

# Norsk lastebiltransport i et internasjonalt marked

Astri Kløvstad

*Vogntog og andre store godsbiler utgjør en stadig større del av trafikkbildet vårt. Og de norske lastebilene har ikke vært alene om økningen. Flere og flere av godsbilene har utenlandske skilt, og særlig har enkelte av de nye medlemslandene i EU vært flinke til å ta i bruk de nye markedene, som ble tilgjengelige i 2004.*

Med unntak av i de siste årenes nedgangskonjunktur, har den totale transportmengden økt nokså kontinuerlig over lang tid. Fra begynnelsen av det siste tiåret så vi at utenlandske lastebiler tok en stadig større andel av transporten inn og ut av Norge, for så å stabilisere seg. Nå ser det ut til at utlendingene igjen øker noe i forhold til de norske transportørene. De nasjonale transportene, hvor både pålesing og avlesing foregår i Norge, er derimot helt dominert av norske transportører.

I Norge utgjør veitransport om lag 1,5 prosent av bruttonasjonalproduktet for fastlands-Norge. Transportarbeidet måles i tonnkilometer. Dette tallet er produktet av transportert mengde og tilbakelagt distanse. I figur 1 er utviklingen i utført transportarbeid innenlands og av norske lastebiler vist sammen med utviklingen i bruttonasjonalproduktet for fastlands-Norge samt bruttoproduktet for de to mest transportkrevende næringene.

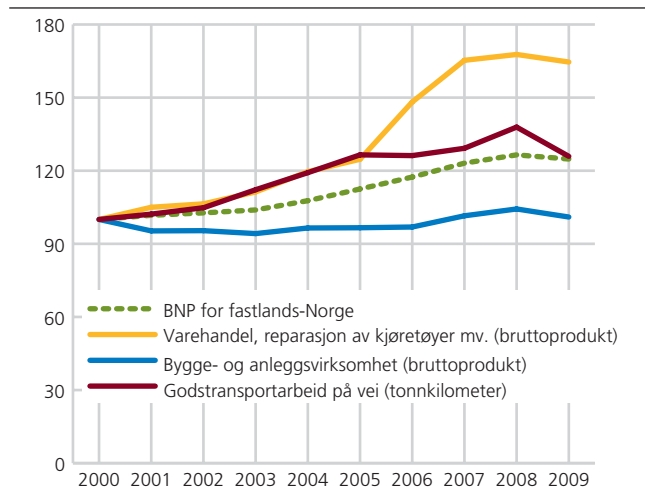
I overkant av 2 prosent av den totale mengden gods som fraktes av norske lastebiler hvert år, transporteres utenlands. Ser vi på transportarbeidet, utgjør de inter-

nasjonale transportene i størrelsesorden 20-25 prosent av det totale antall tonnkilometer de norske lastebilene utfører i året.

I 2009 fraktet norske biler 3,2 millioner tonn gods i eksport, og 2,3 millioner tonn i import. I tillegg ble det eksportert 2,9 millioner tonn og importert 4.5 millioner tonn med biler fra de andre landene som er omfattet av EØS-avtalen. Tabell 1 viser hvordan godset har fordelt seg på norske og utenlandske biler de fire siste årene.

De norske bilenes andel av importen og eksporten i tabell 1 har variert mellom 40 og 45 prosent i disse fire årene. Men siden det også deltar biler fra andre land enn EØS-land i den internasjonale godstransporten til og fra Norge, blant annet russiske, må dette tallet ansees som et maksimumstall. I følge statistikken over godstransport med lastebil over grensen utgjorde mengden gods transportert på biler fra land utenfor EØS-området ca 1,5 prosent av den totale grensetran-

Figur 1. Utviklingen i innenlands transportarbeid med norske lastebiler og BNP for fastlands-Norge, faste 2000-priser. 2000-2009. 2000=100



Kilde: Statistisk sentralbyrå, Nasjonalregnskap og Lastebilundersøkelsen

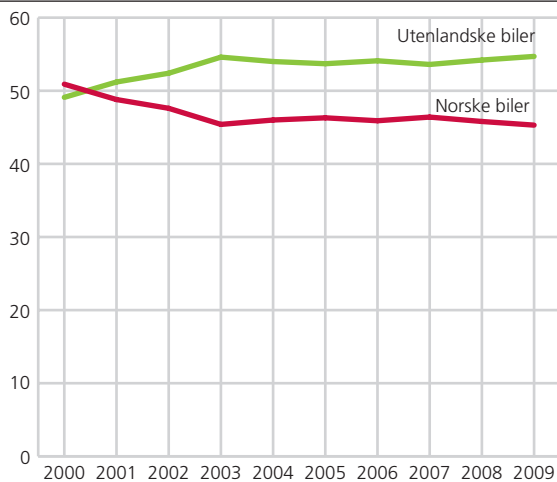
Astri Kløvstad er seniorrådgiver ved Seksjon for transport-, reiselivs- og IKT-statistikk (astri.klovstad@ssb.no)

Tabell 1. Nasjonal og internasjonal lastebiltransport i Norge, transportert mengde, 2006-2009

	I alt	Norske lastebiler	Lastebiler fra andre EU/EØS-land
	1 000 tonn	Prosent	
<b>2006</b>			
Innen Norge	245 680,2	99,8	0,2
Til eller fra Norge	15 070,4	39,7	60,3
Fra utlandet til Norge	8 750,5	32,4	67,6
Fra Norge til utlandet	6 319,8	49,8	50,2
<b>2007</b>			
Innen Norge	264 459,8	99,8	0,2
Til eller fra Norge	14 714,6	44,1	55,9
Fra utlandet til Norge	8 250,2	36,5	63,5
Fra Norge til utlandet	6 464,3	53,8	46,2
<b>2008</b>			
Innen Norge	28 344,4	99,8	0,2
Til eller fra Norge	13 865,6	45,3	54,7
Fra utlandet til Norge	7 620,0	36,8	63,2
Fra Norge til utlandet	6 241,8	55,8	44,2
<b>2009</b>			
Innen Norge	252 397,8	99,9	0,1
Til eller fra Norge	12 837,2	42,3	57,7
Fra utlandet til Norge	6 748,6	33,5	66,5
Fra Norge til utlandet	6 088,6	52,1	47,9

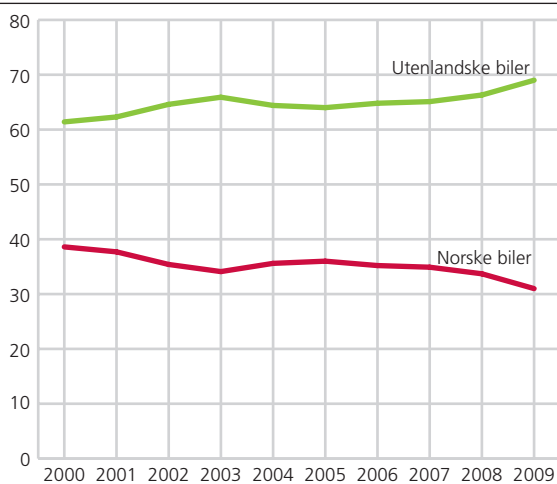
Kilde: EØS-landenes lastebilundersøkelser

Figur 2. Importert og eksportert mengde med norske og utenlandske biler. Prosent. 2000-2009



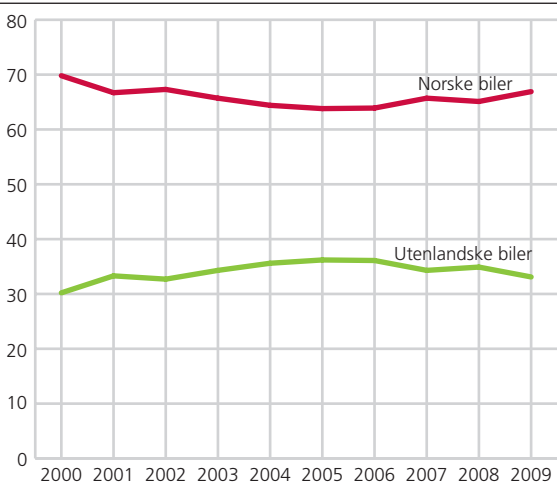
Kilde: Statistisk sentralbyrå, Godstransport med lastebil over grensen.

Figur 3. Importert mengde med norske og utenlandske biler. Prosent. 2000-2009



Kilde: Statistisk sentralbyrå, Godstransport med lastebil over grensen.

Figur 4. Eksportert mengde med norske og utenlandske biler. Prosent. 2000-2009



Kilde: Statistisk sentralbyrå, Godstransport med lastebil over grensen.

sporten på vei i 2009, og av dette hadde russiske biler nesten tre fjerdedeler.

### Mest gods på utenlandske biler over grensen

Totalsummene basert på EØS-landenes lastebilundersøkelser er ikke helt sammenlignbar over lengre tid. For å se på utviklingen tilbake til år 2000, er det bedre å bruke statistikken over godstransport med lastebil over grensen. Denne er basert på tolldeklarasjoner, og viser godsmengde på bil som passerer grensen på vei. Her mister vi altså den godsmengden som fraktes med lastebil på ferje over grensen, men den prosentvise fordelingen vil være sammenlignbar fra år til år.

Figur 2 viser at de norske bilene hadde over halvparten av den grenseoverskridende godstransporten i år 2000. Så falt den norske andelen til mellom 45 og 46 prosent i løpet av tre år, og den har siden vært relativt stabil.

Figur 3 og 4 viser at utviklingen er ulik for import og eksport. Mens norske bilers andel av eksporten først gikk litt ned, men senere har økt igjen, har deres andel av importen stort sett vist nedgang.

Det har tradisjonelt vært våre nærmeste naboer som har utgjort de største gruppene av utenlandske transportører. Og naturlig nok er det de svenske lastebilene som dominerer. Nesten en tredjedel av godset som passerer grensen på vei kjøres med svenske biler. Men også de svenske bilenes andel har gått noe ned sammenlignet med år 2000, fra 31,9 prosent til 28,2 prosent i 2009. Danske og finske lastebiler har hver om lag 5 prosent av den internasjonale transporten til og fra Norge. Men noen av de nye EU-landene har hatt en sterk økning de siste årene. De polske lastebilene økte sin andel fra under en prosent i 2000 til nesten fire i 2009. De tre baltiske landene Estland, Latvia og Litauen hadde hver for seg en liten andel av den totale veitransporten mellom Norge og utlandet i 2009, fra 1 til 1,5 prosent. Men godsmengden de transporterer har økt betydelig siden 2000, den er mer enn tidoblet for både Latvia og Litauen. Tabell 2 viser de landene som transporterer mest

Tabell 2. Godstransport med lastebil over grensen. De største landenes andel av norsk grensetransport på vei. Prosent. 2000 og 2009

	2000	2009
Norge	50,9	45,3
Sverige	31,9	28,2
Danmark	5,9	5,2
Finland	5,3	4,5
Polen	0,9	3,7
Tyskland	1,7	3,0
Nederland	0,7	1,6
Estland	0,4	1,5
Litauen	0,1	1,2
Russland	0,3	1,1
Latvia	0,1	1,0

Kilde: Statistisk sentralbyrå, Godstransport med lastebil over grensen.

Tabell 3. Transport til, fra og i Norge med biler fra EU-land. 2009

	I alt	Import	Ek- sport	Tred- jeland	Kabo- tasje
	1 000 tonn				
Gamle EU-land (EU 15)	6 189	3 353	1 833	692	310
Nye EU-land (EU 12)	1 575	283	323	916	53
	Prosent				
Gamle EU-land (EU 15)	100	54,2	29,6	11,2	5,0
Nye EU-land (EU 12)	100	18,0	20,5	58,2	3,4

Kilde: EØS-landenes lastebilundersøkelser.

gods inn og ut av Norge. Den totale godsmengden som passerte Norges grense på vei har økt med 28,8 prosent fra 2000 til 2009. I samme periode har svenske, danske og finske bilers andel gått ned, mens de andre landene har økt -og de østeuropeiske landene har økt klart mest.

### Transportmønstre i endring

Etter hvert som det europeiske transportmarkedet åpnes for aktører fra flere land, øker transportørens tilpasningsevne i takt med konkurransen. Den vanligste formen for internasjonal transport er mellom to land hvor bilen er hjemmehørende i det ene. Men vi ser at de utenlandske bilene i større grad enn tidligere også tar på seg transportoppdrag innen Norge (kabotasje) eller mellom Norge og et annet land enn deres eget (tredjelandskjøring). I 2000 var 2,6 prosent av "Norges-transporten" til de landene som da var medlem i EU kabotasje, en andel som i 2009 hadde steget til 5 prosent. Tredjelandskjøringen til og fra Norge økte fra 6,1 prosent i 2000 til 11,2 prosent i 2009.

Til sammenligning hadde de nye medlemslandene hele 58,2 prosent av sin Norgestransport som tredjelandskjøring og bare 3,4 prosent som kabotasje i 2009 (tabell 3). Totalt fraktet de gamle EU-landene 692 tusen tonn gods som tredjelandskjøring og 310 tusen tonn som kabotasje her til lands i 2009, mens de nye medlemslandene fraktet 916 tusen tonn gods i tredjelandskjøring og 53 tusen tonn i kabotasje.

Tabell 4 viser transportert mengde mellom Norge og enkelte andre land, og hvor stor del av transporten

### Regler for kabotasje og tredjelandskjøring

Kabotasetransport er underlagt spesielle regler både i Norge og i de andre EØS-landene. Lastebileieren kan ikke reise med tom bil til et annet land for så å utføre innenlands transport der. For å drive kabotasetransport i et EØS-land, må transportøren være fra et av medlemslandene og ha fellesskapstillatelse. Dessuten må transportøren ha en internasjonal transport med last inn i landet, kabotasjekjøringen må være midlertidig og ikke utføres systematisk eller kontinuerlig. Høsten 2009 definerte Samferdselsdepartementet at "midlertidig transport" vil si maksimum 3 turer i løpet av 7 dager. Denne grensen har tidligere vært mindre presis og anslått til 1-2 måneder. Nye medlemsland har ikke umiddelbart hatt de samme mulighetene til å drive kabotasetransport, men har vært underlagt overgangsregler. Fra 2009 er de 10 landene som ble medlemmer i EU i 2004 ferdige med sin overgangsperiode og kan ta del i kabotasetransport på lik linje med de andre.

Tredjelandskjøring har vært tillatt siden 1993 for transportører fra EØS-land med fellesskapstillatelse.

### Medlemsland i EU

Medlemsår		
EU 15	1957	Belgia, Frankrike, Vest-Tyskland, Italia, Luxembourg, Nederland
	1973	Danmark, Irland, Storbritannia
	1981	Hellas
	1986	Portugal, Spania
	1995	Østerrike, Finland, Sverige
EU 12	2004	Kypros, Tsjekkia, Estland, Ungarn, Latvia, Litauen, Malta, Polen, Slovakia, Slovenia
	2007	Bulgaria, Romania

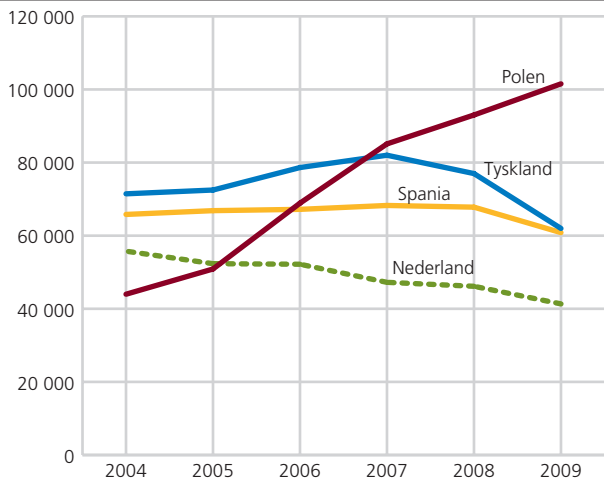
som går med bil hjemmehørende i et av de to landene eller med bil fra et tredje land. I årene 2006-2008 var Tyskland den største aktøren innen tredjelandskjøring til og fra Norge, men i 2009 ble Tyskland forbigått av Polen. De tre baltiske statene til sammen transporterte også mer til og fra Norge på denne måten i 2009 enn Tyskland.

Tabell 4. Internasjonal transport mellom Norge og utvalgte andre land etter lastebilens nasjonalitet. Gjennomsnitt for årene 2007-2009

	Transportert mengde	Norsk bil	Bil fra det andre landet	Bil fra et tredje land	Største tredjeland
	1000 tonn	Prosent			
<b>Transport mellom</b>					
Norge og Sverige	8 183,5	57,1	36,1	6,8	Polen
Norge og Danmark	1 812,6	14,0	76,8	9,2	Tyskland
Norge og Tyskland	817,5	37,7	38,2	24,1	Polen
Norge og Finland	436,0	20,7	72,6	6,6	Baltiske
Norge og Nederland	408,0	37,0	46,2	16,9	Tyskland
Norge og Polen	416,7	1,6	96,8	1,6	:
Norge og Baltikum	174,6	-	90,9	9,1	Andre baltiske

Kilde: EØS-landenes lastebilundersøkelser.

Figur 5. Internasjonalt transportarbeid utført av de fire største landene i internasjonal godstransport på vei i EØS-området. 2004-2009



Kilde: Eurostat, tabell road\_go\_ta\_tott.

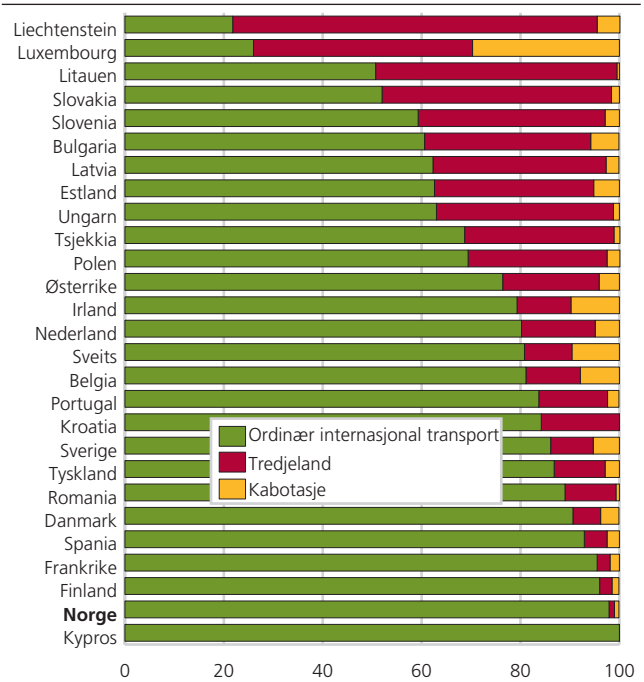
### Polakkene størst på internasjonal godstransport

Norske transportører er ikke alene om å oppleve økt konkurranse fra utlandet. De østeuropeiske landenes inntog i EU-markedet merkes i enda større grad for de gamle EU-landene på kontinentet. Tyskland er det landet som transporterer mest gods internasjonalt, med Nederland som nummer to og Polen som nummer tre. Når det kommer til transportarbeidet, der transportavstanden er innbakt, er det nå Polen som er det desidert største landet. Fram til 2004 var det Tyskland, Spania og Nederland som var de største innen internasjonal transport i EØS-området målt i transportarbeid. Polen lå på fjerdeplass dette første året de var med i EU. Men i løpet av tre år var Polen oppe på førsteplass, og de tar stadig større andel av den internasjonale transporten (figur 5). I 2009 hadde polske lastebiler nesten 20 prosent av alt internasjonalt transportarbeid på vei utført av de 27 EU-landene.

I figur 6 er transportarbeidet fordelt på ”ordinær internasjonal transport”, altså transport mellom eget land og et annet land, tredjelandskjøring og kabotasje. Vi ser at de største landene og de som har vært med i EU lengst er de med mest ordinær internasjonal transport. Små land som Liechtenstein og Luxembourg og de nye medlemslandene fra EU-utvidelsen i 2004 har en tydelig større andel av sin internasjonale transport som tredjelandskjøring.

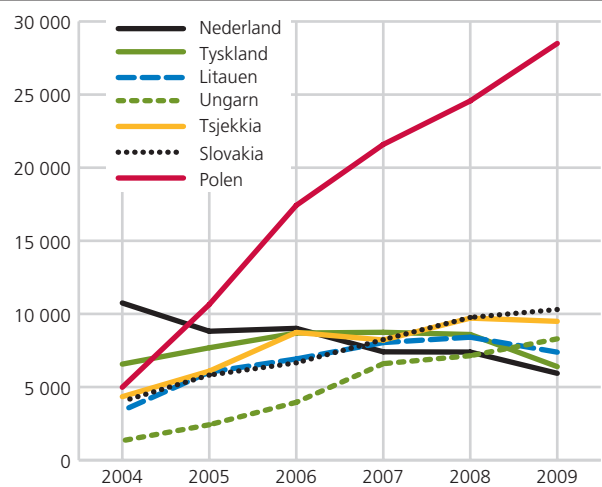
Fra 2006 til 2009 gikk summen av transportarbeidet utført i tredjelandskjøring med biler fra de 15 gamle EU-landene, målt i tonnkilometer, ned hvert år, mens tredjelandskjøringen i de nye medlemslandene økte. Figur 7 viser at polske transportører øker kraftig og er på få år blitt fullstendig dominerende innen tredjelandskjøring i EØS-området. Nederland, som var ledende i 2004, har på disse 5 årene blitt forbikjørt av seks andre land.

Figur 6. Internasjonalt transportarbeid utført av EØS-landene etter type transport. 2009. Prosent



Kilde: Eurostat, tabell road\_go\_ta\_tott.

Figur 7. Transportarbeid i tredjelandskjøring. De sju største landene innen tredjelandskjøring. 2004-2009

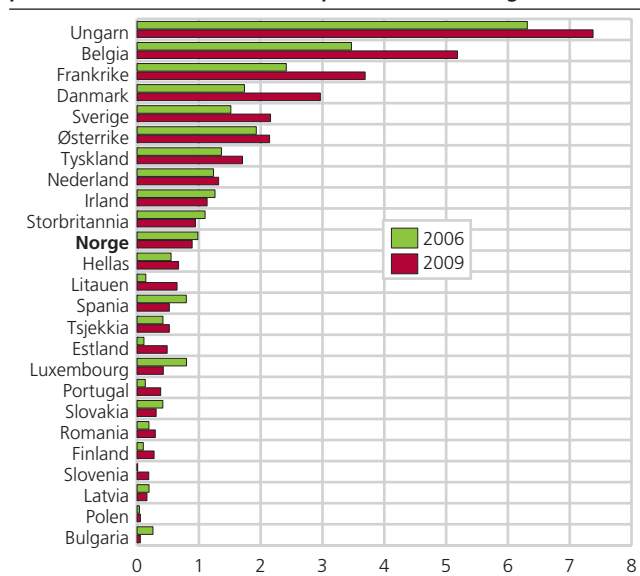


Kilde: Eurostat, tabell road\_go\_ta\_tott

Tyskland, Nederland og Luxembourg er de landene som transporterer mest gods i kabotasjekjøring i EØS-området. Polen, som lå på fjerdeplass i mengde gods transportert innenfor et annet lands grenser i 2009, tilbakela lengre distanser på sine kabotasjeoppdrag og gikk således forbi alle de andre landene i utført transportarbeid også i kabotasjekjøring. Norske lastebilers kabotasjekjøring utgjorde i 2009 mindre enn 2 promille av både transportert mengde og transportarbeid utført på denne måten i EØS-området.

I hvor stor grad et land opplever at utenlandske transportører utfører innenlands transport varierer veldig. Figur 8 viser at over 7 prosent av den innenlandske transporten i Ungarn ble utført med lastebiler fra et

Figur 8. Kabotasjekjøring med lastebil utført i det enkelte land i prosent av alt innenlands transportarbeid. 2006 og 2009



Kilde Eurostat tabell road\_go\_ca\_c og road\_go\_ta\_tot .

annet land i 2009. Også Belgia, Frankrike og Danmark hadde en kabotasjeinntrengning på 3 prosent eller mer i 2009. Utlendingenes deltagelse i den innenlandske transporten har økt fra 2006 til 2009 for de fleste land, men ikke for alle. I Norge utgjorde kabotasjekjøring litt mindre i 2009 enn i 2006.

At transportører fra de nye medlemslandene så raskt etablerer seg i det nye markedet skyldes dels markedets karakter som åpent og konkurransebasert og dels disse landenes konkurransefordeler. Mange av landene har en geografisk plassering som gjør det europeiske markedet lett tilgjengelig. Dessuten er lønnskostnadene klart lavere i de nye medlemslandene.

### Utviklingen i norsk lastebilnæring

Hvordan har så den norske lastebilnæringa klart seg etter at markedet ble åpnet for transportører fra flere land? Vi har sett at det ikke er påvist noen økning i kabotasjeinntrengningen her til lands fra 2006 til 2009. De norske lastebilene har altså så langt ikke gitt fra seg mer av den nasjonale transporten. Dette kan endre seg etter 2009, når de nye EU-landene fra 2004-utvidelsen får samme adgang til å ta kabotasjeoppdrag som de gamle EU-landene har hatt.

For den internasjonale transporten til og fra Norge ser vi en endring i 2009. Vi har sammenlignbare tall over internasjonalt transportarbeid fra 2006 til 2009. Tabell 5 viser at fra 2006 til 2008 var fordelingen mellom norske og utenlandske biler stabil, de norske bilene utførte snaut 40 prosent av transportarbeidet inn og ut av landet. I 2009 har de utenlandske bilene tatt en litt større andel enn tidligere og den norske andelen gikk ned med ca 4 prosentenheter. Tabell 1 viser at norske biler har en større andel av godsmengden i import og eksport enn situasjonen er for transportarbeidet her i tabell 5. Det skyldes at de utenlandske bilene har transporter som går over lengre avstander enn de norske.

Tabell 5. Transportarbeid til og fra Norge med norske og utenlandske lastebiler. 2006-2009

	2006	2007	2008	2009
	Millioner tonnkm			
I alt	10 422	10 146	10 058	9 018
Norske lastebiler	4 022	3 877	3 910	3 106
Lastebiler fra andre EØS-land	6 400	6 269	6 148	5 912
	Prosent			
Norske lastebiler	38,6	38,2	38,9	34,4
Lastebiler fra andre EØS-land	61,4	61,8	61,1	65,6

Kilde: EØS-landenes lastebilundersøkelser.

Tabell 6. Internasjonalt transportarbeid med norske lastebiler. 2006-2009

	2006	2007	2008	2009
	Millioner tonnkm			
Transport mellom Norge og utlandet	4022	3877	3910	3106
Tredjelandskjøring	33	36	15	34
Kabotasje	21	43	47	30

Kilde: Statistisk sentralbyrå, Lastebilundersøkelsen.

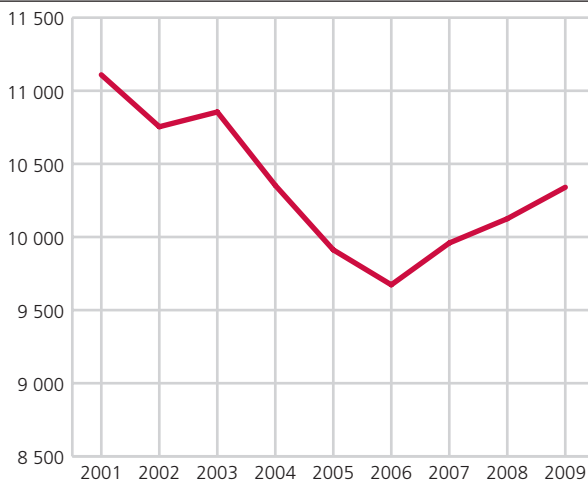
Norske lastebilers deltagelse i kabotasje- og tredjelandsmarkedet er beskjedent, og utviklingen er ikke entydig (tabell 6). Tallene er basert på en utvalgsundersøkelse, og vil derfor være beheftet med noe større usikkerhet for en så beskjedent aktivitet enn tallene for den ordinære internasjonale transporten, men de viser at det norske transportarbeidet utført som kabotasjekjøring har vært i størrelsesorden 15-36 millioner tonnkilometer de siste fire årene. Det utgjør 0,5-1,2 prosent av det internasjonale transportarbeidet de norske lastebilene gjorde i disse årene. Som vi har sett tidligere utgjorde de norske bilenes andel mindre enn 2 promille av all kabotasjekjøring i EØS-området i 2009.

Siden de norske lastebilene først og fremst driver transport i Norge, har ikke konkurransen fra de utenlandske transportørene hatt den største påvirkningen på næringa samlet sett. 75-80 prosent av transportarbeidet og over 97 prosent av godsmengden utgjøres av nasjonale transporter, og der er den utenlandske innblandingen minimal. For den delen av lastebilnæringa som også driver transport internasjonalt, er konkurransen med utenlandske biler betydelig, og her ser det ut til at de norske bilene taper andeler. At konkurransen om transporter inn og ut av Norge og i utlandet blir tøffere vil også kunne føre til mer konkurranse blant de norske transportørene om de nasjonale oppdragene. Men de utenlandske bilene har så langt en minimal andel av den innenlandske transporten i Norge.

Figur 9 viser at antall foretak i denne næringa gikk betydelig ned i perioden fra 2003 til 2006, for så å øke igjen. Vi ser at nedgangen i antall foretak begynte før EU-utvidelsen i 2004.

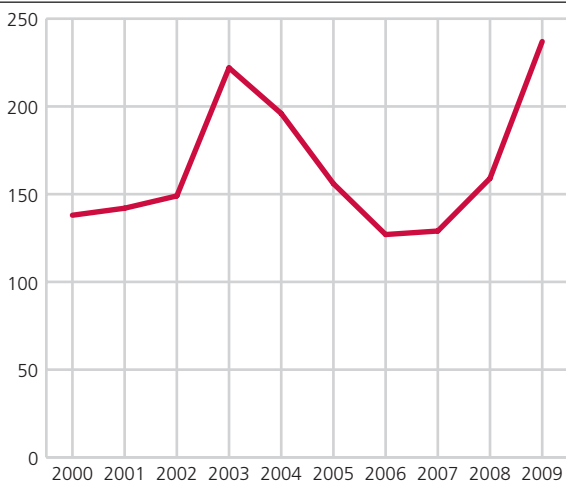
Konjunkturedgangen i perioden 2001-2003, førte til mange konkurser i alle næringer, og lastebilnæringa var intet unntak. I 2003 ble det åpnet 222 konkurser i foretak innen næringa Godstransport på vei, 73 flere

Figur 9. Antall foretak i næringa «Godstransport på vei», registrert som aktive ved inngangen til året. 2001-2009



Kilde: SSB Foretak.

Figur 10. Antall åpnete konkurser i næringa «Godstransport på vei» i Norge. 2000-2009



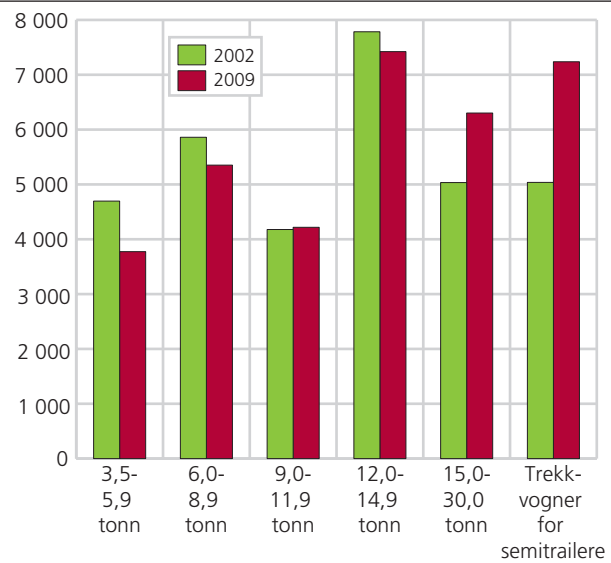
Kilde: SSB Åpnede konkurser.

enn året før. Figur 10 viser at etter 2003 falt antall konkurser i denne næringa i tre år, før det igjen begynte å stige, og nådde en ny topp i 2009. Den siste toppen i antall konkurser faller sammen med den internasjonale finanskrisa som slo til i løpet av 2008.

Statistikken over antall registrerte kjøretøy kan også si noe om utviklingen i lastebilnæringa. Hvis vi holder tankbiler og andre spesialbiler utenfor, og bare ser på biler registrert som lastebil eller trekkvogn for semitrailere, har antallet økt fra 32 600 biler i 2002 til 34 300 biler i 2009. I tillegg er det en klar forskyvning over til større biler. Figur 11 viser at det er antallet registrerte lastebiler med kapasitet til å frakte mer enn 15 tonn nyttelast som sammen med trekkvognene for semitrailere som utgjør økningen. Økningen i nyttelastkapasiteten er således høyere enn økningen i antall biler.

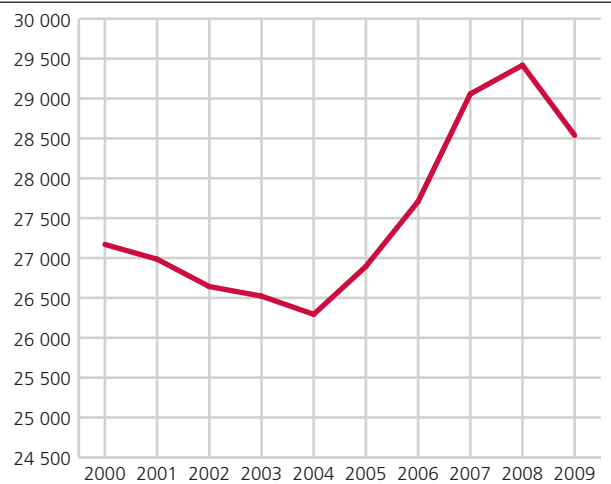
En stor del av lastebilene eies ikke av foretak i transportbransjen. Lastebilundersøkelsen viser at i overkant av 40 prosent av godset norske biler frakter innenlands

Figur 11. Antall registrerte lastebiler etter nyttelastkapasitet, 2002 og 2009



Kilde: SSB Registrerte kjøretøy.

Figur 12. Antall sysselsatte pr 4. kvartal i næringa «Godstransport på vei». 2000-2009

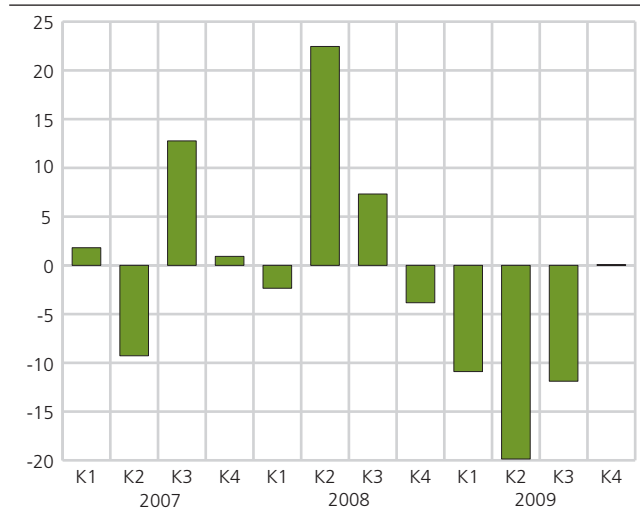


Kilde: SSB Registerbasert sysselsettingsstatistikk.

transporteres som egentransport. Dette er altså foretak i andre næringer som eier egne lastebiler og utfører transport av egne varer for egen regning. Denne typen transport foregår ofte over kortere avstand enn transport utført av foretak som driver leietransport. Egentransporten utgjør derfor bare om lag 20 prosent av det uførte transportarbeidet her til lands. Fordelingen mellom egentransport og leietransport har ikke vist noen entydig endring de siste årene.

Antall sysselsatte i foretak som driver med godstransport på vei viste en svak, jevn nedgang i perioden 2000 til 2004, på 0,8 prosent i året i gjennomsnitt (figur 12). Da snudde tendensen og sysselsettingen økte med gjennomsnittlig 2,9 prosent i året fram til 2008. Under finanskrisa fra 2008 til 2009 gikk sysselsettingen ned med 3 prosent. Likevel var det sysselsatt nesten 1400 flere personer i næringa "Godstransport på vei" i 4. kvartal 2009 enn i 4. kvartal 2000.

Figur 13. Endring i transportarbeid med norske lastebiler fra samme kvartal året før. Prosent



Kilde: SSB; Lastebilundersøkelsen.

Selv om konkurranse fra utlandet har en viss betydning, ser det altså ut til at generelle konjunktursvingninger er vel så viktig for utviklingen i næringen.

### Finanskrisa rammet ulikt

Da finanskrisa rammet i andre halvår av 2008 resulterte det i en så stor nedgang i transporten med lastebil at det ga seg utslag i lavere transportarbeid for hele året sammenlignet med året før for mange europeiske land. Tydeligst var dette for de største av de gamle medlemslandene i EU. Portugal ble hardest rammet med en nedgang i totalt transportarbeid fra 2007 til 2008 på 15 prosent. Samtidig økte de to nye medlemslandene Slovenia og Estland sitt transportarbeid med hhv 18 og 15 prosent. De nye medlemslandenes økning var først og fremst et resultat av mer internasjonal transport. Også Polen hadde betydelig økning fra 2007 til 2008 (9 prosent) til tross for en midlertidig nedgang i 4. kvartal 2008. Av de nye medlemslandene var det bare Latvia, Romania og Ungarn som hadde nedgang i utført transportarbeid fra 2007 til 2008. Men full effekt av finanskrisa så vi først i 2009. Da var det bare to av de nye medlemslandene (Bulgaria og Polen) og ingen av de gamle som hadde økning i det samlede transportarbeidet året sett under ett. Mot slutten av 2009 så imidlertid nedgangen ut til å avta. Mens det i første og andre kvartal kun var Bulgaria og Polen som viste økning sammenlignet med samme kvartal året før, var det oppgang i transportarbeidet for i 7 av de 23 EU-landene som det finnes tall for i fjerde kvartal.

I Norge viste utviklingen i denne perioden en tilsvarende tendens. Transportarbeidet gikk ned med 4 prosent i fjerde kvartal 2008 sammenlignet med 4. kvartal 2007. Denne nedgangen var imidlertid ikke stor nok til å oppveie økningen tidligere på året, og norske lastebiler utførte et transportarbeid i 2008 som var vel 5 prosent høyere enn i 2007. I 2009, derimot, var det samlet sett en nedgang også for de norske lastebilene. Nedgangen var på 11 prosent sammenlignet med 2008. Som vi har sett, gjenspeiles dette i antall konkurser og antall sysselsatte innen lastebilnæringa i 2009. I fjerde kvartal 2009 flatet det ut og transportarbeidet da lå på samme nivå som i fjerde kvartal 2008.

### Oppsummering

Fri konkurranse og flere utenlandske aktører er bare en del av de politiske og økonomiske omgivelsene som de norske transportørene opererer under. Vi ser at lastebilnæringa svinger i takt med de økonomiske konjunktorene ellers i samfunnet. Vekst og økt kjøpekraft fører til at behovet for transport øker. Og når pilene peker nedover, gjenspeiles det veldig fort i færre oppdrag for aktørene i lastebilnæringa.

Det er ikke klare tegn til at økt konkurranse fra utenlandske transportører har undergravd eksistensgrunnlaget for den norske lastebilnæringa samlet sett. Vi har hatt en strukturrasjonalisering ved at antall foretak har gått ned, uten at antall sysselsatte er blitt tilsvarende redusert. Dessuten flyttes transporten over på større og større biler. Økt konkurranse fra utenlandske transportører merkes for den delen av lastebilnæringa som driver internasjonal transport, men dette har ikke ført til en svekket veitransportnæring totalt sett.

### Referanser

Eurostat (2009): Panorama of Transport, 2009 edition

Monsrud, J. (2009): Transport i Norge, Statistiske analyser 105, Statistisk sentralbyrå

Pasi, S. (2008): Trends in road freight transport 1999-2006, Statistics in focus, *Transport* 14/2008, Eurostat

Pasi, S. (2009): Global economic crisis hits European road freight transport in the fourth quarter of 2008, Statistics in focus, *Transport* 86/2009, Eurostat

Eurostats nettsted: <http://ec.europa.eu/eurostat>