

Sammendrag:

Stykkgodsterminaler i Norge

Strukturer og nøkkeltall

Bakgrunn

Kunnskap om stykkgodsterminaler er viktig fordi i slike terminaler samlastes gods for transport over lengre avstander, eller større sendinger splittes for distribusjon i terminalens omland. Slik samlasting eller spredning av mindre godsenheter gir bedre kapasitetsutnyttelse og derved reduserte transportpriser i forhold til direktetransport.

Internasjonalisering og globalisering av handelen fører med seg nye former for varedistribusjon. Lokale lagre erstattes av direktedistribusjon eller distribusjon fra logistikkentra og godsterminaler nær markedene. Utviklingen preges av at godsstrømmer til og fra sentrale markeder/produksjonsområder konsentreres til et fåtall korridorer hvor godset transporteres mellom godsterminaler på hovedstrekningene. Grunnene til å konsentrere godsstrømmer kan være flere, men hovedformålet er at slik konsolidering gir bedre utnyttelse av transportmidlene, lavere transportkostnader og muligheter for etablering av nye transporttilbud eller økt frekvens i eksisterende rutetilbud.

Mål og problemstillinger

Hovedmål for prosjektet har vært å få frem og dokumentere økt kunnskap om stykkgodsterminaler og terminalstrukturen som en del av infrastrukturnettverket i Norge. Delmål har vært å:

- Kartlegge og analysere dagens terminalstruktur i Norge med hensyn til lokalisering, godsomslag, tidsbruk og kostnader i dagens stykkgodsterminaler.
- Analysere og vurdere trender og utviklingstrekk som kan påvirke fremtidig terminalstruktur.
- Vurdere styrker og svakheter ved dagens terminalstruktur og hvordan en mer effektiv terminalstruktur kan etableres.

Avgrensninger og presiseringer

Kartlegging og datainnhenting i prosjektet er avgrenset til å gjelde offentlig tilgjengelige unimodale og intermodale stykkgodsterminaler i Norge. Studien omfatter både intermodale godsterminaler (havner og jernbaneterminaler) og samlasteterminaler (som regel rene lastebilterminaler).

Det finnes flere ulike hovedtyper av godsterminaler. Et skille går mellom om de betjener et spesielt transportmiddel, en bestemt varegruppe, om det er samlastterminal eller om terminalen representerer et verdiøkende element i leveransekjeden for godset.

Tre hovedgrupper av terminaler er med i spørreundersøkelsen:

1. Samlastterminaler eid av transportoperatører med nasjonalt dekkende nettverk
2. Trafikkhavner
3. Jernbaneterminaler

Utvalget av havner i undersøkelsen består av de 22 største trafikkhavnene målt i årlig stykkgodssomslag. I tillegg ble havnene i Hammerfest, Bodø, Alta og Sør-Varanger inkludert i utvalget, da disse er viktige for å få representert Nord-Norge i undersøkelsen (dvs til sammen 26 havner, som skulle tilsvare en total dekningsgrad på 93 prosent av godssomslaget dersom alle havnene i utvalget svarte på undersøkelsen).

Etter at CargoNet har lagt ned vognlastproduktet sitt, er det bare 13 jernbaneterminaler i Norge. Derfor ble det lagt opp til å innhente informasjon fra alle disse. Det er: Rolvsøy (Fredrikstad), Alnabru (Oslo), Drammen, Kristiansand, Stavanger, Bergen, Åndalsnes, Trondheim, Mosjøen, Mo i Rana, Fauske, Bodø og Narvik.

Det er fire hovedaktører i samlastmarkedet i Norge. Dette er Linjegods/Schenker, Nor-Cargo/Posten, Tollpost Globe og DHL. Disse har alle nettverk som er landsdekkende. (DHL er unntatt, men de har avtaler med en rekke lokale aktører som gjør at de har et landsdekkende nettverk.) Totalt disponerer de fire samlasterne 135 terminaler i Norge.

I tillegg har Posten Logistikkproduksjon i 2004 21 godsterminaler lokalisert i Sarpsborg, Oslo, Hamar, Drammen, Stokke, Kristiansand, Stavanger, Haugesund, Bergen, Sogndal, Florø, Ålesund, Molde, Trondheim, Mosjøen, Fauske, Evenes, Harstad, Finnsnes, Tromsø og Alta. Disse terminalene er ikke med i undersøkelsen.

Trender og utviklingstrekk med betydning for fremtidens terminalnettverk

Det forventes at konsentrasjonen av produksjons- og lageraktiviteter fortsetter, med den følge at transportavstand, omløpshastighet i varelagrene og transporterte mengder vil øke.

Underliggende observasjoner for trendene er at:

- Endringene vil skje med forskjellig hastighet i forskjellige regioner og i forskjellige deler av verdikjeden. Desto nærmere kundene, desto sterkere trend.
- Øst- og Syd-Europa i tillegg til sørøst Asia er i økende grad produsenter for import til Norge.
- Kundetilpasning av tjenester vil fortsette, med blant annet en økning av direkteleveranser i hjemmene.
- For nasjonale transporter forventes økt leveringsfrekvens og reduksjon i sendingsstørrelser. For internasjonal transport forventes økt sendingsstørrelse.
- Outsourcing av logistikkjenester til tredjepartsleverandører vil øke med hovedvekt på lagring og utgående transporter. Konsolidering av sendinger/Cross-docking er i dag mer vanlig i Nord-Amerika enn i Nord-Europa og forventes å øke i Norge.

- De hyppigst ”outsourcete” tjenestene er de som er operasjonelle i sin natur. Det er mindre tilbøyelighet til å ”outsource” aktiviteter som er direkte kunderelatert, inkluderer bruk av IT eller som er strategisk i sin natur.
- Globalisering medfører endret produksjonsmønster som medfører:
 - Produksjon flyttes til mer effektive produksjonssteder, f eks lavkostland
 - Økt produksjon av høyteknologi og kunnskapsbaserte produkter innenriks
 - Krav om logistikksystemer som ivaretar returlogistikk
 - Økte krav til service og tjenestetilbud
- Utøverne vil endre fokus fra systemkonstruksjon til systemoptimalisering av transportnettverk

Det offentlige forventes å endre sin policy:

- Fra økonomisk deregulering til sikkerhetsregulering
- Fra transportmiddelspesifikk policy til policy for multimodal transport
- I tillegg vil det bli krav om økt ansvar for miljøkonsekvenser fra transportsektoren

Som et ledd i bestrebelsene for å bringe transportmiddelfordelingen tilbake til de andeler som var i 1998, har EU blant annet opprettet Marco Polo-programmet, som støtter kommersielle tiltak i godstransportmarkedet med fokus på internasjonale heller enn nasjonale prosjekter. Programmet støtter tre hovedtyper av aksjoner:

- Bidrag til oppstarting av nye ikke veibaserte transporttilbud, som skal være i drift og levedyktig midt i programperioden (”modal shift actions)
- Bidrag for å starte godstilbud eller fasiliteter av strategisk betydning for Europa (catalyst actions).
- Stimulere til samarbeid i godstransportmarkedet (common learning actions).

Et utvidet Marco Polo II-program for perioden 2007-2013 vil inkludere nye aksjoner som f.eks. ”Motorways of the sea” og ”Traffic avoidance measures”. Marco Polo II er også utvidet til å ha med land som grenser til EU, inkludert Norge, Island og Lichtenstein.

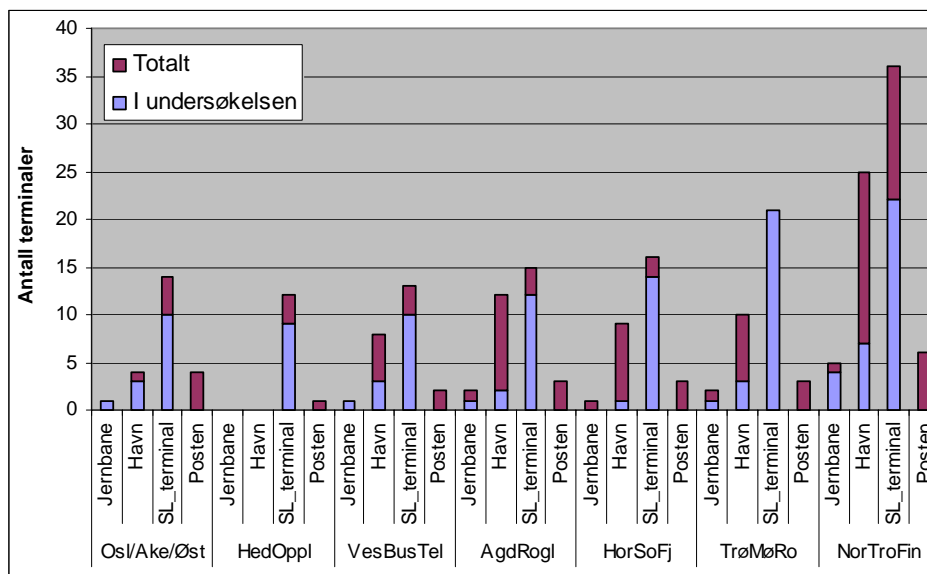
Datagrunnlag og gjennomføring av terminalundersøkelsen

Det ble mottatt svar fra i alt 124 terminaler fordelt på 19 trafikkhavner, 8 jernbaneterminaler og 97 samlastterminaler. Posten ville ikke gi fra seg den nødvendige informasjon. Derfor er ingen av postterminalene inkludert i undersøkelsen. Når det gjelder opplysninger om CargoNet AS sin drift og kapasitet på enkeltterminaler var det klare begrensninger mht hvilken informasjon som fikk inngå i undersøkelsen, dvs. hovedsakelig opplysninger gitt i Network Statement¹.

Oversikt over antall terminaler det er mottatt oppgaver for i undersøkelsen og total bestand framgår av figur 1.

¹ Network Statement er Jernbaneverkets produktbeskrivelse der de beskriver hva de leverer, hvor de leverer og hvordan kundene får tilgang til deres leveranser.

Figur 1. Oversikt over antall terminaler det er mottatt oppgaver for i undersøkelsen og total bestand etter hovedtype av terminal. (SL_terminal = Samlastterminal, Posten = Postens godsterminaler)



TØI-rapport 758/2005

Figur 1 viser at det er spesielt mange terminaler i de tre nordligste fylkene (36 samlastterminaler, 25 trafikkhavner, 5 jernbaneterminaler og 6 postterminaler), mens det i Oslo, Akershus og Østfold til sammenlikning bare er 14 samlastterminaler, 4 trafikkhavner, 1 jernbaneterminal og 4 postterminaler. Innlandsfylkene Hedmark og Oppland har naturlig nok ikke havn, men det er heller ingen jernbaneterminaler lokalisert i disse fylkene lenger. Dette viser at det i først rekke er størrelsen på regionen som terminalene skal betjene og ikke godsmengdene eller befolkningskonsentrasjonen som er førende for antall terminaler.

Samlastterminalene står for en stor andel av terminalene i undersøkelsen (78 prosent), men en relativt beskjeden andel av stykkgodsslaget i undersøkelsen (16 prosent), jernbaneterminalene står for 31 prosent, mens trafikkhavnene står for de resterende 53 prosent av oppgitt stykkgodsslag.

Undersøkelsens dekningsgrad

Årlig godsomslag i samlastterminalene som inngår i undersøkelsen dekker 23 prosent av godsmengdene som i SSBs Lastebiltelling tilsvarende samlastgods. I følge Lastebiltellingen utgjør dette godset ca 8 prosent av alt gods som transporteres på veg. Derved utgjør godset fra terminalundersøkelsen i underkant av 2 prosent av samlede godsmengder som transporteres på veg, eller ca 5 prosent av stykkgodset. I Lastebiltellingen vil gods som terminalbehandles være lastet to ganger innenfor samme region (lastet før utkjøring fra avsender, levert terminal, lastet før utkjøring fra terminal), og derved være dobbelttelt. Korrigerer vi for dette, utgjør godsstrømmene i terminalundersøkelsen ca 46 prosent av samlastgodset i SSBs Lastebiltelling, eller ca 10 prosent av alt stykkgodset som transporteres på veg.

Totalt sett dekker årlig godsomslag i havnene som inngår i undersøkelsen 60 prosent av totalt stykkgodsslag i trafikkhavnene. Høyest dekningsgrad har undersøkelsen for godsomslag av lolo-containere med 85 prosent. Undersøkelsen har en dekningsgrad på 75 prosent for jernbaneterminaler.

Eierskap og organisering av terminalene

Jernbaneterminalene er i hovedsak er statlig eid, trafikkhavnene er kommunalt eid, mens samlastterminalene i hovedsak er privateid. Noen samlastterminaler ligger innenfor terminalområder eid av CargoNet, og er oppgitt å være statlig eide, mens noen samlastterminaler ligger innenfor et havneområde, og er oppgitt å være kommunalt eid.

CargoNet har daglig drift av jernbaneterminalene, transportagenter, samlastere, shipping- og stevedoreselskap har daglig drift av trafikkhavnene, mens driftssjef, avdelingssjef eller station manager er ansvarlig for daglig drift i samlastterminalene.

Sysselsetting, terminalstørrelse og effektivitet

For administrativt ansatte i samlastterminalene er det en klart fallende tendens mht antall årsverk pr 1000 tonn årlig stykkgoodsomslag. For sysselsetting knyttet til godshåndtering er det en fallende tendens mht antall årsverk pr 1000 tonn årlig godsomslag kun for terminaler med årlig stykkgoodsomslag opp til 100 tusen tonn. I gjennomsnitt for alle samlastterminaler er det knyttet 0,40 årsverk til godshåndtering og 0,15 årsverk til administrasjon pr 1000 tonn årlig stykkgoodsomslag i terminalen.

For Trafikkhavnene er det klart fallende tendens både mht antall årsverk for administrativt ansatte og ansatte knyttet til godshåndteringen pr 1000 tonn årlig stykkgoodsomslag. I motsetning til stykkodsterminalene finner vi ikke at det bare er stordriftsfordeler opp til et gitt nivå på årlig stykkgoodsomslag i havnene. I gjennomsnitt for alle trafikkhavner er det knyttet 0,05 årsverk til godshåndtering og 0,02 årsverk til administrasjon pr 1000 tonn årlig stykkgoodsomslag i terminalen. Dette tilsvarer forholdet en til åtte av sysselsettingsbehovet i samlastterminalene for tilsvarende godsmengder. Dette skyldes i hovedsak at havnene håndterer hele lastbærere, mens samlastterminalene tilbyr mer av tjenester knyttet til manuell godshåndtering, som bl a sortering, samlasting og distribusjon.

Virksomhet i terminalene

Godsomslog og bruk av lastbærere

Totalt omlastes 24 millioner tonn stykkgoods årlig gjennom de terminalene som inngår i undersøkelsen. Dette fordeler seg med 12,6 mill tonn gjennom trafikkhavnene, 7,4 mill tonn gjennom jernbaneterminalene og 3,7 mill tonn gjennom samlastterminalene. Nesten 40 prosent av godset omlastes i Oslo, Akershus eller Østfold, hvilket understreker den betydelige posisjonen dette området har for godstransport i Norge. Sammenliknet med trafikkhavner og jernbaneterminaler, er samlastterminalene små, mens jernbaneterminalene har gjennomsnittlig høyere stykkgoodsomslag enn trafikkhavnene i undersøkelsen. Terminalene lokalisert i Oslo-området er gjennomgående størst, mens terminalene som er lokalisert i de tre nordligste fylkene er minst.

Sammensetning av godset som håndteres i samlastterminalene (målt i tonn) utgjøres av stykkgoods (56 prosent), hele lastbærere (30 prosent) og pakker (13 prosent). Containerer er den mest benyttede lastbæreren og står for gjennomsnittlig 50 prosent av alt terminalbehandlet gods i samlastterminalene, semitrailere utgjør 37 prosent, mens annen lastbærer (i hovedsak bil med skap) utgjør de resterende 13 prosent. Bruk av semitrailer øker med økende størrelse på terminalen, men også bruk av annen lastbærer enn semitrailer og container øker med terminalstørrelsen. Fordelingen mellom palletert gods og løsgods er 58/40 prosent, mens annet gods utgjør i sum 2 prosent.

Tjenester i godsterminalene

Tilgjengelige transportnettverk

Lastebil er tilgjengelig transportmiddel i alle terminalene, mens 26 prosent av samlastterminalene har tilgang til jernbane, 23 prosent har tilgang til skip, mens 7 prosent har tilgang til fly. Andelen samlastterminaler med tilgang til sjø, jernbane- og flynettet er størst for de største terminalene. Jevnt over øker tilgangen til ulike transportnettverk med årlig godsomslag i terminalen, med unntak av tilgang til havn, som er lavere for terminaler fra 30 til 100 tusen tonn/år enn for terminaler med fra 10 til 30 tusen tonn/år. Dette skyldes at terminaler i Nord-Norge har større tilgang til havn enn andre terminaler og at terminaler i Nord-Norge i hovedsak er i størrelsesgruppen 10-30 tusen tonn/år. Alle trafikkhavnene har tilgang til både lastebil og skip, mens 37 prosent har tilgang til jernbanenettet, og ingen har oppgitt direkte tilknytning til flyfrakt. Andelen som har tilgang til jernbanenettverket er høyest for de største trafikkhavnene.

Åpningstider

Det er en klar sammenheng mellom terminalstørrelse og åpningstid: Små samlastterminaler har gjennomgående kortere driftstid pr dag enn større. Gjennomsnittlig driftstid på hverdager er 12 timer, hvilket indikerer to arbeidsskift i døgnet. Søndagsåpne terminaler er mer vanlig en lørdagsåpne terminaler. Søndagsåpne terminaler tilbys i første rekke der godsomslaget er stort eller der det betjenes ferskvarer som f eks fisk. Ett skift er mest vanlig i de minste terminalene (48 prosent), to skift er mest praktisert i terminaler med fra 10 til 30 tusen tonn i årlig stykkgodsomslag (42 prosent), tre skift er mer vanlig for den neste terminalstørrelsen, mens for samlastterminaler med årlig godsomslag over 100 tusen tonn er det hele 86 prosent av terminalene som har tre skift. De resterende 14 prosent har to skift.

Kunder som sogner til regioner med små terminaler, har dårligere åpningstilbud enn kunder som sogner til store terminaler. For eksempel har terminaler i Oslo-området nesten dobbelt så lange åpningstider som terminaler i de tre nordligste fylkene, med hhv 10 timer i gjennomsnitt i nord, mot 20 timer i gjennomsnitt for terminalene i Oslo-området.

Ingen av havnene har oppgitt at de har åpent på lørdager. De fleste av havnene med begrenset åpningstid har oppgitt at dette gjelder administrasjonen, mens havnen åpner når det forventes et skipsanløp.

Andre tjenester

Samlastterminalenes viktigste funksjon er å konsolidere gods for forsendelser over lange avstander. Dette bidrar til høyere kapasitetsutnyttelse og mer kostnadseffektive transporter enn det ville vært ved direkte transport.

Terminalundersøkelsen viser at den vanligste tjenesten i samlastterminalene er distribusjon (93 prosent tilbyr dette), deretter følger sporing av sendinger (87 prosent), innelagring (76 prosent) og containerplass (58 prosent). 53 prosent av samlastterminalene har oppgitt at de tilbyr kvalitetssjekk av varer, 52 prosent tilbyr stripping og utelagring, mens 51 prosent oppgir å ha tilbud om ompakking. 39 prosent av samlastterminalene tilbyr andre verdiøkende tjenester som: Tredjepartslogistikk og betjening av spesialgods, lasting av frysebåter, håndtering av temperert gods, lagerhotell, flypalletering av fisk, rekvisitalager for Hurtigrutene, ordresammensetting og merking av sendinger, crosstocking, privatlevering med mer og styring og oppfølging av direkte distribusjon (utenom terminal).

Generelt tilbys flere tjenester i trafikkhavnene enn i samlastterminalene. Alle trafikkhavnene som har svart på spørsmål om ekstras tjenester oppgir at de har tilbud om utelagring og containerplass, mens de aller fleste også tilbyr innelagring, sporing av sendinger og distribusjon. På den annen side er tjenestene som tilbys i samlastterminalene mer arbeidsintensive enn i trafikkhavnene. Dette fordi samlastterminalene i første rekke betjener

godset som er inne i lastbærerne, mens havnene betjener hele lastbærere. Mens godset inne i lastbæreren krever manuell håndtering, betjenes lastbærerne i større grad av kraner og maskiner.

Håndteringsutstyr

Tilgjengelig håndteringsutstyr i terminalene øker med terminalenes størrelse. Det er imidlertid oppgitt svært forskjellig antall håndteringsutstyr i enkeltterminalene. For eksempel varierer antall jekketraller med fra 1 til 67 i den gruppen av samlastterminaler som har størst årlig godsomslag, antall gaffeltrucker med fra 4 til 35 og antall traller (med egen framdrift) varierer med fra 3 til 30. Delvis er det slik at der det er mange traller er det få gaffeltrucker, og vise versa, men dette er ikke et entydig mønster.

18 samlastterminaler har oppgitt å ha containertruck tilgjengelig i terminalen. Det er tre samlastterminaler som har oppgitt å ha containerkran, og dette gjelder bare terminaler innenfor gruppen med størst årlig godsomslag, mens det er 8 av trafikkhavnene som har oppgitt å ha containerkran.

Alle jernbaneterminalene er utstyrt med gaffeltrucker, mens noen også er utstyrt med containertrucker. Bare en av jernbaneterminalene (Alnabru) har oppgitt at de er utstyrt med kraner.

Omlastingskostnader

Omlastingskostnadene er betydelig lavere i trafikkhavnene enn i samlastterminalene, noe som må skyldes at tjenestene i samlastterminalene er mer arbeidsintensive enn i havnene. Gjennomsnittlige omlastingskostnader i kr pr tonn avtar med samlastterminalens størrelse for terminaler med godsomslag inntil 100 tusen tonn/år. For de største samlastterminalene er omlastingskostnadene høyere. Dette tyder på at det bare er stordriftsfordeler opp til et visst årlig godsomslag, noe som er analogt med hva vi kom fram til for sysselsettingen pr 1000 tonn årlig godsomslag.

Heller ikke for trafikkhavnene er det noe klart mønster mht stordriftsfordeler. Der er det trafikkhavner med årlig godsomslag med fra 100 til 500 tusen tonn som har lavest omlastingskostnader for alle lastbærere. Tilsvarende konklusjon, dvs at det ikke er noe klart mønster mht stordriftsfordeler for omlastingskostnadene, er trukket i et tidligere prosjekt om kostnader og effektivitet i norske trafikkhavner (Lea og Lindjord, 1996).

Det må presiseres at det er vesentlig grad av usikkerhet knyttet til kostnadstallene. Det er store variasjoner mellom de forskjellige operatørene i samlastmarkedet, men det er også store kostnadsvariasjoner for en og samme operatør. Dette må skyldes at ulike definisjoner mht hvilke kostnadskomponenter som inngår i kostnadstallene som er oppgitt. Ideelt sett skal både personalkostnader og øvrige faste kostnader som huskostnader (leie, drift og vedlikehold), utstyr og hjelpemidler, samt andel felleskostnader inngå i kostnadsanslagene, i tillegg til direkte relatert administrasjon. Noen terminaler kan muligens bare ha tatt med personalkostnader, men det gjelder ikke alle. Usikkerheten kan også knytte seg til tonnasje for godsstrukturen kan variere mellom terminaler. Enkelte terminaler kan ha kunder med spesielt gods som gir høy tonnasje uten tilsvarende terminalbehandling, mens andre oppgir at det statistikkmessig kan være vanskelig å skille ut gods som reelt sett ikke lastes om. Eksempel kan være mindre parti som i praksis kjøres direkte ut til kunde av ankommet bil uten omlasting på terminal. Det er ofte beslutninger som tas der og da uten at det fanges opp statistikkmessig.

Angående nivået på kostnadene i samlastterminalene versus trafikkhavnene er det store forskjeller: Kostnadene i kr pr container i en trafikkhavn utgjør ca 7 prosent av tilsva-

rende kostnader i samlastterminalene, mens tilsvarende forholdstall for semitrailerne er 6 prosent. Dette kan ved første øyekast virke urealistisk, men så må man huske på forskjellene mht sysselsetting i samlastterminaler og trafikkhavner fra kapittel 7.2, der forholdstallet mellom trafikkhavn og samlastterminal var en til åtte, eller ca 12 prosent.

Kapasiteter og utvidelsesmuligheter i terminalene

Gjennomløpstid

Gjennomløpstiden er definert som den tid det tar fra gods ankommer terminal til det sendes videre. Stykkogds i samlastterminal har gjennomgående kortere gjennomløpshastighet enn partilast, med godt under 10 timer for stykkogds og fra 10 til 20 timer for partilast. Det betyr at gods stort sett ankommer og avsendes samlastterminalen samme dag, evt at det ligger over fra ettermiddag til neste morgen. Stykkogds i trafikkhavnene har vesentlig lavere gjennomløpshastighet enn i samlastterminalene, med fra ca ett døgn i små havner til 84 timer (3,5 døgn) i de største havnene.

Laste-/lossetider

Lasting eller lossing av en distribusjonsbil tar i gjennomsnitt 35 minutter, mens det tar i snitt 100 minutter å laste eller losse en container. I gjennomsnitt tar det 12 minutter lenger tid å losse et vogntog enn en semitrailer (130 minutter), der differansen bl a skyldes rangering av hengeren på et vogntog, når denne er tømt.

Mulighet for ekspansjon i terminalene

Det er ikke ledig kapasitet i terminalene på Østlandet, i Hordaland og Sogn og Fjordane. I Trøndelag og Nord-Norge er det flere terminaler som har kapasitet for ekspansjon. Det er bare en havn som har svart at de har kapasitet i havnen for å kunne utvide terminalen, mot 16 som svarer at det finnes hindre for utvidelse. Blant samlastterminalene svarer 16 at det er kapasitet for ekspansjon, mens 53 oppgir at det er hindre for ekspansjon. Det er bare 3 av samlastterminalene med godsomslag større enn 30000 tonn som har kapasitet for ekspansjon i terminalen. Dette betyr at det er få ekspansjonsmuligheter både blant trafikkhavnene og de største samlastterminalene.

Er terminalstrukturen effektiv?

En effektiv terminalstruktur kjennetegnes av:

- Terminaler og terminalnettverk som tilbyr de tjenestene som kundene etterspør til en konkurransedyktig pris
- Terminalnettverk som dekker hele landet med transporttjenester og som bidrar til høy kapasitetsutnyttelse av transportmidlene
- Terminaler som betjener flere transportmidler, slik at samlasterne kan velge beste transportløsning for kundene

Veiene blir stadig bedre og gir mulighet til raskere distribusjon av gods over lengre avstander. Hver terminal kan dekke et større omland med terminaltjenester enn tidligere og behovet for terminaler reduseres. Det er begrenset hvor stort distribusjonsområde det er hensiktsmessig å ha, f eks bør distribusjonsbilene kunne utføre de lengste distribusjonsrutene i løpet av en arbeidsdag. En vurdering av antall terminaler og lokaliseringen av disse er en løpende vurdering av kostnader knyttet til eie og drift av terminalene på den ene side og økte transportkostnader knyttet til økt distribusjonsavstand på den annen side. Dersom de ekstra transportkostnadene ikke overstiger kostnadsbesparelsene som er relatert til nedlegging av en terminal vil transportoperatøren ha økonomiske incitament til å

legge ned terminalen. Derved vil rammebetingelser i transportmarkedet kunne påvirke beslutningen om å legge ned eller bevare en terminal.

Hva som er en effektiv terminalstruktur vil variere etter hvilke målsettinger som settes. Næringslivet ønsker mest mulig effektive transporter, dvs rask og pålitelig transport til en lavest mulig kostnad. Sett fra en samfunnsøkonomisk synsvinkel er dette for snevert mål, fordi det til transport generelt og lastebiltransport spesielt er knyttet eksterne kostnader i form av miljø-, støy-, slitasje-, ulykkes- og køkostnader. Derved er det ikke bare et overordnet mål at de direkte transportkostnadene skal være lavest mulig, men at de samfunnsøkonomiske kostnadene knyttet til transporten skal være lavest mulig. Å legge ned terminaler fordi det er bedriftsøkonomisk lønnsomt vil derved ikke nødvendigvis være samfunnsøkonomisk lønnsomt, fordi redusert antall terminaler kan øke gjennomsnittlig transportdistanse og derved også transportarbeidet og de eksterne kostnadene knyttet til transportene.

En gjennomgang av lokaliseringen for terminalene til de samlasterne som er med i prosjektet viser at de for en stor del er lokalisert på de samme stedene. Dette tyder på at terminalene er lokalisert ut fra de samme kriterier til steder og knutepunkter med et visst godsvolum. Dette indikerer at terminalene er lokalisert til "riktige" steder ut fra det markedet de skal betjene. At terminalene er lokalisert til samme sted sikrer også at det er konkurranse mellom samlasterne om kunder og dette vil igjen sikre at kundene får et best mulig tilbud. En svakhet ved denne strukturen er at mange og små terminaler vanskelig kan tilby samme tjenestespekter til samme pris som det en større terminal kan. En konsentrasjon av terminalene til større knutepunkter, med større godsomslag kan derfor være en vei å gå for å sikre både et godt tjenestetilbud f eks intermodale transporter, og lave priser. Omlandet og dermed distribusjonstransportene vil imidlertid bli lengre og de samfunnsøkonomiske kostnadene høyere.

De største samlasterne inngår i internasjonale terminal- og transportnettverk som sikrer at godset er innenfor samme nettverk fra avsender til mottaker. At terminalene til de forskjellige samlasterne i så stor grad er samlokalisert indikerer at de bruker de samme transportkorridorene. Dermed vil investeringer i korridorer komme transport av de tunge godsstrømmene til gode.

Mangel på ledig kapasitet i terminalene og tilgjengelige tomtearealer i nærområdet setter hindringer for økt godsomslag i mange terminaler. For den enkelte samlast vil det også være et spørsmål om hvor i landet og innenfor hvilke godssegmenter de ønsker å markedsføre seg. Hvor mange, hvor store og hvor terminalene skal lokaliseres for å ha en effektiv struktur er derfor en avveining mellom flere faktorer både for den enkelte samlast og myndighetene.

Utviklingstrekkene for terminalstrukturen til de landsdekkende samlasterne og dagligvarekjedene viser at de gjennom en årrekke har redusert antall terminaler i sine nettverk. Redusert antall terminaler har kommet i en prosess hvor krav til effektive og billige terminaltjenester har stått i fokus. Endringene er muliggjort og drevet frem blant annet gjennom tilgang på bedre infrastruktur (f.eks. veier) og implementering av ny teknologi (IT).