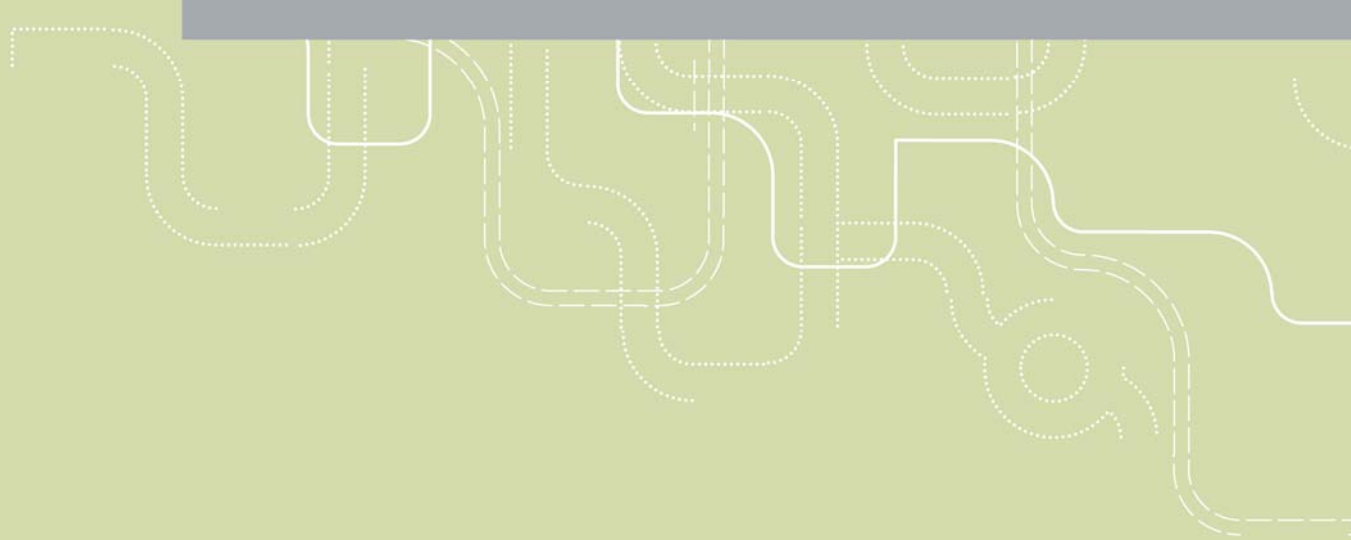


Godstransport på veg: Lastebilnæringens betydning for vekst, velferd og bosetning

Sammendragsrapport



Godstransport på veg: Lastebilnæringens betydning for vekst, velferd og bosetning

Sammendragsrapport

Thorkel C Askildsen
Anne Gjerdåker

ISSN 0808-1190

ISBN 978-82-480-0782-1 Papirversjon

ISBN 978-82-480-0781-4 Elektronisk versjon

Oslo, september 2007

Tittel: Godstransport på veg: Lastebilnæringens betydning for vekst, velferd og bosetning. Sammendragsrapport

Forfatter(e): Thorkel Askildsen; Anne Gjerdåker

TØI rapport 901b/2007

Oslo, 2007-09

19 sider

ISBN 978-82-480-0782-1 Papirversjon

ISBN 978-82-480-0781-4 Elektronisk versjon

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde:

Norges Lastebileier-Forbund

Prosjekt: 3291 Industriell organisering og transportbehov

Prosjektleder: Thorkel C Askildsen

Kvalitetsansvarlig: Harald Minken

Emneord:

Godstransport på veg; verdiskapning; næringsutvikling; logistikk

Sammendrag:

Rapporten søker å vise hvordan transport er en absolutt forutsetning for økonomisk vekst, og at utviklingen av vegtransport spesielt har vært av stor betydning for utviklingen av spesialiserte produksjonsstrukturer og industriens geografiske organisering. Transportutøvelsens sentrale rolle i nærings- og samfunnsutviklingen gjenspeiler seg allikevel ikke i bransjens andel av nasjonal verdiskapning: I likhet med en rekke andre aktiviteter i et samfunn preget av stor grad av gjensidig avhengighet, innkasserer ikke transportbransjen den fulle gevinst av sin uunnværlighet.

Title: Road Freight Transport: The hauling industry's impact on growth, welfare and settlement

Author(s): Thorkel Askildsen; Anne Gjerdåker

TØI report 901b/2007

Oslo: 2007-09

19 pages

ISBN 978-82-480-0782-1 Paper version

ISBN 978-82-480-0781-4 Electronic version

ISSN 0808-1190

Financed by:

The Norwegian Hauliers' Association

Project: 3291 Industrial organization and transport demand

Project manager: Thorkel C Askildsen

Quality manager: Harald Minken

Key words:

Road freight transport; value formation; industrial development; logistics

Summary:

The report aims to show that transport is a necessary prerequisite for economic growth, and that especially road freight transport has been of great importance in developing post-fordist production structures and the spatial organisation of industries. The transport industry's central role in industrial and social development is, however, not well reflected in the industry's share of national value formation: As in a host of other activities in a society marked by a large degree of mutual dependency, the hauling industry does not retain the full economic benefit of its impact on economic development.

Language of report: Norwegian

Rapporten kan bestilles fra:
Transportøkonomisk institutt, Biblioteket
Gautstadalleen 21, 0349 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

The report can be ordered from:
Institute of Transport Economics, The library
Gautstadalleen 21, NO 0349 Oslo, Norway
Telephone +47 22 57 38 00 - www.toi.no

Forord

Transportøkonomisk institutt har på oppdrag for Norges Lastebileier-Forbund gjennomført et prosjekt om samfunnets nytte av godstransport på veg.

Innledningsvis var prosjektet tenkt gjennomført som en kvantitativ analyse av lastebilnæringens bidrag til nasjonal verdiskapning, men en slik tilnærming gir liten innsikt i næringens bidrag til verdiskapningen i *alle* bransjer. Tilnærmingen ble derfor reformulert til å gi teoretisk informert kunnskap om hvordan godstransport generelt har vært og er en absolutt forutsetning for å opprettholde og øke vår verdiskapning og dermed vår velferd, og hvorfor godstransport på veg er den transportform som i størst grad er tilpasset næringslivets organisering.

Prosjektet ble i hovedsak gjennomført i løpet av våren 2007. Det har bestått i å utvikle teoretiske perspektiver på økonomisk vekst, bearbeide transportstatistikk samt å gjennomføre og analysere et antall intervjuer/samtaler med representanter for det vareproduserende næringsliv og deres transportører. Vi er svært takknemlige for den tid disse stilte til rådighet. Videre rettes stor takk til Gunnar Apeland, Olav Slaattsveen, Terje Grytbakk og spesielt Ivar Goderstad i NLF for konstruktive og lærerike samtaler.

Rapporten er skrevet av dr.polit. Thorkel C. Askildsen og dr.polit. Anne Gjerdåker, mens kapitlet om godstransportutviklingen i Norge i stor grad trekker på et nylig gjennomført arbeid av cand.oecon. Inger Beate Hovi. Rapporten er kvalitetssikret av forskningsleder Harald Minken, mens avdelingssekretær Laila Aastorp Andersen har gjort det avsluttende layout-arbeidet.

Denne sammendragsrapporten er en kortversjon av hovedrapporten: TØI-rapport 901/2007.

Oslo, september 2007
Transportøkonomisk institutt

Lasse Fridstrøm
instituttssjef

Kjell Werner Johansen
avdelingsleder

Innhold

1	Bakgrunn	1
2	Transportutvikling i Norge	3
3	Vegtransportens andel av verdiskapningen i samfunnet.....	5
4	Utvikling i godstransport og industriell organisering.....	9
4.1	Geografisk oppsplitting av produksjonsprosessen	10
4.2	Transportens rolle i å understøtte produktivitetutvikling og økonomisk vekst....	11
5	Vegtransport som konkurransefaktor	13
5.1	Vegtransportens inntjening står ikke i forhold til sektorens markedsvekst	13
5.1.1	De ulike transportformene utfører i hovedsak forskjellige tjenester	14
5.1.2	Transportøren som bindeledd til globale verdikjeder.....	14
5.1.3	Viktige kriterier for valg av vegtransport.....	15
5.2	Godstransport og nærings-/regional utvikling	15
6	Konklusjon.....	17

1 Bakgrunn

TØI har fått i oppdrag av Norges Lastebileier-Forbund (NLF) å identifisere og diskutere nyttevirkningene av godstransport på veg, gjennom å gi et uttrykk for vegtransportsektorens betydning for økonomisk vekst, velferd og bosetning. På hvilke måter, og i hvilken grad, bidrar godstransporten på veg til verdiskapningen i Norge og til velferdsutviklingen? Dette dokumentet er en syntese av TØI-rapport nr 901/2007, der prosjektet rapporteres i større detaljeringsgrad.

Gode kommunikasjoner er av stor betydning for næringslivets utviklingsmuligheter og konkurransevne. Norges åpne økonomi gjør at den internasjonale utviklingen påvirker logistikken her mer enn i mange andre land, og få land er mer avhengig av internasjonal handel enn Norge, både på eksport- og importsiden (Virum 2002).

Nasjonal transportplan og Regionalmeldingen framhever begge sammenhengene mellom transporttilbud, næringsutvikling, konkurransevne og regional utvikling:

”Regjeringen vil styrke regionalpolitikken for å sikre bosettingen, verdiskapningen og levedyktige lokalsamfunn over hele landet (...) En strategi for å nå dette målet er å utvikle vekstkraftige regioner (...) Et velfungerende transportnett er viktig for å utvikle slike regioner gjennom bedret framkommelighet og redusert reisetid slik at regioner og landsdeler knyttes bedre sammen”¹

”Ei hovudoppgåve for regjeringa er å føre ein samferdselspolitikk som sikrar trygge og effektive samferdselsløysingar for folk og næringsliv i heile landet. Ein godt utbygd og vedlikehalden samferdselsinfrastruktur med gode og landsomfattande tilbod av transport-, post- og teletenester er viktig for folks velferd, verdiskaping og konkurransevne for næringslivet (...) Store delar av norsk næringsliv er transport-krevjande og har som følgje av store avstandar og stadvis dårleg standard på vegnettet, store transportkostnader samanlikna med andre land”².

Nasjonal transportplan har som en uttalt målsetning at en større andel av godstransporten skal over på sjø- og bane. Det er begrunnet både i miljø- og trafikksikkerhetshensyn. Det kritiske spørsmålet er i hvilken grad og på hvilken måte en slik målsetning kan la seg realisere uten negative innvirkninger på næringskonkurransevne. I spørsmålet om alternative transportformer er det behov for en mer nyansert forståelse av forholdet mellom egenskaper ved transporttilbudet, ved næringen selv og ved dens lokalisering.

Dette prosjektets mandat kan forstås som et bidrag til en faglig kvalifisering av slagordet ”Uten lastebilen stopper Norge”: Samfunnet blir tilsynelatende stadig mer transportavhengig, og transportleddet blir et stadig mer nødvendig element for å opprettholde og videreutvikle nasjonal verdiskapning, velferd og dermed også regional utvikling.

Spørsmålet om lastebiltransportens bidrag til nasjonal verdiskapning reiser det kontrafaktiske spørsmålet om hvordan samfunnet ville vært uten transport generelt og uten godstransport på veg spesielt. Ettersom transport er ”all arbeidsdelings mor” ville et samfunn uten transport vært et samfunn basert på selvberging, alternativt et samfunn i en annen tekno-økonomisk utviklingsbane vi ikke kjenner. Vi kan belyse dette teoretisk og

¹ St.meld. nr. 024 (2003-2004), kap 4.1

² St.meld. nr. 21 (2005-2006), kap 2.4

beskrive det verbalt, men å gjøre det til gjenstand for numerisk analyse ville være meningsløst.

Ved bruk av nasjonalregnskapsstatistikk er det fort gjort å vise godstransport på veg sitt formelt sett korrekte bidrag til nasjonal verdiskapning, men dette gir liten innsikt i den gjensidige avhengigheten mellom det moderne samfunns ulike funksjoner, heriblant også transportfunksjonene. Dette statistiske mål viser med all tydelighet at transportaktørene, etter all sannsynlighet i likhet med et stort antall andre aktører i samfunnet, ikke kan innkassere den fulle gevinsten av å være uunnværlig. Dette dokumentet oppsummerer hovedargumentene fra TØI-rapport 901/2007, der sammenhengene mellom transportutvikling og samfunnsutvikling utredes i større detaljeringsgrad.

2 Transportutvikling i Norge

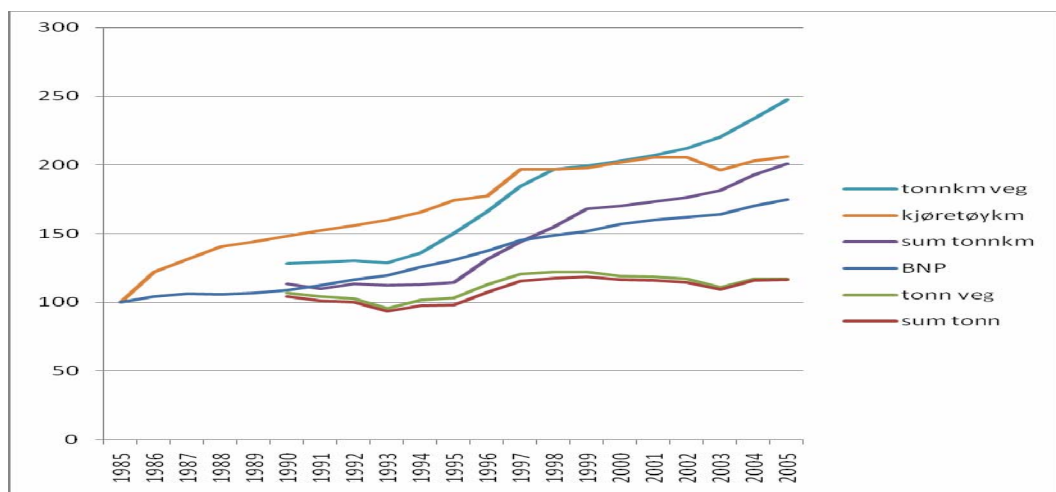
Hele etterkrigstiden har fremvist en nær umettelig appetitt på mobilitet, også for gods-transportens vedkommende. I perioden 1965-2005 ble godstransportarbeidet tilknyttet Norges fastlandsaktiviteter tredoblet, fra 11 mrd tonnkm til 33 mrd tonnkm.³ Dersom en for samme periode inkluderer sjøtransportene tilknyttet aktivitetene på norsk kontinental-sokkel, ble transportarbeidet seksdoblet.

Ser man bort fra sjøtransportene tilknyttet offshorevirksomheten, har innenlands vegtransport vært den transportform som har opplevd den sterkeste veksten, med en fem-dobling av transportarbeidet i perioden 1965-2005.

Vegtransport er det transportmiddel som har hatt størst relativ vekst i tilknytning til Norges utenrikshandel, og transporterte tonn er mer enn doblet i perioden mellom 1985 og 2005. Størst var veksten for vegtransport mellom 1993 og 2005, med en årlig gjennomsnittlig vekst på 4,8 prosent. I dette tallet er det en vesentlig grad av retningsskjevhet, da veksten i importrelatert vegtransport økte mer enn den eksportrelaterte vegtransporten. Utviklingen mot økt bruk av bil skyldes økt import av forbruksvarer, men også økende samhandel med Sverige, Finland og de baltiske landene (Hovi, 2006).

Forholdet mellom utvikling i bruttonasjonalprodukt og transportvolum er viet betydelig interesse, ikke minst er EUs dokument om den felleseuropeiske transportpolitikken i stor grad viet dette temaet⁴. Historisk har disse to størrelsene utviklet seg noenlunde parallelt, og spørsmålet er om vi kan oppnå det ene (fortsatt økonomisk vekst) uten å måtte ta med det andre (mer godstransport) på kjøpet.

Figur 1: Indeksert utvikling i BNP, transportmengder, transportarbeid og kjøretøykm, 1985-2005



Kilde: Rideng, 2006; SSB

³ Statistisk sentralbyrå: Innenlandsk godstransport etter transportmåte

⁴ Com(2001) 370 Final

Samlet gjennom 20-årsperioden økte BNP med 75 prosent, altså vesentlig mer enn transporterte godsmengder, men også mindre enn veksten i det utførte transportarbeidet. Veksten i godstransportarbeidet *på veg* var dobbelt så stor som veksten i BNP.

Vi ser altså at godstransportvolumene har hatt en svakere vekst enn veksten i BNP gjennom 20-årsperioden, mens godstransportarbeidet har hatt en raskere vekst enn veksten i BNP. Den raskeste veksten har vært på transportarbeidet på veg.

Figur 4 inkluderer også en kurve for utviklingen i antall kjøretøykilometer. I perioden frem til 1997 økte trafikkarbeidet raskere enn transportarbeidet for godstransport på veg, noe som skulle tyde på at kapasitetsutnyttelsen sank. I perioden etter 1997 har derimot det motsatte vært tilfelle: for vegtransport har transportarbeidet økt raskere enn trafikkarbeidet (kjøretøy*km), noe som skulle tyde på økende kapasitetsutnyttelse eller større kjøretøy.

Det har vært antydning at vareeierens økende krav til stadig hyppigere leveringer av stadig mindre varepartier vanskeliggjør en høy kapasitetsutnyttelse, men at betalingsvilligheten for slike hurtige transporter er så høy at det økonomisk sett rettferdiggjør en lavere kapasitetsutnyttelse. Figur 3 statistikk gir ikke støtte for et slikt syn, ettersom tonnkilometerproduksjon øker raskere enn kjøretøykilometerproduksjon.

3 Vegtransportens andel av verdiskapningen i samfunnet

Et utgangspunkt for dette prosjektet har vært ønsket om å tallfeste vegtransportsektorens bidrag til samfunnets verdiskapning. I undersøkelser der transportøkonomiske temaer behandles, er det gjerne *kostnadene* forbundet med transportutøvelsen det fokuseres på, enten i form av samfunnets miljøkostnader, eller i form av transportbrukernes transport- og logistikkostnader (Natedal, 2003; Aarland og Rygvold, 2005). Det er ikke desto mindre en betimelig problemstilling å spørre seg om hva transportsektoren bidrar med i samfunnet, altså transportsektorens bidrag til verdiskapningen i Norge. I dette prosjektet er det bidraget fra *godstransport på veg* det fokuseres på.

”Verdiskaping” er et begrep som brukes på ulike måter i ulike sammenhenger. Verdiskaping forstås gjerne som bearbeidelsesverdi, dvs den verdi som skapes i den enkelte bedrift eller ledd i verdikjeden.

I en transportkjede kan verdiskaping forstås som den verdiøkning et produkt oppnår fra produsent til det leveres hos mottaker, enten det skyldes selve transporten eller tilleggstjenester i tilknytning til transporten. Ifølge Larsen (2003) har godstransportsektoren en viktig rolle når det gjelder å tilføre verdier til norskproduserte varer, og som nevnt oppstår verdiøkningen ved at produktet blir fraktet fra produsent til et marked, eller internt i produksjonssystemene. I noen tilfeller kan konsekvensene ved ikke å få varen i tide være ekstremt kostnadskrevende, for eksempel når det resulterer i produksjonsstans i kompliserte produksjonssystemer. For tidssensitive varer stilles det strenge krav til effektive logistikkløsninger og høy kvalitet på transporten.

For transportsektoren samlet er årlig verdiskapning det samlede bruttoproduktet (bruttoproduksjonsverdi – vareinnsats) til alle landets transportforetak (Larsen 2003). *Et slikt mål på transportsektorens verdiskaping er imidlertid ikke tilstrekkelig for å måle transportsektorens reelle bidrag til samfunnets verdiskaping.*

At mye av verdiskapingspotensialet ikke ligger i transportsektorens verdikjede, men i koblingen mellom transportørens verdikjede og verdikjedene til andre aktører, gjør det vanskelig å tallfeste transportsektorens bidrag til økt verdiskaping. En praktisk definisjon på *økt verdiskaping i transportsektoren* er ifølge Larsen (2003) sektorens bidrag til at de transporterte produktene blir billigere, av høyere kvalitet og/eller raskere levert. Også størrelsen på transportkostnaden, både totalt og i forhold til produktpris, sier noe om sektorens bidrag til verdiskapingen.

Men som Larsen (2003:54) påpeker: ”Forbedrede transportløsninger gir ikke nødvendigvis store utslag i transportsektorens bruttoproduksjon, men kan fort gi betydelige økninger i verdiskapingen alle aktivitetene i verdikjeden resulterer i.”

Den mest likefremme måten å vise en nærings bidrag til nasjonal verdiskapning på er å relatere næringens samlede bearbeidingsverdi til Norges bruttonasjonalprodukt (BNP). BNP er et mål på den samlede nasjonale verdiskapningen i løpet av ett år, og fremkommer i nasjonalregnskapet. BNP er altså lik verdien av landets samlede produksjon minus verdien av innsatsfaktorene. (I tillegg til dette kommer produktskatter, mens produktsubsidier kommer til fratregg). Likeledes betegnes verdiskapningen i en næring eller sektor

som næringens eller sektorens bruttoprodukt, som da er næringens produksjon minus produktinnsats⁵. Bruttoproduct brukes synonymt med begrepet bearbeidelsesverdi, som er det begrepet som anvendes i Statistisk sentralbyrå sin strukturstatistikk. Bruttoproductet eller bearbeidelsesverdien gir oss altså et mål på de verdiene som er skapt, og som kommer til anvendelse ved avlønning av innsatsfaktorene arbeidskraft og kapital, i form av lønn til de ansatte og utbytte til eierne.

De ulike transportbedriftenes bidrag til bruttonasjonalbudsjettet fremkommer i SSB sin strukturstatistikk i form av bearbeidelsesverdien i virksomhetene. I 2005 var Norges BNP 1 943 milliarder kroner, og den samlede bearbeidelsesverdien innenfor næringsgruppen "Godstransport på veg" snaut 12 milliarder kroner. Denne næringsgruppen bidro altså med 0,6 prosent av den totale verdiskapningen i Norge i 2005.

Tilgjengelige tall for perioden 1999-2005 viser hvordan BNP og næringsgruppen "Godstransport på veg" har utviklet seg. Nedenstående tabell viser en sammenstilling av utviklingsbanene:

Tabell 1: BNP, Godstransport på veg og transportarbeid. 1999-2005

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
BNP, mrd kr	1 240	1 480	1 539	1 532	1 592	1 742	1 942
60.24 Godstransport på vei, bearbeidelsesverdi. Mrd kr	8,5246	8,8134	10,3941	11,0984	11,2373	11,2039	11,5876
Andel av verdiskapningen i %	0,69	0,60	0,68	0,72	0,71	0,64	0,60
Godstransport på veg, mrd tkm	14,3	14,5	14,8	15,2	15,7	16,7	17,7

Kilde: Rideng, 2006; SSB

Vi ser av tabell 1 over at godstransport på veg sitt bidrag til nasjonal verdiskapning gjennom denne perioden har vært avtakende.

Hvis vi holder petroleumsaktivitetene utenfor, og ser på godstransport på veg sitt bidrag til verdiskapning på Fastlands-Norge, er andelen naturlig nok noe høyere:

Tabell 2: Verdiskapning, fastlands-BNP og godstransport på veg. 1999-2005

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Bruttonasjonalprodukt Fastlands-Norge	1 046	1 113	1 180	1 224	1 273	1 354	1 445
60.24 Godstransport på vei, bearbeidelsesverdi. Mrd kr	8,5246	8,8134	10,3941	11,0984	11,2373	11,2039	11,5876
Andel av verdiskapningen i %	0,82	0,79	0,88	0,91	0,88	0,83 %	0,80

Kilde: SSB

Vi ser at også i forhold til den fastlandsbaserte verdiskapningen har bidraget fra godstransport på veg vært avtakende i perioden 1999-2005.

⁵ I ikke-markedsrettet virksomhet beregnes bruttoproduktet på en annen måte

Vi kan sammenlikne vegtransportsektorens bidrag til nasjonal verdiskaping med tilsvarende andeler for jernbane- og sjøtransport:

Tabell 3: Landtransportsektorenes bidrag til nasjonal verdiskaping. Tall i mrd kr.

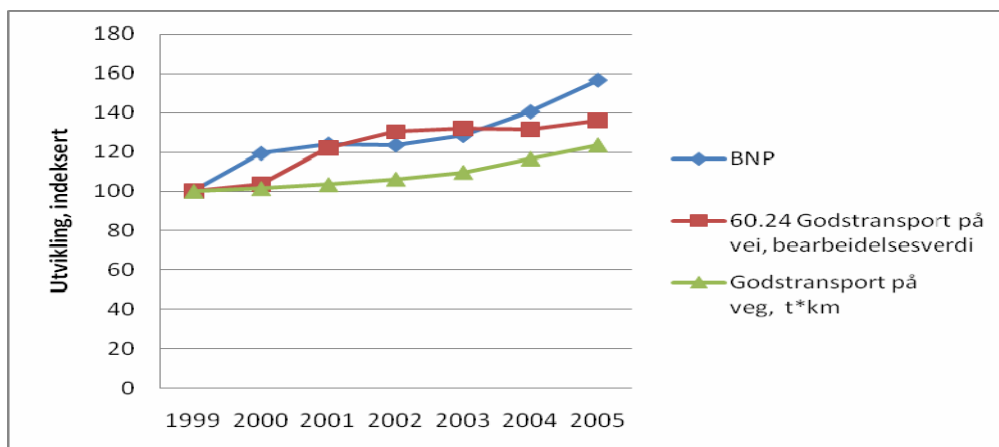
	2005	Andel
Bruttonasjonalprodukt	1 942	
Bearbeidelsesverdi:		
60.24 Godstransport på vei	11,5876	0,60 %
60.1 Jernbanetransport,	2,8346	0,15 %
61.103 Innenriks godstransport til sjøs	0,7253	0,04 %

Kilde: SSB

Andelene er riktignok ikke fullstendig sammenliknbare: Vegtransport inkluderer både innenriks- og utenrikstransporter, mens sjøtransportandelen kun stammer fra innenriks-transporter; jernbaneandelen inkluderer både person- og godstransport, mens sjø- og vegtransport kun stammer fra godstransportens bidrag.

Vi har i figuren under presentert utviklingen i godstransport på veg sin andel av BNP (altså jfr tabell 1) grafisk:

Figur 2: BNP, Godstransport på veg og transportarbeid. 1999-2005



Kilde: SSB

I perioden 1999-2002 økte bearbeidelsesverdien innenfor godstransport på veg raskere enn både BNP og utført godstransport på veg, mens bearbeidelsesverdien etter 2002 har økt saktere enn både BNP og det vegbaserte godstransportarbeidet.

I følge Rideng (2006) har godstransport til sjøs, på jernbane og på veg helt ulike strukturer. Mens det meste av transportene med lastebiler skjer over korte avstander, tar skipene og togene seg av tunge transporter som skal fraktes langt.

Nasjonal transportplan 2002-2011⁶ viser til at gods transportert kortere enn 30 km utgjør om lag 70 prosent av samlet innenlands godsmengde. Dette indikerer at av den samlede godsmengden er det mindre enn 30 prosent som skal fraktes over avstander der lastebil ikke er det eneste praktiske alternativet.

Transportarbeid, målt i tonn*km, øker altså vesentlig raskere enn transporterte mengder. Videre er godstransport på veg den næringsundergruppen som har hatt den kraftigste veksten i transportarbeid. Når det gjelder bidraget til nasjonal verdiskaping, derimot, er

⁶ St meld nr 46 (1999-2000)

godstransport på veg sin andel svakt avtakende, både når vi ser i forhold til Norges totale verdiskapning og i forhold til den fastlandsbaserte verdiskapningen.

Dette kan allikevel ikke reflektere transportsektorens *reelle* bidrag til nasjonal verdiskapning, og det behøves en dypere innsikt i hvordan transportsektoren bidrar til verdiskapningen i *alle* næringer: Hvordan konkurransekraft skapes og opprettholdes, og markeder utvides og utvikles. Transport har vært en absolutt forutsetning for å kunne utvikle et moderne samfunn, og en like sterk forutsetning for å vedlikeholde det. Det er derfor nødvendig med en teoretisk forståelse av forholdet mellom transportutvikling og økonomisk vekst.

4 Utvikling i godstransport og industriell organisering

Ifølge Virum (2002) er innsparingene man oppnår ved å søke globalt etter de laveste arbeidslønningene langt større enn merkostnaden på transport- og logistikksiden. For å forstå veksten i godstransport på veg er det derfor nødvendig med en dypere forståelse av de siste tiårs endringer i industriens organisering.

Å uttale seg om samfunnets nytte av godstransport er enkelt og svært komplisert – samtidig. Den enkle tilnærmingen er å slå fast at et samfunn uten godstransport ville vært et selvbergingssamfunn, eller i alle fall et samfunn uten muligheter for å ekspandere ut av en situasjon preget av ”bakgårds kapitalisme”⁷. Arbeidsdeling og spesialisering, og dermed mer effektiv produksjon og utnyttelse av stordriftsfordeler, ble sterkt vektlagt av den klassiske økonomen Adam Smith, som anså arbeidsdeling for å være den desidert viktigste årsak til økonomisk vekst:

”.. nobody, either before or after (him), ever thought of putting such a burden upon division of labour. With A. Smith, it is practically the only factor in economic progress”⁸

Til tross for at Adam Smith identifiserte sammenhengen mellom markedsvekst, spesialisert arbeidsdeling og produktivitetsvekst, skilte han ikke mellom arbeidsdeling *innen* foretak og arbeidsdeling *mellom* foretak. Andrew Sayer tilskriver etableringen av dette skillet til Karl Marx:

”Marx made a major contribution by identifying the divisions of labour within and between enterprises. The division within a capitalist firm, called by Marx the detail or manufacturing division and now commonly known as the technical division of labour, is planned and controlled by the owner. (...) Following Marx, the division of labour between enterprises is generally known as the social division of labour. Here, under capitalism, the workers relate to one another as producers of different products, working for separate capitalists.”⁹

Disse begrepene er også relevante for transportsektoren, ikke bare fordi en stadig mer spesialisert arbeidsdeling gir økt transportbehov, men også pga utviklingen i maktrelasjoner mellom produsenter (vareiere) og transportører. Mens produsentenes behov for å eksternalisere usikkerhet har medført at transportansvaret settes ut til eksterne transportører, ser vi samtidig en parallell utvikling hvor behovet for fortsatt kontroll i økende grad bidrar til at det knyttes tettere bånd mellom transportør og produsent (vareier).

Dette bekreftes av undersøkelsen *Norsk Logistikkbarometer*, som rapporterer at norske transportkjøpere vektlegger transportørens evne til å delta i vareierens totale logistikkstrategi. Tettere relasjoner mellom vareier og transportør hevdes å bli stadig viktigere. Over flere tiår har vi observert en utvikling i retning av at vareierne har eksternalisert transportvirksomheten¹⁰, men ønsker altså fortsatt tette relasjoner til transportforetakene.

⁷ Begrepet ”backyard capitalism” anvendes av Fujita, Krugman og Venables (1999) for å beskrive en økonomi uten stordriftsfordeler.

⁸ Schumpeter, J.A., 1954:187,

⁹ Sayer, A., 1995:44

¹⁰ Våre seneste opplysninger tyder på at egentransport nå øker på bekostning av leietransport

4.1 Geografisk oppsplitting av produksjonsprosessen

Transportmessig sett er det mest interessant dersom oppsplitting av produksjonsprosessen også har geografiske konsekvenser. Store forbedringer i transport- og informasjonsteknologi muliggjør koordinering av ulike trinn i produksjonen selv om disse er lokalisert på de forskjelligste steder i verden. Mens integrert produksjon ideelt sett ble lokalisert der produksjonsfaktorene i sum var rimeligst, kan ulike trinn i produksjonsprosessen nå lokaliseres uavhengig av hverandre, der det isolert sett er gunstigst å foreta hver enkelt delprosess. Som en idealmodell har det vært hevdet at foretak lokaliserer sine hovedkontorer til de store byene, der tilgangen til kapital og juridisk kompetanse er høy. FOU-avdelingene legges også til større byer der tilgangen på høyt utdannet arbeidskraft er god, ofte i foretakets hjemland. Sofistikert produksjon lokaliseres gjerne til områder med et "industrielt miljø" og god tilgang til faglært industriarbeidskraft, mens standardisert masseproduksjon gjerne legges til steder med god tilgang på billig arbeidskraft.¹¹ Følgelig er det nå mulig å lokalisere deler av produksjonen der produksjonsfaktorene for det enkelte stadium i produksjonen blir rimeligst.

En slik geografisk oppsplitting av produksjonsprosessen har medført at transporter internt i produksjonssystemet er overført fra transportbånd innenfor fabrikkområdet til samfunnets allmenne transportinfrastruktur, samt at transportleddet gjennom foretakenes økende fokus på logistikk har fått en mer sentral rolle som en del av foretakenes produksjons- og markedsføringsstrategier. De siste tiårenes økende grad av *globalisering* antas gjerne – i den grad begrepet kan gis et meningsfylt innhold – å være drevet frem av blant annet et mer kostnadseffektivt transporttilbud.

Den nevnte geografiske oppsplitting av produksjonsprosesser innebærer mer vidtrekkende konsekvenser av suboptimal transportutøvelse enn den konvensjonelle forståelse av transport av varer mellom produsent og forbruker. Et dårlig utviklet transportsystem påvirker riktignok pris og tilgjengelighet på forbruksvarer, men vel så viktig er norsk næringslivs mulighet til å inngå i globale produksjonsnettverk. Dette avhenger i stor grad av kvaliteter ved transporttilbudet.

Godstransport foregår i det alt vesentligste internt i produksjonssystemene. Vi vil argumentere for at transportbransjen har vært preget av to ulike, men tett sammenvevde, utviklingstendenser i næringslivet:

Den første trenden er et økt fokus på logistikk, og dermed varestrømmenes betydning, for å sikre næringslivet økt produktivitet. Dette har medført at transportleddets betydning har fått større oppmerksomhet. Transportbeslutninger er i mindre grad enn tidligere noe som foretas av lagersjefen når ferdigvarene tårner seg opp på lageret, men i større grad et resultat av strategiske beslutninger som fattes i styrevernet.

Den andre trenden er at nedbygging av finansielle barrierer og handelshindre, samt utvikling av IKT og transportteknologi, har muliggjort en fragmentering av produksjonssystemene, funksjonelt (hvordan ting produseres), organisatorisk (juridisk eierskap til produksjonen) og territorielt (hvor ting produseres). Dette har medført at varestrømmer som tidligere gikk på samlebånd internt i fabrikkene nå går eksternt på det offentlige transportinfrastrukturnettet.

Samtidig som det har skjedd en oppsplitting og geografisk fragmentering av produksjonen, foregår det en parallell sentralisering av lagerhold. Mens hver detaljist tidligere hadde varer på lager, kan vi observere en overgang mot regionale, nasjonale og skandinaviske lagre, og til lagre som dekker hele Europa. Samtidig som de geografiske effektene av "vertikal disintegrasjon" (en oppsplitting av produksjonsprosessen) har medført

¹¹ Massey, D., 1984.

en fragmentering av transportene i produksjonssystemet, fører en sentralisering av lagerhold til en parallell fragmentering av transportene i distribusjonssystemet.

Dette forklarer hvorfor transportarbeidet øker kraftig, selv om transporterte mengder utvikler seg langt langsommere. Det har ikke noe med ineffektivitet og unødvendig kjøring å gjøre, men er et nødvendig trekk ved hele den økonomiske utviklingen i de siste tiårene.

Endringer i oppfatninger av logistikkens rolle henger sammen med varierende trender innen industriproduksjon. 1960-tallet kan betraktes som Fordismens¹² glansdager, med en form for industriell organisering preget av vertikal integrasjon i store foretak, produksjon av store volum av varer innenfor et begrenset produktspekter, og en konkurransestrategi basert på utnyttelse av stordriftsfordeler og kostnadsrasjonalisering.

På 1980-tallet brytes de store selskapenes hegemoni, forutsigbarheten ved markedsutviklingen svekkes, og etterspørselen etter standardiserte masseprodukter stagnerer og erstattes av et økt fokus på produkt differensiering. Økende nominelle rentenivåer – ikke minst i Norge – bidro til å rette fokus mot ”prisen på penger”, eller kapitalbindinger. Kollektivismen ble til individualisme, forutsigbarhet til usikkerhet, standardisering til fleksibilitet, og store, integrerte produksjonsenheter til nettverk.

Den økte fokus på fleksibilitet og outsourcing hadde stor innvirkning på logistikkens betydning: *fleksibilitet* fordi det innebar en oppstyking av varestrømmen og/eller en veksling mellom ulike varestrømmer, og *outsourcing* fordi det innebar en utvidelse av det som tidligere var varestrømmer internt i produksjonsenheter til eksterne transportører over til dels store geografiske avstander.

4.2 Transportens rolle i å understøtte produktivitet utvikling og økonomisk vekst

God transportinfrastruktur utgjør et nødvendig grunnlag for all økonomisk virksomhet i et moderne samfunn. Men *forbedringer* av infrastrukturen vil ikke alltid være nødvendig for å utløse eller understøtte ny økonomisk vekst, og vil heller ikke være tilstrekkelig. De forbedringene som mest sannsynlig vil understøtte økonomisk vekst i et samfunn som det norske, er kanskje de som reduserer køene i og rundt de store byene, samt tiltak som kan gi raskere og mer pålitelig godstransport på de store og tunge relasjonene mellom landsdeler og til og fra utlandet.

Den samfunnsøkonomiske lønnsomheten, slik den beregnes i transportetatens nyttekostnadsanalyser, gir en rimelig god pekepinn på hvilke tiltak som har potensial til å understøtte den økonomiske veksten. Men sett i lys av den utviklingen vi har skissert i dette kapitlet, har de også mangler. Det er åpenbart at utviklingen har ført til større krav til at transportene skal være pålitelige, men færre forsinkelser og mindre variabilitet i transporttida er ikke effekter som er med i analysene. Noe av variabiliteten henger sammen med køer, og noe henger sammen med hendelser som store snøfall, ras osv.

Infrastrukturforbedringer fremmer økt produktivitet og konkurransevne blant annet ved å gi tilgang til nye markeder, oppheve regionale monopoler og skjerpe konkurransen på markedene, gi impulser til utnyttelse av stordriftsfordeler gjennom relokalisering og reorganisering av produksjon og lagre, gi større og bedre fungerende arbeidskraftregioner

¹² Fordisme er en teoretisk idealmodell som forklarer en epoke preget av masseproduksjon av standardiserte varer, et motsvarende massekonsum, samt en regulering av arbeid-kapitalforholdet gjennom sentraliserte forhandlinger

og dermed grunnlag for spesialisert kompetanse, osv. Disse effektene utenfor transport-systemet er heller ikke med i analysene.

Men ingen av disse effektene kan materialisere seg uten at transportnæringen henger med i utviklingen og møter kundenes krav. Det er på denne måten transportnæringen bidrar – og bidrar vesentlig – til verdiskapningen i Norge. Dette gjenspeiles ikke først og fremst i verdiskapningen i transportnæringen selv, men i verdiskapningen i de andre næringene. Det fanges ikke opp i nyttekostnadsanalyse og kan ikke måles på noen enkel måte. Men det kan illustreres i konkrete tilfeller, og det er det vi vil forsøke å gjøre i det neste kapitlet.

5 Vegtransport som konkurransefaktor

5.1 Vegtransportens inntjening står ikke i forhold til sektorens markedsvekst

Vår gjennomgang av transportutviklingen i Norge viser en markant økning i gods-transportarbeidet. Utviklingen er ikke av særnorsk karakter, og årsaksforklares av EU-kommisjonen på følgende måte:

“As far as goods transport is concerned, growth is due to a large extent to changes in the European economy and its system of production. In the last twenty years, we have moved from a “stock” economy to a “flow” economy. This phenomenon has been emphasised by the relocation of some industries - particularly for goods with a high labour input - which are trying to reduce production costs, even though the production site is hundreds or even thousands of kilometres away from the final assembly plant or away from users. The abolition of frontiers within the Community has resulted in the establishment of a “just-in-time” or “revolving stock” production system”¹³.

Transportstatistikk tydeliggjør at vegtransport er den transportform som har opplevd sterke vekst over lang tid, i en periode der det offentlige fokus i betydelig grad har vært rettet inn mot å dempe de eksterne kostnadene ved transportutøvelsen, knyttet til en rekke miljøeffekter. Til tross for at samferdselsmyndighetene nå poengterer behovet for å differensiere transportpolitikken mellom by og land, tyder utviklingen i transportmiddel-fordeling på at målsetningen om en vridning av godsvolumer fra veg til sjø og bane ikke har oppfylt forventningene, men at en for generell politikktutforming snarere kun har resultert i et dyrere transporttilbud.

Til tross for at vegtransport har kapret markedsandeler fra de andre transportformene er det allikevel intet som tyder på at dette har gjort vegtransport til en spesielt lønnsom næring. Beskrivelsen av en fragmentert vegtransportnæring preget av dårlig lønnsomhet er på en god måte fanget opp av EU-kommisjonen:

“However, the market share captured by the roads cannot conceal the extremely precarious financial position of many haulage companies today, particularly the smallest, which are finding it increasingly difficult to maintain often even a semblance of profitability in the face of the pressure exerted on prices by consignors and industry, especially in times of crisis such as the rise in diesel prices”¹⁴

Kommisjonen ser altså at prispresset i transportbransjen setter mange vegtransportører i en svært vanskelig økonomisk stilling, noe som gjør det stadig vanskeligere å oppnå noe i nærhet av lønnsomhet. Hvitboken ble forfattet umiddelbart etter en brå prisvekst på drivstoff høsten 2000, hvor man så hvordan særlig små transportbedrifter ikke fikk aksept for å velte disse økte kostnadene over på transportkjøperne.

Norsk offisiell statistikk har i liten grad beskjeftiget seg med lønnsomheten i transportbransjen, men Statistisk sentralbyrå har fra 2004 publisert økonomiske nøkkeltall for vegtransportforetak organisert som aksjeselskap. Disse utgjør et mindretall av vegtransportforetakene: i 2005 var 2 365 av 9 699 foretak, eller 24 prosent, organisert som

¹³ COM(2001) 370:9

¹⁴ Ibid.:23

aksjeselskap. Disse foretakene hadde i 2005 en gjennomsnittlig driftsmargin på 4,7 prosent, mens snittet for alle ikke-finansielle foretak på fastlands-Norge var på 7,6 prosent.¹⁵ Ut fra driftsmargin som pekepinn på transportforetakenes lønnsomhet, ligger de altså dårligere an enn det landbaserte, ikke-finansielle næringslivet for øvrig. Statistikken viser for øvrig at aksjeselskapene i vegtransportbransjen, som altså kun står for 24 prosent av antallet foretak, bidrar med 71 prosent av bransjens driftsinntekter.

Statistisk sentralbyrås strukturstatistikk oppgir regnskapsdata for *alle* foretakene innenfor næringsgruppen "Godstransport på veg", noe som for 2005 viste en gjennomsnittlig driftsmargin på 9,9 prosent. I og med de ekstra formalitetene og prosedyrene som er forbundet med oppstart og drift av aksjeselskaper, skulle man kanskje anta at disse var de største, mest solide og veldrevne blant transportforetakene. Slik ser det ikke ut, men det ligger en betydelig usikkerhet i at eierens arbeidsinnsats i foretaket posterer forskjellig i aksjeselskaper og i enkeltmannsforetak: Eierens lønnskostnader ikke er med i driftsutgiftene for enkeltmannsforetak.

5.1.1 De ulike transportformene utfører i hovedsak forskjellige tjenester

Ut fra transport- og varehandelsstatistikk på aggregert nivå kan man lese at de ulike transportformene utgjør svært forskjellige strukturer og løser svært ulike transportoppgaver. Gjennomsnittlig transportavstand for de ulike transportformene er 62 km for vegtransport, 308 km for jernbanetransport¹⁶ og 446 km for sjøtransport.

Vegtransport har kapret markedsandeler – spesielt fra jernbanen – til tross for at vegtransport normalt anses for å være et dyrere alternativ enn andre transportformer. Dette kan forstås i lys av logistikk-literaturens poengtering av totalkostnadsprinsippet, som innebærer at for eksempel kostnader til transport må ses i forhold til kostnader til blant annet lagerhold. Med fremveksten av senere års "lean enterprises", der all sløsing er bannlyst, er det også små buffere mot avvik.

Betydningen av forutsigbar transport internt i et produksjonssystem er svært høy: Produksjonsstans som følge av mangel på innsatsfaktorer kan ha svært store økonomiske konsekvenser, og det er derfor sannsynlig at betalingsvilligheten for transport som kan kombinere kravene om å transportere små og hyppige forsendelser på en hurtig, fleksibel og forutsigbar måte er meget høy.

5.1.2 Transportøren som bindeledd til globale verdikjeder

Vi har sett at en stadig mer spesialisert arbeidsdeling gir økt transportbehov. Samtidig viser utviklingen at produsentenes behov for å eksternalisere usikkerhet har medført at transportansvaret settes ut til eksterne transportører. Behovet for fortsatt kontroll bidrar imidlertid i økende grad til at det knyttes tettere bånd mellom transportør og produsent (vareeier).

Vårt prosjekt har demonstrert det som også understrekes i nyere teori, nemlig at logistikk skaper tids- og stedsnytte: for at norsk næringsliv skal inngå i globale produksjonsnettverk er det en forutsetning at varene er der de skal være til rett tid, og i samme form og tilstand som da de forlot produksjonslokalene. Nettopp av den grunn kan ikke effektive transportsystemer reduseres til et spørsmål om pris. Andre kvaliteter ved transporttilbudet

¹⁵ Statistisk sentralbyrå, 2007

¹⁶ Denne er sannsynligvis for lavt estimert, da CargoNet stort sett trafikkerer 500-km relasjoner.

er også av stor betydning. Sammenhengen tydeliggjør det bidrag en effektiv transportsektor tilfører næringslivet i form av deltakelse i globale produksjonsnettverk, og de muligheter en slik deltakelse gir for arbeidsplasser og sysselsetting også i mindre sentrale strøk av landet vårt.

5.1.3 Viktige kriterier for valg av vegtransport

Gjennom arbeidet i dette prosjektet fremgår det at følgende kriterier er viktige for valg av vegtransport: korte avropstider fra kunder, varierende transportvolumer, fragmenterte volumer i henhold til destinasjoner, frykt for brekkasje, og et ønske om å minimere kapitalbinding i produksjonsvolum og lagerdrift.

Dette har hatt en rekke konsekvenser for transportbransjen, blant annet i form av en utvikling i retning av hyppigere forsendelser, mindre sendingsstørrelser, krav om hurtigere fremføring samt større grad av forutsigbarhet i fremføringstiden.

Differensierte produkter og korte avropstider krever dedikerte lastebiltransporter, mens transport av standardiserte produkter gjerne kan fraktes via intermodale transportere, og med lengre transporttid.

5.2 Godstransport og nærings-/regional utvikling

Sammenhenger mellom transportkostnader og produktivitet/konkurranssevne forstås gjerne som at transportaktiviteter utgjør en kostnad som kan senkes ved å bedre infrastrukturen. I et næringsperspektiv vil dermed bedriftene om nyter godt av utbedringene få et fortrinn i forhold til sine konkurrenter. I et samfunnsperspektiv vil regionen få et økonomisk "overskudd" som følge av utbedringene, noe som vil føre til økte investeringer og positiv vekst i området. Innfallsvinkelen baserer seg på nytte/kostnadsanalyser, der innsparinger i transporttid er en viktig faktor. Realismen i analysene avhenger dermed av hvorvidt de mange, små sparte tidsenheter rent faktisk kan adderes opp til "en stor betydelighet", altså om disse mange sparte tidsenheter kan gis en alternativ anvendelse som gir høyere avkastning. Fra bedriftenes synsvinkel kjenner vi argumentene fra NHO/Transportbrukernes Fellesorganisasjon (Natedal, 2003) om at økte infrastrukturinvesteringer vil spare næringslivet for et betydelig beløp i transportkostnader og dermed øke norske bedrifters konkurransevne og sikre arbeidsplasser (se også Askildsen m fl, 2001). Fra regionale myndigheter fremkommer regelmessig tilsvarende argumenter for at økte infrastrukturinvesteringer i regionen vil bidra til regional vekst og økt sysselsetting (eksempelvis Stamvegaksjonen på Sørlandet år 2000).

Forholdet mellom infrastrukturinvesteringer, transportkostnader, konkurransevne og regional utvikling har vært belyst gjennom bruk av både generelle og partielle likevektsmodeller, økonometriske metoder og case-studier, mens generelle konklusjoner om sammenhengene fortsatt ikke er nådd.

Temaet er spennende på et overordnet nivå, og inneholder viktige teoretiske og metodologiske utfordringer, mens konkrete analyser ofte reduseres til næringsmessige eller regionale lobbyargumenter for å tiltrekke statlige infrastrukturmidler.

I slike studier er det gjerne betydningen av infrastrukturens kvalitet på regionaløkonomisk utvikling som er i fokus. Vi vil argumentere for at det – i den grad transportleddet utgjør en konkurransefaktor - er det faktiske *transporttilbudet* som er avgjørende for et foretaks overlevelsessevne, og at dette tilbudet kan ikke avledes av infrastrukturkvaliteten alene. Transportinfrastrukturen er en *nødvendig*, men ikke *tilstrekkelig* forutsetning for regional utvikling, og mye tyder på at infrastrukturinvesteringer har en avtakende grensenytte, altså at man får mindre igjen for investeringene jo mer som er investert fra før.

Vi mener det er viktig å presisere at godstransport stort sett er transport internt i verdikjeder, og at norske foretaks mulighet til å delta i slike verdikjeder er betinget av at de kan distribuere sine varer på en måte som er kompatibelt med hvordan produksjonen i disse verdikjedene er organisert.

Opprettholdelse og videreutvikling av lokaliteter som opplever ”transportulemper” fordrer derfor at man ikke begrenser seg til å fokusere på infrastrukturen alene, men at man inkluderer hele det eksisterende transporttilbudet. En god transportpolitikk er derfor vel så mye næringspolitikk som det er samferdselspolitikk, jfr norsk departementsstruktur. På små, perifere steder med lite godsomslag vil det gjerne eksistere et begrenset transporttilbud, og det er viktig at virkemidlene for å nå nasjonale samferdselspolitiske målsetninger ikke utformes på en slik måte at det ytterligere vanskeliggjør vareflyten på steder med et allerede begrenset transporttilbud.

6 Konklusjon

Vi har argumentert for at en forståelse av vegtransportens stadig viktigere rolle i næringslivets- og samfunnets verdiskapingsprosesser, krever innsikt i endringene i næringslivets organisering og de muligheter og begrensninger det gir for godstransportene.

For å forstå transportutviklingen er det derfor ikke tilstrekkelig å studere transport som et isolert fenomen, transportleddet må analyseres som en integrert del av globale verdikjeder. For å forstå den samfunnsmessige betydningen av transport er det derfor nødvendig å relatere transportutviklingen til de prosesser som utspiller seg i næringslivet og i samfunnet forøvrig.

I takt med næringslivets endringer har logistikkens rolle endret seg over tid, fra å tjene som instrument for kostnadsrasjonalisering på 1960-tallet, bedret leveringsevne på 1970-tallet, reduserte kapitalbindinger på 1980-tallet, og som en del av en servicepakke (meta-produkt) på 1990-tallet. Gjennom foretakenes økende fokus på logistikk har transportleddet fått en mer sentral rolle som en integrert del av produksjons- og markedsføringsstrategier.

Grunnet den sterke priskonkurransen i vegtransportmarkedet, med et stort antall tilbydere (transportører), lave inngangsbarrierer og relativt standardiserte produkter (transporttjenester), ville det være rimelig å anta at kapasitetsutnyttelsen på bilene er høy – og økende. Allikevel ser vi at enkelte transportører har hatt suksess med å tilby særdeles hurtige og dedikerte transportert, som for eksempel å levere partigods over hele Sør-Norge over natten, til en relativt høy pris.

Dersom en skulle måle totalnyten av transport for samfunnet måtte dette vurderes opp mot et samfunn uten transporttilbud, altså i sin ytterste konsekvens et samfunn uten arbeidsdeling og dermed basert på selvberging på individnivå. Man kan lett beskrive hvordan et slikt samfunn ville se ut, men neppe beregne differansen i verdiskapning og velferdsnivå mellom dagens samfunn og et slikt alternativt samfunn. Et annet alternativ er å vurdere dagens situasjon opp mot et samfunn uten vegtransport, noe som også muligens lar seg beskrive, men neppe beregne.

Vegtransport fremholdes som den transportform som ved sin hurtighet og fleksibilitet best matcher varestrømskravene til de nye produksjonssystemene. Videre utgjør vegtransport det eneste transportalternativet ved en stor andel av de innenlandske transportene, og er også nødvendig for å realisere dør-til-dør transportert der andre transportformer (fly, jernbane og skip) utgjør hoveddelen av transportene.

Vegtransporten har dermed egenskaper som er svært viktige for transportbrukerne. Vegtransport er nødvendig over korte distanser og er ofte den eneste mulighet selv når avstandene er lange. Nettopp av den grunn er godstransport på veg den transportgrenen som har vokst raskest i de siste 30 år: "Med sin overlegne fleksibilitet, pålitelighet, hurtighet og tilgjengelighet er vegtransporten i svært mange tilfeller transportbrukernes førstevalg" (Virum 2002:39).

Vi kan oppsummere våre hovedpunkter på følgende måte:

- Utfordringene med å kvantifisere samfunnets nytte av transport skyldes etter vårt syn først og fremst at transport er en absolutt nødvendig forutsetning for det samfunnet vi har. Et alternativt samfunn – et transportløst samfunn – ville vært et selvbergingssamfunn med en levestandard så lav at vi knapt kan forestille oss det.

Vi kan klarlegge betydningen av dette i teoretiske termer, men en kvantifisert sammenlikning av slike vidt forskjellige samfunn ville være umulig.

- Utviklingen mot en vertikal disintegrasjon og oppsplitting av produksjonsprosesser, i kombinasjon med en ny internasjonal arbeidsdeling, har resultert i en geografisk fragmentering av vareproduksjon, som igjen er muliggjort av ny informasjonsteknologi og reduserte transportkostnader.
- Reduserte transportkostnader har på sin side bidratt til at lagerhold relativt sett er blitt dyrere. Parallelt med en oppsplitting av produksjonen foregår det derfor en samtidig utvikling mot en sentralisering av lagre. Man har derfor observert en utvikling i retning av sentralisering av lagre og høyere frekvens i transportene, noe som bidrar til å gjøre logistikkprosessen mer krevende å gjennomføre, med større krav til transportenes hurtighet, fleksibilitet og pålitelighet.
- Kombinert gir oppsplitting av produksjon og sentralisering av lagre en fragmentering av transportene i distribusjonssystemet. Under forutsetning av at kundeservice skal opprettholdes, krever sentralisering av lagre en tett logistikk- og transportoppfølging.
- Konsekvensen er, for å si det enkelt, at transporter internt i produksjonssystemet ikke lenger går på transportbånd innenfor fabrikkområdet, men i økende grad på samfunnets allmenne transportinfrastruktur.
- Norske eksportører har og vil alltid ha en ulempe i forhold til utenlandske konkurrenter når det gjelder transportkostnader til kontinentale kunder. Vi kan ikke se noen realistisk situasjon der denne ulempen kan utlignes. Differansen i lønnskostnader i forhold til lavkostland er også stor. Ethvert foretak er derfor avhengig av kontinuerlig videreutvikling av de konkurransefortrinn de faktisk har for å sikre høy avkastning på innsatsfaktorene, til tross for høyere transportkostnader enn konkurrentene.
- For å få en bedre forståelse av hvorfor transportmiddelfordelingen i samfunnet blir slik den faktisk blir (og hvorfor enkelte synes den er vanskelig å påvirke), må vi forstå at avsender og mottaker av godset hver har en rekke produksjons- og markedsmessige hensyn å ta, og at disse søkes koordinert på best mulig måte gjennom valg av transportløsning. Transportleddet kan derfor ikke analyseres isolert fra dette, men må sees som en integrert del av verdiskapningsprosessen.
- Det stilles svært strenge krav til transporter av gods internt i produksjonssystemer. En viktig årsak til dette er at avbrudd i transportkjedene kan medføre produksjonsstans, noe som i mange tilfeller vil være svært kostbart. Man kan ikke forstå transportbeslutninger uten å ha kunnskap om de premisene de industrielle nettverkene arbeider under. Transportaktivitetene reflekterer således både produksjons- og forbruksmønstre.
- 70% av innenlands godsmengder transporteres over avstander mindre enn 30 km, der det altså ikke finnes noe reelt alternativ til vegtransport. Unyanserte incentiver for å ”vri” transportmiddelfordelingen bort fra vegtransport vil altså i betydelig grad kun resultere i høyere transportkostnader.
- Å være en kompetent, norsk vegtransportør er allikevel ingen garanti for å oppnå et godt økonomisk resultat. Snarere synes sammenlikningen av driftsmarginene i transportbransjen og det øvrige landbaserte, ikke-finansielle norske næringsliv å vise at vegtransportforetakene blir sittende igjen med en mindre ”del av kaka” enn kundene de betjener. Dette understreker betydningen av å forstå strukturen i transportmarkedet for å kunne forstå fordelingen av de skapte verdiene.

Samfunnets transportavhengighet spesielt og avhengigheten til godstransport på veg spesielt reflekteres ikke i transportsektorens andel av nasjonal verdiskapning. Samfunnet er avhengig av transport, men sjelden av en enkelt transportør, så konkurransesituasjonen i transportmarkedet medfører at transportøren ikke kan prissette sine tjenester for til fulle å innkassere gevinsten ved at et transporttilbud er en absolutt nødvendighet for samfunnets produktivitetsutvikling.

Sist utgitte TØI publikasjoner under program: Samfunnsøkonomiske analyser

Godstransport på veg: Lastebilnæringens betydning for vekst, velferd og bosetning	901/2007
Køprising i Bergen og Trondheim - et alternativ på 20 års sikt?	895/2007
Virkningsberegning av tiltak for raskere og mer pålitelig godstransport - en ny metode	825/2006
Vegprising, kollektivtiltak og sosial ulikhet	815/2005
Nyttekostnadsanalyse av Redningsselskapets arbeid for årene 1999 - 2004	812/2005
Nyttekostnadsanalyser i transportsektoren: Rammeverk for beregningene	798/2005
Nyttekostnadsanalyse i transportsektoren: parametre, enhetskostnader og indekser	797/2005
Nyttekostnadsanalyse i samferdselssektoren: Risikotillegget i kalkulasjonsrenta	796/2005
Bompengeringen i Tønsberg. Inntekter i forhold til finansieringsplanen.	775/2005
Utvikling av regionale modeller for persontransport i Norge	766/2005
Kvalitetssikring av prosjektet " Bybanen i Bergen"	755/2004
Lokale næringsøkonomiske virkninger av vegutbygging	717/2004
Lønnsom persontransport på jernbanen? En vurdering av bedriftsøkonomisk og samfunnsøkonomisk lønnsomhet på norske jernbanestrekninger	710/2004
Evaluering av samordnet arealbruks- og transportplanlegging med bærekraft som mål	686/2003
Informasjon og reisetidsvariabilitet - en litteraturstudie	679/2003

Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Gautstadalléen 21
NO 0349 Oslo

Telefon: 22 57 38 00
Telefaks: 22 60 92 00
E-post: toi@toi.no

www.toi.no



**Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning**

- utfører forskning til nytte for samfunn og næringsliv
- har rundt 70 forskere med høy, flerfaglig samferdselskompetanse samarbeider med en rekke samfunnsinstitusjoner, forsknings- og undervisningssteder i Norge og i utlandet
- gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag av høy kvalitet innen områder som trafiksikkerhet, kollektivtransport, miljø, reisevaner, reiseliv, planlegging, beslutningsprosesser, transportøkonomi og næringslivets transporter
- driver aktiv forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, Internett, tidsskriftet Samferdsel og andre nasjonale og internasjonale tidsskrifter
- deltar i CIENS, Forskningscenter for miljø og samfunn, i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo