoffkostnadene, dels i forbindelse med Ukraina-krigen. Også elektrisitetsprisene har økt sterkt siden sommeren 2020. Disse utgjør i dag ikke store andeler av energiforbruket til godstransport, men er mer relevant for lagerhold.

Videre ventes arbeidskraftkostnadene å øke ytterligere på grunn av bl.a. mangel på arbeidskraft og som følge av EUs mobilitetspakke.

Kostnader for innenriks sjøfart

For innenriks sjøfart har kostnadene økt med rundt 60 % siden 2016. Hoveddriveren er store økninger i drivstoffkostnadene fra høsten 2020, som er forsterket siden. Økt kostpris på marint drivstoff er den viktigste årsaken, men også (økte) avgifter utgjør en betydelig andel av prisen. I tillegg påvirker dyrere distribusjon av drivstoff prisen mot sluttbruker.

Prisutvikling for transport- og distribusjonstjenester

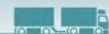
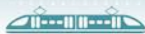
Prisstatistikk for tjenester viser at godstransport på veg har blitt ca. 18 % dyrere for kunder siden 2016. Under pandemien økte prisene jevnt, men svakt fram til sommeren 2021. Etter dette har prisene økt sterkt, spesielt for transport av stykkgoods- og containergods. For termogods økte prisene noe sterkere før pandemien og har siden 2020 steget jevnt, men ikke hatt samme prishopp som stykkgoods/containerogods.

Også prisen for post- og distribusjonstjenester endret seg under pandemien: For landsdekkende posttjenester faller prisene betydelig fra andre kvartal 2020 til første kvartal 2021 for så å stabilisere seg. Utviklingen tilskrives en prisnedgang for levering av ordinære pakker og ekspresspakker i sammenheng med økende konkurranse om pakke-distribusjon. Dessuten startet Posten 7. juli 2020 å gå brevruter annenhver dag i stedet for daglig. Dette var en omlegging som skyldes en endring i Postloven, som ble vedtatt av Stortinget i god tid før pandemien, og skyldes hverken pandemien eller kostnads-effekter pga. høyere pakkevolum.

Prisen for lagringstjenester var ganske stabile gjennom 2017/2018 for så å starte en oppadgående trend. Etter en marginal nedgang fra sommeren 2021 økte disse prisene noe sterkere gjennom første halvår 2022, sannsynligvis i sammenheng med sterkt økende elektrisitetspriser.

Lastebiloperatørenes utfordringer under pandemien

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) utførte en undersøkelse blant sine medlemmer (i alt 26 runder) om hvordan pandemien påvirket arbeidssituasjonen. Denne viser at de første ukene etter nedstengingen i mars 2020, opplevde en stor andel lastebileiere endret aktivitet, men med stort sprik i hvorvidt aktiviteten var redusert eller økte. Bare noen få uker ut i nedstengingen startet det store flertallet av bedriftene igjen å rapportere vanlig (uendret) aktivitet. Hoveddriveren bak redusert aktivitet var at bedriftene fikk færre oppdrag, mens mindre gods pr tur og mer tomkjøring var mindre viktige drivere. Spesielt transport innenfor segmentene bygg, vei og anlegg og gods/distribusjon utgjør betydelige andeler av transportører som rapporterte lavere etterspørsel etter transport. De første par månedene av pandemien var fremtidsutsikt-



ene for transportørene usikre, med vesentlige andeler kunder som varslet om fremtidige forsinkelser/kanselleringer, men situasjonen normaliserte seg etter hvert.

I mange transportbedrifter var det stor fare for permittering i starten av koronakrisen, men denne faren avtok raskt. Større bedrifter var overrepresentert blant bedriftene som hadde permittert ansatte og gjenspeiler større fleksibilitet og mulighet for tilpassning enn mindre bedrifter. De to-tre første månedene etter nedstengingen i mars 2020 og senere etter fellesferien og ut november 2021 ble det rapportert om økt sykefravær/ansatte i karantene.

Konkursutvikling

Medlemsbedriftene i NLF oppga i større grad likviditetsproblemer og reell fare for konkurs i starten av koronakrisen, men også dette avtok relativt raskt. For større bedrifter var disse utfordringene mindre. Til tross for frykten for konkurser, var antall konkurser innen landtransport både i 2020 og så langt i 2022 lavere enn før pandemien. I 2021 var utviklingen på 2019-nivå. Innen post- og distribusjonsnæringen var antall konkurser i 2020 og særlig i 2021 vesentlig lavere enn før pandemien, mens i 2022 øker antall konkurser noe, men ligger fortsatt under eller rundt 2019-nivået.

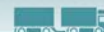
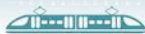
Syssetning og bruk av utenlandsk arbeidskraft

Pandemien medførte en nedgang i syssetningen for ulike næringer i 2020 og midlertidig utenlandsk arbeidskraft ble relativt hardt rammet. Negative effekter var spesielt store for utenlandsk arbeidskraft innen bygg- og anleggsnæringen, forretningsmessig tjenesteyting (som inkluderer utleie av arbeidskraft) og for sesongarbeid innen jordbruk og overnattings- og serveringsvirksomhet. Selv om det var noe nedgang under første fasen av pandemien holdt antall utenlandske ansatte i transportnæringen seg ganske stabil gjennom pandemien.

Samtidig har avhengighet av utenlandsk arbeidskraft og usikkerhet knyttet til grensepasseringer i varierende grad skapt utfordringer også for transportnæringen. I starten av nedstengingen var det noen forsinkelser på grensen. Dette løste seg relativt greit kort tid etter, men samtidig har det i perioder vært usikkerhet knyttet til om utenlandsk arbeidskraft ville komme seg inn i Norge. Det har også vært noen utfordringer med bl.a. økte krav til innlosjering, karantenehotell, ekstra utgifter og tidsbruk til oppfølging, og å holde noen sjåfører i Norge istedenfor å la dem reise hjem i friperioder. Transportoperatørene har dessuten erfart at det var færre utenlandske sjåfører som kom tilbake etter pandemien og at det generelt er blitt vanskeligere å skaffe arbeidskraft.

Utfordringer med tilgang til nye kjøretøy

Under pandemien oppstod det forsinkelser i produksjon og levering av nye kjøretøy. Dette skyldtes mangel på viktige komponenter som halvledere og ledningsnett, men også transportutfordringer. Noen av disse utfordringene ble etter hvert forsterket av Ukraina-krigen. For varebiler gikk antall nyregistreringer betydelig ned i 2020 og spesielt første kvartalet etter nedstengingen. Til tross for en økning var antall nyregistreringer også i 2021 lavere enn før pandemien. For lastebiler var antall nyregistreringer i 2020 lavere enn vanlig fra første nedstenging og ut året, mens i 2021 er antallet gjennomgående lavere enn i normalår. I utenriksrapporten (Pinchasik og Hovi, 2022)



kommer det også fram at nybilimporten nærmest stoppet opp rundt april/mai 2020 og at etter dette har mange billeveranser kommet på andre tidspunkt enn vanlig, samt at det har oppstått et etterslep.

Utfordringene rundt tilgang til nye kjøretøy har også hatt noen konsekvenser for bedriftenes grønne satsninger. Utover dette rapporteres dette ikke å ha vært særlig påvirket av pandemien og hvor ambisjonsnivåene heller har økt.

Konklusjon

Den innledende fasen av pandemien var preget av stor usikkerhet, blant annet gjaldt det etterspørsel etter varer og transport. Mange bedrifter permitterte sine ansatte, mange var bekymret og det var en reell fare for konkurser. Usikkerheten ble mindre etter hvert og selv om en del næringer og bedrifter hadde redusert etterspørsel i 2020, klarte mange seg bedre enn fryktet. I 2021 var situasjonen bedret med økt etterspørselsvekst.

Transportomfanget for godstransport i sum endret seg ikke stort under pandemien. Noen enkeltsegmenter hadde økt aktivitet, mens andre segmenter hadde en reduksjon. De større endringene gjaldt vridninger fra bedrifts- til konsummarkedet, fra tjeneste- til varekonsum i husholdningene, økt netthandel og matvarebestillinger på nett, og økt etterspørsel etter hjemleveringer. De største endringene skjedde i og rundt perioder med strenge restriksjoner. Økning i etterspørselen i noen transportsegmenter har medført en rekke utfordringer, men er i stor grad blitt håndtert bra. Reduksjon i personbiltrafikken og effektivitetsgevinster fra etterspørselsøkninger etter distribusjonstransport har periodevis bedret forholdene for godstransport.

Sykefraværet endret seg fra normalsituasjonen med hensyn til når på året det var størst fravær. Korona, karantener og lavere terskel for å bli hjemme trakk sykefraværet opp, mens bl.a. hjemmekontor reduserte sykefraværet, slik at fraværet i sum ikke var så forskjellig fra normalår for dette segmentet.

Transportoperatørene har opplevd økte kostnader som følge av pandemien, både direkte og indirekte kostnader, bl.a. til ulike typer oppfølging, karantenehoteller, mm. Mer vesentlig var imidlertid økningene i energi- og drivstoffkostnader som kom senere i pandemien og spesielt som følge av Ukraina-krigen. Også kapitalkostnader har økt sterkt, dels som følge av pandemirelaterte utfordringer, dels forsterket av Ukraina-krigen. Arbeidskraft innen transportsektoren ventes å bli dyrere framover, bl.a. som følge av økende sjåførmangel.

Pandemien forserte og framskyndet innfasingen av en rekke nye løsninger. Bedrifter rapporterer at dette stort sett har gått bra og peker bl.a. på overgangen til hjemmekontor og digitale møter, digital signering av avtaler og signeringsløsninger for kunder, kontaktløse hjem- og bedriftsleveringer, mer kundevennlige trackingløsninger, forsert utbygging av nettverket av pakkeautomater, mm.

Pandemien har hatt læringseffekter og særlig kompetansen på og tilnærminger til risikovurderinger har økt. Det er større fokus på prognoser, bevissthet om at endringer kan skje raskt og tettere fokus på operasjonell drift. Tidlige og 'modige' tiltak har blitt opplevd som positivt både for ansatte og kunder.



Bedrifter hadde beredskapsplaner, men ikke direkte for en pandemi. Planene var ofte ikke detaljerte nok for utfordringer man møtte i praksis. De fleste tiltakene ble derfor innført ad-hoc, i stor grad basert på generelle råd fra myndighetene.

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Koronapandemien har medført raske omstillinger og store utfordringer for norsk samfunns- og næringsliv. En av sektorene som ble rammet aller først da pandemien inntraff, var godstransport, som er kritisk for å opprettholde leveranse av essensielle varer, og for å opprettholde økonomisk aktivitet og innenriks produksjon generelt gjennom transport av råvarer, innsatsvarer og ferdigprodukter. Aktiviteter innenfor transport- og logistikkbransjen ble umiddelbart kategorisert som samfunnskritiske, både i Norge (DSBs² Pandemiveileder) og internasjonalt. Robuste forsyningskjeder er avgjørende for sektorer som er avhengige av just-in-time-leveranser. I tillegg er næringslivet svært avhengig av internasjonale forsyningsnettverk, som også sto overfor plutselige utfordringer som forårsaket mye usikkerhet, prisendringer, kapasitetsproblemer, osv.

Ved tidligere kriser, som finanskrisen fra 2008 og oljekrisen i 2014, ble transport og logistikk i hovedsak påvirket gjennom økonomisk lavkonjunktur som medførte redusert etterspørsel. Forsyningsikkerhet var i mindre grad påvirket, selv om Norge også tidligere manglet beredskapslagre for mange produkter. Dette endret seg med koronakrisen, hvor forsyningskjedenes robusthet ble satt på prøve gjennom store, raske og uforutsigbare omstillinger.

Utfordringene og markedsendringene som oppstod underveis fra pandemien brøt ut i Kina rundt årsskiftet 2019/2020 og fram til de siste sosiale restriksjonene ble opphevet våren 2022 skyldes imidlertid ikke bare pandemien, men har vært en kombinasjon av årsaker og hendelser. Eksempler på dette er Brexit, plutselig reiseforbud som medførte bortfall av fraktkapasitet på passasjerflyene (bellyfrakt), global mangel på lastebilsjåfører, containerskipet Ever Given som forårsaket blokaden av Suez-kanalen og som siden skapte forstyrrelser i et containerfraktmarked som allerede var i ubalanse og mer nylig, Ukraina-krigen som har medført både en energikrise, men som også påvirker internasjonale forsyningskjeder og transport og logistikk generelt. For noen utfordringer var pandemien åpenbart hovedårsaken, mens andre utfordringer er blitt forsterket av pandemien.

1.2 Tidslinje av viktigste hendelser under pandemien

De viktige utviklinger og hendelser under pandemien som har betydning for innenriks behov for og etterspørsel etter godstransport er oppsummert i tabell 1.1.

² Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap

Tabell 1.1: Tidslinje over viktigste hendelser og utviklinger under pandemien.

År	Periode	Hendelser
2019	Desember	Første koronatilfeller registrert i Wuhan.
2020	Januar-februar	Utbruddet vokser i Kina; smitte når Europa og USA. Første smittetilfelle i Norge, 28. februar.
	Mars	Korona defineres som pandemi. Nedstenginger og restriksjoner innføres i Norge (12. mars). Regjeringen kommer med en rekke økonomiske støttepakker.
	April	Arbeidsledighet i Oslo øker sterkt. Barnehager og barneskoler gjenåpnes mot slutten av april.
	Mai	Samfunnet åpner noe opp igjen.
	Juni	Reiser til nordiske land tillatt.
	Juli	Reiser til/fra 'grønne' land tillatt.
	August	Økning i smittetallene etter sommerferien.
	September	Forskjellige lokale utbrudd. Stor økning i smittetallene. Strengt tiltak innføres i Oslo.
	Oktober	Noe nedtrapping i nasjonale tiltak; ikke i Oslo. Følges etter kort tid av opptrapping.
	November	Veldig strenge nasjonale regler. Nedstenging i Oslo, trappes senere opp. Nedstenging forlenges til desember.
	Desember	Første vaksiner kommer til Norge.
2021	Januar	Strengere nasjonale regler, som senere forlenges. Utbrudd av britisk variant av viruset i Nordre Follo. Svært streng nedstenging i Oslo og senere andre steder med lokale utbrudd.
	Februar	Noe nedtrapping av tiltak i Oslo/Stor-Oslo. Ny økonomisk krisepakke.
	Mars	Smitten øker igjen i Oslo. Strengt regler/nedstenging. Opptrapping av restriksjonene i Oslo, for 4. gang etter nyttår. Smittetopp i Oslo og nasjonalt.
	April-juni	Forskjellige gjenåpningssteg (i faser). Reglene i Oslo forblir i første omgang strengere enn nasjonalt.
	Juli-august	Noe mer reising i Europa, reisesertifikat/vaksinepass. Grensene til Sverige åpner stegvis. Økning i smittetallene etter sommerferien. Videre gjenåpning utsatt pga usikkerhet rundt deltavarianten.
	September-oktober	Kompensasjonsordningen trappes ned. Norge går over til en normal hverdag med økt beredskap.
	November-desember	Omikronvarianten begynner å spre seg. Nye nasjonale og regionale tiltak, trappes opp i flere runder. Oslo hardt rammet. Økonomiske kompensasjonstiltak.
2022	Januar-februar	Gradvis lettelse av smittetiltakene.
	Mars-dd.	Samfunnet begynner å normalisere seg. Noe økning i smittetallene på høsten.

1.3 Om CONSIGN-prosjektet og deltakerne

CONSIGN-prosjektet er et samarbeid med ti ledende næringslivsaktører. Dette sikrer at innsikter fra prosjektet er basert på relevante erfaringer. Samarbeidet har også sikret tilgang til data som ikke er offentlig tilgjengelig, i tillegg til ikke-offentlig kvalitativ informasjon. På denne måten muliggjør samarbeidet helhetlige analyser som omfatter en stor del av den norske økonomien og forsyningskjedene, et bredt spekter av næringer, alle transportmidler, og detaljering mht tidsforløp. Prosjektkonsortiet består av de tre største samlasterne i Norge: **Posten/Bring**, **PostNord** og **DB Schenker**, som alle er store internasjonale aktører i fraktmarkedet. Samlasterne har blant annet bidratt med informasjon om sine erfaringer, løsninger og utfordringer under pandemien og med sendingsdata på enkeltsendingsnivå. Samarbeidet med **Norges Lastebileier-Forbund (NLF)** og **NHO Logistikk og Transport (NHO LT)** gjør at prosjektet dekker nesten alle typer aktører i transport- og logistikknæringen, mens **Cognia Technologies** muliggjør og fasiliteter tilfang av kjøretøysdata, som brukes til å studere utvikling i bruks- og operasjonsmønstre for lastebiler under pandemien, på detaljert nivå. **Oda**, Norges ledende aktør innen hjemlevering av dagligvarer, har opplevd en stor vekst i etterspørsel under pandemien og spesielt rundt perioder med sosial nedstenging, og har bidratt med både data og kvalitative innsikter rundt håndteringen av store endringer i etterspørsel og konsekvenser for distribusjonen. **Alliance Healthcare** og **Bama** er ledende aktører på det norske markedet med hensyn til import og nasjonal distribusjon av essensielle varer (bl.a. medisiner og smittevernsutstyr og ferske matvarer/grønnsaker/frukt) og har bidratt både med kvalitativ og kvantitativ informasjon til å belyse sine erfaringer under pandemien. Begge har også bidratt med innsikter fra utvikling internasjonalt. **Mowi**, som ledende internasjonal aktør og eksportør av fisk, har spesielt bidratt med innsikter knyttet til utfordringer i det globale fraktmarkedet. I tillegg til partnerbedriftene har også en rekke andre aktører fra næringslivet bidratt med data og informasjon, blant annet i forbindelse med intervjuer.

1.4 Målet med rapporten

Formålet med denne rapporten har vært, fra et innenriksperspektiv, å studere hvordan den ekstraordinære situasjonen under pandemien har påvirket godstransporten. Dette gjelder alle perspektiver fra omfanget av transport som helhet, til mer spesifikke endringer av de ulike markedssegmenter, tilgang til arbeidskraft, hva operatørene har sett på som de store utfordringene, og kostnadsutvikling.

Utfordringene under koronapandemien har vært svært sammensatt og til dels vært overlappende med annen utvikling i samfunnet. Å isolere effekten av pandemien og spesifikt for innenrikstransport, har ikke vært fullt ut mulig, da det er mange ulike hendelser som påvirker etterspørsel etter transport, samtidig som godstransport er en del av et globalt nettverk. Vi har likevel forsøkt å skille innenriks utvikling fra utenriks, der utenriks utvikling er behandlet i en egen rapport (Pinchasik og Hovi, 2022). Internasjonale forhold vil derfor bare helt overfladisk bli omtalt i denne rapporten. Likevel vil det også ved dette skillet være vanskelig å isolere nasjonal og internasjonal utvikling helt fordi den norske økonomien er basert på utstrakt grad av utenrikshandel og transportsektoren er en del av et internasjonalt nettverk. Derfor, vil det for en rekke temaer i denne rapporten, gjerne refereres til Pinchasik og Hovi (2022) for mer detaljerte analyser av utenriksperspektiver.

Basert på analysene og erfaringer samlet i prosjektet gir rapporten innsikt i robustheten av forsyningssikkerheten til det norske samfunnet, og læringspunkter for hvordan bedre å takle fremtidige utfordringer i transportnæring og forsyningskjeder.

1.5 Oversikt over innhold

Rapporten er strukturert i ni kapitler, inkludert dette innledningskapitlet. I kapittel 2 gis en oversikt over de ulike datakildene som er benyttet i analysen. Dette inkluderer både offentlig tilgjengelige data, som f.eks. data fra Statens vegvesen og Statistisk sentralbyrå (SSB), spørreundersøkelser som er utført av bransjen (NLF, Yrkestrafikkforbundet og NHO LT), samt data innsamlet i prosjektet eller tilgrensende prosjekt (sendingsdata og kjøretøydata). I kapittel 3 gis en oversikt over økonomisk utvikling og etterspørsel etter godstransport i tiden før pandemien treffer Norge, samt for 2020 og 2021. Kapittel 4 gir en oversikt over trafikksituasjonen og utnyttelse av kjøretøy i perioden etter at pandemien traff Norge, mens kapittel 5 gir en mer detaljert analyse av samlastmarkedet, som også gir grunnlag for en mer detaljert analyse av hvordan transporten utvikler seg uke for uke i perioder med sosial nedstenging. Samlastmarkedet inkluderer både leveranser fra bedrift til bedrift (B2B), men også fra bedrift til konsum (B2C). Dette er et viktig skille fordi i perioder med sosial nedstenging ble mye av detaljhandelen stengt, med unntak av apotek, dagligvarehandel og vinmonopol, og det ble en vridning fra B2B til B2C-markedet. Vi har derfor viet kapittel 6 til mer detaljerte analyser av markedet for netthandel og hjemlevering.

I kapittel 7 analyseres utviklingen i transportkostnader og -priser, samt utviklingen for noen av de viktigste kostnadsdriverne. Vi viser i dette kapitlet at det ikke er pandemien som har vært den fremste kostnadsdriveren, men at kostnadene øker som følge av ulike hendelser som følger etter pandemien. En mer detaljert utvikling i fraktpriser for oversjøisk containerfrakt og flyfrakt er presentert i Pinchasik og Hovi (2022).

Kapittel 8 handler om lastebiloperatørenes utfordringer under pandemien og er i stor grad basert på spørreundersøkelsen som NLF gjennomførte blant sine medlemsbedrifter, umiddelbart etter første sosiale nedstenging og deretter regelmessig i året som fulgte. Undersøkelsen viser at lastebileierne sto overfor en periode med stor usikkerhet og mange fryktet konkurs. Vi har derfor også inkludert en analyse av utviklingen i antall konkurser innenfor næringen i perioden etter at pandemien traff Norge. I tillegg inneholder kapitlet en analyse av en annen undersøkelse som NLF gjennomførte blant sine medlemsbedrifter om hvordan innreiserestriksjoner medførte problemer med å få utenlandske sjåførere til å returnere til Norge. Til slutt har vi i kapittel 9 en oppsummerende diskusjon og konklusjoner fra analysen.

2 Intervjuer og data

Analysene i denne rapporten bygger på en rekke forskjellige kilder. Blant annet er det avholdt intervjuer med samarbeidspartnere i prosjektet i tillegg til ulike eksterne aktører. Det er også avholdt prosjektmøter og workshops med diskusjon av forskjellige temaer, samt oppfølging med data og kvalitativ informasjon før og etter møtene. I tillegg til analyse av data fra samarbeidsbedriftene (bl.a. sendingsdata og kjøretøydata) er det utført analyser ved bruk av en rekke ulike statistikker og grunnlagsdata fra SSB, Statens vegvesen og NHO LT. Norges Lastebileier-Forbund gjennomførte en spørreundersøkelse blant sine medlemsbedrifter i 26 runder fra nedstengingen startet i mars 2020, der vi har hatt tilgang til grunnlagsmaterialet. Videre er det innhentet informasjon fra vitenskapelig litteratur, nyhetsartikler fra nasjonale og internasjonale medier og gjennom rapporter og meldinger fra bransjeorganisasjoner, som blant annet Yrkestrafikkforbundet.

2.1 Intervjuer

I forbindelse med både denne rapporten med hovedfokus på innenriks effekter av pandemien, og rapporten med fokus på utenriks utviklinger og effekter (Pinchasik og Hovi, 2022), ble det avholdt en rekke intervjuer. Totalt ble det holdt 21 intervjuer med både transportører, samlastere og vareeiere som deltar i CONSIGN, samt med sentrale speditører, trafikkhavner og Avinor. Intervjuene ble i hovedsak holdt med nøkkelpersoner i logistikkorganiseringen hos alle intervjubedriftene.

Noen effekter av pandemien materialiserte seg nærmest over natten, samtidig som mange effekter var i stadig utvikling, inntrådte forsinket eller indirekte, var en følge av, eller ble forsterket av andre globale eller nasjonale hendelser (f.eks. Brexit, blokaden av Suez-kanalen og Ukraina-krigen). I tillegg til intervjuer som startet rundt årsskiftet 2020/2021 ble det derfor gjennomført oppfølgingsintervjuer vår og tidlig sommer i 2021 og intervjuer med ytterligere bedrifter og organisasjoner, både i 2021 og vinter/vår 2022.

Intervjuene var semistrukturerte og ble gjennomført ved hjelp av intervjuguider som var utformet i forkant av intervjuene. Samtidig ble intervjuene tilpasset intervjuobjektene med hensyn til temaer som kunne være spesielt relevante for noen aktører og mindre relevante for andre. Intervjuobjektene fikk videre god anledning til selv å snakke åpent om temaer både i og utenom intervjuguiden. I alt fokuserte intervjuene på en rekke ulike temaer, som beredskap og beredskapsplaner, bedriftenes største utfordringer, smitteverntiltak, markedsendringer (tilbuds- og etterspørselssiden), personellsituasjonen, konsekvenser av pandemien for transport, transportetterspørsel, transportkapasitet og -organisering, kostnadsimplikasjoner, organisering og samarbeid i verdikjeden, grensepasseringer og bruk av utenlandsk arbeidskraft, internasjonale transportoppdrag, økonomisk situasjon for bedriftene, tilnærmingen til robusthet på lengre sikt og om pandemien har medført nye løsninger, innovasjon og digitalisering.

Referater fra intervjuene ble sendt til intervjuobjektene for godkjenning og evt. presiseringer og tilføyelser, samt i noen grad også sletting av informasjon som ble ansett som for konkurranse-sensitiv for allmenn publisering.

2.2 Kjøretøydata

Moderne kjøretøy er utstyrt med sensorer og logger ulike typer data som brukes til flåtestyring. Blant annet registreres informasjon om lokasjon (GPS) og tidsstempler for dette, utkjørte kilometer, driftstimer, tomgangstid, kjøreatferd, start og stopp, drivstofforbruk og utslipp. I LIMCO-prosjektet (Hovi m.fl., 2021) ble slike kjøretøydata innsamlet fra et stort antall lastebiler og brukt til en rekke analyser knyttet til godslogistikk, miljø-effekter og kostnader. Datafangsten i LIMCO var basert på hhv. fabrikkmontert Fleet Management System (FMS)-APIet og gjennom en fysisk hardware installert i bilene, hvoretter kjøretøyteknisk informasjon ble påkoblet. Datafangsten i prosjektet startet opp i 2019 og har pågått ut kalenderåret 2021.

En av idéene bak CONSIGN var derfor å benytte denne datafangsten til analyser av hvordan pandemien har påvirket bruken av lastebiler på et detaljert nivå. Prosjektet har derfor muliggjort videreføring og -utvikling av metodikk og analyser fra LIMCO. Det at datafangsten startet våren 2019 og fortsatte gjennom pandemien har resultert i dataserier som bestod av nærmere 250 millioner posisjoner fra ca. 1650 lastebiler og 200 varebiler, fordelt på 22 transportbedrifter av ulike størrelser og fra ulike transportsegmenter. I denne rapporten er disse dataene brukt for å identifisere eventuelle endringer i lastebilbevegelser og -aktivitet over tid under pandemien, herunder trafikkvolumer og kjøretøyutnyttelse, lokasjoner, aktiviteter og tidspunkt for lasting og lossing.

Datafangsten fra lastebilene ble meldt til Norsk Samfunnsvitenskapelig Datatjeneste (NSD). Det springende spørsmål er i hvilken grad dataene gir grunnlag for personidentifisering. Vår datatilgang har ikke inneholdt informasjon om sjåfør og det er derfor bare rent hypotetisk mulig å identifisere personen som kjører bilen, og avgrenset til de tilfeller der personen parkerer lastebilen på egen eiendom. NSD på sin side ga pålegg om at sjåførene måtte informeres om at datafangsten pågikk. Som en løsning på dette ble det utarbeidet en utleveringsavtale med hver transportbedrift der transportbedriften måtte informere sjåførene om at dataene brukes til analyseformål.»

2.3 Sendings- og ordrededata

2.3.1 NHO Logistikk og Transport sin fraktstatistikk

NHO LTs fraktstatistikk (NHO LT, 2022a) gir informasjon om kvartalvis utvikling i antall sendinger og tonnasje (for pakker, stykk gods og partigods) og årlig utvikling i kombitransport³ med tog i Norge. Statistikken baseres på informasjon samlet inn fra et utvalg av NHO LTs medlemsbedrifter og omfatter 11 millioner tonn eller 50 millioner sendinger på årsbasis, samt omfatter alle transportformer.

2.3.2 Samlasterdata

En viktig del av analysene av endringer i transportetterspørselen bygger på (empiriske) sendingsdata fra de tre største samlastere i Norge, som alle er samarbeidspartnere i CONSIGN.

³ Kombitransport inkluderer containertransport og frakt av semitrailere på jernbane.

Til sammen har disse samlastere markedsandeler på anslagsvis 60-65 % av det norske B2B-markedet for samlastet gods og 75-80 % av B2C-markedet. Samlasterne gav tilgang til (avidentifiserte) sendingsdatabaser for årene 2019 og 2020. Etter at databasene ble slått sammen (der variabelutvalget var basert på kriteriet for minste felles multiplum) gav dette et datasett på nærmere 80 millioner forsendelser i 2019 og 100 millioner i 2020 (som følge av store økninger i pakker B2C), eller nærmere 180 millioner sendinger i sum.

Datasettet inneholder, for hver enkeltsending:

- Dato og tid for både henting og levering
- Postnummer til avsender og mottaker
- Vekt og volum
- Næringssegment til transportkjøperen (NACE-klassifisering basert på transportkjøperens organisasjonsnummer)
- Produkttype (partigods⁴, stykkgoods og pakker)
- Markedssegment (B2B eller B2C)
- Leveringsløsning (hentepunkt, postkasse, hjemlevering).

Slike data, og med det detaljeringsnivået både med hensyn til tid, geografi og nærings- og produktinformasjon er vanligvis vanskelig eller umulig å få tilgang til gjennom andre kilder, blant annet fordi de ofte inneholder sensitiv informasjon.

Ettersom datasettet gir informasjon om tid, geografi, produktgruppe, markedssegment og næring, gir datasettet et godt grunnlag for helhetlige analyser av etterspørselsendringer under pandemien. Datasettet dekker videre en stor del av norske bedrifter fra et bredt næringspekter. At datasettet er basert på samarbeid med tre samlastere gjør det videre mulig å presentere resultater på et relativt detaljert nivå, samtidig som hver samlaterens anonymitet ivaretas.

Noen utfordringer med datasettet er at informasjon om NACE-klassifisering mangler for 15 % av tonnasjen og 19 % av antall sendinger i 2020, en liten økning fra 2019. Det ble utviklet regler for imputering av manglende verdier for noen av variablene, spesielt vekt og næringssegment. Der hvor informasjon om vekt manglet, ble informasjon om sendingsvolumer brukt, hvis tilgjengelig. Om hverken informasjon om vekt eller volum var tilgjengelig ble vekten estimert ut fra både næringssegment og produkttype. For sendinger med manglende informasjon om næringssegment, ble dette imputert ut ifra NACE-klassifiseringen med størst andel i leveranser til det relevante postnummeret. En verifisering viste at denne metodikken gav en god spredning av imputerte verdier.

2.3.3 Ordredata fra Oda

I rapporten presenteres også analyser basert på ordredata fra Oda, en annen samarbeidsbedrift i CONSIGN, som opplevde store etterspørselsøkninger i forbindelse med pandemien. Ordredataene, for 2019 og 2020, inneholder informasjon, per dag, om antall ordre, antall produkter

⁴ Stykkgoods er sendinger under 2,5 tonn. Hvis sendingen er over 2,5 tonn, klassifiseres det som partigods. Hvert enkelt kolli stykkgoods kan ikke veie mer enn 1000 kilo, men samlet vekt på lasten kan være opptil 2,5 tonn, som er grensen for stykkgodssendinger. Er sendingen tyngre, blir den klassifisert som partigods. Partigods kan være delpartier eller hellaster der kolloiene må kunne håndteres med normale hjelpe- og transportmidler. Stykkgoods fremføres i en lastbærer på et transportmiddel. Lastbærere kan være pall, container eller liknende. Kilde: E. Spurkeland, [Store Norske leksikon](#).

per ordre, antall ruter, planlagt distanse og antall ordre pr rute. Overordnet viser dataene en stor etterspørselsvekst, spesielt rundt perioder med sosial nedstenging.

2.4 Data fra Norges Lastebileier-Forbund

2.4.1 NLFs Koronaundersøkelser

Umiddelbart etter nedstengingen av samfunnet 12. mars 2020 begynte NLF å gjennomføre en spørreundersøkelse blant sine medlemsbedrifter med formål om å kartlegge virkningene av koronakrisen. De første månedene ble spørreundersøkelsen gjennomført tilnærmet ukentlig (annenhver uke i perioder med helligdager), mens fra juni 2020 ble frekvensen redusert. Totalt ble undersøkelsen gjennomført i 26 runder, med siste runde i oktober 2021. I hver runde ble spørreundersøkelsen sendt ut elektronisk til rundt 2 500 medlemsbedrifter. I 2020 lå svarprosenten hovedsakelig i overkant av 20 %, mens i 2021 avtok svarprosenten gradvis ned mot 13-16 % i de siste fire rundene. Undersøkelsene inneholder i stor grad de samme spørsmålene, men noen spørsmål er underveis blitt endret (noe), fjernet eller lagt til. Blant temaene dekket av undersøkelser er endringer i etterspørsel, type endringer, årsaker, forsinkelser og kanselleringer av transportoppdrag, sykefravær/karantener hos ansatte, utfordringer med å utføre oppdrag, permitteringer, bedriftenes likviditet og fare for konkurs, indikasjoner om etterspørsel framover, mm. Det ble også samlet inn informasjon om typer transportoppdrag og bedriftsstørrelse slik at undersøkelsen muliggjør analyser av forskjeller mellom f.eks. små og store bedrifter og ulike transportsegmenter.

2.4.2 NLFs Undersøkelse om innreiseproblemer

Sommeren 2021 avholdt NLF også en annen spørreundersøkelse blant sine medlemmer, der hensikten var å kartlegge omfanget av bedrifter med sjåfører bosatt utenlands og hvilke utfordringer dette medførte som følge av innreiseregler under pandemien, samt konsekvenser av dette. Bakgrunnen var de mange tilbakemeldingene som NLF mottok om utfordringer med å få utenlandske sjåfører tilbake til Norge etter opphold i utlandet. Undersøkelsen ble sendt til alle medlemsbedrifter med flere enn en varebil eller lastebil, ettersom enbilseiere ikke antas å være omfattet av dette problemet.

Bedrifter som hadde sjåfører bosatt utenlands ble bedt om å svare på en rekke spørsmål, herunder antall sjåfører og biler som bedriften disponerer totalt og hvor mange av sjåførene som var bosatt utenlands. I tillegg ble det spurt om antall utenlands bosatte sjåfører som skulle vært på jobb, men som ikke var det grunnet innreiseproblemer, og hvor mange lastebiler som følge-
lig måtte stå stille. Det ble også spurt om i hvilken grad problematikken førte til tapte oppdrag og evt. innen hvilke transportsegment, samt gitt mulighet til å komme med forklarende kommentarer.

2.5 Data fra Statens vegvesen

2.5.1 Registreringsstatistikk

Statens vegvesen forvalter en lett tilgjengelig oversikt over nyregistrerte kjøretøy på sine nettsider⁵. Dette inkluderer antall nyregistrerte kjøretøy innenfor ulike segmenter, etter framdriftsteknologi og registreringstidspunkt. I tillegg gir oversikten informasjon om omfanget av bruktimport, dvs kjøretøy som er importert fra utlandet og som kan være brukte, men også tilnærmet nye. I denne rapporten brukes statistikken hovedsakelig til å analysere evt. utslag og endringer i nyregistreringer, i lys av utfordringer rapportert både mht. transport av nye kjøretøy og forsinkelser i produksjon (bl.a. som følge av nedstenginger av produksjonsanlegg og påfølgende forsinkelser og følgeforsinkelser, som en følge av delemangel).

2.5.2 Trafikkdata/vegtrafikkindeks/vegtrafikkteilinger

Gjennom portalen på www.trafikdata.no publiserer Statens vegvesen data fra punktmålinger og strekningsmålinger foretatt med måleutstyr langs vegen, i hovedsak i det statlige og fylkeskommunale vegnettverket. For motorkjøretøy gjøres det blant annet registreringer av kjøretøylengde, -klasse, kjørefelt og -retning. Motorkjøretøyetys lengde blir registrert i ulike lengdeintervaller (fra <5,6 meter til 16,0-24,0 meter og >24,0 meter), noe som gir en indikasjon på om motorkjøretøyet f.eks. er en personbil eller større kjøretøy som lastebil/buss. For mange tellepunkter foreligger informasjon om mål som timetrafikk, døgnetrafikk og gjennomsnittlig døgnetrafikk. Basert på et stort utvalg av tellepunkter, der trafikken blir registrert kontinuerlig hver time hele året, publiserer Statens vegvesen hver måned en rapport med såkalte Vegtrafikkindekser⁶. Disse indeksene er gitt som prosentvis endring i forhold til samme tidsperiode året før og skal ifølge Statens vegvesen gi et godt bilde av utviklingen i trafikkarbeidet. Til analysene i denne rapporten har vi mottatt grunnlagsdata fra Statens vegvesen og også foretatt enkelte avklaringer vedrørende riktig forståelse av dataene og validitet på analysemetoden.

2.6 Data fra SSB

2.6.1 Lastebilundersøkelsen

SSBs lastebilundersøkelser ([Tabell 03650](#) og [Tabell 06988](#)) er kvartalvise representative utvalgsundersøkelser for innenriks og utenriks kjøring med norskregistrerte lastebiler med nyttelast fra og med 3,5 tonn⁷, noe som tilsvarer en totalvekt fra og med ca. 7,5 tonn. Formålet med undersøkelsen er å kartlegge de norskregistrerte lastebilenes transportytelser, vareslag og utnyttelsesgrad, samt bidra til å kartlegge transportmønsteret for norskregistrerte biler i Norge og

⁵ [Statens vegvesen \(2022a\)](#)

⁶ [Statens vegvesen \(2022b\)](#)

⁷ Statens vegvesens skille mellom lette/tunge kjøretøy er ved 3,5 tonns totalvekt. Godstransport med motorvogn over 3,5 tonn må ha løyve. Lette lastebiler: Totalvekt 3,5 -7,5 tonn. SSBs uttrykk: Små lastebiler inkluderer varebiler og lette lastebiler med nyttelast under 3,5 tonn. Biler med nyttelast over 3,5 tonn inngår i Lastebilundersøkelsen. Vegtrafikkteilingene skiller etter kjøretøyetys lengde. Biler kortere enn 5,6 meter regnes som lette, mens biler som er 5,6 meter og lenger regnes som tunge biler.

utlandet. Utvalget består av ca. 1 900 lastebiler hvert kvartal (ca. 7 600 lastebiler på årsbasis, men samme lastebil kan inngå i utvalget i to kvartaler samme år), av en populasjon på ca. 35 000 lastebiler, som er definert fra Kjøretøyregisteret og som har nyttelast 3,5 tonn og over, inntil 35 tonn i totalvekt, alder mindre enn 30 år, og der det er mulig å tildele organisasjonsnummer til eier. Det gir en utvalgsprosent på drøyt 20 %.

I denne analysen har vi brukt data fra undersøkelsen som er tilgjengelig i SSBs statistikkbank til å illustrere makrobildet for utviklingen i transportytelser for lastebiler i Norge under pandemien.

2.6.2 Havnestatistikken

SSBs statistikk Godstransport på kysten ([Tabell 10916](#)), viser omfang og utvikling av gods- og passasjertransport på sjø. For gods viser statistikken transporten mellom norske havner og mellom norske og utenlandske havner. Statistikken er viktig som grunnlag for analyser av utviklingen i transportstrømmer og konkurranseflater mellom transportformene.

Statistikken inkluderer all godstransport mellom norske havner og norske og utenlandske havner. Populasjonen er norske havner og et utvalg private foretak med egen kai. Transport som ikke er inkludert:

- Transport mellom norske offshoreinstallasjoner og utlandet er ikke med.
- Transport av passasjerer og gods på hurtigbåter og bilferger i rute mellom norske havner er ikke med.
- Transport med fiske- og fangstfartøy er ikke med. Transport av foredlet fisk er derimot med og rapporteres under stykkgoods.
- Trafikk med slepebåter, fartøy for boring og letevirksomhet, forskningsskip og mudringsfartøy er ikke med.

I denne rapporten brukes havnestatistikken til å gi en oversikt over hvordan transportvolumet med skip er endret i perioden med pandemi.

2.6.3 Jernbanestatistikken

Statistikken ([Tabell 10511](#) og [Tabell 10456](#)) inkluderer godstransport etter vare og for intermodale enheter på jernbane i Norge. Utenlandske selskapers transport er med, og grensekryssende trafikk er spesifisert. Formålet med statistikken da den ble etablert i 2003 var å etablere et tilsvarende statistikkgrunnlag for jernbane som for øvrige transportformer. Internasjonalt: EU ønsker større satsing på intermodale transportere som et ledd i å redusere lastebiltransporten til et 1998-nivå. Dette understreker ytterligere behovet for å kunne følge opp utviklingen i transportmarkedene. Jernbaneforordningen føyer seg inn i rekken av statistikkforordninger på området transport.

I denne rapporten brukes jernbanestatistikken til å gi en oversikt over hvordan transportvolumet på bane er endret i perioden med pandemi.

2.6.4 Konkursstatistikk

SSBs konkursstatistikk ([Tabell 12972](#)) bygger på tall fra Konkursregisteret til Brønnøysundregistrene og gir informasjon om antall åpne konkurser pr dag, etter næring (tosifret nivå) og kommune. Statistikken gir også informasjon om omsetningen til konkursrammede bedrifter og

antall ansatte. I rapporten brukes statistikken til å analysere utviklinger i konkurser (antall, størrelsesorden i forhold til bedriftenes omsetning og sysselsetting) før og under pandemien, innenfor ulike næringer.

2.6.5 Lastebilkostnadsindeksen

SSBs kostnadsindekser for lastebiltransport gir informasjon om utviklingen i kostnader for lastebiltransport, etter kvartal, både i sum og for syv ulike transportsegmenter⁸ ([Tabell 12535](#)). I tillegg forvalter SSB delkostnadsindekser ([Tabell 12538](#)), hvor totalkostnadene, pr segment, brytes ned i arbeidskraftkostnader, drivstoffkostnader, ferge- og bomkostnader, kapitalkostnader og øvrige kostnader. Statistikken blir produsert på oppdrag fra NLF. Vektingen av de ulike delkostnadsgruppene er beregnet basert på regnskapsopplysninger fra et utvalg foretak innenfor næringen «Godstransport på vei», mens prisobservasjoner hentes fra leverandører til lastebilbransjen (banker, forsikringsselskap, verksteder, forhandlere av drivstoff og dekk, bompengeselskap, osv.).

2.6.6 Drivstoffpriser

SSBs statistikk over salg av petroleumsprodukt og flytende drivstoff ([Tabell 09654](#)) gir informasjon om utvikling i gjennomsnittlig utsalgspris pr måned, for både diesel og bensin, men i gods-transportssammenheng utgjør bensin en marginal andel. Statistikken er basert på et representativt utvalg av utsalgssteder i hele Norge.

2.6.7 Kraftpriser

SSB fører forskjellige statistikker vedrørende strøm- og kraftpriser. I denne rapporten brukes [SSB-tabell 09378](#) for elektrisitetspriser til å gi en overordnet illustrasjon av prisutviklinger, kvartalvis. Dette gjøres for priser eksklusive offentlige avgifter (forbruksavgift på elektrisk kraft, merverdiavgift og tilskudd til ENOVA) og eksklusive nettleie. Til illustrasjon vises også priser inkl. strømstøtten som ble innført i desember 2021 (for privathusholdninger).

2.6.8 Kostnadsindekser for innenriks sjøfart

På tilsvarende måte som for lastebilkostnadsindeksen, forvalter SSB en kostnadsindeks for innenriks sjøfart ([Tabell 11585](#)). Denne indeksen gir informasjon om utviklingen i kostnader for innenriks sjøfart i sum, for fem ulike skips kategorier (ferger, hhv små og store hurtigbåter og slep/havnebuksering og andre fraktefartøy), og for syv ulike kostnadstyper (drivstoff, mannskap, reparasjon og vedlikehold, administrasjon, kapital (slit og rente) og øvrige kostnader).

2.6.9 Kjøreengdestatistikk

SSBs kjøreengdestatistikk ([Tabell 12577](#)) viser samlede og gjennomsnittlige årlige kjøreengder for norske personbiler, godsbiler og busser, etter kjøretøytype, drivstofftype, alder og eierens

⁸ 1) Nærtransport (transport rundt 50 kilometer), 2) Regionaltransport (transport rundt 100 kilometer), 3) Langtransport (transport rundt 500 kilometer), 4) Tank- og bulktransport, 5) Tømmertransport, 6) Anleggstransport (korte strekninger) og 7) Renovasjon og husholdningsavfall.

bosted⁹. Datagrunnlaget er basert på informasjon fra ulike registre i Statens vegvesen, herunder Motorvognregisteret og måleravlesningsdata som rapporteres i forbindelse med periodiske kjøretøykontroller («EU-kontroller»).

Etter forskriften for periodisk kjøretøykontroll må personbiler og varebiler ha godkjent EU-kontroll innen fire år etter førstegangsregistreringen, og deretter senest hvert andre år¹⁰. Større nyttekjøretøy må ha godkjent EU-kontroll innen ett år etter førstegangsregistreringen og etter det hvert år. Dette innebærer at det tar noe tid før hele effekten av eventuelle endringer i kjøremønsteret for varebiler som følge av f.eks. økonomiske svingninger blir synlige, mens for store nyttekjøretøyer skal de fleste måleravlesningene være kun ett år gamle. I denne rapporten brukes statistikken som en av kildene til å se nærmere på eventuelle endringer i kjørelengder under pandemien. Fordi kjørelengdestatistikken er en årlig statistikk, vil analyser av statistikken ikke fange opp månedlige utslag, f.eks. i forbindelse med nedstenginger og perioder med mye hjemmekontor.

2.6.10 Strukturstatistikk

SSBs statistikk om «Næringenes økonomiske utvikling» ([SSB-tabell 12910](#)) gir informasjon om aktiviteten i norsk næringsliv og om sammenstillingen av ulike næringer, f.eks. med hensyn til antall enheter (bedrifter og foretak), antall sysselsatte og omsetning. I denne rapporten brukes statistikken hovedsakelig til å diskutere utviklingen i næringsstrukturen i forskjellige transport- og transportrelaterte segmenter og til å sette dette i perspektiv.

SSBs statistikk om Nærings- og innvandringskategorifordeling for lønnstakere ([SSB-tabell 12018](#)) gir informasjon om utvikling i antall lønnstakere etter (aggregert) innvandringskategori og næring. Statistikken skiller blant annet mellom lønnstakere som er bosatt i Norge, og såkalte «ikke-bosatte». Ikke-bosatte er personer som er registrert i Folkeregisteret med planlagt opphold i Norge på under seks måneder og som har et midlertidig personnummer (D-nummer)¹¹, typisk sesongarbeidere og utenlandske ansatte innen blant annet transport og bygg og anlegg. I denne rapporten brukes statistikken hovedsakelig til å gi en indikasjon på viktigheten av utenlandsk arbeidskraft i forskjellige næringer, på utvikling i antall lønnstakere innenfor ulike næringer, og på utviklingen i andel og antall ikke-bosatte personer. For eksempel har det blitt rapportert om utfordringer knyttet til innreiserestriksjoner som gjorde at utenlandsk arbeidskraft ikke kom inn i Norge, men ulike næringer har også vært rammet mer generelt, gjennom eksempelvis lavere etterspørsel i HORECA-bransjen (hotell, restaurant og catering). Det bemerkes at statistikken ikke fanger opp arbeidskraft som består av utenlandske personer som bor i Norge i mer enn 6 måneder. Dette kan omfatte både innvandrere som har etablert seg (langsiktig i Norge), men også utenlandske personer som bor i Norge i mer enn 6 måneder, men ikke langsiktig (f.eks. de som bor i Norge i mellom 6 måneder og noen få år).

⁹ Informasjon om bosted er basert på bilens registreringskommune. Fordi mange kjøretøy vil kunne være registrert på adressen til et leasing- eller finansieringsselskap eller på adressen til en annen enhet til bedriften/foretaket, vil registrert adresse (område) kunne avvike sterkt fra området kjøretøyet blir brukt i, noe som har kommet fram i arbeid med forskjellige tidligere analyser. I denne rapporten gjøres det av denne grunnen ikke analyser av geografiske forskjeller basert på denne statistikken.

¹⁰ Se [Statens vegvesen \(2021\)](#)

¹¹ Og personer som er registrert som utvandret men jobber i Norge.

2.7 Yrkestrafikkforbundets Grenseundersøkelse 2021

Yrkestrafikkforbundet (YTF) utførte i oktober 2021 sin fjerde store «grenseundersøkelse» blant utenlandske godssjåfører på Svinesund. Gjennom to dager ble 313 sjåfører spurt om arbeids- og transportforhold og -vilkår og om oppdrag i Norge. I tillegg ble det samlet inn informasjon om bl.a. sjåførenes nasjonalitet og bilenes og hengerens registreringsland. Undersøkelsenes funn er relevante for diskusjoner i CONSIGN-rapporten om utenrikshandel og forsyningskjeder (Pinchasik og Hovi, 2022), med et antall trender observert i undersøkelsen danner også relevant kontekst til utviklinger diskutert i foreliggende rapport.

3 Økonomisk utvikling og etterspørsel etter godstransport

Den drivende kraften bak behovet for godstransport er økonomisk aktivitet. For å skape økonomisk vekst er det viktig å utnytte komparative fortrinn der de som relativt sett er best til å produsere en vare, gjør dette. Gjennom spesialisering i alle ledd i en verdikjede utnyttes stordriftsfordeler i produksjon og dermed produksjon av varer til lavest mulig kostnad. Dette medfører transportbehov fra produksjonssted til sted der varene konsumeres eller brukes som komponent i en verdikjede. Utvikling i produksjonsverdi¹² i faste priser, vil følgelig gi indikasjoner på endringer i produksjonsvolumet og med det behovet for godstransport. En annen viktig komponent er utviklingen i husholdningenes konsum. Dette fordi majoriteten av det som konsumeres ikke produseres innenriks, men importeres. Også industrien importerer innsatsvarer og mellomprodukter. En analyse av utviklingen i utenrikshandelen studeres i Pinchasik og Hovi (2022).

I dette kapitlet studeres de viktigste drivkreftene for innenriks etterspørsel etter godstransport, samt indikatorer på hvordan transportbehovet er endret under pandemien.

3.1 Økonomiske drivere for transportetterspørsel

3.1.1 Produksjon

I det første koronaåret 2020, er det en nedgang i samlet produksjonsverdi på rundt 2 %, etterfulgt av en økning på 4 % i 2021. Dette framkommer av Tabell 3.1 som viser årlige endringer i produksjonsverdi (faste priser) etter hovednæring, og gir et overordnet bilde av utvikling før og under pandemien. Bakenforliggende tall (ikke vist her) viser at spesielt andre og tredje kvartal i 2020 skiller seg negativt ut sammenliknet med tilsvarende kvartaler i 2019. Spesielt tydelig er reduksjonen innenfor overnattings- og serveringsvirksomhet, kultur og underholdning og transport utenom utenriks sjøfart. Det er viktig å merke seg at transportnæringen inkluderer kommersiell person- og godstransport, hvor den sosiale nedstengingen og reiseforbudet særlig rammer persontrafikken, dvs. kollektiv-, jernbane- og flytransport i 2020, men også produksjonsverdien for utenriks sjøfart viser en tydelig nedgang i 2020. Videre viser næringen «forretningsmessig tjenesteyting» en stor nedgang i 2020. I denne næringen inngår blant annet formidling og utleie av arbeidskraft, herunder midlertidig utenlandsk arbeidskraft, som er en ressurs innenfor flere næringer, herunder også sjåfører (lastebil og buss) og logistikkarbeidere på lager, i tillegg til sesongarbeidere innen jordbruk.

Varehandelen, som inkluderer agentur-, engros og detaljhandel, økte med 3 % i 2019 og hadde en fortsatt positiv, men mye lavere vekst på 1 % i 2020, etterfulgt av 5 % vekst i 2021. Videre viser tabellen en betydelig økning innenfor post- og distribusjonsvirksomhet i 2020 og en ytterligere økning i 2021. Dette kan mest sannsynlig forklares av økt etterspørsel etter hjemleveringer i perioder med sosial nedstenging, noe vi kommer tilbake til i kapittel 5.4 og 6.2. Også fiske, fangst og akvakultur øker i 2020 og følges av en videre sterk vekst i 2021.

¹² Produksjonsverdien er verdien hvert ledd i en verdikjede oppnår gjennom omsetning i markedet.

Bygg- og anlegg viser en reduksjon i produksjonsverdi på 3 % i 2020, etterfulgt av en liten økning på 1 % i 2021. Tilsvarende har også industri, som hovednæring, en nedgang på ca. 3 % i 2020, fulgt av en økning på 3 % i 2021. Generelt har nesten samtlige næringer en økning i produksjonsverdien fra 2020 til 2021. For næringene som ble hardest rammet i 2020 kompenserer dette noe av nedgangen, men for flere næringer er produksjonen i 2021 fortsatt (betydelig) lavere enn før pandemien. Det gjelder særlig for tjenestenæringer som f.eks. transport, overnattings- og serveringsvirksomhet, forretningsmessig tjenesteyting og kultur og underholdning.

Tabell 3.1: Endring i produksjon i basisverdi (faste 2019-priser) etter hovednæring. Prosentvis endring sammenliknet med året før. Kilde: [SSB-tabell 09171](#).

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
0 Totalt for næringer	0%	2%	2%	2%	-2%	4%
1 Jordbruk og skogbruk	1%	1%	-4%	4%	-2%	3%
2 Fiske, fangst og akvakultur	-1%	6%	3%	4%	3%	10%
3 Bergverksdrift	-5%	-3%	-1%	5%	-2%	-1%
4 Utvinning av råolje og naturgass, inkl. tjenester	-1%	2%	-1%	-1%	8%	2%
5 Industri	-8%	2%	3%	2%	-3%	3%
6 Elektrisitets-, gass- og varmtvannsforsyning	3%	1%	2%	-6%	9%	3%
7 Vannforsyning, avløp og renovasjon	5%	3%	2%	3%	2%	2%
8 Bygge- og anleggsvirksomhet	5%	4%	4%	2%	-3%	1%
9 Varehandel og reparasjon av motorvogner	2%	1%	1%	3%	1%	5%
10 Rørtransport	0%	6%	-4%	-7%	1%	4%
11 Utenriks sjøfart	1%	0%	2%	3%	11%	15%
12 Transport utenom utenriks sjøfart	-5%	3%	4%	1%	20%	1%
13 Post og distribusjonsvirksomhet	-4%	-6%	1%	2%	10%	8%
14 Overnattings- og serveringsvirksomhet	2%	2%	1%	4%	29%	8%
15 Informasjon og kommunikasjon	0%	4%	5%	4%	1%	5%
16 Finansierings- og forsikringsvirksomhet	3%	2%	3%	-1%	4%	2%
17 Omsetning og drift av fast eiendom	5%	2%	2%	2%	0%	3%
18 Boligtjenester, egen bolig	1%	1%	2%	3%	2%	2%
19 Faglig, vitenskapelig og teknisk tjenesteyting	-3%	4%	8%	7%	-1%	4%
20 Forretningsmessig tjenesteyting	-1%	2%	5%	2%	19%	4%
21 Offentlig administrasjon og forsvar	2%	3%	2%	3%	3%	2%
22 Undervisning	4%	1%	0%	0%	-2%	5%
23 Helse- og omsorgstjenester	2%	2%	0%	1%	-2%	6%
24 Kultur, underholdning og annen tjenesteyting	-2%	1%	-1%	1%	28%	17%
25 Offentlig forvaltning	2%	2%	1%	2%	1%	4%
26 Fastlands-Norge	-1%	2%	3%	3%	-3%	4%
27 Markedsrettet virksomhet	-1%	2%	2%	2%	-3%	4%
28 Ikke-markedsrettet virksomhet	2%	2%	1%	2%	0%	4%

Industrien som helhet har en reduksjon i produksjonsverdi på ca. 3 % i 2020. Samtidig har pandemien påvirket ulike industrisegmenter svært forskjellig, noe som illustreres i tabell 3.2. For eksempel er det en betydelig nedgang i 2020 for tekstilindustri (-6 %), produksjon av papir og papirvarer (-4 %) og trykkeri (-17 %). Også oljeraffinering og kjemisk industri hadde en nedgang i 2020 (-5 %), til tross for at næringen inkluderer undergruppen «produksjon av kjemiske råvarer» som hadde en økning på 6 %. Dette illustrerer ytterligere reduksjon i raffineriproduksjon og som må sees i sammenheng med redusert produksjonsverdi for transportnæringen fra foregående tabell, samt at kjøring med personbil ble redusert i perioder med sosial nedstenging (noe som diskuteres videre i kapittel 4.1). Ytterligere redusert produksjonsverdi for oljeraffinering i 2021, skyldes at ett av to raffinerier i Norge legges ned våren 2021 og omgjøres til en drivstoffterminal.

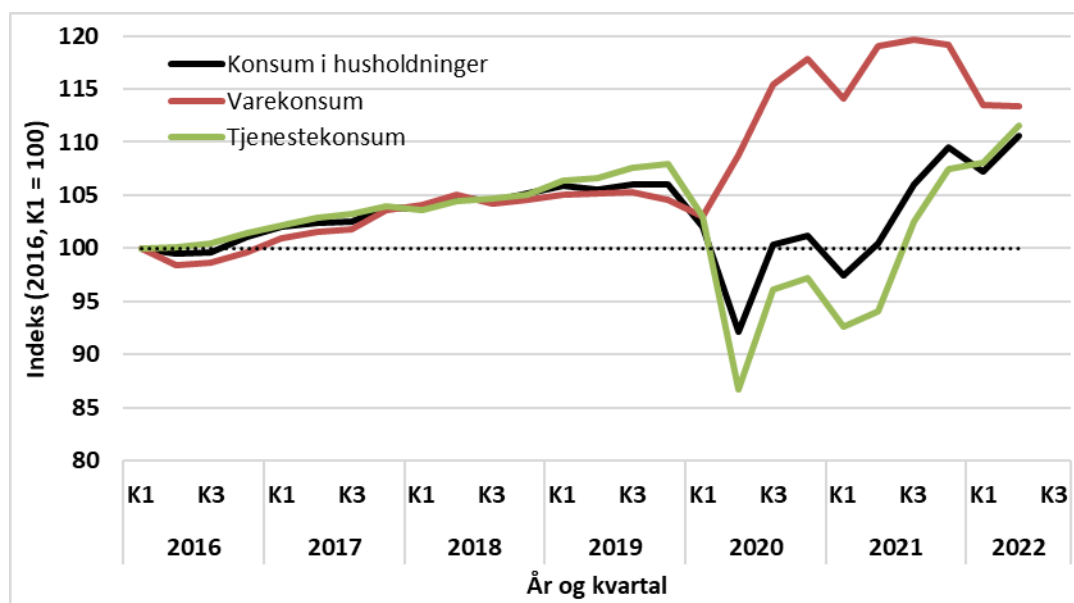
Tabell 3.2: Endring i produksjon i basisverdi (faste 2019-priser) for utvalgte industrisegmenter. Prosentvis endring sammenliknet med året før. Kilde: [SSB-tabell 09171](#).

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
5 Industri	-8%	2%	3%	2%	-3%	3%
5.1 – Nærings-, drikkevarer- og tobakksindustri	6%	1%	5%	1%	3%	5%
5.1.1 – Næringsmidler u/fiskeforedling inkl. drikkevarer	2%	1%	4%	1%	4%	2%
5.1.2 – Bearbeiding og konservering av fisk mv	15%	1%	8%	3%	1%	11%
5.2 – Tekstil-, beklednings- og lærvareindustri	6%	7%	-8%	-4%	-6%	5%
5.3 – Trelast- og trevareindustri, unntatt møbler	5%	1%	1%	-2%	3%	5%
5.4 – Produksjon av papir og papirvarer	4%	2%	3%	1%	-4%	8%
5.5 – Trykking og reproduksjon av innspilte opptak	-2%	2%	1%	-8%	-17%	-8%
5.6 – Oljeraffinering, kjemisk og farmasøytisk industri	-17%	10%	3%	-6%	-5%	-2%
5.6.1 – Produksjon av kjemiske råvarer	-6%	2%	-1%	-8%	6%	4%
5.7 – Gummivarer- og plastindustri, mineralproduktindustri	7%	2%	2%	0%	-4%	2%
5.8 – Produksjon av metaller	-7%	11%	-1%	0%	-3%	5%
5.9 – Produksjon av metallvarer, elektrisk utstyr og maskiner og utstyr	-21%	-4%	2%	12%	-4%	0%
5.10 – Verftsindustri og annen transportmiddelindustri	-17%	-3%	4%	6%	-13%	2%
5.11 – Produksjon av møbler og annen industriproduksjon	4%	0%	-1%	3%	1%	15%
5.12 – Reparasjon og installasjon av maskiner og utstyr	-10%	1%	2%	8%	-6%	2%

Videre framkommer det av tabellen at gummivarer og plastindustri har en reduksjon på 4 %, og at det er en reduksjon i produksjonsverdi for både metaller (-3 %) og metallvarer (-4 %), samt for reparasjoner og installasjoner av maskiner og utstyr (-6 %). På den annen side har næringsmiddel- og drikkevarerindustrien økt produksjonsverdi i 2020 med 3 %. Det samme gjelder for trelast og trevareindustri (3 %), produksjon av kjemiske råvarer (6 %) og produksjon av møbler (1 %). De fleste industrinæringer har vekst fra 2020 til 2021, og spesielt produksjon av møbler og andre industriprodukter som øker med 15 % fra 2020 til 2021, og bearbeiding og konservering av fisk (11 %) øker mye. Også papirvareproduksjon (8 %), trelast og trevarer (5 %) og næringsmidler (5 %) øker produksjonsverdien i faste priser fra 2020 til 2021.

3.1.2 Husholdningens konsum

I tillegg til utviklingen i produksjonsverdi, er utviklingen i husholdningenes konsum figur 3.1 en viktig driver for behovet for godstransport. Det framkommer at det har vært et kraftig trendbrudd som starter i 1. kvartal 2020.



Figur 3.1: Utvikling i husholdningens konsum. Første kvartal 2016 = 100. Basert på sesongjusterte, faste 2019-priser. Kilde: [SSB-tabell 09190](#).

Utviklingen i husholdningenes konsum har fulgt en tilnærmet lineær vekst fra 2016 og fram til og med fjerde kvartal 2019, er det fra 1. kvartal 2020 en markant endring som forsterkes fra andre kvartal 2020 da husholdningens konsum av tjenester faller sterkt, mens varekonsumet øker. I tillegg (ikke vist her) faller husholdningens kjøp i utlandet tilnærmet helt bort. Fallet i tjenestenæringene er en direkte følge av at den sosiale nedstengingen medførte at nesten alle personlige tjenestetilbud ble stengt og at reiserestriksjonene medførte at utenlandsreiser falt til et minimum. Også utlendingers kjøp i Norge desimeres i andre kvartal 2020. I sum gir dette en sterk reduksjon i husholdningenes totale konsum. Mens tjenester før pandemien utgjorde ca. 49 % av husholdningenes konsum og varer ca. 45 %, utgjorde konsum i utlandet og utlendingers konsum i Norge mindre andeler. Vridningen medførte også at konsum av varer ble større enn konsum av tjenester, ut 2021.

Figuren viser videre at tjenestekonsumet økte igjen høsten 2020, fulgt av en ny betydelig nedgang vinteren 2021, da det igjen ble reiserestriksjoner, for deretter gradvis å øke. Også varekonsumet har en reduksjon vinteren 2021, fra et historisk høyt nivå i fjerde kvartal 2020. I andre kvartal 2021 er varekonsumet på et enda høyere nivå enn i fjerde kvartal 2020 og er etterfulgt av ytterligere vekst til tredje kvartal 2021. Fra da av er det en reduksjon i varekonsumet, mens i første halvår av 2022 har tjenestekonsumet igjen innhentet varekonsumet.

3.2 Godsmengder

I dette kapitlet har vi brukt data fra SSBs statistikkbank til å illustrere makrobildet for utviklingen i transportytelser for veg-, jernbane- og sjøtransport i Norge under pandemien.

3.2.1 Lastebil

Tabell 3.3 viser utvikling i transportytelser for norskregistrerte lastebiler etter varekategori i perioden 2019 til 2021.

Tabell 3.3: Utvikling i transportytelser for norskregistrerte lastebiler etter varekategori i perioden 2019 til 2021. Kilde: SSBs lastebilundersøkelse ([Tabell 06988](#)).

	Mill. tonn			Mrd. tonnkm			Gj.sn. distanse		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Jordbruks-, skogbruks- og fiskeprodukter	21	23	25	2,8	2,8	2,7	138	119	108
Nærings- og nytelsesmidler	22	24	25	4,3	4,2	4,5	194	176	183
Andre bearbejdede varer og stykkogds	37	41	41	5,7	5,3	5,7	154	128	140
Kjemiske produkter og drivstoff	24	18	26	2,0	1,8	2,2	83	102	87
Bygningsprodukter og massevarer	136	133	146	4,5	5,2	5,3	33	39	37
Totalsum	239	239	261	19,4	19,2	20,4	81	81	78
Endring fra foregående år i %									
Jordbruks-, skogbruks- og fiskeprodukter		13,7	6,9		-2,6	-2,6		-14,3	-8,8
Nærings- og nytelsesmidler		5,8	3,8		-4,0	8,3		-9,2	4,3
Andre bearbejdede varer og stykkogds		12,5	-2,2		-6,8	6,8		-17,1	9,1
Kjemiske produkter og drivstoff		-26,7	43,8		-9,9	22,4		23,0	-14,9
Bygningsprodukter og massevarer		-2,1	9,8		14,8	2,5		17,2	-6,6
Totalsum		-0,3	9,4		-0,8	6,1		-0,6	-3,0

Transporterte tonn i sum var 0,3 % lavere i 2020 enn i 2019, mens transportarbeidet ble redusert noe mer, med 0,8 %, som en følge av redusert gjennomsnittsdistanse (-0,6 %). Om vi ser på de ulike varesegmentene, var det en økning fra 2019 til 2020 i transporterte tonn for jordbruks-, skogbruks- og fiskeprodukter med 13,7 % og for nærings- og nytelsesmidler med 5,8 %, samt en økning i transporten av andre bearbejdede varer og stykkogds med 12,5 %. Motsvarende var det en reduksjon i transport av kjemiske produkter og drivstoff med 26,7 % fra 2019 til 2020, som sannsynligvis kan forklares av redusert persontrafikk i perioder med strenge sosiale restriksjoner og reiseforbud som også inkluderte forbudet om å dra på egen hytte under første nedstenging. Også for byggevarer og massevarer var det en reduksjon i transporterte tonn med 2,1 % fra 2019 til 2020.

Målt i transportarbeid er situasjonen en litt annen, da alle disse næringene, med unntak av bygge- og massevarer, har en reduksjon i transportarbeidet fra 2019 til 2020. At transportarbeidet reduseres for de fleste varesegmenter, selv om det har vært en vekst i transporterte tonn, skyldes at den gjennomsnittlige transportdistansen er redusert. For transport av kjemiske produkter og drivstoff skyldes nedgangen i transportarbeidet at volumene i 2020 var redusert, da gjennomsnittlig transportdistanse faktisk øker. Også for bygge- og massevarer øker gjennomsnittlig transportdistanse og gir, som eneste næring, en økning i transportarbeidet, til tross for en liten nedgang i transportvolumene.

Fra 2020 til 2021 er det en vekst i transporterte tonn for alle transportsegmenter bortsett fra for bearbejdede varer og stykkogds. I sum er det en økning i transporterte tonn på 9,4 % fra 2020 til 2021, og også transportarbeidet øker med 6 % selv om gjennomsnittlig transportdistanse avtar med 3 %.

3.2.2 Sjøtransport

Tilsvarende viser tabell 3.4 utvikling i transporterte tonn med skip etter godskategori fordelt på innenriks, import og eksport i perioden 2019 til 2021.

Tabell 3.4: Utvikling i millioner tonn med skip etter godskategori fordelt på innenriks, import og eksport i perioden 2019 til 2021. Kilde: SSBs havnestatistikk ([Tabell 10916](#)).

	Godskategori	2019	2020	2021	2019-2020	2020-2021
Innenriks	Lolo	1,0	1,8	1,4	73,5%	-20,8%
	RoRo	0,5	0,3	0,3	-47,7%	2,4%
	Stykkgoods	7,5	6,5	6,5	-13,6%	-0,4%
	Tørr bulk	30,5	27,9	30,4	-8,4%	8,7%
	Våt bulk	23,3	22,5	19,9	-3,7%	-11,5%
	Sum	62,8	58,9	58,4	-6,2%	-0,9%
Import	Lolo	2,8	2,8	2,8	-1,6%	0,1%
	RoRo	1,9	1,7	1,9	-8,5%	9,5%
	Stykkgoods	2,2	1,7	1,9	-23,1%	16,3%
	Tørr bulk	11,7	11,3	13,0	-2,9%	14,8%
	Våt bulk	9,7	9,7	10,9	0,5%	11,7%
	Sum	28,2	27,2	30,5	-3,5%	12,0%
Eksport	Lolo	3,0	3,1	3,4	3,5%	8,8%
	RoRo	1,4	1,2	1,5	-10,5%	22,0%
	Stykkgoods	3,1	3,0	3,1	-3,2%	2,3%
	Tørr bulk	53,2	57,3	56,4	7,7%	-1,6%
	Våt bulk	50,0	61,1	63,5	22,4%	3,8%
	Sum	110,7	125,8	127,9	13,7%	1,6%
I alt		201,8	212,0	216,7	5,1%	2,2%

For innenriks sjøfart var det en reduksjon på 6,2 % i transporterte tonn lastet og losset i havnene fra 2019 til 2020. Det er særlig reduserte volumer av tørr (-8,4 %) og våt bulk (-3,7 %) som bidrar til utviklingen, selv om den prosentvise reduksjonen er større for RoRo og stykkgoods, men dette er fra mye lavere nivåer i 2019. Reduksjonen i innenrikstransport av våt bulk kan forklares av redusert produksverdi for oljeraffinering som diskutert i avsnitt 3.1.1. I 2020 er forklaringen redusert drivstofforbruk i perioder med reiserestriksjoner, mens i 2021 er hovedforklaringen at ett av to raffinerier i Norge ble omgjort til en ren drivstoffterminal. I sum er innenriksvolumet noe lavere i 2021 sammenliknet med i 2019, og nesten hele reduksjonen kan tilskrives redusert innenriksvolum av våtbulk og en liten reduksjon i stykkgoods.

For import er det en reduksjon i godsvolumer på 3,5 % i sum fra 2019 til 2020. Reduksjonen gjelder alle godskategorier bortsett fra våt bulk (målt i tonn). Importen av våt bulk er tilnærmet uendret fra 2019 til 2020, men øker med 1,2 millioner tonn eller nær 12 % fra 2020 til 2021. Igjen skyldes dette bortfall av raffineriproduksjon i Norge, og at redusert produksjonsvolum innenriks dekkes av økt import. Den økte importen kommer til Norge enten med skip, eller med lastebil, avhengig av hvor den økte importen kommer fra, hvor den skal til og volumene på disse relasjonene. For eksempel er det to raffinerier mellom Svinesund og Gøteborg, der deler av distribusjonen til Østlandet kan dekkes av lastebil. Selv om de totale importvolumene ble noe redusert fra 2019 til 2020, er de tilbake på et høyere nivå i 2021 enn i 2019, og alle godskategorier øker fra 2020 til 2021, men mest øker importen av tørr- og våtbulk.

For eksportvolumene er det generelt en økning på nesten 14 % fra 2019 til 2020, og alle godskategorier bortsett fra stykkgoods og RoRo øker. Fra 2020 til 2021 er det en videre vekst på 1,6 %, og der det eneste godssegmentet med negativ vekst er tørr bulk.

3.2.3 Jernbane

Under pandemien har togtransporten gått greit og tatt unna store volumer på jernbane i perioder med mangel på lastebilsjåfører. Det har vært bedre kapasitet for godstransport på jernbane i perioder med reiserestriksjoner som medførte at en del av langdistansetogene ble innstilt. Det eneste som bemerkes fra transportoperatørene er en uheldig timing av vedlikehold på Bergensbanen, spesielt gjaldt det periodevis stenging¹³ i perioden med toppvolum knyttet til julehandelen (11. november til 13. desember) i 2020. Ifølge Bane NOR (2021) var punktligheten til godstog på totalt 79,9 % i 2021, som er et høyere resultat enn gjennomsnittet for 2017-2020, med 77,9 %. Dette til tross for at godstrafikken har hatt en økning i antall tonnkilometer de siste årene og at det i 2021 ble kjørt ca. 11 % flere tonnkilometer sammenlignet med totalen for perioden 2018-2020. Økningen skyldes flere godstog på bl.a. Nordlandsbanen og Bergensbanen og at godstrafikken er gjenopptatt på Raumabanen. Tabell 3.5 viser utvikling i transporterte tonn med jernbane etter godskategori fordelt på innenriks, import og eksport i perioden 2019 til 2021.

Tabell 3.5: Utvikling i millioner tonn med jernbane etter godskategori fordelt på innenriks, import og eksport i perioden 2019 til 2021. Kilde: SSBs jernbanestatistikk ([Tabell 10511](#)).

	Godskategori	2019	2020	2021	2019-2020	2020-2021
Innenriks	Jordbruks, skogbruks og fiskeprodukter	0,8	0,5	0,6	-38%	16%
	Kombitransporter ¹⁴	4,1	4,4	4,8	8%	9%
	Trevarer	0,5	0,4	0,2	-6%	-42%
	Kjemikalier og raffinerte produkter ¹⁵	0,6	0,2	0,4	-64%	100%
	Metaller, metallvarer og mineralprodukter	0,5	0,5	0,0	-4%	-100%
	Malm	6,7	7,1	6,1	7%	-15%
	Sum	13,0	13,1	12,0	1%	-8%
Import	Jordbruks, skogbruks og fiskeprodukter	0,0	0,0	0,0		
	Kombitransporter	0,4	0,5	0,5	5%	13%
	Trevarer	0,0	0,0	0,0	-10%	-30%
	Kjemikalier og raffinerte produkter	0,0	0,0	0,0	-2%	-64%
	Metaller, metallvarer og mineralprodukter	0,1	0,1	0,1	69%	-13%
	Malm	17,9	20,1	21,4	12%	6%
	Sum	18,5	20,8	22,1	12%	6%
Eksport	Jordbruks, skogbruks og fiskeprodukter	2,1	1,9	2,6	-8%	34%
	Kombitransporter	0,2	0,3	0,3	2%	34%
	Trevarer	0,0	0,1	0,1		-14%
	Kjemikalier og raffinerte produkter	0,0	0,0	0,0	-21%	-53%
	Metaller, metallvarer og mineralprodukter	0,1	0,1	0,1	61%	-4%
	Malm	0,6	0,5	0,5	-19%	4%
	Sum	3,0	2,9	3,7	-4%	25%
I alt		34,6	36,8	37,6	7%	3%

¹³ [Arbeid på Bergensbanen høsten 2020 | Bane NOR \(ntb.no\)](#)

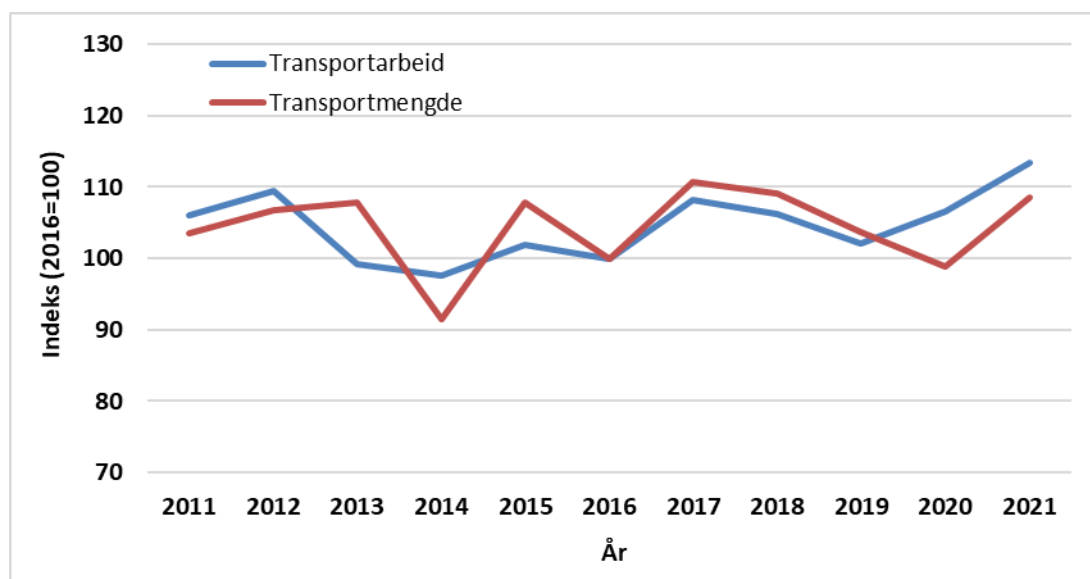
¹⁴ Kombitransporter er et aggregat av følgende varegrupper fra SSBs Jernbanestatistikk: 12 Transportutstyr, 16 Utstyr og material som brukes ved godstransport, 18 Samlastet gods, 19 Uidentifiserbare varer og 20 Andre varer ikke ellers nevnt. Av disse utgjør vare 18 - 90 % av volumene, mens øvrige varer utgjør ca. 10 %.

¹⁵ For raffinerte produkter har vi brukt informasjon fra regionalt fordelt jernbanestatistikk ([Tabell 13299](#)), for transport internt i Oslo og Viken. Utviklingen fra 2020 til 2021 for dette segmentet virker mer rimelig der enn i den varefordelte jernbanestatistikken.

Totalt ble det fraktet 7 % flere tonn på jernbane i 2020 enn i 2019. Det er en liten økning for innenrikstransport (1 %) og import (12 %), mens det er en reduksjon for eksport (4 %). For import er det særlig vekst i malmtransporten, som også utgjør majoriteten av de totale volumene som fraktes med jernbane.

De største volumene i gruppen jordbruks-, skogbruks- og fiskeprodukter som fraktes med jernbane, er tømmer. Det framkommer at det er en reduksjon i disse volumene både innenriks og i eksport fra 2019 til 2020, mens det er en økning fra 2020 til 2021, som særlig er stor for eksport. Også for trevarer er det en reduksjon i volumene innenriks fra 2019 til 2020. Innenriks transport av kjemikalier og raffinerte produkter går betydelig ned fra 2019 til 2020 og ytterligere ned i 2021. Forklaringen på dette er redusert transport av flydrivstoff fra Oslo havn til Gardermoen, igjen en følge av reiserestriksjonene. Malmtransporten går vesentlig opp fra 2019 til 2020. Innenriks er dette i stor grad knyttet opp til gruvevirksomheten i Mo i Rana, mens det for import er knyttet til malmtransitten over Narvik, som i liten grad påvirker norsk verdiskapning. Verdt å merke seg er imidlertid utviklingen i kombitransporter på jernbane, som øker med 8 % fra 2019 til 2020 og videre med 9 % fra 2020 til 2021. Dette er transport av samlastet gods i containere og semitrailere på jernbane mellom de store byene i Norge og er et transportsegment som særlig er i konkurranse med lastebiltransport. Disse transportene utgjør mye mindre volumer i import og eksport, men også for utenrikstransportene er det en positiv utvikling fra 2019 til 2020 og videre til 2021. I Pinchasik og Hovi (2022) forklares deler av veksten i import av kombitransport på jernbane av at det under pandemien har vært en økning i jernbanetransport fra Kina til Europa og i noen tilfeller videre til Norge. Dette er et transportsegment som har vokst fram i en periode med ubalanse både i interkontinental containerfrakt med skip og flyfrakt.

For å illustrere utviklingen i kombitransporter på jernbane de senere år mer i detalj, har vi i figur 3.2 illustrert utviklingen i transportarbeid og transportmengde med jernbane i det siste tiåret, med 2016 som referanseår (=100) og hvor transportarbeidet utgjorde nærmere 2,1 milliarder tonnkm og transportmengden ca. 3,9 millioner tonn. Det siste er verdt å merke seg, fordi kombitransporter i tabell 3.5 er anslått til 4,4 millioner tonn, mens nivået for tonn i figur 3.2 er tilnærmet likt som i 2016, som altså er 0,6 millioner tonn lavere. I tillegg får vi opplyst av SSB at andeler av varene kjemikalier og trevarer også fraktes i container. Det vil si at vi må tolke forløpet til transportmengden både i tabell 3.5 og figur 3.2 med varsomhet.



Figur 3.2: Utvikling i transportarbeid og transportmengde med jernbane (kombitransport), nasjonalt. Indeksert; 2016=100. Basert på SSBs jernbanestatistikk ([Tabell 10456](#)).

Figuren viser at de siste årene har transportarbeidet for kombitransport med jernbane nasjonalt, variert, men med en økende trend fra 2019. Transportmengden fulgte en tilnærmet tilsvarende utvikling mellom 2016 og 2019, men gikk noe ned i 2020 (der hvor transportarbeidet gikk opp), men der altså kombitransport i Tabell 3.5 viser en økning. I 2021 er veksten i figur 3.2 større for transportmengden enn for transportarbeidet, men veksten ligger fortsatt lavere enn for transportarbeidet. For det siste tiåret under ett fremgår det at transportarbeidet og -mengden lå høyere på starten av 2010-tallet, for så å gå ned til 2016 og øke etter det. Det synes også en del variasjon fra år til år, noe som skyldes betydelig årlig variasjon i gjennomsnittlig distance som hvert tonn blir transportert over.

3.3 Oppsummering av viktigste funn

I pandemiperioden er den største strukturelle endringen en umiddelbar vridning fra tjeneste- til varekonsum i husholdningene. Dette slår særlig ut i redusert produksjonsverdi for overnattings- og serveringsindustrien og kultur- og underholdningsindustrien (begge med en reduksjon i produksjonsverdi på 28-29 % fra 2019 til 2020). Også forretningsmessig tjenesteyting, som blant annet inkluderer formidling og utleie av arbeidskraft, herunder midlertidig utenlandsk arbeidskraft som f.eks. sjåfører og lagermedarbeidere, har stor reduksjon i produksjonsverdi (-19 %). Transportnæringen er også rammet av pandemien med en reduksjon i produksjonsverdi på 11 til 20 %, som skyldes reduksjon i persontransport som følge av reiserestriksjonene. Øvrige hovednæringer har enten hatt mindre reduksjon i produksjonsverdi (2-3 %) eller vekst fra 2019 til 2020. I 2021 har alle næringer en vekst fra 2020, men nivået fra 2019 er ikke nødvendigvis tatt igjen for de næringene som har hatt størst reduksjon i 2020. For industrien som helhet har det vært en reduksjon i produksjonsverdi på 3 % fra 2019 til 2020. Dette fordeler seg ulikt mellom ulike undernæringer med størst reduksjon for trykkeri og verfts- og annen transportmiddelindustri (13-17 %), tekstilindustri (-6 %), reparasjon og installasjon av maskiner og utstyr, samt oljeraffinering og kjemisk/farmasøytisk industri (-5 %), til tross for at siste næring inkluderer produksjon av kjemiske råvarer som hadde en økning på 6 %.

Innenriks ble det transportert like mange tonn og utført et marginalt lavere transportarbeid med lastebil i 2020 sammenliknet med 2019. Utviklingen speiler i stor grad utviklingen i produksjonsverdi med økte transportmengder innen jordbruks-, skogbruks- og fiskeprodukter, nærings- og nytelsesmidler og andre bearbeidede varer og stykkgoods, som følge av økt varekonsum. Derimot er det en markant reduksjon i transport av kjemiske produkter og drivstoff og en liten reduksjon i transport av bygningsprodukter og massevarer, men med økt transportarbeid for denne produktgruppen. Også for innenriks jernbanetransport ble det fraktet tilnærmet like mange tonn i 2020 som i 2019, med en liten reduksjon av primærnæringsprodukter, trevarer og en markant reduksjon i kjemikalier og raffinerte produkter. Det siste skyldes redusert flytrafikk og dermed redusert transport med drivstofftoget fra Oslo havn til Gardermoen. Derimot er det en vekst i kombitransporter på jernbane, som hovedsakelig er samlastet gods mellom de store byene i Norge og kan forklares av vridningen fra tjeneste- til varekonsum i husholdningene.

For sjøtransport ble det omlastet færre tonn i innenrikstransport i 2020 sammenliknet med 2019, med størst differanse for tørr og våt bulk. Også importen er noe lavere i 2020, men er tilbake på et høyere nivå i 2021, mens for eksport er det en vekst fra 2019 til 2020, særlig av våtbulk og en videre vekst til 2021, hvor tørrbulk er eneste godssegmentet med negativ vekst.

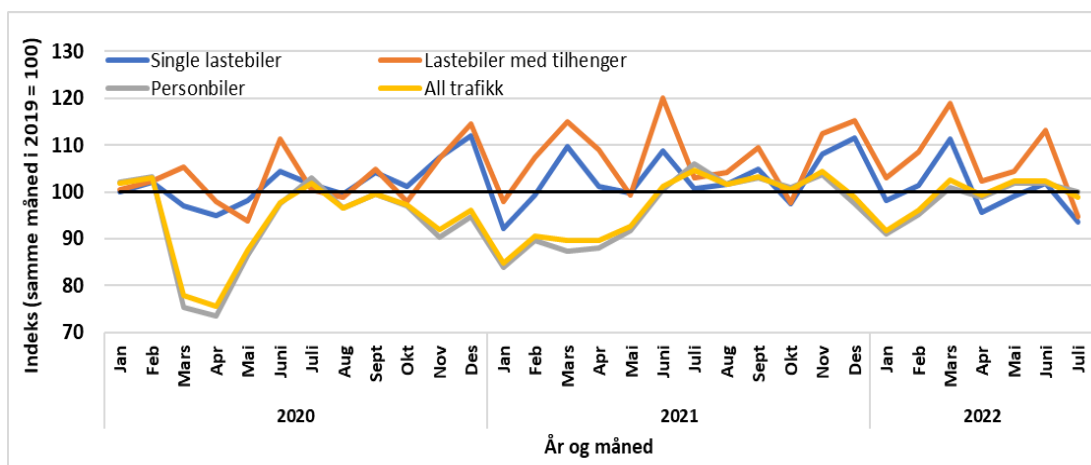
4 Trafikksituasjon og utnyttelse av kjøretøy

Den første sosiale nedstengingen i mars 2020 medførte pålegg om hjemmekontor, stengte barnehager, skoler, butikker, servicetilbud med mer. Dette påvirket i særlig grad personreisene, men også indirekte, godstransporten.

4.1 Makro-nivå

4.1.1 Trafikkvolum

Utvikling i trafikkvolumer for perioden januar 2020 til juli 2022 illustreres i figur 4.1, basert på Statens vegvesen sine trafikktelepunkter i det norske veinettet¹⁶. Analysen er basert på grunnlagsdata for Statens vegvesen sin Vegtrafikkindeks som er videre bearbeidet av TØI. Vegtrafikkindeksen viser utvikling i trafikkvolumer vs. samme måned året før. Fordi antall tellepunkt er i utvikling, endres utvalget over tid men skal fortsatt gi en representativ indikasjon på trafikkvolumutvikling. I vår sammenstilling er 2019 satt som basisår og utvikling i trafikkvolum i pandemiårene er følgelig relatert til nivået i samme måned i 2019, gjennom en såkalt «kjedet indeks». Statens vegvesen opplyser at denne metoden anses å gi god nok representativitet. En utfordring med metoden er at den ikke nødvendigvis viser at situasjonen er tilbake til normalen etter en periode med større endringer, slik som kan inntreffe nå etter pandemien. Vi har skilt mellom personbiler, single lastebiler (kjøretøy mellom 7,6 og 12,5 meter) og lastebiler med tilhenger (inkludert trekkvogn med semitrailer, som er lastebiler over 16 meter). Kjøretøy mellom 5,6 og 7,6 meter og mellom 12,5 og 16 meter er ikke vist som egne kategorier, da vi antar at dette i større grad er persontrafikk (bil med tilhenger, campingbiler, og busser).



Figur 4.1: Utvikling i trafikkvolumer på norske veier, 2020 t.o.m. juli 2022. Pr måned, hvor samme måned i 2019 = 100. Kilde: Beregninger basert på grunnlagsdata fra vegtrafikkindeksen til Statens vegvesen (2022b).

¹⁶ «All trafikk» inneholder, i tillegg til de oppgitte kategoriene av personbiler og lastebiler, også kjøretøy med lengde mellom 5,6-7,5 meter (som bl.a. inneholder varebiler men hvor skillet mellom biltyper ikke kan avledes direkte) og kjøretøykombinasjoner med lengde mellom 12,5-16 meter (som bl.a. kan inneholde en del busstrafikk).

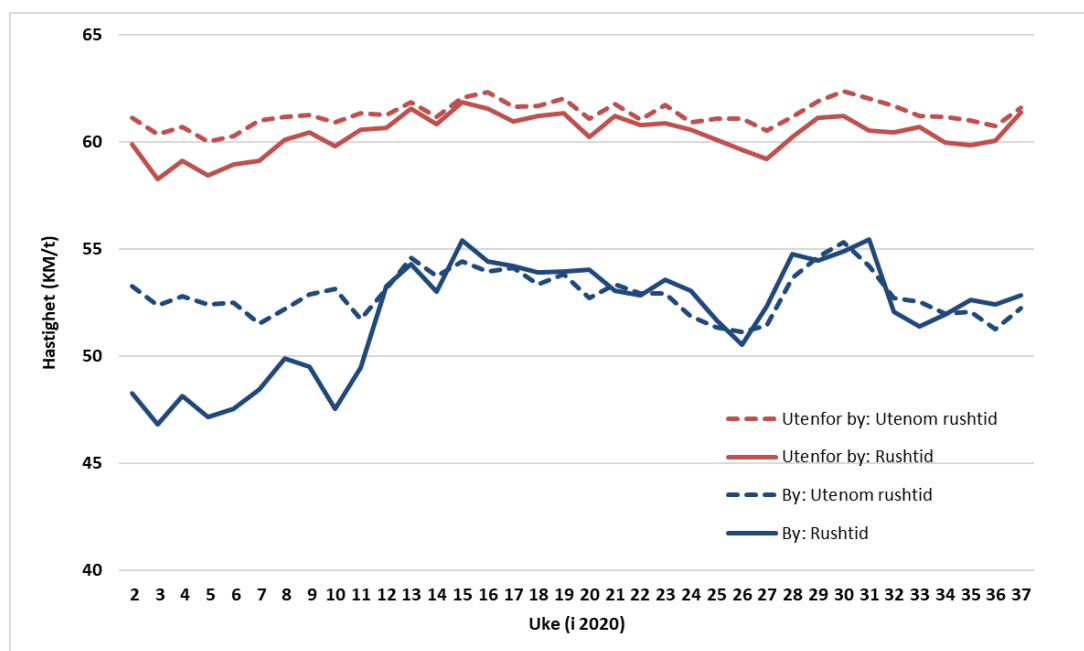
Det framkommer at den umiddelbare effekten etter nedstengingen 13. mars 2020 er at trafikkvolumene (i sum) reduseres med mer enn 20 % i mars. Dette forsterkes ytterligere i april. Likevel må trafikksituasjonen fra nedstengingsdagen og ut mars ha vært på et mye lavere nivå enn i april, ettersom nedgangen i mars er til tross for normaluker før nedstengingen¹⁷, mens nedgangen i april fordeler seg over hele måneden. Det er først og fremst personbiltrafikken som reduseres, og som står for brorparten av tellepunktpasseringene. Også deler av tungbiltrafikken var lavere i mars, april og mai 2020, sammenliknet med i året før, men nedgangen var betydelig mindre enn for personbiltrafikken. Både for juni og høsten 2020 viser figuren økte trafikkvolumer som er større for lastebiler med tilhenger enn for single lastebiler. I desember 2020 er lastebiltrafikken mer enn 10 % høyere enn i 2019. Dette følges av en reduksjon i januar 2021, men etter dette har trafikkvolumene for lastebiler ligget rundt eller betydelig over nivået fra samme måned i 2019, med mye variasjon mellom månedene. Også personbiltrafikken tar seg opp igjen fra sommeren 2020, men volumene er på nytt sterkt redusert fra høsten av (samtidig med nye smittebølger og restriksjoner) og fram til sommeren 2021. Etter dette har persontrafikkvolumene måned for måned ligget rundt eller litt over 2019-nivået, bortsett fra en periode på vinteren 2021/2022, hvor det synes en ny reduksjon, samtidig som en ny smitteoppblomstring (omikronvarianten) treffer Norge.

4.1.2 Hastighet

Redusert personbiltrafikk kan bidra til at lastebiler står mindre i kø og gir bedre trafikkflyt og høyere gjennomsnittlig hastighet, spesielt i byer og i rushtiden, hvor utfordringene vanligvis er størst. Figur 4.10 viser gjennomsnittlig hastighet beregnet basert på GPS-data for kjøring i og utenfor bykommuner¹⁸ og kjøring i og utenfor rushtid.

¹⁷ Det vil si at nedgangen i andre halvdel av mars trolig har vært på vel over 20 %.

¹⁸ Dette inkluderer følgende bykommuner: Oslo, Drammen, Kristiansand, Stavanger, Bergen, Trondheim og Tromsø.



Figur 4.2: Gjennomsnittlig hastighet hhv. i og utenfor byområder og hhv. utenfor og i rushtid, etter uke i 2020.

Det framkommer at gjennomsnittshastigheten er lavere for kjøring i by enn utenom by, og lavere i rushtid enn utenom rushtid. Gjennomsnittshastigheter på over 50 kilometer i timen for kjøring i by, indikerer at kjøringen hovedsakelig finner sted utenom sentrumsområdene. Det fremkommer at gjennomsnittlig kjørehastighet for lastebiler er vesentlig lavere i rushtiden i byområder, sammenliknet med utenom rushtid, fram til Norge stengte ned i uke 13), men at endringen kommer allerede fra uke 12, og stabiliserer seg på en gjennomsnittshastighet som er nokså lik for kjøring i og utenfor rushtid. En periode om høsten (uke 30 til uke 42) er gjennomsnittshastigheten høyere i enn utenfor rushtid. Dette kan skyldes et seleksjonsproblem altså at det varierer fra uke til uke hvor bilene i utvalget kjører. Fra uke 43 blir igjen gjennomsnittshastigheten lavere for kjøring i rushtid sammenliknet med utenom rushtid.

Selv om ikke dataene viser det, meldte transportoperatørene om at pandemien også påvirket trafikkbildet negativt da påbudet om hjemmekontor opphørte og folk begynte å jobbe igjen på kontoret. Andelen som brukte bil var høyere etter pandemien, noe som medførte mer kø i de store byene.

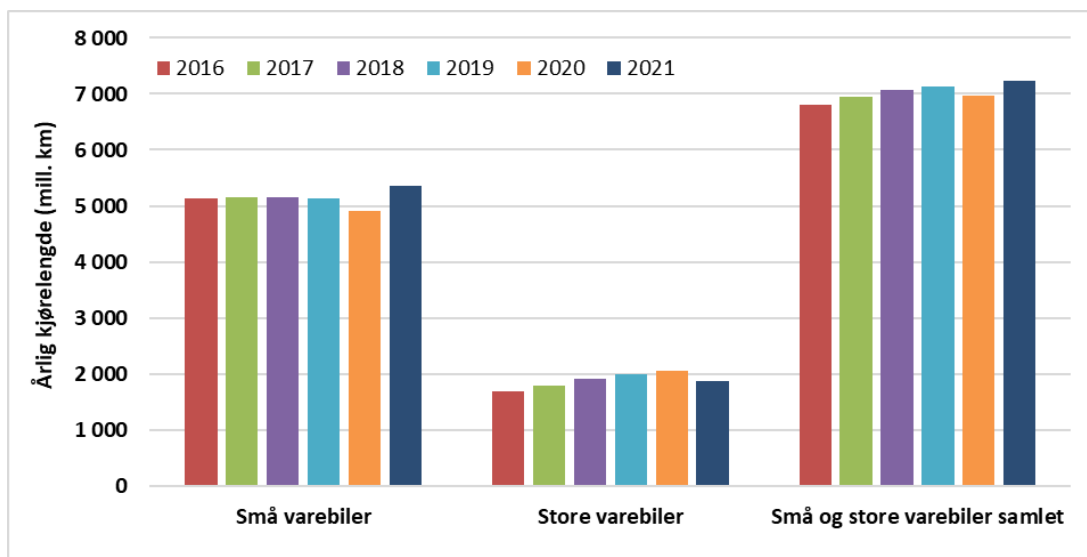
Også for kjøring utenfor de største byområdene er det noe forskjell på gjennomsnittshastigheten for kjøring i og utenfor rushtid, og også her blir denne forskjellen tilnærmet null i perioden rundt første nedstenging. Dette indikerer at bilene kunne bli mer effektivt utnyttet i perioder med sosial nedstenging.

4.1.3 Utkjørt distanse

Kjørelengdestatistikken (norskregistrerte biler)

En annen kilde til informasjon om bruken av kjøretøy, er SSBs kjørelengdestatistikk. Denne er basert på de periodiske kjøretøykontrollene¹⁹. Informasjonstilfanget er noe ulikt for varebiler og lastebiler, fordi varebilene er inne til sin første periodiske kjøretøykontroll i sitt fjerde bruksår og deretter hvert annet år, mens lastebiler er inne til kjøretøykontroll senest ett år etter at de er førstegangsregistrert og deretter senest ett år etter hver kontroll. Utviklingen i kjørelengdestatistikken for varebiler vil derfor i beste fall gi en forsinket trendutvikling, mens statistikken gir en bedre representativitet av trendutviklingen for lastebiler.

Figur 4.3 illustrerer utviklingen i årlig kjørelengde for små og store varebiler²⁰ mellom 2016 og 2021, og for varebiler i alt. Sistnevnte er gjort fordi samtidig med endringer i kjørelengder pr bil, tyder registreringsstatistikk for nye kjøretøy på at er en forskyvning både fra små til større varebiler og fra de minste lastebilene (som er underlagt strengere regelverk mht. sjåførkvalifikasjoner og hviletid) til større varebiler.



Figur 4.3: Utvikling i årlig kjørelengde (mill. km) for små og store varebiler, og varebiler i sum, mellom 2016-2021. For alle drivstofftyper. Basert på grunnlagsdata fra [SSB-tabell 12577](#).

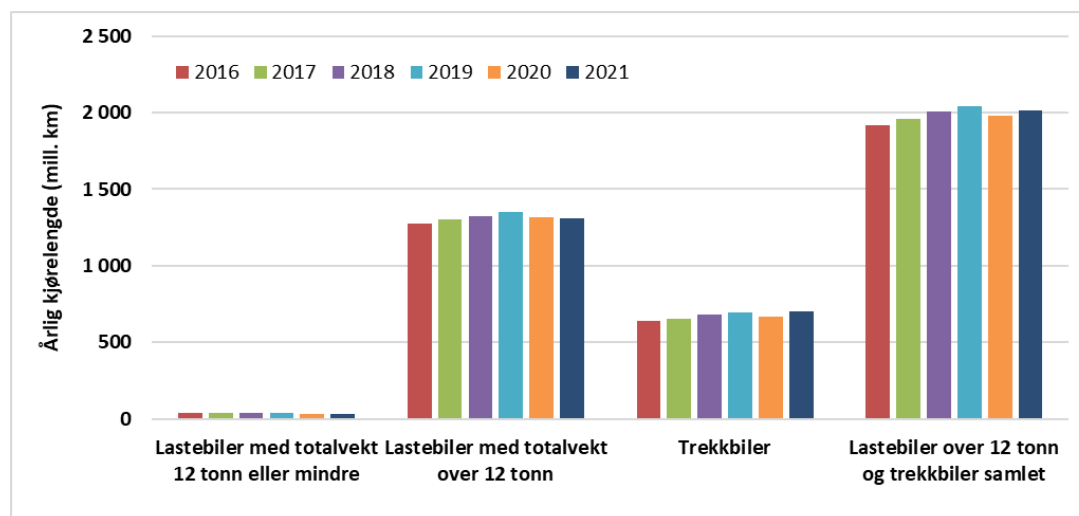
Figuren viser en nedgang i årlig kjørelengde for små varebiler i 2020, det første pandemiåret, etter flere år med et relativt stabilt nivå. For store varebiler økte årlig kjørelengde i 2020 og følger en økende trend fra årene før pandemien. For 2021 er det en økning i kjøringen med små varebiler til et høyere nivå enn før pandemien, mens kjørelengden for de store varebilene avtar. I sum viser statistikken en nedgang i kjøringen i 2020 og en økning i 2021, slik at den økende trenden fra før pandemien ser ut til å fortsette, dog med en litt lavere vekstrate.

¹⁹ Se [Lovdata \(2022\)](#)

²⁰ Små varebiler = Varebiler med tillatt nyttelast under 1 tonn. Store varebiler = Varebiler med tillatt nyttelast over eller lik 1 tonn.

I tillegg til at det kan være en forsinkelse i utslagene for varebiler, fordi disse ikke må til kontroll hvert år, er det viktig å være klar over at varebiler hovedsakelig brukes til andre ting enn transport og distribusjon. SSBs transportytelsesstatistikk for varebiler ([Tabell 07293](#)) viser at i 2018 utgjorde distribusjon og linjetransport hhv 8 % og 9 % av kjøretøykilometer med varebiler og hhv 19 % og 17 % av kjøretøykilometer med last. Rundt 47 % av alle kjøretøykilometer ble kjørt av håndverkere eller servicebiler med eller uten last, mens 37 % av kjøretøykilometerne var privat kjøring. Det er altså mulig at det kan ha vært en økning i distribusjonskjøring med varebiler uten at dette synes på totalen. Dette fordi privat kjøring med varebiler mest sannsynlig følger samme mønster som for personbiler, med redusert kjøring slik også vegtrafikkindeksen viser for de korte bilene.

Figur 4.4 illustrerer utvikling i årlig kjørelengde for større nyttekjøretøy²¹.



Figur 4.4: Utvikling i årlig kjørelengde (mill. km) for større nyttekjøretøy, mellom 2016-2021. For alle drivstofftyper. Basert på grunnlagsdata fra [SSB-tabell 12577](#).

Årlig kjørelengde for små lastebiler²² (ikke vist her) er redusert over mange år og står generelt for en svært lav andel av utkjørt distanse. Denne kjøretøygruppen består i hovedsak av eldre kjøretøy som fases ut. Tilsvarende gjelder lastebiler med totalvekt mellom 7,5 og 12 tonn.

For øvrige lastebiler viser figuren en nedgang i årlige kjørelengder i 2020 og stabilisering i 2021, etter en økende trend i årene før pandemien. For trekkbiler (trekkvogner) synes en reduksjon i 2020 og en økning i 2021, opp mot tilnærmet samme trendlinje som før pandemien. Til sammen er årlig kjørelengde for lastebiler og trekkvogner i 2020 redusert sammenliknet med årene før og går litt opp igjen i 2021, men ligger da fortsatt under 2019-nivået og under den økende trenden fra før pandemien.

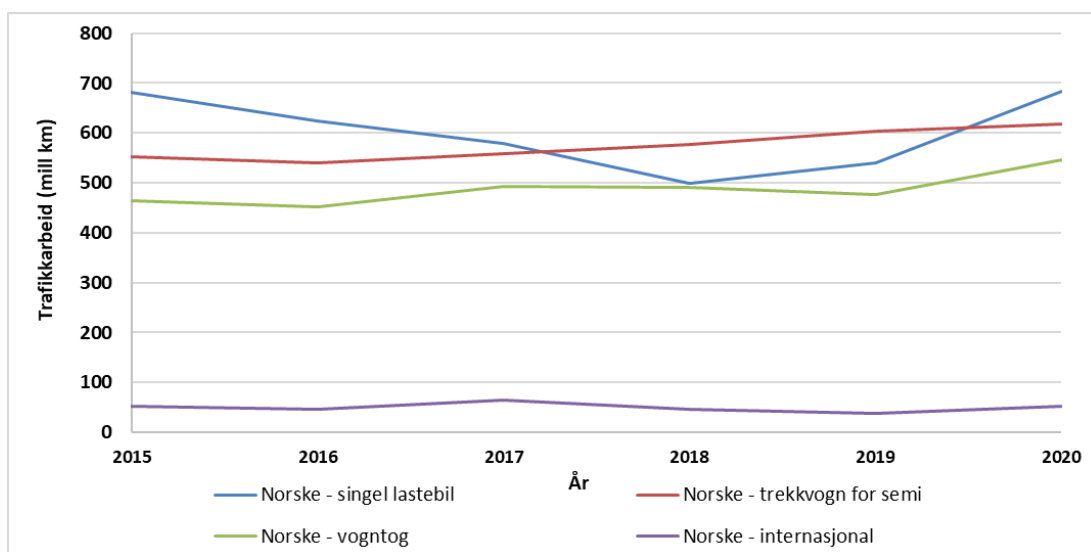
At kjørelengden reduseres mens vegtrafikkindeksen viser en økende trend kan forklares av minst tre komponenter. For det første er tellepunktene i vegtrafikkindeksen hovedsakelig plassert i det statlige vegnettet. Dette er Europa- og Riksveier, mens sekundærvegnettet bestående

²¹ Trekkbiler = Biler med tillatt nyttelast på 3,5 tonn eller mer som er konstruert for å trekke hengere uten egen motor.

²² Små lastebiler = Lastebiler med tillatt nyttelast under 3,5 tonn (SSBs definisjon), tilsvarer omtrentlig lastebiler med totalvekt under 7,5 (som brukes av Statens Vegvesen)

av fylkes- og kommunale veier i mindre grad er dekket. Det er altså mulig at det har vært en vekst i kjørte kilometer i hovedveinettet samtidig som det kjøres mindre på fylkes- og kommunale veier. Den andre forklaringen kan skyldes at det er økt trafikk av utenlandske lastebiler, mens en tredje forklaring er at kjørelengdestatistikken også inkluderer kjøring i utlandet med norskregistrerte biler.

Figur 4.5 er hentet fra Nævestad m.fl. (2022) og viser utviklingen i trafikkarbeid for norskregistrerte lastebiler fordelt på hhv. kjøring med singel lastebil, vogntog og trekkvogn med semitrailer. Mens vogntog og trekkvogn med semitrailer hovedsakelig benyttes på transporter over lange avstander, brukes single lastebiler i stor grad på kortere avstander som i lokal og regional distribusjon.



Figur 4.5: Utvikling i trafikkarbeidet i Norge for norskregistrerte lastebiler. Indeks med 2008 som basisår. Hentet fra Nævestad m.fl. (2022).

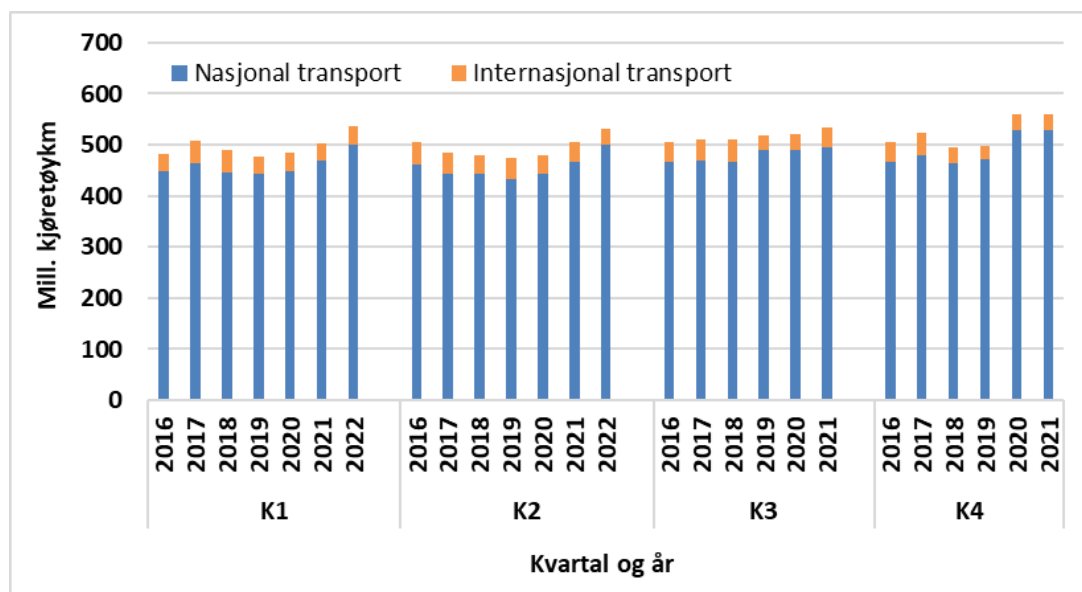
Det er en klar og entydig trend at kjøring med singel lastebil avtar fram til 2018, men øker så til 2020. Øvrig kjøring fordeler seg på vogntog og trekkvogn med semitrailer. Disse viser helt parallell utvikling, der kjøring med trekkvogn er noe høyere enn for lastebil med tilhenger. Dette illustrerer at transportene blir mer effektive: Det fraktes mer gods pr kjøretøy ved bruk av tilhenger. Denne trenden har imidlertid endret seg fra 2018 ved at en økende andel kjøring skjer med singel lastebil. Den delen av trafikkarbeidet med norskregistrerte kjøretøy som er relatert til utenlandskjøring i Norge utgjør en mindre andel, men har økt fra 2019 til 2020.

Lastebilundersøkelsen (norskregistrerte biler)

Nedstengingen har, som vist på overordnet nivå fra nasjonal statistikk og vegtrafikkindeksen, i størst grad påvirket innenriks persontrafikk, mens nasjonale volumer av godstransport ser ut til å ha holdt seg på et mer normalt nivå for de fleste transportformer og varekategorier. Effekten for utkjørt distanse på vei i Norge er mindre tydelig og vegtrafikkindeksen og kjørelengdestatistikken viser divergerende utvikling. Pandemien kan ha påvirket innenriks vegtransport og utnyttelse av lastebiler på forskjellige måter, gjennom markedsendringer og endringer i tilbud og etterspørsel etter ulike transportsegmenter, endringer i trafikkflyten på grunn av redusert

persontrafikk, endringer i når og hvor lastebiler kjører, smitteverntiltak på laste-/lossesteder som kan ha påvirket tidsbruken, mm.

Figur 4.6 viser utvikling i kjørelengde (trafikkarbeidet) for norske lastebiler pr kvartal, fra 2016 til første kvartal i 2021, basert på SSBs lastebilundersøkelse. Lastebilundersøkelsen skal være kalibrert mot kjørelengdestatistikken.



Figur 4.6: Trafikkarbeid med norske lastebiler (mill. kjøretøykm). Kvartalvise tall 2016-2022. Kilde: SSBs lastebilundersøkelse (egen bearbeiding).

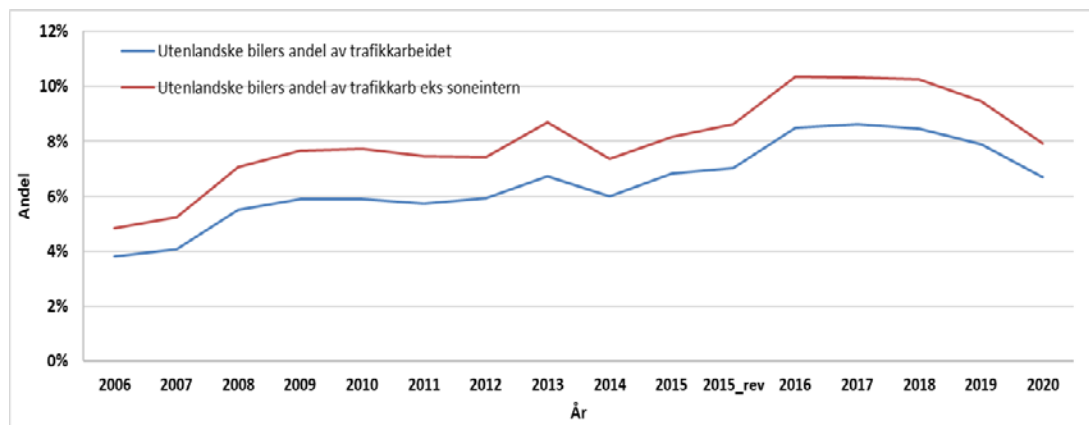
I alt viser SSBs lastebilundersøkelse kun mindre endringer i 2020 sammenliknet med årene før, men noe vekst i fjerde kvartal 2020 og for alle kvartaler i 2021 sammenliknet med de samme kvartalene i tidligere år, og en ytterligere vekst i første og andre kvartal 2022. En ulempe med statistikken er at den er basert på en utvalgsundersøkelse som er beheftet med betydelig usikkerhet, noe som kan medføre at eventuelle strukturelle endringer som følge av pandemien ikke blir fanget opp. I en videreføring av LIMCO-prosjektet (Hovi m.fl., 2021) har vi analysert lastebilbevegelser og -aktivitet basert på data fra flåtestyringssystemer om bord i lastebiler. Dette er presentert i avsnitt 4.2.

Utenlandsregistrerte biler

I en studie av ulykkesrisikoen for tunge kjøretøy i Norge er trafikkarbeidet (kjørte kilometer) med utenlandske lastebiler i Norge beregnet (Nævestad m.fl., 2022). Datagrunnlaget er basert på tilsvarende undersøkelser til SSBs lastebilundersøkelser gjennomført i EU og EØS-landene, for turer biler fra disse landene har rapportert at kjøres til, fra og internt i Norge. Mens SSBs statistikk viser total kjørelengde for disse bilene, er det i studien til Nævestad beregnet trafikkarbeid basert på oppgitt sted for lasting og lossing, og som er omgjort til turmatriser mellom kommuner i Norge som er utlagt i nettverket i Nasjonal godsmodell, slik at det er mulig å beregne trafikkarbeidet for turer mellom kommuner. For kommuneinterne turer er utkjørt distanse basert på rapporterte verdier.

Figur 4.7 gir en oversikt over utenlandske bilers andel av trafikkarbeidet i perioden fra 2006 til 2020. Den nederste, blå linjen viser andelen av total innenriks trafikkarbeid i og mellom norske

kommuner, mens den øverste, røde linjen viser utenlandske bilers andel av trafikkarbeidet, ekskludert kommuneinterne²³ turer. Det kan hevdes at det er den røde linjen som gir det riktigste bildet av utenlandske bilers andel, fordi utenlandske biler fortrinnsvis benyttes på de lengste transportene, ikke til distribusjonstransporter eller kommuneinterne transporter.

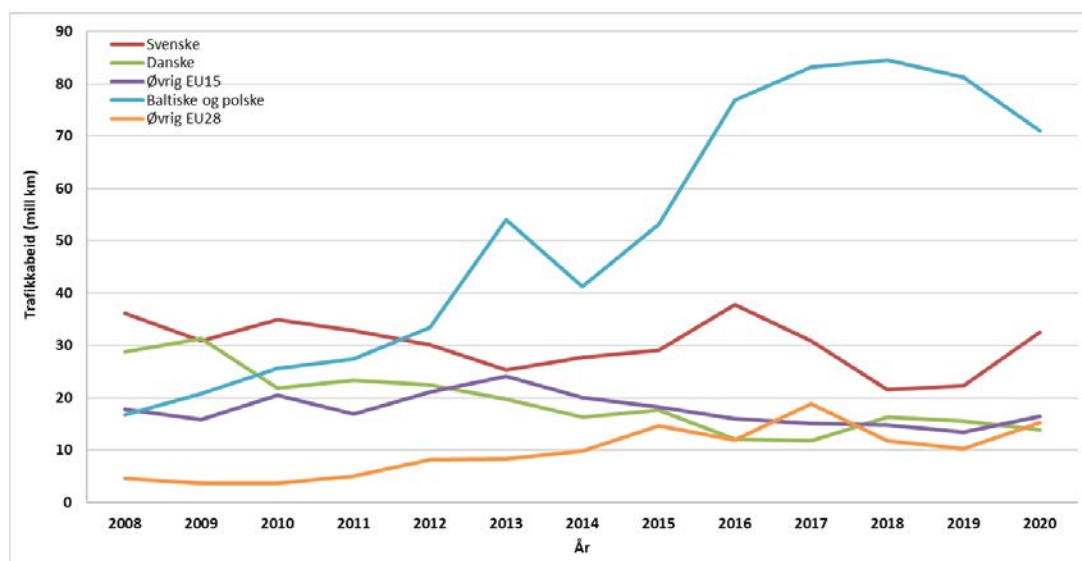


Figur 4.7: Utenlandske bilers andel av trafikkarbeidet i perioden 2006 til 2020. Både med og uten soneinterne (kommuneinterne) turer. Hentet fra Nævestad m.fl. (2022).

Det var en sterk vekst i utenlandske bilers andel av trafikkarbeidet i starten av perioden, som flatet ut i 2010 og deretter fikk en topp i 2013. Oljekrisen påvirket også de utenlandske bilenes kjøring, med en reduksjon fra 2013 til 2014, men fra 2014 til 2016 har det vært en økning i de utenlandske bilenes andel fra ca. 6 % til nærmere 9 % om en inkluderer all transport. Om en ekskluderer de kommuneinterne turene, utgjør de utenlandske bilene noe over 10 % av innenriks trafikkarbeid i 2016 til 2018, mens andelen med de utenlandske bilene er redusert i 2019 og 2020. For 2015 er det inkludert to tall i grafen for å synliggjøre at det i 2016 skjedde en metodisk endring i beregningen av nasjonalt trafikkarbeid i lastebilundersøkelsen. Effekten framkommer av figuren, og synliggjør at det har medført noe økning i nasjonalt trafikkarbeid.

Det har siden 2008 vært en omfordeling av utenlandske aktører som transporterer gods med tunge kjøretøy i Norge. Tidligere var det transportører fra de nordiske landene og i noen grad fra øvrige EU15-land som var transportnasjoner for Norge, men disse nasjonene har alle hatt en reduksjon i kjørte km i Norge, sammenliknet med nivået i 2008, bortsett fra at svenske lastebiler har hatt en stor økning siste år. Over tid har EU-nasjoner utenfor Norden styrket sin posisjon. Særlig gjelder dette lastebiler fra Polen og aller mest fra Baltikum som har forankret sin posisjon. De siste to årene har dette transportsegmentet hatt en negativ utvikling. Dette framkommer av figur 4.8.

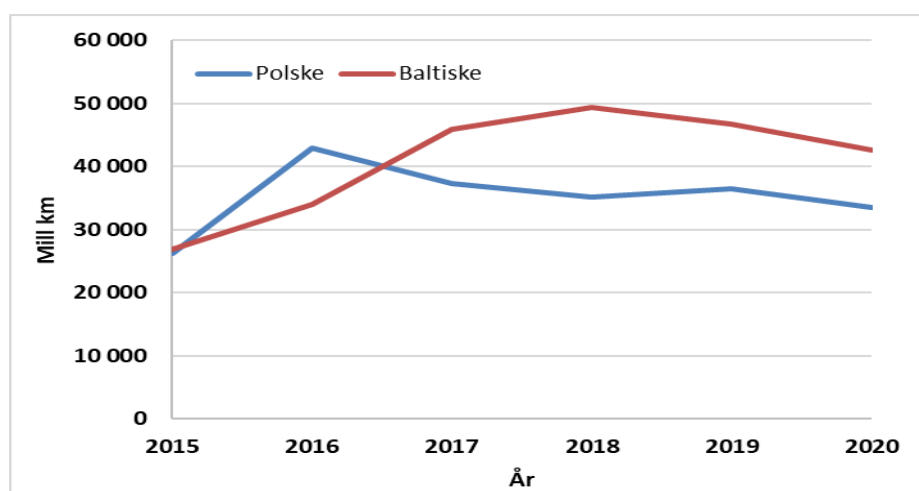
²³ Kommuneinterne turer er turer der start og stopp er innenfor samme kommune. Dette kan også inkludere distribusjonsrunder der start og stopp for turen er i samme kommune, f.eks. fra/til et sentrallager.



Figur 4.8: Utvikling i trafikkarbeidet for ulike nasjoner, for perioden 2008 til 2020. Hentet fra Nævestad m.fl. (2022).

Trafikkarbeidet til danske og svenske biler har hatt en avtakende trend over mange år, men der trafikkarbeidet for svenske biler var særlig høyt i 2016, noe som både kan skyldes tilfeldige årlige variasjoner og gjenspeile usikkerheten i datagrunnlaget. Trafikkarbeidet til de svenskregistrerte lastebilene økte dessuten fra 2019 til 2020. Dette overensstemmer med tilbakemeldinger fra samlasterne om at internasjonalt økte antall trailere fra Sverige og Danmark kraftig i perioder med høyt trafikkgrunnlag. Riktignok finner vi ikke samme økning for de Danske bilene, men det kan skyldes usikkerheten i datagrunnlaget.

Nævestad m.fl. (2022) viser også utviklingen for baltiske og polske biler (Figur 4.9), der det framkommer at polske lastebiler har et høyere trafikkarbeid i Norge enn de baltiske i 2016, men at utviklingen for de polske lastebilene var avtakende fra 2016-2018, men økte for de baltiske bilene i samme periode. For perioden 2018-2020 har trafikkarbeidet for de polske bilene vært på et nokså stabilt nivå, men har avtatt for de baltiske bilene, men også de polske bilene har en reduksjon i trafikkarbeidet fra 2019 til 2020.



Figur 4.9: Utvikling i trafikkarbeidet i Norge for polske og baltiske biler. Indeks med 2008 som basisår. Hentet fra Nævestad m.fl. (2022).

Nævestad m.fl. (2022) viser også en tabell med gjennomsnittlig kjørelengde pr tur innad i Norge for de grensekryssende transportene, etter nasjonalitet til kjøretøyet (se tabell 4.1).

Tabell 4.1: Transportavstand for innenriks del av et grensekryssende transportoppdrag etter nasjonalitet på lastebilen.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Svenske	139	156	148	144	132	181
Danske	210	217	222	261	272	301
Øvrig EU15	191	197	190	193	183	266
Baltiske og polske	229	228	240	234	229	238
Øvrig EU28	197	189	200	176	245	256
Utenlandske i alt	191	198	204	208	205	231
Norske	145	129	165	131	109	161
Sum	175	177	191	183	173	208

Ut fra tabellen framkommer det at de danske bilene i gjennomsnitt kjører lengst distanse i Norge tilknyttet et grensekryssende oppdrag, mens de svenske og norske bilene har kortest gjennomsnittsdistanse i Norge tilknyttet et grensekryssende oppdrag. For de utenlandske bilene er det en økende trend i distansen innad i Norge, mens det ikke er tilsvarende trend for de norske bilene.

Oppsummert sto de utenlandske lastebiler for nesten 8 % av trafikkarbeidet i Norge i gjennomsnitt for perioden 2018-2020, men trenden har vært avtakende siden 2018. Av de utenlandske lastebilene stod de baltiske/polske bilene for høyest andel av trafikkarbeidet, etterfulgt av svenske lastebiler. De utenlandske lastebilene har en høyere utkjørt transportavstand innenriks enn hva som gjelder for norsk- og svenskregistrerte biler, men i 2020 var gjennomsnittsdistansen for de norsk og svenskregistrerte bilene tilknyttet et grensekryssende transportoppdrag vesentlig lenger enn i 2019

4.2 Kjøretøytutnyttelse basert på lastebildata

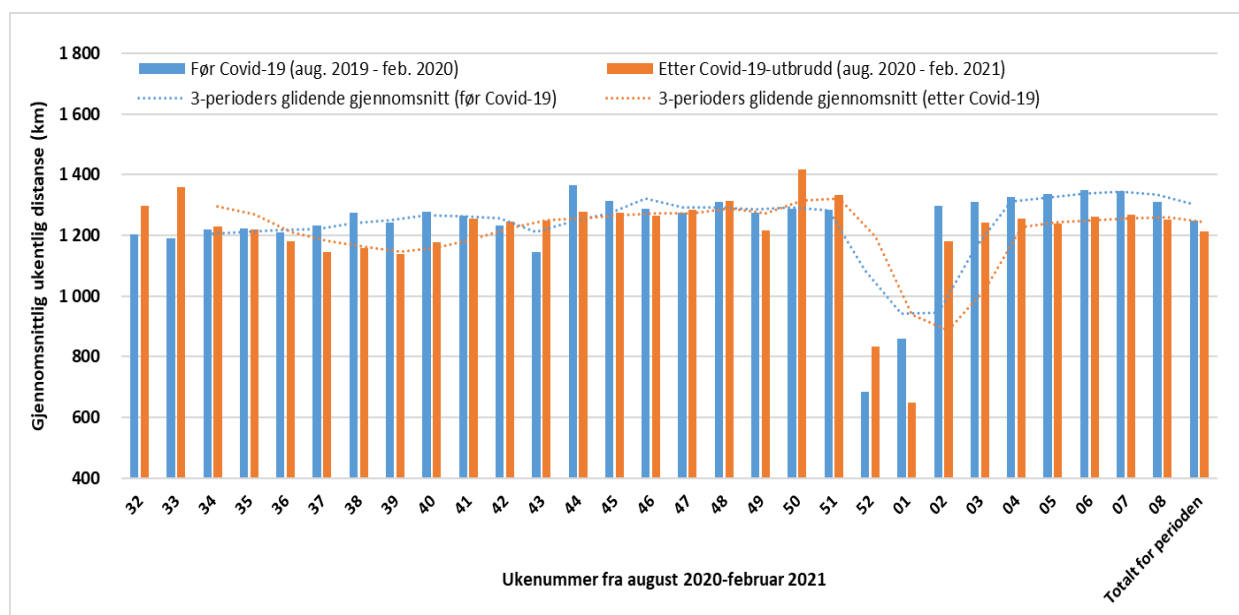
Analysen i dette avsnittet bygger på data fra flåtestyringssystemer (FMS) fra et utvalg på ca. 1650 norskregistrerte lastebiler fra 3. kvartal 2019 og fram til og med hele 1. kvartal 2021. Data er samlet inn fra to ulike FMS-systemer, ett ved bruk av kjøretøyenes fabrikkmonterte API (Application Programming Interface) og ett som bruker en eksternt installert maskinvare. Dataene fra de to systemene er harmonisert for å produsere standardiserte datasett, noe som resulterer i etablering av følgende to datasett:

1. Aggregerte daglige kjøredistanser fra 2019 til februar 2021; 340 000 observasjoner.
2. Lastebilstopp med varighet på mer enn 10 minutter med identifikasjon av laste-/lossestopp, stoppvarighet og plassering fra 2019 til og med mars 2021; 4 millioner observasjoner.

Datainnsamlingen ble gjort i et annet forskningsprosjekt, LIMCO (Hovi m.fl. 2021), og startet vinteren/våren 2019 og fortsatte ut 2021. Det tok imidlertid tid fra datainnsamlingen startet til man fikk et volum på datafangsten. I analysearbeidet har vi konkludert med at datagrunnlaget i mars 2019 var for lite til at det gir meningsfulle analyser å sammenlikne disse dataene med situasjonen rundt første nedstenging i mars 2020.

4.2.1 Utkjørt distance

Ettersom økt kjørehastighet i byområder og i rushtid kan bidra til bedre kjøretøyutnyttelse (f.eks. at dette muliggjør flere transportoppdrag enn tidligere) og økt trafikkarbeid pr kjøretøy, har vi sammenliknet gjennomsnittlig utkjørt distance pr kjøretøy pr uke hhv. før og under pandemien. Dette illustreres i Figur 4.10, hvor vi har sammenliknet ukentlig distance i de samme ukene før og under pandemien, samt et glidende gjennomsnitt basert på perioder på tre uker.



Figur 4.10: Gjennomsnittlig ukentlig kjøredistanse pr kjøretøy. Uke 32-08, før og etter pandemirelaterte begrensninger, samt glidende gjennomsnitt basert på tre ukersperioder.

Fra figuren framkommer det mindre økninger i gjennomsnittlig kjøredistanse i noen perioder, og reduksjoner i andre perioder. I sum for perioden mellom august 2020 og februar 2021 er endringene små. I første kvartal i 2021 er det en nedgang sammenliknet med samme kvartal i 2020 og i sum har gjennomsnittlig ukentlig kjøredistanse pr kjøretøy gått noe ned under pandemien.

4.2.2 Stoppaktiviteter for lasting og lossing

Kjøretøyutnyttelsen er analysert ved å se på endringer i laste-/losseaktiviteter. Vi har kategorisert transportselskapene hver av bilene tilhører til ulike transportsegmenter, noe som muliggjør analyser som er direkte relatert til tilbud og etterspørsel etter transport.

Tabell 4.2 viser gjennomsnittlig antall stopp for lasting og lossing pr kjøretøydag, stopptid og kjøredistanse pr stopp for lastebiler i ulike transportsegmenter. I tabellen sammenliknes 3. kvartal i 2020 med samme kvartal i 2019, og 1. kvartal i 2021 med 1. kvartal i 2020 for å kontrollere for sesongvariasjon og for å undersøke eventuelle strukturelle endringer i stoppaktiviteter i perioden etter at Norge ble rammet av pandemien.

Tabell 4.2: Gjennomsnittlig antall stopp pr kjøretøydag, stopptid for lasting og lossing og kjøredistanse pr stopp for lastebiler i utvalget. 3. kvartal 2019 vs. 3. kvartal 2020 og 1. kvartal 2020 vs. 1. kvartal 2021.

Transportsegment	3. kvartal 2019 vs. 3. kvartal 2020								
	Gj.sn. antall stopp pr kjøretøydag			Gj.sn. stopptid for lasting/lossing (min)			Gj.sn kjøredistanse pr laste-/lossestopp (km)		
	2019	2020	%-endring	2019	2020	%-endring	2019	2020	%-endring
Bygg og anlegg	4,9	4,9	-0,5%	28,1	27,9	-0,8%	47	49	3,9%
Byggevarer	6,2	6,4	2,4%	30,2	30,1	-0,5%	47	50	5,9%
Matvarer	4,6	4,0	-11,9%*	29,3	29,9	1,9%	70	75	6,6%
Stykkgoods	7,4	7,3	-1,7%*	25,1	24,1	-3,8%*	25	22	-11,0%
Annet	4,5	4,4	-0,6%	27,4	27,2	-0,6%	49	46	-5,2%

*Endringen er signifikant på 95 %-konfidensnivå (tosidig t-test)

Transportsegment	1. kvartal 2020 vs. 1. kvartal 2021								
	Gj.sn. antall stopp pr kjøretøydag			Gj.sn. stopptid for lasting/lossing (min)			Gj.sn kjøredistanse pr laste-/lossestopp (km)		
	2020	2021	%-endring	2020	2021	%-endring	2020	2021	%-endring
Bygg og anlegg	4,4	5,0	15,7%*	28,1	26,7	-5,1%	52	43	-17,2%
Byggevarer	5,6	6,3	10,8%*	30,3	28,2	-7,0%	49	46	-5,7%
Matvarer	4,1	4,9	18,6%*	29,5	28,4	-3,8%	77	68	-11,9%
Stykkgoods	7,2	7,7	6,8%*	24,5	24,1	-1,6%*	23	20	-13,7%
Annet	4,1	4,7	13,6%*	26,4	26,5	0,2%	63	35	-44,0%

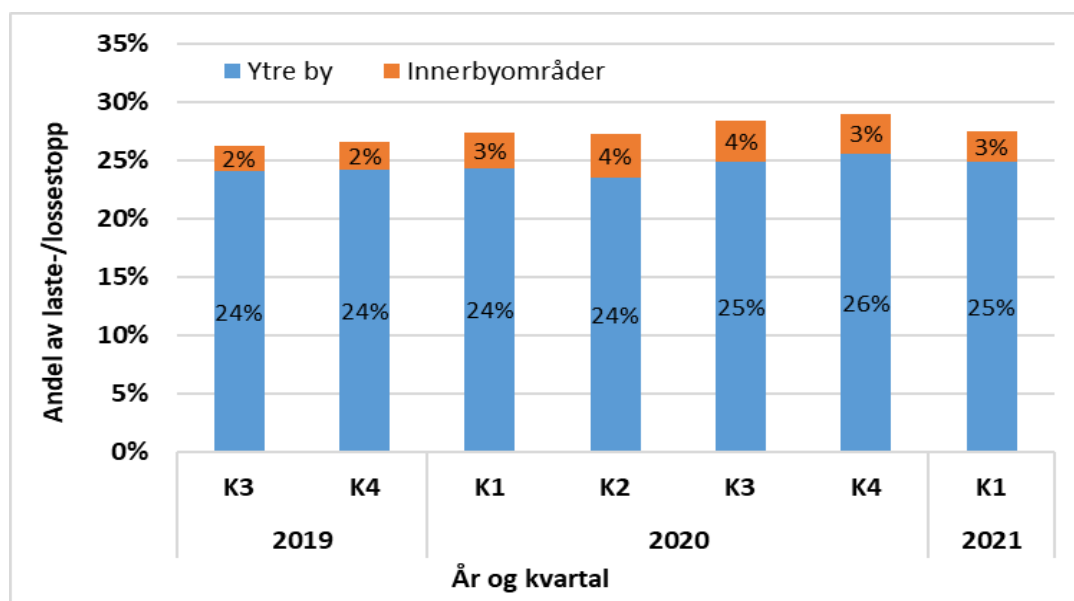
*Endringen er signifikant på 95 %-konfidensnivå (tosidig t-test)

Fra tabellen ser vi at gjennomsnittlig antall stopp pr lastebil og dag, innenfor transportsegmentene matvarer og stykkgoods, var lavere i 3. kvartal 2020 enn i samme kvartal i 2019. For stykkgoods er gjennomsnittlig stopptid signifikant kortere på 95% signifikansnivå. Fra intervjuer med samlasterne bekreftes det at noen stykkgoodsleveranser ble mer effektive i perioder med strenge smittevernregler, fordi det ble åpnet for å levere varer utenfor bygget eller i resepsjonen, i stedet for at varene måtte trekkes helt fram til kunden. For andre transportsegmenter og variabler viser analysen ingen signifikante endringer.

Når vi videre sammenlikner 1. kvartal i 2021 med 1. kvartal i 2020 finner vi at antall laste-/lossestopp pr kjøretøy har økt i alle transportsegmenter. Dette tyder på en økning i aktivitetsnivå og en økning i antall transportoppdrag pr kjøretøy. Det er også tegn på at gjennomsnittlig stopptid er redusert, men endringen er bare statistisk signifikant for stykkgoodssegmentet.

4.2.3 Lokasjoner og tidspunkter for laste-/lossestopp

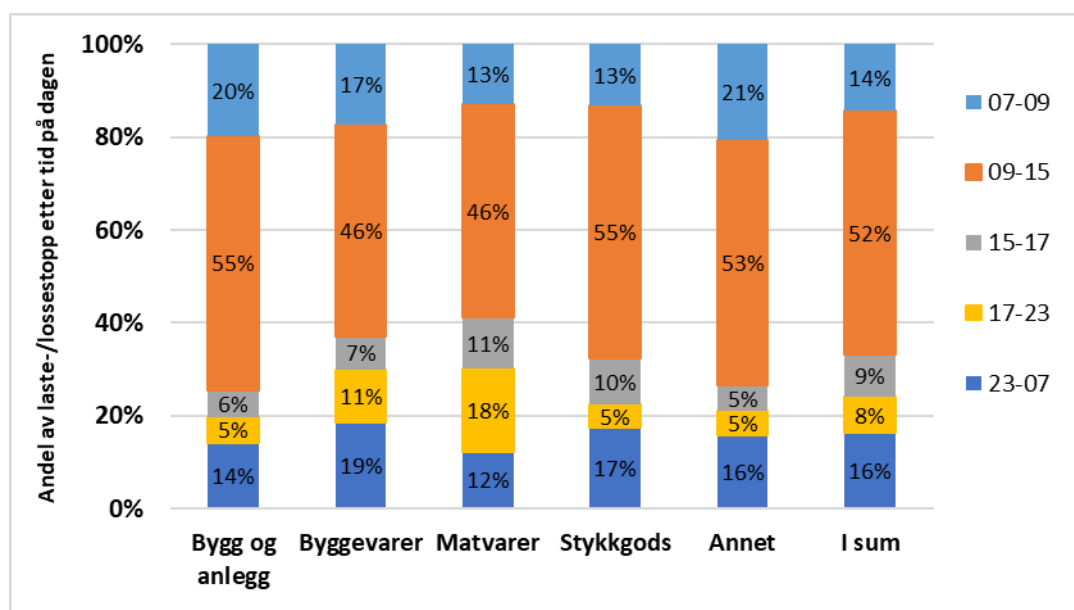
Ettersom markedsendringer kan medføre endringer i når og hvor laste- og losseaktiviteter finner sted, har vi sett nærmere på stopp i og utenfor sentrumsområdene i de syv største byene i Norge (Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger, Kristiansand, Drammen og Tromsø). Definisjonen av sentrum/innerby er basert på avgrensninger i samråd med Statens vegvesen (Pinchasik og Hovi, 2018). Figur 4.11 viser utviklingen i andel laste-/lossestopp i og utenfor innerbyer mellom 3. kvartal 2019 og 1. kvartal 2021.



Figur 4.11: Andel laste-/lossestopper i byområder (andel av totalt antall stopper i hele Norge). For FMS-utvalget.

Fra figuren framkommer at mellom første og siste kvartal i 2020 øker andelen stopper for lasting og lossing i Norges syv største byer fra 26 % til 29 % av landet i sum. Dette vil si at kjøretøyene i utvalget utførte flere transportoppdrag i de største byene enn sammenliknbar periode før pandemien.

I figur 4.12 illustreres videre hvordan stoppene fordeler seg mellom transportsegmenter og over døgnet, men hvor vi basert på bakenforliggende tall ikke finner signifikante endringer under pandemien, i forhold til før pandemien. I figuren er døgnet delt inn i morgenrushet (kl. 7-9), dagtid (9-15), ettermiddagsrushet (15-17), kveld (17-23) og natten (23-7).



Figur 4.12: Fordeling av laste- og lossestopper over døgnet i første kvartal 2021, for ulike transportsegmenter. For FMS-utvalget.

Figuren illustrerer at fordelingen av stopp over døgnet er forskjellig for ulike transportsegmenter. For transport av matvarer, for eksempel, finner en relativt stort andel av stoppene sted på kveldstid, sammenliknet med andre segmenter, mens det ved transport av byggevarer er relativt mye aktivitet på nattestid.

4.3 Oppsummering av viktigste funn

En umiddelbar effekt etter første nedstenging var en stor reduksjon i persontrafikken, og noe, men betydelig mindre nedgang for godstrafikken. Etter dette har antall tellepunktpasseringer med godsbiler ligget på samme eller høyere nivå enn tidligere år, bortsett fra en kort periode vinteren 2020/2021 og marginale reduksjoner i noen enkeltmåneder. Personbiltrafikken har i lengre perioder blitt påvirket og er påvirket med større reduksjoner. Redusert personbiltrafikk har medført at gjennomsnittshastigheten for lastebilers kjøring i byene, og spesielt i rushtiden har økt. Dette har videre ført til en mer effektiv utnyttelse av lastebilene i periodene med redusert personbiltrafikk.

Kjørelengdestatistikk viser redusert kjøring med varebiler i 2020, men at nivået i 2021 er høyere enn før pandemien og er en fortsettelse på den økende trenden fra før pandemien, dog med en noe lavere vekstrate. Det er tegn på at det kan foregå en forskyvning både fra små varebiler og de minste lastebilene til større varebiler. Videre må det bemerkes at brorparten av kjøring med varebiler er tilknyttet håndverkere og service, og privat kjøring, og en mye mindre andel til distribusjon- og linjetransport.

For større godskjøretøy viser kjørelengdestatistikken en nedgang i årlig kjørelengde i 2020 og en liten økning i 2021, men til et lavere nivå enn i 2019, etter flere år med vekst. Reduksjon i kjørelengde (for norskregistrerte kjøretøy) samtidig som tellepunkter viser økt trafikk kan skyldes at tellepunktene til vegtrafikkindeksen hovedsakelig er plassert i det statlige vegnettet og at det kan være ulik utvikling i kjøring på statlig og (fylkes)kommunale veier, og økt trafikk av utenlandske lastebiler. En analyse av innenriks trafikkarbeid for utenlandskregistrerte lastebiler viser at trafikkarbeidet for polske og baltiske transportører har hatt en langsiktig økning, men at dette nivået er redusert fra 2018 til 2020, noe som særlig gjelder de baltiske bilene. At nivået var lavere i 2019, året før pandemien traff Norge, tyder på at dette er en utviklingstrend som ikke er styrt av pandemien alene. På den annen side viser innenriks kjøring knyttet til utenrikstransportene, en økning fra 2019 til 2020 for både de norske og svenske bilene.

Vegtrafikkindeksen og kjørelengdestatistikken viser altså divergerende utvikling. På kvartalsnivå viser imidlertid lastebilundersøkelsen økt trafikkarbeid i alle kvartaler av 2020, og aller mest i fjerde kvartal. Dette fortsetter inn i 2021 og 2022, bortsett fra at fjerde kvartal 2021 har tilnærmet nullvekst sammenliknet med året før.

Basert på lastebilenes GPS-data finner vi kun mindre endringer i perioden mellom august 2020 og februar 2021: I noen perioder er det mindre økninger i gjennomsnittlig kjøredistanse sammenliknet med året før og i noen perioder er det mindre reduksjoner. I første kvartal i 2021 er det en nedgang sammenliknet med samme kvartal i 2020 og i sum har gjennomsnittlig ukentlig kjøredistanse pr kjøretøy gått noe ned under pandemien.

Videre finner vi at gjennomsnittlig antall stopp for lastebiler innen matvare- og stykkgodstransport var lavere i 3. kvartal 2020 enn i samme kvartal i 2019 og for stykkgoods har gjennomsnittlig stopptid blitt kortere. For andre transportsegmenter finner vi ikke signifikante endringer. Fra første kvartal 2020 til første kvartal 2021 økte antall laste-/lossestopp innen alle transport-

segmenter, noe som tyder på et økt aktivitetsnivå og et økt antall transportoppdrag pr kjøretøy. For stykkgoods finner vi videre en signifikant reduksjon i gjennomsnittlig stopptid.

For kjøretøyene i utvalget med FMS-data synes i tillegg en liten forskyvning med noen flere transportoppdrag i de største byene enn før pandemien (i forhold til resten av landet). Analysene har også avdekket forskjeller i fordelingen av laste-/lossestopp utover døgnet mellom forskjellige transportsegmenter uten at vi finner tydelige endringer under pandemien.

5 Samlastmarkedet

Perioden rundt første nedstenging var preget av usikkerhet. B2C-markedet begynte å øke enormt nokså umiddelbart etter nedstengingen, drevet av netthandel og pakker. Disse segmentene utgjør store deler av sendingene, har siden økt videre og det ventes ytterligere vekst. B2B-markedet, i sum, ble rapportert som ca. nullvekst, slik at pandemien i sum medførte en dreining fra B2B til B2C og fra stykkgoods til økte pakkevolumer. Samtidig var det store variasjoner mellom markedssegmenter, f.eks. et stort fall i HORECA-markedet, som ble kompensert av vekst i detaljhandelen. Dette medførte også at transportører i noen delmarkeder ble hardere rammet, mens andre oppga økt aktivitet (f.eks. smittevernsutstyr, dagligvarer, byggevarer mm). For samlasterne var dreiningen fra B2B til B2C også relevant på grunn av de noe høyere marginene i B2B-markedet og de lavere marginene og mer krevende (flere) og kostnadsdrivende henvendelser til kundesentre for B2C-leveranser.

5.1 Innledning

En av grunnidéene for prosjektet har vært å studere i detalj hvordan transportmarkedet endret seg under ulike faser av nedstengningen. Vel vitende om at tilgjengelig statistikkgrunnlag ikke gir denne informasjonen, ble de tre største samlasterne i Norge invitert med som samarbeidspartnere i prosjektet, med formål om å utnytte deres sendingsdatabaser som analysegrunnlag. Dette har muliggjort analyser på detaljert nivå mht. tid, transportsegment og hvem som kjøper transporttjenestene, representert ved næringskode.

5.2 Datagrunnlag og dekningsgrad av nasjonalt transportmarked

Datagrunnlaget består av ca. 180 millioner innenriksforsendelser totalt for 2019 og 2020 og inkluderer for hver forsendelse informasjon om bl.a. dato og tidspunkt for henting og levering, sendingens vekt, volum, fraktberegningsvekt, transportsegment (partigods, stykkgoods, pakker), om leveransen er til bedriftsmarkedet (B2B) eller til konsummarkedet (B2C), postnummer til avsender og mottaker og næringskode til transportkjøper. Liknende informasjon ble innsamlet av SSB i 2015 til deres arbeid med varetransportundersøkelsen²⁴. Utfordringer med å benytte dataene som grunnlag for analyse av utviklingen i transportmarkedet, er dersom det er store endringer i kundeporteføljen til samlasterne i sum. Dvs. dersom det som er av netto tilgang og avgang av kundegrunnlag i perioden medfører utvikling utover det som er strukturelle endringer i denne delen av transportmarkedet som følge av pandemien. Ifølge samlasterne skiftet imidlertid kundene for nasjonale transporter i mindre grad enn vanlig transportør i det første pandemiåret.

Datagrunnlaget gir imidlertid ikke informasjon om transportmiddel som er benyttet i framføringen. For å få en oversikt over dekningsgraden til dataene opp mot nasjonal transportstatistikk, er nasjonal godstransportmodell benyttet til å beregne transportmiddelfordelte tonn og

²⁴ Se [SSB \(2022a\)](#)

transportarbeid. Dette er gjort ved å aggregere sendingsdataene opp til tonn mellom sonepar (hovedsakelig par av kommuner) i Norge for hvert av de to årene 2019 og 2020 og bruke dette som inndata i transportmodellen. Resultatet fremgår av tabell 5.1.

Tabell 5.1: Beregnet transportmiddelfordeling i tonn og tonnkm for gods fraktet av samlasterne, samt deres andeler av nasjonal godstransport.

	År	1000 tonn				Mill tonnkm			
		Veg	Sjø	Bane	SUM	Veg	Sjø	Bane	SUM
Innenriks transport	2019	5598	225	547	6370	1180	295	454	1929
	2020	5546	222	560	6328	1211	292	463	1967
Endring fra 2019 til 2020:		-0,9 %	-1,3 %	2,4 %	-0,7 %	2,7 %	-1,1 %	2,0 %	2,0 %
Samlasternes andel av nasjonal transport	2019	2,3 %	0,5 %	4,2 %	2,2 %	6,1 %	1,7 %	16,9 %	4,9 %
	2020	2,3 %	0,5 %	4,3 %	2,1 %	6,3 %	1,7 %	16,5 %	5,0 %
Samlasternes andel av nasjonal leietransport	2019	3,5 %	0,5 %	4,2 %	2,9 %	7,6 %	1,7 %	16,9 %	5,4 %
	2020	3,3 %	0,5 %	4,3 %	2,8 %	7,6 %	1,7 %	16,5 %	5,5 %

I sum utgjør datagrunnlaget 6,3 millioner tonn i 2020, noe som er en liten reduksjon (-0,7 %) fra 2019, men forskjellen er så liten at det kan skyldes målefeil i datagrunnlaget. Majoriteten av godset fraktes med lastebil, etterfulgt av jernbane og sjøtransport. Målt i tonn, finner vi en liten økning fra 2019 til 2020 for jernbane (2,4 %), men en liten reduksjon for veg- (-0,9 %) og sjøtransport (-0,7 %). For transportarbeidet, målt i tonnkilometer, finner vi en økning på 2,0 % fra 2019 til 2020 i sum over alle transportformer. Veksten i transportarbeidet er noe høyere for vegtransport (+2,7 %) sammenliknet med jernbane (2,0 %), mens for sjøtransport er det beregnet en liten reduksjon på -1,1 %. At transportarbeidet øker samtidig som det er en liten reduksjon målt i tonn, indikerer at gjennomsnittlig transportdistanse er økt i perioden.

Tabellen viser videre at samlasterdatabene dekker drøye 2 % av transporterte tonn innenriks og ca. 5 % av transportarbeidet. Sammenlikningsgrunnlaget for nasjonal transport inkluderer imidlertid også alt som fraktes av masser (f.eks. sand, grus, jord og stein), som sammen med bygningsprodukter utgjør drøyt halvparten av transporterte tonn og en firedel av transportarbeidet med lastebil i Norge, ifølge SSBs lastebilundersøkelse ([Tabell 13321](#)). At samlastergodset utgjør en større andel av transportarbeidet enn av transporterte tonn, viser at godset fraktes over avstander som er betydelig lenger enn gjennomsnittet av det som transporteres i Norge. Dekningsgraden er høyest for transportarbeid på jernbane (dekningsgraden mellom 16 og 17 %). Dette indikerer at en betydelig del av samlastgodset går mellom de største byene i Norge der jernbanetransport har sine konkurransefortrinn. Datagrunnlaget utgjør videre 2,3 % av alt gods som fraktes på veg i Norge og drøyt 6 % av transportarbeidet. I andel av nasjonal leietransport, øker samlasternes andel av lastebiltransporten til 3,3 % av transporterte tonn og 7,6 % av transportarbeidet.

Tabell 5.2 viser endringer i transportvolum fra 2019 til 2020, for hhv B2B og B2C, etter beregnet transportmiddel for samlastergodset. Det skilles mellom perioden før (uke 1-10) og etter første nedstengning (uke 11-52).

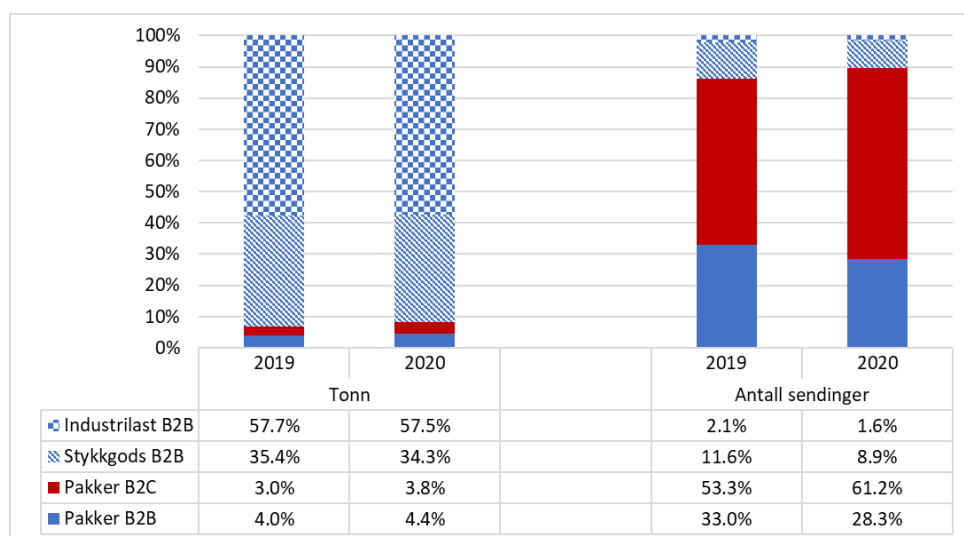
Tabell 5.2: Endringer i transportvolum fra 2019 til 2020 (tonn og tonnkm for hhv. B2B og B2C), etter transportmiddel for samlastergodset. Perioden før (uke 1-10) og etter nedstenging (uke 11-52).

		1000 tonn				Mill tonnkm			
		Veg	Sjø	Bane	SUM	Veg	Sjø	Bane	SUM
Før 1. nedstenging (uke 1-10)	B2B	-1,5 %	-5,4 %	3,2 %	-1,2 %	1,3 %	2,2 %	3,4 %	1,9 %
	B2C	3,7 %		0,0 %	3,3 %	6,0 %	-11,0 %	-7,2 %	1,0 %
	Sum	-1,3 %	-5,4 %	3,1 %	-1,1 %	1,5 %	1,9 %	3,0 %	1,9 %
Periode etter 1. nedstenging (uke 11-52)	B2B	-2,0 %	-0,5 %	0,9 %	-1,7 %	2,2 %	-2,0 %	0,7 %	1,2 %
	B2C	34,0 %	0,0 %	24 %	32 %	25 %	28 %	23 %	24 %
	Sum	-0,8 %	-0,5 %	2,2 %	-0,6 %	3,0 %	-1,6 %	1,8 %	2,0 %

De 10 første ukene av 2020, altså perioden før første nedstenging, hadde en liten reduksjon i transporterte tonn sammenliknet med samme periode i 2019 (-1,1 %). Reduksjonen var innenfor B2B (bedriftsmarkedet), mens det var en økning på 3,3 % for B2C (konsummarkedet). For transportarbeidet var det en liten økning på 1,9 % i sum og for B2B, mens for B2C var veksten på 1 %. Dette illustrerer, som vi påpekte over, at gjennomsnittlig transportdistanse har økt. Størst vekst i transportarbeidet finner vi for vegtransport B2C, samt for jernbanetransport B2B, mens B2C har en beregnet reduksjon i transportarbeidet for jernbanetransport på 7,2 %.

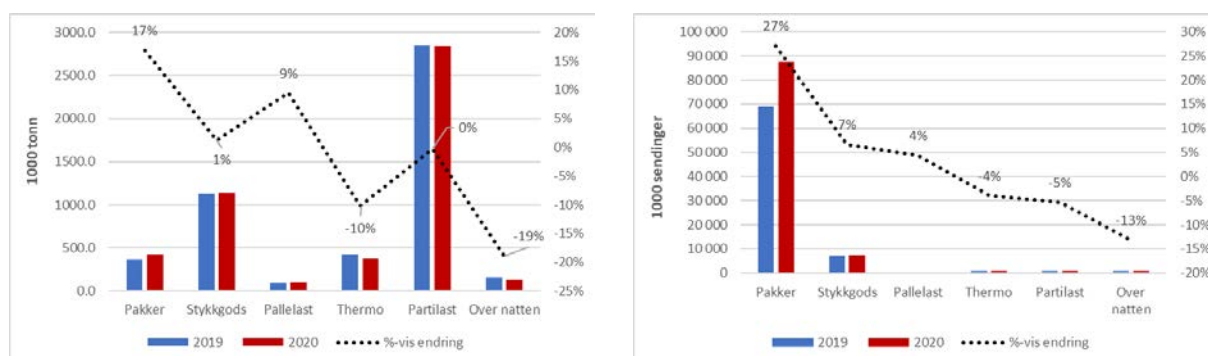
I perioden etter første nedstenging fortsetter mye av den samme trenden som observeres de 10 første ukene, med en reduksjon i volumene B2B (på 1,7 %), mens transportarbeidet for dette segmentet øker (med 1,2 %). Det er imidlertid for B2C at det virkelig observeres store endringer, med en vekst i transporterte tonn på 32 % (mest for vegtransport med 34 %), mens transportarbeidet øker med 24 % sammenliknet med samme periode i 2019, dvs. at det er en reduksjon i distansen for dette transportsegmentet.

Fordelingen mellom tonn og antall sendinger på de ulike transportsegmentene i 2019 og 2020, framgår av figur 6.1.



Figur 5.1: Fordeling av tonn og antall sendinger etter ulike transportsegmenter i 2019 og 2020.

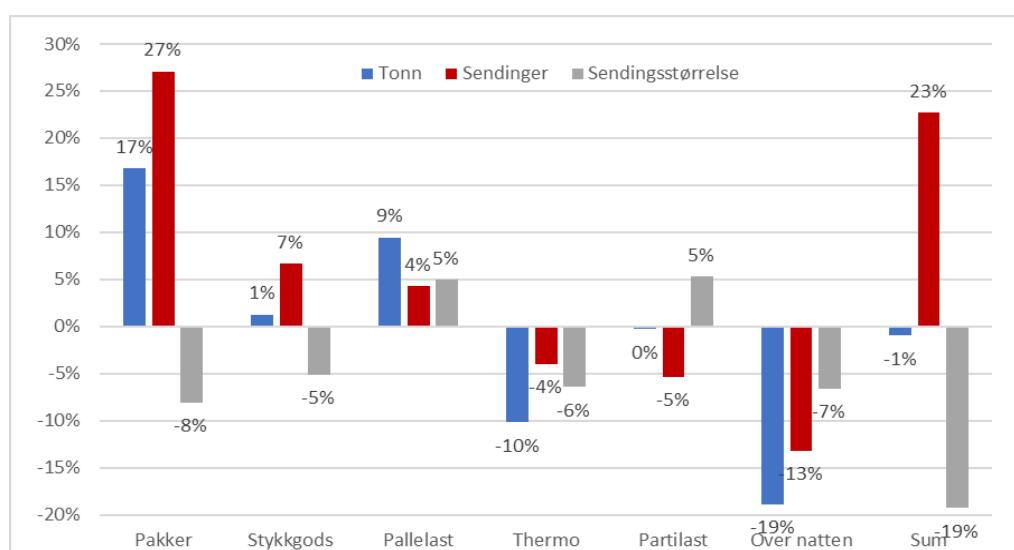
Mens partigods dominerer antall tonn fraktet (med 57-58 % av antall tonn) og stykkgoods utgjør 34-35 %, dominerer pakkene i andel av sendinger: Pakker B2C øker fra 53 % i 2019 til 61 % i 2020, mens pakker B2B utgjør 33 % i 2019 og reduseres til 28 % i 2020. Også andelen som partigods og stykkgoods utgjør av antall forsendelser, reduseres fra 2019 til 2020. En bedre representasjon av størrelsesforholdet målt i tonn og antall forsendelser framgår av figur 5.2, der pakker B2C og B2B er slått sammen til en gruppe, mens stykkgoods og partilast er fordelt på pallelast, termo og «over natten»-leveranser.



Figur 5.2: Transporterte tonn og antall sendinger fordelt på de ulike hovedproduktene i 2019 og 2020, samt prosentvis endring fra 2019 til 2020.

Partilast utgjør i underkant av 3 millioner tonn, mens stykkgodset utgjør ca. 1,1 millioner tonn. Pakker og termo utgjør om lag samme tonnmengder, mens pallelast utgjør om lag tilsvarende tonnmengder som «over natten»-leveranser. Pakker er det segmentet som øker mest både i tonn og enda mer i antall forsendelser fra 2019 til 2020, termo og «over natten leveranser» har derimot en reduksjon fra 2019 til 2020.

Figur 5.2 viser en oppsummering av prosentvis endring fra 2019 til 2020 i tonn, antall sendinger og sendingsstørrelse, etter transportsegment.

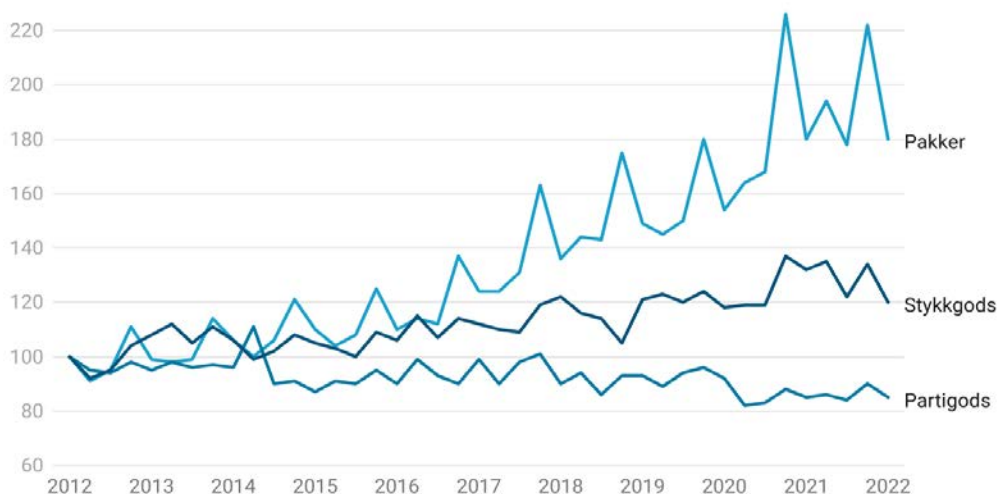


Figur 5.2: Prosentvis endring fra 2019 til 2020 i tonn, antall sendinger og sendingsstørrelse, etter transportsegment.

I sum for alle transportsegmenter er sendingsstørrelsen redusert med 19 % som følge av at antall sendinger er økt med 23 %, mens tonnasje er redusert med 1 %, og er en direkte konsekvens av den store veksten i antall pakker. Pakkene er økt mer i antall (+27 %) enn i vekt (+17 %), slik at gjennomsnittlig pakkestørrelse er redusert fra 2019 til 2020. Tilsvarende gjelder også for stykkgoods, mens for pallelast økte både antall sendinger og vekt, og derved også sendingsstørrelsen. For partilast er antall tonn tilnærmet konstant, mens antall sendinger er redusert slik at sendingsstørrelsen er økt. For «over natten»-leveranser, som er det transportsegmentet som er mest redusert fra 2019 til 2020, er tonnasje redusert (-19 %), mer enn antall sendinger (-13 %), som følge av at sendingsstørrelsen er redusert med 7 %.

5.3 Langsiktig utviklingstrekk

En kilde til informasjon om mer langsiktig utvikling innenfor samlastmarkedet er NHO LTs fraktstatistikk (NHO LT, 2022a). Statistikken publiseres kvartalvis og er basert på data som NHO LT samler inn fra et utvalg av sine medlemsbedrifter. På årsbasis omfatter statistikken 11 millioner tonn eller 50 millioner sendinger og dekker med dette en representativ andel av medlemsbedriftenes sendingsvolumer, og brukes i noen sammenhenger som en tidlig konjunkturindikator. Sammenliknet med vårt analysegrunnlag, dekker NHO LT sine data flere tonn, men færre sendinger. I likhet med våre data dekker datagrunnlaget til NHO LT informasjon for pakker, stykkgoods og partigods innenriks, men også utenriks leveranser, og alle transportformer. Sammenliknet med datagrunnlaget vi har benyttet i analysene i dette kapitlet, dekker altså NHO LT sin fraktstatistikk et høyere antall tonn, men et lavere antall sendinger. Figur 5.3 og figur 5.4 illustrerer utviklingen i hhv antall sendinger og tonnasje, for segmentene pakker, stykkgoods, partigods og i sum.

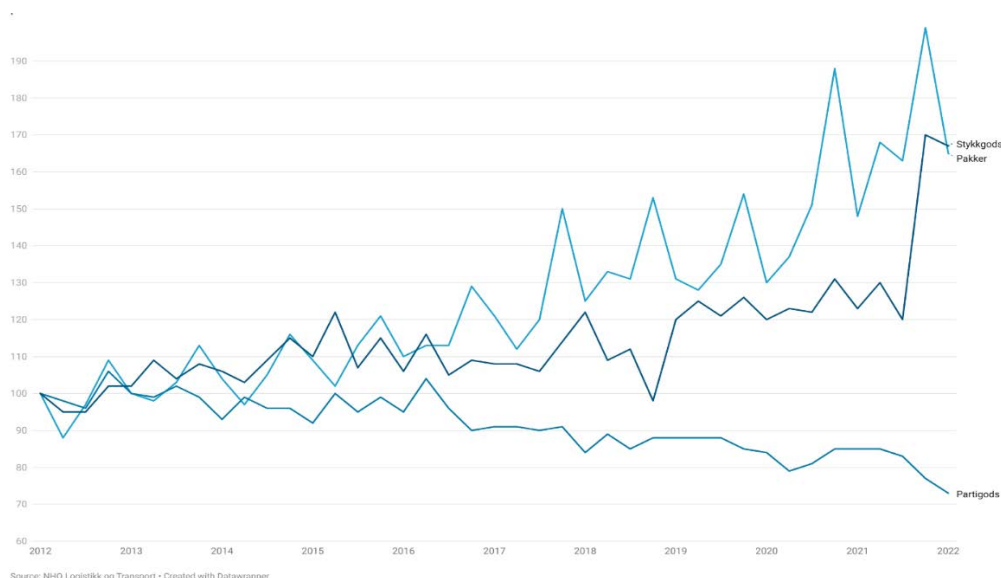


Source: nho logistikk og transport • Created with Datawrapper

Figur 5.3: Utvikling i antall sendinger for segmentene pakker, stykkgoods og partigods for et utvalg av NHO LTs medlemsbedrifter. Q1-2012 = 100. Hentet fra [NHO LT \(2022a\)](#).

Figuren viser at det har vært en langsiktig utviklingstrend med økt antall sendinger, der nivået i fjerde kvartal har flest pakker hvert år. Spesielt var antall pakker historisk høyt i fjerde kvartal både i 2020 og i 2021. I første kvartal 2022 er det ifølge NHO LT en nedgang i antall sendinger

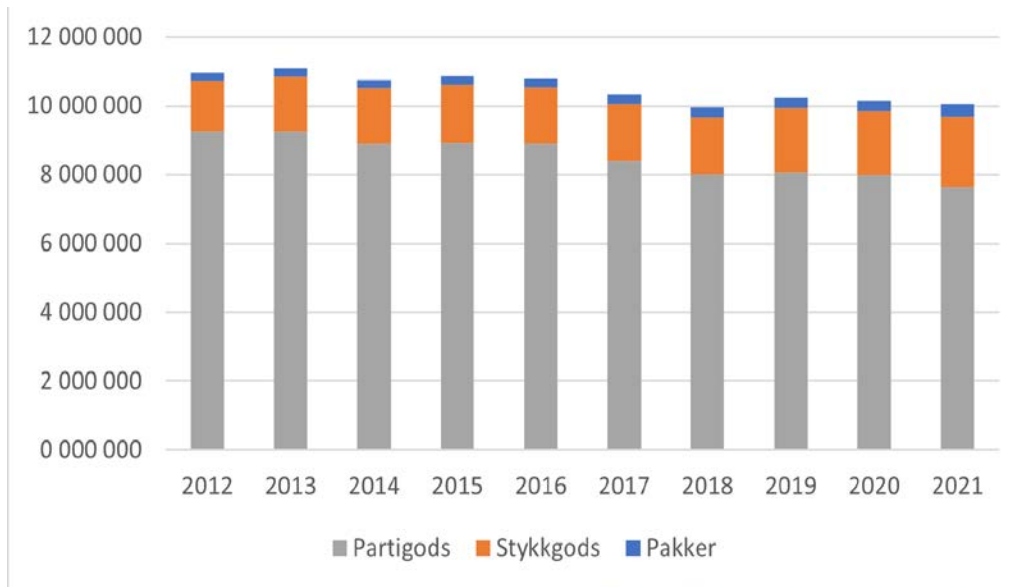
for alle produkter (stykkgods, pakker og parti). Det er særlig pakkene som har en signifikant reduksjon, utover sesongvariasjonen fra Q4 til Q1. Hovedgrunnen er gjenåpning etter koronapandemien, som fører til mindre kjøp av varer og hjemleveringstjenester og mer handling i butikk, mer reising, økt antall restaurantbesøk og kulturopplevelser, m.m. Videre er det, ifølge NHO LT, foreløpig vanskelig å vurdere effekten av Ukraina-krigen.



Figur 5.4: Utvikling i hhv. antall tonn for segmentene pakker, stykkgods og partigods for et utvalg av NHO LTs medlemsbedrifter. Q1-2012 = 100. Hentet fra [NHO LT \(2022a\)](#).

Målt i tonnasje har partigods en langsiktig negativ utviklingstrend som er enda mer markant enn målt i antall sendinger for dette transportsegmentet, og volumet i 2022 er nesten 30 % lavere enn i 2012. Spesielt har det vært en stor reduksjon fra andre kvartal 2021. Samtidig er det imidlertid verdt å merke seg at volumet med stykkgods er økt til et nytt og mye høyere nivå i fjerde kvartal 2021 og som holder seg i første kvartal av 2022. Det gjenstår å se om dette er en trend fremover, og hva utviklingen skyldes. En ikke helt utenkelig forklaring er at sendingsstørrelsene er (marginalt) redusert slik at en større andel av godset blir definert som stykkgods, og fordi volumet av stykkgods i utgangspunktet er mye lavere enn for partigods, gir det mye større utslag i indeksen for stykkgodset enn for partilast. En vridning fra partilast til stykkgods, har også innvirkning på transportkostnadene. Når det gjelder pakkesegmentet viser dette nokså lik utvikling i tonn som målt i antall sendinger, men med noe mindre vekst fra 2020 og der fjerde kvartal 2021 er høyere enn samme kvartal året før.

Figur 5.5 viser utviklingen i tonnasje pr år i sum.



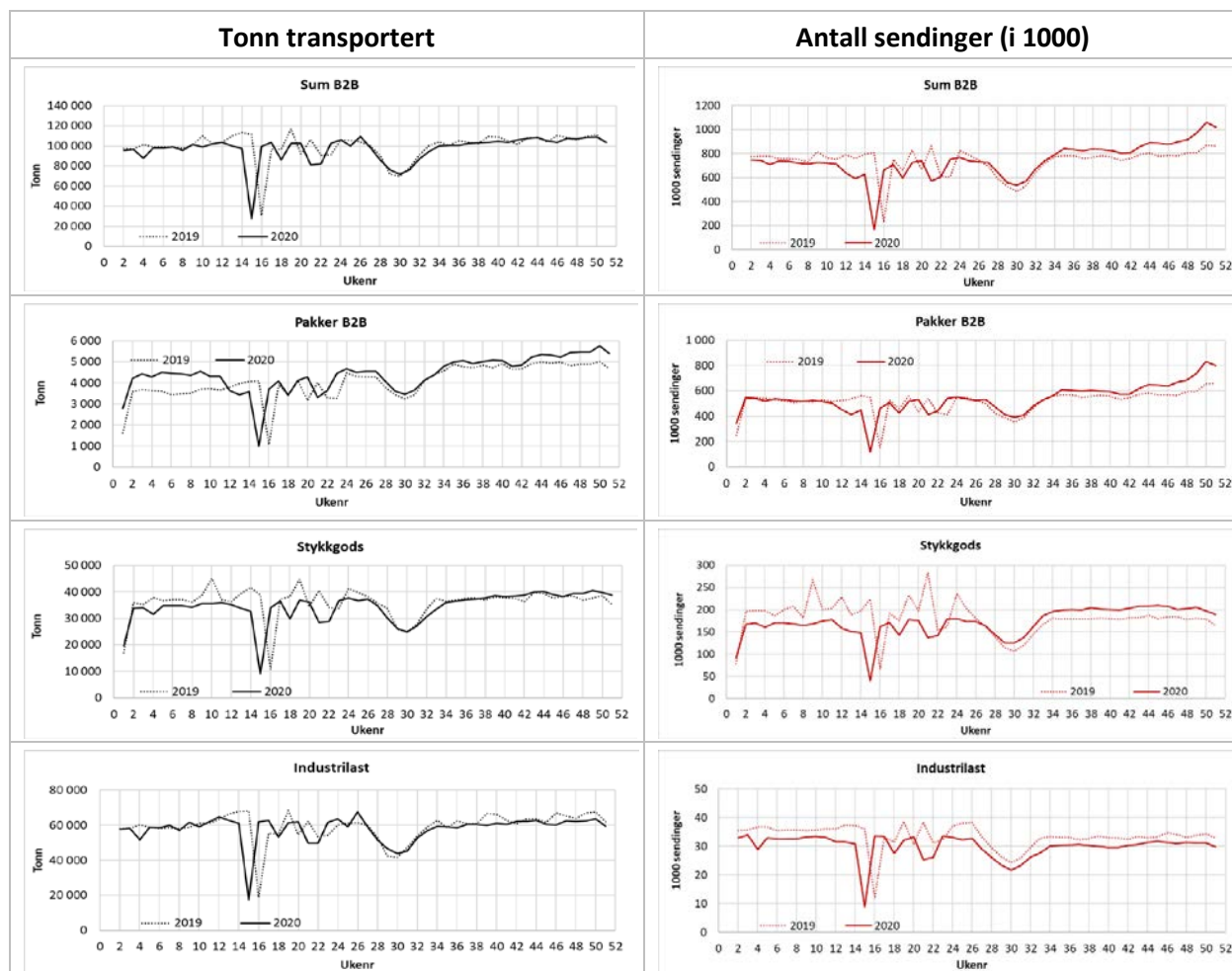
Figur 5.5: Utvikling i årlig tonnasje for segmentene pakker, stykkgoods og partigods for et utvalg av NHO LTs medlemsbedrifter. Tall i tonn. Hentet fra [NHO LT \(2022a\)](#).

Den langsiktige negative utviklingen for partigods gir seg utslag i reduserte totalvolumer fra 2012 til et nytt og lavere nivå fra 2017, som holder seg på et konstant nivå fram til 2021. Selv om nedgangen forholdsvis er begrenset for partigods og oppgangen for stykkgoods og pakker er stor, utgjør partigods en så stor andel at tonnasjen i sum har gått noe ned.

5.4 Utvikling i ulike transportsegment

5.4.1 Tidslinjer

I prosjektet er vi særlig opptatt av hvordan pandemien har påvirket etterspørselen etter transport, samt hvordan transportoperatørene har håndtert perioder med nedstenging. Til å illustrere dette har vi i figur 5.6 utarbeidet tidslinjer som illustrerer utvikling i hhv. tonn transportert og antall sendinger pr uke i 2019 og 2020 for ulike transportsegment, basert på sendingsdata fra samlasterne som deltar i prosjektet. Først vises leveranser i sum for hele B2B-markedet (i tonn og antall sendinger), mens de påfølgende diagrammene viser utviklingen for de ulike delsegmentene pakker B2B, stykkgoods og partigods.



Figur 5.6: Utvikling i tonn transportert og antall sendinger B2B etter uke i hhv. 2019 og 2020. Første nedstenging er fra fredag i uke 11, mens andre nedstenging (i Oslo) er fra mandag i uke 46.

I sum for B2B-leveranser holder det gjennomsnittlige transportvolumet seg nokså konstant på rundt 100 tusen tonn pr uke både i 2019 og i 2020, med unntak av ukene om våren med helligdager og ukene i sommerferien, da volumene er vesentlig lavere. Transportvolumet øker noe utover høsten. Også dette gjelder både for 2019 og 2020, men med noe større volatilitet i 2019 sammenliknet med 2020. Den mest bemerkelsesverdige endringen i transportvolumer, som kan relateres direkte til første nedstenging er at det, sammenliknet med 2019, skjedde en *reduksjon* i transportvolumer fra uke 13 og fram til påsken i 2020, mens det i samme periode i 2019 var *økte* transportvolumer.

Målt i antall forsendelser er det mer tydelige endringer. Mens antall sendinger har betydelig høyere nivå i perioden fra uke 9 og fram til påske i 2019, er det færre sendinger i denne perioden i 2020. Dette tar seg raskt opp igjen og etter påske er antall sendinger i 2020 tilbake på 2019-nivå. Utover høsten er det også en økning i antall sendinger i 2020 sammenliknet med 2019, som særlig blir tydelig fra uke 42, der differansen øker uke for uke fram til det når et maksimum i uke 50.

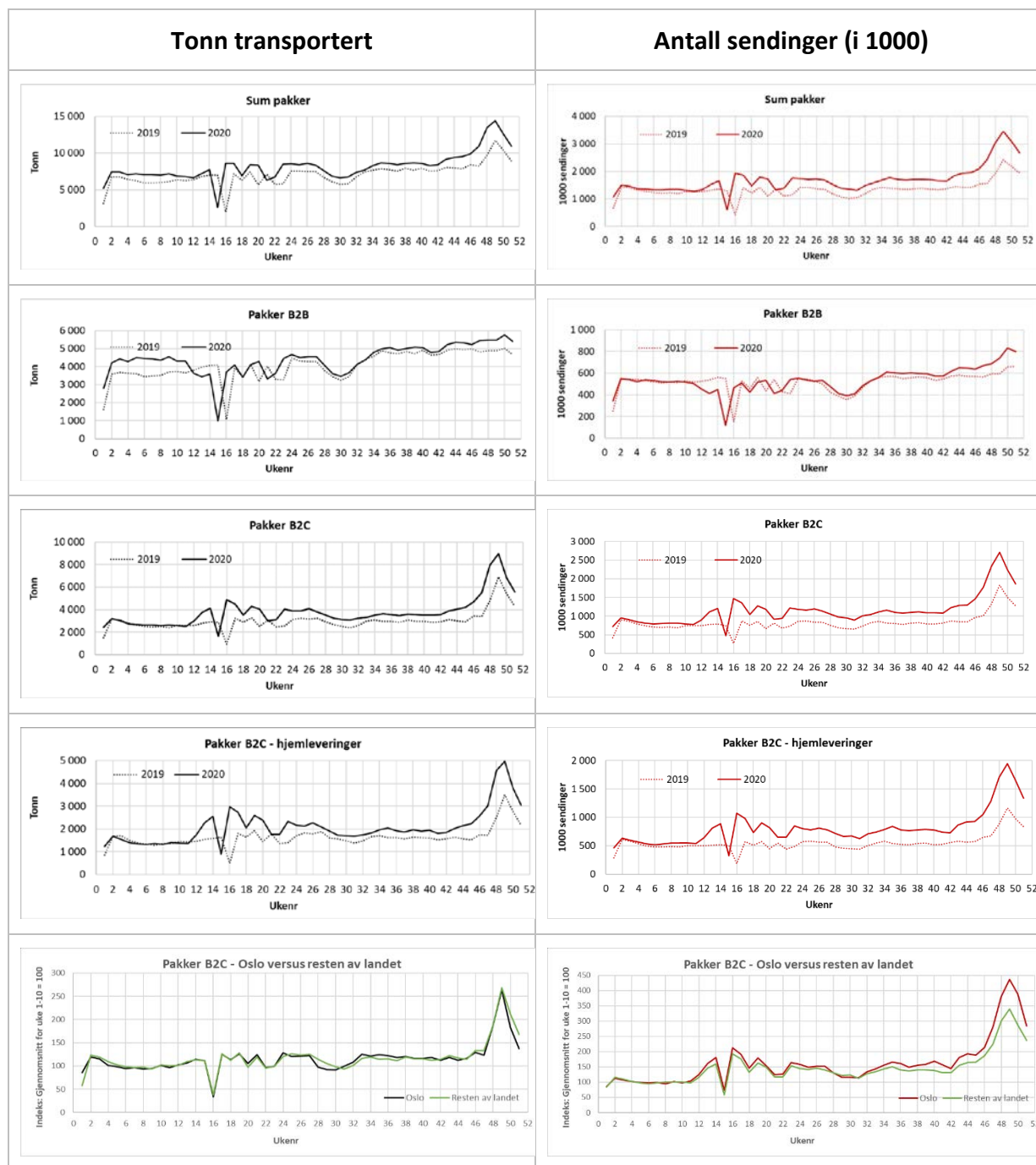
Om man studerer de ulike transportsegmentene, er det tydelig at det er en høyere tonnasje for pakker B2B fram til uke 10, mens tilsvarende ikke kan observeres i antall sendinger. Det vil si at den gjennomsnittlige pakkevekten i B2B-markedet *økte* i tiden fram til nedstenging. For stykk-

gods var det større variasjoner både i tonnasje og antall sendinger i 2019 enn for 2020, og mens tonnasjen er nokså konstant hele høsten, er antall sendinger *økende* i dette segmentet. For partigods er det gjennom hele 2020 en *reduksjon* i antall forsendelser sammenliknet med 2019, men tonnasjen er nokså lik, bortsett fra at det i perioder i 2019 var større transportvolum om høsten enn det som observeres i 2019.

Figur 5.7 viser tilsvarende tidslinjer for pakkemarkedet, der utviklingen i sum for alle pakker er øverst i figuren, og så brytes dette ned på B2B og B2C, samt utviklingen i hjemleveringer i B2C-markedet. Diagrammene for pakker B2B er følgelig de samme som er presentert i Figur 5.6. For pakker i sum framkommer det at det har vært noe vekst fra 2019 som har fortsatt inn i 2020. Dette gjelder pakker levert B2B og primært i tonn og ikke i antall forsendelser. Tilsvarende kan ikke observeres for pakker levert B2C, men derimot framkommer en kraftig økning fra uke 12, både i tonn og enda mer kraftig i antall forsendelser. Dette høyere nivået tiltar fra uke 43-44, og holder seg ut året 2020. Den andre nedstengingen, som gjaldt Oslo, kom fra mandag i uke 46. Pakkevolumet tiltar da også i denne perioden, men om det gjelder nedstengingen eller er en følge av økt fotfeste for «Black Friday²⁵», som har utvidet seg til «Black Week» og videre til «Black November», er ikke mulig å isolere. Alt tyder imidlertid på at rekordmange forbrukere gjennomførte julehandelen på nett i 2020, noe som ga utfordringer mht. sorterings- og utleveringskapasitet for transportoperatørene.

Andre nedstenging berørte primært Oslo, og vi har derfor sammenliknet hvordan pakkevolumet har utviklet seg i 2020 for Oslo sammenliknet med resten av landet. Dette framgår av nederste diagrammer i figur 5.7 og kurvene er indeksert for å gjøres sammenliknbare. De viser at utvikling i tonnasje for Oslo i stor grad følger utviklingen for landet ellers, men at antall pakker øker betydelig mer i Oslo enn i landet for øvrig, og at dette forsterker seg gjennom året.

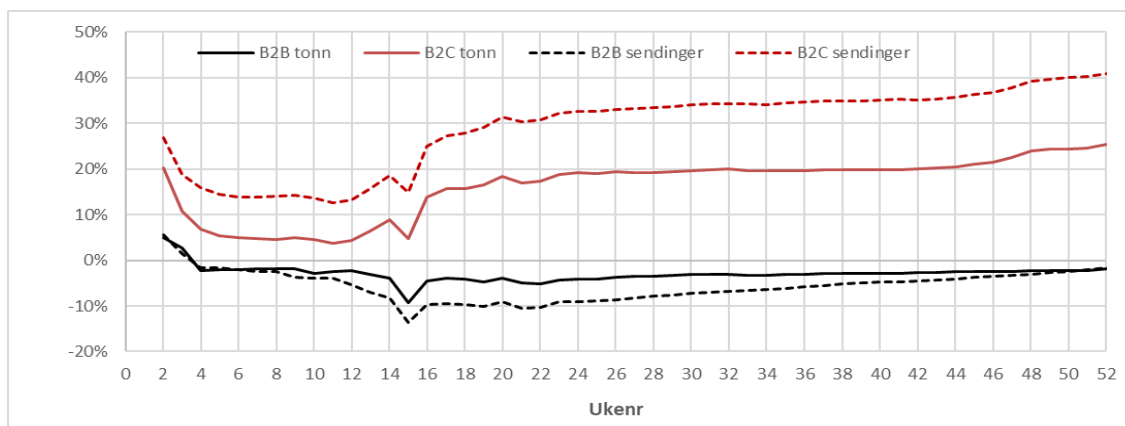
²⁵ Black Friday som konsept kommer fra USA, og er en årlig handledag som finner sted den fjerde fredagen i november, noe som vil si dagen etter Thanksgiving i USA. Dagen er tradisjonelt begynnelsen på julehandelen og mange utsalgssteder tilbyr en rekke salgsvarer, ofte begrenset i antall eller tidsrom. De fleste netthandelsbutikker satser tungt på Black Friday og har mange



Figur 5.7: Utvikling i tonn transportert og antall pakker i ulike delmarkeder, etter uke i hhv 2019 og 2020. Første nedstenging er fra fredag i uke 11, mens andre nedstenging (i Oslo) er fra mandag i uke 46.

De ulike operatørene rapporterer om at de har, gjerne periodevis, hatt utfordringer med manglende kapasitet. Dette gjaldt bl.a. sorteringskapasitet. Det har vært tilfeller der løsninger til dette var forsinket, noe som medførte mer og dyrere manuelt arbeid og innleie av vikarer. Spesielt var perioden rundt «Black Week» og julehandelen travle både i 2020 og 2021.

I figur 5.8 har vi oppsummert akkumulert avvik mellom tonn og sendinger, uke for uke i 2020 og 2019.

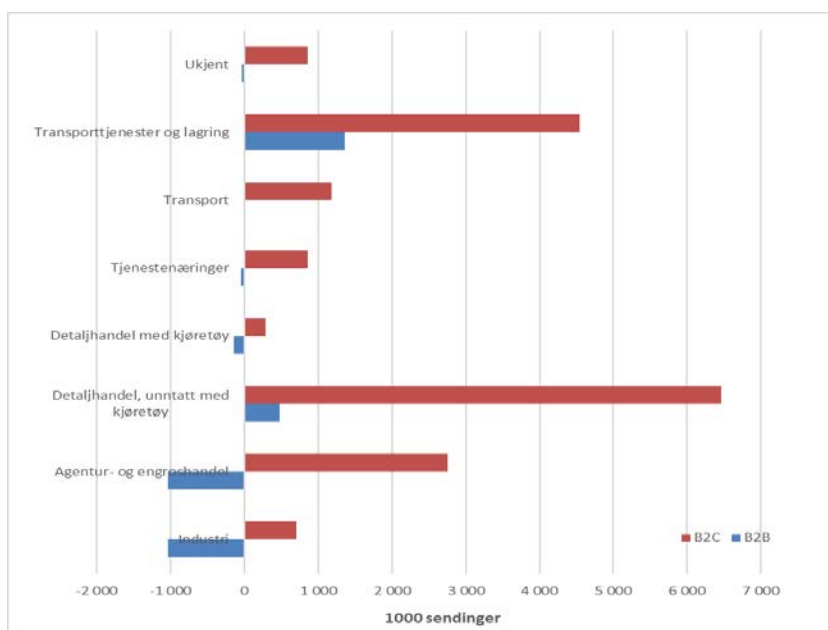


Figur 5.8: Akkumulert avvik i prosent tonn transportert og antall sendinger i ulike delmarkeder etter uke i 2020 og 2019. Første nedstenging er fra fredag i uke 11, mens andre nedstenging (i Oslo) er fra mandag i uke 46.

I sum for B2B var det en liten reduksjon i godsmengdene som startet i god tid før nedstengingen, og der reduksjonen er større i antall sendinger enn i antall tonn. Volumet B2B holdt seg lavere gjennom hele 2020, men differansen avtok fra uke 22 og fram mot årsslutt, og i sum over året var det bare 2-3% færre sendinger og tonn som ble levert B2B. For B2C startet 2020 med høyere volumer, både målt i tonn og antall sendinger, enn i 2019 og utviklingen ble forsert umiddelbart etter første nedstenging, noe som slo ut med full kraft fra uke 14 (avbrutt av påsken), og fortsatte ut året. Mot slutten av året, i perioden fra uke 44 til uke 48, forsterkes differansen ytterligere, og i sum over året var det 40 % flere sendinger og 25 % flere tonn som ble levert B2C i 2020 sammenliknet med 2019.

5.4.2 Utvikling for ulike næringsgrupper

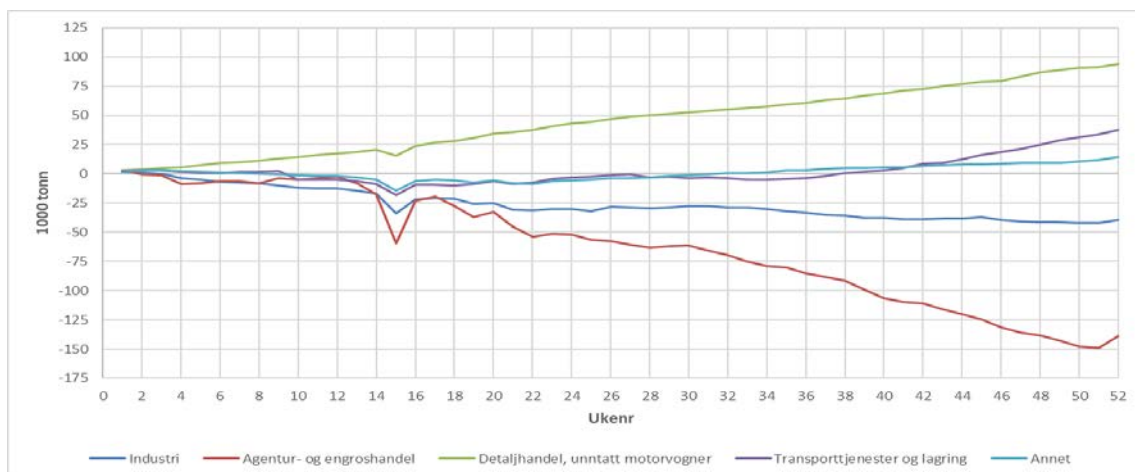
Figur 5.9 viser endring i antall sendinger fra 2019 til 2020 etter hovednæring og fordelt på ulike delmarkeder (B2B og B2C).



Figur 5.9: Endring i transporterte tonn fra 2019 til 2020 etter hovednæring og ulike delmarkeder.

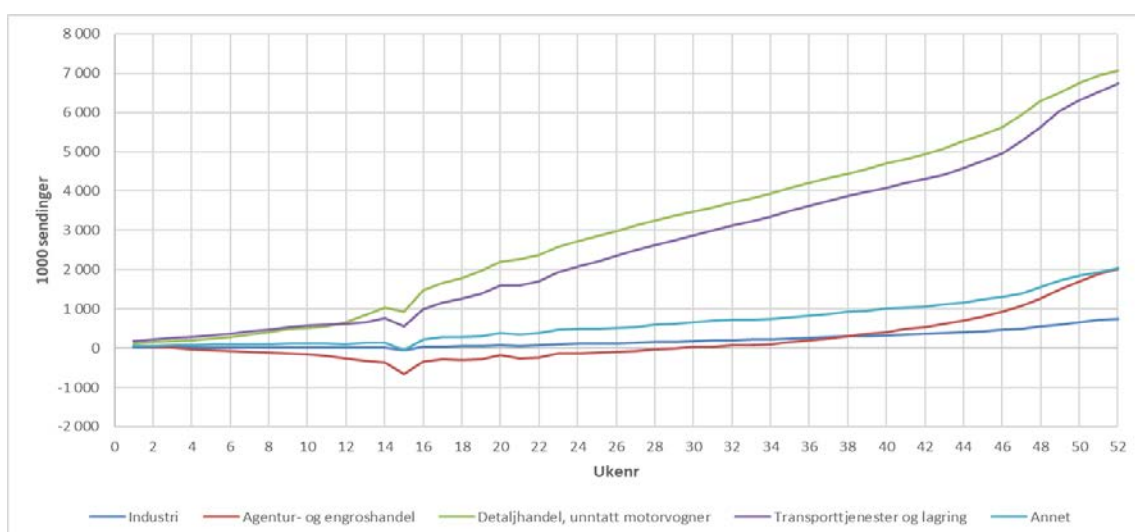
Det framkommer at det har vært en reduksjon i leveranser til bedriftsmarkedet fra industri og agentur- og engroshandel, men en vekst i B2C i begge disse delmarkedene, der veksten innen agentur- og engros mer enn motsvarer reduksjonen B2B. For detaljhandel har det vært noe vekst B2B, men er desidert størst for B2C. Også for leveranser fra tjenestenæringer har hatt vekst i B2C, og er veldig markant også for næringen «transporttjenester og lagring».

Figur 5.10 og figur 5.11 viser akkumulert endring pr uke fra 2019 til 2020, i hhv. transporterte tonn og antall sendinger, etter hovednæring.



Figur 5.10: Akkumulert endring pr uke i transporterte tonn fra 2019 til 2020 etter hovednæring. Første nedstenging er fra fredag i uke 11, mens andre nedstenging (i Oslo) er fra mandag i uke 46.

Reduksjonen i transporterte tonn gjelder for industri, men aller mest for engroshandel. Engroshandel, som har den største reduksjonen samlet over hele 2020, er det liten eller ingen endring sammenliknet med 2019 fram til uke 12, som også er starten på reduksjonen og som varer helt fram til årsskiftet. For øvrige hovednæringer er det økt tonnasje og der veksten er størst for detaljhandel, der det ble fraktet nær 100 000 tonn mer i 2020 sammenliknet med 2019.

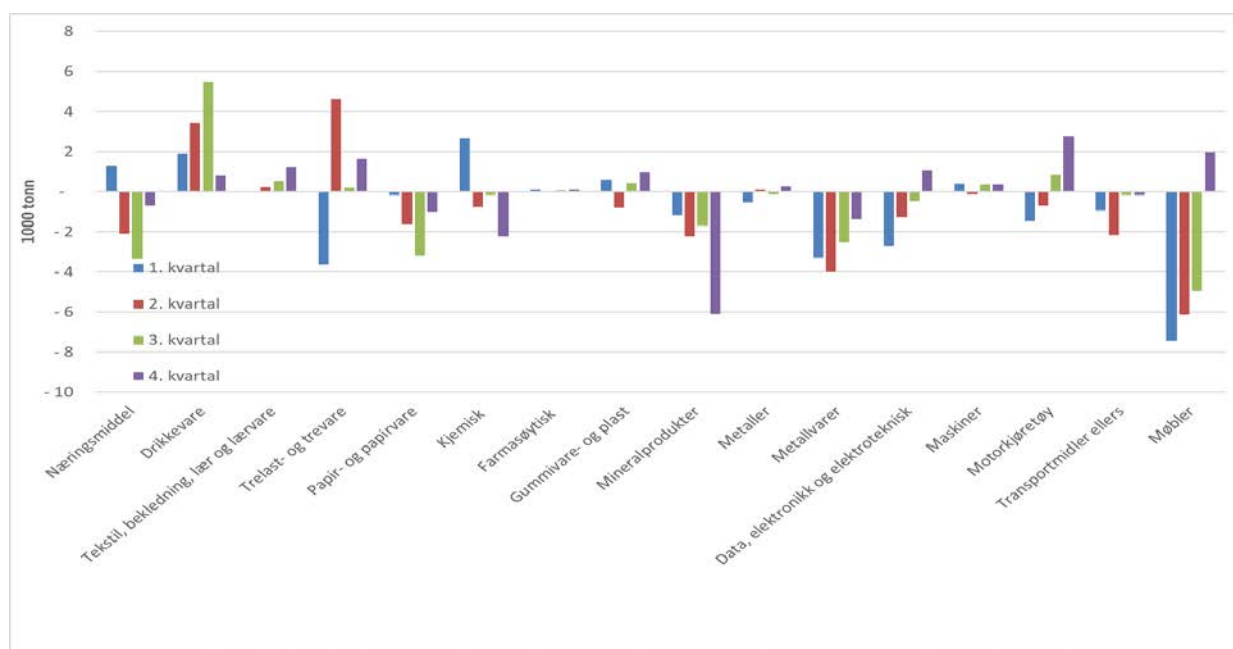


Figur 5.11: Akkumulert endring pr uke i antall sendinger fra 2019 til 2020 etter hovednæring. Første nedstenging er fra fredag i uke 11, mens andre nedstenging (i Oslo) er fra mandag i uke 46.

Detaljhandel (unntatt motorvogner) har også størst vekst i antall sendinger fra 2019 til 2020 og veksten startet fra begynnelsen av året, men tiltar umiddelbart etter første nedstenging. Forløpet er tilnærmet likt for transporttjenester og lagring, men med likere utvikling til detaljhandel i antall sendinger enn i vekt. Dette er transporttjenester som operatørene utfører for andre speditører, noe som gjør det umulig å identifisere næringen til opprinnelig avsender. For denne hovednæringen er vekstforløpet lavere enn for detaljhandelen i tonn, men nokså likt i antall sendinger, noe som indikerer lavere gjennomsnittlig sendingsstørrelse. Både industri og engros, som har en reduksjon i tonn, har en liten økning i antall sendinger, akkumulert over året.

5.4.3 Industrivarer

For å identifisere hvilke industrisegmenter som har hatt redusert hvilke som har hatt økt transportomfang fra 2019 til 2020, viser figur 5.12 differansen i transportvolum (1000 tonn), per industriproduktgruppe²⁶ og kvartal i 2019 og 2020, mens figur 5.13 viser tilsvarende for antall sendinger.



Figur 5.12: Differanse i transportvolum (1000 tonn) per industriproduktgruppe og kvartal fra 2019 til 2020.

De to figurene viser divergerende utvikling: Mens flere industriprodukter har hatt redusert transportvolum i flere kvartaler av 2020 sammenliknet med 2019, øker antall sendinger for de fleste produkter. Det vil si at gjennomsnittlig sendingsstørrelse er redusert i 2020 sammenliknet med 2019. Drikkevarer er det segmentet med størst positiv vekst i tonnasje (og i alle kvartaler) i 2020 sammenliknet med 2019, mens næringsmiddelindustrien har en vekst i første kvartal, men reduserte transportvolumer i andre til fjerde kvartal. I sum for næringsmidler og drikkevarer er transportvolumene økt med 3 %. Sammenliknet med

²⁶ Trykking og grafisk industri er utelatt fra analysen, fordi det skjedde en stor reduksjon i antall sendinger og tonn fra andre til tredje kvartal i 2019 som ikke kan ha hatt noe med pandemien å gjøre.

Industrien som helhet har en reduksjon i produksjonsverdi på ca. 3 % i 2020. Samtidig har pandemien påvirket ulike industrisegmenter svært forskjellig, noe som illustreres i tabell 3.2. For eksempel er det en betydelig nedgang i 2020 for tekstilindustri (-6 %), produksjon av papir og papirvarer (-4 %) og trykkeri (-17 %). Også oljeraffinering og kjemisk industri hadde en nedgang i 2020 (-5 %), til tross for at næringen inkluderer undergruppen «produksjon av kjemiske råvarer» som hadde en økning på 6 %. Dette illustrerer ytterligere reduksjon i raffineriproduksjon og som må sees i sammenheng med redusert produksjonsverdi for transportnæringen fra foregående tabell, samt at kjøring med personbil ble redusert i perioder med sosial nedstenging (noe som diskuteres videre i kapittel 4.1). Ytterligere redusert produksjonsverdi for oljeraffinering i 2021, skyldes at ett av to raffinerier i Norge legges ned våren 2021 og omgjøres til en drivstoffterminal.

Tabell 3.2, som viste endring i produksjonsverdi for utvalgte industrisegmenter, er det økt produksjonsverdi på 4 % fra 2019 til 2020 for nærings- og drikkevareindustrien under ett. Videre har papir- og papirvarer redusert produksjonsverdi (-4 %) fra 2019 til 2020, og også transportvolumet reduseres i alle fire kvartaler, og med - 9 % i sum.

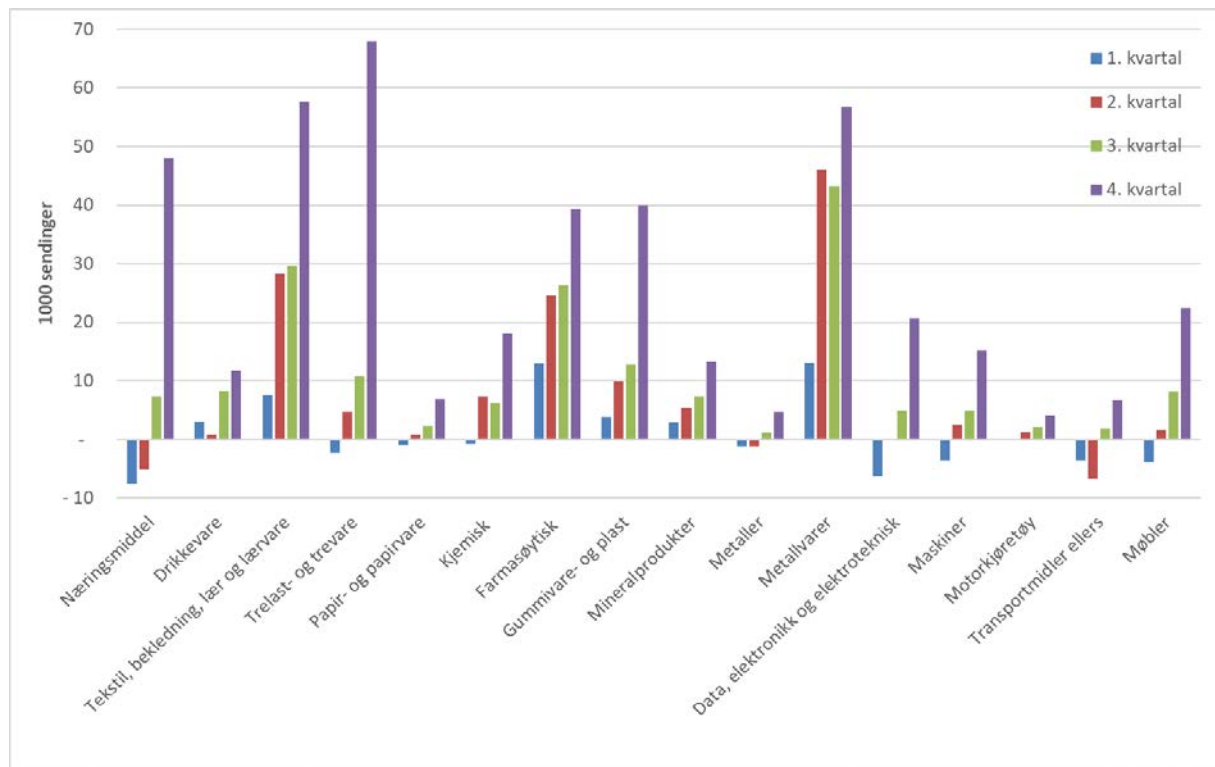
Tekstilindustrien har en liten økning i transportvolumet fra andre til fjerde kvartal (og 11 % i sum over året), men redusert produksjonsverdi på -4 % for 2020 sammenliknet med 2019. Videre har gummivare-, plast- og mineralproduktindustri redusert produksjonsverdi på -4 %, og vi observerer en mindre økning i transportvolumene for gummivarer og plast, men en mye større reduksjon for mineralprodukter, slik at i sum er det også en reduksjon i transportvolumet for disse to industriproduktene (- 10 %). Også metallvarer, data og elektronikk har redusert produksjonsverdi (- 4 % fra 2019 til 2020), noe som korresponderer godt med utviklingen i transporterte tonn for disse industriproduktene, der differansen er størst i første og andre kvartal, avtar i tredje og blir (nesten) positiv i sum i fjerde kvartal (samlet over året reduseres disse transportvolumene med hele - 29 %).

Verftsindustri og annen transportmiddelindustri har en reduksjon i produksjonsverdi på hele - 13 % fra 2019 til 2020, også dette samsvarer med utviklingen for transportvolumet, for de to korresponderende produktgruppene motorkjøretøy og transportmidler i sum, der det er en reduksjon i transportvolumet i første og andre kvartal, for deretter å øke noe, og i sum over året reduseres det med - 6).

For produksjon av møbler og annen industriproduksjon er det en liten økning i produksjonsverdi på 1% fra 2019 til 2020, mens det observeres en betydelig reduksjon i transportvolumene (- 36 % i sum over året). Denne næringen er, sammen med tekstilindustrien, de eneste produktgruppene der det observeres forskjellig fortegn på utviklingen i produksjonsverdi og transporterte tonn.

Til sist har trelast og trevareindustri en økning i produksjonsverdi på 3 % fra 2019 til 2020, mens det observeres redusert transportvolum i første kvartal som mer enn kompenseres av økte volumer i andre kvartal og en mindre økning i tredje og fjerde kvartal, samlet en økning på 3 % sammenliknet med 2019. Alt i alt finner vi altså god sammenheng mellom fortegnet til endring i produksjonsverdi for de ulike industriproduktene og tilsvarende utvikling i transportbehov, men ikke nødvendigvis samme størrelsesorden på endringen. En forklaring på de tilfellene der det er ulikt fortegn på endringen, men også stor differanse mellom prosentvis endring i produksjonsverdi og transporterte tonn, kan skyldes endringer i kundeporteføljen til transportørene, men det kan også skyldes endringer i vareporteføljen innenfor næringen.

Utviklingen i antall sendinger for de samme produktgruppene, framgår av figur 5.13.

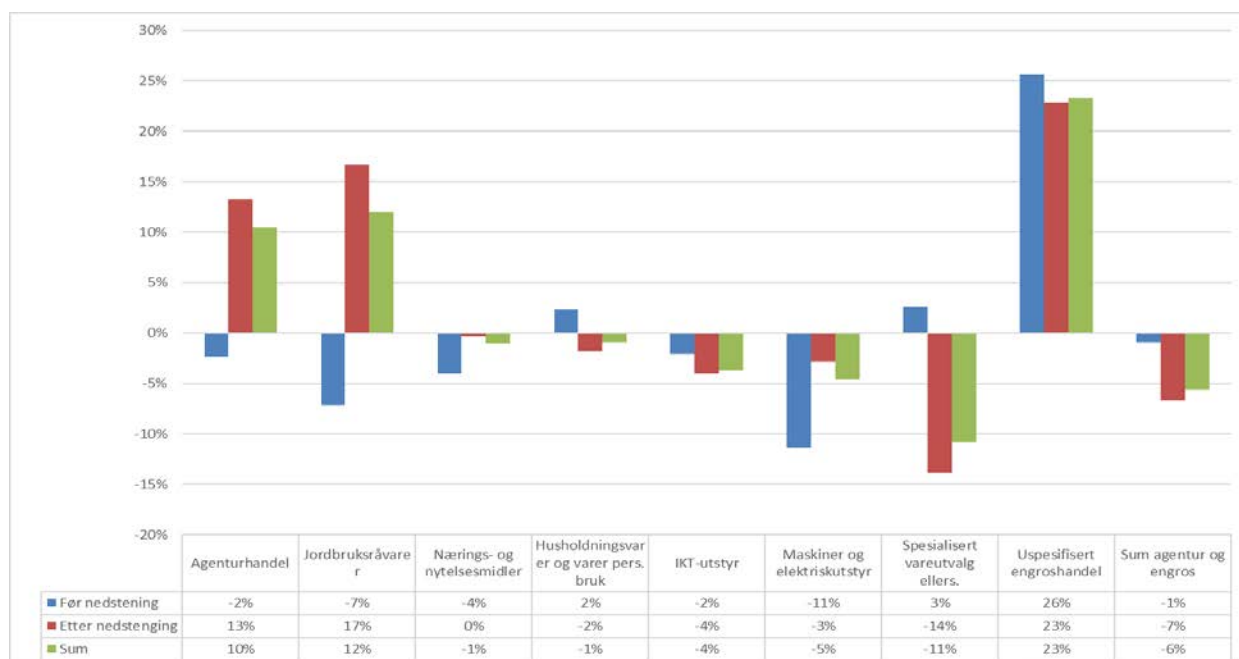


Figur 5.13: Differanse i antall sendinger (1000) per industriproduktgruppe og kvartal fra 2019 til 2020.

Målt i antall sendinger er det en økning i sum over 2020 for alle industriprodukter, med noen få unntak: Trelast- og trevare, papir, kjemisk, metaller, data og elektronikk, maskiner og møbler har en reduksjon i første kvartal. Næringsmidler, metaller og transportmidler har en mindre reduksjon i antall sendinger i både første og andre kvartal 2020 sammenliknet med 2019. For de fleste industrinæringene øker antall sendinger over året, og spesielt fjerde kvartal peker seg ut med svært høy vekst i antall sendinger, og i sum for hele 2020 var det 20 % flere sendinger innenfor dette industrisegmentet.

5.4.4 Agentur og engroshandel

Figur 5.14 viser prosentvis endring fra 2019 til 2020 i transporterte tonn etter hovednæring innen agentur og engroshandel. Vi har her delt opp utviklingen i to perioder, hhv perioden før (uke 1-10) og etter første nedstenging (uke 11-52). Det fremkommer at det er en reduksjon i transportvolumene i 2020 sammenliknet med 2019, allerede i perioden før første nedstenging, for de fleste næringene og at dette i sum utgjør -1 %. En næring skiller seg ut og det er den for uspesifisert engroshandel, som har en vekst på 26 % før nedstengingen, noe som reduseres til 23 % etter nedstengingen. En annen næring å legge merke til er engroshandel av spesialisert vareutvalg. Her er det en liten vekst i perioden før nedstenging, mens den reduseres til -14 % i perioden fra første nedstenging. Det er ikke utviklingen alene som gjør det verdt å merke seg denne næringen, men det fremkommer at utviklingen i denne næringen også er førende for utviklingen innen agentur og engros i sum, hvilket indikerer at de største volum(endingene) er innenfor denne næringen.

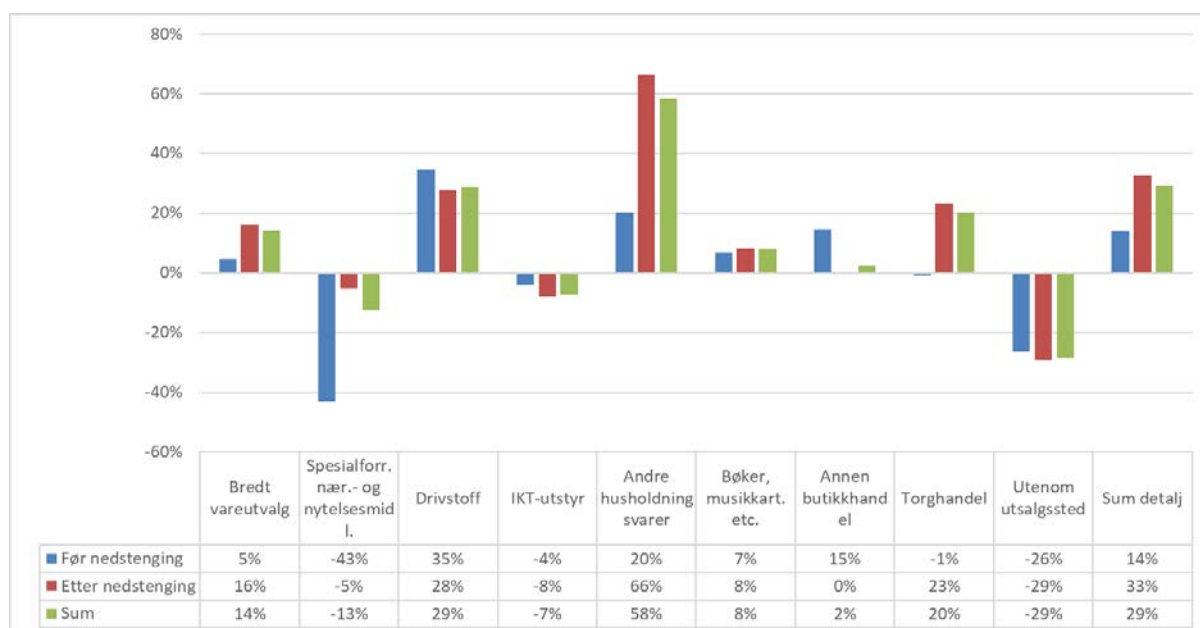


Figur 5.14: Differanse i transportvolum (1000 tonn) per engroshandelsnæring og kvartal fra 2019 til 2020.

At det er to så uspesifiserte næringer som utgjør de største endringene, gjør det problematisk å identifisere hvilke varer dette dreier seg om.

5.4.5 Detaljhandel

Tilsvarende viser figur 5.15 prosentvis endring fra 2019 til 2020 i transporterte tonn etter hovednæring innen detaljhandelen. Kjøring for detaljhandelen inkluderer i stor grad netthandel, som omtales mer i detalj i kapittel 6. Tilsvarende som for engroshandel er endringen fordelt på to perioder, hhv. perioden før og etter første nedstenging.



Figur 5.15: Differanse i transportvolum (1000 tonn) per detaljhandelsnæring og kvartal fra 2019 til 2020.

I motsetning til engroshandel har detaljhandel, i perioden før første nedstenging, en økning på 14 % i transportvolumene i 2020 sammenliknet med 2019, og øker til 33 % i perioden etter første nedstenging, som gir en vekst på 29 % i sum over året. I likhet med for engroshandel er det de uspesifiserte næringene som har størst endring i prosent: For detaljhandel gjelder dette «andre husholdningsvarer» som har en vekst på 20 % ved inngangen til pandemien, men som øker til hele 66 % i perioden etter første nedstenging, noe som gir en samlet vekst på 58 % over året.

Spesialforretninger for nærings- og nytelsesmidler hadde en stor negativ endring fra 2019 til 2020 for perioden før nedstengingen, men denne blir mer lik nivået i 2019 i resten av året. Detaljhandel av bredt vareutvalg økte med 5 % i perioden før nedstenging sammenliknet med 2019 og med 16 % etter, noe som gir en samlet vekst på 14 % over året.

Spesialforretninger for nærings- og nytelsesmidler hadde en reduksjon på hele -43 % i perioden før nedstenging sammenliknet med 2019, og -5 % etter, noe som gir en samlet reduksjon på -13 % i sum over året, men det er verdt å merke seg at dette utgjør mindre transportvolumer. Små transportvolumer er det også for detaljhandel av hhv. drivstoff (øker med 29 % totalt for 2020) og IKT-utstyr (som har en reduksjon i transportvolumene på -7 %). Også bøker og musikkartikler utgjør mindre volumer og hadde en økning på 7 % ved inngangen til 2020, noe som holdt seg nokså stabilt også etter nedstengingen med en økning på 8 % både for resten av året og i gjennomsnitt for året som helhet. Annen butikkhandel økte med 15 % før korona-utbruddet, men hadde nullvekst i perioden etter. Torghandel og detaljhandel utenom utsalgssted utgjør små transportvolum, og mens torghandel hadde lavere volumer (-1 %) i 2020 enn i 2019 i perioden før nedstenging, økte den med 23 % i perioden fra nedstenging eller 20 % for året som helhet. Detaljhandel utenom utsalgssted ble redusert med -29 % i 2020.

5.5 Oppsummering av viktigste funn

Til å studere hvordan transportmarkedet er endret i perioden etter nedstenging har vi studert sendingsdata fra de tre største samlasterne i Norge. Disse utgjør i sum ca. 180 millioner sendinger for 2019 og 2020 og dekker drøye 2 % av transporterte tonn innenriks og ca. 5 % av transportarbeidet, dvs. at samlastere frakter gods over avstander som er betydelig lenger enn gjennomsnittet av det som transporteres i Norge. Dataene inneholder ikke informasjon om transportmiddel, men vi har beregnet sannsynlig transportmiddelvalg vha. Nasjonal godsmodell og sammenliknet med transportmiddelfordelingen i makro. Dekningsgraden er høyest for transportarbeid med jernbane, der dekningsgraden er på mellom 16 og 17 %. Dette indikerer at en betydelig del av samlastgodset går mellom de største byene i Norge der jernbanetransport har sine konkurransefortrinn. Datagrunnlaget utgjør videre 2,3 % av alt gods som fraktes på veg i Norge og drøyt 6 % av transportarbeidet. I andel av nasjonal leietransport, øker samlasternes andel av lastebiltransporten til 3,3 % av transporterte tonn og 7,6 % av transportarbeidet.

I sum for B2B-leveranser holder det gjennomsnittlige transportvolumet seg nokså konstant på rundt 100 tusen tonn pr uke både i 2019 og i 2020. Den mest bemerkelsesverdige endringen i transportvolumer, som kan relateres direkte til første nedstenging er at det, sammenliknet med 2019, skjedde en *reduksjon* i transportvolumer fra uke 13 og fram til påsken i 2020, mens det i samme periode i 2019 *økte* transportvolumer. Det er reduserte transportvolumer for engroshandel, mens detaljhandelen har økte volumer. Samtidig skjer en dreining i leveranser fra B2B til B2C, noe som påvirker sendingsstørrelsen.

Pakker er et transportsegment i vekst, og særlig gjelder dette leveranser B2C som har en kraftig økning både i tonn og enda mer i antall forsendelser. Dette starter umiddelbart etter første nedstenging, vedvarer gjennom året, tiltar fra uke 43-44, og holder seg ut året 2020. Den andre nedstengingen, som gjaldt Oslo, kom fra mandag i uke 46. Pakkevolumet tiltar i denne perioden, og det framkommer at rekordmange forbrukere gjennomførte julehandelen på nett i 2020, noe som ga utfordringer mht. sorterings- og utleveringskapasitet for transportoperatørene. Andre nedstenging berørte primært Oslo, og vi finner at antall pakker øker betydelig mer i Oslo enn i landet for øvrig, og at dette forsterker seg gjennom året.

Sammenliknet med utvikling i bruttoproduksjon viser transportvolumene samme utvikling for de ulike industriproduktene og tilsvarende utvikling i transportbehov, men ikke nødvendigvis samme størrelsesorden på endringen. En forklaring på de tilfellene der det er ulikt fortegn på endringen, men også stor differanse mellom prosentvis endring i produksjonsverdi og transporterte tonn, kan skyldes endringer i kundeporteføljen til transportørene, men det kan også skyldes endringer i vareporteføljen innenfor næringen.

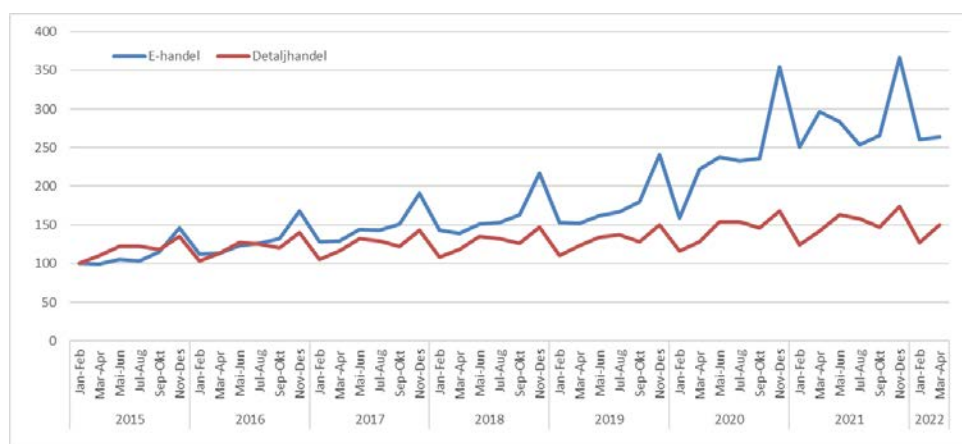
For engroshandel og for detaljhandel finner vi størst endringer i næringssegmenter som omfatter ulike varetyper, men hvor det ikke foreligger tilstrekkelig forklaring på hvilke av varene som har økt eller redusert mest. Innenfor detaljhandel er det klart at det er husholdningsvarer som særlig har økt under pandemien, og er et resultat av økt netthandel, noe som omtales mer spesifikt i neste kapittel.

6 Netthandel og hjemlevering

Nordmenn handler stadig mer varer og tjenester på nett. Mens omsetningen innen netthandel av varer har økt kraftig under pandemien, ble omsetningen av tjenester på nett redusert under pandemien som en direkte følge av den sosiale nedstengingen.

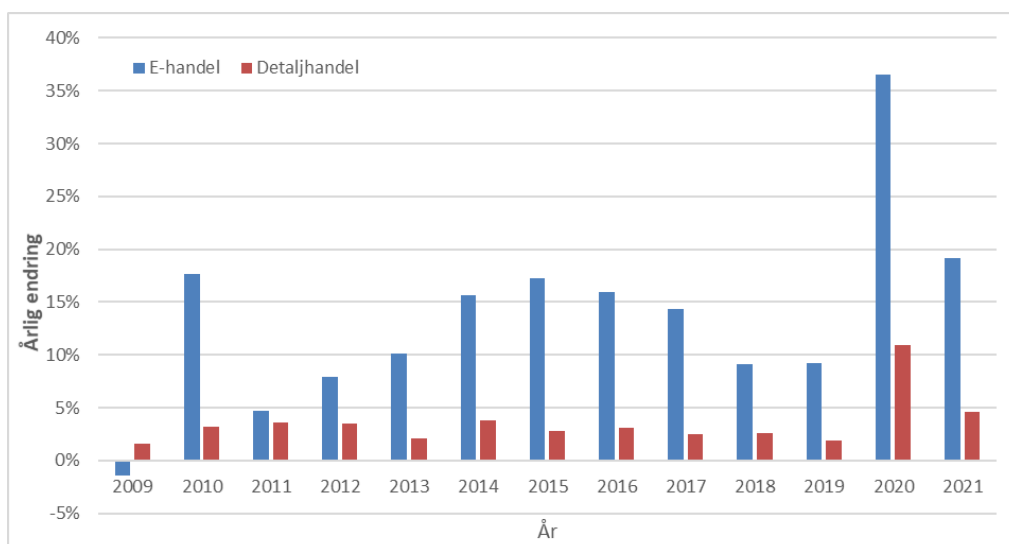
6.1 Netthandel

Ifølge SSBs varehandelsstatistikk økte omsetningen i netthandel²⁷ med 9 % fra året før både i 2017 og 2018, og med hele 36 % i 2020 og videre med 19 % i 2021. Til sammenlikning var veksten i omsetningen innen hele detaljhandelsnæringen på 2-3 % årene før pandemien, men økte til 11 % i 2020 og videre med 4,6 % i 2021. Med dette økte også andelen av omsetningen innen varehandel der transaksjonen gjennomføres i netthandelsbutikker fra 5,1 % for hele 2019, til 6,2 % i 2020 og videre til 7,1 % i 2021. Særlig var omsetningen innen netthandel høy i perioden fra november-desember 2020 og fram til april 2021, samt igjen under julehandelen i 2021, da handelen i norske nettbutikker utgjorde nær 8 % av detaljhandelsomsetningen. Dette fremkommer av figur 6.1 til figur 6.3.

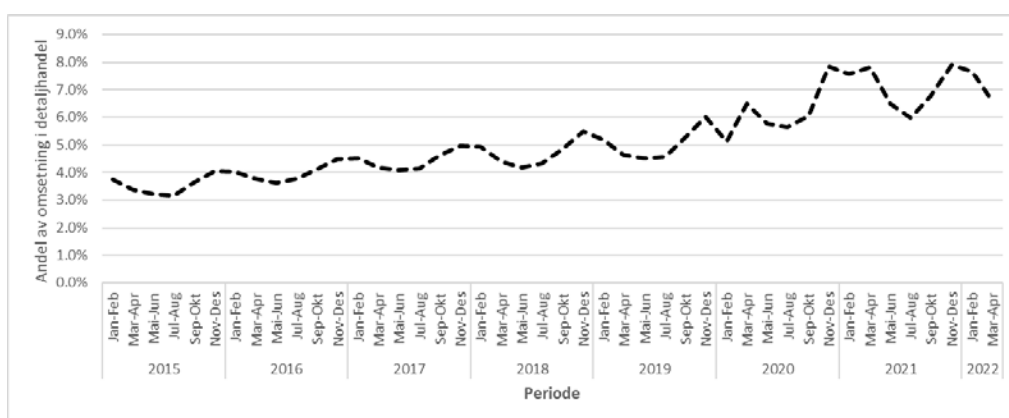


Figur 6.1: Utvikling i omsetning innen NACE-kode 47.91 Postordrehandel og handel via internett samt i sum for detaljhandelsomsetningen. Indeks der perioden januar-februar 2015 = 100. Kilde: [SSB-tabell 07312](#).

²⁷ Her definert som NACE-kode: 47.91 Postordrehandel og handel via internett. Dette er bedrifter der mer enn 50 % av omsetningen er på nett.



Figur 6.2: Årlig endring i omsetning (i prosent) innen NACE-kode 47.91 «Postordrehandel og handel via internett» samt i sum for detaljhandelsomsetningen. Kilde: [SSB-tabell 07312](#).



Figur 6.3: Omsetning innen NACE-kode 47.91 Postordrehandel og handel via internett i andel av detaljhandelsomsetningen. Kilde: [SSB-tabell 07312](#).

Det er imidlertid ikke bare bedrifter med NACE-kode 47.91 som selger varer på nett. Også en rekke andre norske aktører har netthandelsløsning, i tillegg til en betydelig importandel. Til betaling over internett benyttes internasjonale betalingskort, Vipps (i Norge) og betalings- og fakturaløsninger via utenlandske aktører som PayPal, Klarna, Collector og Svea. Norges Bank registrerer alle transaksjoner med de internasjonale betalingskortene og med Vipps, men Norges Banks statistikk inkluderer ikke betalings- og fakturaløsninger via utenlandske aktører, fordi disse ikke har oppgaveplikt i Norge. Netthandelstransaksjoner via disse betalingsløsningene kommer følgelig i tillegg og er anslått av Norges Bank til å utgjøre ca. 30 % av netthandelen²⁸.

²⁸ Norges Bank har gjennomført spørreundersøkelser der respondenten er bedt om å oppgi hvilken betalingsløsning som ble brukt ved siste netthandel. Den viser at disse betalingsformene utgjør ca. 30 % av handel på nett ([Norges Bank, 2022](#)).

SSB har i en periode publisert nyhetsartikler om bruken av Vipps og de internasjonale betalingskortene til transaksjoner på nett, men publiserer foreløpig ikke statistikk om dette selv. Ifølge SSB oversteg bruk av internasjonale betalingskort til kjøp av varer, tjenester og overføringer på nett, fysisk handel og kontantuttak, for første gang i 2. kvartal 2020 (Frøberg & Toraman, 2022a). Videre ble året 2021 et rekordår for netthandel med hele 231 milliarder kroner i betalinger og overføringer på nett. I *fysiske butikker* og til kontantuttak i Norge benyttes hovedsakelig BankAxept og i mindre grad internasjonale betalingskort. Informasjon om bruk av de internasjonale betalingskortene inkluderer imidlertid varekjøp på nett fra butikker både i og utenfor Norge, slik at det er mulig å anslå hvor stor del av handelen som er utenom NACE-kode 47.91. Dette framgår av tabell 6.1, der vi har justert for at betalinger via Klarna og PayPal utgjør ca. 30 % av netthandelen.

Tabell 6.1: Omsetning innen detaljhandel i Norge og e-handel i Norge og utlandet. Tall i mrd kr.

	Detaljhandel	E-handel*	Korttransaksjoner		Korttransaksjoner korrigert for andre betalingsløsninger		Inklusive netthandel for andre næringer enn NACE 47.91	
			Norge	Utland	Norge	Utland	Norge + utlandet	Sum E-handel**
2019	510,3	25,8						
2020	565,9	35,2	48,2	31,1	62,7	40,4	67,9	103,1
2021	592,0	41,9	63,4	35,6	82,4	46,3	86,7	128,6
Andeler av detaljhandelsomsetningen:								
2019	100 %	5,1 %						
2020	100 %	6,2 %	8,5 %	5,5 %	11,1 %	7,1 %	12,0 %	17,0 %
2021	100 %	7,1 %	10,7 %	6,0 %	13,9 %	7,8 %	14,6 %	20,1 %

* NACE-kode 47.91 Postordrehandel og handel via internett. Dette inkluderer butikker som har minst 50 % av omsetningen over internett.

** Andelen er beregnet av samlet omsetning innen innenriks detaljhandel og netthandel i utlandet.

Det framkommer at 11 % av detaljhandelsomsetningen innenriks var netthandel i 2020 og at dette økte til 13,9 % i 2021. Av dette utgjorde omsetningen utenom NACE-kode 47.91 (Postordrehandel og handel via internett) 44 % av netthandelsomsetningen i 2020 og 49 % i 2021. Dette er varer solgt av detaljhandelsbedrifter som tilbyr netthandel, men der netthandel utgjør mindre enn 50 % av omsetningen. Dessverre foreligger ikke tilsvarende grunnlag for 2019, slik at det ikke er mulig å anslå hvor stor andel som er kommet etter nedstengingen, men det er grunn til å anta at netthandelsomsetning utenom NACE-kode 47.91 har økt i perioden med sosial nedstenging.

Tabell 6.2 viser endring i leveranser fra varehandel levert B2B og B2C, målt i tusen tonn og antall pakker fra 2019 til 2020, fra samlastdataene.

Tabell 6.2: Endring i leveranser fra varehandel levert B2B og B2C fra 2019 til 2020, målt i 1000 tonn og antall pakker. Tresifret NACE-kode, fra samlastdataene.

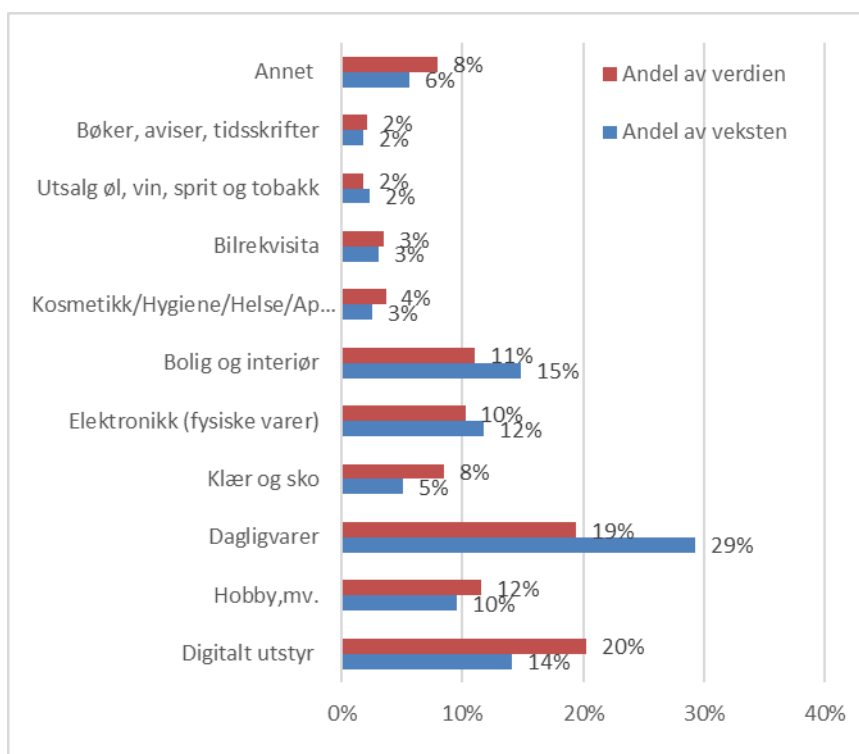
		1000 tonn		1000 sendinger	
		B2B	B2C	B2B	B2C
46.1	Agenturhandel	28	5	2	-5
46.2	Engroshandel med jordbruksråvarer og levende dyr	-1	144	-1	13
46.3	Engroshandel med nærings- og nytelsesmidler	-150	498	-19	-12
46.4	Engroshandel med husholdningsvarer og varer til personlig bruk	-796	1 836	-174	261
46.5	Engroshandel med IKT-utstyr	114	-393	-71	-104
46.6	Engroshandel med andre maskiner og annet utstyr	-409	385	-67	38
46.7	Engroshandel med spesialisert vareutvalg ellers	-37	1 252	0	117
46.9	Uspesifisert engroshandel	300	-9	30	18
47.1	Butikkhandel med bredt vareutvalg	247	4 781	2	1 019
47.2	Butikkhandel med nærings- og nytelsesmidler i spesialforretninger	-181	329	-3	46
47.3	Detaljhandel med drivstoff til motorvogner	-5	225	0	50
47.4	Butikkhandel med IKT-utstyr i spesialforretninger	22	34	2	20
47.5	Butikkhandel med andre husholdningsvarer i spesialforretninger	15 440	5790	193	776
47.6	Butikkhandel med bøker, musikkartikler og andre fritidsartikler i spesialforretninger	107	934	38	181
47.7	Annen butikkhandel i spesialforretninger	1 914	2 565	300	1 212
47.9	Detaljhandel utenom utsalgssted	355	7 194	49	1 674
Sum		16 946	25 567	280	5 305

Størst økning i antall pakker fra 2019 til 2020 er knyttet til de fire næringene «detaljhandel utenom utsalgssted», «annen butikkhandel i spesialforretninger», «butikkhandel med bredt vareutvalg» og «butikkhandel med andre husholdningsvarer i spesialforretninger». Nesten hele veksten er B2C. For tre av næringene, hhv «engroshandel med husholdningsvarer og varer til personlig bruk», «engroshandel med andre maskiner og annet utstyr» og for butikkhandel med nærings- og nytelsesmidler i spesialforretninger, har det vært en reduksjon i leveranser B2B som mer enn kompenseres av økte leveranser B2C.

Siden de to næringene med størst vekst i antall sendinger ikke gir noen indikasjon på hvilke produkter som omsettes, har vi undersøkt hvilken type bedrifter innen denne næringskoden i Virksomhets- og foretaksregisteret som har flest ansatte: Innen detaljhandel utenom utsalgssted er det leverandører av bl.a. matkasser, sports og friluftsutstyr og apotekvarer. Mens «annen butikkhandel i spesialforretninger» inkluderer bl.a. babyklær, interiørvarer og velværeprodukter. Det er med andre ord et bredt utvalg av detaljhandel bak økningen i pakkevolumet, men om vi skal oppsummere er det særlig leverandører av nærings- og nytelsesmidler, klær, sko, sports- og friluftsutstyr, interiør- og utstyrsvarer og apotekvarer.

For å øke innsikten i utviklingen i de spesifikke varene som omsettes på nett har vi i figur 6.4 vist utvikling i kjøp av ulike varer på nett, fra 1.kvartal 2020 til samme kvartal i 2022, basert på informasjon fra SSBs artikkelserie²⁹ om netthandel basert på bruken av internasjonale betalingskort.

²⁹ [Frøberg og Toraman \(2022b\)](#)



Figur 6.4: Endring i kjøp av ulike varer på nett, fra 1.kvartal 2020 til samme kvartal i 2022. Kilde: SSBs artikkelserie om netthandel basert på bruken av internasjonale betalingskort ([Frøberg og Toraman \(2022b\)](#)).

Det er særlig dagligvarer som utgjør størst andel av veksten i netthandel (29 %), etterfulgt av bolig- og interiørvarer (15 %), digitalt utstyr (14 %) og elektronikk (10 %). Disse varene tre varegruppene utgjør til sammen også om lag halvparten av vareomsetningen på nett. Hobbyvarer (10 % av veksten) og klær og sko (5 % av veksten) utgjør til sammen om lag 20 % av omsetningen, og er også de nest største bidragsyterne til veksten. Til sammenlikning utgjør bøker og tidsskrifter bare 2 % av både verdi og vekst.

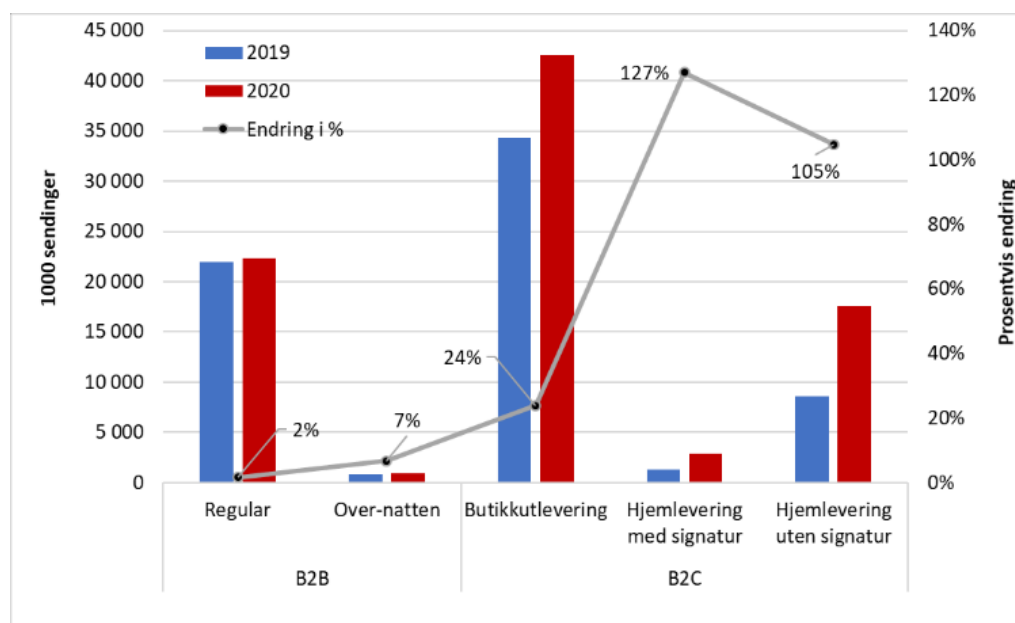
Mens det var en økning i netthandel av varer gjennom hele 2021, sammenliknet med samme kvartal året før, var det ifølge SSB en reduksjon i netthandel av varer etter gjenåpningen i 2022 på knappe 3 % i første kvartal og 10 % i andre kvartal. Dette er fra en historisk høy omsetning i første kvartal 2021, og netthandelen i 2022 er fortsatt på et historisk høyt nivå. Tallene for varehandel med internasjonale betalingskort fra SSB viser at det ble handlet mer varer i fysiske butikker og mindre varer på nettet i denne perioden. Netthandelen gikk særlig ned for klær og sko (med vel 30 %), til 2,2 milliarder kroner i 2. kvartal 2022, mest sannsynlig som følge av gjenåpning av detaljhandelen og normalisering av samfunnet. Det ble også brukt mindre beløp på hobbysaker og elektronikk, henholdsvis 2,6 milliarder kroner og 1,9 milliarder kroner i 2. kvartal 2022, mot henholdsvis 3,3 milliarder kroner og 2,6 milliarder kroner i 1. kvartal 2021. På den annen side ble det registrert kjøp av dagligvarer over internett i 2. kvartal 2022 som var 17 % større enn året før, det vil si 4,6 milliarder kroner. SSB legger imidlertid til at fortsatt vekst i handel av dagligvarer over internett kan ha sammenheng med at betalinger på en del brukersteder kan registreres over internett selv om kjøperen er til stede fysisk når varen eller tjenesten kjøpes, slik at det er usikkerhet knyttet til anslaget på hvor mye internetthandelen utgjør.

6.2 Utvikling i ulike leveringsløsninger av pakker

Ifølge samlasterne var hjemleveringer et nokså marginalt produkt før pandemien og få kunder ønsket å betale ekstra for å få varen levert hjem i stedet for til et utleveringssted. Dette endret seg kraftig da pandemien brøt ut. Nedstengingene utløste en formidabel vekst i etterspørsel etter hjemleveringer og samlasternes erfaring er at denne etterspørselen økte i takt med nedstengingene.

Samlasterne peker videre på en utvikling der kunder stiller økte krav til framføringstid. Generelt har det vært høy etterspørsel etter raske leveringer, dog med noe begrenset betalingsvilje. Samtidig er det store forskjeller mellom by og distrikt, hvor det i by er en del flere (nye) aktører/konkurrenter for raske leveringer. Økte volumer og ønske om rask levering ventes å vedvare også etter pandemien.

Figur 5.5 viser utvikling i antall sendinger for ulike leveringsløsninger, hhv. B2B og B2C i 2019 og 2020, samt prosentvis vekst.



Figur 6.5: Utvikling i antall sendinger for ulike leveringsløsninger og B2B og B2C i hhv. 2019 og 2020, samt prosentvis vekst.

Veksten i pakkevolumet var tilnærmet utelukkende i B2C og i liten grad B2B. Det var en økning i pakkeutlevering i butikk på nærmere 10 millioner sendinger i 2020 sammenliknet med 2019, men den relative veksten er likevel beskjeden sammenliknet med hjemleveringsløsningene som ble mer enn doblet fra 2019 til 2020. Tatt i betraktning at veksten var aller størst i perioden rundt julehandelen, med mer enn en tredobling av volumet, illustrerer dette at kapasiteten både i sorteringssystemer, distribusjon og utlevering ble satt på prøve.

Operatørene rapporterer om at utleveringsstedene i stor grad tok unna, men at det kunne oppstå utfordringer i noen få dager i strekk. I noen få tilfeller måtte pakker sendes til andre utleveringssteder eller det skjedde opphopning på terminal, som da eksempelvis ble levert hjem istedenfor, selv om det egentlig var ulønnsomt. Det ble også gitt eksempler på at det i perioder

med størst volumer ble utplassert container på utsiden av butikkene som var mest rammet for å ha et bufferlager for pakker det ikke var plass til inne på utleveringsstedet.

For hjemleveringer ble det i perioder omrokkert biler mellom segment (f.eks. B2B til B2C) for å øke kapasiteten. Også tidsvinduerne for hjemlevering ble utvidet med mer utlevering på dagtid, eller også senere på kvelden.

Pandemien medførte også at kunder i økende grad ønsket signaturløse leveringer. Ifølge sam-lasterne var det mulig å etterkomme etterspørselsøkningen i hjemlevering fordi hjemmekontor-situasjonen i utstrakt grad muliggjorde leveringer på dagtid, noe som tidligere i hovedsak skjedde på kveldstid.

For å øke kapasiteten av pakkeutlevering, dels som en erstatning for hjemlevering av pakker opp til en viss størrelse, er pakkeautomater innført som leveringsløsning av både Posten Norge og PostNord, men også av mindre aktører som f.eks. Instabox. Arbeidet med pakkeautomater som leveringsløsning startet før pandemien, men den enorme veksten i pakkemarkedet har medført at innfasingen er forsert.

6.3 Case: Hjemlevering av matvarer

Norges største matbutikk på nett, Oda, leverer matvarer hjem til forbrukere og bedrifter på Østlandet. De ble startet i 2013 av 10 gründere med mål om å gjøre hverdagen enklere for folk, og er en teknologi- og logistikkbedrift. Da pandemien startet i 2020 var Oda allerede inne i en vekstperiode, men har hatt en enorm etterspørselsvekst under pandemien og framtidig omsetningsvekst er forsert med 2-3 år sammenliknet med forventet før pandemien traff: I 2019 hadde Oda en omsetning på ca. 1 milliard kroner. Dette ble doblet i 2020 til rett under 2 milliarder kroner og i 2021 økte omsetningen med ytterligere 25 %, til 2,5 milliarder³⁰ kroner. Lageret er lokalisert i Lørenskog og under pandemien ble det jobbet med å bygge nytt lager i Lier.

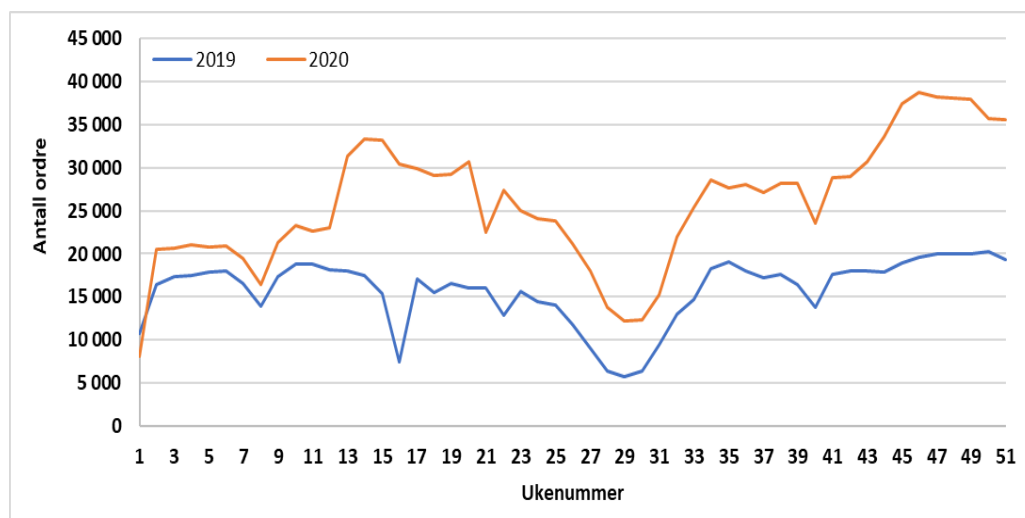
6.3.1 Håndtering av ordre i nettbutikk og tidspunkter

Allerede uken før første sosiale nedstenging var det en merkbar økning i omsetning av matvarer på nett: Både onsdag 4. mars og torsdag 5. mars 2020 hadde økte volumer sammenliknet med tilsvarende ukedager de foregående uker. Mandag 9. mars ble nettbutikken stengt for levering neste dag fordi antall ordre oversteg leveringskapasiteten. Det samme skjedde tirsdag 10. mars, men det store skiftet kom imidlertid onsdag 11. mars, med drastiske endringer i ordreinngangen. Nettbutikken ble stengt løpende for levering påfølgende dager når leveringskapasiteten var nådd, og ble på det meste stengt for levering åtte dager fram i tid. Dette varte til inn i påske-ukene. Fra påske fikk Oda hentet seg inn kapasitetsmessig og nettbutikken ble ikke lenger stengt for levering neste dag. Flaskehalsen er i hovedsak knyttet til bemanning, og kapasitetsvurdering gjøres ut fra bemanningssituasjonen. I etterkant fortsatte veksten å være betydelig, men med økt leveringskapasitet.

Figur 6.6 viser *leverte* ordre pr uke. Den fanger ikke opp den store etterspørselsveksten i nettbutikken, men viser at kapasiteten økte vesentlig fra uke 12 til uke 14 i 2020. Det fremkommer

³⁰ [Historisk år for Oda: vokste med halv milliard i 2021 | Oda \(ntb.no\)](#)

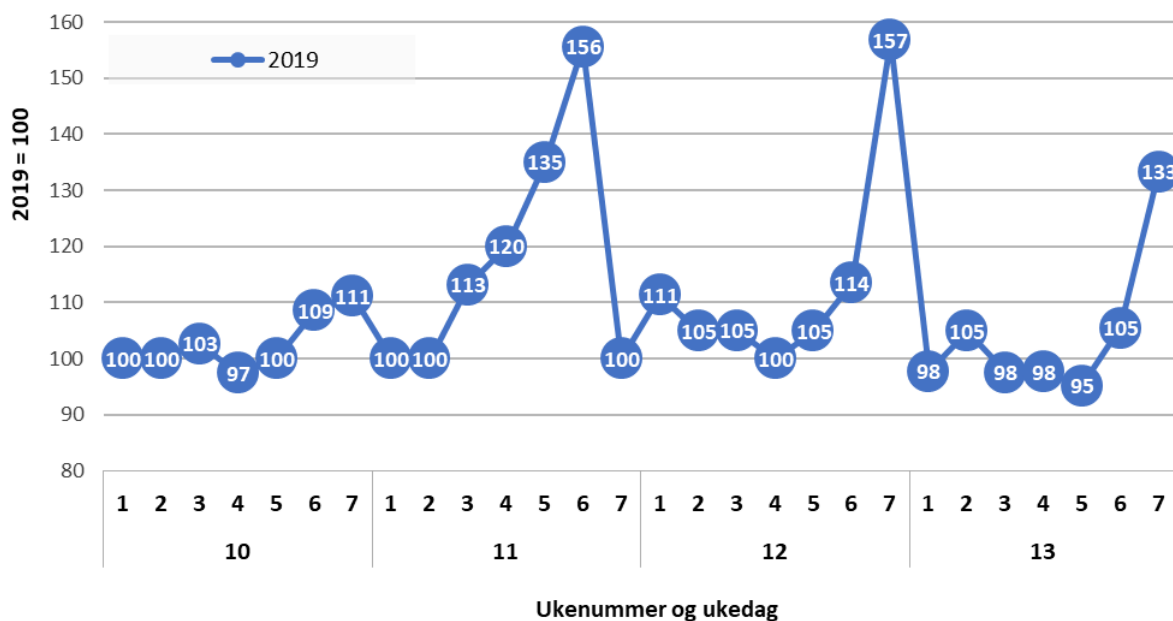
også at det ikke er tilsvarende dropp i antall ordre i forbindelse med påske (uke 15) i 2020, slik det er i 2019 (uke 16), og som vi så i samlastdata for både 2019 og 2020.



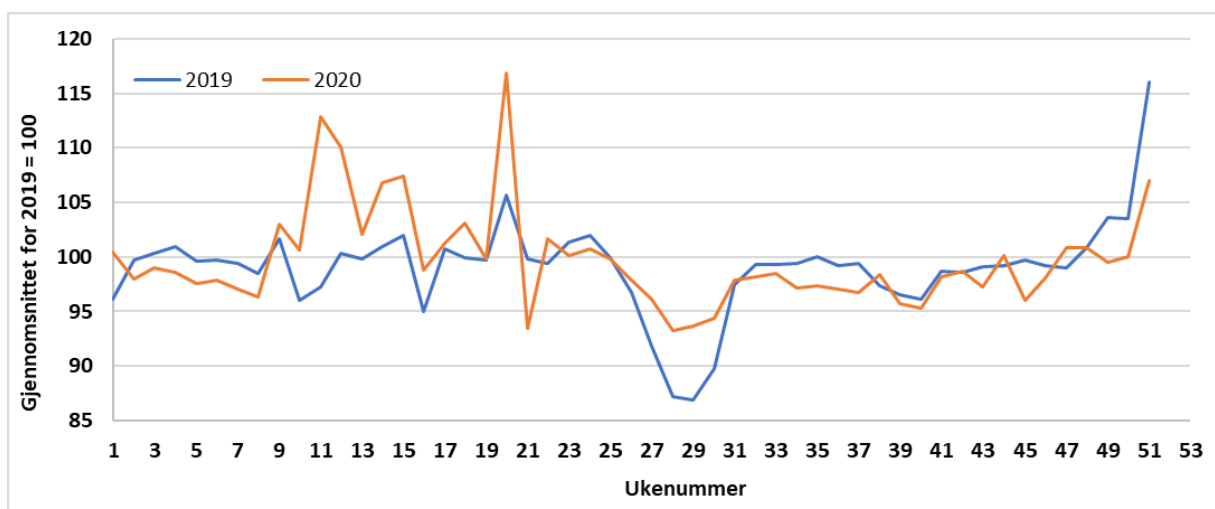
Figur 6.6: Antall leverte ordre pr uke i 2019 og 2020. Første nedstenging er fra fredag i uke 11, mens andre nedstenging (i Oslo) er fra mandag i uke 46.

Som en følge av nedstengingen av samfunnet forsvant mye av B2B-markedet, samtidig som B2C-markedet økte. Reduksjon i B2B skyldes sviktende etterspørsel i f.eks. varer som kjøpes inn til lunsj, fruktkurver og lignende på arbeidsplasser, fordi majoriteten var på hjemmekontor. For leveranser B2C var økningen Oda klarte å levere over 100 %, men totalt sett var økningen noe under 100 %.

I tillegg til den massive pågangen i etterspørsel, var det også en betydelig økning i antall produkter pr ordre i perioden rundt første nedstenging. Dette framkommer av figur 6.7, som viser utvikling i produkter pr ordre og dag i ukene rundt første nedstenging sammenliknet med antallet samme dag året før, mens figur 6.8 viser utvikling i gjennomsnittet pr uke for hele 2020 sammenliknet med 2019. Det framkommer at gjennomsnittlig antall produkter pr ordre varierer noe over året i normalsituasjonen, men at dette endres vesentlig i perioden rundt første nedstenging. Onsdag, to dager før første nedstenging, økte gjennomsnittlig antall ordre med 13 % sammenliknet med samme dag i 2019, mens dette økte til 20 % over nivået i 2019 torsdag, 35 % høyere på fredag, 156 % på lørdag, før gjennomsnittlig antall ordre avtar fra søndag. Mest sannsynlig er dette fallet tilbake til samme nivå som i 2019 en følge av økt antall utsolgtssituasjoner. Dette gjenspeiler usikkerheten som folk opplevde i tiden rundt nedstengingen og at flere kunder hamstret mat i denne tiden. Allerede uken etter nedstengingen er antall produkter pr ordre tilbake til nivået i normalsituasjonen, men med et høyere antall produkter levert på søndag både i uke 12 og 13. Sett over hele 2020 synes en ny peak i antall produkter pr ordre rundt uke 20, som er uken til 17. mai. Også i 2019 var det en økning i antall produkter pr ordre i denne perioden, men denne synes å være forsterket i 2020 og kan ha sammenheng med at feiringen ble gjennomført noe annerledes enn i normalår. Der hvor det på sommeren 2019 var en sterk nedgang i gjennomsnittlig antall produkter pr ordre, er nedgangen mindre i 2020. En mulig forklaring er at kundene i større grad ferierte i eget land og at Oda utvidet tilbudet om leveringer til populære hytteområder. I desember er det en økning i antall produkter pr ordre desto nærmere jul man kommer. Dette gjelder både i 2019 og i 2020.

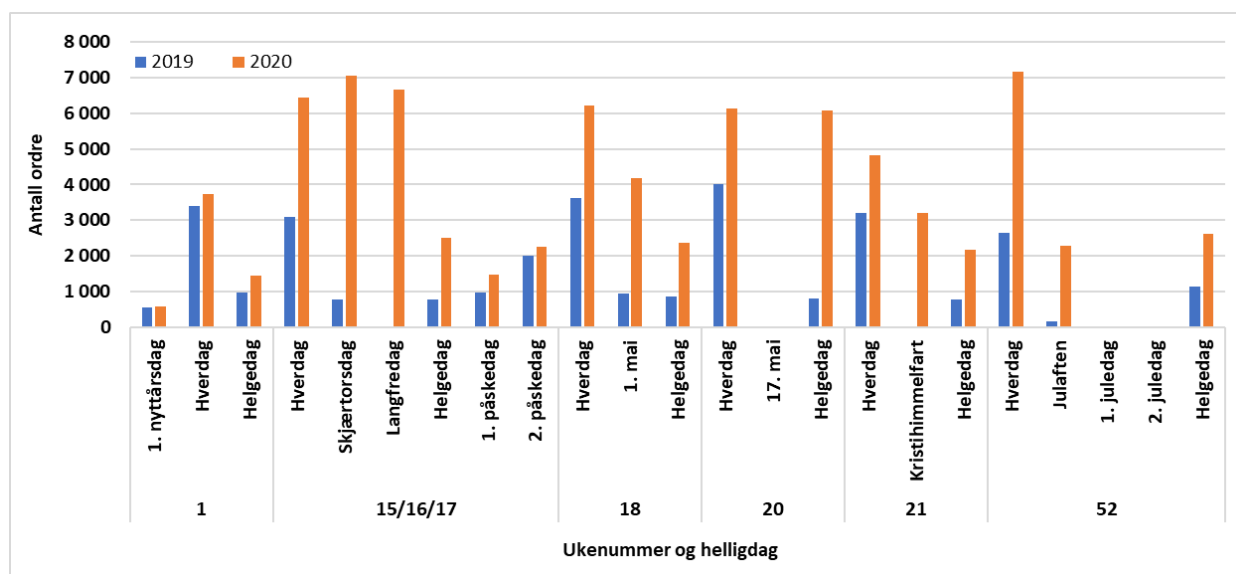


Figur 6.7: Utvikling i antall produkter pr ordre i tiden rundt første nedstenging, sammenliknet med samme periode i 2019. Varslingen om nedstengingen kom torsdag i uke 11, med virkning fra påfølgende dag.



Figur 6.8: Indeks for utvikling i antall produkter pr ordre etter uke i 2019 og 2020. Gjennomsnittet for 2019 = 100. Første nedstenging er fra fredag i uke 11, mens andre nedstenging (i Oslo) er fra mandag i uke 46.

Figur 6.9 viser gjennomsnittlig antall ordre levert i uker med helligdager i 2019 og 2020, og det fremkommer at helligdagene ble tatt i bruk under pandemien for å øke kapasiteten og håndtere etterspørselsveksten. Dette gjelder særlig dagene i påskeuken, da det i 2019 var svært få eller ingen leveringer Skjærtorsdag og Langfredag, mens det i 2020 var like mange leveranser på helligdager som hverdager i påskeuken i 2020. Bare 17. mai, 1. og 2. juledag var helt uten levering i 2020.



Figur 6.9: Gjennomsnittlig antall ordre i uker med helligdager i 2019 og 2020. Helgedag er lørdag og søndag.

Det er vanskelig å måle hvor stor andel av salget som ble overført til ny leveringsdag når nettbutikken ble stengt for leveranse neste dag av kapasitetsgrunner, men i en normalsituasjon anslår Oda at 30-40 % av salget flyttes over til neste dag. Kundenes villighet til å vente (f.eks. bestille en uke fram i tid) var ventelig høyere under nedstengingen enn i normalsituasjonen.

Med andre smittebølger kom en ny betydelig økning i ordreinngangen, men fordi makskapasiteten var høyere enn i første bølge, ble nettbutikken bare stengt for levering en dag fram i tid, med noen få unntak. Dette skjedde hovedsakelig i november, og noe mindre i desember 2020. Kapasitetsnivået hadde økt fra det som gjaldt i mars, men noe av kapasitetsøkningen fra våren var mistet, slik at poolen med innleid varebilkapasitet måtte bygges opp igjen. Vikarbyråene klarte imidlertid ikke fullt ut å levere behovet for kapasitet, og mange av vikarene var ikke lenger aktive.

For å imøtekomme behovet for økt transportkapasitet ble det i hovedsak leid inn transport gjennom mindre distribusjonsselskaper som har en pool av sjåfører og biler, inkludert kjølebiler. I tillegg ble det leid inn sjåfører uten bil, til biler som Oda leier eller leaser selv.

Også tidsslottene for levering ble endret under nedstengingene, fordi kundene i større grad var hjemme på dagtid. Dette var et viktig bidrag til kapasitetsøkningen. Dessuten ble tidsvindue for levering utvidet, noe som gav økte muligheter for samkjøring og medførte effektivitetsgevinster.

I forbindelse med Ukraina-krigen rapporterer Oda at de så en umiddelbar effekt da krigen brøt ut, i form av hamstringstendenser for beredskapsprodukter som store vannflasker og hermetikkvarer. Hamstringen varte innledningsvis kun i en kort periode. Det pekes imidlertid også på mulige langtidseffekter for vareforsyningen 1-2 år fram i tid, avhengig av utviklinger i bl.a. kornlagre og tilgang for til dyr.

6.3.2 Midlertidig produkt: Ferdigpakket

I perioden etter første nedstenging, da nettbutikken måtte stenges for levering flere dager fram i tid, kunne kunder som alternativ bestille produktet «Ferdigpakket», med levering neste dag.

Ferdigpakket besto av et standard utvalg av basisvarer, og ble etablert veldig raskt som et alternativ: Fra det ble besluttet en lørdag, var lager med ny bemanning på plass allerede påfølgende mandag. Produktet ble satt opp gjennom en egen nettløsning, som var koblet til Odas nettsider. Produktsiden var ny (modulbasert webside), men for kunden fremstod det som at det ble bestilt i Odas vanlige nettbutikk.

For å implementere Ferdigpakket ble det leid lagerkapasitet i Sandvika. Bakgrunnen var at Ferdigpakket skulle gi tilleggskapasitet, og derfor pakkes og sendes fra et eget distribusjonspunkt. Noen erfarne medarbeidere fikk ansvar for å sette opp produksjonslinjen i det nye lageret, og lærte opp nye vikarer.

Ferdigpakket ble imidlertid raskt avviklet da kapasiteten ble mer håndterbar igjen, fordi erfaringen var at kundene ønsker valgfrihet. Sandvika ble imidlertid fortsatt brukt som cross-dockingspunkt for å øke kapasiteten på vestsiden av Oslo, hvor ordrene ble sendt med tung lastebil fra lageret i Lørenskog til Sandvika og med distribusjon med varebil derfra.

6.3.3 Vareinngangen

Mye av vareomsetningen til Oda kjøpes lokalt, fra mange ulike leverandører og med lite direkteimport. Utfordringer som oppsto med transport på tvers av land berørte derfor Oda i mindre grad direkte, fordi problemene gjerne oppsto tidligere i verdikjeden, fra leverandørene til Odas leverandører.

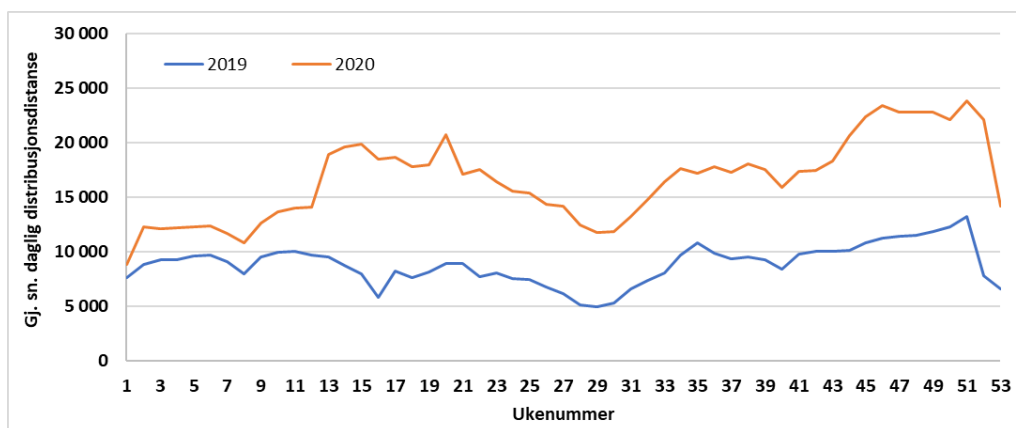
Da kundene begynte å hamstre varer i mars ble verdikjeden tømt for noen varer, slik som bakevarer og spesielt gjær. Et større problem var usikkerheten rundt når Oda ville få utsolgte varer levert igjen. Da det i mars 2020 på det meste lå inne kundebestillinger for åtte dager framover i tid, var det usikkert om leveranser av ulike varer ville komme inn i tide. Da måtte det tas valg om kundene skulle kunne bestille disse varene eller ikke. For noen leverandører, som det historisk var høy leveringstillitt til, ble det åpnet for kundebestillinger av varer selv ved utsolgt, mens det for varer fra andre leverandører ble stengt for bestillinger når butikken gikk tom for varer. Det oppstod likevel situasjoner der man trodde det skulle komme vareleveranser i tide, men hvor de ikke kom likevel. I disse tilfellene måtte varene krediteres. I tilfeller som det haster med å få inn flere varer og/eller leveringssituasjonen til leverandørene er vanskelig, hentet egne og innleide sjåfører varer hos leverandørene når de var ferdig med distribusjonsruten.

I perioder opplevde Oda, som er en mye mindre aktør enn de tre store aktørene i dagligvaremarkedet, at de ble noe nedprioritert hos enkelte leverandører. For eksempel er Rema en del-eier av Oda og har et innkjøpssamarbeid med Oda, men behandlet Oda som enkeltbutikk, selv om volumene deres er mye større. Dette var et problem i perioden etter første nedstenging, med maksvolumer pr butikk på levering av enkelte varer, som f.eks. toalettpapir. I forbindelse med julesesongen hadde enkelte underleverandører utfordringer med å levere varer. Dette slo noe hardt ut fordi vareflyten i nettbutikken er nærmere en just-in-time-flyt enn det som gjelder i fysiske butikker.

Oda har et positivt bidrag fra hver ordre, men er avhengig av volum for å dekke de faste kostnadene. Leveringsprisen kunne vært økt i perioden med svært høy etterspørsel, men Oda valgte å ikke utnytte situasjonen. Det ble heller ikke innført begrensninger med hensyn til minimumsvolum/-beløp som kunder måtte bestille for å få ordren levert, selv ikke i periodene med kapasitetsproblemer.

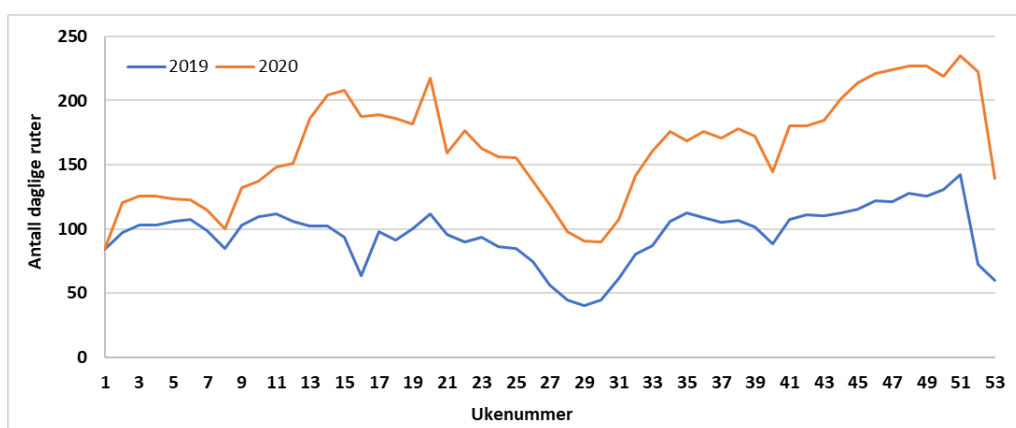
6.3.4 Transportplanlegging

Odas gjennomsnittlige daglige distribusjonsdistanse ble nær doblet fra 8 900 km i 2019 til 16 700 km i snitt for hele 2020 (figur 6.10). På det meste var daglig distribusjonsdistanse mer enn tredoblet sammenliknet med samme periode året før, noe som illustrerer det prekære behovet for økt distribusjonskapasitet.



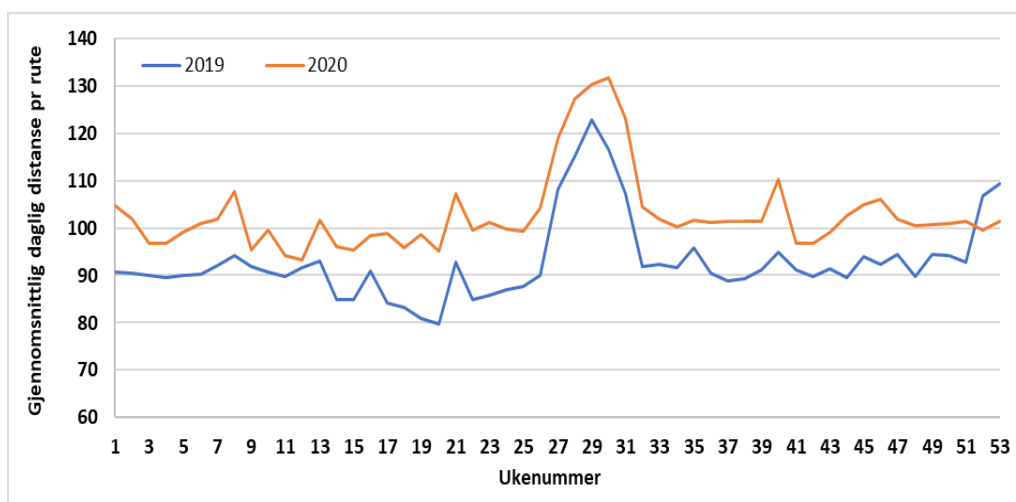
Figur 6.10. Gjennomsnittlig daglig distribusjonsdistanse etter uke i 2019 og 2020.

Også gjennomsnittlig antall distribusjonsruter pr dag økte, fra 97 i 2019 til 164 i 2020 (figur 6.11). På det meste ble det kjørt 319 distribusjonsruter i løpet av en enkelt dag i 2020, mot 203 på det meste i 2019.



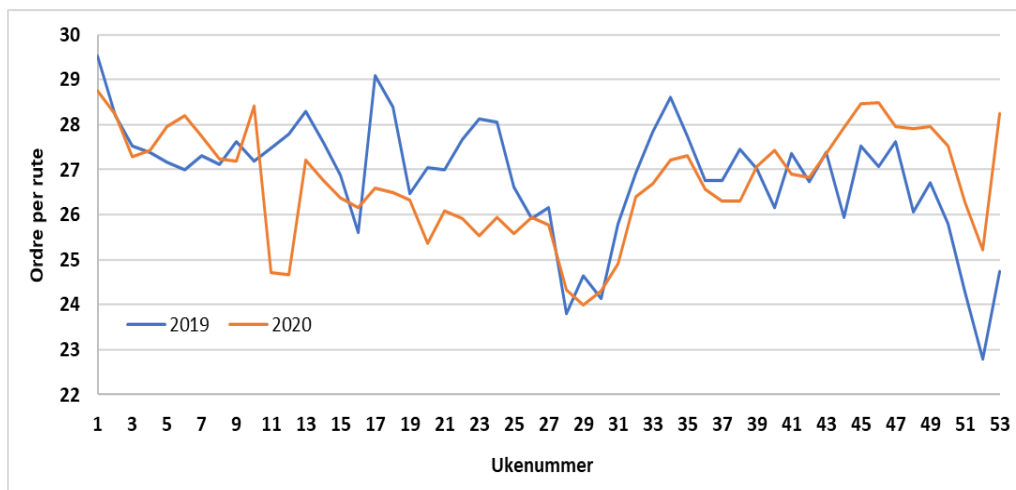
Figur 6.11: Gjennomsnittlig antall daglige distribusjonsruter pr uke i 2019 og 2020.

Økningen i etterspørsel var veldig spredt. Målt i prosent var økningen større i distriktene enn i Oslo, men fra et lavere nivå. Dette medførte at den gjennomsnittlige distribusjonsdistansen pr rute økte fra 92 km i 2019 til 102 km i 2020 (figur 6.12).



Figur 6.12: Gjennomsnittlig daglig distribusjonsdistanse pr rute etter uke i 2019 og 2020.

I gjennomsnitt var det rett i underkant av 26 ordre pr rute både i 2019 og i 2020, marginalt lavere i 2020 sammenliknet med 2019, men figur 6.13 viser at det i lengre perioder i 2020 var færre ordrer pr rute enn i tilsvarende periode i 2019. Dette endret seg utover høsten i 2020 og fra uke 43 var det flere ordre per rute i 2020 enn i 2019. Økt antall ordre ga en effektivitetsgevinst pr rute og reduserte kostnader målt pr stopp. Rundt juletid i 2020 var det i snitt 3 minutter i kjøretid mellom leveringene. Dette inkluderer både Oslo, men også leveringer ut i distrikt, hvor det kan ta 15-20 minutter mellom kundene.

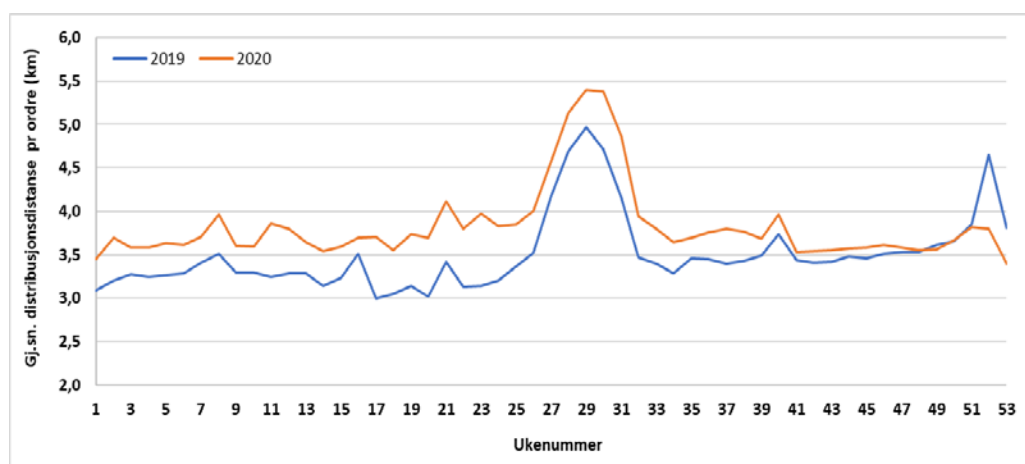


Figur 6.13: Gjennomsnittlig antall ordre pr rute etter uke, for hhv 2019 og 2020.

På Østlandet har Oda den største hjemleveringsflåten for kveldslevering av alle transportaktører og samarbeider med bl.a. Milrab, Sprell, Clas Ohlson og Anton Sport. Samarbeidspartnere ferdigstiller bestillinger til kunder (plukk, merking), som Oda tar imot, håndterer og fordele over ruter. Samarbeidsstrategien er uavhengig av pandemien.

I tillegg til distribusjon med varebil kjøper Oda transporttjenester med trekkbil og semitrailer fra lageret på Lørenskog og ut til distribusjonspunkter på Østlandet. Data fra Oda over total kjørelengde og totalt antall ordre viser at den gjennomsnittlige distribusjonsdistanse pr ordre øker i løpet av høsten 2019 og det høyere nivået fortsetter i 2020: I snitt for 2019 er distribu-

sjonsdistansten på 3,5 km og øker til 3,9 km i 2020 (figur 6.14), og er særlig høy på forsommeren i 2020.



Figur 6.14: Gjennomsnittlig distribusjonsdistanse pr ordre etter uke, for hhv 2019 og 2020.

Økningen i distanse pr ordre skyldes utvidet leveranseområde. Gjennomsnittlig distribusjonsdistanse pr ordre øker kraftig i juli begge år, noe som har sammenheng med at Oda tilbyr levering også til populære hytteområder i (tidligere) Østfold og Vestfold. Etter sommerferien måtte Oda minne kundene sine om å sjekke at de hadde riktig og oppdatert adresse i nettbutikken, fordi mange hadde endret adresse i forbindelse med hytteopphold og glemte å endre dette tilbake.

Oda har videre utviklet sin egen ruteplanlegger, fordi de har en del behov som ikke finnes i eksisterende løsninger. Dette har bl.a. sammenheng med at alle driftskritiske systemer er utviklet in-house, og Oda ser fordeler ved å ha alt dette i egne hender. Sjåførene tildeles fortrinnsvis ruter i områder der de er kjent, men hensynet til kapasitet settes foran dette om nødvendig. Kjennskap til ruten er særlig nyttig opp mot bedriftskunder (f.eks. hvor skal en parkere, hvilken dør er riktig for varelevering, etc.).

6.3.5 Kapasitetshåndtering under krisen

Største utfordring under pandemien har vært å skaffe nok kapasitet for å imøtekomme den store økningen i ordreinngang, i kombinasjon med å sikre en trygg arbeidsplass for medarbeiderne. Mye tid ble brukt til opplæring av et betydelig antall nye ansatte. Mye av kapasitetsøkningen skjedde via vikarbyrå for å redusere usikkerheten og for å ikke risikere å bli sittende med overbemanning dersom salget avtok. Dette ga arbeidstakere som ble permittert fra bedrifter som ble hardt rammet under pandemien en mulighet. Når permitteringen opphørte, falt og etterspørselen hos Oda i takt med fjerning av restriksjoner for smitte i samfunnet. Grunnbemanningen ble økt i etterkant, men ikke like mye som antall innleide vikarer i de mest kritiske fasene.

Flaskehalsene for Oda gjaldt både bemanning og distribusjon til kunde. Varebeholdningen var aldri begrensning fordi nettbutikken synliggjør varer som er utsolgt. Dersom mange produkter er utsolgt samtidig, kan det medføre at kunder dropper påbegynte ordre, noe som særlig skjedde i førjulstiden i 2020.

En annen flaskehals var tilgjengelige porter til lasting av varebiler, for varer som vanligvis må ha temperaturregulering. Når ruteplanleggeren setter rutene, må bilene dra fra lager innen et visst tidspunkt for å rekke å kjøre ruten. Dette ble utfordrende med økte volumer, siden antall porter er statisk og utvidelser med andre porter var utfordrende da ikke alle porter hadde kjøleterminal. Ett grep som ble tatt for å midlertidig øke lastekapasiteten var å plassere en semitrailer med kjøling på utsiden av terminalen. Dette gav en midlertidig temperaturregulert port og økte også arealet for lagring. Varebilene kunne hente ordrene derfra, og dette økte kapasiteten for utlasting i kritiske perioder for at ruter kunne sendes ut i tide.

6.3.6 Leveringsalternativer

Oda brukte tidligere utplasserte mobile hentepunkter som f.eks. containere/trailere, men har fjernet disse og satser på utvikling av nye hjemleveringsløsninger. Kunder kan f.eks. velge levering utenfor døren, og får da beskjed når varen er levert. Tidligere ble det testet levering i låste bokser med aktiv kjøling, men Oda har gått bort fra dette fordi løsningen medførte en betydelig oppstartskostnad. Andre løsninger vurderes også der temperaturen kan kontrolleres i en begrenset tidsperiode.

6.4 Oppsummering av viktigste funn

Netthandel av varer og tjenester var økende allerede før pandemien, men akselererte under pandemien, med en omsetningsøkning på 36 % i 2020 og ytterligere 19 % i 2021. Økningen var spesielt stor innen netthandel av varer, mens omsetningen av tjenester ble redusert som følge av sosiale restriksjoner. Perioder der omsetningen innen netthandel var særlig høy, var fra november-desember 2020 og fram til april 2021, samt igjen under julehandelen i 2021.

Ulike statistikker og analyser tyder også på at andelen netthandel av detaljhandelsomsetningen har økt sterkt under pandemien, for et bredt utvalgt av detaljhandelssegmenter, og nesten hele veksten er B2C.

Når det gjelder levering av netthandelsbestillinger utløste nedstengingene en formidabel vekst i etterspørselen etter hjemleveringer. Samlasternes erfaring er at etterspørselen økte i takt med nedstengingene og at kunders krav til framføringstid har økt, spesielt i by, hvor det er en del flere (nye) aktører for raske leveringer. Under pandemien var det en økning i pakkeutlevering i butikk, men spesielt av hjemleveringer. Tatt i betraktning at veksten i pakkevolumer var aller størst i perioden rundt julehandelen, med mer enn en tredobling av volumet, illustrerer dette at kapasiteten både i sorteringssystemer, distribusjon og utlevering ble satt på prøve.

Pandemien medførte også en stor økning i nettbestillinger av matvarer og hjemlevering av matvarer til forbrukere, samtidig som B2B-markedet ble redusert. Spesielt synlig var etterspørselsøkninger i perioder rundt eller etter at nye sosiale restriksjoner ble innført og også antall produkter pr ordre økte i gjerne i perioder med restriksjoner. Rundt første nedstenging medførte den enorme etterspørselsøkningen kapasitetsutfordringer for netthandelsbutikken, som måtte stenge nettbutikken for levering flere dager fram i tid. Flaskehalsen var hovedsakelig knyttet til bemanning. Som et kapasitetsutvidende tiltak opprettet Oda produktet ferdigpakket, som besto av en kasse med basisvarer. Denne ble pakket på en ekstern terminal og produktet ble opprettet svært raskt, men ble også avvirket raskt etter at de største kapasitetsutfordringene ga seg.

Ved senere innstramminger av samfunnsrestriksjoner var kapasiteten bedre rustet til å håndtere etterspørselsøkninger. Under pandemien ble leveringsvinduer endret og utvidet, noe som var mulig fordi mange jobbet hjemme og i tillegg gav økte muligheter for samkjøring, og dermed effektivitetsgevinster. Også helligdagene ble tatt i bruk for å håndtere etterspørselsveksten. Selv om det var noen utfordringer og usikkerhet knyttet til vareinngangen, har utfordringene vært relativt begrenset. Noe av utfordringene skyldtes at Oda gjennom et innkjøpssamarbeid med Rema ble behandlet som enkeltbutikk og med prioritering deretter. Fra 2019 til 2020 økte gjennomsnittlig daglig distribusjonsdistanse og antall distribusjonsrunder pr dag, mens økt antall ordre ga en effektivitetsøkning pr rute og reduserte kostnader målt pr stopp. For eksempel var det rundt juletider 2020 i snitt 3 minutter i kjøretid mellom leveringer, målt over leveringer i Oslo og distriktet i sum. Samtidig pågikk det flere parallelle utviklinger under pandemien; for eksempel utvidet Oda også leveringsområdene, herunder til populære hytteområder på Østlandet.

Etter gjenåpningen i 2022 kan det observeres en reduksjon i netthandel av varer, men fra rekordhøye nivåer i 2021 og til fortsatt svært høye nivåer historisk sett. Samtidig blir det handlet mer i fysiske butikker. Netthandelen gikk særlig ned for klær og sko, men også eksempelvis for hobbysaker og elektronikk. Dagligvareomsetningen på nett er imidlertid betydelig høyere så langt i 2022 enn tidligere.

7 Transportkostnader og -priser

Dette kapitlet fokuserer på kostnadsutvikling under pandemien. Først belyses kostnadsutviklinger på et overordnet nivå. Deretter diskuteres kostnadseffekter mer detaljert. Blant aspekter som belyses er utvikling i energipriser og arbeidskraftkostnader. Mange av utviklingene er påvirket eller drevet av pandemien, men det har samtidig vært mange andre drivere for utviklingen, som særlig berører kostnadsøkningen.

7.1 Kostnadsutvikling

7.1.1 Ekstrakostnader til smittevern

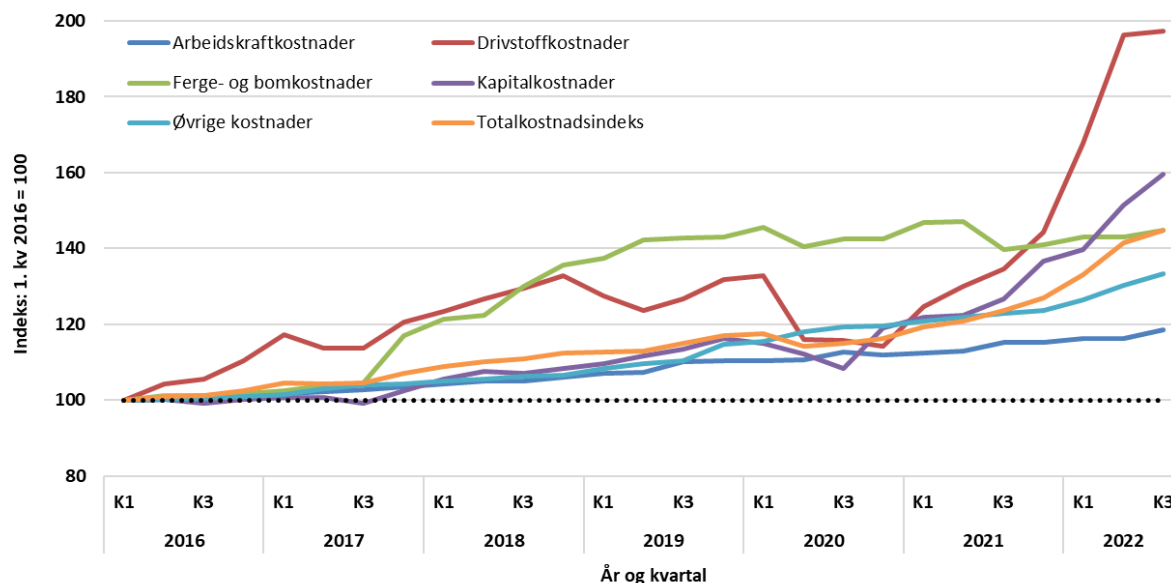
I intervjuene rapporterte samtlige samlastere at pandemisituasjonen medførte ekstrakostnader til smittevern og ulike typer oppfølging. Videre ble det blant annet nevnt at det har oppstått kostnader fra forsinkelser og midlertidige utfordringer med sorteringskapasitet, endring i skiftplaner, økt antall bomturer til nedstengte (industri)anlegg, spesielt gjaldt det i starten av pandemien, og behandling av returer. Noe av dette ble håndtert gjennom innleide vikarer, men hvor effektiviteten var lavere. I noen tilfeller var det også utfordringer med signaturer, som gjorde at leveringer tok noe ekstra tid. Det har videre vært noen utgifter knyttet til hjemmekontorstyr for ansatte.

Til gjengjeld oppgis at distribusjonsrutene ofte ble lengre og med flere leveranser pr rute, noe som gav økt lønnsomhet også ved hjemlevering. Noen stykkgoodsleveranser ble også mer kostnadseffektive, da de i større grad kunne leveres utenfor eller i resepsjonen og ikke måtte dras helt til kundemottak. Videre rapporteres det om besparelser knyttet til bl.a. redusert reisevirksomhet, som særlig gjelder administrasjonen.

I hvilken grad kostnadsøkningene kan veltes over på underleverandører eller kunder, avhenger bl.a. av langsiktigheten og innholdet i kontrakter, og om kostnader med lastebiler som blir stående uten oppdrag bæres av underleverandører. Operatørene har i varierende grad brukt eller forsøkt å bruke koronatillegg ovenfor sine kunder: Dette gjelder både om det ble brukt, lengden på perioden, satser, og differensiering mellom individuelle kunder. Videre ble det oppgitt tegn på en generell prisvekst under pandemien. Samtidig var det noe, men begrenset effekt av svekket kronekurs, og da spesielt ved direkte kjøp fra underleverandører i utlandet.

7.1.2 Lastebiltransport

Kostnader for lastebiltransport har de siste årene økt. Figur 7.1 viser utviklingen i kostnader for langtransport med lastebiler, både i sum og for ulike kostnadskomponenter.



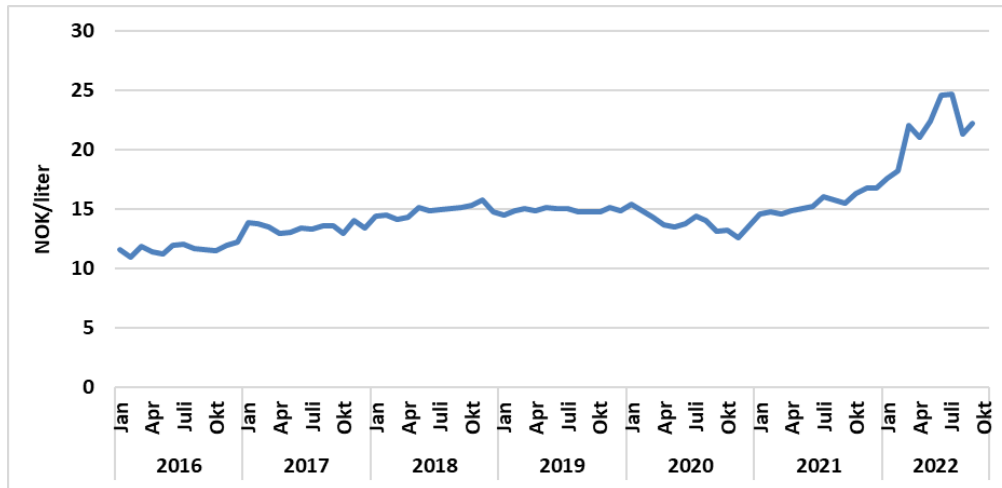
Figur 7.1: Indekstall for kvartalvis utvikling i transportkostnader for **lang**transport med lastebiler.

Sammenstilling basert på grunnlagsdata fra [SSB-tabell 12535](#) (totalkostnadsindeks) og [SSB-tabell 12538](#) (delkostnadsindekser). Første kvartal 2016 = 100.

I alt har kostnaden for langtransport med lastebiler økt med nærmere 45 % mellom starten av 2016 og tredje kvartal 2022. Bare gjennom 2021 var økningen for alle lastebilsegmenter i sum og også spesifikt for langtransport på ca. 9 %, med en ytterligere økning på drøye 15 % i første halvår 2022. Mens arbeidskraftkostnadene i perioden vokste med drøye 18 %, har drivstoffkostnadene i senere tid eksplodert; Ved slutten av 2020 lå disse 14 % høyere enn tidlig i 2016, mens på slutten av 2021 hadde dette økt til 44 %. I andre og tredje kvartal 2022 var drivstoffkostnadene nesten doblet i forhold til starten av 2016 og hvor utviklingen illustreres ytterligere i neste avsnitt. Kapitalkostnader har i samme periode økt med nærmere 60 %. Brorparten av økningen har kommet etter høsten 2020 og kapitalkostnadene har økt spesielt mye fra høsten 2021 og hittil i 2022.

Drivstoffkostnader er en viktig driver av totalkostnadene³¹ for lastebiltransport og kostnadene har i 2022 fortsatt å øke sterkt, ikke minst som følge av store oljeprisøkninger i forbindelse med krigen i Ukraina. Figur 7.2 illustrerer utviklingen i pumpepris på diesel.

³¹ Ifølge en pressemelding fra NHO LT ([2022b](#)) utgjør diesel normalt ca. 30 % av kostnadene for en lastebil. [SSB \(2022b\)](#) reviderte i første kvartal 2022 vektene for kostnadsgrupper (ift totalen) for ulike kjøretøysegmenter i beregning av statistikken. Drivstoffkomponenten har en vekt på mellom 14 % (renovasjonstransport) og 26-27 % (anleggstransport/tømmertransport). For langtransport vektet drivstoff 23,8 % (f.eks. vektet arbeidskraft 34,2 % og kapitalkostnader 15,9 %).



Figur 7.2: Utvikling i gjennomsnittlig pumpepris (utsalgspriser) i kroner pr liter diesel, inkl. avgifter og mva. [Kilde: SSB-tabell 09654.](#)

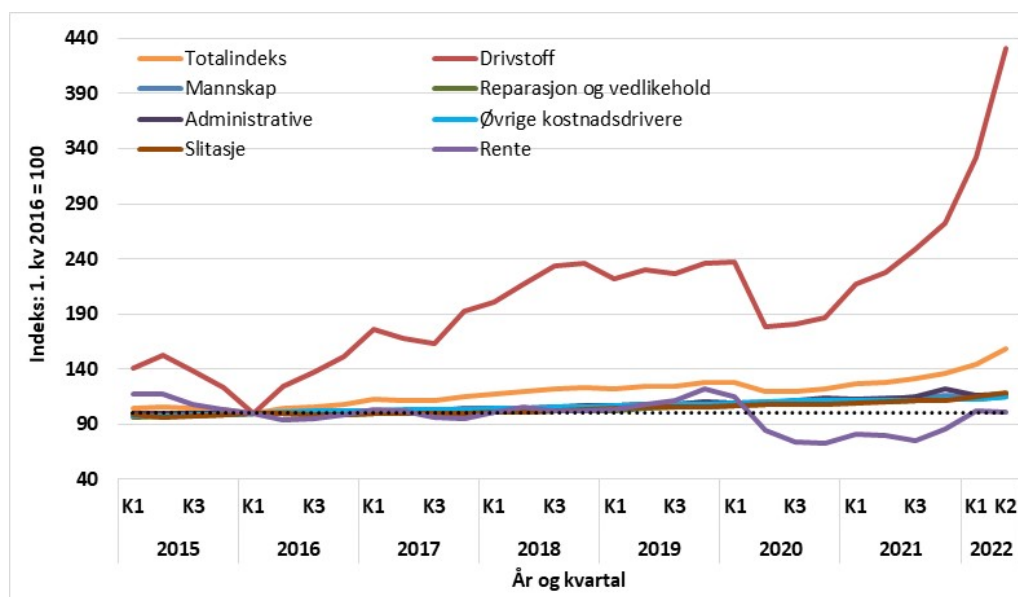
Fra figuren ser vi noe variasjon i dieselpriisen over tid, med en økende trend inn i 2019, fulgt av en stabilisering og noe nedgang gjennom 2020 i forbindelse med pandemien. Siden slutten av 2020 har imidlertid dieselpriisen økt og økningen eksploderte i mars 2022, hovedsakelig som følge av krigen i Ukraina. Ifølge prosjektdeltakerne har dieselpriisøkningen medført at flere utenlandske transportører stoppet kjøring i Skandinavia.

I tillegg til store økninger i drivstoffkostnader rapporteres det om økninger i kapitalkostnader (investeringskostnader knyttet til kjøretøy) (f.eks. [NHO LT, 2022b](#)) og om leveringsutfordringer.

Videre ventes arbeidskraftkostnadene å øke ytterligere gjennom et samspill av flere faktorer. En av disse faktorene er sjåførmangel og utfordrende rekruttering eller opprettholdelse av både norske og utenlandske sjåførere (se egne avsnitt). Dette forsterkes av at vilkårene og lønnsnivået på det europeiske fastlandet relativt sett har blitt bedre de siste årene, i tillegg til pandemirelaterte utfordringer for innreisende utenlandske sjåførere, noe som i sin tur gjør at utenlandske sjåførere i større grad enn før velger andre land fremfor å jobbe i Norge. Videre ventes EUs Mobilitetspakke, gjennom mål om å forbedre leve- og arbeidsvilkår for sjåførere, å øke arbeidskraftkostnader til vegtransport betydelig.

7.1.3 Innenriks sjøfart

Kostnadsutviklingen for innenriks sjøfart, både i sum og for ulike kostnadskomponenter framgår av figur 7.3.



Figur 7.3: Indekstall for kvartalvis utvikling i transportkostnader for innenriks sjøfart. Sammenstilling basert på grunnlagsdata fra [SSB-tabell 11585](#). Første kvartal 2016 = 100.

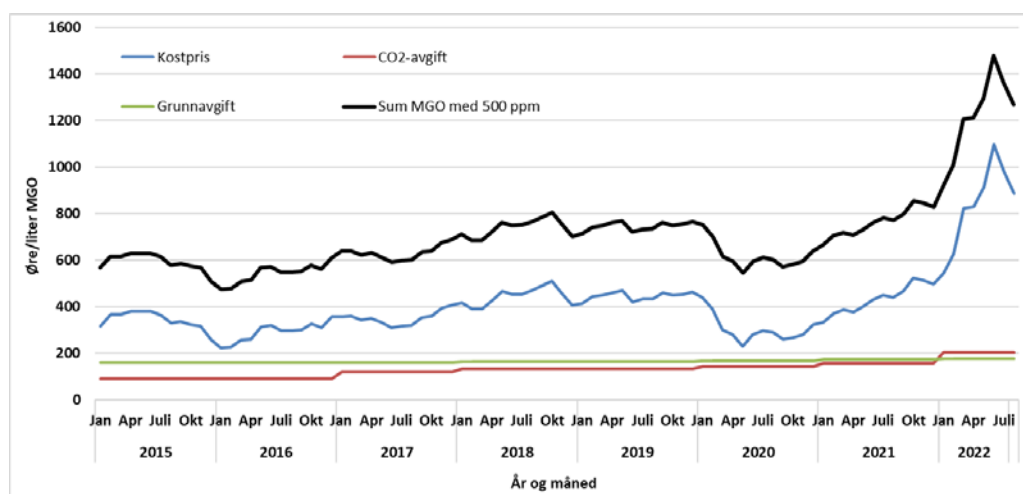
Kostnadene for innenriks sjøfart har siden 2016 økt med nærmere 60 %. Den viktigste driveren bak dette er som for lastebiltransport, den store økningen i drivstoffkostnadene. Drivstoffkostnadene begynte å øke fra et spesielt lavt nivå i første kvartal 2016, og veksten ble forsterket av økt CO₂-avgift ved årsskiftet 2016/2017 ([SSB, 2017a](#))³². I første del av 2017 viste prisene en liten nedgang, før de begynte å øke sterkt igjen fra slutten av året og mot høsten 2018 ([SSB, 2017b](#), [SSB, 2017c](#) og [SSB, 2018](#)). Etter dette stabiliserte drivstoffprisene seg på et betydelig høyere nivå enn i 2016 ([SSB, 2019](#) og [SSB, 2020a](#)), før en dramatisk reduksjon i 2020 ([SSB, 2020b](#)). Reduksjonen skyldes fallende energipriser globalt, svært lave oljepriser på verdensmarkedet som følge av pandemien og uenighet mellom oljeproduserende land om produksjonsvolumer. Også priser for marint drivstoff gikk betydelig ned i denne perioden. Fra årsskiftet 2020/2021 steg drivstoffprisene sterkt igjen og prisene har eksplodert i forbindelse med krigen i Ukraina ([SSB, 2022c](#)).

At drivstoffkostnader er en svært viktig kostnadsdriver for innenriks sjøfart i forhold til andre kostnadsdrivere synes også av at totalkostnader har økt, til tross for en tidvis betydelig nedgang i rentekostnader. Sistnevnte skyldes i hovedsak en nedgang i nominell rente og til dels en samtidig økning i inflasjon og nedgang i utlånsmarginen som SSB forutsetter for indeksen.

Figur 7.4 illustrerer i mer detalj, utviklingen i prisen for marin gassolje (MGO), basert på data fra en aktør i markedet. Det bemerkes at figuren ekskluderer transportkostnader til tankanlegg og forhandlerens avanse, noe som øker prisen for sluttbruker. For transportkostnader til tank-

³² Selv om grafen ikke viser en åpenbar kobling, kan «Svoveldirektivet» ha hatt innvirkning på priser for maritimt drivstoff. Svoveldirektivet trådte i kraft i januar 2015 og innebar at tillatt svovelutslipp fra marint drivstoff ble sterkt redusert for skip som seiler innenfor det europeiske SECA-området (Østersjøen, store deler av Nordsjøen og Den engelske kanal). I perioden før Direktivet trådte i kraft seilte de færreste av godsskipene i dette området med løsninger som tilfredsstilte de nye kravene. De aller fleste skipene måtte derfor gjøre kostbare ombygginger til scrubber eller bruke dyrere drivstoff med lavere svovelinnhold.

anlegg kan det forventes at disse også har økt i 2021/2022 grunnet generelt høye drivstoffpriser. Prisen for sluttbrukeren vil også variere sterkt etter leveringssted og mengde.



Figur 7.4: Utvikling i raffinert pris for marin gassolje (MGO) til tankanlegg, i øre pr liter. Kostpris, CO₂-avgift, grunnavgift og i sum (for MGO med lavt svovelinnhold (500 ppm) som ikke svarer svovelavgift. Pris ekskl. transportkostnad til tankanlegg og forhandlerens avanse.

Prisen for MGO har steget betydelig siden et bunnivå høsten 2020, både i 2021 og spesielt i 2022. Variasjoner i kostprisen er den viktigste driveren, men også grunnavgiften og CO₂-avgiften utgjør samlet en betydelig andel av prisen. CO₂-avgiften har steget de siste årene og spesielt ved årsskiftet 2021/2022.

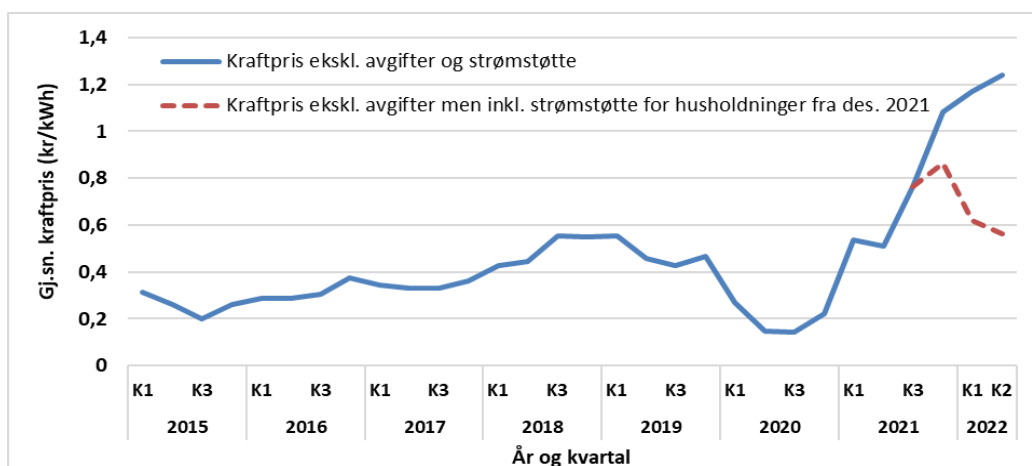
Selv om bruken av LNG er langt mindre utstrakt enn MGO, har også LNG-prisen økt sterkt i senere år, og spesielt i forbindelse med krigen i Ukraina. Også her var prisen på et bunnivå i starten av pandemien, men ble doblet i løpet av 2020 og er siden mangedoblet i forhold til nivået før pandemien. Økningen³³ var spesielt stor fra høsten 2021 og i perioden mai til august 2022, som følge av energikrisen som har oppstått i forbindelse med Ukraina-krigen³⁴.

7.1.4 Elektrisitet

Elektrisitet er en viktig kostnadskomponent til f.eks. terminaldrift, oppvarming av kontorer og drift av elektronisk utstyr, samt ved innfasing ny framdriftsteknologi for kjøretøy. Figur 7.5 viser utviklingen i den gjennomsnittlige spotprisen for strøm i Norge (alle el-spotområder), eksklusive offentlige avgifter og nettleie. Til illustrasjon viser den stiplede kurven den samme utviklingen, inkludert strømstøtte, gjennom ordningen som ble innført fra desember 2021. For perioden gjengitt i grafen var kompensasjonsordningen kun tilgjengelig for private husholdninger.

³³ Se f.eks. [Statista \(2022\)](#)

³⁴ Se f.eks. [HSN \(2022\)](#)



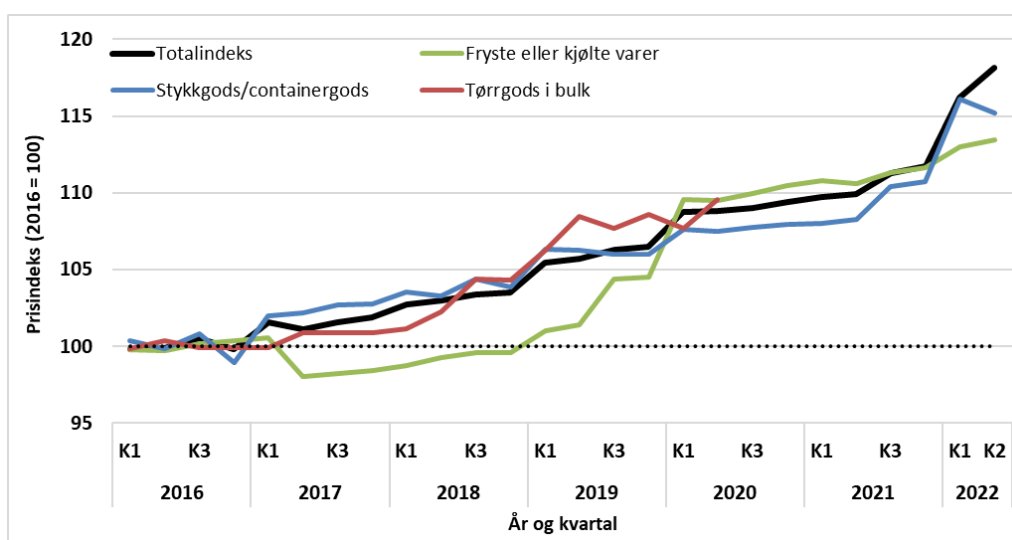
Figur 7.5: Utvikling i kraftprisen eksklusive offentlige avgifter (forbruksavgift på elektrisk kraft, merverdiavgift og tilskudd til ENOVA) og strømstøtte samt eksklusive nettleie. Kilde: [SSB-tabell 09387](#).

Etter flere år med strømpriser på mellom 0,2-0,6 kr/kWh og høyere priser vinterstid enn om sommeren, var kraftprisen særlig lav sommeren 2020. Etter dette har kraftprisene økt med spesielt store økninger (mangedoblinger) fra sommeren 2021 og så langt i 2022. Figuren viser priser som gjennomsnitt over prisområder (inkl. Nord-Norge med mye lavere priser) og over hele kvartal. I praksis har kraftpriser og topper i noen områder og i noen perioder vært flere ganger høyere enn gjennomsnittspriser som framgår av grafen. Dette har skapt en helt ny situasjon og mye usikkerhet både for næringsliv og private husholdninger.

7.2 Prisutvikling for transport og logistikk

SSB utarbeider produsentprisindekser for ulike tjenester, herunder blant annet lastebiltransport, post- og distribusjonsvirksomhet og lagring. I dette kapitlet presenteres utviklingen i hver av disse.

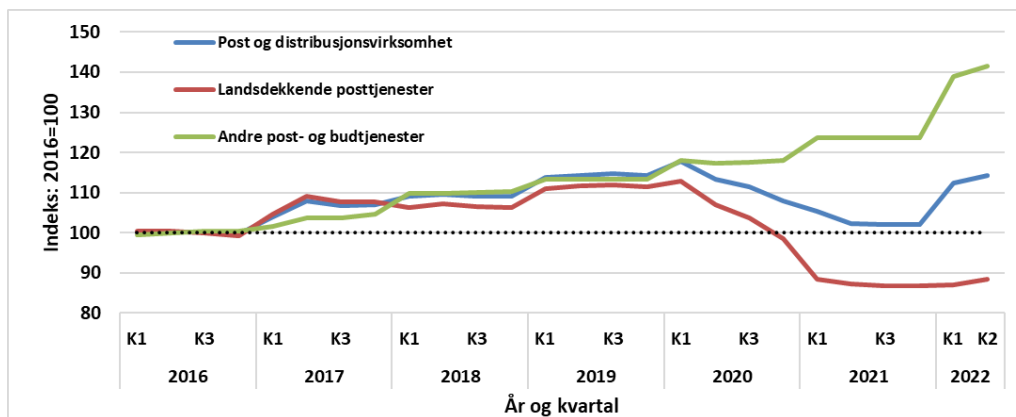
Figur 7.6 viser prisutviklingen for lastebiltransport, både i sum og for et utvalg av transport-segmenter, hhv. fryste eller kjølte varer, stykkgoods og containergoods og tørrgods i bulk.



Figur 7.6: Prisutvikling for transporttjenester for et utvalg transportsegmenter. Kilde: [SSB-tabell 07159](#).

Totalprisene for lastebiltransport i sum, er blitt ca. 18 % høyere siden 2016. Ved overgangen til nytt kalenderår er det en korrigerende i nivå, noe som også gjelder ved inngangen til 2020 og til 2022, men i selve koronaperioden er det en jevn utvikling fram til et prishopp sommeren 2021, fulgt av en sterk økning fra årsskiftet 2021/2022. For termotransporter (transport av fryste og kjølte varer) gikk prisene sterkt opp fra starten av 2019 og med en stor økning før pandemien inntraff Norge. Etter dette har prisstigningen fortsatt gjennom pandemien, men vært lavere og jevnere. For tørrgods i bulk er prisindeksen bare oppdatert fram til sommeren 2020. Dette gjelder også segmentene for transport av oljeprodukter og andre væsker og gasser i bulk og skyldes ifølge SSB at de baseres på for få observasjoner til at de publiseres enkeltvis. Totalindeksen inkluderer imidlertid observasjoner for disse segmentene³⁵ og at utviklingen for denne ligger over kurvene for stykkgods og fryste/kjølte varer fra 4. kvartal 2021, innebærer at prisstigningene i disse andre transportsegmentene må ha vært spesielt store.

Figur 7.7 viser utvikling i produsentprisindeks for post- og distribusjonsvirksomhet i sum og fordelt på hhv landsdekkende posttjenester³⁶ og andre post- og budtjenester (aviser/blader, brev og reklame).



Figur 7.7: Utvikling i produsentprisindeks for post- og distribusjonsvirksomhet. Kilde: [SSB-tabell 08922](#).

For landsdekkende posttjenester er det en økning i produsentprisen fra 2016 og fram til første kvartal 2020. Da skjer det et trendbrudd med fallende priser til de stabiliserer seg på et nytt nivå fra første kvartal 2021 og som er lavere enn i 2016. Ifølge SSB er det særlig prisutviklingen for levering av ordinære pakker og ekspresspakker som falt i denne perioden. En sannsynlig forklaring er økt konkurranse om pakkedistribusjon under pandemien. Det kan også skyldes økte volumer og potensielt økte stordriftsfordeler i pakkedistribusjon. En tredje forklaring er at 7. juli 2020 startet Posten å gå brevruter annenhver dag i stedet for daglig. Dette er ifølge Posten den største årsaken til dette fallet, ikke pandemien eller kostnadseffekter pga. høyere pakkevolum. Omleggingen skyldes en endring i Postloven som ble vedtatt av Stortinget i god tid før pandemien.

For andre post- og budtjenester er det derimot en økende trend, med en prisjustering gjeldende fra første kvartal hvert år. Særlig er det stor økning fra første kvartal 2022, med en pris-

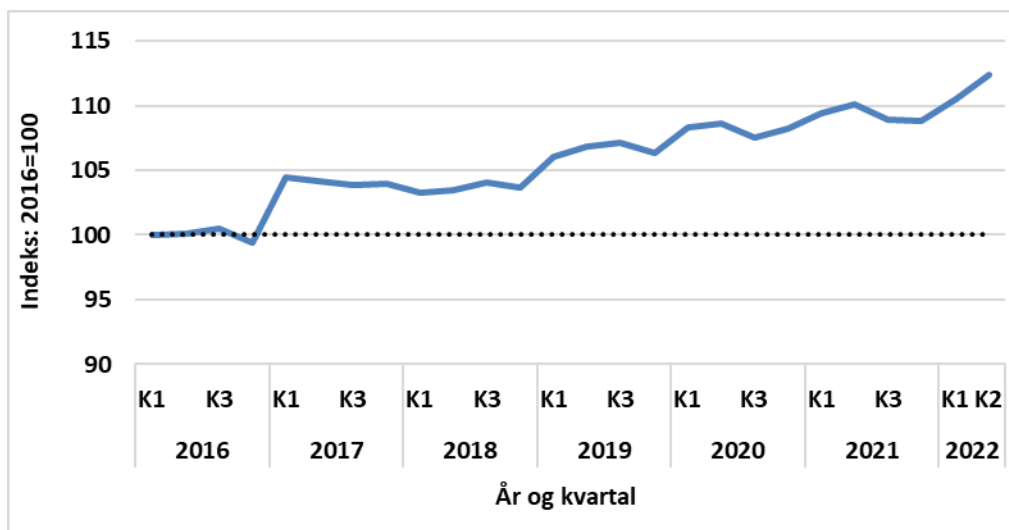
³⁵ Og i tillegg for «annen transport»

³⁶ Posten Norge med både brevpost og pakkepost

økning på 15 prosentpoeng, mens det for de landsdekkende posttjenestene bare er en mindre justering på et par prosentpoeng. Den vektete indeksen (i sum for post og distribusjonsvirksomhet) følger en utvikling som er nær gjennomsnittet. Gitt Postens dominerende posisjon med landsdekkende posttjenester, virker det ikke som at de to delkostnadsindeksene er vektet med distribusjonsvolumet i totalindeksen for post- og distribusjonsvirksomhet.

Både Posten og PostNord, som er de to største aktørene i Norge innen pakkedistribusjon, hadde begge tidenes beste årsresultat i 2020, forårsaket av pandemidrevet netthandel og rekordomsetning³⁷. Begge hadde nær en dobling av det økonomiske resultatet sammenliknet med foregående år. Det oppgis at resultatene ble oppnådd til tross for og ikke nødvendigvis pga korona. Samtidig oppgis stor økning i hjemleveringer som viktig driver (og denne er i betydelig grad koronarelatert). Hjemleveringer gir da gjerne et bedre bidrag både prismessig og en kostnadsreduksjon gjennom vesentlige skalaeffekter av økninger. Generelt er imidlertid lønnsomheten høyere for pakkeutlevering i butikk enn ved hjemleveringer, til tross for at sistnevnte er dyrere for kunden. Schibsted-eide Helthjem, en av de største utfordrerne i pakkemarkedet, hadde en stor volumøkning i 2020 og 2021, med 8,7 millioner pakker levert i 2020 og 13,4 millioner pakker i 2021 ([Moderne Transport, 2022](#)). Ifølge Moderne Transport vil Schibsted samlokalisere sin distribusjonsvirksomhet og trykkeri i et nytt bygg i Vestby fra 2023. Der investeres det i et moderne sorteringsanlegg for å sikre videre vekst.

I tillegg til prisindeksene for godstransport og post- og distribusjonstjenester, publiserer SSB en tilsvarende prisindeks for tjenester knyttet til lagring. Denne indeksen viser at prisene for lagring var ganske stabile gjennom 2017 og 2018, for så å starte en oppadgående trend fram til sommeren 2021. Etter dette gikk prisene marginalt ned, for så å øke noe sterkere gjennom første halvår 2022. Den mest sannsynlige forklaringen til prisveksten fra tredje kvartal 2021 er de sterkt økende elektrisitetsprisene.



Figur 7.8: Utvikling i produsentprisindeks for lagring. Kilde: [SSB-tabell 07247](#).

³⁷ Se f.eks. [E24 \(2021a\)](#) og [Tungt.no \(2021\)](#)

7.3 Oppsummering av viktigste funn

Kostnaden for langtransport med lastebiler har økt med rundt 30 % siden starten av 2016 og økningen har vært spesielt stor gjennom 2021 (9 prosentpoeng) og første halvår 2022 (10 prosentpoeng). De største kostnadsdriverne de siste årene er økende kapitalkostnader og, fra 2021 og spesielt gjennom 2022, en eksplosjon i drivstoffkostnadene, dels i forbindelse med Ukraina-krigen. Videre ventes arbeidskraftkostnadene å øke ytterligere på grunn av bl.a. mangel på arbeidskraft og som følge av EUs mobilitetspakke.

For innenriks sjøfart har kostnadene økt med rundt 60 % siden 2016. Hoveddriveren er store økninger i drivstoffkostnadene fra høsten 2020, som er forsterket siden, slik at disse forsommeren 2022 var over fire ganger høyere enn i starten av 2016. Økt kostpris på marint drivstoff er den viktigste årsaken, men også (økte) avgifter utgjør en betydelig andel av prisen, i tillegg til at dyrere distribusjon av drivstoff påvirker prisen mot sluttbruker. Selv om elektrisitet i dag ikke utgjør store andeler av energiforbruket til godstransport, har også disse energiprisene økt sterkt siden sommeren 2020.

Prisstatistikk for tjenester viser at godstransport på land har blitt ca. 18 % dyrere for kunder siden 2016. Under pandemien økte prisene jevnt, men svakt fram til sommeren 2021, men etter dette har prisene økt sterkt, spesielt for transport av stykk gods/containergods. For termogods økte prisene noe sterkere før pandemien og har siden 2020 steget jevnt, men så langt ikke hatt samme prishopp som stykk gods/containergods.

Også for post- og distribusjonstjenester viser prisstatistikken utvikling under pandemien: For landsdekkende posttjenester faller prisene betydelig fra andre kvartal 2020 til første kvartal 2021 for så å stabilisere seg. Årsaken er ifølge SSB særlig en prisnedgang for levering av ordinære pakker og ekspresspakker, noe som sannsynligvis har sammenheng med økende konkurranse om pakkedistribusjon under pandemien, men er også potensielt en følge av økte volumer og stordriftsfordeler i pakkedistribusjon. Store aktører innen pakkedistribusjon i Norge har hatt gode økonomiske resultater i 2020, drevet av netthandelsvekst og rekordomsetning.

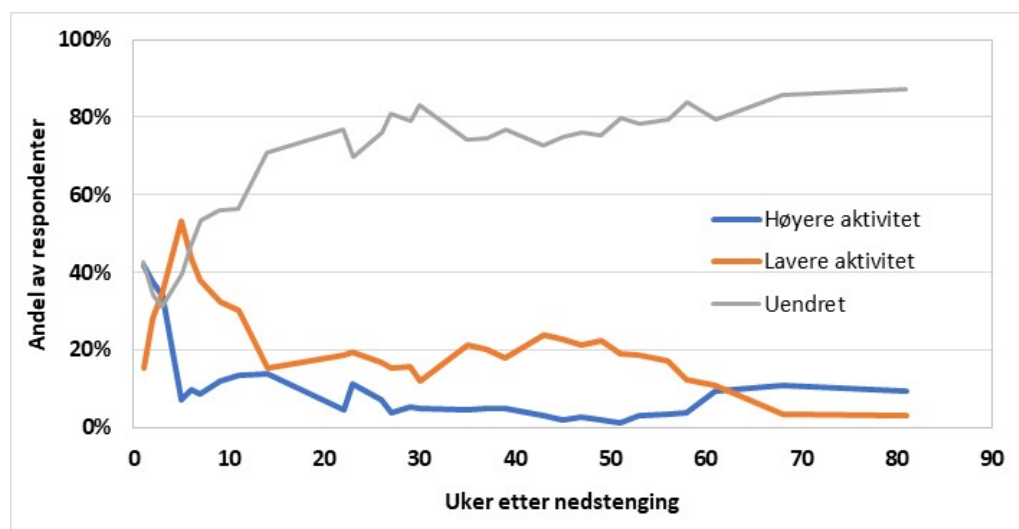
Prisstatistikk for lagringstjenester viser at prisene var ganske stabile gjennom 2017/2018, for så å starte en oppadgående trend. Etter sommeren 2021 gikk prisene marginalt ned, for så å øke noe sterkere gjennom første halvår 2022, sannsynligvis i sammenheng med de sterkt økende elektrisitetsprisene.

8 Lastebiloperatørenes utfordringer

8.1 Lastebileierne

For å kartlegge både de umiddelbare effekter av pandemien og potensielle langsiktige utfordringer i lastebilbransjen, startet NLF umiddelbart etter nedstengingen med sin «koronaundersøkelse», en spørreundersøkelse som ble gjennomført i 26 runder, over en periode på 80 uker, blant medlemsbedriftene.

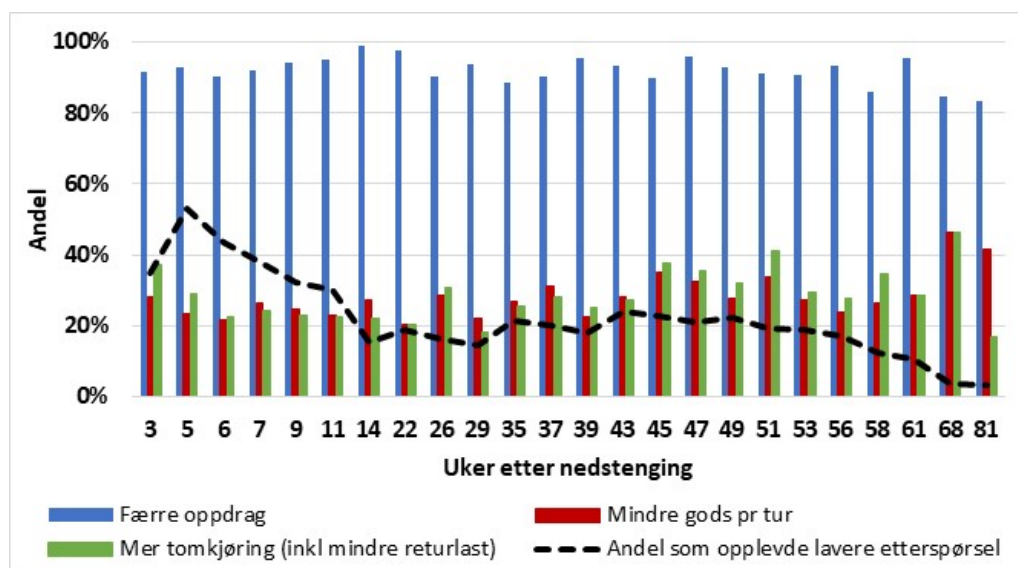
NLFs medlemsbedrifter ble spurt om en rekke ulike forhold og utfordringer knyttet til koronapandemien. Blant annet ble de spurt om de hadde merket lavere etterspørsel eller kanselleringer av oppdrag som følge av koronaviruset og om etterspørselen hadde blitt redusert, vært uendret eller økt. Dette illustreres i figur 8.1.



Figur 8.1: Utvikling i bedriftenes svar om endringer i etterspørsel som følge av koronasituasjonen. Kilde: NLFs koronaundersøkelse.

Fra figuren framkommer det at den første perioden etter nedstengingen i mars 2020, opplevde lastebileierne både økt og redusert aktivitet, noe som påvirket en betydelig andel av bedriftene. Bare noen få uker ut i pandemien, begynte en økende andel lastebileiere å oppgi at transportetterspørselen var uendret på grunn av koronasituasjonen, og fra sommeren 2020 rapporterte 70 til nærmere 90 % av bedriftene uendret transportetterspørsel. Påfallende er at blant bedriftene som oppga endret transportetterspørsel, er andelen som oppga redusert aktivitet høyere enn andelen som oppga økt aktivitet i et drøyt år fra første nedstenging, men etter dette er det noen flere bedrifter som oppgir økt aktivitet, enn redusert aktivitet. Analyser av hvorvidt det var forskjeller mellom ulike bedriftsstørrelser (målt i antall lastebiler), med hensyn til redusert, økt eller uendret etterspørsel, viste ikke entydige mønstre.

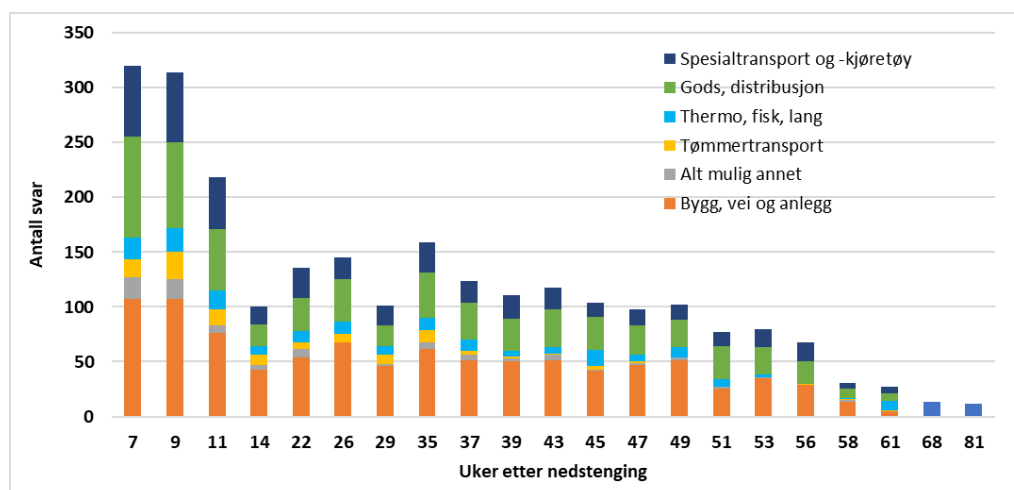
Bedriftene som oppga lavere etterspørsel kunne videre antyde om de hadde opplevd færre oppdrag, mindre gods pr tur, og/eller mer tomkjøring (inkl. mindre returlast), og kunne oppgi flere alternativer. Svarene illustreres i figur 8.2.



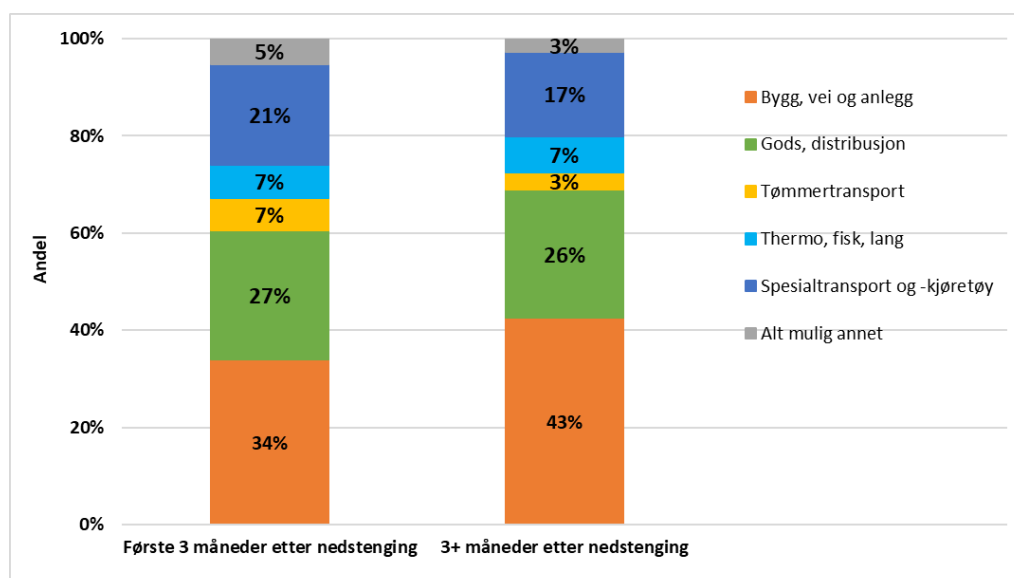
Figur 8.2: Utvikling i andel respondenter som oppga at de opplevde lavere etterspørsel og, for disse respondentene, fordeling av årsakene som ble oppgitt for lavere etterspørsel. Kilde: NLFs koronaundersøkelse.

Figuren viser gjennomgående at 'færre oppdrag' er den viktigste driveren bak lavere etterspørsel, mens 'mindre gods per tur' og 'mer tomkjøring' utgjør om lag like andeler. I gjennomsnitt over den analyserte perioden angis 'færre oppdrag' omtrent 3 til 4 ganger så ofte som hver av de andre alternativene. Samtidig synker andelen bedriften som opplever lavere etterspørsel gjennom perioden, som også illustrert i Figur 8.2: Utvikling i andel respondenter som oppga at de opplevde lavere etterspørsel og, for disse respondentene, fordeling av årsakene som ble oppgitt for lavere etterspørsel.

Videre har vi sett på de respondentene som oppga en lavere etterspørsel, og hvilke typer transport som merket reduksjonen mest. Vi har her aggregert type transport, fra mange titalls mulige fritekstsvar, til 6 hovedgrupper. Figur 8.3 viser at antall respondenter som oppga at de hadde stått overfor redusert etterspørsel, var høyest i perioden umiddelbart etter første nedstenging, for så å bli lavere med noen midlertidige topper. Figur 8.4 viser andeler når det er justert for et lavere antall bedrifter som har hatt redusert etterspørsel, senere i tid. Det framkommer at bygg, vei og anlegg, samt gods/distribusjon, utgjør betydelige andeler av de transportørene som har hatt redusert etterspørsel. I noe mindre grad gjelder dette også 'spesialtransport og -kjøretøy'. Gruppene 'termo, fisk', 'tømmertransport' og 'alt mulig annet' utgjør mindre andeler.

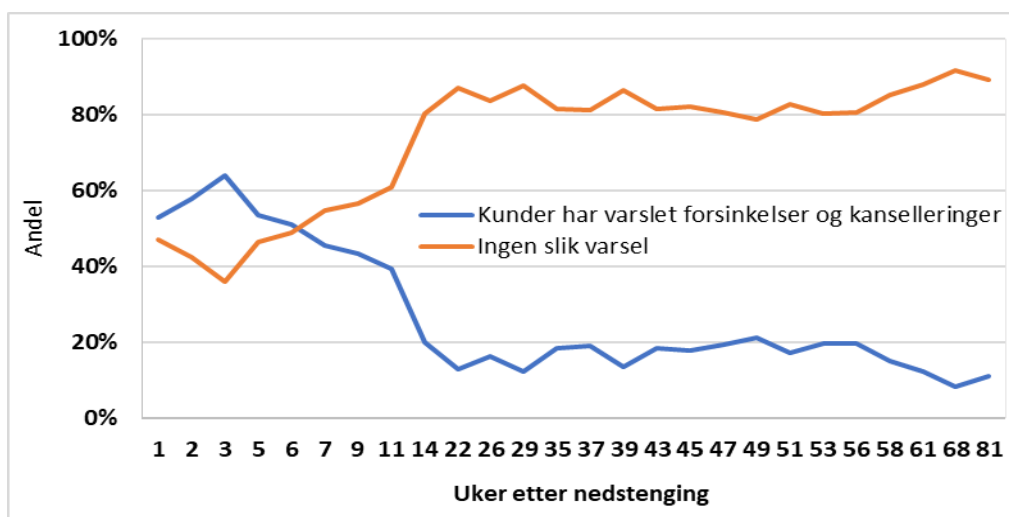


Figur 8.3: Utvikling i antall respondenter som har oppgitt reduksjon i etterspørsel, etter transporttype. Kilde: NLFs koronaundersøkelse.



Figur 8.4: Fordeling av andeler respondenter som merket en reduksjon i etterspørsel, etter transporttype. Kilde: NLFs koronaundersøkelse.

Bedriftene ble videre spurt om deres kunder hadde varslet forsinkelser eller kanselleringer (figur 8.5) eller gitt konkrete signaler om endret aktivitet i den nærmeste framtiden som følge av koronasituasjonen (figur 8.6).

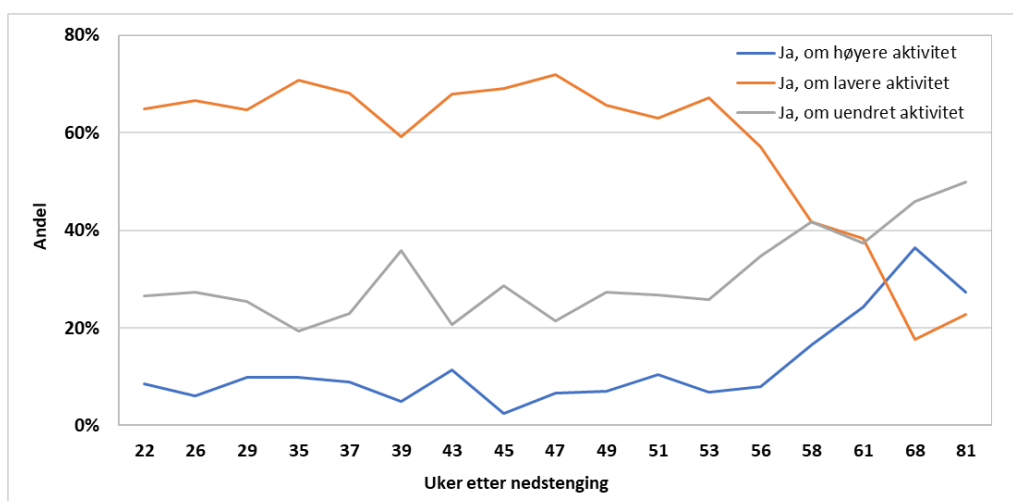


Figur 8.5: Utvikling i andel respondenter som antyder at kunder har varslet forsinkelser eller kanselleringer. Kilde: NLFs koronaundersøkelse.

De første tre ukene etter nedstengingen i mars 2020 var varslede forsinkelser og kanselleringer en økende utfordring, med godt over 60 % av respondentene som oppga å ha mottatt slike varsler fra kunder. Deretter, og de 8-9 påfølgende ukene gikk andelen ned til ca. 40 %, for deretter å raskt gå ned til under 20 %. Siden har andelen respondenter som oppga at de ble varslet om forsinkelser eller kanselleringer holdt seg stabil på mellom 15-20 %, med noe en lavere andel i et fåtalls svaruker, særlig mot slutten av undersøkelsesperioden.

Videre analyser viser mindre forskjeller i andelen respondenter som oppga at de var varslet om forsinkelser og kanselleringer, med tanke på hvor mange lastebiler bedriften har. Blant de minste bedriftene (null eller en lastebil til vanlig daglig drift) oppga rundt 40 % av respondentene å ha mottatt slike varsler, mens for lastebileiere som har to eller flere biler, lå andelen på mellom 50-60 %.

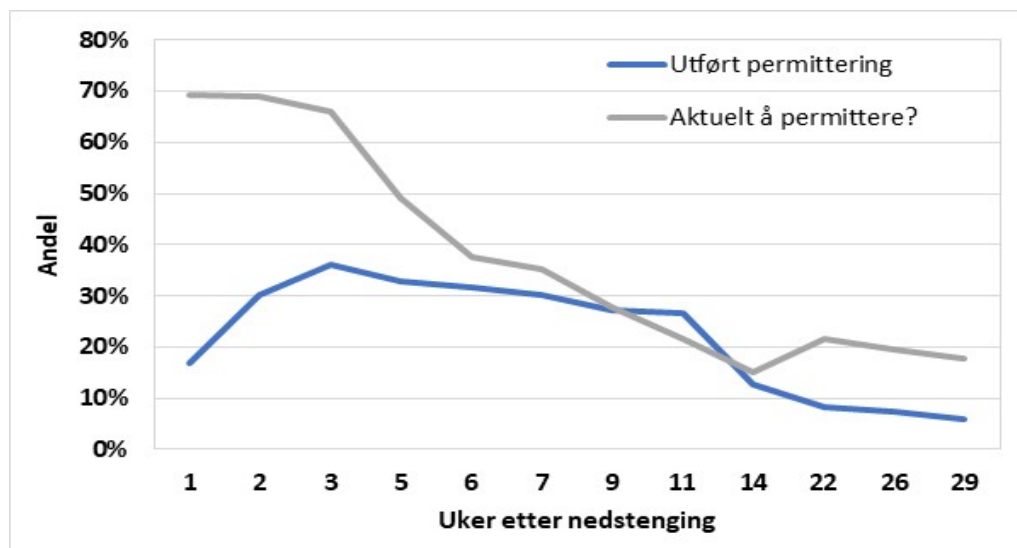
Som nevnt viser Figur 8.6 utvikling i andel respondenter som oppga å ha mottatt konkrete signaler fra kunder om endret aktivitet i nærmere framtid, som følge av koronasituasjonen.



Figur 8.6: Utvikling i andel respondenter som oppga å ha mottatt konkrete signaler fra kunder om endret aktivitet i nærmere framtid, som følge av koronasituasjonen. Kilde: NLFs koronaundersøkelse.

Selv om bedriftene etter hvert i mindre grad oppga lavere etterspørsel som følge av koronasituasjonen, har kunder i større grad fortsatt å signalere at aktiviteten ville kunne reduseres i nærmeste framtid. Fra figuren er det også påfallende at det i mindre grad ble gitt signaler fra kunder om at aktiviteten ville øke, fram til mer enn et år etter første nedstenging.

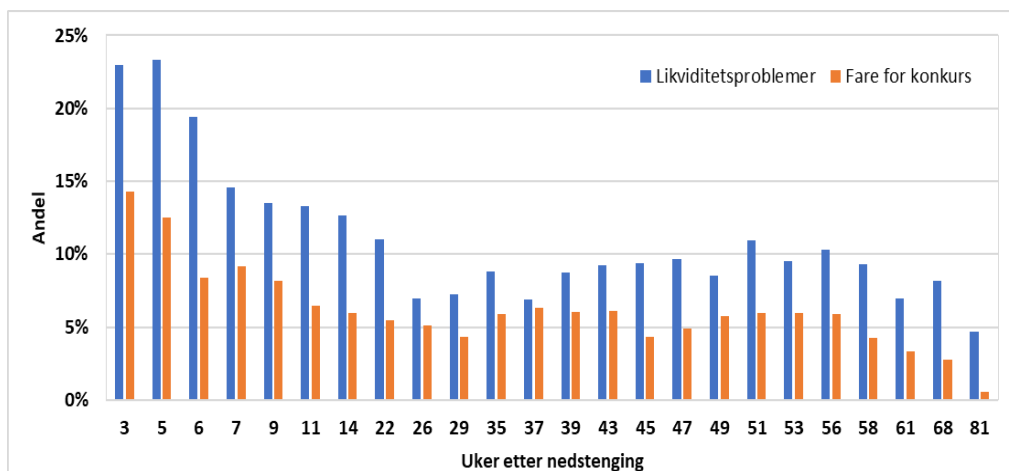
Figur 8.7 illustrerer utviklingen i andel respondenter som oppga å ha gjennomført permitteringer, versus andelen som oppga at det på kort sikt ville kunne være aktuelt med permitteringer.



Figur 8.7: Utvikling i andel bedrifter som har gjennomført permitteringer versus bedrifter som oppga at det på kort sikt ville kunne være aktuelt med permitteringer. Figuren viser kun til uke 29 etter nedstenging på grunn av en endring i spørsmålene for senere runder av spørreundersøkelsen. Kilde: NLFs koronaundersøkelse.

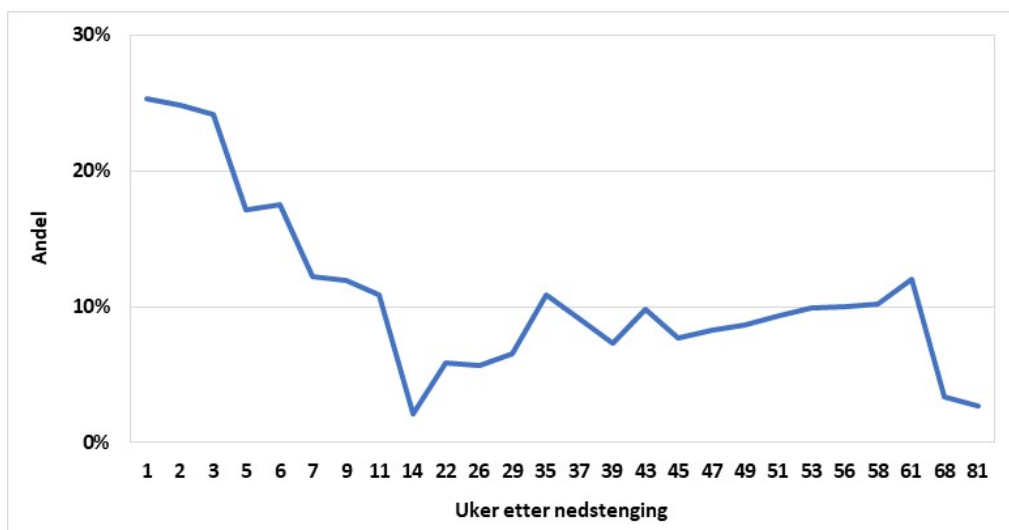
Det framkommer at det i mange bedrifter var stor fare for permittering i starten av koronakrisen, men at denne faren avtok raskt. Bakenforliggende tall viser at andelen bedrifter som hadde permittert var større for større bedrifter (målt i antall lastebiler), enn for mindre bedrifter (opp til 5 lastebiler). Dette indikerer at en stor bedrift har større fleksibilitet og mulighet for tilpasning enn mindre bedrifter.

Tilsvarende oppga bedriftene i større grad likviditetsproblemer og reell fare for konkurs i starten av koronakrisen, men også dette avtok relativt raskt (figur 8.8). Andelen bedrifter som oppga likviditetsproblemer var størst for bedrifter med mellom 2 og 10 lastebiler (17-18 %) og lavere for bedrifter med bare en lastebil (10 %). For bedrifter med mellom 10 og 40 lastebiler var andelen som oppgav likviditetsproblemer på mellom 10 og 13 %, mens bedrifter større enn dette i mindre grad oppga at de hadde likviditetsproblemer.



Figur 8.8: Utvikling i andel bedrifter som oppga likviditetsproblemer og som stod i reell fare for konkurs. Kilde: NLFs koronaundersøkelse.

I intervjuene rapporteres det om endringer i sykefraværet sammenliknet med før pandemien og bedriftene ble også spurt om de hadde ansatte som var sykemeldt eller var satt i karantene (figur 8.9).



Figur 8.9: Utvikling i andel bedrifter med ansatte som var sykemeldt eller satt i karantene. Kilde: NLFs koronaundersøkelse.

Særlig de to til tre første månedene etter nedstengingen i mars 2020, rapporterte en betydelig andel bedrifter at de hadde ansatte som var sykemeldt eller satt i karantene. Bakenforliggende tall viser, som forventet, at andelen var høyere for større bedrifter (flere ansatte og/eller lastebiler). I første omgang vises en nedadgående trend fram mot 14 uker etter nedstengingen (midten av juni). Andelen øker noe igjen etter fellesferien og er på vei opp i midten av november. Etter dette holdt andelen bedrifter med sykemeldte ansatte eller ansatte i karantener seg på 8-11 % fram til midten av mai 2021. Gjennom sommeren 2021 og fram til undersøkelsene ble avsluttet, gikk deretter andelen respondenter med koronarelatert sykdom/karantener, ned.

8.2 Økonomi, usikkerhet og konkursrisiko

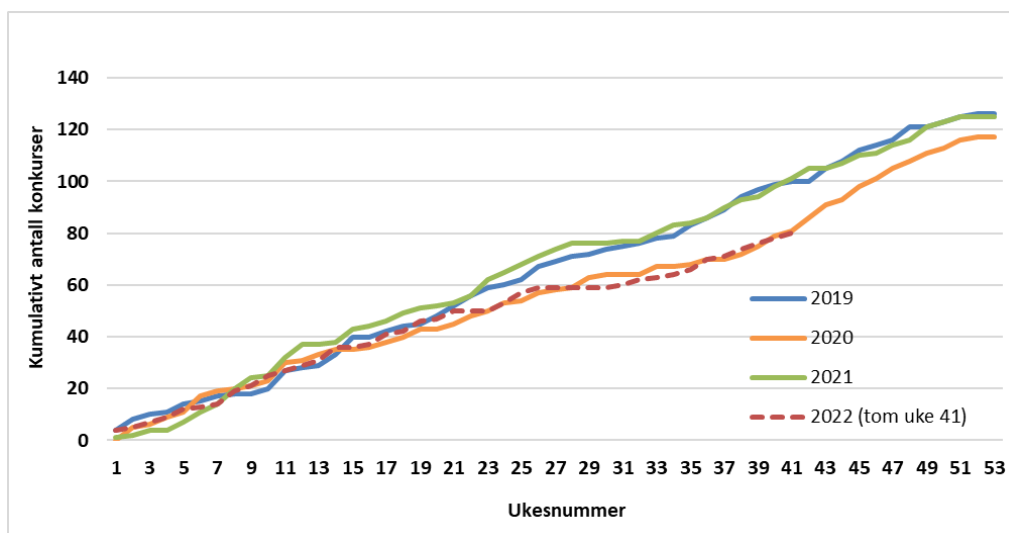
8.2.1 Usikkerhet i starten av pandemien og da krigen i Ukraina brøt ut

Den første fasen av koronapandemien i Norge var preget av mye usikkerhet på mange områder med til dels store markedsendringer. Dette kom blant annet fram i NLFs koronaundersøkelser der frykten for konkurs var spesielt stor i den tidlige og mest usikre fasen. Både i transportnæringen og andre næringer ble det, blant annet av interesseorganisasjoner, signalisert at inntektsbortfall, kostnadsøkninger, usikkerhet og markedsendringer ville kunne føre til en konkursbølge.

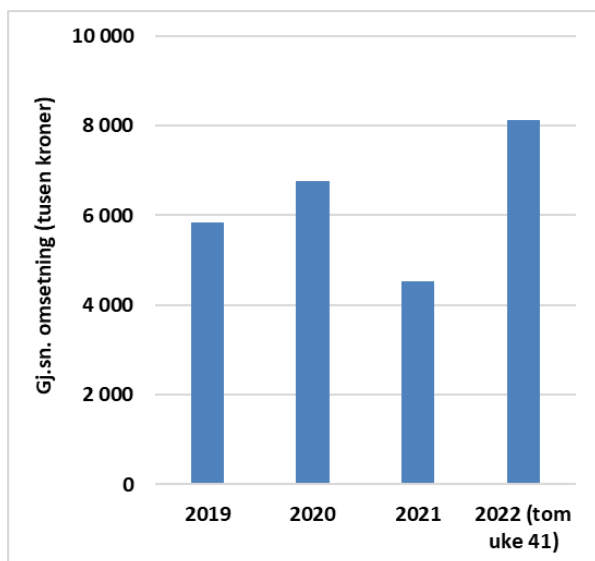
Frykten for og oppmerksomheten rundt konkursrisikoen avtok noe i løpet av pandemien, men ble igjen et stort tema vinteren 2021/2022 og gjennom våren 2022. Dette skyldes blant annet prisøkningene på mange områder som elektrisitet, drivstoff og varer, gjerne i sammenheng med langtidsvirkninger fra den globale pandemien og usikkerhet og konsekvenser av Ukraina-krigen. Mange bedrifter hadde under pandemien fått utsettelse for betalinger av skatt og MVA (se vedlegg), og selv om flere av disse ordningene ble forlenget i forbindelse med omikron-utbruddet, ville utsatte betalinger etter hvert forfalle i løpet av eller mot slutten av 2022. I prosjektmøter ble det rapportert om at bransjen varslet at dette kunne medføre økt antall konkurser.

8.2.2 Utvikling i antall konkurser i transportnæringen

I lys av tilbakemeldinger om konkurser og konkursrisiko har vi sett på SSBs konkursstatistikk innen ulike næringer. Figur 8.11 illustrerer utviklingen i kumulativt antall konkurser pr uke og år for bedrifter innen næringen «Landtransport og sjøtransport» siden 2019, mens figur 8.11 viser gjennomsnittlig omsetning pr bedrift ved konkurs.

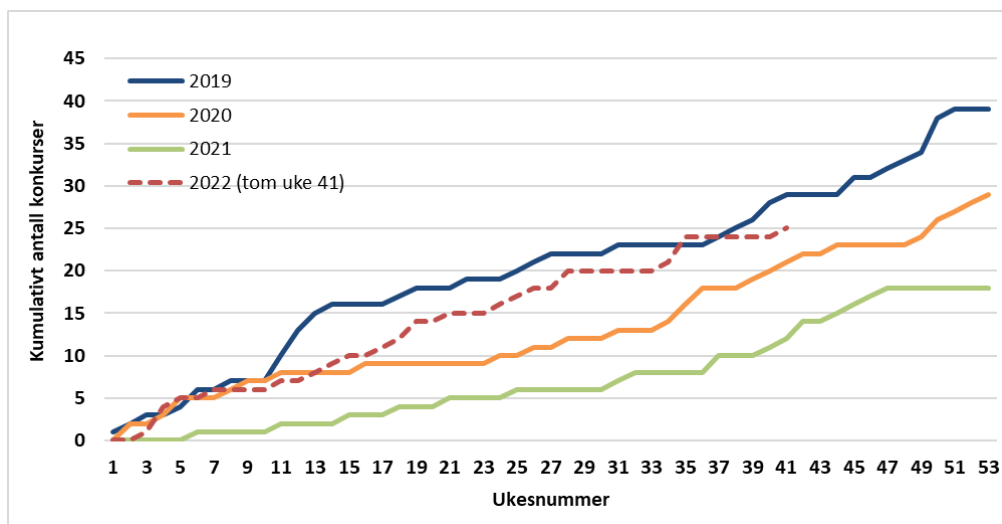


Figur 8.10: Kumulativt antall konkurser pr uke innen næringen «Landtransport og sjøtransport», for årene 2019-2022. Kilde: [SSB-tabell 12972](#).

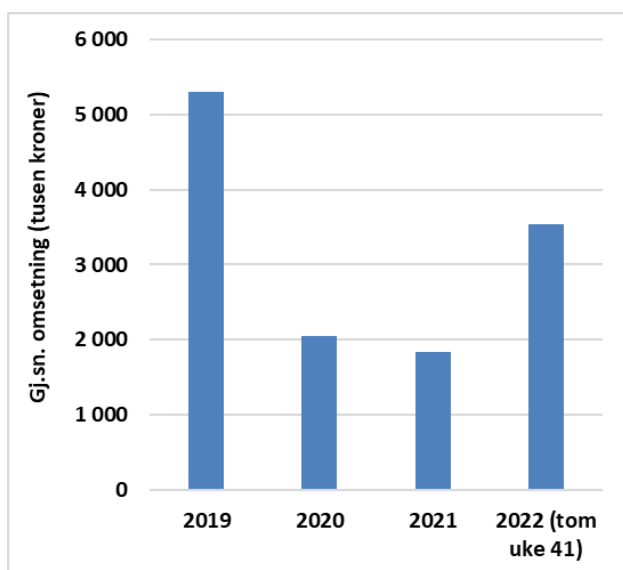


Figur 8.11: Gjennomsnittlig omsetning pr bedrift som har gått konkurs innen næringen «Landtransport og rørtransport», etter år. Kilde: [SSB-tabell 12972](#).

De siste årene har hvert år rundt 125 bedrifter innenfor landtransport gått konkurs, men i korona-året 2020 var det noe færre konkurser. Gjennomsnittlig årlig omsetning for konkursbedriftene har vært på mellom drøye fire og åtte millioner kroner, noe som tyder på at det i gjennomsnitt er små bedrifter som har gått konkurs. Statistikken tyder foreløpig ikke på en økning i antall konkurser i perioden etter pandemiens utbrudd. Etter nedgangen i antall konkurser i 2020, var utviklingen i 2021 tilsvarende som før pandemien, mens i 2022 er antall konkurser så langt lavere og mer på nivå med 2020. Figur 8.12 og figur 8.13 viser tilsvarende utvikling, for næringen «Post og distribusjon».



Figur 8.12: Kumulativ utvikling i antall konkurser gjennom året, for årene 2019-2022 og for næringen «Post og distribusjon». Kilde: [SSB-tabell 12972](#).



Figur 8.13: Gjennomsnittlig omsetning pr bedrift som har gått konkurs innen næringen «Post og distribusjon», etter år. Kilde: [SSB-tabell 12972](#).

Også innenfor dette segmentet var antall konkurser lavere i 2020 enn i 2019 og dette gjelder særlig fra slutten av mars måned, dvs. kort tid etter at Norge stengte ned. Antallet konkurser ble videre redusert i 2021, noe som ikke er helt overraskende, ettersom distribusjonstjenester har hatt en stor oppsving under pandemien og spesielt i nedstengingsperioder. I 2022 øker antall konkurser og ligger ved inngangen av oktober rundt nivået fra 2019, på samme tiden av året. Økningen sammenliknet med de første to pandemiårene kommer spesielt fra april av. Også innen post og distribusjon er bedriftene som har gått konkurs i gjennomsnitt relativt små, med en gjennomsnittlig omsetning på mellom 2 og drøye 5 millioner kroner. Påfallende er at 2020 og 2021 både hadde færre konkurser og at bedriftene som gikk konkurs var mindre, målt i omsetning. I 2022 er gjennomsnittsbedriften som går konkurs noe større igjen, men fortsatt mindre enn i 2019.

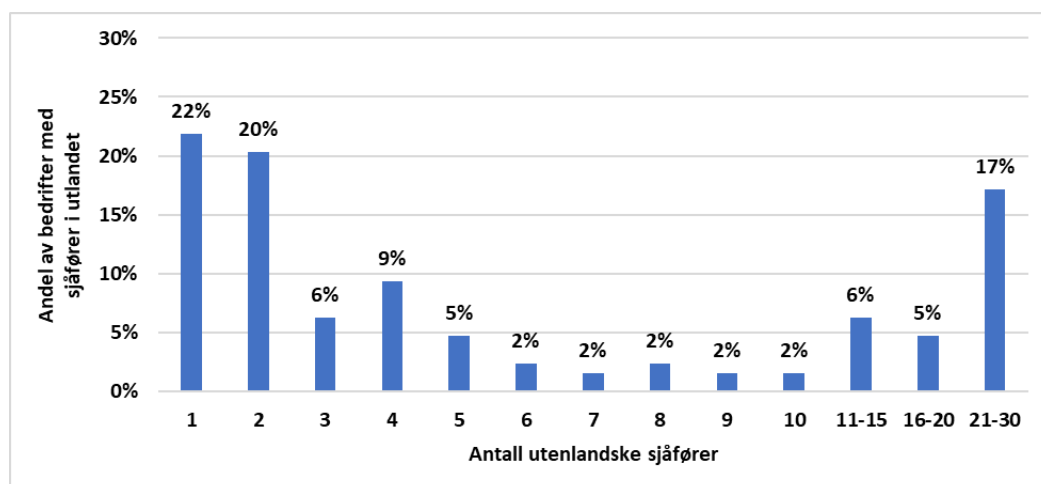
8.3 Utenlandske arbeidstakere

8.3.1 Lastebilnæringens erfaringer med innreiserestriksjoner

Tilbakemeldinger fra intervjuer og fra transportbransjen tyder på at innreiserestriksjoner under koronapandemien har medført ulike utfordringer for norske transportbedrifter med utenlandske sjåførere. NLFs undersøkelse om innreiseproblemer fra juni 2021 hadde som hensikt å kartlegge omfanget av antall medlemsbedrifter som har sjåførere bosatt utenlands, hvordan de blir påvirket av innreisereglene under pandemien, og hvilke konsekvenser dette gir.

NLFs undersøkelse ble besvart av totalt 429 respondenter (27 % responsrate) som representerte firmaer av ulike størrelser (både i forhold til antall ansatte og antall biler i drift). Av respondentene hadde 30 % utenlands bosatte sjåførere. Denne andelen kan i realiteten være noe lavere dersom bedrifter uten utenlandske sjåførere valgte å ikke åpne undersøkelsen. På den annen side kan noen respondenter ha oppgitt at de ikke har utenlandske sjåførere, for så å bli raskere ferdig med besvarelsen.

Figur 8.14 illustrerer fordelingen av andel bedrifter med sjåførere i utlandet, etter antall sjåførere dette gjelder. I alt viser undersøkelsen at 17 % av bedrifter med utenlandsk bosatte sjåførere har 21 eller flere sjåførere i utlandet, mens 42 % har en eller to sjåførere utenlands og ytterligere 15 % har 3 eller 4 sjåførere utenlands.



Figur 8.14: Andel av bedriftene som oppgir at de har sjåførere bosatt i utlandet, etter antall utenlandske sjåførere i selskapet.

Ved å relatere antall sjåførere som bedriftene har totalt, med oppgitt antall sjåførere bosatt utenlands, er det mulig å beregne andel utenlands bosatte sjåførere for bedrifter av ulik størrelse. Grunnet det relativt lave antallet respondenter skal dette tolkes forsiktig, men kan likevel gi en indikasjon.

8.3.2 Samlasternes erfaringer

Grensepasseringer og avhengighet av utenlandsk arbeidskraft har i varierende grad skapt utfordringer. I starten av nedstengingen var det noen forsinkelser på grensen, men dette løste seg relativt greit kort tid etter og Norge har unngått stengte grenser for godstransport over tid. NHO LT jobbet periodevis mye mot myndighetene med hensyn til bl.a. dispensasjon fra karantenereregler for utenlandske sjåførere.

Samtidig har det i perioder vært usikkerhet knyttet til om utenlandsk arbeidskraft ville komme seg inn i Norge, og det har vært noen utfordringer med økte krav til innlosjering (eget bad osv.), ekstra utgifter, karantenehotell osv., og å holde noen sjåførere i Norge istedenfor å la dem reise hjem. Dette har til tider krevd mye tid for å følge opp. Transportoperatørene har dessuten erfart at det er færre utenlandske sjåførere som kom tilbake etter pandemien og at det generelt er blitt vanskeligere å skaffe arbeidskraft.

Tilsvarende har det vært forsinkelser ved byggeoppdrag som brukte utenlandsk arbeidskraft.

8.3.3 Næringsstruktur og utenlandsk arbeidskraft

Tabell 8.1 viser gjennomsnittsandelen utenlandske sjåførere for bedrifter av ulik størrelse (målt i totalt antall sjåførere) samt antall respondenter i hver størrelseskategori. For bedrifter med flere enn 10 sjåførere totalt eller flere enn 10 utenlandsk bosatte sjåførere håndterte undersøkelsen svarintervaller (f.eks. 11-15, 16-20 eller 21 eller flere sjåførere) heller enn presise tall. I våre

beregninger har vi tatt utgangspunkt i midtpunktet i intervallet. I kategorien «21 eller flere sjåførere utenlands» er det i noen tilfeller oppgitt fritekst som tyder på at dette i gjennomsnitt innebærer et tall på rundt 60 (men som varierer fra 30 til 143). For å være på den konservative siden har vi regnet et gjennomsnitt på 40 sjåførere ved dette svaralternativet.

Tabell 8.1: Andel utenlandsk bosatte sjåførere for lastebileierbedrifter av ulik størrelse (målt i antall sjåførere).

Totalt antall sjåførere som bedriften disponerer	Gjennomsnittlig andel av det totale antall sjåførere som er bosatt i utlandet	Antall respondenter i størrelseskategorien
2	100 %	1
3	50 %	6
4	25 %	3
5	28 %	5
6	37 %	5
7	14 %	2
8	39 %	8
9	22 %	4
10	56 %	5
11-15	37 %	7
16-20	29 %	12
21 eller flere	42 %	70
SUM:	40 %	128

Det er ikke noe entydig mønster i hvordan andelen utenlandske sjåførere varierer med bedriftsstørrelse. I gjennomsnitt ligger denne andelen på 35-40 % og det er også omtrent dette intervallet som vi ser for bedriftsstørrelsene med flest respondenter. Vi har valgt å ikke relatere antall utenlandske sjåførere til bedriftsstørrelse målt i antall lastebiler på grunn av mange andre faktorer som kan være drivere av antall lastebiler en bedrift har, f.eks. antall skift det opereres med eller lokasjoner.

Da NLF utførte undersøkelsen, sommeren 2021, oppga nærmere 40 % av bedriftene med utenlandske sjåførere, at innreiseproblemer førte til at sjåførere som egentlig skulle være på jobb, ikke kunne det. Brorparten av disse bedriftene (84 %) oppga videre at bedriften mistet eller ikke fikk utført oppdrag, og 43 % av disse oppga at problemene går utover transport av næringsmidler, 42 % oppga stykkgoods, 23 % byggevarer, mens hhv. 23 % og 17 % oppga avfall- og fisketransporter. Bedrifter oppgir også at innreiseproblematikken medfører at en del lastebiler står stille. To-tredjedeler av bedrifter med utenlandske sjåførere oppgir videre at de ville hatt problemer med å utføre oppdrag framover hvis innreisereguleringen skulle fortsette.

NLFs undersøkelse er ikke nødvendigvis fullt ut representativ og det må gjøres antakelser om antall sjåførere som oppgis som intervall heller enn verdi. Likevel kan resultatene gi noe innsikt og potensielt danne grunnlag for å lage grove estimater på antallet utenlandske sjåførere det er i lastebilbedrifter av ulike størrelser i Norge. Dessverre er ikke detaljnivået i strukturstatistikken til SSB tilstrekkelig til å kunne relatere resultater fra NLFs innreiseundersøkelse til sysselsettingstall, men statistikkene kan likevel gi noe innsikt i sammensetningen av godstransportmarkedet i Norge.

Tabell 8.2 illustrerer at antall sysselsatte innenfor næringen «Godstransport på vei» de siste årene har ligget på rundt 32-33 000 personer og at næringen er fragmentert over nærmere 8 000 overordnede foretak eller marginalt flere bedrifter. I gjennomsnitt er det ca. 4,1-4,2

sysselsatte personer per bedrift/foretak og dette tallet har de siste årene økt noe i takt med en liten nedgang i antall bedrifter/foretak, samtidig som antall sysselsatte har holdt seg mer stabilt. Omsetningen i næringen er økt fra rundt 55-56 milliarder kroner i 2018 til nærmere 58 milliarder kroner i 2020. Også næringen «spedisjon», som i stor grad kjøper alle sine transport-tjenester, er av et betydelig omfang. Næringen sysselsatte i 2020 nærmere 8 000 personer fordelt over litt i underkant av 600 bedrifter (dvs ca. 14 sysselsatte pr bedrift) og har de siste årene økt sin årlige omsetning fra i underkant av 32, til over 37 milliarder kroner (eller fra 33,5 til 36,2 milliarder på foretaksnivå).

Næringen «godstransport med jernbane» sysselsetter langt færre, med rundt 530 personer, fordelt over 6-7 overordnede foretak med 17-18 bedrifter. Næringens omsetning var i 2020 på ca. 1,3 milliarder kroner i året og viser med dette en liten nedgang i omsetning på bedriftsnivå. På foretaksnivå har næringen de siste årene hatt en årlig omsetning på rundt 1,5 milliarder kroner.

Tabell 8.2: Bedrifts- og foretaksenheter, sysselsatte og omsetning etter næring. Kilde: [SSB-tabell 12910](#).

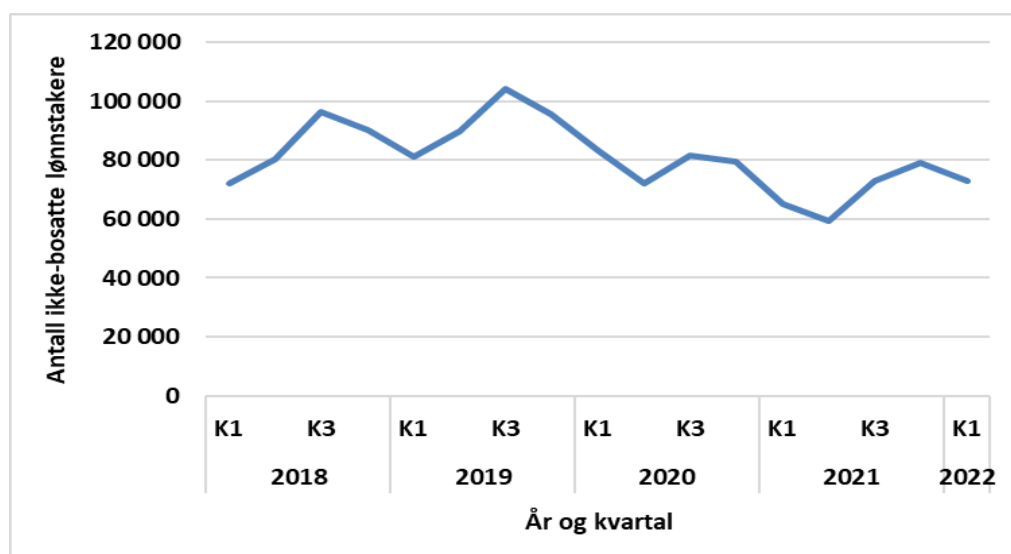
Foretak:	Antall enheter			Sysselsatte			Omsetning (mrd kr)		
	2018	2019	2020	2018	2019	2020	2018	2019	2020
Godstransport med jernbane	6	6	7	541	529	681	1,4	1,5	1,5
Godstransport på vei	7 938	7 808	7 664	32 721	32 845	32 262	54,8	57,9	57,6
Utenriks sjøfart med gods	795	786	683	4 327	4 266	3 630	116,4	124,4	106,8
Innenriks sjøfart med gods	191	184	191	1 868	2 098	2 222	5,9	7,6	7,8
Lagring	147	143	158	1 443	1 424	1 397	3,1	3,0	2,9
Drift av gods- og transportsentraler	107	102	98	1 278	1 333	1 101	6,2	6,6	6,0
Tjenester tilknyttet landtransp. ellers	255	253	244	2 160	2 085	1 787	2,8	2,7	:
Lasting og lossing	74	73	69	764	810	745	1,5	1,8	1,7
Spedisjon	426	408	403	8 129	7 653	7 745	33,6	33,1	36,2
Transportformidling ellers	73	69	65	788	597	398	2,4	1,5	0,7
Bedrifter:									
Godstransport med jernbane	17	17	18	541	529	480	1,4	1,5	1,3
Godstransport på vei	8 049	7 915	7 780	33 111	32 825	32 324	56,1	57,9	57,6
Utenriks sjøfart med gods	803	795	690	4 339	4 276	3 640	116,5	124,6	107,1
Innenriks sjøfart med gods	197	188	196	1 952	2 036	2 228	6,5	7,5	7,6
Lagring	169	165	182	1 432	1 441	1 450	3,0	3,0	2,9
Drift av gods- og transportsentraler	129	123	119	1 260	1 324	1 330	6,0	6,4	6,1
Tjenester tilknyttet landtransp. ellers	265	262	259	2 207	2 154	1 866	3,0	2,9	:
Lasting og lossing	87	87	83	1 037	1 107	972	1,9	2,2	1,9
Spedisjon	573	574	580	7 866	8 047	7 821	31,8	35,4	37,6
Transportformidling ellers	75	70	72	796	602	406	2,5	1,7	0,9

8.3.4 Pandemiens konsekvenser for utenlandsk arbeidskraft

Nyhetskanalen E24 gjør i 2021 et forsøk på å kartlegge nedgangen i sysselsettingen i Norge for ulike næringer og ved å skille mellom norsk og utenlandsk arbeidskraft (E24, 2021b). Analysen utføres basert på SSB-statistikk for «ikke-bosatte», som er personer som er registrert i

Folkeregisteret med planlagt opphold i Norge på under seks måneder³⁸. Det konkluderes at det i 2020 var en nedgang i antall lønnstakere på 2,4 % og at nær 30 % av denne nedgangen var tatt av utlendinger, til tross for at midlertidige utenlandske arbeidstakere kun utgjorde drøye 3 % av alle lønnstakere i Norge, før pandemien.

I dette avsnittet utføres en komplementær analyse, basert på samme statistikkgrunnlag ([SSB-tabell 12018](#)). For å illustrere den overordnede trenden for midlertidig utenlandsk arbeidskraft i Norge viser figur 8.15 først utviklingen i antall «ikke bosatte» lønnstakere ved norskregistrerte virksomheter, for alle næringer i sum.

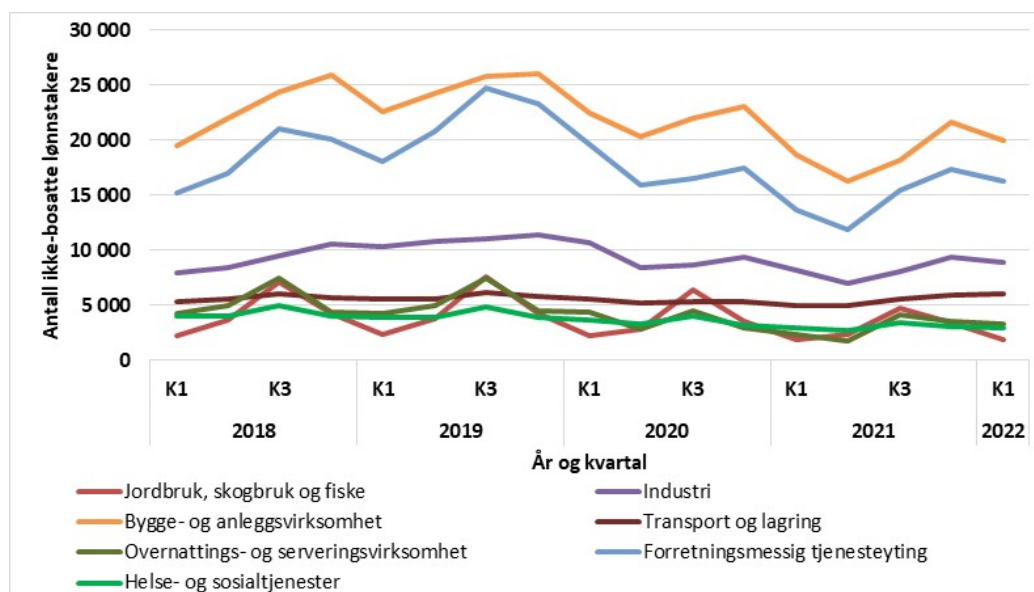


Figur 8.15: Utvikling i antall «ikke bosatte» lønnstakere ved norskregistrerte virksomheter, for alle næringer i sum. Kilde: [SSB-tabell 12018](#).

Figuren viser sterk sesongvariasjon i antall ikke-bosatte lønnstakere, med topper i tredje kvartal og daler i første kvartal. Mellom 2018 og starten av pandemien varierte antall ikke-bosatte lønnstakere fra ca. 72 000 til nærmere 105 000. Under pandemien etablerte det seg en nedadgående trend, med et bunnivå sommeren 2021 på 60 000 ikke-bosatte lønnstakere.

Sesongvariasjonen belyses nærmere i Figur 8.16, som viser tilsvarende utvikling for utvalgte næringer (næringer med flest ikke-bosatte lønnstakere eller/og større sesongvariasjon, i tillegg til transport- og lagringsvirksomheter).

³⁸ Ikke-bosatte omfatter personer med et midlertidig personnummer (D-nummer) eller som er registrert som utvandret men jobber i Norge. Det foreligger ikke statistikk som gjør det mulig å fange opp utviklinger for utlendinger som er registrert bosatt i Norge lenger enn 6 måneder som har vanlig fødsels- og personnummer men som likevel er midlertidig i landet.

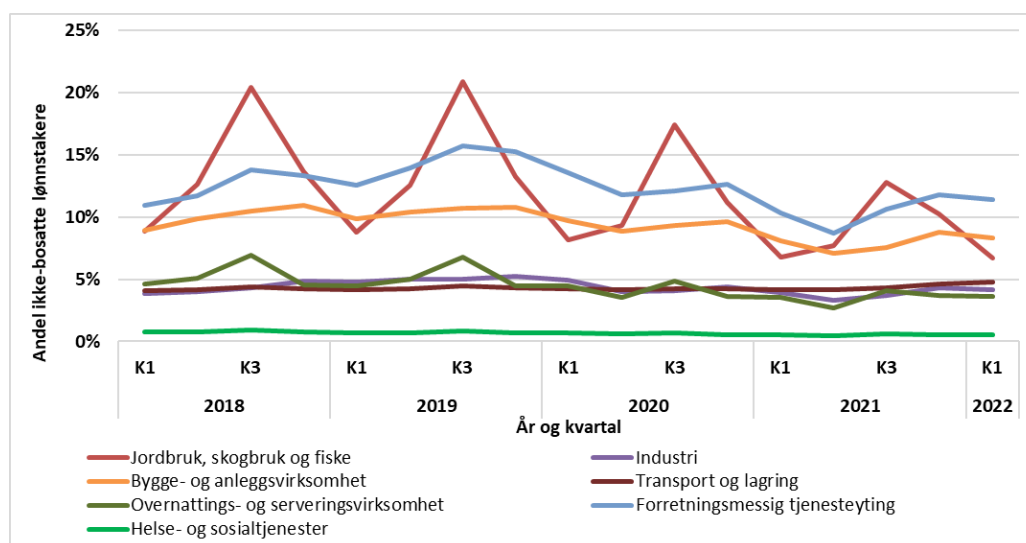


Figur 8.16: Sesongvariasjon i antall «ikke bosatte» lønnstakere ved norskregistrerte virksomheter, fordelt etter næring. Kilde: [SSB-tabell 12018](#).

Figuren viser at bygg og anlegg er næringen med størst antall ikke-bosatte lønnstakere, fulgt av forretningsmessig tjenesteyting, som inkluderer utleie av arbeidskraft. Begge næringer har betydelig variasjon og hadde en stor nedgang i antall lønnstakere i begynnelsen av pandemien, fulgt av en ny nedgang første halvår 2021. Industrinæringen, hvor utenlandsk arbeidskraft er sterkt konsentrert i verftsindustrien og hvor aktiviteten svinger mye, har hatt en mer stabil utvikling i antall ikke-bosatte lønnstakere, men også her er det synlig en nedadgående trend under pandemien. Transportnæringen har holdt seg ganske stabil før og gjennom pandemien, med mellom 5 000-6 000 ikke-bosatte lønnstakere, selv om det er synlig noe nedgang under første fasen av pandemien.

Stor variasjon synes innenfor jordbruk, skogbruk og fiske, samt innenfor overnattings- og serveringsvirksomhet, og i mindre grad innenfor helse- og sosialtjenester. Spesielt de første to næringene pleier å ha topper i høst- og turistsesongen, men så betydelig nedgang under pandemien og lavere topper.

Figur 8.17 viser, for de samme utvalgte næringene, utviklingen i andel ikke-bosatte lønnstakere i totalt antall lønnstakere innenfor næringen.



Figur 8.17: Utvikling i andel ikke-bosatte lønnstakere av totalt antall lønnstakere innenfor næringen.
Kilde: [SSB-tabell 12018](#).

Figuren viser tydelig viktigheten av sesongarbeidere både i jordbruksnæringen og, på et lavere nivå, overnattings- og serveringsbransjer. Betydelig lavere toppe i 2020 og 2021 støtter videre opp under medieomtaler og rapporter om utfordringer med å få utenlandsk arbeidskraft inn til Norge under pandemien. Et svakere, men tilsvarende mønster synes innenfor forretningsmessig tjenesteyting, hvor utleie av arbeidskraft inngår. For bygg- og anleggsnæringen er det også synlig en noe nedadgående trend under pandemien, men for transportnæringen er dette nesten ikke tilfellet og andelen ikke-bosatte lønnstakere ligger gjennomgående på mellom 4-5 %. For alle næringen i sum lå denne andelen før pandemien på rundt 3,5 %, men har siden falt noe og har siden variert mellom 2,3 og 3,1 %.

8.4 Tilgang til nye kjøretøy og transportmateriell

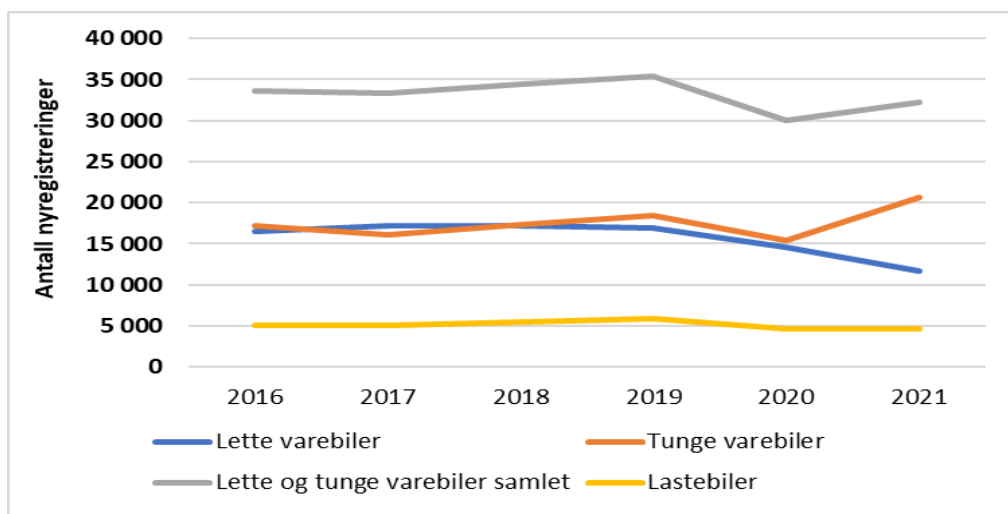
I forbindelse med pandemien har det kommet mange rapporter om forsinkelser i produksjon og levering av kjøretøy. Her har spesielt den globale mangelen på halvledere og dermed databrikker/mikroprosessorer blitt trukket frem, men også utfordringer i selve transportene. Om krigen i Ukraina rapporteres det at denne medfører ytterligere utfordringer, både gjennom hvordan krigen påvirker den globale økonomien og ulike kostnadsdrivere, men også fordi Ukraina har blitt til en betydelig leverandør av kjøretøykomponenter, f.eks. ledningsnett.

8.4.1 Nyregistreringer

Utviklingen i antall nyregistrerte kjøretøy vil kunne gi en indikasjon på utvikling og eventuelle flaskehalser i tilgangen til nye godskjøretøy. Figur 8.18 illustrerer først utviklingen i antall nyregistreringer for lette og tunge varebiler og varebiler i sum, samt for lastebiler, på årsbasis. Figuren ekskluderer bruktimport, som kun utgjør et fåtalls prosent³⁹ av nyregistreringer for

³⁹ Andelen bruktimportkjøretøy i nyregistreringer har de siste årene variert fra i underkant av 1 % til 2,6 % for lette varebiler, fra 3,9-4,8 % for tunge varebiler, ca. 3 % for disse segmentene samlet, og på ca. 4-5 % for lastebiler.

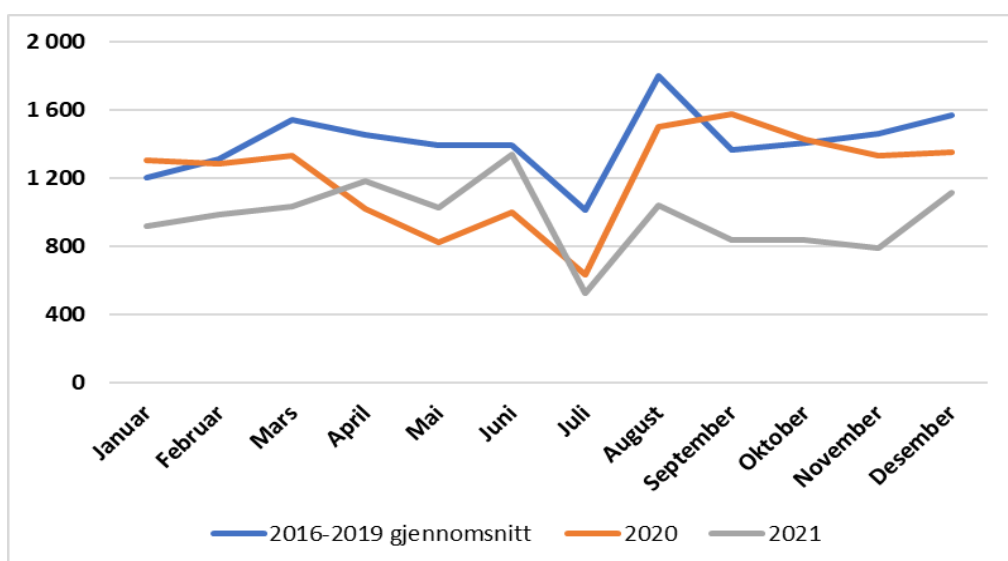
varebiler og lastebiler. Bruktimporten vil dessuten i mindre grad gi en indikasjon på leveringsutfordringer med nye biler eller konjunkteffekter.



Figur 8.18: Utvikling i antall nyregistreringer for lette og tunge varebiler, varebiler under ett, og lastebiler, for 2016-2021. Ekskludert bruktimport. Grunnlagsdata: [Statens vegvesen \(2022a\)](#).

Figuren illustrerer en nedadgående trend i antall nyregistreringer av lette varebiler, som starter rundt 2018 og forsterkes i pandemiårene. For tunge varebiler øker antall nyregistreringer fra 2017, men med en tydelig nedgang i 2020, det første pandemiåret. Dette etterfølges av en sterk oppgang i 2021. I sum viser varebilsegmentet en økende trend fra 2017 og en stor nedgang i 2020. I 2021 øker antall nyregistreringer igjen, men ligger fortsatt på et betydelig lavere nivå enn årene før pandemien.

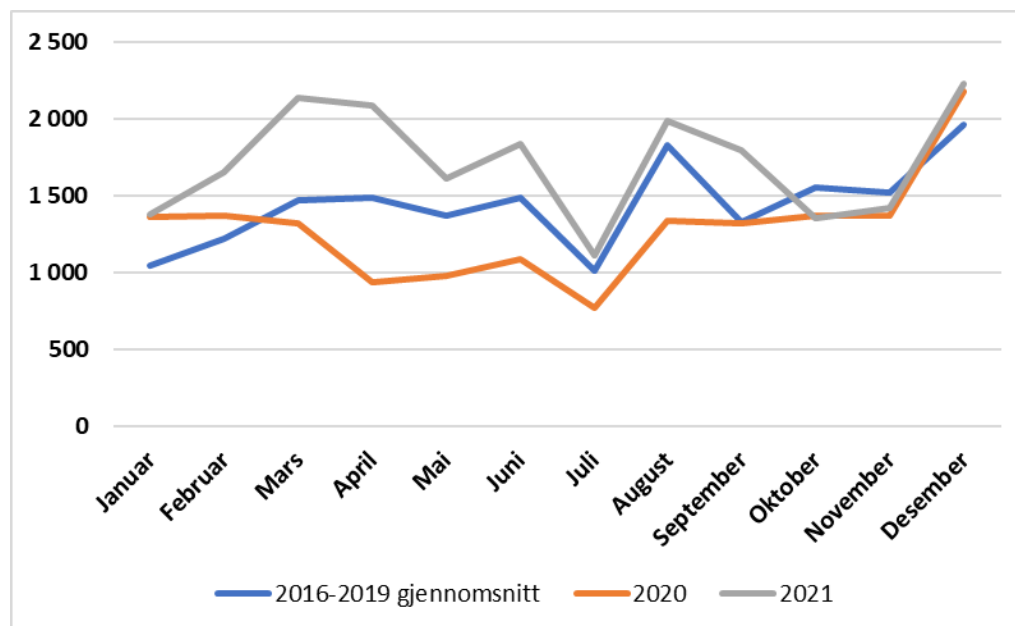
Figur 8.19 illustrerer utviklingene for lette varebiler i mer detalj, ved å illustrere månedsutviklingene i antall nyregistreringer i pandemiårene, samt årene før pandemien.



Figur 8.19: Månedlig utvikling i antall nyregistreringer av lette varebiler, for ulike år. Ekskludert bruktimport. Grunnlagsdata: [Statens vegvesen \(2022a\)](#).

Figuren illustrerer godt den vanlige sesongvariasjonen i dette markedet. Spesielt påfallende er den store nedgangen i antall nyregistreringer av lette varebiler rundt mars 2020, da pandemien traff Norge for fullt. Antall nyregistreringer er betydelig lavere enn i normalår og dette fortsetter ut sommeren, mens fra ca. august 2020 er antallene tilbake på nivåene som mellom 2016-2019. For 2021 synes det at antall nyregistreringer gjennomgående holder seg lavere enn i normalår og ikke den samme bedringen som i 2020.

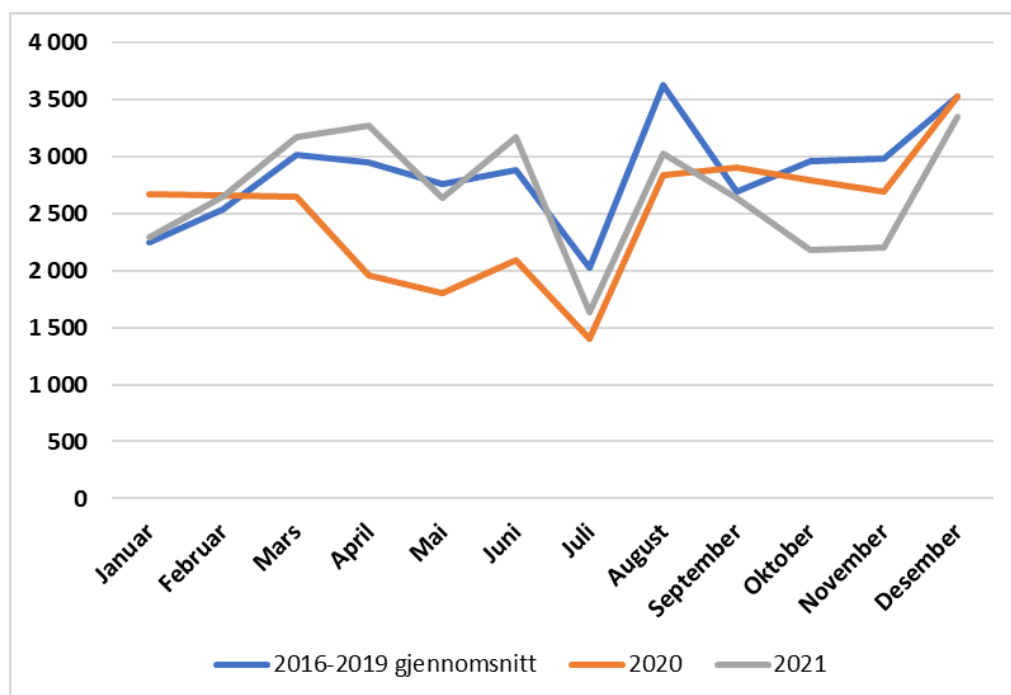
Figur 8.20 viser tilsvarende, men for tunge varebiler.



Figur 8.20: Månedlig utvikling i antall nyregistreringer av tunge varebiler, for ulike år. Ekskludert bruktimport. Grunnlagsdata: [Statens vegvesen \(2022a\)](#).

Også for tunge varebiler er det en tydelig nedgang i månedene etter pandemien traff Norge og en bedring fra tidlig høst av, til tilsvarende nivåer som i årene før. Påfallende er at der hvor antall nye lette varebiler i 2021 gjennomgående var lavere enn tidligere, ligger antall nyregistreringer av tunge varebiler høyere enn i årene før. Dette gjelder spesielt første halvår i 2021.

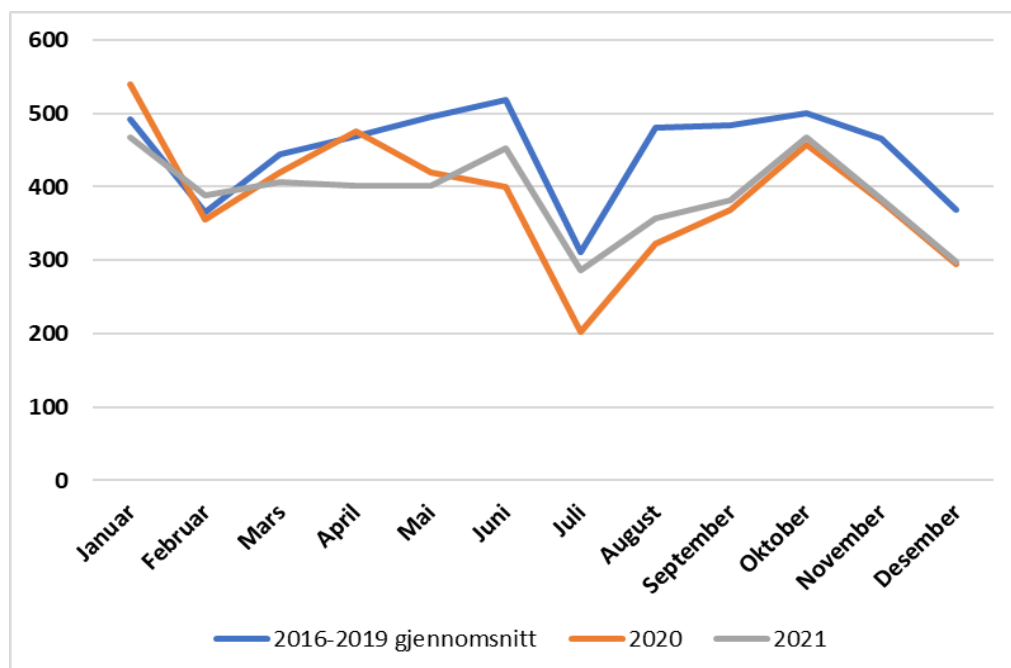
Ovennevnte kan til en viss grad tyde på en pågående utvikling mot bruk av flere større og færre tunge varebiler. Figur 8.21 presenterer derfor utviklingen for lette og tunge varebiler i sum.



Figur 8.21: Månedlig utvikling i antall nyregistreringer av lette og tunge varebiler under ett, for ulike år. Ekskludert bruktimport. Grunnlagsdata: [Statens vegvesen \(2022a\)](#).

Fra denne figuren ser vi igjen en tydelig nedgang i antall nyregistreringer i de første månedene av pandemien i Norge, mens fra tidlig høst var utviklingen ganske i tråd med årene før. Gjennom første halvår i 2021 lå nyregistreringene for varebiler under ett på, eller litt over normalen fra før pandemien, men fra sensommeren lå antall nyregistreringer igjen lavere, og spesielt fra september og ut november.

Figur 8.22 gir en tilsvarende illustrasjon for utviklingen for lastebiler.



Figur 8.22: Månedlig utvikling i antall nyregistreringer av lastebiler, for ulike år. Ekskludert bruktimport. Grunnlagsdata: [Statens vegvesen \(2022a\)](#).

Her ser vi en betydelig nedgang i antall nyregistreringer etter april 2020, dvs. at nedgangen starter litt senere enn for varebiler. Antall nye lastebiler følger til en viss grad den vanlige sesongtrenden, men på et lavere nivå, ut året 2020. I 2021 er antallet nyregistreringer gjennomgående lavere enn i normalår, fra ca. mars og utover.

I alt synes utviklingen i antall nyregistreringer for varebiler og lastebiler ut til å bekrefte utfordringene som rapporteres om forsinket produksjon og levering av kjøretøy. I utenriksrapporten (Pinchasik og Hovi, 2022) kommer det også fram at biltransporten nærmest stoppet opp rundt april/mai 2020, for senere å ta seg opp igjen. De største norske havner for nybilimport rapporterer at billeveranser kom på andre tidspunkt enn vanlig og at det oppstod et etterslep av biler som skulle vært levert i 2020, men først ble det i 2021.

Transportoperatørene meldte også om lang leveringstid på transportmateriell, noe som spesielt gjaldt levering av nye containere. Eksempelvis ble det trukket fram at containere som ble bestilt før pandemien først er blitt levert nylig, to år etter bestilling. Dette ble spesielt utfordrende fordi det også var global ubalanse i containerfraktmarkedet og containere som satt fast i leveransekjeden (se Pinchasik og Hovi, 2022).

8.4.2 Investeringer i alternativ kjøretøyteknologi under pandemien

Samlasternes grønne satsninger er i hovedsak fra før korona. I intervjuene ble det oppgitt at satsningene fortsatte som før under pandemien og kanskje til og med ble styrket litt, drevet av økte krav fra kunder (f.eks. restriksjoner på bruk av fossildrevne biler). Samtidig har det i noen tilfeller oppstått forsinkelser som følge av de generelle utfordringer i forsyningskjeder for kjøretøy, omtalt over. Dette gjelder også for null- og lavutslippskjøretøy.

Tilnærmingen til et grønt skifte i kjøretøyparken varierer mellom samlasterne, bl.a. avhengig av hvem som eier bilene og av bilsegmentet. I varebilsegmentet er satsningen stort sett på elbiler. For større biler er det både biogass- og elbiler som tas i bruk selv, eller via underleverandører. For matvaredistributøren Oda har utkjøringskapasitet vært hovedprioritet og inkluderer et behov for kjøretøy med kjølemuligheter. Her begynte situasjonen etter hvert å bli noe anstrengt selv basert på fossildrevne kjøretøy (grunnet begrenset tilgjengelighet). Selv om det jobbes med innfasing av elektriske kjøretøy, har kapasitets-, rekkevidde og kjølekrav som Odas virksomhet medfører vært en noe begrensende faktor i forhold til markedssituasjonen for elektriske varebiler.

Det meldes også om at andre typer av investeringer både ble forsert, framskyndet eller økt som følge av korona, men det ble også gjort omprioriteringer og utsettelser på noen områder. Gjennomføringen av noen investeringer har også tatt mer tid enn planlagt i en del tilfeller som hang sammen med innreiserestriksjoner og at spesialkompetansen var i utlandet. Dette ga, i perioder med kapasitetsmangel i f.eks. pakkesortering, ekstra utfordringer.

8.5 Oppsummering av viktigste funn

Koronaundersøkelsene til NLF, utført i 26 runder, viser at de første ukene etter nedstengingen i mars 2020, opplevde en stor andel lastebileiere endret aktivitet, men med stort sprik i hvorvidt aktiviteten var redusert eller økte. Bare noen få uker ut i nedstengingen startet det store flertallet av bedriftene igjen å rapportere vanlig (uendret) aktivitet. Bedriftene som oppga redusert aktivitet rapporterte at hoveddriveren bak dette var at de fikk færre oppdrag, mens mindre gods pr tur eller mer tomkjøring var mindre viktige drivere. Spesielt transport innenfor seg-

mentene bygg, vei og anlegg og gods/distribusjon utgjør betydelige andeler av transportører som rapporterte om lavere etterspørsel etter transport. De første par månedene av pandemien var fremtidsutsiktene for transportørene noe usikre, med vesentlige andeler kunder som varslet om fremtidige forsinkelser/kanselleringer, men situasjonen normaliserte seg etter hvert.

I mange transportbedrifter var det stor fare for permittering i starten av koronakrisen, men denne faren avtok raskt. Større bedrifter var overrepresentert blant bedriftene som hadde permittert ansatte, noe som indikerer større fleksibilitet og mulighet for tilpasning enn mindre bedrifter. Tilsvarende oppga bedriftene i større grad likviditetsproblemer og reell fare for konkurser i starten av koronakrisen, men også dette avtok relativt raskt. Disse utfordringer var mindre for større bedrifter. Særlig de to-tre første månedene etter nedstengingen i mars 2020 rapporterte en betydelig andel bedrifter om økt sykefravær/ansatte i karantene. Etter dette gikk denne andelen ned fram til juni, for å stige igjen etter fellesferien og ut november 2020. Etter dette holdt sykefravær og karantener seg relativt stabil ut mai 2021, for deretter å gå ned, før undersøkelsen ble avsluttet.

Til tross for frykten for konkurser, viser statistikk at innen landtransport var antall konkurser i 2020 og så langt i 2022 lavere enn før pandemien, mens i 2021 var utviklingen på 2019-nivå. Innen post- og distribusjonsnæringen var antall konkurser i 2020 og særlig i 2021 vesentlig lavere enn før pandemien, mens i 2022 øker antall konkurser noe, men ligger fortsatt under eller rundt nivået i 2019.

Pandemien medførte en nedgang i sysselsettingen for ulike næringer i 2020 og midlertidig utenlandsk arbeidskraft ble relativt hardt rammet. Negative effekter var spesielt store for utenlandsk arbeidskraft innen bygg- og anleggsnæringen, forretningsmessig tjenesteyting (som inkluderer utleie av arbeidskraft) og for sesongarbeid innen jordbruk og overnattings- og serveringsvirksomhet. Selv om det var noe nedgang under første fasen av pandemien holdt antall utenlandske ansatte i transportnæringen seg ganske stabil gjennom pandemien.

Samtidig har avhengighet av utenlandsk arbeidskraft og usikkerhet knyttet til grensepasseringer i varierende grad skapt utfordringer også for transportnæringen. I starten av nedstengingen var det noen forsinkelser på grensen. Dette løste seg relativt greit kort tid etter, men samtidig har det i perioder vært usikkerhet knyttet til om utenlandsk arbeidskraft ville komme seg inn i Norge, og det har vært noen utfordringer med bl.a. økte krav til innlosjering, karantenehotell, ekstra utgifter og tidsbruk til oppfølging, og å holde noen sjåfører i Norge istedenfor å la dem reise hjem i friperioder. Tilsvarende har det vært forsinkelser ved byggeoppdrag som brukte utenlandsk arbeidskraft.

Under pandemien har det oppstått forsinkelser i produksjon og levering av nye kjøretøy. Dette skyldtes mangel på viktige komponenter som halvledere og ledningsnett, men også transportutfordringer. Noen av disse utfordringene ble etter hvert forsterket av Ukraina-krigen. For varebiler gikk antall nyregistreringer betydelig ned i 2020 og spesielt første kvartalet etter nedstengingen. Til tross for en økning var antallet nyregistreringer også i 2021 lavere enn før pandemien. Det er også tegn på en vridning fra lette til tyngre varebiler. For lastebiler var antall nyregistreringer i 2020 lavere enn vanlig fra første nedstenging og ut året, mens i 2021 er antallet gjennomgående lavere enn i normalår, bortsett fra i februar. I utenriksrapporten (Pinchasik og Hovi, 2022) kommer det også fram at nybilimporten nærmest stoppet opp rundt april/mai 2020 og at etter dette har mange billeveranser kommet på andre tidspunkt enn vanlig, samt at det har oppstått et etterslep.

Utfordringene rundt tilgang til nye kjøretøy har også hatt noen konsekvenser for bedriftenes grønne satsninger, men som utover dette rapporteres å ikke ha vært særlig påvirket av pandemien og hvor ambisjonsnivåene heller har økt.

9 Konklusjon og diskusjon

Da koronapandemien traff Norge utløste dette en nedstenging av samfunnet som har satt alle samfunnsfunksjoner på prøve. Formålet med denne rapporten har vært, fra et innenriksperspektiv, å studere hvordan denne ekstraordinære situasjonen har påvirket godstransporten. Dette gjelder alle perspektiver fra omfanget av transport som helhet, til mer spesifikke endringer av de ulike markedssegmenter, tilgang til arbeidskraft, hva operatørene har sett på som de store utfordringene og kostnadsutvikling.

Å isolere effekten av pandemien og spesifikt for innenrikstransport, har ikke vært fullt ut mulig, da det er mange ulike hendelser som påvirker etterspørsel etter transport, samtidig som gods-transport er en del av et globalt nettverk. Vi har likevel forsøkt å skille innenriks utvikling fra utenriks, der utenriks utvikling er behandlet i en egen rapport (Pinchasik og Hovi, 2022).

9.1 Stor usikkerhet i innledende fase

Flere av bedriftene hadde permitteringer i perioden rundt nedstengingen i mars 2020. Dette var drevet av stor usikkerhet om pandemiens effekter. Permitteringene rammet både produksjon og administrasjon. De fleste ansatte ble imidlertid hentet tilbake etter 6-8 uker.

Lastebileierne rapporterte om kunder som både signaliserte økt og redusert etterspørsel i innledende fase. Mange var bekymret og det var en reell frykt for konkurs.

9.2 Utvikling i transportomfang

Overordnet var det en reduksjon i produksjonsverdi (faste 2019-priser) i sum for alle næringer på 2 % fra 2019 til 2020. Tjenestenæringene bidro mest til redusert produksjonsverdi. Industriproduksjonen ble redusert med 3 %, mens varehandel (inkluderer både engros- og detaljhandel) økte med 1 %.

Fra 2020 til 2021 økte produksjonsverdien for alle næringer, selv om mange næringer og da spesielt tjenestenæringene, ikke tok igjen nivået fra 2019.

I sum for all transport i Norge har det ikke vært store nivåendringer fra 2019 til 2020, mens det i 2021 er økt transportomfang for de fleste transportsegmenter. I sum er det tilnærmet nullvekst fra 2019 til 2020 for nasjonal lastebiltransport, målt både i tonn og transportarbeid. Ett transportsegment avtar særlig for lastebiltransport, og det er transport av drivstoff, noe som særlig er knyttet til redusert persontransport. Også massetransporter knyttet til bygg og anlegg reduseres noe i tonn, men ikke transportarbeidet.

For jernbanetransport er det en økning i kombitransporter, men en reduksjon i transport av flydrivstoff og skogbruksprodukter. I sum øker transport på jernbane med 7 % fra 2019 til 2020.

Sjøtransport er det eneste segmentet med reduserte transportvolum (-6 %). Dette er særlig knyttet til tørr- og våt bulk, hvor det siste igjen er en følge av redusert persontransport. Fra 2020 til 2021 øker også omfanget av innenriks sjøtransport, men det til tross for at transport av våtbulk reduseres med ytterligere 11-12 % av nivået fra 2020. Denne reduksjonen skyldes at raffineriet på Slagentangen legges ned og omgjøres til en drivstoffterminal, noe som gir en vridning fra innenriks produksjon til økt import av drivstoff.

9.3 Vridning fra B2B til B2C

Selv om utviklingen i transportomfang viser liten endring fra 2019 til 2020 er det likevel betydelige endringer som skjedde umiddelbart etter første nedstenging. Mens leveransene B2B ble noe redusert, skjedde det en vridning til B2C og med det en voldsom økning i netthandel og pakkevolumer og store økninger i etterspørsel etter hjemleveringer. Antall hjemleveringer ble mer enn doblet i 2020 sammenliknet med 2019. Spesielt var det stor økning i perioden rundt julehandelen 2020, med mer enn en tredobling av antall pakker sammenliknet med året før.

Økt behov for hjemlevering medfører også økt distribusjon av pakker i boligområder og i byene. Denne distribusjonen utføres særlig med varebiler. Kjørelengdestatistikken viser imidlertid ingen økning i utkjørt distanse for disse bilene. Dette kan skyldes minst to forhold: For det første utgjør distribusjon bare en brøkdel av utkjørt distanse med varebil, men for det andre kan det være en treghet i hva statistikken fanger opp av endringer. Kjørelengdestatistikken er basert på de periodiske kjøretøykontrollene og varebilene er inne til den første kontrollen i sitt fjerde år. Siden det er de nyeste bilene som kjøres mest, vil det derfor være en treghet i når dette slår ut i statistikken.

Pandemien medførte også en stor økning i nettbestillinger av matvarer og hjemlevering av matvarer til forbrukere, samtidig som B2B-markedet ble redusert. Spesielt synlig var etterspørselsøkninger i perioder rundt eller etter at nye sosiale restriksjoner ble innført og også antall produkter pr ordre økte gjerne i perioder med restriksjoner. Rundt første nedstenging medførte den enorme etterspørselsøkningen kapasitetsutfordringer for netthandelsbutikken Oda, som måtte stenge nettbutikken for levering flere dager fram i tid. Flaskehalsen var hovedsakelig knyttet til bemanning. Som et kapasitetsutvidende tiltak opprettet Oda produktet ferdigpakket, som besto av en kasse med basisvarer. Denne ble pakket på en ekstern terminal og produktet ble opprettet svært raskt, men ble også avvirket raskt etter at de største kapasitetsutfordringene ga seg.

Ved senere innstramminger av samfunnsrestriksjoner var kapasiteten bedre rustet til å håndtere etterspørselsøkninger. Under pandemien ble leveringsvinduer endret og utvidet, noe som var mulig fordi mange jobbet hjemme og som i tillegg gav økte muligheter for samkjøring, og dermed effektivitetsgevinster. Også helligdagene ble tatt i bruk for å håndtere etterspørselsveksten. Selv om det var noen utfordringer og usikkerhet knyttet til vareinngangen, har utfordringene vært relativt begrenset. Noe av utfordringene skyldtes at Oda gjennom et innkjøps-samarbeid med Rema ble behandlet som enkeltbutikk og med prioritering deretter. Fra 2019 til 2020 økte gjennomsnittlig daglig distribusjonsdistanse og antall distribusjonsrunder pr dag, mens økt antall ordre ga en effektivitetsøkning pr rute og reduserte kostnader målt pr stopp. For eksempel var det rundt juletid 2020 i snitt 3 minutter i kjøretid mellom leveringer, målt over leveringer i Oslo og distriktet i sum. Samtidig pågikk det flere parallelle utviklinger under pandemien; for eksempel utvidet Oda også leveringsområdene, herunder til populære hytteområder på Østlandet.

9.4 Kapasitetsutfordringer

En umiddelbar effekt etter første nedstenging var en stor reduksjon i persontrafikken, og noe, men betydelig mindre nedgang for godstrafikken. Etter dette har antall tellepunktpasseringer med godsbiler ligget på samme eller høyere nivå enn tidligere år, bortsett fra en kort periode vinteren 2020/2021 og marginale reduksjoner i noen enkeltmåneder. Personbiltrafikken har i

lengre perioder blitt påvirket og er påvirket med større reduksjoner. Redusert personbiltrafikk har medført at gjennomsnittshastigheten for lastebilers kjøring i byene, og spesielt i rushtiden, har økt. Dette har videre ført til en mer effektiv utnyttelse av lastebilene i periodene med redusert personbiltrafikk. Samlasternes erfaringer angående tilgang til transportkapasitet er blandet. Det oppgis både at det har vært god tilgang på sjåfører i hele perioden (også innleide), samtidig som det rapporteres om utfordringer. På langtransporter og transporter med utenlandske transportører har det vært mindre tilgjengelighet på kabotasje, men dette er ikke nødvendigvis koronarelatert. Det rapporteres om mer bruk av norske sjåfører. Den midlertidige dispensasjonsordningen for kjøre- og hviletidsregler⁴⁰ ble bare i mindre omfang brukt for å dekke kapasitetsbehovet.

Selv om det var en pandemi, endret sykefraværet i sum seg ikke vesentlig fra normalsituasjonen. På den ene siden økte sykefraværet på grunn av smitte og pålagte forholdsregler og følgekarantene, samt oppfordringer om å bli hjemme ved lettere symptomer. Generelt ble det registrert en lavere terskel for sykefravær enn før pandemien. På den annen side viste hjemmekontor å gi en positiv effekt på sykefraværet, særlig for ansatte i større enheter. Sammenliknet med før pandemien var det imidlertid perioder med mer variasjon, bl.a. knyttet til noen få smitteutbrudd i egne produksjonsanlegg. Stengte skoler og barnehager medførte i mindre grad utfordringer, selv om det ble påpekt noen. For eksempel ble det i praksis ikke alltid innfridd at mange ansatte var definert som samfunnskritisk personell, men det ble også påpekt at ansatte i all hovedsak har vist fleksibilitet og at hjemmekontorsituasjonen medførte at det meste gikk ganske greit.

9.5 Kostnadsutvikling

Økte kostnader knyttet til smittevern utgjør bare mindre deler av totalkostnadene og SSBs kostnadsindeks viser da heller ingen større kostnadsøkninger i 2020. Tvert om, var det ved inngangen til 2020 avtakende drivstoffkostnader knyttet til historisk lav oljepris. Drivstoffkostnaden har imidlertid økt voldsomt fra utgangen av 2020 og noe som forsterkes i første kvartal 2022, knyttet til krigen i Ukraina, og at brorparten av diesel fram til da ble importert fra Russland. Også kapitalkostnader for bl.a. lastebiltransport har begynt å øke sterkt, til dels i sammenheng med leveringsutfordringer på kjøretøy, mens det også ventes ytterligere kostnadsøkninger relatert til arbeidskraft. Dette skyldes både kostnads- og lønnsutvikling i samfunnet, men også utvikling i (internasjonalt) regelverk og at sjåførmangel er en økende utfordring. Spesielt internasjonalt er sjåførmangel allerede et vesentlig problem (se Pinchasik og Hovi, 2022) men også nasjonalt meldes om stadig større utfordringer og rekrutteringsproblemer, samtidig som mange sjåfører begynner å nå pensjonsalderen. Innreiseutfordringer for utenlandske sjåfører i norske transportbedrifter, under pandemien, har også synliggjort sårbarheten med og avhengigheten av utenlandsk arbeidskraft.

For distribusjon framkommer prisutviklingen fra SSBs produsentprisindeks for post og distribusjon. Denne viser at prisen for landsdekkende posttjenester reduseres markant i 2020 og til et nivå som er lavere enn i 2016. Forklaringen er den massive veksten i pakker og økt konkurranse fra ulike distribusjonsselskaper og start-up-bedrifter. Prisreduksjonen er imidlertid mer enn

⁴⁰ [Europalov \(2020\)](#).

oppveid av økte sendingsvolumer og både Posten Bring og PostNord hadde rekordhøye overskudd i pandemiåret.

Til tross for at frykten for konkurs var påtakelig for lastebiloperatørene i starten av pandemien var det færre transportselskap som gikk konkurs i 2020 sammenliknet med i 2019, mens antall konkurser i 2021 er på samme nivå som i 2019 (ca. 120 konkurser over året). Utviklingen i 2022 har hittil i år fulgt utviklingen i 2020.

9.6 Nye løsninger

Pandemien forserte innfasingen av en rekke nye løsninger og spesielt trekkes det fram overgangen til hjemmekontorløsninger og bruk av digitale møter og samarbeidsplattformer har fungert bra.

Videre ble det innfasert nye eller utvidede løsninger som f.eks. digital signering av avtaler og digitale signeringsløsninger, løsninger for kontaktløse hjem- og bedriftsleveringer, mer kundevennlige trackingløsninger, mm. Mange av disse løsningene opplyses å være utviklet eller framskyndet som følge av pandemien. Dette gjelder også implementering av pakkeautomater som leveringsløsning. Arbeidet med å bygge ut nettverket av pakkeautomater startet før pandemien, men ble forsert av den store veksten i etterspørsel etter hjemlevering, og behov for mer fleksible leveringsløsninger.

9.7 Beredskapsplaner og læringseffekter

I store trekk opplyser deltakerbedriftene at det har vært læringseffekter av pandemien og at særlig kompetansen på risikovurderinger har økt. Det er for eksempel flere typer risikoer som nå tas med i risikoanalysen, planene som lages framover vil tenke lenger fram og være mer robuste og mer scenariorelatert. Pandemien har også gitt større fokus på prognoser og identifisering av hvilke endringer som er varige og hvilke som er pandemirelatert. Det meldes om mer bevissthet over at store endringer kan skje på kort tid og tettere fokus på operasjonell drift. Det er også gitt tilbakemelding på at sett tilbake, har det å være modig og tidlig ute stort sett vært positivt både for ansatte og kunder.

Bedriftene hadde beredskapsplaner på mange områder, men ikke direkte for en pandemi⁴¹. Beredskap ble imidlertid tatt på alvor ved at pandemirelaterte problemstillinger ble tatt opp i forkant av eller umiddelbart etter første nedstenging i mars 2020. Eksempler på beredskaps tiltak var planer for å takle perioder med mye sykdom, hvilke tjenester og kunder som skulle prioriteres i en situasjon med lav bemanning og hvordan dette kunne gjennomføres dersom det skulle vise seg å bli nødvendig. Dette inkluderer også identifisering og prioritering av frakt av samfunnskritiske varer. Selskapene hadde ulik tilnærming til ansvarsfordeling vedrørende beredskapsorganiseringen, f.eks. om det ble satt sentrale krisestab eller om avdelinger beholdt mye ansvar, samt hvordan og hva som ble dokumentert.

For å sikre kontinuitet innførte samtlige bedrifter en rekke smitteverntiltak, i en tidlig fase. Ettersom beredskapsplanene i liten grad var innrettet mot en pandemi, ble de fleste tiltakene innført relativt ad-hoc og i stor grad basert på generelle råd fra myndighetene. På grunn av

⁴¹ Dette omtales i mer detalj i Bø m.fl. (2022).

dette hadde tiltakene mange fellestrekk på tvers av bedrifter. For eksempel ble det innført endringer i organisering i produksjon og på terminaler, arbeidslag ble inndelt i kohorter og arbeidstider ble tilpasset for å unngå overlapp mellom skift. Det ble innført hygienetiltak rundt håndvask, desinfeksjon, vask av overflater og kontaktpunkter, avstandsregler og stenging/begrensninger i områder med mye trafikk (som kantiner, heis, møterom). Der hvor mulig ble det innført hjemmekontor som hovedregel. Dette gjaldt spesielt for administrative funksjoner.

Referanser

- Bane NOR (2020). 'Arbeid på Bergensbanen høsten 2020', *Bane NOR-pressemelding av 07.09.2022*, tilgjengelig via: <https://kommunikasjon.ntb.no/pressemelding/arbeid-pa-bergensbanen-hosten-2020?publisherId=11953034&releasId=17891370>
- Bane NOR (2021). 'Punktlighetsrapport 2021'. Tilgjengelig via: <punktlighetsrapport-2021.pdf> (banenor.no).
- Bø, E., Pinchasik, D.R. og I.B. Hovi (2022). 'COVID-19 disruptions and Norwegian food and pharmaceutical supply chains: Insights into supply chain risk management, resilience, and reliability', *I review: International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*
- Europalov (2020). 'Midlertidige bestemmelser på transportområdet i forbindelse med covid-19-pandemien', *Omtale av lov-endring*, tilgjengelig via: <https://www.europalov.no/rettsakt/midlertidige-bestemmelser-pa-transportområdet-i-forbindelse-med-covid-19-pandemien/id-28009>
- E24 (2021a). 'Netthandel ga tidenes beste resultat for Posten i pandemiåret 2020', *Nyhetsartikkel av 19.02.2021*, tilgjengelig via: <https://e24.no/naeringsliv/i/2dmkaa/netthandel-ga-tidenes-beste-resultat-for-posten-i-pandemiaaret-2020>
- E24 (2021b). 'Nedstengingen har rammet utenlandsk arbeidskraft hardest', *Nyhetsartikkel av 24.05.2021*, tilgjengelig via: <https://e24.no/naeringsliv/i/1BKBXM/nedstengingen-har-rammet-utenlandsk-arbeidskraft-hardest>
- Frøberg, A. og M. Toraman (2022a). 'Rekordhøy netthandel med norske betalingskort i 2021', *SSB-artikkel av 28.02.2022*, tilgjengelig via: <https://www.ssb.no/varehandel-og-tjenesteyting/varehandel/artikler/rekordhoy-netthandel-med-norske-betalingskort-i-2021>
- Frøberg, A. og M. Toraman (2022b). 'Mindre netthandel av varer, men mye kjøp av tjenester på nettet', *SSB-artikkel av 25.08.2022*, tilgjengelig via: <https://www.ssb.no/varehandel-og-tjenesteyting/varehandel/artikler/mindre-netthandel-av-varer-men-mye-kjop-av-tjenester-pa-nettet>
- Hovi, I.B., Mjøsund, C.S., Bø, E., Pinchasik, D.R. og S.E. Grønland (2021). 'Logistikk, miljø og kostnader', *TØI-rapport 1861/2022*, tilgjengelig via: <https://www.toi.no/publikasjoner/logistikk-miljo-og-kostnader-article37342-8.html>
- HSN (2022). 'Maritime market update: LNG prices retreat from all-time highs', *Nyhetsartikkel av 03.02.2022*, tilgjengelig via: <https://www.hellenicshippingnews.com/maritime-market-update-lng-prices-retreat-from-all-time-highs/>
- Lovdata (2022). 'Forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy', tilgjengelig via: https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2009-05-13-591#KAPITTEL_2
- Moderne Transport (2022). 'Helthjem kan firedoble volumet med nytt sorteringsanlegg', *Nyhetsartikkel av 12.10.2022*, tilgjengelig via: <https://www.mtlogistikk.no/beumer-group-helthjem-sorteringsanlegg/helthjem-kan-firedoble-volumet-med-nytt-sorteringsanlegg/700722>
- NHO LT (2022a). 'NHO LTs Fraktstatistikk', tilgjengelig via: <https://www.nholt.no/tall-og-fakta/fraktstatistikk/>
- NHO LT (2022b). 'Kostnadseksplasjon for transportsektoren', *Artikkel av 11.03.2022*, tilgjengelig via: <https://www.nholt.no/artikler/2022/kostnadseksplasjon-for-transportsektoren/>

- Norges Bank (2022). 'Kunderetta betalingsformidling 2021', *Norges Bank Memo Nr. 2, 2022*, tilgjengelig via: https://www.norges-bank.no/contentassets/336ff7593e8a4fe7ad1448e3acd313d8/nb_memo_2_22-betalingsformidling.pdf?v=05/23/2022085810&ft=.pdf
- Nævestad, T.O., Hesjevoll, I.S., Sagberg, F., Hovi, I.B. og R. Elvik (2022). 'Tunge kjøretøys ulykkesrisiko i Norge', *TØI-rapport 1886/2022*, tilgjengelig via: <https://www.nholt.no/artikler/2022/kostnadseksplasjon-for-transportsektoren/>
- Oda (2022). 'Historisk år for Oda: vokste med halv milliard i 2021', *Pressemelding av 19.01.2022*, tilgjengelig via: <https://kommunikasjon.ntb.no/pressemelding/historisk-ar-for-oda-vokste-med-halv-milliard-i-2021?publisherId=12583954&releaseId=17924454>
- Pinchasik, D.R. og I.B. Hovi (2018). 'Varestrømmer og forsendelser i byområder', *TØI-rapport 1649/2018*, tilgjengelig via: <https://www.toi.no/publikasjoner/varestrommer-og-forsendelser-i-byomrader-article35151-8.html>
- Pinchasik, D.R. og I.B. Hovi (2022). 'Effekter av Covid-19 for Norges utenrikstransporter', *TØI-rapport 1916/2022*, tilgjengelig via www.toi.no i løpet av høsten 2022
- Spurkeland, E./Store Norske Leksikon (2022). 'Stykkgoods', tilgjengelig via: <https://snl.no/stykkgoods>
- SSB (2017a). 'Økning i CO2-avgiften bidro til økte drivstoffkostnader', *SSB-artikkel*, tilgjengelig via: <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/artikler-og-publikasjoner/okning-i-co2-avgiften-bidro-til-okte-drivstoffkostnader>
- SSB (2017b). 'Slepebåter - eneste med kostnadsøkning', *SSB-artikkel*, tilgjengelig via: <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/artikler-og-publikasjoner/slepebater-eneste-med-kostnadsokning>
- SSB (2017c). 'Billigere drivstoff ga mindre kostnader for alle fartøygrupper', *SSB-artikkel*, tilgjengelig via: <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/artikler-og-publikasjoner/billigere-drivstoff-ga-mindre-kostnader-for-alle-fartoygrupper--333670>
- SSB (2018). 'Høyere drivstoffpriser drar kostnadene opp', *SSB-artikkel*, tilgjengelig via: <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/artikler-og-publikasjoner/billigere-drivstoff-ga-mindre-kostnader-for-alle-fartoygrupper--344454>
- SSB (2019). 'Økte kostnader for innenriks sjøfart', *SSB-artikkel*, tilgjengelig via: <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/artikler-og-publikasjoner/okte-kostnader-for-innenriks-sjofart>
- SSB (2020a). 'Økte mannskapskostnader for sjøtransport', *SSB-artikkel*, tilgjengelig via: <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/artikler-og-publikasjoner/okte-mannskapskostnader-for-sjotransport>
- SSB (2020b). 'Lavere drivstoffpriser for sjøtransport', *SSB-artikkel*, tilgjengelig via: <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/artikler-og-publikasjoner/lavere-drivstoffpriser-for-sjotransport>
- SSB (2022a). 'Varetransportundersøkelsen (opphørt)', tilgjengelig via: <https://www.ssb.no/vsu>
- SSB (2022b). 'Kostnadsindeks for lastebiltransport', tilgjengelig via: <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/landtransport/statistikk/kostnadsindeks-for-lastebiltransport#om-statistikken>
- SSB (2022c). 'Økte drivstoffkostnader for sjøtransport', *SSB-artikkel*, tilgjengelig via: <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/sjotransport/statistikk/kostnadsindeks-for-innenriks-sjofart/artikler/%C3%98kte%20drivstoffkostnader%20for%20sj%C3%B8transport>

Statens vegvesen (2021). 'Når kan du ta EU-kontroll?', *tilgjengelig via:*

<https://www.vegvesen.no/kjoretoy/eie-og-vedlikeholde/eu-kontroll/nar-kan-du-ta-eu-kontroll/>

Statens vegvesen (2022a). 'Oppdatert status på nullutslippskjøretøy', *tilgjengelig via:*

<https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/miljoevennlig-transport/nullutslippsmalene/>

Statens vegvesen (2022b). 'Trafikkutvikling: Vegtrafikkindeks', *tilgjengelig via:*

<https://www.vegvesen.no/fag/trafikk/trafikkdata/trafikkutvikling/>

Statista (2022). 'Monthly global LNG benchmark price 2019-2022', *tilgjengelig via:*

<https://www.statista.com/statistics/1293955/global-monthly-price-of-liquefied-natural-gas/#:~:text=The%20global%20LNG%20benchmark%20price,a%20result%20of%20supply%20issues>

Tungt.no (2021). 'PostNord Norge 2020: Økte resultatet med 86 prosent', *Nyhetsartikkel av 05.02.2021, tilgjengelig via:*

https://www.tungt.no/article/view/775715/postnord_norge_2020_okte_resultatet_med_86_prosent

Yrkestrafikkforbundet (2021). 'Grenseundersøkelse 2021', *pressemelding via:*

<https://ytf.no/nyheter/ytf-fjerde-grenseundersokelse>

Vedlegg: Ordning om utsatt betaling av skatt og merverdiavgift

Regjeringen vedtok i juni 2020 at det kunne gis betalingsutsettelse frem til 31. desember 2020. Ordningen ble deretter utvidet slik at det kunne innvilges betalingsutsettelse frem til 28. februar 2021 og sist til 30. juni 2021. Avdragene skulle betales i perioden 31. oktober 2021 til 30. september 2022.

På grunn av de nye smitteverntiltakene, ble betalingsfristen forskjøvet med 3 måneder for alle krav med forfall 31. desember 2021 og senere. Forskyvningen innebar at betalingsfristen for siste avdrag, med opprinnelig frist 30. september 2022, ble utsatt til 31. desember 2022. Utsettelsen av betalingsfristene gis automatisk dersom du fikk innvilget betalingsutsettelse frem til 30. juni 2021 med opprinnelig avdragsperiode 31. oktober 2021 til 30. september 2022.

Det var ikke mulig å søke om utsettelse for betaling av skyldig merverdiavgift med forfall etter 12. april 2021. Det betyr at merverdiavgift som skulle innberettes på mva-melding for januar-februar (1. termin) 2021 var omfattet, men ikke senere terminer i 2021.

Etter tre måneders «avdragspause» i desember, januar og februar gjelder det å huske avdragsfristen med forfall 31. mars, for betalingsutsatte skatter og avgifter som følge av koronasituasjonen. Fristen gjelder for betalingsutsettelser som ble gitt i perioden frem til 30. juni 2021.

Avdragsfristen 31. mars gjelder for betalingsutsettelser som ble gitt i perioden frem til 30. juni 2021. Disse utsatte kravene kunne deretter betales i tolv avdrag i perioden 31. oktober 2021 til 30. september 2022.

Som følge av omikronutbruddet i desember 2021 og de nye koronarestriksjonene dette medførte, ble avdragene i desember, januar og februar forskjøvet med 3 måneder, slik at tredje avdrag først skal betales 31. mars 2022.

De resterende avdragene forfaller deretter månedlig, og siste avdrag under ordningen er dermed forskjøvet til 30. desember 2022.

Som følge av omikronutbruddet ble det også vedtatt en ordning med betalingsutsettelse for krav som forfaller i perioden 1. januar til 31. mars 2022. Første avdrag for disse kravene er 31. mai 2022.

For bedrifter som allerede har en avdragsordning for krav som ble utsatt til 30. juni 2021, så vil de nye kravene tas inn i den eksisterende avdragsordningen fra og med avdraget som skal betales 31. mai 2022. Siste avdrag blir dermed 30. desember 2022 også for disse utsatte kravene.

TØI er et anvendt forskningsinstitutt som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et tverrfaglig miljø med rundt 90 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet driver forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, bøker, seminarer, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside www.toi.no.

TØI er partner i CIENS Forskningscenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se www.ciens.no). Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forskningssamarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafiksikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, ITS, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transportbehov og generell transportøkonomi.

Transportøkonomisk institutt krever opphavsrett til egne arbeider og legger vekt på å opptre uavhengig av oppdragsgiverne i alle faglige analyser og vurderinger.

Postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Gaustadalléen 21
0349 Oslo
Norge

E-post: toi@toi.no

Kontoradresse:

Forskningsparken
Gaustadalléen 21

Telefon: 22 57 38 00

Hjemmeside: www.toi.no

