

Sammendrag:

Logistikk- og transportindustrien – Utvikling og tjenestetilbud

Speditører og kjøpere av logistikk- og transporttjenester er godt fornøyd med dagens standardavtale "Nordisk Speditørforbunds Alminnelige Bestemmelser"; NSAB 2000. Ved gjennomføring av tjenester som i dag ikke dekkes fullt ut i NSAB 2000, benyttes det spesialtilpassede tilleggsavtaler, men både utforming og innhold er forskjellige fra oppdrag til oppdrag. Med det utvidede tjenestetilbudet speditørene står overfor er det likevel behov for justeringer, konkretiseringer og utvidelser av avtalen for å imøtekomme kravene som en tidsmessig avtale bør dekke. Det er de minste speditørene som ser størst behov for en revisjon av avtalen.

Bakgrunn

Speditørene er sentrale aktører i verdikjeden gjennom sitt arbeid med organisering og konsolidering av varestrømmer for å muliggjøre kostnadseffektive logistikk-løsninger for næringslivet. De senere år har speditørnæringen utviklet seg fra å utføre komplementære dokumentasjonsoppgaver i forbindelse med transporter til å være helt sentrale organisatorer av logistikk-systemene. Speditørnæringen er et eksempel på hvordan fortidens kompetanse kan utvikles til å gi styrket konkurransekraft under nye betingelser.

Speditørnæringen har de seneste årene gjennomgått store strukturelle endringer blant annet gjennom oppkjøp og fusjon av selskaper. Eksempler på dette er Linjegods som er kjøpt opp av Schenker Norge AS og Tollpost Globe som er deleid av Posten AB i Sverige og DFDS Group i Danmark. Samtidig med strukturendringene har det skjedd til dels store endringer med hensyn til hvilke tjenester som etterspørres og tilbys for eksempel ved at logistikk- og transportkjøperne blir mer og mer internasjonale i sin handel. Dette medfører at speditøren må ha et avtaleverk og tjenestetilbud som er tilpasset internasjonale transport- og logistikk-tjenester. Summen av disse endringene betyr at forretningsmodellen for å utøve speditørtjenester er endret og disse endringene er ikke implementert i standard avtaleverk som benyttes ved avtaler mellom transport- og logistikkjøper og speditør.

Ved avtaler om oppdrag mellom speditører og dets kunder benyttes vanligvis standard betingelser som er nedfelt i "Nordisk Speditørforbunds Alminnelige Bestemmelser" (NSAB 2000), men i undersøkelser blant speditørene har det kommet fram at de avtalene som brukes er forskjellige, og til dels mangelfulle i forhold til de tjenester speditørene utfører. I tillegg finner en at integrasjonen mellom speditører og kunder i noen tilfeller er så sterk at avtalene, for eksempel NSAB 2000, settes til side. På litt lengre sikt og ved konfliktsituasjoner er dette uheldig.

Innholdet og omfanget av integrasjonen bør i stedet innarbeides i avtalene mellom transportør og kunde.

For å ha et best mulig standard avtaleverk har det vært et ønske å gjennomføre en studie av hva de nye forretningsmodellene og krav om miljøvennlige transportører innebærer.

Formål

Hovedmål med prosjektet har vært å studere og analysere dagens forretningsmodeller for den norske logistikk- og transportindustrien og å framskaffe informasjon om nye tjenester som bør implementeres og omfattes av avtaleverket. Det er lagt spesiell vekt på å få frem kundenes krav om miljøvennlige transportører og hvordan disse kravene kan tas hensyn til i avtaleverket.

Prosjektet har studert og analysert speditørnæringens tjenestetilbud i dag, hvordan tjenestespekteret har endret seg siden 2000 og hvilke framtidige utfordringer bransjen står overfor i forhold til sine kunder. Studien har analysert i hvilken grad kundene er tilfreds med det eksisterende tilbudet og hvorvidt utformingen av speditørtjenester og avtaleverk i tilstrekkelig grad er tilpasset nye produksjons- og handelsregimer.

Metode og gjennomføring

Prosjektet er gjennomført med bakgrunn i en litteraturstudie og analyser av offentlig statistikk, en spørreundersøkelse blant medlemmene i Logistikk- og transportindustriens Landsforening (LTL) og dybdeintervju blant speditører og kjøpere av speditørtjenester i Norge, Sverige og Danmark. Intervjuene ble delvis gjennomført før spørreundersøkelsen og resultatene fra disse intervjuene var en viktig informasjonskilde for utforming av spørreskjemaet og hvilke temaer som ble fokusert i undersøkelsen.

Trender og strukturendringer med betydning for utviklingen i logistikk- og transportindustrien

Generelle trender

En overordnet trend for Norge er at vare- og tjenesteytende næringer øker, mens produksjon og handel globaliseres. Samtidig står en overfor nye og større markeder som følge av et utvidet EU (Hovi et al., 2008). Med utvidete EU-grenser er mye produksjon de senere år blitt flyttet til land øst i Europa, og til land i sør-øst-Asia der arbeidskraftskostnadene er lave. Dette fører til at øst-vest trafikken er økende både på europeisk og globalt nivå (Notteboom og Winkelmanns, 2004).

Næringslivets behov for godstransporter har utviklet seg mot hyppigere, men mindre forsendelser, samtidig som transportdistansen er økt for alle transportmidler. Denne utviklingen øker behovet for konsolidering, og det er i denne delen av transportmarkedet at veksten har vært størst de siste år.

Varehandelen endres i retning av nordiske og europeiske handelskjeder, med distribusjon fra sentrallagre utenfor Norge. BeNeLux er i følge Notteboom og

Winkelmans (2004) 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. At europeiske sentrallagre flyttes østover er trolig en forklaring på at importgodset i økende grad kommer landverts over grensen til Norge. Vi ser også at utviklingen mot bare ett sentrallager til å dekke hele Europa nå er i ferd med å snus.

I det europeiske samlastmarkedet (sendinger mindre enn full bil) har de store 3PL tilbyderne problemer med å øke markedsandelene i de innenlandske transportmarkedene for samlast. I Europa har DHL og Schenker skaffet seg innenlandske markedsandeler gjennom oppkjøp av nasjonale og regionale speditører, men har utover de "kjøpte" markedsandelene ikke evnet å øke markedsandelene i noen særlig grad. De regionale speditørene fortsetter å være sterke i de nasjonale markedene og på spesielle ruter og i spesielle regioner gir lokale aktører sterk konkurranse til de internasjonalt baserte 3 PL tilbyderne.

Importerte forbruksvarer fra oversjøiske destinasjoner transporteres sjøverts til interkontinentale havner på kontinentet. Dette medfører en konsentrasjon av landbasert virksomhet til et avtakende antall havner av økende størrelse. Utviklingen støttes av EUs satsning på "Motorways of the sea" (European Commission, 2001), og må antas å ha konsekvenser for feedertrafikkens linjestruktur mellom kontinentet og Norge.

Virkninger av finanskrisen

En undersøkelse blant vareeiere i januar 2009 (Transportbrukernes Fellesorganisasjon, 2009) viste at 32 % av de spurte bedriftene forventet vesentlig redusert transportbehov i 2009, 23 % forventet en vesentlig økning mens 45 % forventet at transportbehovet vil bli uendret.

Eyefortransport (2008) finner at en tredjedel av 3PL tilbyderne i dagens situasjon forhandler om lavere priser med sine underleverandører, mens mindre enn 10 % reduserer prisene til egne kunder. Mer enn halvparten av 3PL tilbyderne sier at de avslutter eksisterende ulønnsomme kontrakter og er veldig selektive med å inngå nye kontrakter. Nesten en tredjedel ser etter muligheter for strategiske fusjoner eller overtakelser.

Resultater fra spørreundersøkelsen og intervjuer

Strukturen blant logistikk- og transportindustriens bedrifter

En vanlig oppfatning er at logistikk- og transportindustrien består av et stort mangfold av speditører. Dette mangfoldet finner vi også blant speditørene i spørreundersøkelsen hvor vi fikk svar fra 63 speditører som gir en svarprosent på 30, noe som er høyt sammenlignet med andre bedriftsundersøkelser (Hovi I B og Hansen W, 2008).

Omlag halvparten av speditørene som svarte på undersøkelsen er lokalisert på Østlandet, mens speditører lokalisert på Sør- og Vestlandet, Midt-Norge og Nord-Norge er nokså likt representert i den andre halvparten. Drøyt 60 % av sendingene i 2007 var innenrikssendinger, 17,5 % Skandinaviske, mens Europa utenom Skandinavia og verden utenom Europa utgjorde hver om lag 10 % av sendingene.

Flest speditører finner vi i gruppen med omsetning 50-499 mill kroner. Likevel har speditørene med omsetning over 500 millioner kroner omlag 75 % av den totale omsetningen.

Langtransport er relativt sett er den viktigste aktiviteten for speditørene i alle omsetningsgrupper, men med en variasjon fra 28 % for speditørene i omsetningsgruppen opp til 25 mill kroner til 71 % i speditørgruppen med omsetning større enn 500 mill kroner. Lagring av gods og ”andre tjenester” er viktige aktiviteter for de minste speditør, dvs. speditører med omsetning mindre enn 25 mill kroner.

For alle speditørene sett under ett er nesten halvparten av omsetningen knyttet til rene vegtransporter. Deretter følger intermodale transporter med 25 % av omsetningen, mens sjøtransporter og fly utgjør henholdsvis 12 % og 10 % av omsetningen. Lavest omsetning er knyttet til bruk av jernbanetransport, som utgjør om lag 6 % av den samlede omsetningen til speditørene.

Lagring av gods har hatt, og forventes å få en økende andel av omsetningen. Resultatene gjenspeiler også en forventning om at distribusjonens andel av omsetningen vil øke, mens langtransportens andel forventes å avta.

Bruk av kvalitetsindikatorer

Resultater fra spørreundersøkelsen viser at speditørene er flinke til å registrere og måle reklamasjoner i form av skade, manko, oppfylting av tidsløfte for levering og å informere kundene ved forsinkelser. Et vanlig *kvalitetsmål* for speditørene er andelen av sendingene i % som leveres i henhold til avtalt leveringsplan.

Registreringene gjennomføres for hver enkelt kunde og for speditøren som helhet. Kravene kan variere mellom kunder, varetyper og destinasjoner, men et vanlig mål er at 95 % av sendingene skal leveres i henhold til leveringsplanen. Undersøkelsen viser at gjennomsnittlig andel leveranser med forsinkelse i forhold til oppsatt plan er 4,9 % for distribusjonskjøring og 5,3 % for langtransport.

Intervjuede kjøpere av logistikk- og transporttjenester gir noe mer forskjellige svar avhengig av hvilke produkter som transporteres og hvilke markeder som betjenes. Bedrifter som konkurrerer i internasjonale markeder og som til enhver tid er avhengig av både høy produktkvalitet og effektiv logistikk har utviklet og bruker i utstrakt grad kvalitetsindikatorer til å måle effektivitet og servicenivå. Indikatorene måler blant annet antall kasserte leveranser hos kunde, antall leveringer til garantert leveringstid i %, antall driftstimer for håndteringsutstyr, totalt antall registrerbare skader, sendinger som blir stående igjen på avsenderterminal og sendinger registrert på mottagerterminal og utlevert til kunde.

Utviklingstrekk i markedet for speditørtjenester

I spørreundersøkelsen har vi spurt om speditørenes forventninger til tjenester med økt eller redusert betydning fram mot 2015. Resultatene er vist i tabellen nedenfor.

Tjenester med forventet økt betydning	Tjenester med forventet redusert betydning
<ul style="list-style-type: none"> • Totalleveranser • Lager, laste- og lossetjenester, distribusjon • Konsulenttjenester • Bearbeiding av varer • IT-løsninger • Ingen spesielle nye tjenester • Tilgjengelighet, nærhet til kunden og serviceinnstilling 	<ul style="list-style-type: none"> • Transport, lager, laste- og lossetjenester • Fortolling

Resultatene fra spørreundersøkelsen er utdypet i intervjuer blant utvalgte speditører og kjøpere av logistikk- og transporttjenester. Disse aktørene ser for seg følgende utviklingstrekk i logistikk og transportindustrien fram mot 2015:

- Økt fokus på bruk av miljøvennlige transportter og krav om bruk av jernbane og skip i nærsjøfart (Short Sea Shipping). Transportdelen i verdikjeden vil fortsette å øke.
- Det vil bli utviklet egne distribusjonsnettverk og logistikkløsninger for grossister. Det vil likevel være mange frie leverandører som ikke er knyttet opp mot bestemte kjeder og logistikkløsninger.
- Omfanget av leveranser til private kunder vil fortsette å øke, blant annet på grunn av økt e-handel. Slike leveranser vil hovedsakelig være små sendinger. Posten er konkurrenten til tradisjonelle speditører i dette markedet.
- Økt fokus på kundeservice og leveringssikkerhet fører til at omfanget av lagertjenester øker på grunn av økt etterspørsel etter sikkerhetslager.
- Utvikling av informasjonssystemer og bruk av EDI- standarder vil fortsette. Økt bruk av standarder vil gi lavere pris på speditørtjenestene.
- Teknologi og løsninger for sporing av sendinger vil videreutvikles og blir en tjeneste som øker.
- Globaliseringen vil fortsette og en vil få en utvikling mot spesialisering og etlandsproduksjon, men en del av den industrien som har flyttet ut vil flytte tilbake til opprinnelseslandet.
- Økt bruk av hasteleveranser med fly og bil, gir dårligere kapasitetsutnyttelse og ofte bruk av kjøretøy med høyere miljøutslipp enn det en vanligvis ville akseptere.

I tillegg opplever speditørene allerede i dag at kundene vil ha egne tilpassede transport- og logistikkløsninger som kvalitetskontroll og merking av varene. En utfordring for utviklingen av slike løsninger er at de må tilpasses og gjennomføres med standard logistikkprodukter.

Reklamasjoner, skade og manko

Resultatene fra spørreundersøkelsen viser at det er reklamasjoner på gjennomsnittlig 1,1 % av sendingene. Når en tar hensyn til speditørens omsetning er skade på godset den viktigste årsaken til reklamasjoner (nesten 60 %), men også forsinkelser (ca 13 %) og manko (ca 23 %) er vesentlige årsaker.

De fleste *skadene* skyldes uhell ved lasting/lossing, dårlig emballasje eller lastforskyvning. Lasting/lossing er største årsak med drøyt 40 % av skadene, deretter følger dårlig emballasje med drøyt 30 %, og lastforskyvning med ca 18 %.

Årsakene til *manko* på godset er mer spredt enn årsakene til skade på godset. Dårlig eller feil merking er den vanligste årsaken med drøyt 30 %, etterfulgt av feilsending med drøyt 20 %, feil volum fra avsender ca 20 %, og tyveri og ”annet” på ca 10-12 % hver.

Årsakene til skade og manko følger for en stor del type gods som transporteres.

Leveringsavtaler og informasjon om forsinkelse og bruk av IKT- løsninger

Den vanligste leveringsavtalen for *distribusjonsskjøring* var i 2007 at en leverte på en bestemt dag (drøyt 40 %), men leveringer innenfor +/- én time (ca 23 %) var også vanlig. For 2015 forventer respondentene en økning av leveringskrav på +/- én time, mot en reduksjon av avtaler om levering på en bestemt dag.

For *langtransport* utgjorde i 2007 avtaler om levering på en bestemt dag ca 65 % av svarene, mens 1-3 timers slakk var nest mest vanlig med om lag 15 % av svarene.

For *distribusjonsskjøring* viser studien at ved en forsinkelse på en halvtime vil 43 % av speditørene informere mottaker. Tar vi med maksimaltid på 45 minutter og 60 minutter, får vi at 85 % av speditørene vil informere mottaker dersom forsinkelsen kommer opp i en time.

For *langtransport* viser studien at 30 % av speditørene ville gitt beskjed til mottaker ved en forsinkelse på en time og at en 2 timers forsinkelse ville medført informasjon fra 55 % av speditørene.

E-post er den viktigste metode for informasjonsutveksling og benyttes av om lag 35 % av speditørene, fulgt av telefon med ca 35 % og speditørs eget IKT-system som utgjør nesten 25 % av speditørene. Vektet med omsetning, er det speditørs IKT-system som er dominerende informasjonskanal med over 50 % og e-post er nest viktigst med nærmere 30 % av speditørene. 32 % av speditørene har IT-løsninger som er integrert med kundens systemer, mens 48 % av speditørene har svart at de ikke har det.

Fra intervjuene blant speditører og transportkjøper er et generelt inntrykk at det kun er for store kunder at kundenes IKT system brukes ved informasjonsutveksling. Disse kundene har i dag kun en liten del av totalt antall sendinger.

Grønne transportløsninger

En konklusjon er at speditørens *tilbud* om miljøvennlige transporter overgår *kravene* fra transportkjøperne. Dette tolkes som at transportbransjen er klar til å møte høyere krav om miljøvennlige transportløsninger enn det transportkjøperne krever i dag. I tillegg finner vi at speditører med stor omsetning både har et større

tilbud av miljøvennlige transporter og kunder som har større krav til miljøvennlige transporter enn det som er tilfelle for små speditører.

Bruk av jernbane eller sjøtransport på lange avstander er både det hyppigst forekommende kravet og det hyppigst forekommende tilbudet. Andre tilbud med stort omfang er bruk av miljøkalkulator/utslippsanalyse, tilbud om miljøgradert transport, ISO 14001 sertifisering av speditørbedriften og kurs i økonomisk kjøring. Blant transportkjøperne er viktige krav ISO 14001 sertifisering av speditørene og alle aktører involvert i verdikjeden og tilbud om miljøgradert transport. Kravet om ISO 14001 sertifisert er noen ganger vanskelig å tilfredsstille for hele verdikjeden.

For sjøtransport er det vanlig å stille krav om bunkerskvalitet, alder på skipene og bruk av doble skrog på skipene.

Samlet sett finner vi fra spørreundersøkelsen at ca 5 % av transportoppdragene i 2007 hadde krav om å benytte grønne transportløsninger.

På spørsmål om speditørens bruk modulvogntog i dag svarte 8 % at de brukte det allerede, mens ytterligere 5 % planlegger bruk av modulvogntog senere i prøveperioden. Majoriteten av respondentene har imidlertid ikke planer om å ta i bruk modulvogntog når det kun tillates brukt på et begrenset antall strekninger knyttet til grenseoverskridende transport.

Fra spørreundersøkelsen finner vi at 33 % av bilene som speditørene bruker tilfredsstiller EURO 4 krav til motorteknologi, og:

- Egne lastebiler tilfredsstiller utslippskravene i EURO 4 i langt større utstrekning enn hva som er tilfelle for leide biler
- For flertallet av speditørene tillegges ikke utslippskrav noen vesentlig betydning ved leie av biler

Noen få speditører har tatt i bruk lastebiler som bruker biodrivstoff, og nærmere 20 % planlegger å ta dette i bruk på et senere tidspunkt.

En studie gjennomført av Eyefortransport (2008) viser at de viktigste driverne i en strategisk beslutning om å gjennomføre grønne transport- og logistikk-løsninger er: Bedre kunderelasjoner, bedre relasjonene til allmennheten, redusert drivstofforbruk, ansvarlighetsstrategien i bedriften og statlig tilrettelegging. Studien tyder på at spesielt bedring av kunderelasjoner og redusert drivstofforbruk har fått økt betydning de senere år. Samme studie viste at 38 % av respondentene mener at verdikjedeeffektiviteten øker av å initiere grønne transport- og logistikk-løsninger. Desto viktigere grønne transport- og logistikk-løsninger var i bedriftens strategi desto mer vanlig var det at de var partner med en 3PL eller annen tjenesteleverandør for å få hjelp til å planlegge implementering av grønne initiativ.

En hovedkonklusjon er imidlertid at i bestrebelsene på å innføre grønne transport- og logistikk-løsninger er det mange faktorer som virker sammen og det er ikke noen som peker seg ut som spesielt sterke drivere.

Tiltak og barrierer for implementering av grønne transport- og logistikk-løsninger

I Norge har Logistikk- og transportindustriens Landsforening (LTL) gjennom Klimaprogrammet 2008-2012 invitert til et miljøløft der målet er å redusere dagens CO₂-utslipp med 50 prosent innen 2020 og 30 prosent innen 2012. Klimaprogrammet legger opp til en rekke tiltak som bør iverksettes hos speditørene, LTL og myndighetene.

Et tiltak som kan redusere CO₂ utslippene er desentralisering av lagerhold. Et slikt tiltak vil imidlertid medføre økte kostnader knyttet til lagerhold og lagerdrift. Et Andre tiltak for å redusere CO₂ utslippene er knyttet til en overgang til mindre CO₂ intensive transportformer. Slike løsninger kan imidlertid være suboptimale i forhold til transportkostnader og servicenivå.

Andre tiltak er knyttet til trening av sjåførene i effektiv kjøreatferd, og bruk av finansielle virkemidler for å få overført gods fra veg til bane. Studier viser at dette er blant de mest effektive virkemiddelene. Videre trekkes ruteplanlegging for å redusere utkjørt distanse, strategisk plassering av lager og overgang til mer drivstoffeffektive kjøretøy fram som tiltak for å fremme grønne logistikk- og transportløsninger.

Blant barrierene for implementering som oftest trekkes fram er høye kostnader og/eller at tilbakebetalingstiden for investeringene er for lang. Fra en organisasjonsmessig synsvinkel trekkes det fram at det mangler interne prosesser i bedriftene for å drive frem løsningene. Det framheves også at mangel på kunnskap for å starte prosessene og spørsmål om grønne transport- og logistikk-løsninger har lav intern prioritet i bedriftene samtidig som betalingsvilligheten fra kundene er liten.

Transportavtaler

Vanligvis har transportavtalene en varighet på 1 år, men også avtaler av 2-3 års varighet er vanlige. Få avtaler har varighet utover 3 år. Når det er kapasitetsmangel i markedet får en transportavtaler som går over flere år mens en i perioder med ledig kapasitet får transportavtaler med kortere varighet. 82 % av speditørene i spørreundersøkelsen oppgir at de bruker NSAB 2000 alltid eller vanligvis i sine avtaler med kundene. Vi finner også at om lag halvparten av speditørene har 80 % eller mer av omsetningen knyttet til langsiktige kontrakter, dvs. varighet lengre enn 6 måneder. Vi fant at speditører med omsetning over 50 millioner kroner har en større andel av omsetningen knyttet til langsiktige kontrakter enn hva som er tilfelle for speditører med omsetning under 50 millioner kroner.

For de speditørene som oppga at de opplever å bli pålagt bruk av kundenes egne avtaler framfor NSAB 2000 fant vi at de vanligste avvikene var:

- Krav om strengere betalingsbetingelser og sterkere erstatnings- og økonomisk ansvar i forbindelse med skader og manko.
- Begrensninger i ansvarsvernet og ønske om egen paragraf om forsikring.
- Begrensninger i avtalens omfang (krav om å avstå fra begrensingsreglene), krav om tilleggsinnhold og utvidet ansvar ved skadebehandling.

- Krav om at alle transporter skal skje under CMR (Customer Management Relationship) selv om det er kombinerte transporter.
- Tilfeller der kundeavtalene er bedre med hensyn til misligholdsforføyninger og ansvar.
- Oppdrag hvor sjøloven regulerer oppdraget (primært rene skipningsoppdrag).
- Endret definisjonen av hva som er forsinket levering.

Disse punktene viser at det bl.a. er variasjoner mellom NSAB 2000 og andre avtaler med hensyn til ansvar for skader og manko samt forsikring. I tillegg til avvikene nevnt ovenfor, ser det ut til at det er spesielle utfordringer innenfor offshoresegmentet og at engelske og amerikanske selskaper ofte ikke aksepterer NSAB 2000. Speditørene opplever at mange utenlandske kunder opererer med egne standardavtaler tilpasset logistikktjenester for eksempel i USA eller Storbritannia.

I tillegg trekkes det fram at NSAB 2000 i større grad må ivareta problemer knyttet til internasjonale transporter og spesielt til land i tidligere Øst-Europa. Et eksempel er problemer med å få utbetalt forsikringen ved tyveri. Svarene i spørreundersøkelsen viser at det i all hovedsak er speditør som tar initiativ til justeringer innenfor avtaleperioden og de viktigste årsakene til justering (rangert) er endring i drivstoffpris, lønnskostnader, valutakurs, offentlige avgifter, transportert mengde og kapasitetstillegg.

Outsourcing av tjenester og forsikringsansvar

Bedriftene i studien ble spurt om hvordan forsikringsansvaret trekkes inn i avtalen når lagertjenester outsources. Svarene var at:

- NSAB 2000s regler om forsikring under lagring unntas avtalen
- Speditøren forsikrer de aktiviteter som tilbys og tegner egen forsikringsavtale
- Forsikringsansvaret pålegges vareeier (vanligvis kunde) under lagring. Dette gjelder for brann, vann, innbrudd. For enkelte kunder må det tegnes egen lagerforsikring. For øvrig speditørens ansvar med 8,96 SDR (Special Drawing Rights)/KG i gjennomsnitt for 2007
- Henviser til NSAB 2000 med unntak av § 27.3 - oppdragsgiver må selv tegne varelagerforsikring. Speditøren fraskriver seg ansvaret i § 27 og kundene må forsikre varene selv

Konklusjonen er at det er ulik praksis med hensyn til hvordan forsikringsansvaret praktiseres ved outsourcing.

Ytterligere innspill til en eventuell revisjon av NSAB 2000

Andre ønsker til en eventuell revisjon av NSAB 2000 er knyttet til ansvar for godset ved skader og manko, forsikring av gods ved lagring, og koblet panterett.

Fra intervjuene finner vi at speditørene opplever at kundene bestemmer hvilke avtaler som skal benyttes, og at disse avtalene ofte ikke er tilpasset oppdragene som skal gjennomføres. Ytterligere forhold som savnes i NSAB 2000 er at:

- Store transportkjøpere og en del transportmeglere ofte setter NSAB 2000 til side og i stedet bruker egne avtaler. Dette gjelder spesielt punktene om ansvar og tidsgarantier.
- Risiko og hvilke aktører som har ansvaret i forskjellige ledd i transportkjeden er uklart. Det er gråsoner for hvem som har risikoen eller ansvaret for at transportene gjennomføres etter planen.
- Kundebegrepet savnes i NSAB 2000. I dag gjennomføres det mer 4PL tjenester og dette er en type kunder som ikke dekkes godt av NSAB 2000.
- Ved internasjonale transporter er det transporter gjennom flere land som en forsøker å utarbeide felles avtaler for. Dette resulterer i at kundene driver igjennom sine krav. Speditørene er svake på å stille motkrav.
- Det er økte krav til sikkerhetsrutiner ved transport av høyverdigods som for eksempel mobiltelefoner og høyverdi matvarer.