

Effekter av koronapandemien for transportnæringen i et innenriksperspektiv

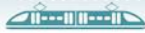
TØI rapport 1913/2022 • Forfattere: Inger Beate Hovi, Daniel Ruben Pinchasik • Oslo 2022 • 111 sider

Hovedresultater:

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

Bakgrunn

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



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

Økonomisk utvikling og etterspørsel etter godstransport

Produksjon og konsum

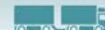
Den største strukturelle endringen under pandemien var en umiddelbar vridning fra tjeneste- til varekonsum i husholdningene. Dette slo særlig ut i redusert produksjonsverdi for overnattings-, serverings- og underholdningsindustrien, men også forretningsmessig tjenesteyting (bl.a. formidling og utleie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

Godsmengder

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

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

¹ Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap



Trafikksituasjon og utnyttelse av kjøretøy

Trafikkvolum og hastighet

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

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

Utkjørt distanse

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

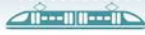
For større godskjøretøy viser kjørelengdestatistikk en nedgang i 2020 og en liten økning i 2021, men til et lavere nivå enn i 2019, etter flere år med vekst. Utviklingen basert på kjørelengdestatistikk avviker noe fra utviklingen sett fra tellepunktpasseringer. Her er det flere usikkerhetsmomenter, bl.a.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

Kjøretøyutnyttelse basert på lastebildata

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

Lasting, lossing og bruksområde

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



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

Samlastmarkedet

Transportvolumer

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

Pakker og B2C

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

Industrivarer, engroshandel og detaljhandel

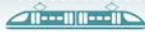
Sammenliknet med utvikling i bruttoproduksjon viser transportvolumene samme utvikling for de ulike industriproduktene og tilsvarende utvikling i transportbehov, men ikke nødvendigvis samme størrelsesorden på endringen.

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

Netthandel og hjemlevering

Vekst i netthandel

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



Hjemleveringer

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

Matvarehandel på nett

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

Hjemlevering av matvarer

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

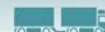
Netthandel i 2022

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

Transportkostnader og -priser

Kostnader for lastebiltransport

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



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

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

Kostnader for innenriks sjøfart

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

Prisutvikling for transport- og distribusjonstjenester

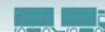
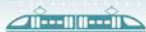
Prisstatistikk for tjenester viser at godstransport på veg har blitt ca. 18 % dyrere for kunder siden 2016. Under pandemien økte prisene jevnt, men svakt fram til sommeren 2021. Etter dette har prisene økt sterkt, spesielt for transport av stykkgoods- og containergods. For termogods økte prisene noe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

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

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

Lastebiloperatørens utfordringer under pandemien

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



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

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

Konkursutvikling

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

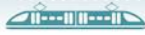
Sysselsetting og bruk av utenlandsk arbeidskraft

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

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

Utfordringer med tilgang til nye kjøretøy

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



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

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

Konklusjon

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

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

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

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

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

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



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