

VAREEIERUNDERSØKELSEN 2023

Slik ser norske vareeiere på sine logistikkbehov

LOGISTIKK
Inside



Moderne
transport

LOGISTIKK
Inside

YOUR

Moderne
transport

FEEDBACK

MATTERS!

Logistikkredaksjonen i Moderne Transport og Logistikk Inside har i over 50 år tatt pulsen på norsk næringsliv og den norske logistikkbransjen.

Denne våren har vi hentet inn informasjon fra 50 store norske vareeiere for at vi skal få en bedre innsikt i hvilke trender som gjør seg gjeldende innen fagfeltet logistikk og godsfrakt.

Her deler vi denne innsikten med deg!

Med vennlig hilsen redaksjonen

Vareeierundersøkelsen 2023 er utført av redaksjonen i Logistikk Inside og Moderne Transport i mars-mai 2023, i samarbeid med analyseselskapet Friske Fakta AS.

50
BEDRIFTER

328
MILLIARDER
2021

Logistikkansvarlig i 50 store norske bedrifter svarte på vår nettbaserte undersøkelse. Noen intervjuer ble også utført direkte via intervju.

Med en samlet årsomsetning på over 328 milliarder kroner* representerer bedriftene mange av de største kundene til norske speditører og logistikkbedrifter.

Undersøkelsen gir seg ikke ut for å være dekkende for et representativt utvalg av norske vareeiere.

Til det er andelen store bedrifter med milliardomsetning for stor. Den store bredden av norske vareeiere, med tusenvis av bedrifter, gjør at en helt representativ undersøkelse for vårt fagområde uansett vil være nærmest umulig å gjennomføre i praksis.

Når det er nevnt, undersøkelsen gir et godt innblikk i hvilke trender som rører seg blant større norske vareeiere. Det er også en god bransjebredde som i stor grad fanger opp variasjonen blant vareeierne.

* Ikke alle selskaper hadde oppdaterte regnskapstall for 2022, vi benytter dermed 2021-tallene-

Over 1 mrd. NOK

35

Næringsmidler
Byggevarer
Elektronikk
Kosmetikk
Landbruk
Blomster
Offshore
Trevirke
Industri
Verktøy
Pharma
Sjømat
Metall
Retail
VVS

300 - 999 MNOK

7

Sikkerhetsutstyr
Byggevarer
Industri
Retail
Sport

70 - 299 MNOK

4

Næringsmidler
Elektronikk
Emballasje
Tekstil

Under 70 MNOK

4

Næringsmidler
Elektronikk
Interiør
Sport

Hva slags varesortiment har bedriften?

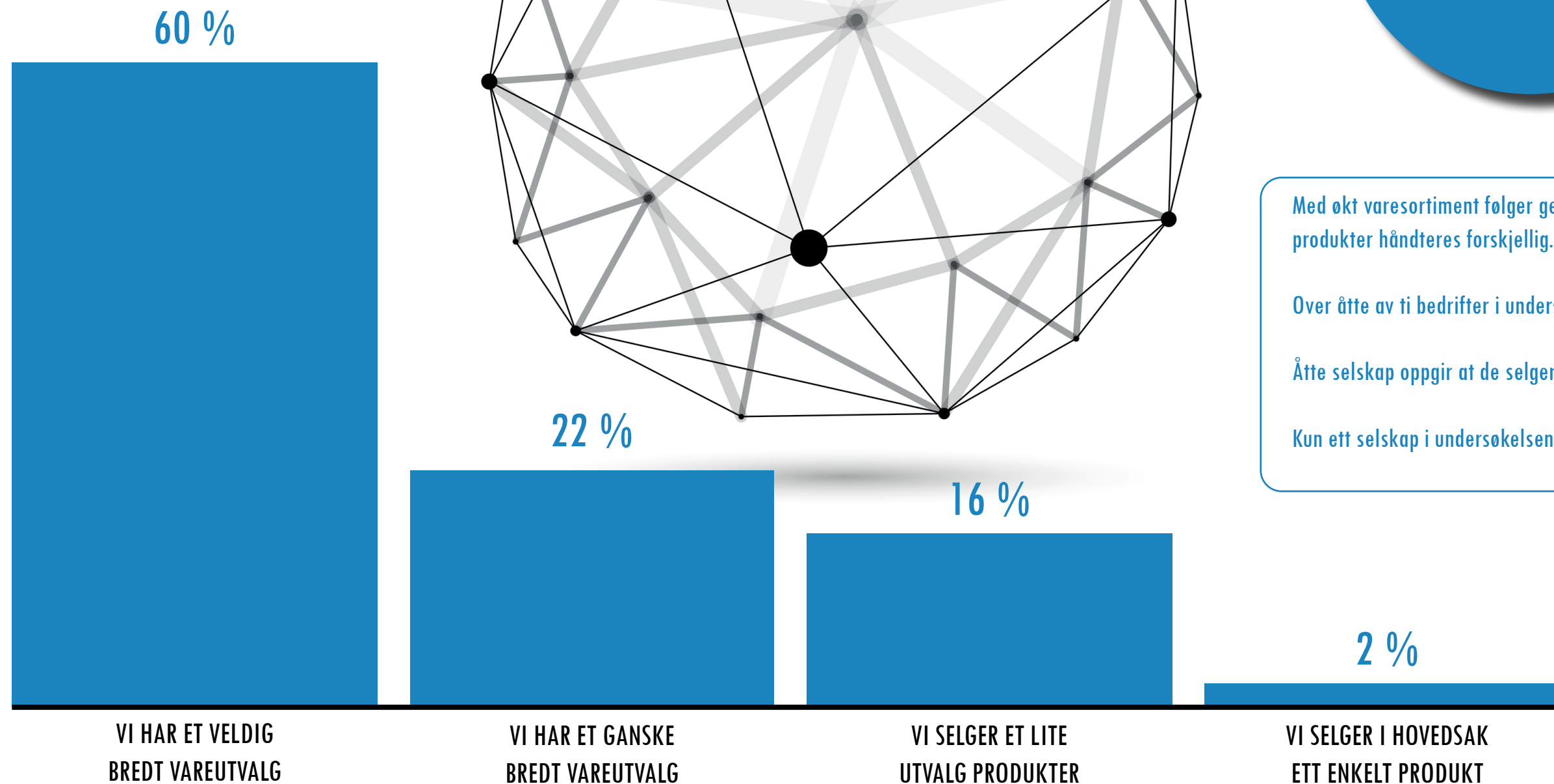
KOMPLEKSITETEN ØKER
MED FERE PRODUKTER

Med økt varesortiment følger generelt en mer kompleks logistikk, der ulike produkter håndteres forskjellig.

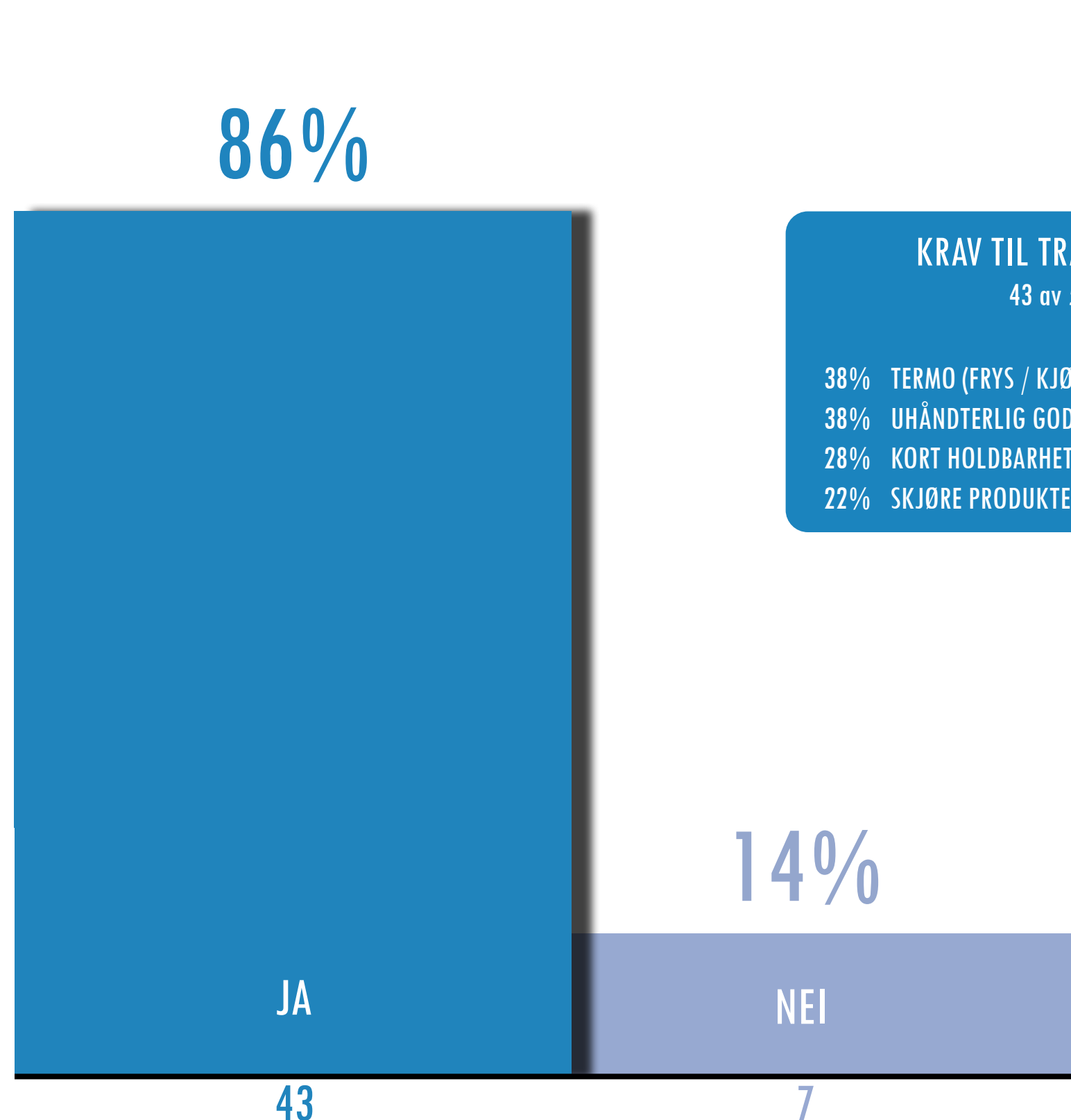
Over åtte av ti bedrifter i undersøkelsen har et bredt vareutvalg.

Åtte selskap oppgir at de selger et lite utvalg produkter.

Kun ett selskap i undersøkelsen oppgir at de i hovedsak kun selger ett produkt.



Stiller produktene noen spesielle krav til transport, lager eller fremføringstid?



KRAV TIL TRANSPORT
43 av 50

- 38% TERMO (FRYS / KJØL)
- 38% UHÅNTERLIG GODS (BULK, LANGGODS)
- 28% KORT HOLDBARHET
- 22% SKJØRE PRODUKTER



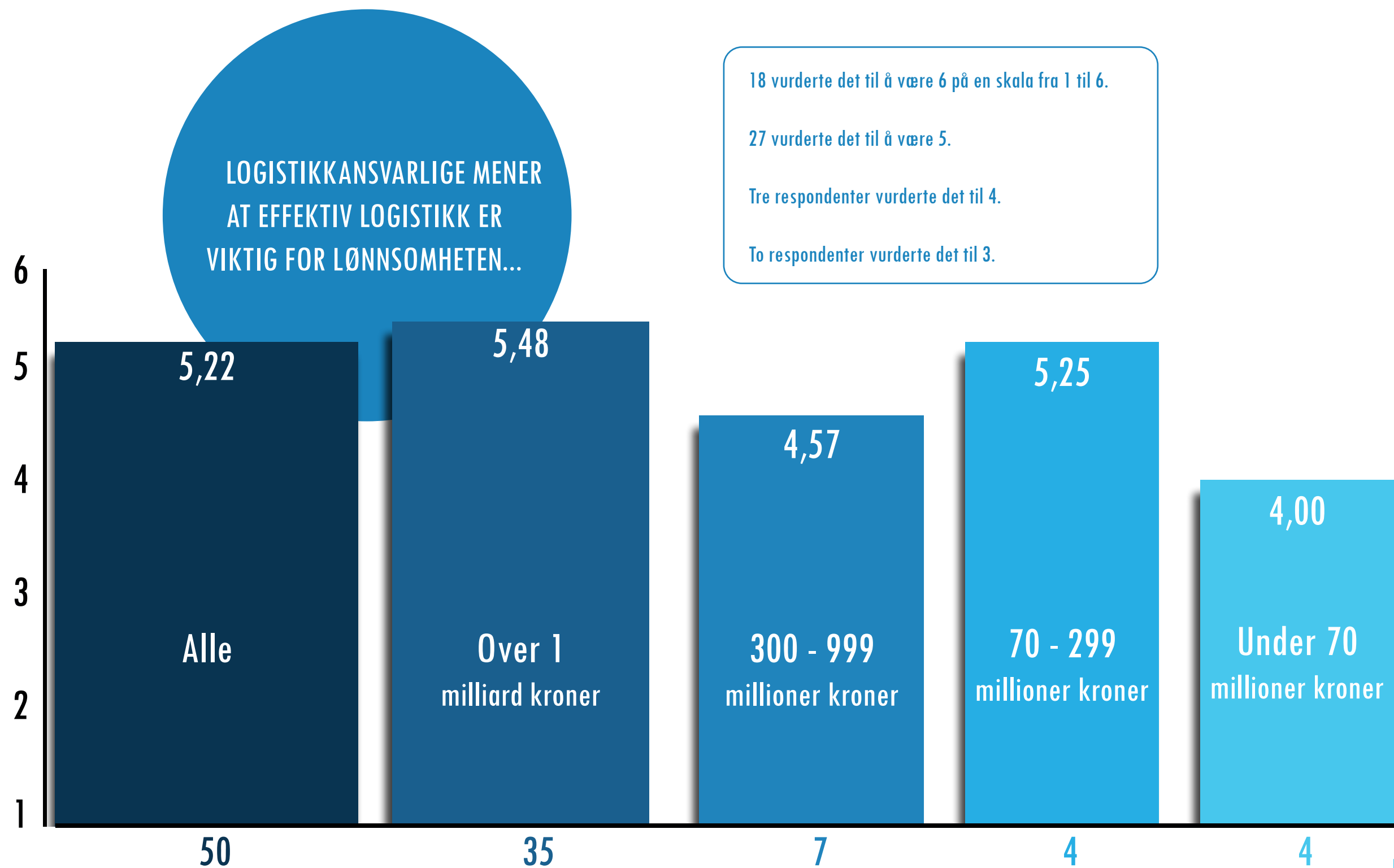
Nesten 9 av 10 vareeiere har gods som stiller spesielle krav til lastbærer, håndtering eller fremføringstid.

Kategorier som skiller seg ut er sjømat og næringsmidler med behov for ubrutt kjøle-kjede og kort fremføringstid på grunn av kort holdbarhet. Eller der man frakter skjøre produkter, for eksempel garderobeløsninger med glass

Frakt av varer som tømmer, bulk og langgods stiller også særegne krav til lastbærer.

Mye av godstransporten er tidskritisk med krav om korte ledetider fra produksjon/lager til kunde.

Hvor stor betydning vil du si effektiv logistikk har for ditt selskaps lønnsomhet?



18 vurderte det til å være 6 på en skala fra 1 til 6.

27 vurderte det til å være 5.

Tre respondenter vurderte det til 4.

To respondenter vurderte det til 3.

Tilbakemeldingene viser at en effektiv logistikk har stor betydning for lønnsomheten. Tallene er i stor grad i tråd med fjorårets tall. Da var det en snittscore på 5,4, og det var jevnt fordelt på alle kategorier.

Fordeling:

Over 1 Mrd NOK:

17 svarte 6.
18 svarte 5.

300-999 MNOK:

Fem svarte 5.
En svarte 4.
En svarte 3.

70-299 MNOK:

En svarte 6.
Tre svarte 5.

Under 70 MNOK:

En svarte 5.
To svarte 4.
En svarte 3.

Potensielle årsaker til variasjonen:

Mindre fagtyngde innen logistikk:

For de litt mindre bedriftene er det ofte ikke er egne fagressurser som utelukkende jobber med logistikk og vareflyt. Om bedriften ikke har en egen "logistikksjef" er det ikke urimelig å anta at fagfeltet tillegges mindre betydning i disse bedriftene.

Bedriftsutvalget er lite:

Med kun 7, 4 og 4 bedrifter i utvalget for de tre minste segmentene, er utvalget alt for smalt til å trekke noen slutninger for disse segmentene.

VARETRANSPORT



Hva er viktigst når bedriften velger transportør?



20 AV 50 MENER
PÅLITELIGHET ER VIKTIGST!

Man ser en høy grad av samsvar med fjorårets tall.

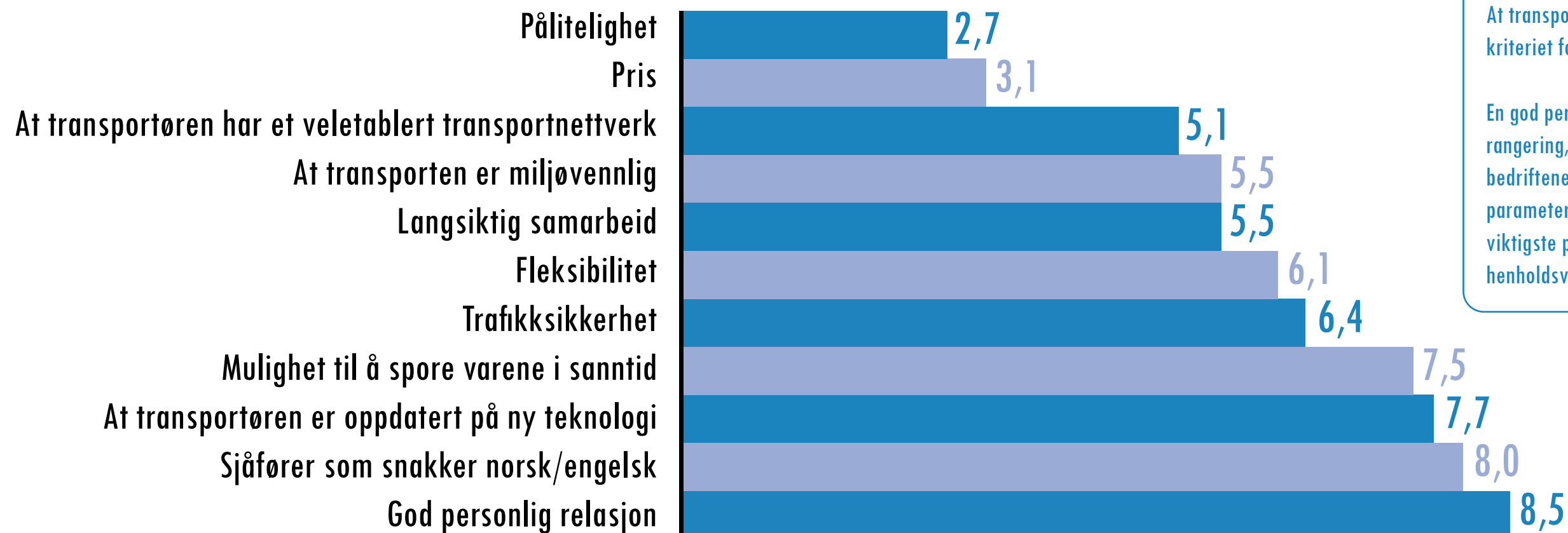
20 av 50 mener pålitelighet er viktigst.
13 av 50 mener pris er viktigst.

Seks bedrifter har som viktigste krav at transportøren har et veletablert transportnettverk.

Om det meste annet er på stell, er det fire bedrifter som setter lojalitet og det langsiktige samarbeidet som viktigste kriterium.

At transporten er miljøvennlig er det viktigste kriteriet for én vareeier.

En god personlig relasjon scorer samlet sett lavest i rangering, men interessant nok oppga én av bedriftene at en god personlig relasjon var viktigste parameter for de, ytterligere to hadde dette som nest viktigste parameter. Viktigst for disse to var henholdsvis pålitelighet og pris.



Respondentene har rangert de 11 alternativene fra 1 til 11. Lavest tall er det som er rangert som viktigst, høyest tall er minst viktig i rangeringen. Tallet angir gjennomsnittsscore.

Hvor konkurransedyktig anser dere transportformen for bedriftens transportbehov?

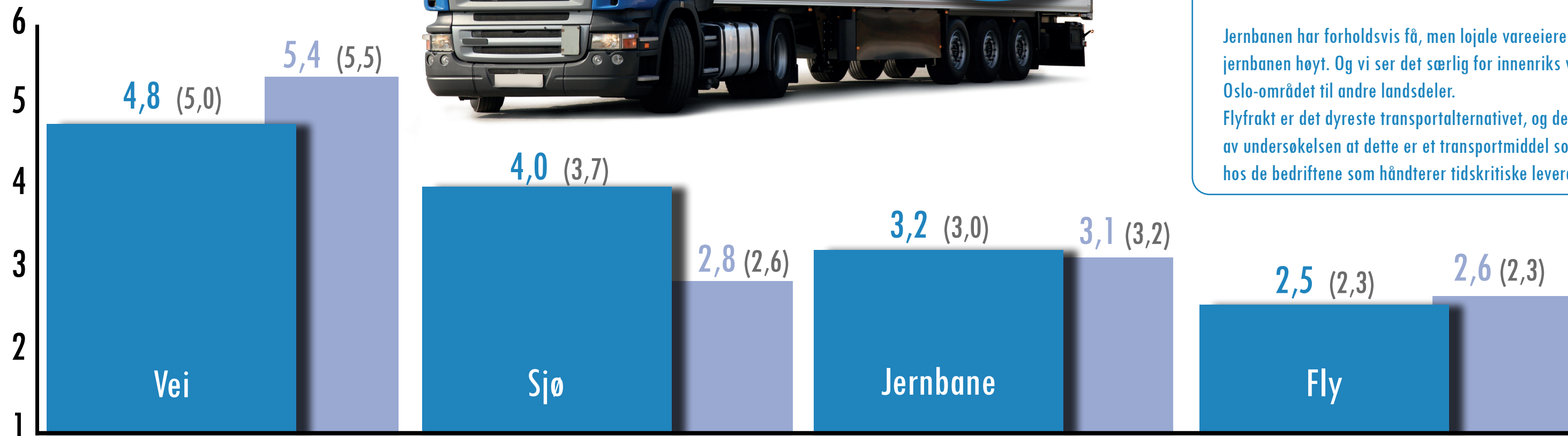
INNGÅENDE

50 bedrifter

UTGÅENDE

50 bedrifter

VAREEIERNE FORETREKKER
FLEKSIBILITETEN TIL
LASTEBILEN



Tallene samsvarer ganske godt med fjorårets tall

Lastebilens allsidighet og fleksibilitet gjør den til den foretrukne transportformen for vareeierne.

Lastebilen har en mer dominerende posisjon for utgående gods enn for inngående. Årsaken er blant annet at mye av inngående gods er importvarer der sjøveien står sterkt.

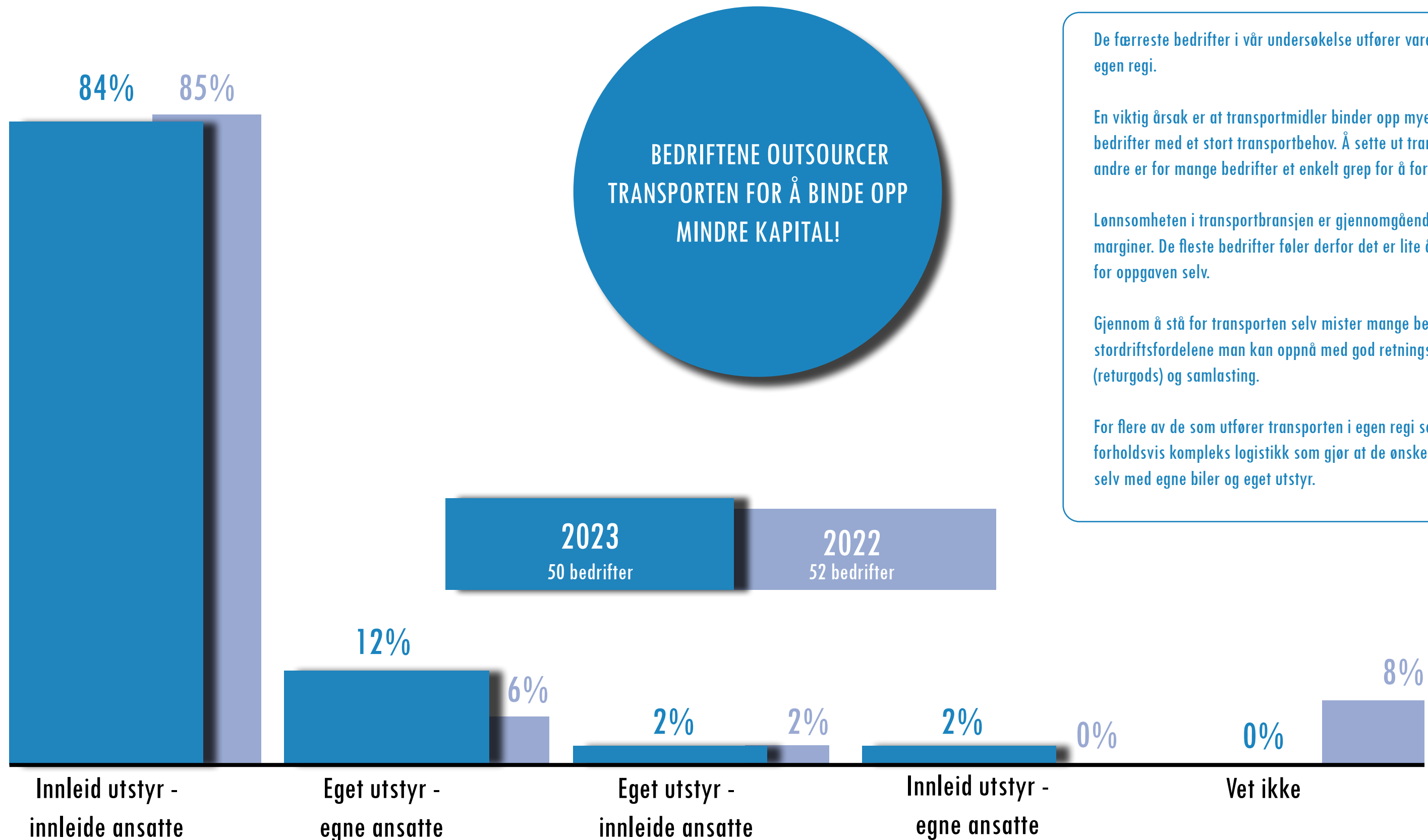
Når varer går ut igjen, som regel til kunder på det norske fastlandet, vil det være fra et eller flere lagre, og ut til et butikknett eller bedriftskunder som verken har kai, jernbanespor eller flystripe på tomten.

Jernbanen har forholdsvis få, men lojale vareeiere som rangerer jernbanen høyt. Og vi ser det særlig for innenriks vareforsyning fra Oslo-området til andre landsdeler.

Flyfrakt er det dyreste transportalternativet, og det går klart frem av undersøkelsen at dette er et transportmiddel som står sterkt kun hos de bedriftene som håndterer tidskritiske leveranser.

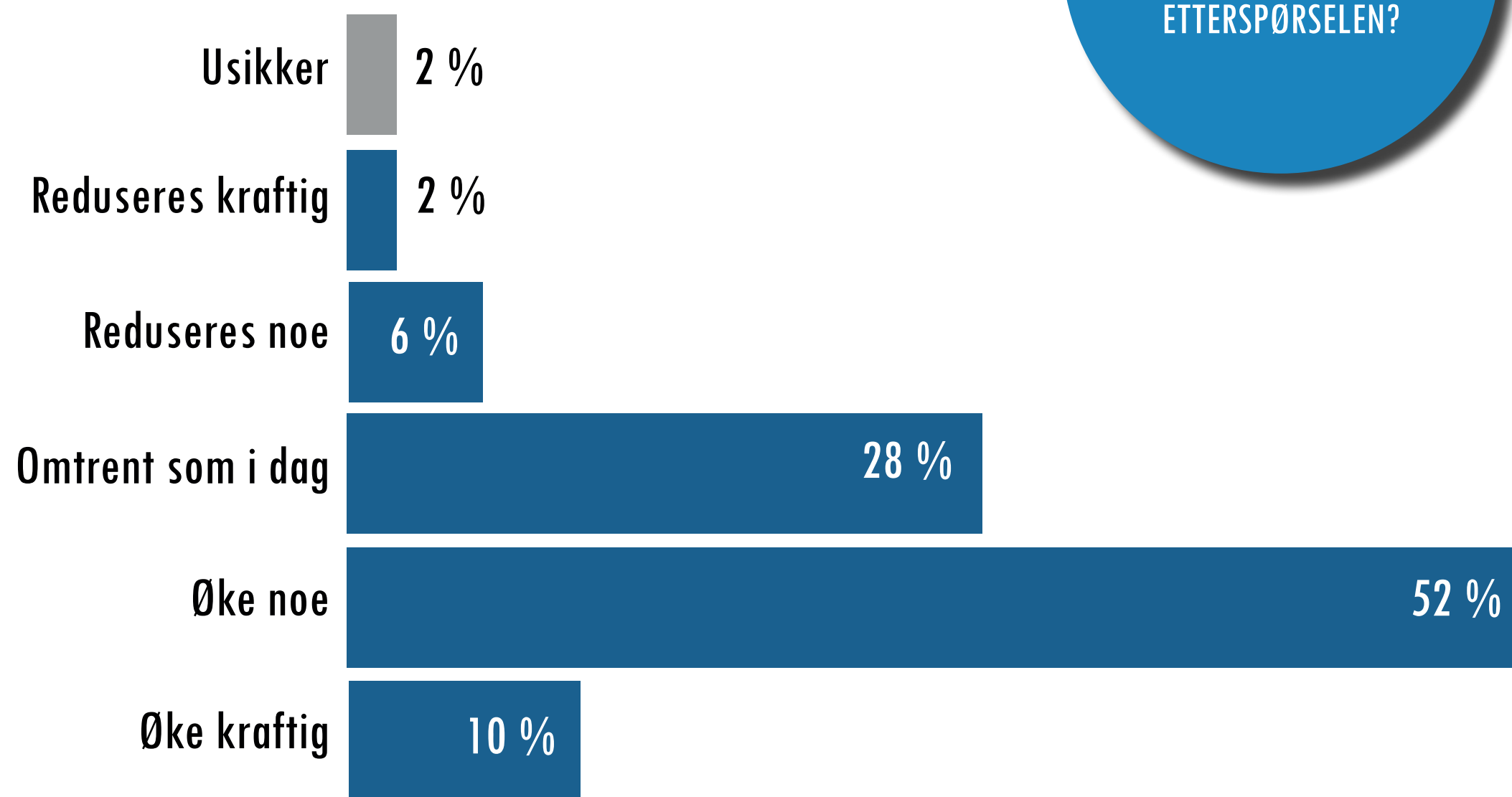
Tall i parentes viser score i Vareeierundersøkelsen 2022.

Hvordan utføres utgående varetransport i bedriften i dag?



Hvordan antar dere transportbehovet til bedriften vil utvikle seg de neste tre årene?

KLARER TRANSPORTØRENE
Å HOLDE TRITT MED
ETTERSPØRSELEN?



Sammenlignet med for ett år siden er det en merkbar nedgang i forventet transportvolum for den neste treårsperioden.

Mens **75 prosent** av bedriftene ventet en økning i transportvolumene for et år siden, er det kun **62 prosent** av utvalget i årets undersøkelse som venter det samme for den neste treårs-perioden.

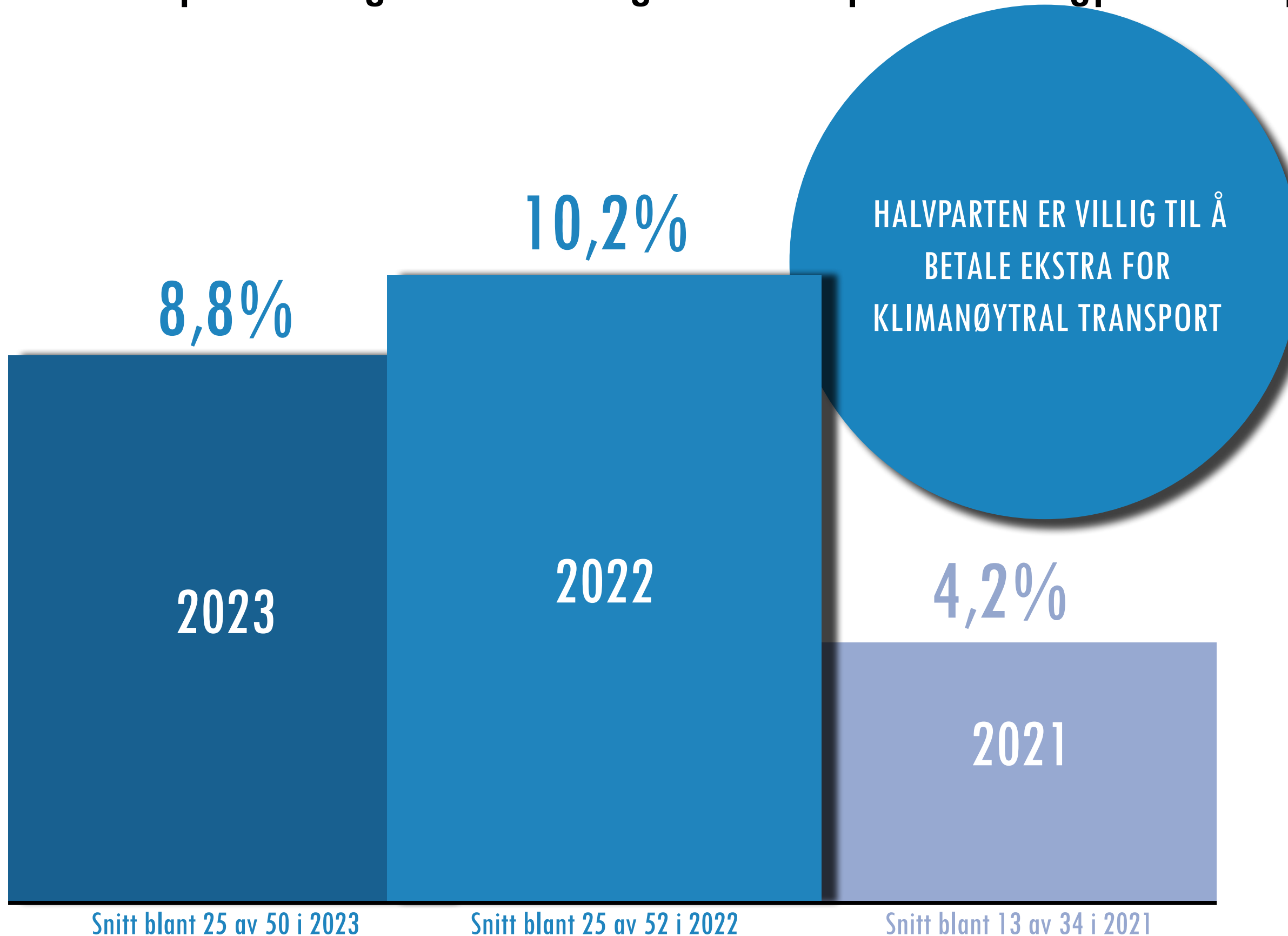
Når man merker seg at transportbransjen og mange av vareeierne skriker etter mer sjåfører, klarer transportørene å levere det transporttilbudet markedet forventer?

En bedrift oppga at de venter en kraftig nedgang i transportbehovet som følge av en forventet nedgang i sitt markeds-segment som har ligget på unormalt høye nivåer under koronapandemien.

An aerial photograph of a lush, dense green forest. A winding river flows through the center of the forest, with several small, irregularly shaped ponds or clearings scattered throughout. The trees are vibrant green, and the overall scene is serene and natural. The text 'MILJØ OG BÆREKRAFT' is overlaid in white, bold, sans-serif font at the bottom of the image.

MILJØ OG BÆREKRAFT

Hvor stor prisøkning er dere villig til å akseptere for å gjøre transporten klimanøytral?



Halvparten av bedriftene er villige til å betale mer for klimanøytral transport. Betalingsvilligheten strakk seg fra 2 % til 25 % påslag.

Fire bedrifter er ikke villig til å betale ekstra for klimanøytral transport.

21 bedrifter ønsket ikke å svare eller å tallfeste hvor betalingsvillige de er villig til å være for klimanøytral transport.

Tallgrunnlaget er begrenset, men man så en relativt klar økning i betalingsviljen fra 2021 til 2022. I vårt utvalg gikk de fleste vareeierne veldig godt i denne perioden. Flere av bedriftene sliter mer økonomisk nå. Er den lille nedgangen fra 2022 til 2023 et uttrykk for betalingsviljen må vike som følge av dårligere betalingsevne?

Vi registrerer nemlig at noen bedrifter var villig til å betale mer ekstra for klimanøytral transport i 2022 enn i 2023.



DE STORE MÅ
BRØYTE VEI!

...FOR DE MINDRE
BEDRIFTENE ER I
MINDRE GRAD VILLIG
TIL Å BLA OPP!

Vår undersøkelse viser at de største bedriftene ofte er villig til å betale ekstra for klimanøytral transport.

Av bedriftene som har en årsomsetning over 1 milliard kroner svarte **19 av 35 bedrifter** at de er villig til å betale ekstra, fra **2 % til 25 %**.

Kun én oppgir at de ikke er villig til å betale ekstra. 15 av de ønsket ikke å oppgi noe tall på hvor mye ekstra de er villig til å betale.

Også i sjiktet under, bedrifter med ometning mellom 300 millioner kroner og en milliard, synes betalingsviljen å være til stede. Fire av syv oppgir at de er villig til å betale ekstra, fra 10 % til 15 %.

For de åtte bedriftene som har lavest omsetning, under 300 millioner kroner, er det tilsynelatende liten betalingsvilje å spore. En bedrift kunne betalt 5 % ekstra, en annen sa seg villig til å akseptere et tillegg på 2 %. To bedrifter oppga rett ut at de ikke ville betale noe ekstra. Mens fire ikke ønsket å oppgi noe tall på dette spørsmålet.

Hvilke miljøgrep har bedriften gjort med hensyn til transport?

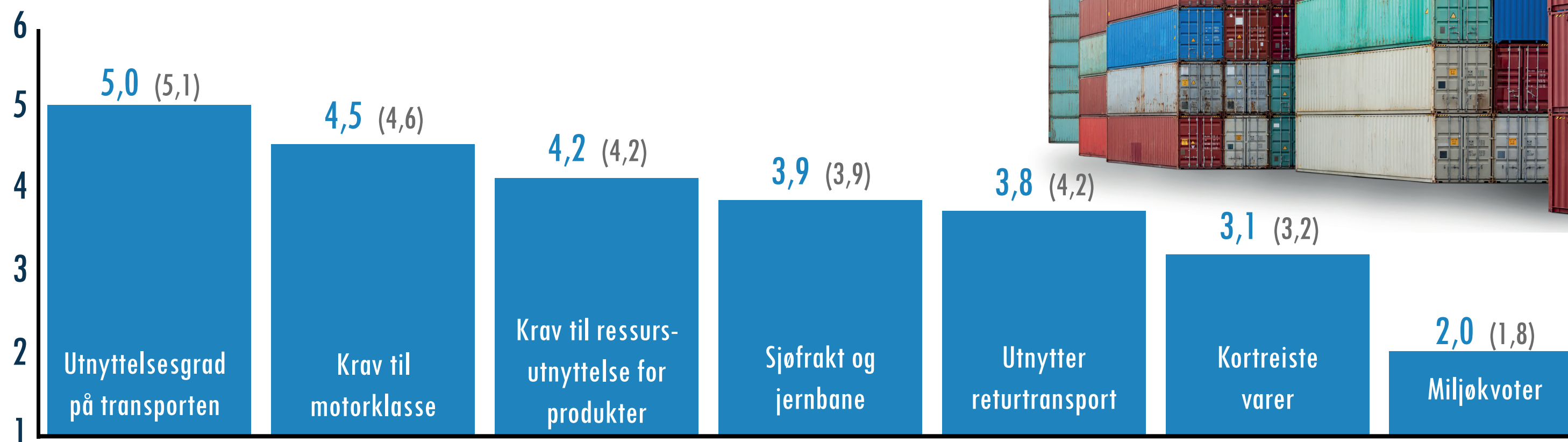
Å utnytte transportmidlene mest mulig og å transportere minst mulig "luft" er noe som sitter i ryggmargen hos de fleste som har svart i undersøkelsen. Men dette er nok for de fleste like mye koblet opp mot økonomiske incentier som miljømessige.

Å stille krav til motorklasse, f.eks. Euro 6-motor, er et virkemiddel mange vareeiere benytter seg av. Gjennom de siste årene har vi sett at Euro 6 i stor grad har blitt den nye normen hos transportørene gjennom forventningsstyring hos vareeierne. Vil vi se at forventningene dreies over mot biogass eller elektriske lastebiler? Og i så fall, vil vareeierne ta en del av regningen eller er det simpelthen prisen transportørene må betale for å være med?

Kortreiste varer, det vil si å source varer fra sitt umiddelbare nærmiljø, er et viktig grep for noen. Men da er hovedgrunnen at man reduserer transportbehovet og kostnader - miljøgevinsten en gunstig bieffekt. Og for mange av bedriftene er nærsourcing heller ikke et alternativ.

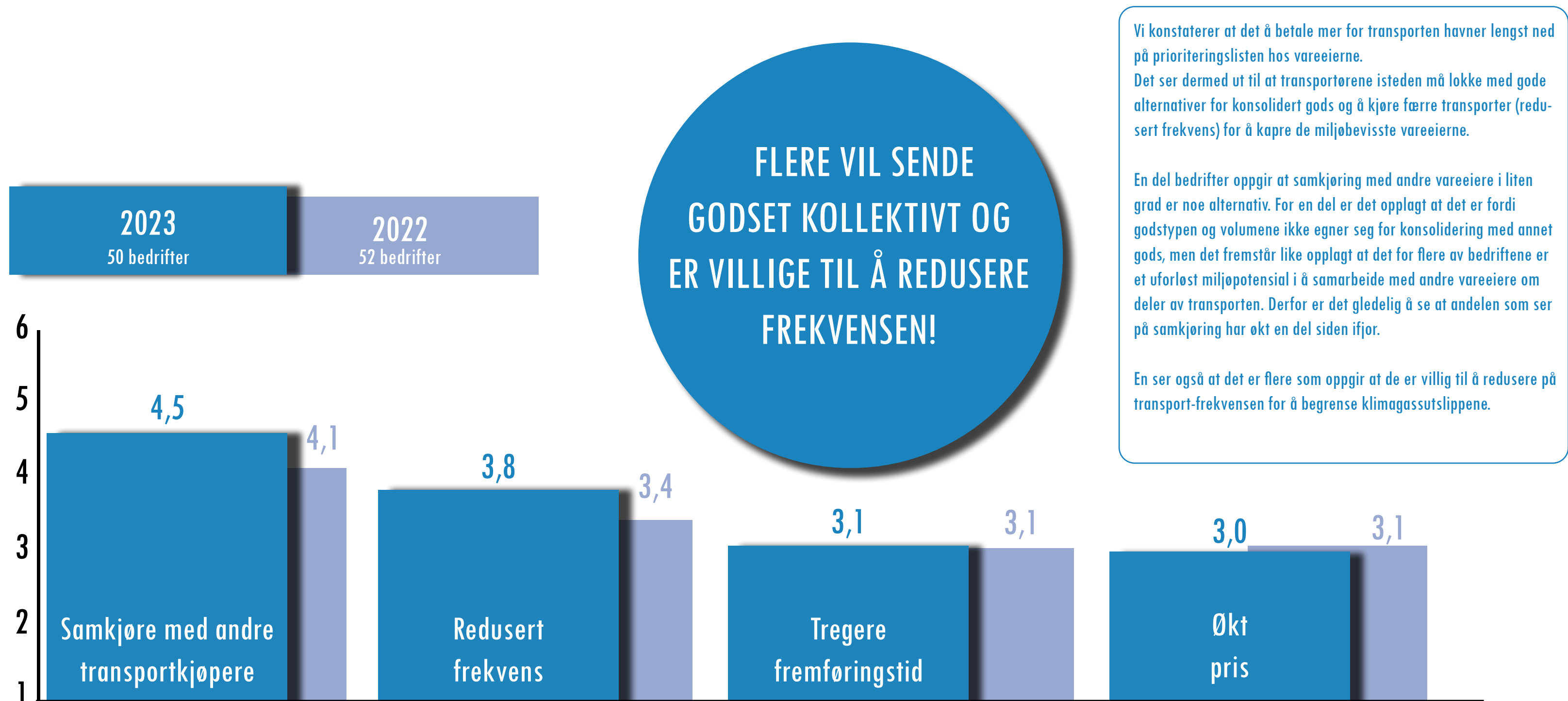
De færreste bedriftene anser kjøp av miljøkvoter som et viktig satsingsområde. Kun én bedrift oppga miljøkvoter som en topp prioritet.

"FULL BIL" OG KRAV
TIL MOTORKLASSE

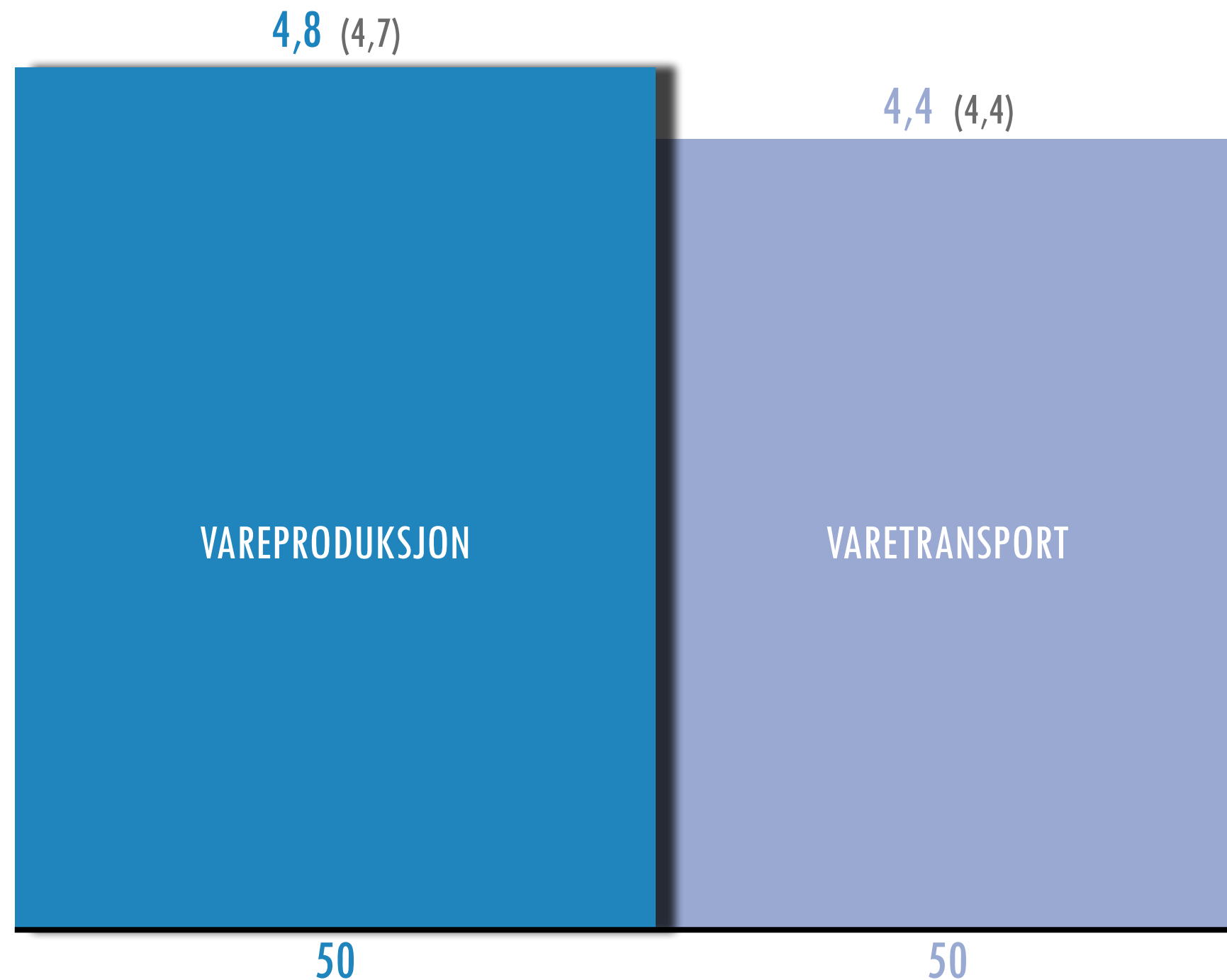


Tall i parentes viser score i Vareeierundersøkelsen 2022.

Hva er bedriften villig til å gjøre av "innrømmelser" for å redusere klimautslipp fra transporten?



Hvor miljøbevisst er selskapet med hensyn til vareproduksjon og transport?



SOM I FJOR: SELSKAPENE HAR MER FOKUS PÅ PRODUKSJONEN ENN TRANSPORTEN

Tall i parentes viser score i Vareeierundersøkelsen 2022.

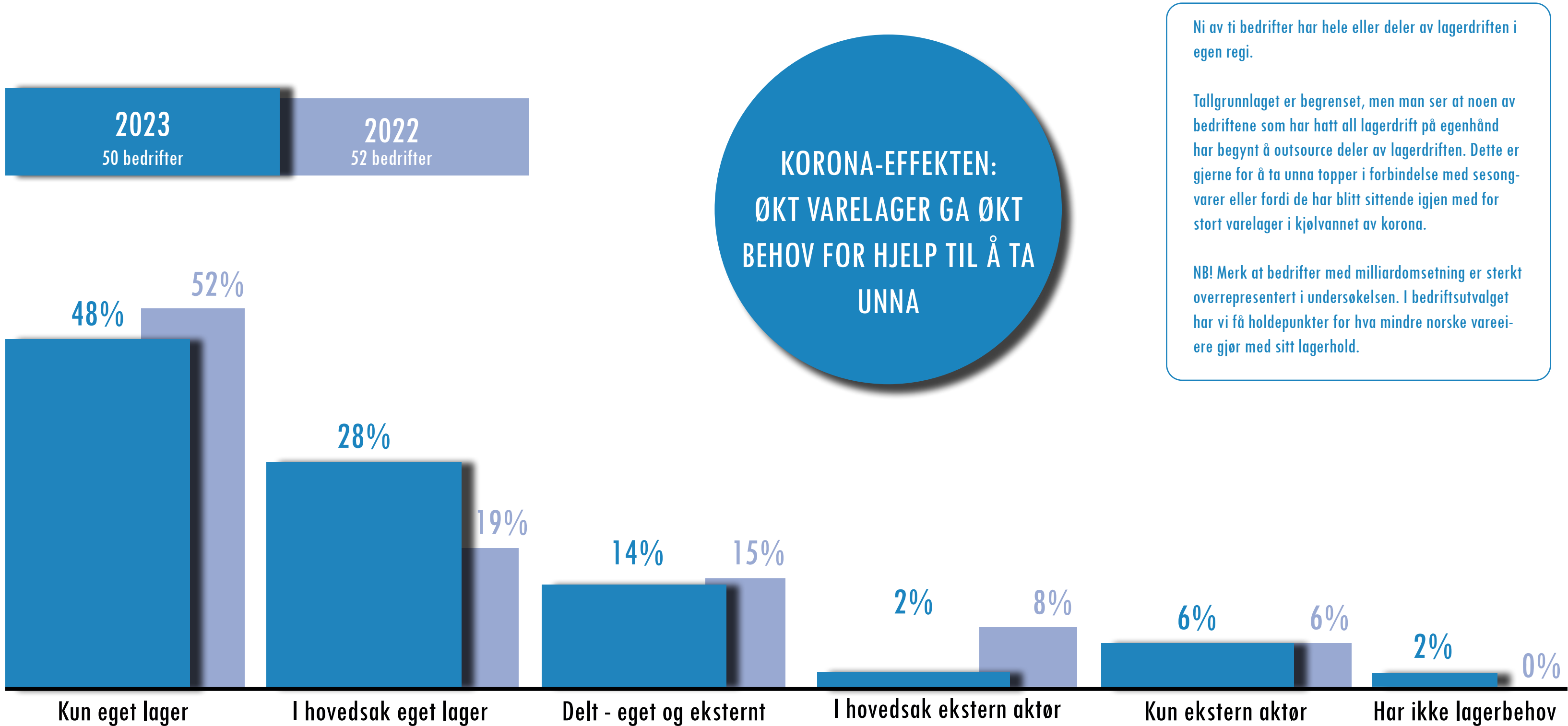
LAGER OG AUTOMASJON



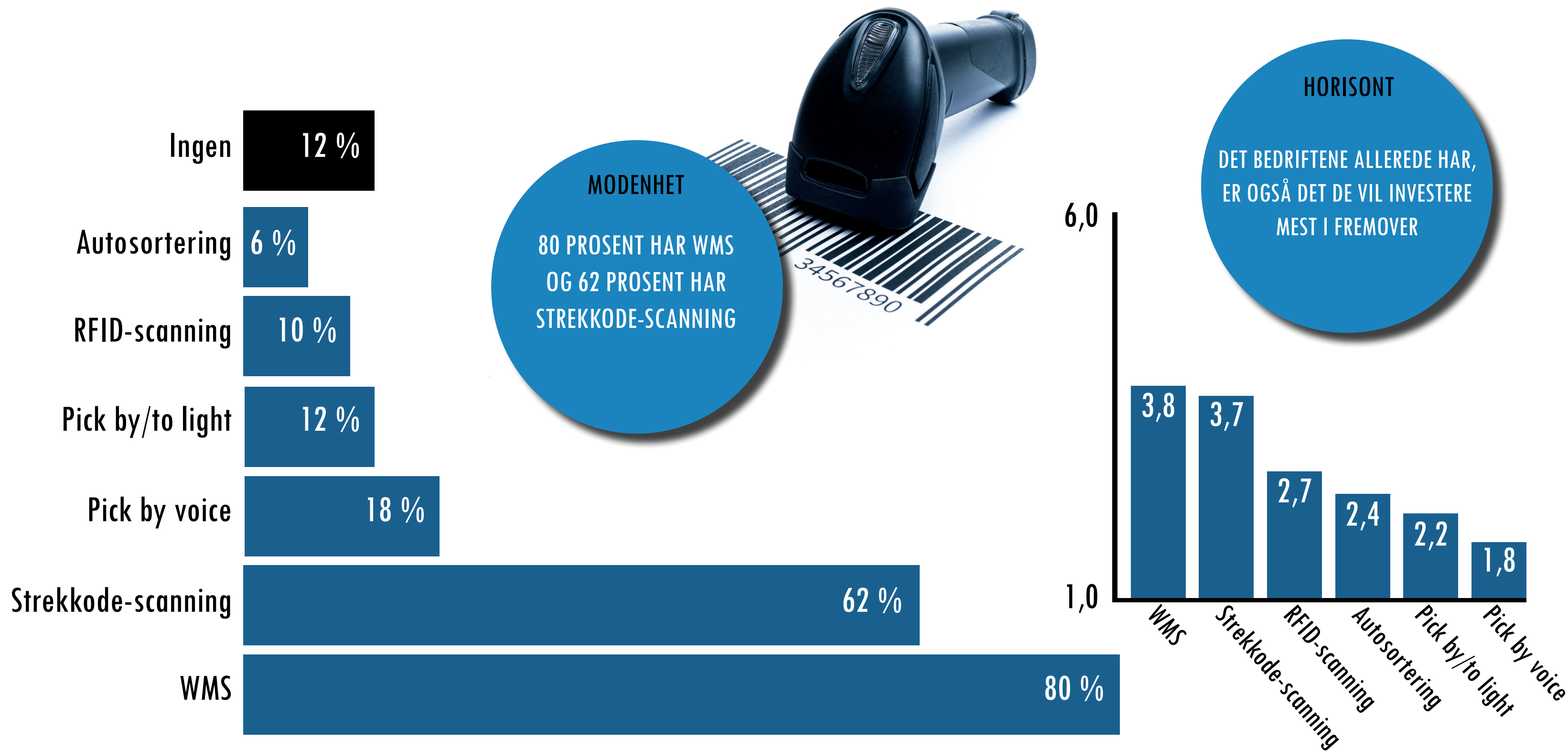
Merk at det er stor variasjon i bedriftsutvalget som gjør at de har vidt forskjellige behov.

Det er derfor naturlig at "generell teknologi" som WMS, stasjonære reoler, etc. har langt større utbredelse enn mer nisjespesifikk teknologi som naturlig begrenser utvalget.

Har bedriften eget lager eller settes lagerhold og lagertjenester ut til ekstern aktør?

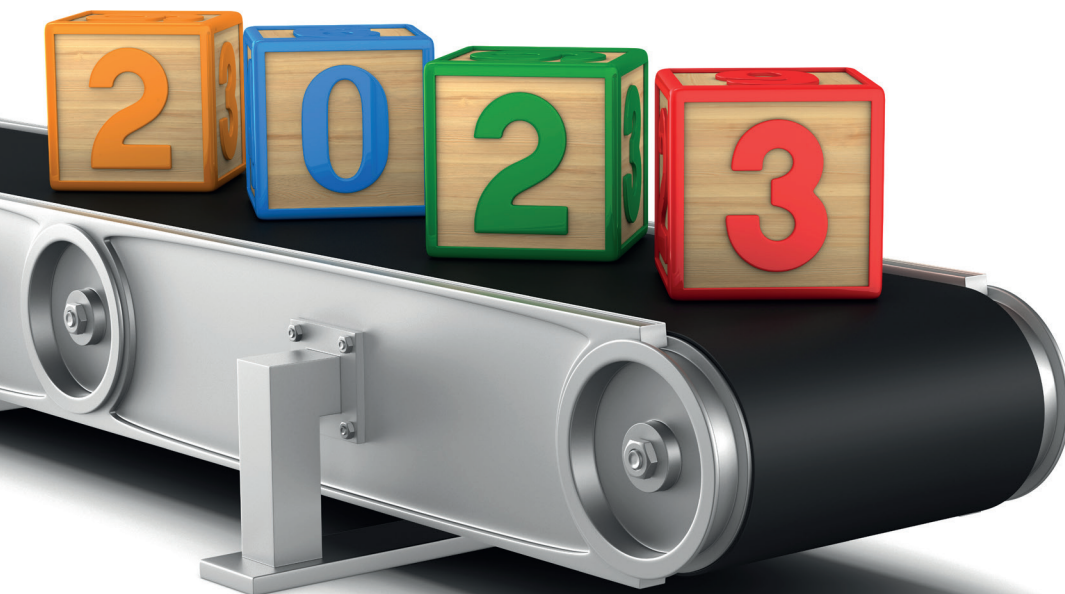


Automasjonsløsninger innen Automated Inventory & Data Capture:



Merk at det er stor variasjon i bedriftsutvalget, som gjør at de har vidt forskjellige behov. Det er derfor naturlig at "generell teknologi" som warehouse management system er noe de fleste har, mens forskjellige "Pick by"-løsninger kun er aktuelt for de som faktisk har plukkaktivitet. For de som håndterer trevirke, stål og fersk fisk er slik teknologi lite hensiktsmessig.

Automasjonsløsninger innen intertransport:



MODENHET

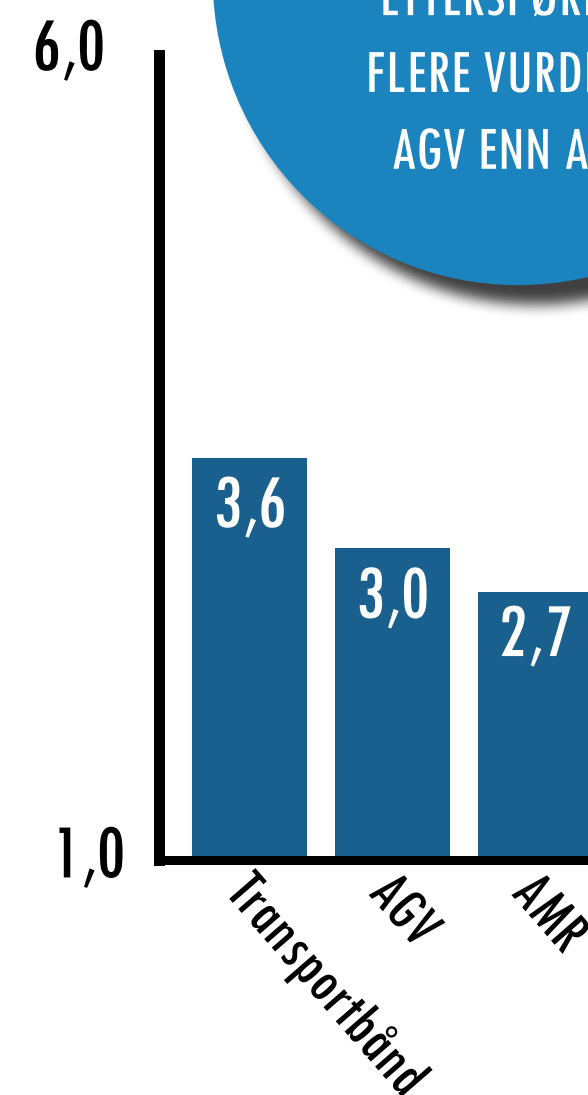
MANGE HAR TRANSPORTBÅND,
MEN FÅ HAR AGV OG AMR

OBSERVASJON

DET ER FORTSATT MYE GODS
SOM FLYTTES VED HJELP
AV VANLIGE TRUCKER
SOM KREVER FØRER

HORISONT

TRANSPORTBÅND ER
VELKJENT OG NOE SOM
ETTERSPØRRES.
FLERE VURDERER
AGV ENN AMR



54 prosent av bedriftene har ingen automasjonsløsninger. Blant de bedriftene som har en eller annen form for automasjonsløsning er det noen som har kombinert flere løsninger.

Automasjonsløsninger innen Oppbevaring og uthenting av varer:

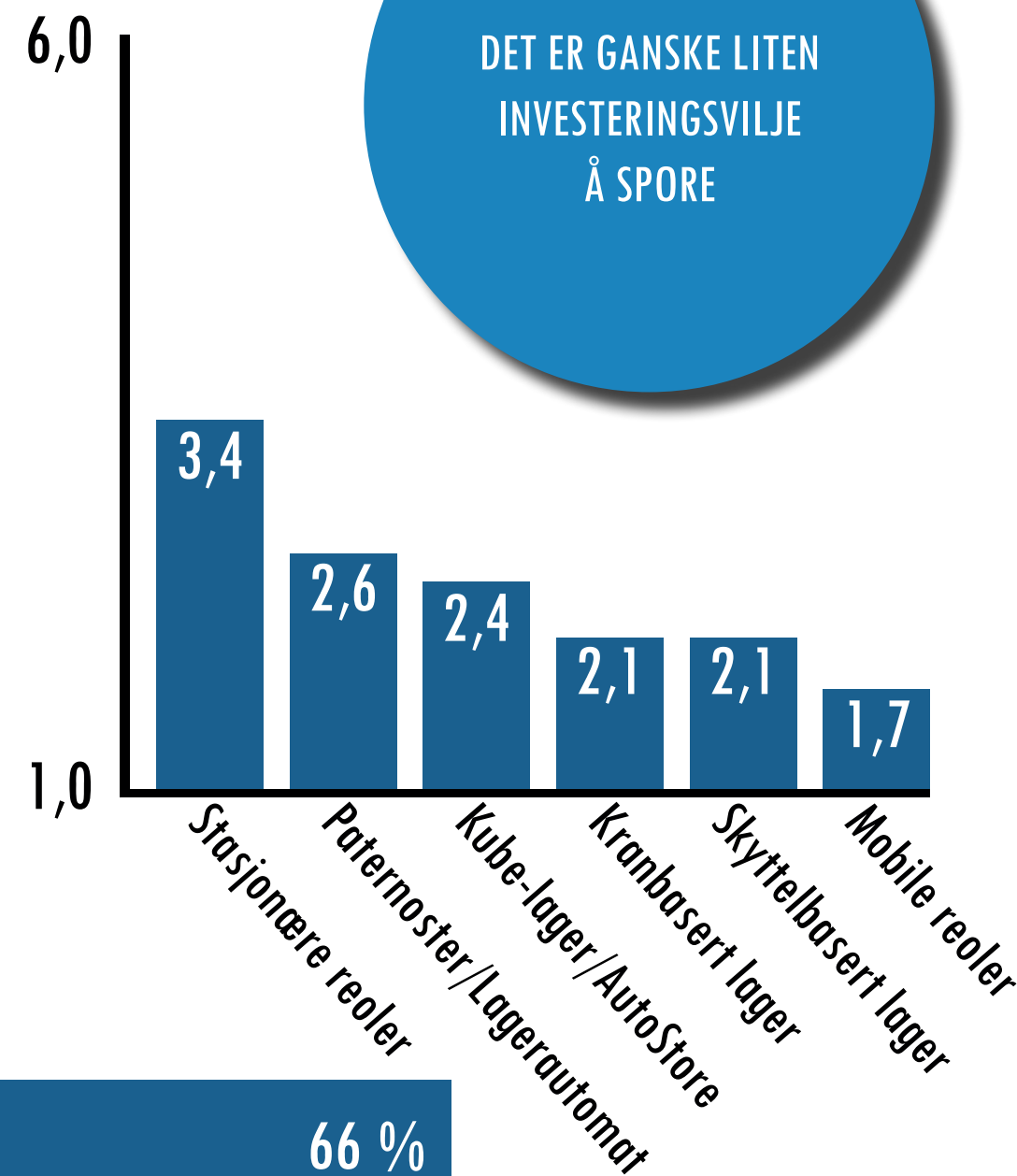
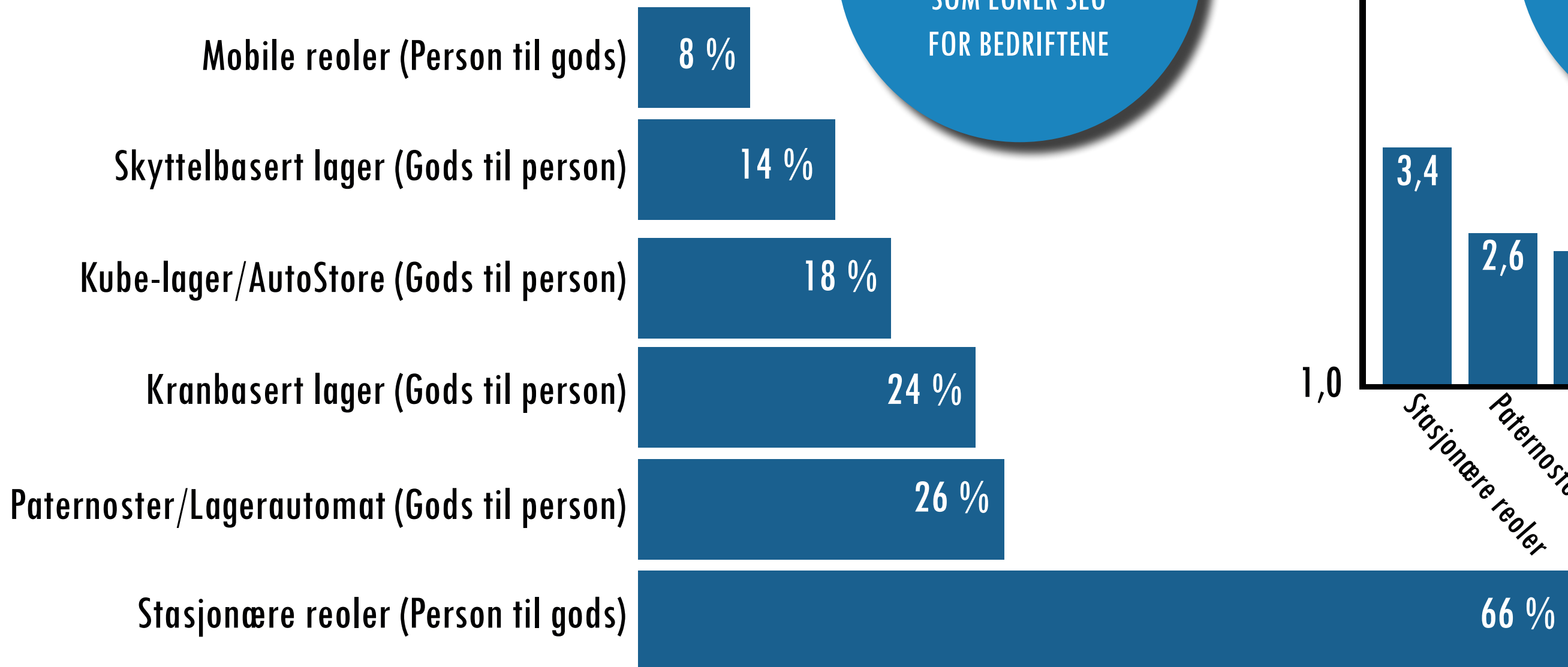


MODENHET

DET ER STOR VARIASJON I
HVA SLAGS TEKNOLOGI
SOM EGNER SEG
FOR BEDRIFTENE

HORISONT

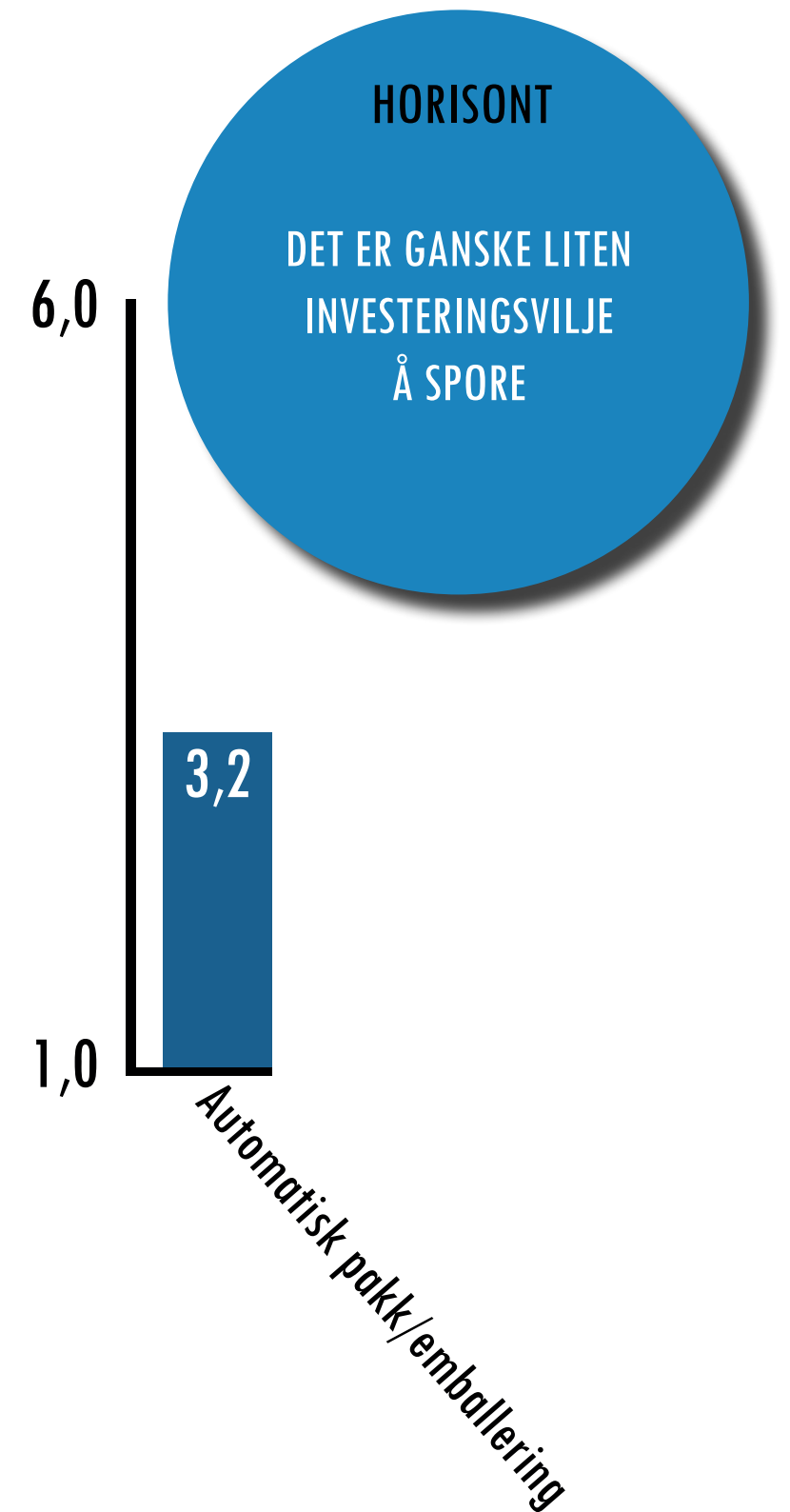
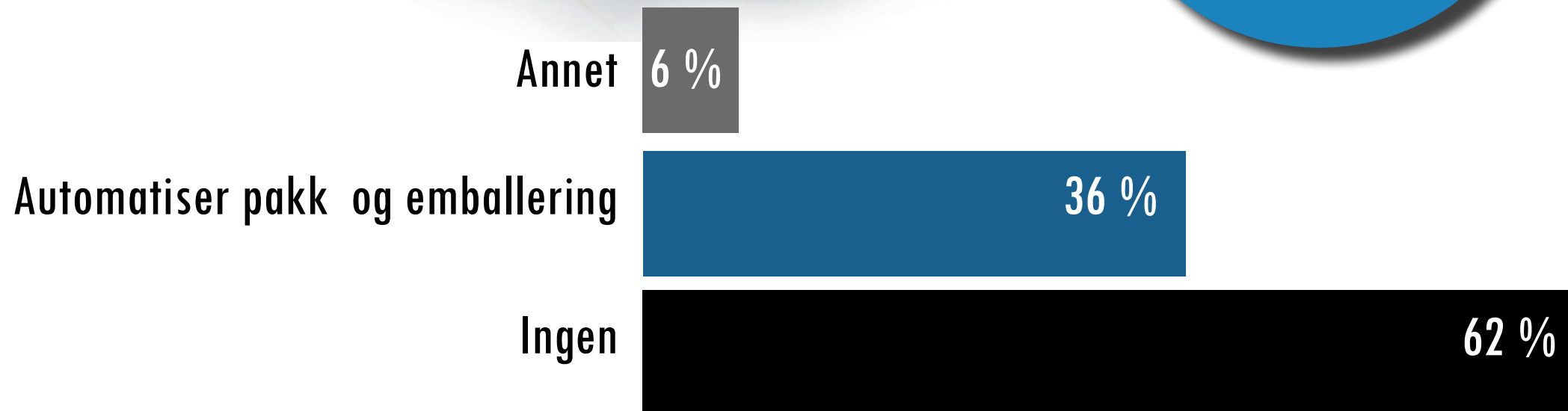
DET ER GANSKE LITEN
INVESTERINGSVILJE
Å SPORE



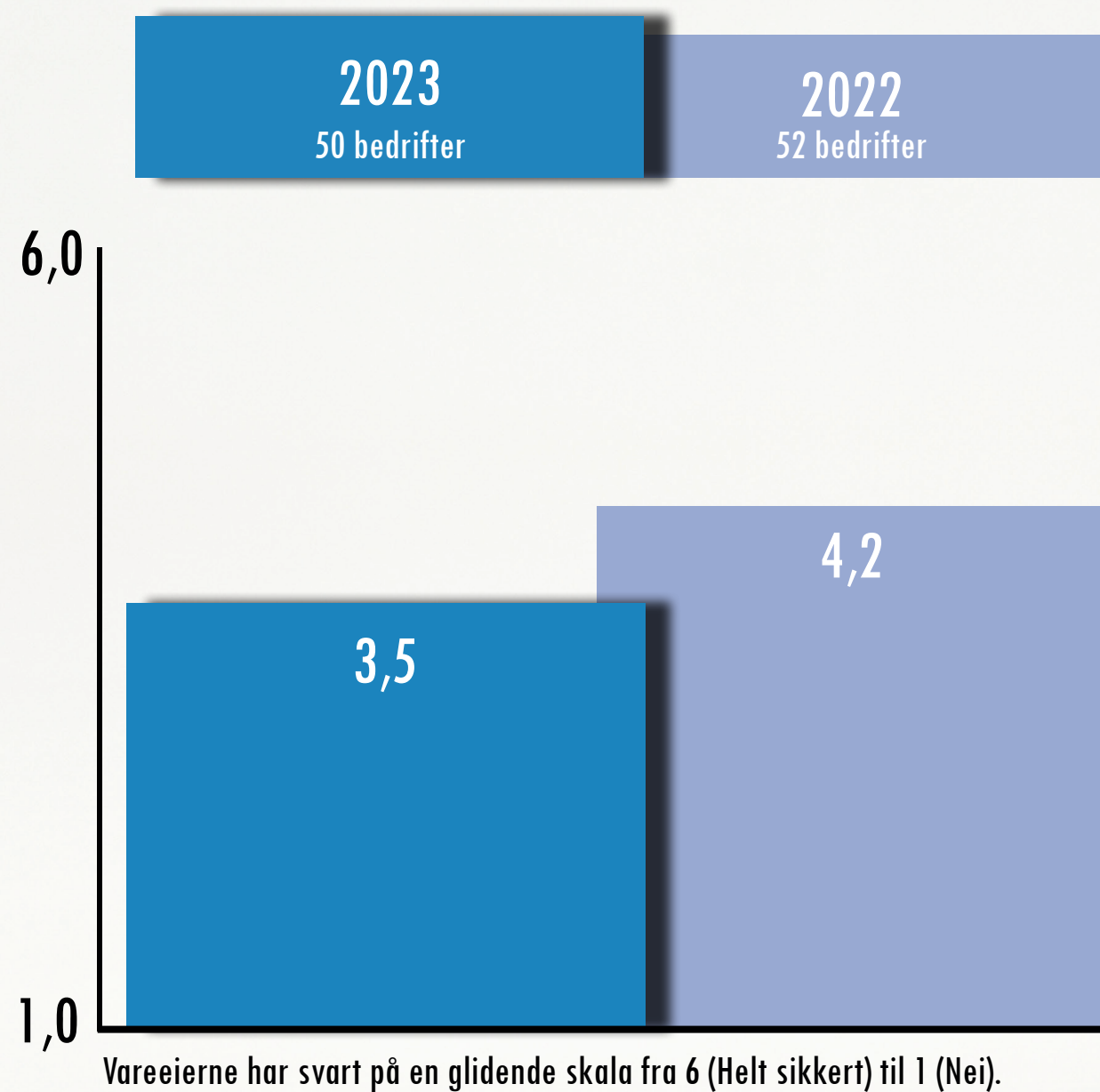
Automasjonsløsninger innen Pakk og emballering:



MODENHET
1 AV 3 HAR AUTOMATISERT
PAKK OG EMBALLERING



Kommer bedriften til å gjøre investeringer innen automasjon de neste tre årene?

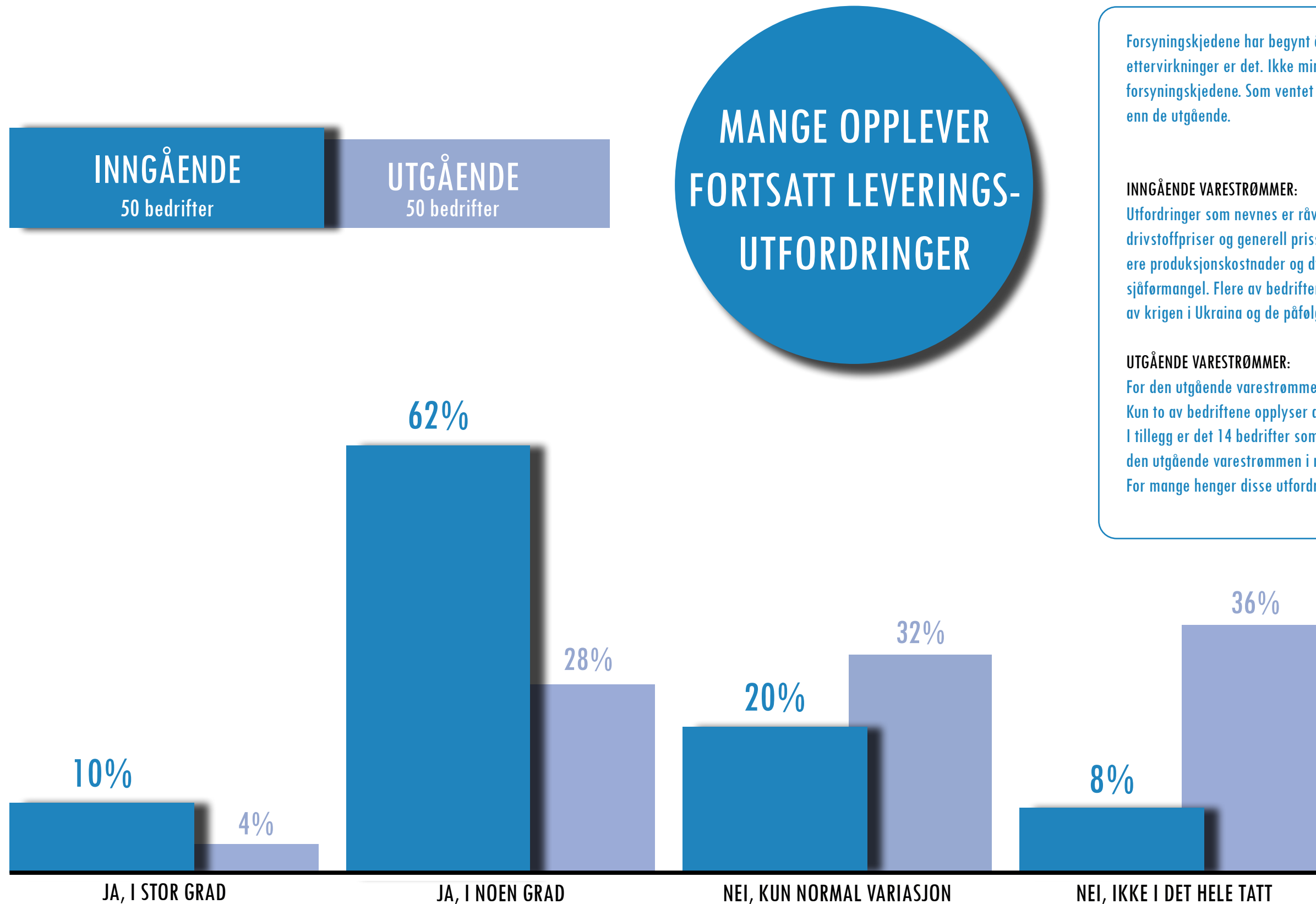


**INVESTERINGENE SITTE
LENGER INNE ENN FOR
ET ÅR SIDEN!**

A brick wall with a prominent vertical crack running down the center. The wall is painted with horizontal bands of color: blue at the top, white in the middle, blue below that, yellow at the bottom left, and red at the bottom right. The text is overlaid on the white band.

KRIG OG INTERNASJONAL URO

Påvirkes virksomheten av ekstraordinære leveringsutfordringer?



Forsyningskjedene har begynt å normalisere seg etter koronapandemien, men noen ettervirkninger er det. Ikke minst krigen i Ukraina medfører en del utfordringer i forsyningskjedene. Som ventet er det større forstyrrelser i de inngående varestrømmene enn de utgående.

INNGÅENDE VARESTRØMMER:

Utfordringer som nevnes er råvare- og komponentmangel, færre leverandører, høyere drivstoffpriser og generell prisstigning (knyttet bl.a. til høyere energipriser som gir høyere produksjonskostnader og dyrere frakt), lengre og mer uforutsigbare transitt-tider og sjåførmangel. Flere av bedriftene forteller at de har måttet skifte leverandører som følge av krigen i Ukraina og de påfølgende sanksjonene mot Russland.

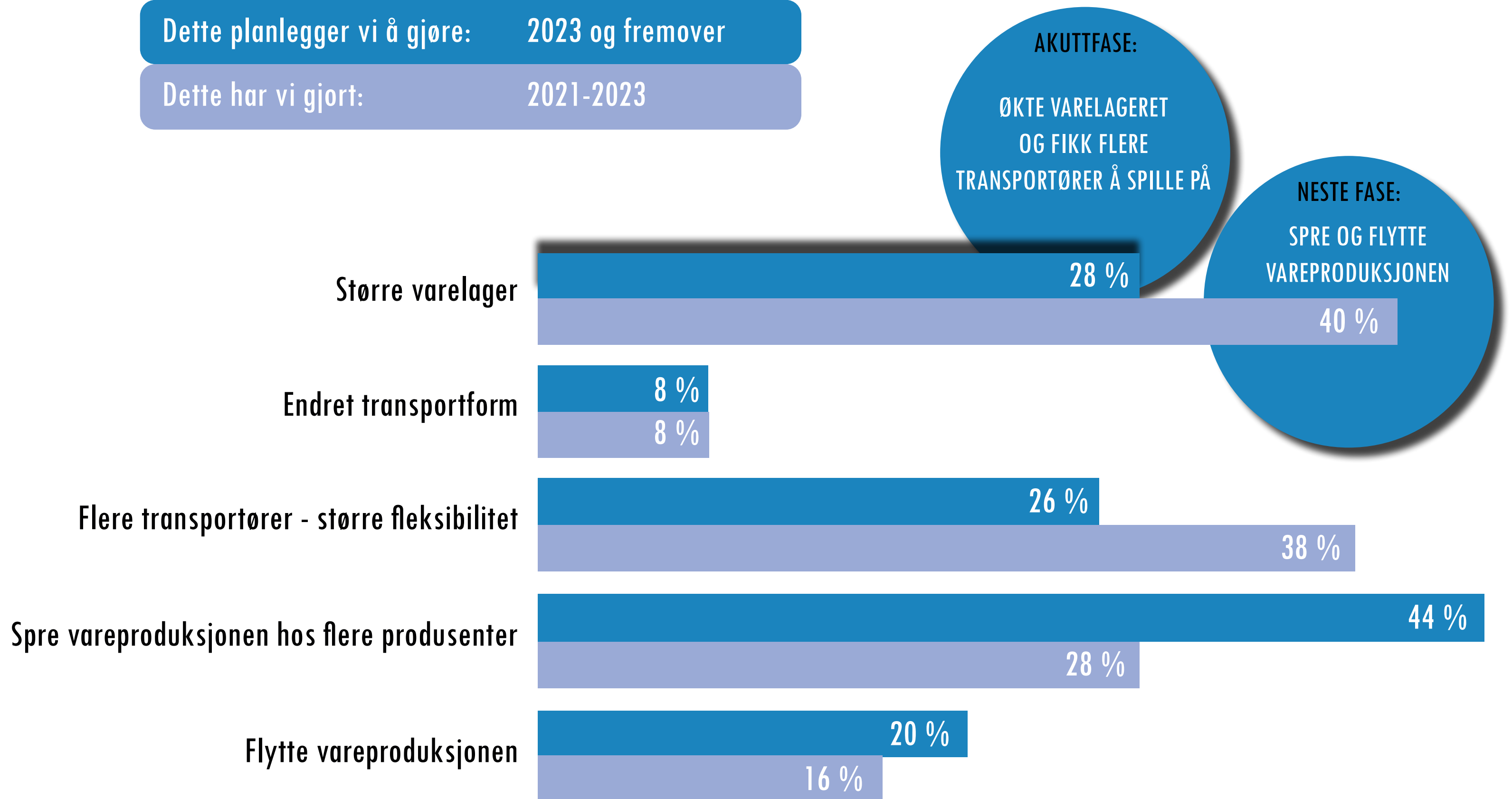
UTGÅENDE VARESTRØMMER:

For den utgående varestrømmen er det langt lysere tider enn for et år siden. Kun to av bedriftene opplyser at de har store leveringsutfordringer for tiden. I tillegg er det 14 bedrifter som opplyser at krigen i Ukraina og internajosnal uro påvirker den utgående varestrømmen i noen grad. For mange henger disse utfordringene sammen med høyere energipriser og sjåførmangel.

Tiltak for å sikre seg mot konsekvenser av forsyningsproblemer

Dette planlegger vi å gjøre: 2023 og fremover

Dette har vi gjort: 2021-2023





Pandemi og krig viser at man ikke kun kan ha en plan A for varer og vareførsel, vi må også ha en plan B i back-up

Nina Stokke

Transport & Forwarding Manager, Unil Norge AS

TIPS, RÅD OG HJERTESUKK

Til slutt i undersøkelsen ba vi vareeierne komme med sine innspill, tips, råd og hjertesukk til transportorene. På de neste sidene ser du hvilke tilbakemeldinger vi fikk.



“
Oppsøkende arbeid;
presentere dere og komme
med løsninger!
”

“
Ta ansvar for at pakken
kommer frem og tilby god
erstatning om pakken
blir borte!
”

”
Fremsnakke dere selv
istedenfor
å nedsnakke
utenlandske
transportører!
”

“
Ha mer fleksible prismodeller!
”

“
Kommuniser med kundene om
hvordan vi sammen kan
optimalisere transportløsninger,
og samtidig sikre våre
mottakeres primærbehov!
”

“
Vi er i all hovedsak en
eksportør, og er da avhengig av
transportører som kan gå
på eksport. Mindre og mindre
aktuelt for norske aktører
å kjøre ut av Norge.
”

“
Ha integrasjon mot ERP/ hos
avsender/mottaker!
”

“
Vær mer offensive med å tilby
nullutslippsløsninger!
Det er også opp til oss som
vareeiere å etterspørre slike
løsninger og ikke alltid å jakte
laveste pris!
”

”
Invester i ny teknologi,
jobb kontinuerlig med
produktivitetstiltak for å
utnytte transportflåten
bedre!
”

“
Ta dere betalt for
tjenestene deres!
”

“
Kundeservice og kvalitet!
Vi skiftet til en ”mindre”
transportør for å få tettere
oppfølging og bedre kvalitet
i leveransene våre. Antall
reklamasjoner har falt mye!
”

“
Bedre oppfølging av
transportkjøper!
Nærhet til varene og at rutiner
som er avtalt treffer de
som faktisk utfører
jobben!
”

“
Gi tilbakemeldinger hvis
ting ikke går som planlagt!
”

“
Sats på digitalisering og
systemintegrasjon!
”

”
Sikre tilgang til
sjåfører fremover!
”

“
Samkjøre gjennom
å digitalisere!
”

“
Levere til riktig tid!
”

“
Utnyttelse av tilgjengelig teknologi,
som f.eks. sporing av utstyr som blir
brukt i produksjonen, ikke bare sporing
av godset. Hvis transportørene evner å
bli mer effektive i egen drift som følge
av teknologisk utvikling kan de
konkurrere bedre på tjeneste/pris!
”

EN STOR TAKK TIL ALLE VAREEIERE SOM DELTOK!

Redaksjonen - Juni 2023
Glenn Lund, Øyvind Ludt og Thomas Witso-Bjølmer

Vareeierundersøkelsen 2024 vil
utføres i perioden januar-mai 2024.
Vi setter stor pris på vareeiere
som bidrar da!

LOGISTIKK
Inside

Moderne
transport