

**LØNNSOMHET I NORSK GODSTRANSPORT**  
**PÅ KORT OG LANG SIKT**  
*Professor Dag Bjørnland*  
*Handelshøyskolen BI*

# 1 INNLEDNING

Presentasjonen bygger på delresultater fra et større forskningsprosjekt som ble betegnet *Strategivalg i logistikkbedrifter*, og delresultatene er dokumentert i forskningsrapport 1 - 2000 fra Handelshøyskolen BI: **Strukturtrekk i utviklingen av norsk godstransport** (Bjørnland og Bjerkelund 2000).

I presentasjonen analyserer vi driftsresultat og resultatgrad i transport- og spedisjonsbransjen både fra et mikro- og et makroperspektiv. Driftsresultat er i presentasjonen definert som omsetning fratrukket kostnader knyttet til driften og resultatgrad som  $100 * \text{driftsresultat/omsetning}$ .

I kapittel 2 gjennomfører vi analysen på selskapsnivå (mikroperspektivet). Vi har hatt tilgang på regnskapsdata fra 1996 for i underkant av 2 400 speditør- og transportbedrifter – herunder 122 medlemsbedrifter i Norges Speditørforbund. For disse medlemsbedriftene har vi også tidsrekker for årene 1994-1997.

I kapittel 3 anlegger vi et makroperspektiv på grunnlag av tall fra det norske nasjonalregnskap. Fra nasjonalregnskapet benytter vi den mest detaljerte sektorinndeling dette regnskapet gjør mulig for samferdsel på grunnlag av spesielle datautkjøringer foretatt av Statistisk sentralbyrå for oss. Siden analysens perspektiv er strategisk, har vi ønsket å ha sammenhengende oversikt for hele 25 år, og vi har tall for hvert år mellom 1972 og 1997. I presentasjonen gir vi stort sett opplysninger knyttet til femårs-intervaller (1972, 1977, 1982, 1987, 1992 og 1997).

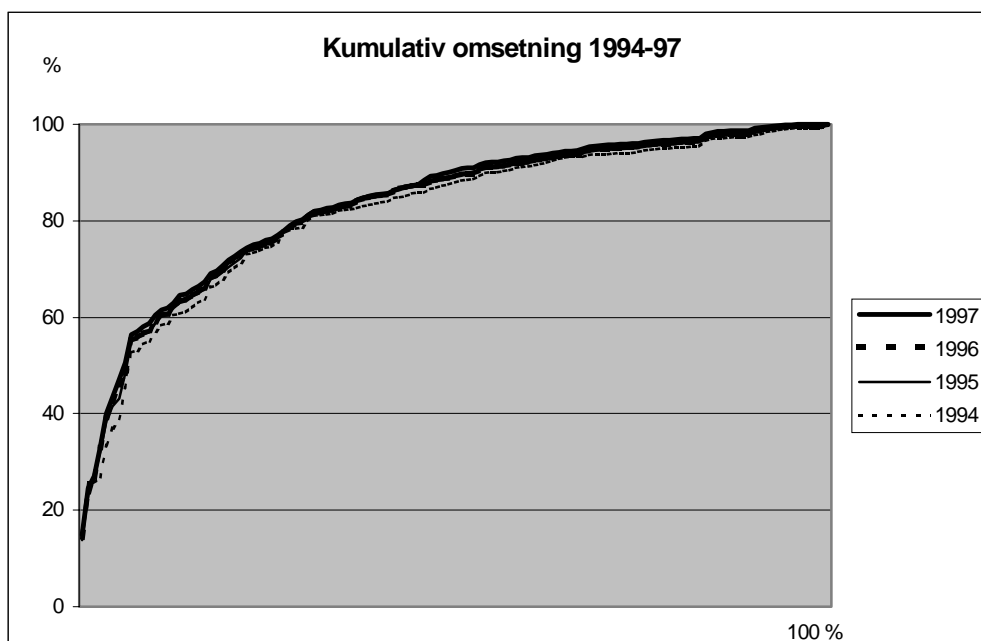
I kapittel 4 gir vi noen sluttsatser og i kapittel 5 utvalgte referanser.

## 2 ANALYSE AV ØKONOMISK RESULTAT PÅ SELSKAPSNIVÅ

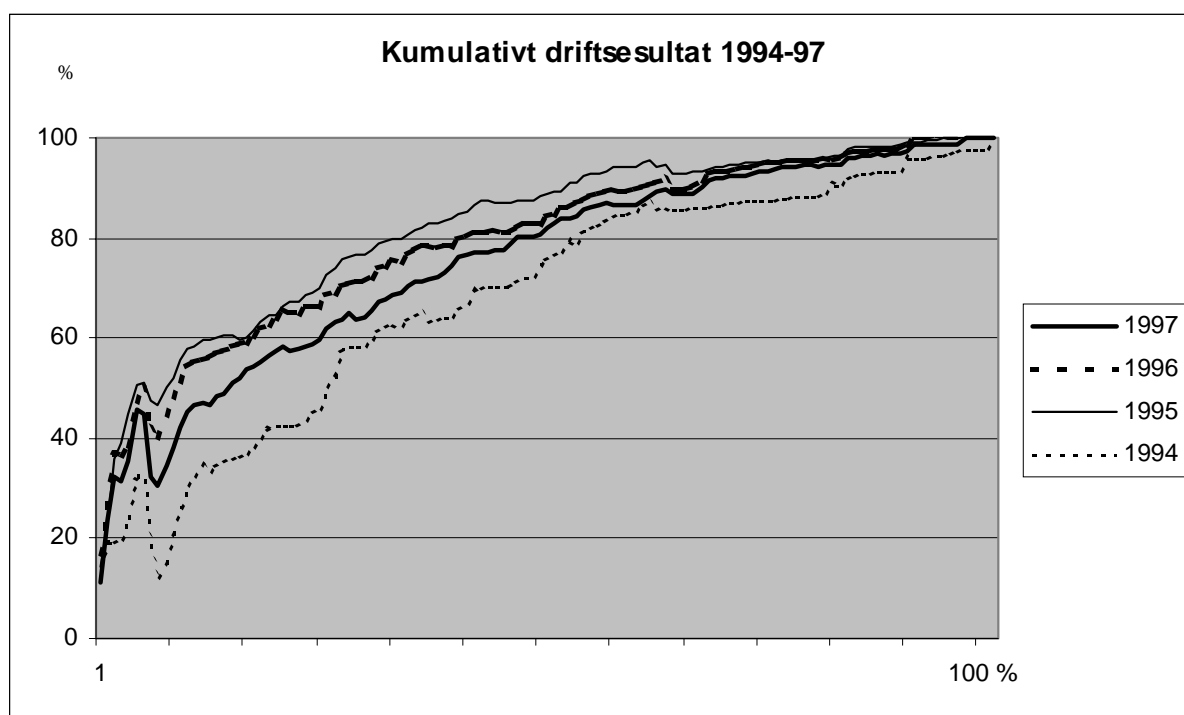
Norsk transport- og spedisjonsbransje omfatter omtrent 12 000 transportbedrifter og omtrent 350 spedisjonsbedrifter av ulike størrelser. Mediaoppslag i de senere år viser at bransjen har vært gjenstand for til dels betydelige strukturendringer, og store norske selskaper er kommet på utenlandske hender uten at det har resultert i noen særskilt politisk oppmerksomhet.

Mye av bransjens totale omsetning skapes av et fåtall bedrifter. Ifølge våre data for 1996 for over 2 400 transport- og spedisjonsbedrifter i Norge genererte bransjens ti største bedrifter mer enn 20% av den totale omsetning, og 430 bedrifter (18% av utvalget) sto for 80% av samlet omsetning. I oversikten er ikke jernbane- og luftfartsselskaper tatt med. Rangert etter omsetning sto de ti største bedriftene i databasen på 2 400 transport- og spedisjonsbedrifter for 10% av bransjens samlede driftsresultat, mens 28,5% av utvalget nådde 80%-grensen for samlet driftsresultat. Driftsresultatene i bransjen er altså ikke like konsentrert som omsetningen.

Vår database inkluderer 122 av medlemsbedriftene i Norges Speditørforbund. De kumulative mønstre for omsetning har, som figur 1 viser, ikke endret seg nevneverdig i perioden 1994-97. Her står 20% av selskapene for 80% av medlemsbedriftenes totale omsetning. Derimot er det større spredning over tid når det gjelder driftsresultatene, jfr figur 2.



Figur 1: Omsetning etter størrelse for medlemsbedrifter i Norges Speditørforbund.



Figur 2: Kumulativt driftsresultat etter størrelse for medlemsbedrifter i Norges Speditørforbund rangert etter omsetning.

Tabell 1 viser økonomiske nøkkeltall for medlemmene i Norges Speditørforbund inndelt i tre grupper etter antall ansatte. Tabellen viser at i de tre årene 1995-1997 sank gjennomsnittlig omsetning pr bedrift i gruppen med færrest ansatte, men steg i den største gruppen. Derimot sank både gjennomsnittlig driftsresultat og gjennomsnittlig resultatgrad i gruppen med flest ansatte. Gjennomsnittlig resultatgrad viser betydelig forskjell mellom år og grupper.

Alle tall i NOK 1000. Gjennomsnitt av alle bedrifter i hver størrelseskategori	Medlemmer i Norges Speditørforbund ( n = 122 )		
	1995	1996	1997
Omsetning alle bedrifter	73 389	759 28	86 505
* 1-5 ansatte	14 304	14 078	13 872
* 6-20 “	19 800	21 678	25 125
* 21... “	153 416	158 002	180 520
Driftsresultat (resultatgrad)	1 845 (2,5)	1 581 (2,1)	1 648 (1,9)
* 1-5 ansatte	381 (2,7)	328 (2,3)	444 (3,2)
* 6-20 “	532 (2,7)	658 (3,0)	789 (3,1)
* 21 - “	3 814 (2,5)	3 081 (1,9)	3 057 (1,7)
Gjeld (gjeldsgrad)	19 359 (26,4)	20 687 (27,2)	21 367 (24,7)
* 1-5 ansatte	2 469 (17,3)	2 518 (17,9)	1 974 (14,2)
* 6-20 “	5 457 (27,6)	5 545 (25,6)	5 556 (22,1)
* 21- “	40 931 (26,7)	44 159 (27,9)	46 313 (25,7)

Tabell 1: Økonomiske nøkkeltall for bedriftene i ulike størrelseskategorier, 1995-1997.

I de detaljerte analysene har vi brutt tallene ned på enkelte bedrifter i utvalget og studert forholdene i årene 1995-97. Vi ser da at de fire landsdekkende selskapene har hatt problemer med sin inntjening. I disse årene hadde Nor-Cargos og ASGs selskaper (som begge har egne transportmidler) dårlige økonomiske resultater. Tollpost-Globe AS (kjøper transporttjenester) ser ut til å ha oppnådd relativt stabil resultatgrad på 2-2,5%. For Linjegods AS (kjøper transporttjenester) har resultatgraden hele tiden vært positiv, men synkende fra 2,6% i 1995 til 1,4% i 1997. I dag er det bare Nor-Cargos selskaper som har norsk moderkonsern.

Vi har ikke opplysninger som gjør det mulig for oss å vite om driftsresultat er regnet etter fradrag for avskrivninger og om betaling av renter på lån (finanskostnader) er trukket fra. Størrelsen på driftsresultatene og den lave oppnådde resultatgrad skulle indikere at slike kostnader er trukket fra, men sikre kan vi ikke være. Driftsresultat i nasjonalregnskapet fremkommer etter fradrag for avskrivninger, derimot er ikke finanskostnader trukket fra.

I en rapport fra et samarbeidsprosjekt mellom BI, ECON og TØI **Transport- og logistikkmarkedet i Norge. Strukturer, drivkrefter og konkurransevne** (Eidhammer, Pettersen og Virum 1996) er regnskapene til 40-50 transport- og logistikkforetak analysert for årene 1993-1995. Foretakene er delt inn i åtte delbransjer. Gjennomsnittlig resultatgrad avviker ikke grunnleggende fra dem vi har kommet frem til. Den høyeste gjennomsnittlige resultatgrad for 1993-1995 ble oppnådd av spesialtransportører med 5,5%, den laveste av termotransportører med -0,7%. Fire av de øvrige gruppene oppnådde resultatgrader i intervallet 2-4%, en gruppe oppnådde vel 4% og en annen gruppe vel 1%. Et gjennomsnitt av alle gruppene veiet med driftsinntektene i hver delbransje, gir 2% resultatgrad for 1993-1995, mens tabell 1 viser resultatgrad på 2,5% i gjennomsnitt for 1995 i vårt materiale.

Dersom den norske virkelighet er slik at høy omsetning ikke leder til tilsvarende høy resultatgrad selv om virksomheten drives så effektivt som mulig, kan det kanskje være nærliggende å formulere noen hypoteser som kan legges til grunn for detaljerte analyser i andre prosjekter.

Hypotese 1: De fire største foretakene i utvalget yter landsdekkende service med internasjonal oppkobling. De transportmessige nettverk slik service fører til, kan være ganske kompliserte, og lønnsomheten vil ikke være like høy i alle deler av nettverket. Investeringene i nødvendige terminaler kan være høye, og utnyttelsesgraden i deler av systemet kan bli lavere enn ønskelig for å sikre god lønnsomhet. Det kan også ha funnet sted overetablering i terminalnettverk i Norge. Sagt med andre ord: Landsdekkende transportservice med tilhørende terminalnettverk gir ikke høy resultatgrad.

Hypotese 2: Konkurransen mellom foretak i de landsdekkende nettverk kan være betydelig og transportgrunnlaget begrenset. Det kan også finnes konkurranseflater mot andre aktører i transportmessige nisjer. Markedsmessig makt til transportkjøperne kan lede til prispress. Tilgjengelig empiri tyder klart på at priser på transport i viktige transportrelasjoner øker langsommere enn kostnadene til transport. Sagt med andre ord: Konkurransen og maktforhold presser lønnsomheten ned.

Hypotese 3: Driften har ikke vært effektiv i den periode vi har studert, noe som kan ha mange grunner. Dette vil klart svekke resultatgraden sett i sammenheng med de to andre hypotesene vi har formulert.

Det kan eksistere stordriftsfordeler (skalaøkonomi) i transport- og spedisjonsbransjen, men det er usikkert om de landsdekkende foretakene kan utnytte disse økonomiske fortrinn på grunn av begrenset transportmengde, betydelig konkurranse og prispress i markedet. Det kan kanskje bare virksomheter som har nisjeproduksjon med markedsmessig beskyttelse, oppnå.

De fleste selskapene som driver ervervsmessig lastebiltransport er typisk små med årlige totale kjøretøykilometer pr kjøretøy sjelden over 100 000 km. Bedrifter som i større grad opererer nasjonalt eller internasjonalt har naturlig nok større kapasitet og årlig kjørelengde enn selskaper som hovedsakelig holder seg til regionale markeder. Det viser data innsamlet av Omtvedt & Engelstad, 1996. Disse data viser også noen andre interessante trekk. Det gjennomsnittlige driftsresultat pr selskap i bransjen ligger lavest blant de regionale selskaper og høyest blant slike som driver nasjonalt og internasjonalt. Både resultatgrad og driftsresultat pr kjørt km viser imidlertid en annen fordeling. De er høyest hos de regionale selskaper og lavest hos selskaper som både utfører nasjonal og internasjonal trafikk.

Data fra Omtvedt & Engelstad, 1996 gir oss grunnlag for å regne ut driftsinntekter og drifts-, administrasjons- og kapitalkostnader pr utkjørt km på årsbasis (1995/1996). For firmaer som kjørte innen et fylke var nettoresultatet før skatt 0,76 kroner pr kjørt km, og det gir et nettoresultat i forhold til driftsinntektene (resultatgrad) på 6,2%. For firmaer som drev langtransport i Norge, var nettoresultatet før skatt 1,27 kr pr kjørt km og resultatgraden 7,7%. For firmaer som drev med kjøring mellom Norge og utlandet, var nettoresultatet 1,46 kr pr kjørt km og resultatgraden 8,8%. Resultatgraden var altså høyest ved kjøring mellom Norge og utlandet i henhold til denne undersøkelsen. Hvorvidt dette er nok til at norske selskaper kan hevde seg i konkurransen med utenlandske selskaper ved kjøreoppdrag i utlandet, er en annen sak som ikke er undersøkt i sammenheng med denne analysen.

### **3 ANALYSE AV ØKONOMISK RESULTAT I MAKRO**

I kapitlet gjennomgår vi de analyser av økonomisk resultat vi har gjennomført på grunnlag av tall fra det norske nasjonalregnskapet innenfor en bransjeinndeling vi har funnet interessant i forskningsprosjektet. Flere av samferdselssektorene i nasjonalregnskapet dekker både gods- og persontransport, f eks jernbanen. For å kunne skille mellom gods- og persontransport må vi gå bak opplysningene som nasjonalregnskapet gir. Det har vi ikke funnet grunn til å gjøre i dette kapitlet. For å se om det kan være forskjeller i resultatgrad mellom gods- og persontransport, viser vi på den annen side i dette kapittel beregninger også for sektorer som i hovedsak utfører persontransport, f eks drosjenæringen og rutebiltransport.

Ser vi på veksten i landets samlede verdiskaping målt ved bruttonasjonalproduktet i faste priser og bruker følgende skala: lav økonomisk vekst 0-1,5%, moderat økonomisk vekst 1,5-3.0% og høy økonomisk vekst mer enn 3%, får vi følgende karakteristikkk:

- ✓ år med lav økonomisk vekst: 1982,
- ✓ år med moderat økonomisk vekst: 1987
- ✓ år med høy økonomisk vekst: 1972, 1977, 1992, 1997.

For Norge viser de utvalgte år stort sett høy økonomisk vekst, men vi ser at årene på åttitallet kan ha vært problematiske. Som nevnt i kapittel 1 er det disse årene vi presenterer tall for.

I nasjonalregnskapet er ikke begrepet driftsresultat helt sammenlignbart med det tilsvarende begrep vi har anvendt i forrige kapittel. For et firma hvor eieren (eller eierne om de er flere) er sysselsatt i virksomheten, vil deres godtgjørelse for egen arbeidsinnsats ikke bli oppfattet som lønn i nasjonalregnskapet, men være inkludert i driftsresultatet. I nasjonalregnskapet vil rente på kapitalinnsats også komme til uttrykk i driftsresultatet og ikke være tatt med som kostnad. Driftsresultatet i kapittel 2 er nok beregnet etter fradrag for alle kapitalkostnader, altså også etter fradrag for finanskostnader. Helt sikre kan vi imidlertid ikke være uten etter inngående studier av regnskapene. Det har vi ikke hatt anledning til i prosjektet.

En annen kilde til avvik mellom beregningsresultatene i de to kapitlene kan henregnes til selve utvalget av virksomheter. Nasjonalregnskapet omfatter alle virksomheter fra de minste til de største, mens utvalget i kapittel 2 omfatter selskaper uten innslag av de mindre. Utvalget er heller ikke trukket for å være representativt for en bransje.

I nasjonalregnskapet anvendes et kostnadsbegrep som betegnes kapitalslit. Det omfatter forbruk (verdiforringelse) av varige driftsmidler på grunn av deres bruk i produksjonen. Kapitalslitet blir beregnet på grunnlag av driftsmidlenes gjenanskaffelsesverdi. I bedriftsregnskap som vi har anvendt i kapittel 2, vil avskrivninger være vurdert til anskaffelsespriser, men trolig på grunnlag av en raskere avskrivningsplan enn nasjonalregnskapet anvender for kapitalslit. Det er derfor ikke mulig å si hvilke begrep som gir størst tall.

Driftsresultat i nasjonalregnskap gir uttrykk for den del som blir tilbake som overskudd og som kan bli anvendt for å dekke finansielle kostnader, til arbeidsgodtgjørelse for eiere, til utbytte for eiere, skatt til det offentlige eller bli tilbake som fondsopplegg i virksomheten. Driftsresultatet er medregnet offentlig økonomisk støtte gitt som næringssubsidier, men er fratrukket næringskatter.

Vi har foretatt én tilnærming mellom driftsresultatet i dette kapittel til resultatene i kapittel 2 ved følgende tilleggsberegning:

$$\begin{aligned} & \text{driftsresultat i henhold til nasjonalregnskapet} \\ - & \text{ beregnet arbeidsgodtgjørelse til selvstendige (etter gjennomsnittlige lønnsatser)} \\ = & \text{ driftsresultat (2).} \end{aligned}$$

For å kunne få et visst perspektiv på samferdselstallene i dette kapittel og selskapstallene i kapittel 2, har vi valgt ut to referansesektorer: verkstedindustri og varehandel.

Verkstedindustri driver markedsrettet, er konkurranseutsatt og mottar praktisk talt ikke nærings-subsidier fra det offentlige. Beregnet arbeidsgodtgjørelse for selvstendige er beskjedne i forhold til lønnskostnadene. Bransjen overlever kun i kraft av sin egen evne til å få et driftsresultat som eierne finner forsvarlig for fortsatt virksomhet.

Varehandel har vært en skjermet virksomhet som mottar betydelige nærings-subsidier, men er også pålagt store næringskatter. Beregnet arbeidsgodtgjørelse for selvstendige har stort omfang sammenlignet med verkstedindustri. Gjennom den perioden vi studerer, har varehandel beveget seg

mot en stadig større konkurranse internt i bransjen og med betydelig konkurranseflate til varehandel i naboland, først og fremst til varehandel i Sverige. Varehandel har organisatorisk skiftet karakter fra å omfatte mange selvstendige virksomheter til å bli samlet i noen landsomfattende kjeder som konkurrerer med hverandre.

Oversikten som følger for de to referansesektorene, viser at resultatgraden frem til slutten av nittitallet har vært betydelig høyere i varehandel enn i verkstedindustri, men den har vært sterkt fallende over tid. Det kan reflektere den tiltagende konkurranse som har funnet sted i varehandelen de senere tiår. I 1997 viser våre beregninger at resultatgraden var omtrent den samme i varehandel og i verkstedindustri, jfr tabell 2.

I det følgende summerer vi opp hovedresultater fra hver transportsektor for til slutt å vurdere hvordan prestasjonen i innenlands ervervsmessig transport ser ut til å stå seg sammenlignet med de to referansesektorene. I denne sammenligning har vi holdt jernbanevirksomhet utenfor av grunner som det blir redegjort for nedenfor.

Hvordan vi enn snur og vender på tallene fra nasjonalregnskapet, blir inntrykket at jernbanetransport i et nasjonalt nettverk ikke vil være mulig i et land som Norge uten stor statlig økonomisk støtte. Ved EØS-avtalen er Norge nå i hovedsak pålagt å drive godstransport med jernbane uten slik støtte. Den skal kun gis til persontransport etter bestemte regler når slik virksomhet av det offentlige vurderes som samfunnsøkonomisk ønskelig, selv om den kommersielt ikke er det for jernbanen. Det ser ut til at denne økonomiske støtten er kommet med i 1997, men ikke i tallserien bakover. For godstransport betaler ikke jernbanen fulle driftsøkonomiske kapitalkostnader.

Fra 1996 ble jernbanen organisatorisk delt opp i forvaltningen av jernbanens infrastruktur og i selve jernbanedriften. Jernbanens infrastruktur forvaltes nå av Jernbaneverket med egen administrasjon på linje med f eks Statens vegvesen. Jernbanedriften er organisert i et selskap drevet etter en særlov, og selskapet heter NSB BA. NSB BA skal i prinsippet betale avgifter for bruk av infrastruktur, slik vegtransport betaler for bruk av veg.

Det ser ikke ut til at nasjonalregnskapet har fått med delingen i Jernbaneverket og NSB BA fra 1996 i den historiske tallserien og at kapitalslitet fortsatt omfatter den økonomisk begrunnede slitasje på hele jernbanens infrastruktur. I så fall vil det negative driftsresultatet være for høyt anslått. I NSB BAs konsernregnskap for 1997 er avskrivninger på jernbanedriften oppgitt til 253 millioner kroner mot 1059 millioner kroner i nasjonalregnskapet. Dersom vi benyttet jernbanens egne avskrivninger, vil driftsresultatet for 1997 bli vesentlig forbedret, men fortsatt være negativt (-455 millioner kroner).

Regnskapet for sporvei og forstadsbane viser på tilsvarende måte som for jernbanetransport, at denne form for skinnetransport i sin nåværende utstrekning bare kan opprettholdes med offentlig økonomisk støtte.

Regnskapet for rutebiltransport viser at nærings subsidier fratrukket nærings skatter er betydelig høyere enn driftsresultatet. Norge vil følgelig ikke kunne opprettholde den nåværende bussdrift uten stor offentlig økonomisk støtte. På den andre siden har det i de senere år vokst frem et landsdekkende bussrutenett i regi av NOR-WAY Bussekspress AS som driver uten offentlig støtte. Norge har geografi og bosettingsmønster som passer for et slikt ruteopplegg. Oppbygging av dette system for bussruter er blitt trenert av Samferdselsdepartementet, som har vært redd for at jernbanen ville bli den store taper. Fortsatt er det restriksjoner på hvor NOR-WAY Bussekspress AS har fått lov å kjøre ruter.

Drosjebiltransport har opp til den seneste tid vært en svært offentlig regulert virksomhet drevet i privat regi og dominert av bedrifter med bare eieren som aktiv (enmannsvirksomhet). Reguleringen har omfattet så vel markedsadgang som pris- og andre driftsbetingelser. Nå er reguleringen blitt myket opp, men har ikke slått ut i driftsresultatene i de år vi har analysert. Oversikten tyder på en resultatgrad som har variert fra betydelig negativ til moderat positivt. Kanskje kan det se ut til bedre inntjening på nittitallet enn tidligere, men det har ikke vært noen økonomisk innbringende virksomhet å kjøre drosjebil.

Landtransport kan vise til en svært spesiell utvikling fra negativ resultatgrad frem til 1982 og deretter stigende positiv resultatgrad som er blitt betydelig utover på nittitallet. Den høye resultatgrad står tilsynelatende i motstrid med det inntrykk man får fra mediaoppslag og bransjens egne uttalelser. De store blokadene av viktige veger i morgenrushet vinteren 2000 tyder heller ikke på noen god lønnsomhet. Beregningsresultatene er imidlertid sterkt påvirket av våre forutsetninger om tall for sysselsetting og dens fordeling mellom lønnsinntakere og selvstendig næringsdrivende. Det kan også være at nasjonalregnskapet overvurderer produksjon, eventuelt undervurderer ressursforbruket, i denne transportsektor. Resultatgraden er altså betydelig høyere enn den vi har beregnet i kapittel 2.

Lufttransport har i de fleste utvalgte år hatt negativt driftsresultat og må følgelig som privat sektor ha hatt andre år med positivt driftsresultat. De utskrifter vi har mottatt fra nasjonalregnskapet, viser negativt driftsresultat i de fleste år. SAS inngår i nasjonalregnskapet med 2/7 av konsernregnskapet, og det kan naturligvis ha skapt noen spesielle tilregningsproblemer.

Tjenester tilknyttet transport ellers er en svært lite homogen sektor. Den har snudd et betydelig negativt driftsresultat til et betydelig positivt driftsresultat på nittitallet. I stor grad kan det nok antas at dette resultatet kan tilskrives bompenger- og parkeringsanlegg som har hatt gode tider på nittitallet. Ifølge Bjørnland (1996) hadde således et større kommunalt eid parkeringshus i Oslo en resultatgrad på 7% i 1994 etter fradrag av både festerente og alle finanskostnader, økende til 17% i 1995 for å nå hele 37% i 1996. I denne sektor finner vi også samlast- og spedisjonsselskaper. I kapittel 2 har vi sett at de store selskapene har drevet med lav, og til dels negativ resultatgrad i årene 1994-1996.

Tjenester tilknyttet sjøtransport som domineres av de kommunale trafikkhavnene, kan vise til solide driftsresultat og høy resultatgrad gjennom hele perioden.

Innenriks sjøfart opprettholdes i sin nåværende utstrekning kun ved offentlig støtte. I denne sektor finnes noen delbransjer som fullt ut må drive med privat økonomisk inntjening fordi de ikke mottar offentlig støtte. Det gjelder de landsomfattende godsruiter og innenlandsk leietransport, eller fraktefart, som er et mer kjent navn på denne transport. Det detaljerte materialet som finnes i samferdselsstatistikken, viser at skip i innenlandsk leietransport har oppnådd en resultatgrad på omtrent 10% i årene 1994-1996. Den offentlige støtten går til personruiter, herunder rutene med hurtigbåter, men også driften av de fleste ferger og den kjente Hurtigruten opprettholdes med offentlig økonomisk støtte.

Når vi summerer produksjon og driftsresultat for alle samferdselssektorene vi har tatt med i oversiktene som følger (men holder jernbanetransport utenfor), og kaller den samlede virksomhet for innenlands transport, finner vi en svakt positiv resultatgrad i 1972, forverring frem til 1982 og deretter stigende resultatgrad. På nittitallet har resultatgraden vært betydelig større enn referansevirksomhetene har oppnådd. Målt med produksjonsresultat har innenlands transport et omfang som er sammenlignbart med verkstedindustri, men er betydelig mindre enn varehandelen.

Samferdsel mottar betydelig offentlig økonomisk støtte. Vi har gjort en enkel beregning med tall for 1997 for å illustrere noe av den betydning støtten har. Følgende forutsetninger er lagt til grunn:

- ✓ Næringssubsidiene til NSB BA for 1997 er reelle, og tallet for kapitalslit er erstattet med jernbaneselskapets egne avskrivninger (253 millioner kroner). Nytt driftsresultat er regnet ut.
- ✓ For alle sektorer har vi trukket ut netto næringssubsidiar (næringssubsidiar fratrukket næringskatter) og beregnet nye tall for driftsresultat.
- ✓ Vi antar at korreksjonene ovenfor ikke får konsekvenser for produksjonsomfanget. Dette er en urealistisk forutsetning, men det er ikke mulig å resonnerer seg frem til hvordan innenlands samferdsel ville sett ut uten stor offentlig økonomisk støtte.



Under forutsetningene gitt ovenfor, blir resultatgraden i innenlands transport betydelig redusert, fra 12,9% til 7,1%. Selv om vi gjør tilsvarende reduksjoner med hensyn til næringssubsidier (netto) for verkstedindustri og varehandel, blir resultatgraden for disse sektorer bare marginalt forandret. Sett på denne måte kan vi slutte at resultatgrad i innenlands transport er sterkt påvirket av tilgang på offentlige midler, men like fullt høyere enn referansesektorene har oppnådd.

Vi har foran funnet at resultatgrad i Landtransport ellers og i Tjenester tilknyttet transport ellers har vært høy under konjunkturforløpet på nittitallet. Avstanden til de resultatgrader vi har funnet i kapittel 2, er betydelig. Begrepsforskjeller som vi har redegjort for i dette kapittel, tilsier imidlertid at det kan være forskjeller. En kilde til forskjell kan være rente på kapital som trolig er tatt med i de regnskap vi har utnyttet i kapittel 2, men ikke i beregningene vi har gjennomført på grunnlag av nasjonalregnskapets tall. Vi har imidlertid tilgang til nasjonalregnskapets tall for kapitalmengder fordelt på sektorer og har foretatt noen enkle beregninger for de to sektorene på grunnlag av forutsetning om 7% rente.

### Kapitalrente ved 7% kalkulasjonsrente for to transportsektorer 1994-1996 (mill kr)

Millioner kroner	1994	1995	1997
Landtransport ellers	674	790	933
Tjenester tilknyttet transport ellers	1317	1492	2160

Samferdsel. Millioner kroner og prosent (resultatgrad)							
		1972	1977	1982	1987	1992	1997
<b>Markedsrettet virksomhet</b>							
<b>23601</b>	<b>Jernbanetransport</b>						
	Beregnet arbeidsgodtgjørelse for selvstendige	-	-	-	-	-	-
	Driftsresultat (2)	-206	-789	-1 375	-2 165	-2 429	-1 261
	Resultatgrad	-14,0	-37,5	-58,8	-73,7	-48,8	-20,4
<b>23602</b>	<b>Rutebiltransport</b>						
	Beregnet arbeidsgodtgjørelse for selvstendige	18	33	47	43	52	61
	Driftsresultat (2)	85	259	178	926	876	671
	Resultatgrad	7,8	12,2	5,2	20,1	17,2	11,0
<b>23603</b>	<b>Drosjebiltransport</b>						
	Beregnet arbeidsgodtgjørelse for selvstendige	181	383	554	917	1 226	1 376
	Driftsresultat (2)	-17	-108	0	29	12	84
	Resultatgrad	-4,2	-14,4	0	1,3	0,4	2,4
<b>23604</b>	<b>Landtransport ellers</b>						
	Beregnet arbeidsgodtgjørelse for selvstendige	529	970	1 440	2 221	2 812	3 133
	Driftsresultat (2)	-76	-22	-191	986	2 018	6 861
	Resultatgrad	-3,6	-0,5	-2,7	7,4	12,3	25,2
<b>23605</b>	<b>Transport med sporvei og forstadsbane</b>						
	Beregnet arbeidsgodtgjørelse for selvstendige	-	-	-	-	-	-

	Driftsresultat (2)	-85	-160	-102	-397	58	143
	Resultatgrad	-90,4	-119,4	-33,7	-93,9	11,8	21,0
<b>23620</b>	<b>Lufttransport</b>						
	Beregnet arbeidsgodtgjørelse for selvstendige	-	-	-	-	-	-
	Driftsresultat (2)	20	-89	-480	-500	527	-852
	Resultatgrad	1,9	-3,6	-8,6	-4,9	4,0	-4,9

<b>Samferdsel. Millioner kroner og prosent (resultatgrad)</b>							
		<b>1972</b>	<b>1977</b>	<b>1982</b>	<b>1987</b>	<b>1992</b>	<b>1997</b>
<b>23631</b>	<b>Tjenester tilknyttet transport ellers</b>						
	Beregnet arbeidsgodtgjørelse for selvstendige	20	44	68	61	53	62
	Driftsresultat (2)	-150	-396	-823	-921	456	2 705
	Resultatgrad	-17,7	-20,4	-21,8	-13,5	4,5	13,6
<b>23632</b>	<b>Tjenester tilknyttet sjøtransport</b>						
	Beregnet arbeidsgodtgjørelse for selvstendige	9	16	38	39	50	59
	Driftsresultat (2)	279	396	720	889	2 258	1 944
	Resultatgrad	34,5	27,0	28,4	26,1	39,7	33,9
	<b>Innenriks sjøfart</b>						
	Beregnet arbeidsgodtgjørelse for selvstendige	30	61	95	122	179	136
	Driftsresultat (2)	102	133	-140	105	-20	-501
	Resultatgrad	7,2	6,1	-4,9	2,7	-0,5	-9,6

<b>Innenlands transport. Millioner kroner og prosent (resultatgrad)</b>							
		<b>1972</b>	<b>1977</b>	<b>1982</b>	<b>1987</b>	<b>1992</b>	<b>1997</b>
	Driftsresultat (2)	158	13	-838	1 117	6 185	11 055
	Resultatgrad	2,0	0,1	-3,1	2,5	10,6	12,9

<b>Referansevirksomhet. Millioner kroner og prosent (resultatgrad)</b>							
		<b>1972</b>	<b>1977</b>	<b>1982</b>	<b>1987</b>	<b>1992</b>	<b>1997</b>
	<b>Verkstedindustri</b>						
	Beregnet arbeidsgodtgjørelse for selvstendige	127	279	359	652	697	830
	Driftsresultat (2)	355	896	1 270	900	1 462	4 602
	Resultatgrad	3,8	4,3	3,8	1,7	2,6	5,5
	<b>Varehandel</b>						

Beregnet arbeidsgodtgjørelse for selvstendige	1 019	2 109	2 700	4 380	5 718	5 811
Driftsresultat (2)	3 728	5 687	7 405	6 702	8 585	8 995
Resultatgrad	17,4	13,8	11,3	6,2	6,8	5,7

Tabell 2: Resultatgrad i innenlands transport og i to referansesektorer. 1972-1997.

Når vi reduserer Driftsresultat (2) med disse kapitalkostnadene og setter dette reduserte driftsresultat i forhold til produksjon, vil resultatgrad synke betraktelig i begge sektorene, men spesielt i Tjenester tilknyttet transport ellers som er en kapitalintensiv sektor. Ny resultatgrad i Landtransport ellers blir for de tre årene henholdsvis 14,9%, 18,0% og 21,8%. For Tjenester tilknyttet transport ellers blir resultatgraden for de tre årene henholdsvis 5,3%, 5,9% og 2,8%. Resultatgrad i kapittel 2 og 3 nærmer seg hverandre.

## 4 SLUTTSATSER

I en annen del av forskningsprosjektet om *Strategivalg i logistikkbedrifter* er det gjennomført dybdeintervjuer med 12 bedrifter som omfattet alle de store samlastbedriftene i Norge (Virum 1999). Svar som kan ha betydning for slutninger vi trekker av vårt datamateriale, er bl a:

- ✓ utenlandske selskaper holder på å trenge inn på det norske marked
- ✓ behov for god kostnadsstyring og for at kundene betaler mer for tjenestene
- ✓ behov for løsninger som gir stordriftsfordeler.

Intervjuene viser at de store samlasterne er opptatt av skalaøkonomi. Våre hypoteser i kapittel 2 kan derfor være relevante for hvorfor vi likevel ikke har kunnet påvise stordriftsfordeler i vårt materiale. Disse hypoteser kan samles under stikkordene

- ✓ landsdekkende terminalnettverk oppnår ikke god nok utnyttelse
- ✓ konkurranse og maktforhold presser pris og lønnsomhet
- ✓ driften har ikke vært drevet effektivt i den periode vi har studert.

Studier av resultatgrad oppnådd i kjøring med lastebil omkring 1995 indikerer en resultatgrad på 6-9%, lavest ved kjøring innen et fylke og høyest ved kjøring mellom Norge og utlandet. Nasjonalregnskapets tallmateriale er forenlig med betydelig høyere resultatgrader. Den sektor som omfatter spedisjon oppnådde vesentlig lavere resultatgrad, og som påvist foran i underkant av 3% i 1997. De resultatgrader vi har funnet fra regnskaper til et utvalg av medlemmene i Norges Speditørforbund lå i området 2-2,5% i årene 1995-1997.

Tilgjengelige kilder gir ikke noe entydig bilde av lønnsomhet og resultatgrad i transport og spedisjon. Vi har sett store variasjoner mellom bransjer, mellom enkeltbedrifter og over tid. Selv om vi rensker gjenværende, observerte forskjeller for ulikt utvalg, ulikheter i begreper og kanskje for det forhold at nasjonalregnskapet overvurderer produksjon i en eller flere sektorer, eventuelt undervurderer ressursforbruket, kan det godt være at vi likevel oppdager at oppnådd resultatgrad vil variere i betydelig grad mellom virksomheter.

I årene som kommer, vil norske transportbedrifter bli utsatt for mer og hardere konkurranse både fra utenlandske virksomheter og fra andre norske transportbedrifter. Dersom transportgrunnlaget ikke øker vesentlig, kan press på lønnsomhet bli stadig mer vanlig, men i motsetning til i tidligere årtier har samfunnet færre muligheter til å yte økonomisk støtte til nødstedte transportbedrifter. Konkurser, økonomisk restrukturering og salg av virksomheter bli a ut av landet vil bli mer vanlig. Er det denne utvikling vi går i møte?

## 5 REFERANSER

Bjørnland, Dag (1996), *Historien om Parkeringshus A/S og Oslo kommunes parkeringspolitikk*. ID(95)14

Bjørnland, Dag (2000), *Samferdsel mellom monopol og konkurranse - Et historisk dynamisk perspektiv og utblikk mot fremtiden for norsk innenlands samferdsel*. Handelshøyskolen BI

Eidhammer, Olav, Ivar Pettersen og Helge Virum (1996) *Transport- og logistikkmarkedet i Norge. Strukturer, drivkrefter og konkurranseevne*. TØI-rapport 339/1996

Juga, Jari og Erik Wilberg (1998), *Strategiutvikling i logistikkbedrifter: En bransjeoversikt i Norge*. Handelshøyskolen BI

Lea, Rolv (1998), *Tomkjøring med lastebiler*. TØI rapport 395/1998

Omtvedt, Petter C og Even S Engelstad (1996), *Effektivisering og forbedring av lastebiltransportene*. Handelshøyskolen BI

Persson, Göran og Helge Virum (redaktører) (1995), *Logistikk for konkurransekraft*. Ad Notam Gyldendal, Oslo

Statistisk sentralbyrå (1979), *Nasjonalregnskap 1962-1968*. ISBN 82-537-1313-5

Statistisk sentralbyrå (1987), *Nasjonalregnskap 1976-1986*. ISBN 82-537-2529-9

Statistisk sentralbyrå (1997), *Nasjonalregnskapsstatistikk 1978-1996*. ISBN 82-537-4468-4

Statistisk sentralbyrå (1999), *Nasjonalregnskapsstatistikk 1991-1998*. ISBN 82-537-4713-6

Statistisk sentralbyrå (2000), *Spesialutkjøring av Nasjonalregnskapsstatistikk for samferdselssektorer*

Virum, Helge (1999), *Resultater fra dybdeintervjuene i prosjektet "Strategivalg for logistikkbedrifter" og Dybdeintervjuer i 19 transportbedrifter*. Handelshøyskolen BI.