

Sammendrag:

Produksjons- og konsumstruktur - trender og utviklingstrekk

Bedrifters valg av logistikk-løsning har stor innvirkning på transportomfanget. Spesielt gjelder dette ved sentralisering av produksjon og engros-lagerfunksjoner, som gjennomgående fører til økt transportomfang. Også økt import av forbruksvarer bidrar til økt innenriks transportarbeid. Det skyldes at denne importen i det alt vesentlige ankommer grossist på Østlandet, i hovedsak lokalisert i Akershus og Oslo, før videre innenriks distribusjon. En analyse av grunnlagsdata fra SSBs lastebilundersøkelser viser at transport av stykk-gods og matvarer utgjør mer enn halvparten av veksten i innenriks transportarbeid på veg de siste 15 årene. Det vil si at transport har en økende rolle i verdikjeden. I denne perioden har det spesielt for næringsmiddelindustrien funnet sted en spesialisering og sentralisering av produksjonen, men også engroshandelen er sentralisert, og omfanget av kjededistribusjon øker.

Bakgrunn

Foreliggende rapport har hatt som hovedmål å studere, kartlegge og analysere utviklingstrender i produksjons-, forbruks- og handelsstruktur og analysere hvordan logistikkutviklingen påvirker transportløsningene. Rapporten skal danne grunnlag for analyser av hvordan logistikk-løsningene i norsk næringsliv påvirkes av strukturutviklingen, og hvordan nye logistikk-løsninger i sin tur påvirker strukturutviklingen.

Utnyttelse av stordriftsfordeler i produksjon og lagerhold og økt internasjonal samhandel med bakgrunn i store forskjeller i arbeidskraftkostnader bidrar til økende distanse mellom produksjons- og forbrukssted. De viktigste drivkreftene bak omfanget av godstransporten er dermed knyttet til volum (hvor mye varer som transporteres), hvor varene produseres og anvendes (innsatsvarebruk og privat konsum), og hvor engroshandelen er lokalisert, for de varer som forhandles via grossist. Dette er utgangspunktet for at vi i foreliggende rapport har studert utviklingstrekk i produksjons- og handelsstruktur.

Foreliggende rapport er utarbeidet i prosjektet Logistikk i Norge, et forskningsprosjekt finansiert av SMARTRANS-programmet i Norges forskningsråd og Statens vegvesen Vegdirektoratet.

Norge et land med mange små bedrifter

Norsk næringsliv utgjøres i dominerende grad av små og mellomstore bedrifter med inntil 100 sysselsatte. Hele 99 % av bedriftene har færre enn 100 sysselsatte og dette utgjør 79 % av sysselsettingen. Den høye andelen små bedrifter skyldes at mange av enkeltmannsforetakene er rene passive firma og også mange er rene eierselskaper. Til sammenlikning har 98 % av svenske industribedrifter færre enn 100 ansatte, men bare 35 % av alle industriarbeidere er ansatt i bedrifter med færre enn 100 ansatte. Dette illustrerer at selv store norske industribedrifter er små sammenliknet med svenske.

Industriproduksjon

Det har vært en reduksjon både i antall industribedrifter og sysselsetting fra 2001 til 2006, og gjennomsnittlig bedriftsstørrelse er redusert med 2 %. Forlagsvirksomhet og grafisk produksjon er den industrinæring som har størst reduksjon i sysselsettingen (34 %). Også næringsmiddelindustrien har hatt en betydelig reduksjon i sysselsettingen (8 %), mens antall bedrifter har vært uendret, slik at gjennomsnittlig bedriftsstørrelse er redusert med 8 %.

Industrinæringen er i all hovedsak lokalisert langs hele kysten fra Østfold til Nordland. Det har vært en reduksjon både i sysselsetting og antall industribedrifter, samtidig som produksjonsverdien i industrien har økt med nesten 70 % fra 1989 til 2006. Det er stor samvariasjon mellom utvikling i produksjonsverdi og eksportverdi, og eksportverdien økte i samme periode med nesten 100 %, som illustrerer at norsk industri er svært eksportrettet og at eksportandelen har økt over en tyveårsperiode. Denne trenden er snudd og de senere år har produksjonsverdien i industrien økt mer enn eksportverdien.

Eksportvolumet har økt mer i tonn enn verdi, som illustrerer at det er eksport av varer med relativt lav enhetsverdi som øker mest i volum (tonn). Produksjon av kjemiske produkter og råminerale øker mest i tonn, og disse to varene utgjør ca 80 % av veksten i eksportvolumet fra 1989 til i dag. Også for import utgjør råvarene den største andelen av veksten i tonn, men ikke i verdi.

Produksjon flyttes til land med lavere produksjonskostnader og antall norske bedrifter med utenlandsk eierandel er tredoblet over en periode på 10 år. En undersøkelse SSB har gjennomført om norske foretaks internasjonale flyttevaner (Statistics Denmark et al. 2008), viser at 14 % av de spurte foretakene flyttet aktivitet utenlands i perioden 2001 til 2006, mens 3 % planlegger å flytte aktivitet utenlands i perioden 2007 - 2009. 60 % av industriforetakene som flyttet aktiviteten utenlands, flyttet kjerneaktiviteten. Mer enn halvparten av industriforetakene flyttet aktivitet til EU15-området, mens ca en firedel flyttet aktivitet til hhv nye EU-land og Asia. De to viktigste drivkreftene bak flyttingen er strategiske beslutninger tatt av konsernledelsen og forventninger om reduksjon i arbeidskostnader eller andre kostnader, mens den viktigste barrieren mot flytting er nærhet til eksisterende kunder. Undersøkelsen belyser imidlertid ikke hvorvidt flyttingen er transportgenererende, noe som avhenger av om produksjonen flyttes nærmere eller lenger unna markedet, og i hvilken grad bedriften produserer for hjemmemarkedet.

Engroshandel og import

Det har vært en økning i antall engroshandelsbedrifter, men en reduksjon i sysselsettingen fra 2001 til 2006. Gjennomsnittlig sysselsetting pr bedrift er redusert med 9 %. Engroshandel med maskiner og utstyr er den engroshandelsnæring som har størst reduksjon i antall bedrifter og sysselsetting, mens engroshandel av innsatsvarer er den av engrosnæringene som øker mest.

Engroshandelen har tyngdepunkt rundt Oslo og Akershus. Nær 55 % engroshandelsomsetning er lokalisert der, og omsetningen i Oslo tilsvarer nivået på import som tollklareres her. Dette illustrerer at det er nær sammenheng mellom Oslo og Akershus sin dominerende engroshandelsandel og vareimporten til disse fylkene. Ikke all import tollklarert i Oslo har destinasjon eller omsettes via grossist i Oslo og Akershus, da import på veg til andre deler av Norge også tollklareres i Oslo eller Østfold.

Om lag halvparten av importverdien fortolles i Oslo, men bare 15 % av importert varevolum (i tonn). Denne andelen er ikke vesentlig endret siden 1988 da 48 % av importverdien og 15 % av kvantumet ble tollklarert i Oslo. En økende andel av importen tollklareres i Østfold, noe som har sammenheng med økt import med lastebil over grensen.

Mer globalisert marked

Norge er det man kaller en liten, åpen økonomi. Den norske økonomien er basert på utstrakt handel med utlandet, og vi tar aktivt del i den internasjonale arbeidsdelingen. Åpenheten i økonomien har gitt oss muligheten til å konsentrere produksjonen om de felt hvor vi har relative fortrinn. Dette har ført til at norske forbrukere har fått et større utvalg av varer og tjenester, og norske bedrifter har fått større eksportmarkeder.

Fra 2001 til 2008 er import fra Asia nær doblet i kvantum, men har økt noe mindre i verdi, mens norsk eksport til Asia ikke er vesentlig endret i samme periode. Import fra Kina er nær firedoblet i verdi i samme periode. Bare import fra Tyskland har økt mer, men fra et høyere nivå, slik at importverdien fra Tyskland er nær doblet. Tyskland har nå passert Sverige som Norges viktigste importland. Import fra Polen er mer enn firedoblet i samme periode. Også eksport til Kina øker betydelig (femdoblet i samme periode). Kina er det eksportland som har tredje høyest vekst fra 2001 til 2008, etter Nederland og Tyskland. Også for eksport har nå Tyskland passert Sverige som Norges viktigste handelsland. Det er også verdt å merke seg at Kina nå er det tredje største importlandet rangert etter verdi, mens Kina til sammenlikning var rangert som nummer 11 i 2001.

Europa er imidlertid Norges viktigste handelsområde og utgjør om lag tre firedeler av norsk eksport i verdi. Målt i tonn utgjør det europeiske markedet 90 % av norsk eksport (utenom petroleum), mens 75 % av importen kommer fra europeiske land, der Tyskland, Sverige og Danmark er størst. Til tross for at importen fra Asia øker adskillig mer enn annen import, er ikke Asias andel av total importverdi særlig endret.

Detaljhandel

Detaljhandel har hatt en økning i både antall bedrifter og sysselsetting. Gjennomsnittlig bedriftsstørrelse målt i antall ansatte pr bedrift har økt med 5 % for detaljhandel fra 2001 til 2006. Den næringen som har hatt størst vekst i antall

bedrifter, er detaljhandel utenom butikk. Næringen inkluderer internetthandel, bokklubber, bedrifter som selger varer i boligstrøk (fiskebil, isbiler, etc), som ikke genererer store transportvolumer, men mye småsendinger. For dagligvarehandel er antall butikker redusert, mens sysselsettingen øker, og gjennomsnittlig butikkstørrelse, målt i antall ansatte, er økt med 16 %. Butikkhandel med nye varer i spesialbutikker har en økning både i antall butikker og i sysselsettingen. Også her øker sysselsettingen mer enn antall butikker, gjennomsnittlig butikkstørrelse i antall ansatte har altså økt. Disse butikkene omsetter i hovedsak varer til personlig forbruk, og representerer derved også økningen i privat konsum.

Forsyningskjeder og markeder for industrivarer

Industrien er i hovedsak lokalisert langs kysten. Det gjør at skip er det desidert viktigste transportmidlet for eksport (86 %), men også for import (72 %), fordi de største importvolumene er innsatsvarer til industrien. Valg av transportmiddel avhenger av varenes verdi, men også av opprinnelses- og destinasjonssted. Råvarer fra Sverige ankommer i stor grad Norge med bil og delvis med tog, men mottakerne av disse varene er i hovedsak lokalisert i nærheten av grensen (papirindustri, jernverk, gjødselproduksjon).

Industriproduksjon blir mer spesialisert og mer sentralisert. For noen produkter er hele produksjonen lokalisert til ett produksjonssted, som skal betjene hele innenriksmarkedet. For grafisk industri er antall produksjonssteder betydelig redusert, og man utnytter stordriftsfordeler knyttet til produksjonen. For at arbeidsdeling skal kunne finne sted må transport inn for å kunne frakte varene, mellom ulike produksjonssteder og ut til markedet. Det vil si at transport er kostnaden ved å utnytte en stordriftsfordel, men bidrar også til at transport får en økende betydning i verdikjeden.

Forsyningskjeder konsumvarer

Det aller meste av varer til personlig konsum blir importert og ankommer Norge på bil, med ferge eller i container til havner rundt Oslofjorden. Dette henger sammen med at dette området også er tyngdepunktet for engroshandel, da importvarer i stor grad cross-dockes og konsolideres i engroshandelslagre før videre innenriks distribusjon. Som en følge av finanskrisen gikk transporten med norske lastebiler ned i 4. Kvartal 2008 sammenliknet med samme kvartal i 2007. Det ble fraktet 13 % mindre gods knyttet til nasjonale transportoppdrag og 15 % knyttet til internasjonale transportoppdrag. Nedgangen i fjerde kvartal var imidlertid ikke nok til å oppveie økningen i de tre foregående kvartalene. For 2008 sett under ett økte transportert mengde med 7 % sammenliknet med 2007, i følge SSB.

Svinesund er det største grensepasseringssted for tunge biler, med om lag halvparten av alle tunge biler over grensen. Økende konsum er en medvirkende årsak til at lastebiltransport over grensen øker, men økningen skyldes også endringer i importland, og at særlig lastebiltransport fra land utenom Norden øker.

Også import med utenriksfergene øker. Det er særlig import i semitrailere og hengere (uten lastebil) som øker, og SSBs havnestatistikk viser at det i første rekke er fergetransport fra Tyskland som øker, mens transporten fra Danmark ikke er vesentlig endret.

Også containertransport med skip til Norge var lavere i 4 kvartal 2008 sammenliknet med året før i følge SSB. Den langsiktige trenden er imidlertid at containertransport med skip øker. Det skyldes ikke bare økende volumer, men også økende containerandel. Spesielt gjelder dette for varer fra Asia, der containerandelen var drøye 20 % i 1999, mens den økte til 50 % i 2007. Om lag hver fjerde importcontainer inneholder nå varer fra Kina, som er det største avsenderlandet for importcontainere til Norge.

Import av matvarer øker også. Dette skyldes økt forbruk av frukt og grønt, men også at vareutvalget i butikkene øker, og at matvanene blir mer internasjonale. Også drikkevarer har et økende importvolum. Dette er varer med høye krav til transportkvalitet og som i all hovedsak ankommer Norge med bil.

Logistikken påvirker transportomfanget

En analyse av grunnlagsdata fra SSBs lastebilundersøkelse viser at mer enn halve veksten i innenriks transportarbeid de siste 15 år er relatert til frakt av matvarer og stykkgoods.

Dagligvarebransjen er en av de bransjene som har gått lengst mht sentralisert engroshandelsstruktur. I gjennomsnitt for 15-årsperioden er transportdistansen for matvarer mer enn doblet i sum, men også volumet er doblet. Økt volum kan forklares med økende befolkning, produktspekter og vareutvalg, men også ut fra økt distribusjon via dagligvarekjedenes engroshandelslagre framfor direkteleveranser fra industri til detaljhandel. Utviklingen er drevet av økt fokus på kostnadsbesparelser i hele verdikjeden. Antall transportledd i leveransekjeden øker. Sentralisering av engroshandelsfunksjonen fører til økt transportdistanse fra produsent til engroslager, og dessuten økt distanse fra grossist til detaljist. Det vil si at transport har en økende rolle i verdikjeden for matvarer.

For drikkevarebransjen har det foregått en større omstrukturering av produksjonen, der flere mindre bryggerier er erstattet av sentrale tapperier. Også drikkevarer er de senere år i noen grad blitt distribuert via grossist. Lastebilundersøkelsen viser at det har vært en økning i gjennomsnittlig transportdistanse også for drikkevarer med ca 50 % de siste 15 år.

For samlastgoods finner vi også at gjennomsnittsdistansen er mer enn doblet i den samme perioden. Grunnlagsmaterialet fra lastebilundersøkelsen viser at transporter fra Oslo, Akershus og Østfold bidrar til stor andel av veksten i transportarbeidet, der særlig leveranser fra Akershus øker betydelig.

Fra lastebilundersøkelsen finner vi at økte transportvolum for både matvarer og stykkgoods fra Oslo og Akershus til hhv Sørlandet og Vestlandet i stor grad har bidratt til veksten i transportarbeid, men også transporter fra Vestlandet til Sørlandet har hatt en betydelig vekst. Dette sammen med at matvarer og stykkgoods er to varegrupper med økende import til nettopp Osloområdet, understreker at Osloområdet er et tiltakende nav for innenriks distribusjon av importvarer.

På vei mot desentralisering?

Sentraliseringen fører til lengre avstand til kundene, samtidig som kundene krever kortere leveringstider og større presisjon i leveransene. Økte servicekrav fra kundene og nye distribusjonsformer (inkludert internetthandel) bidrar til hyppigere, men mindre forsendelser. Isolert bidrar det til økt trafikk og dårligere

utnyttelse av lastkapasiteten. SSBs lastebilundersøkelse har siden 2005 vist en reduksjon i gjennomsnittlig transportdistanse pr tonn, og i 2008 ble hvert tonn i gjennomsnitt fraktet 59,2 kilometer som var 4,6 kilometer kortere enn i 2005 (www.ssb.no¹). Også i Europa har man de senere år sett en trend mot økt desentralisering av lagerstrukturen (COM, 2006A). Utviklingen er drevet av økende europeisk marked, økt trafikk og trengsel i hovedvegnettet, og markedets krav til kort leveransetid. BeNeLux er i følge Notteboom og Winkelmanns (2006) fortsatt de viktigste områder for europeiske sentrallagre, men med utvidelsen av EU østover er også Tyskland, Tsjekkia, Slovakia og Østerrike blitt mer attraktive lokaliseringer for europeiske sentrallagre.

Forventninger framover

Det er forventet fortsatt vekst i varestrømmene. Dette skyldes bl a økende befolkning og fortsatt vekst i industrien. I følge SSBs befolkningsprognoser forventes det en befolkningsvekst i Norge på 23 % fram til 2030. Det tilsvarer en befolkningsvekst på drøyt 1,1 millioner personer. Fra 1. mai 2009 er det fritt arbeidsmarked innenfor EU og EØS, og man forventer derfor en økende arbeidsimmigrasjon spesielt fra de nye EU-landene. I SSBs befolkningsprognoser forventes en tiltakende sentralisering, med størst befolkningsvekst rundt Oslo og Akershus (400 000 personer fram til 2030). Også befolkningsveksten rundt de andre store byene i Norge har høyere forventet vekst enn gjennomsnittet for landet.

I prognosene som er utarbeidet til arbeidet med Perspektivmeldingen, som ble lagt fram for Stortinget i januar 2009, er det forventet fortsatt høy vekst i privat konsum, med tilhørende vekst i importen. Også for innenriks produksjon er det forventet kraftig vekst. Prognosen utarbeidet i forbindelse med Nasjonal transportplan 2010-2019 gir trolig en overestimert vekst for innenriks produksjon med nær en dobling i varevolumet fram til 2030. Størst vekst er forventet for matvareproduksjon, tømmer, trelast og papirproduksjon og produksjon av kjemiske produkter. Prognosen gir størst vekst på Østlandet utenom Oslo og Akershus, der om lag en tredel av produksjonen (målt i tonn er lokalisert), men det er også ventet en vesentlig vekst i produksjonsvolumet på Vestlandet. Om trenden med utflytting av produksjon til lavkostland fortsetter, vil det påvirke produksjonsvolum innenriks.

Som for industrivareproduksjon er det forventet en kraftig økning i engros-handelen fra 2006 til 2030. De varegruppene som har størst vekst innen engroshandelsomsetningen er matvarer, inkludert termovarer og diverse stykkgoods. Oslo og Akershus sin dominerende rolle innen engroshandel er forventet å fortsette.

Det forventes at Norden vil fortsette å være en svært viktig handelspartner, men det er forventet relativt større vekst i import fra EU15-landene utenfor Norden. Import fra de nye medlemslandene er forventet å dobles fram til 2040, mens import fra Asia har høyere forventet relativ vekst enn gjennomsnittet. Eksport har lavere forventet vekst enn både import og innenriks produksjon. Finansdepartementets prognoser for eksport i de næringer som produserer de store eksportvolumene, er lav (Hovi og Madslie, 2008).

¹ <http://www.ssb.no/lbunasj/tab-2008-11-27-01.html>