



UNIVERSITETET I  
NORDLAND

HANDELSHØGSKOLEN I BODØ • HHB

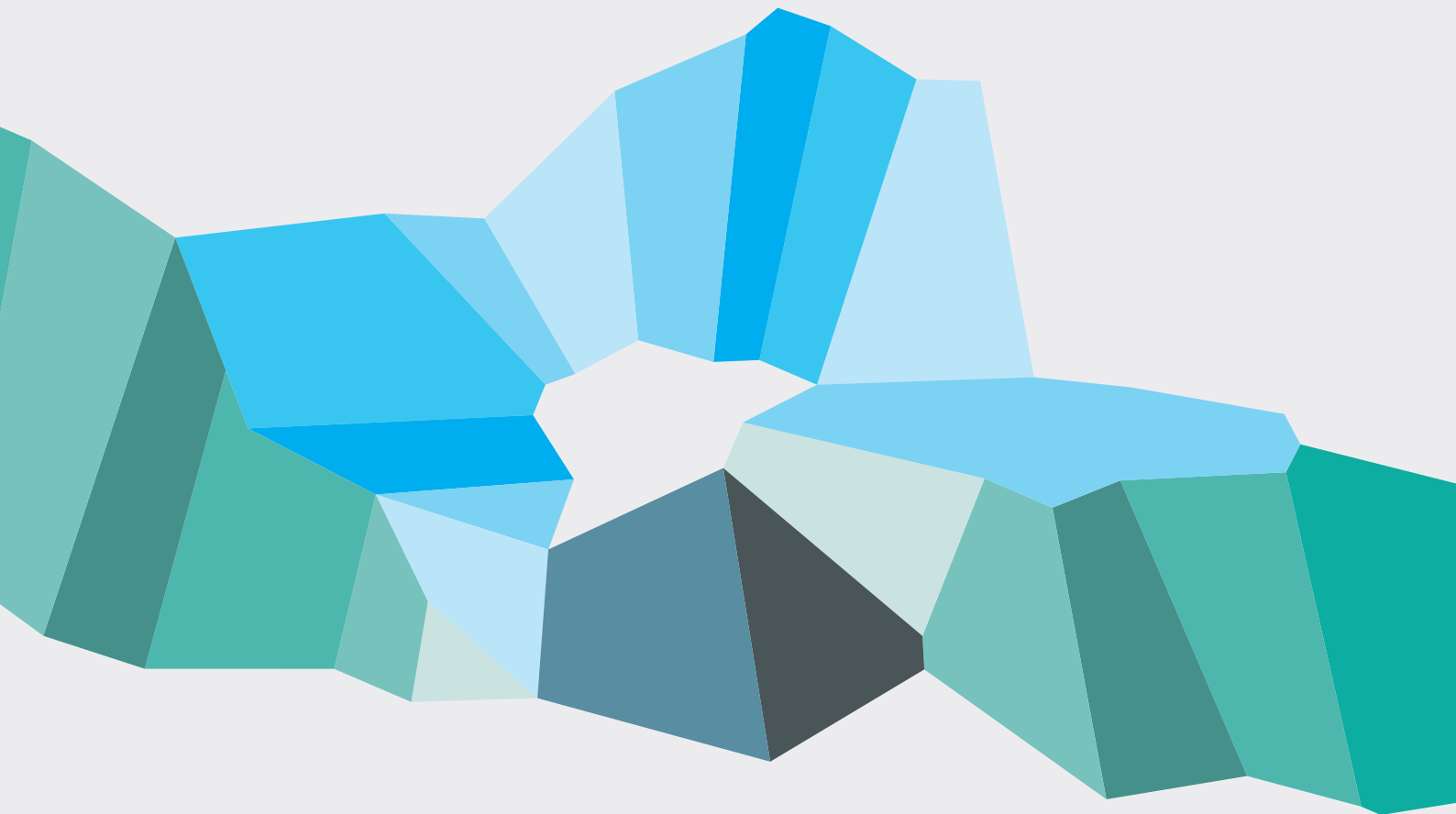
---

Senter for innovasjon og bedriftsøkonomi, SIB AS

Thor-Erik Sandberg Hanssen og Gisle Solvoll

# Godsstrømsanalyse

Trøndelag og Nordland





Godsstrømsanalyse  
Trøndelag og Nordland

av

Thor-Erik Sandberg Hanssen og Gisle Solvoll

Universitetet i Nordland  
Handelshøgskolen i Bodø  
Senter for Innovasjon og Bedriftsøkonomi (SIB AS)  
hnb@uin.no

Tlf. +47 75 51 72 00

SIB-notat 7/2014

Utgivelsesår: 2014  
ISSN 1890-3576



## **FORORD**

Dette notatet er skrevet på oppdrag fra Nordic Logistic Corridor (NLC), ved Rickard Bergqvist, og formålet har vært å identifisere dagens inn- og utgående godsstrømmer til produksjonsbedrifter i Sør-Trøndelag, Nord-Trøndelag og Nordland. Notatet er utarbeidet av seniorforsker Thor-Erik Sandberg Hanssen og forskningsleder Gisle Solvoll.

Bodø, 30. juni 2014

Gisle Solvoll  
Forskningsleder

# INNHOLD

<b>FORORD</b> .....	<b>I</b>
<b>SAMMENDRAG</b> .....	<b>III</b>
<b>1. INNLEDNING</b> .....	<b>1</b>
1.1 BAKGRUNN OG FORMÅL .....	1
1.2 METODISK OPPLÉGG .....	1
<b>2. RESULTATER</b> .....	<b>4</b>
2.1 STØRRELSE PÅ FORSENDELSER .....	4
2.2 KUNDEKATEGORIER .....	5
2.3 GODSKATEGORIER .....	6
2.4 LASTEBÆRERE .....	8
2.5 INNKJØP AV TRANSPORTER .....	10
2.6 FORDELING PÅ UKEDAGER .....	11
2.7 TRANSPORTMIDDEL .....	12
2.8 GEOGRAFI .....	12
2.8.1 <i>Geografisk sluttdestinasjon for utgående gods</i> .....	12
2.8.2 <i>Geografisk opprinnelsessted for inngående gods</i> .....	15
2.9 ÅPNE SPØRSMÅL .....	17
2.9.1 <i>Containerforbindelse via Nordøstpassasjen</i> .....	17
2.9.2 <i>Jernbaneforbindelse mellom Helgeland og Västerbotten</i> .....	18
2.9.3 <i>Fast forbindelse over Kvarken</i> .....	19
2.9.4 <i>Oppsummering åpne spørsmål</i> .....	19
<b>3. OPPSUMMERING</b> .....	<b>20</b>
<b>VEDLEGG 1</b> .....	<b>22</b>

## SAMMENDRAG

Hovedformålet med dette prosjektet er å identifisere dagens inn- og utgående godstrømmer til bedrifter i Sør-Trøndelag, Nord-Trøndelag og Nordland. Dette har blitt gjort gjennom intervjuer og utsendelse av spørreskjema til bedrifter i tidsrommet mars-april 2014. Representanter for 40 produksjonsbedrifter ble intervjuet. Samlet salgsverdi for disse bedriftene beløp seg i 2012 til 9,96 mrd. kr. Godsstrømmer knyttet til varehandel er således *ikke* tatt med.

Basert på svarene som kom inn kan følgende punkter fremheves:

1. Det meste av inn- og utgående gods til de kartlagte bedriftene transporteres på veg.
2. Mobile lastbærere, slik som ISO-containere, blir i forholdsvis liten grad benyttet, men det benyttes mer til utgående enn til inngående transport. Den mest brukte mobile lastbæreren er semitrailer.
3. Sverige er det land bedriftene sender mest gods til, og det land bedriftene mottar mest gods fra.
4. De tre fylkene i Norge bedriftene sender mest gods til er: Sør-Trøndelag, Nordland og Møre og Romsdal.
5. De tre fylkene i Norge bedriftene mottar mest gods fra er: Nordland, Troms og Møre og Romsdal.

Respondentene ble også stilt åpne spørsmål om hvilken betydning en eventuell realisering av følgende tre infrastrukturprosjekt ville ha for deres bedrift: 1) en containerforbindelse via Nordøstpassasjen fra Trøndelag eller Nordland, 2) en jernbaneforbindelse mellom Helgeland og Västerbotten, og 3) en fast forbindelse over Kvarken. Basert på bedriftenes svar, synes det som om en jernbaneforbindelse mellom Helgeland og Västerbotten vil bety mer for bedriftene i Trøndelag og Nordland enn en containerforbindelse via Nordøstpassasjen eller en fast forbindelse over Kvarken.

# 1. INNLEDNING

I dette kapitlet presenteres bakgrunnen og formålet til prosjektet. I tillegg blir det metodiske opplegget som er benyttet beskrevet og diskutert.

## 1.1 BAKGRUNN OG FORMÅL

Investering i transportinfrastruktur planlegges og gjennomføres i hovedsak etter nasjonale retningslinjer. De regionale og nasjonale myndigheter har ansvaret for utvikling og strukturen innenfor sine egne områder. I planleggingen av transportløsninger i grense-regionale strøk, trenges det nært samarbeid mellom myndighetene i de berørte landene. Ulike organisasjoner, myndigheter og interessegrupper har på forskjellig vis forsøkt å utvikle infrastrukturen mellom Norge, Sverige og Finland. For å kunne utvikle og markedsføre regionens transportinfrastruktur trenger vi en kartlegging av de regionale godstrømmene. Fokuset i prosjektet er på infrastrukturspørsmål som påvirker den grenseregionale samfunnsutviklingen. Hensikten med denne studien er å gi aktuell og detaljert kartlegging av godsstrømmene i regionen.

Nordic Logistic Corridor (NLC) er en logistikk- og transportkorridor som kobler sammen Norge, Sverige og Finland, og som gir næringsliv og passasjerer tilgang til markedene i Europa. Dette stimulerer til vekst, handel og industriutvikling i regionen for alle de tre landene.

NLC er et samarbeidsprosjekt mellom Nordland, Västerbotten og Österbotten, og som del av prosjektet skal det utarbeides en felles godsdatabase mellom landene. Undersøkelsen er allerede gjort på svensk og finsk side.

Formålet med denne rapporten er å identifisere dagens inn- og utgående godsstrømmer til bedrifter i Sør-Trøndelag, Nord-Trøndelag og Nordland. Studien skal således kartlegge godsstrømmer i det geografiske området som er av betydning for transportkorridoren NLC.

## 1.2 METODISK OPPLEGG

Hovedmetoden er datainnsamling gjennom intervjuer og utsendelse av spørreskjema.<sup>1</sup> Begge deler er basert på bruk av en oversatt versjon av det intervjueskjema som ble benyttet til kartlegging av godsstrømmer i Sverige og Finland.<sup>2</sup>

Totalt ble 120 bedrifter kontaktet og av disse var det 40 bedrifter som besvarte undersøkelsen. Flest bedrifter er kartlagt i Nordland (28), fulgt av Nord-Trøndelag (8) og Sør-Trøndelag (4). Bedriftene ble valgt ut med utgangspunkt i opplysninger over viktige godsgenererende bedrifter gitt av Per Jakobsen og Svein Grovassbakk (Schenker), Harald Skodvin (Bring), Rolf Aarland (Trondheim Havn) og Robert Jakobsen (Meyership). I tillegg

---

<sup>1</sup> En kopi av spørreskjemaet finnes i vedlegg 1.

<sup>2</sup> Kartleggingen av godsstrømmer i Sverige og Finland er rapportert i Vectura (2012), Godsflødestudie Kvarken.



supplerte vi listene vi fikk fra de ovennevnte selskapene med egne kunnskaper om næringslivet i de aktuelle fylkene. Polarfakta AS stod for den praktiske datainnsamlingen.

Bedriftene ble kontaktet og informert om formålet med undersøkelsen, og man fikk oppgitt en kontaktperson hos bedriftene som skulle ha ansvar for å svare på spørsmålene. En del bedrifter sa allerede på dette tidspunkt at de ikke var interessert i å delta i undersøkelsen. Kontaktpersonene fikk tilsendt spørreskjemaet på det format de ønsket (papir eller elektronisk), og Polarfakta fulgte opp kontaktpersonene slik at ingen falt fra underveis. Dette var en tidkrevende jobb, og det var altså svært mange bedrifter som ikke ønsket å bidra.

Noen sentrale egenskaper ved respondentene fra de tre fylkene fremkommer av tabell 1-1. Gjennomsnittlig årlig salgsverdi er nesten tre ganger høyere for respondentene fra Sør-Trøndelag og Nordland enn for bedriftene fra Nord-Trøndelag. Når det gjelder inn- og utgående godsmengde, er det bedriftene i Sør-Trøndelag som, i gjennomsnitt, er størst.

Tabell 1-1: Egenskaper ved bedriftene som besvarte spørreundersøkelsen.

Fylke	Antall bedrifter	Gjennomsnittlig salgsverdi (mill. kr)	Gjennomsnittlig godsmengde (tonn)	
			Inngående	Utgående
Sør-Trøndelag	4	296,0	48 250	123 150
Nord-Trøndelag	8	109,2	29 128	26 522
Nordland	28	282,2	31 206	34 958
Alle	40	249,0	32 494	42 090

Den samlede omsetningen til de 40 kartlagte bedriftene var på om lag 10 mrd. kr. Av dette var 79 % omsetning til bedrifter fra Nordland, 12 % var omsetning til bedrifter i Sør-Trøndelag og 9 % var omsetning til bedrifter i Nord-Trøndelag. Den samlede omsetning til næringslivet i de tre fylkene var i 2012 på om lag 312 mrd. kr ([www.ssb.no](http://www.ssb.no)). Dette innebærer at omsetningen til bedriftene vi har kartlagt utgjør vel 3 % av næringslivets samlede omsetning i fylkene. Det fremkommer av tabell 1-2 at undersøkelsen har fanget opp en størst andel av omsetningen i Nordland (7,3 %), fulgt av Nord-Trøndelag (1,7) % og Sør-Trøndelag (0,8 %).

Tabell 1-2: Samlet omsetning til respondentene og hele næringslivet i det enkelte fylke. (Kilde: [www.ssb.no](http://www.ssb.no) og egne beregninger).

Fylke	Omsetning (mill. kr)		Andel (a/b)
	Respondenter (a)	Hele fylket (b)	
Sør-Trøndelag	1 184,0	153 069,4	0,8 %
Nord-Trøndelag	873,5	50 704,7	1,7 %
Nordland	7 902,8	108 424,2	7,3 %
Alle	9 960,3	312 198,3	3,2 %

Ved gjennomgang av de utfylte spørreskjemaene ble det avdekket at respondentene hadde misforstått hvordan spørsmål 1.10 og 2.8 skulle fylles ut. I stedet for at summen av oppgitte prosentandeler for inn- og utgående gods ble lik 100 % (uavhengig av hvor godset kom fra/skulle til), har de oppgitt godsmengder til/fra ulike land/regioner på en slik måte at godsmengdene til/fra Norge summerte seg til 100 % og slik at summen av godsmengder til/fra land regioner i utlandet summerte seg til 100 %.

Som følge av at respondentene på spørsmål 1.2 og 2.1 i spørreskjemaet ble bedt om å oppgi samlet godsmengde for henholdsvis ut- og inngående gods, dvs. at de ikke oppgav hvor stor godsmengde som gikk til/kom fra destinasjoner i Norge/utlandet, resulterte dette i problemer med å anslå hvor stort godsvolum som gikk til/kom fra destinasjoner i Norge og hvor stor andel av godsvolumet som gikk til/kom fra destinasjoner utenfor Norge.

For utgående gods lot dette seg løse ved at respondentene på spørsmål 1.11 oppgav hvor stor godsmengde de sendte til det enkelte fylke i Norge. Summen av godsmengden som ble sendt til alle fylkene tilsvarte således samlet utgående godsmengde sendt til destinasjoner i Norge. En kunne således beregne utgående godsmengde sendt til destinasjoner i utlandet som differansen mellom bedriftenes totale utgående godsmengde og utgående godsmengde sendt til destinasjoner i Norge. Når bedriftene på spørsmål 1.10 hadde oppgitt hvor stor prosentandel av bedriftens utgående godsmengde til utlandet som gikk til den enkelte destinasjon i utlandet var det således enkelt å estimere hvor stor andel av samlet godsmengde som gikk til hver destinasjon i utlandet.

Når det gjelder inngående gods var det ikke mulig å beregne hvor stor mengde gods som kom fra destinasjoner i Norge og hvor stor mengde gods som kom fra destinasjoner i utlandet. Resultatene som rapporteres i figur 2-12, figur 2-13 og figur 2-14 ble derfor beregnet ved å vekte hver bedrift ut fra hvor stor andel av samlet inngående godsmengde til de kartlagte bedriftene, den enkelte bedrifts inngående godsmengde utgjorde.

## 2. RESULTATER

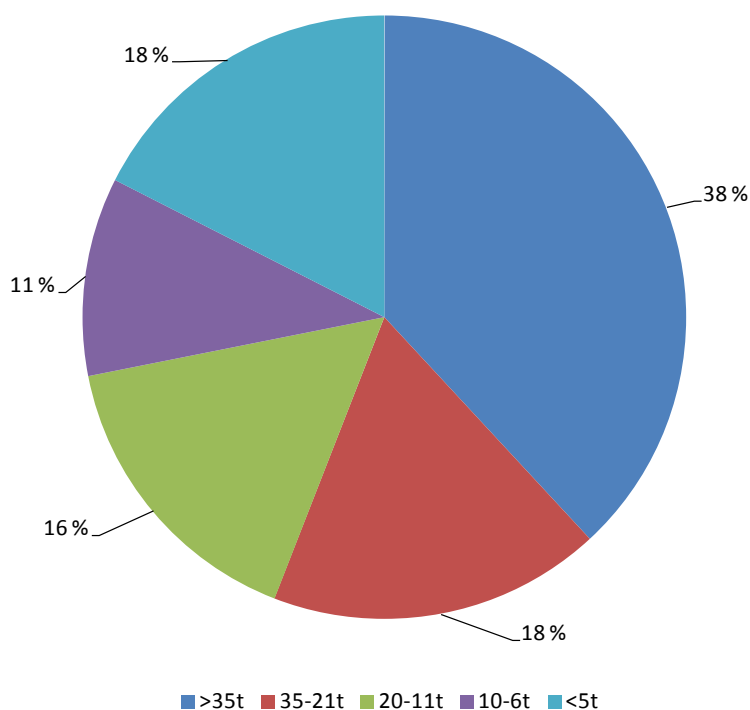
I dette kapitlet presenteres resultatene fra spørreundersøkelsen som ble gjennomført blant godsgenererende bedrifter i Trøndelag og Nordland

### 2.1 STØRRELSE PÅ FORSENDELSER

For å kartlegge størrelsen på respondentenes forsendelser ble følgende spørsmål stilt:

*"Vennligst angi andel av totalt utgående/inngående godsmengde fordelt på størrelsen på forsendelsen".*

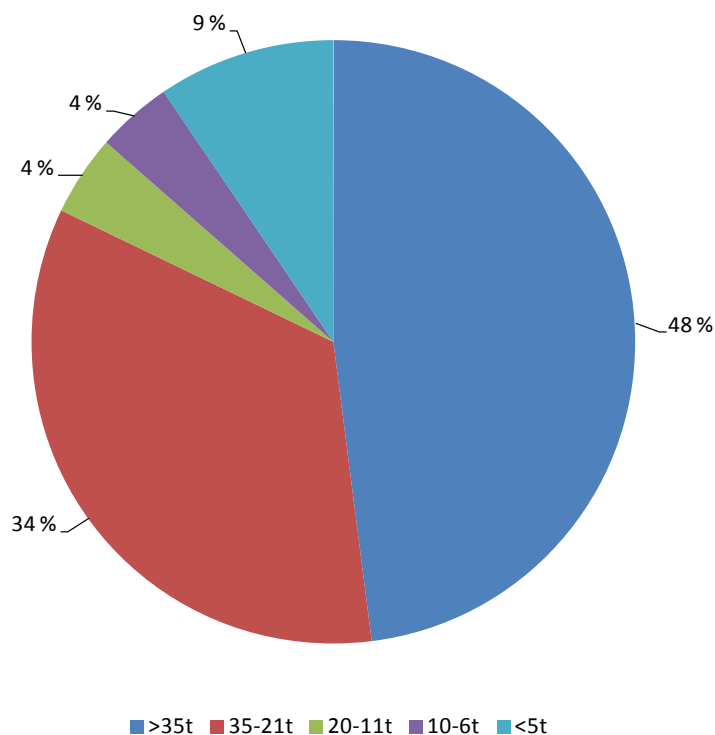
Bedriftenes totale mengde utgående gods var på 1 488 000 tonn, hvorav om lag 38 % (567 000 tonn) gikk som del av forsendelser på over 35 tonn, og noe over halvparten gikk som forsendelser på over 20 tonn (832 000 tonn).<sup>3</sup> Videre fordeling av godsmengde på forsendelsesstørrelse fremkommer av figur 2-1.



Figur 2-1: Størrelse på forsendelser, utgående gods.

<sup>3</sup> Ikke alle bedriftene besvarte alle spørsmålene. Derfor er oppgitt utgående godsmengde her noe lavere enn den totale utgående godsmengde for bedriftene, jf. tabell 1-1.

Samlet inngående godsmengde for de kartlagte bedriftene var på 1 289 000 tonn.<sup>4</sup> Fordelingen av inngående godsmengde på forsendelsesstørrelser fremkommer av figur 2-2. Nesten halvparten av bedriftenes inngående godsvolum hadde en forsendelsesstørrelse på over 35 tonn (618 000 tonn), og vel 80 % av inngående godsmengde kom i forsendelser på over 20 tonn (1 059 000 tonn). Godset som kom i forsendelser på under 20 tonn utgjorde således i underkant av 20 % av bedriftenes samlede inngående godsvolum (230 000 tonn).



Figur 2-2: Forsendelsesstørrelse, inngående gods.

## 2.2 KUNDEKATEGORIER

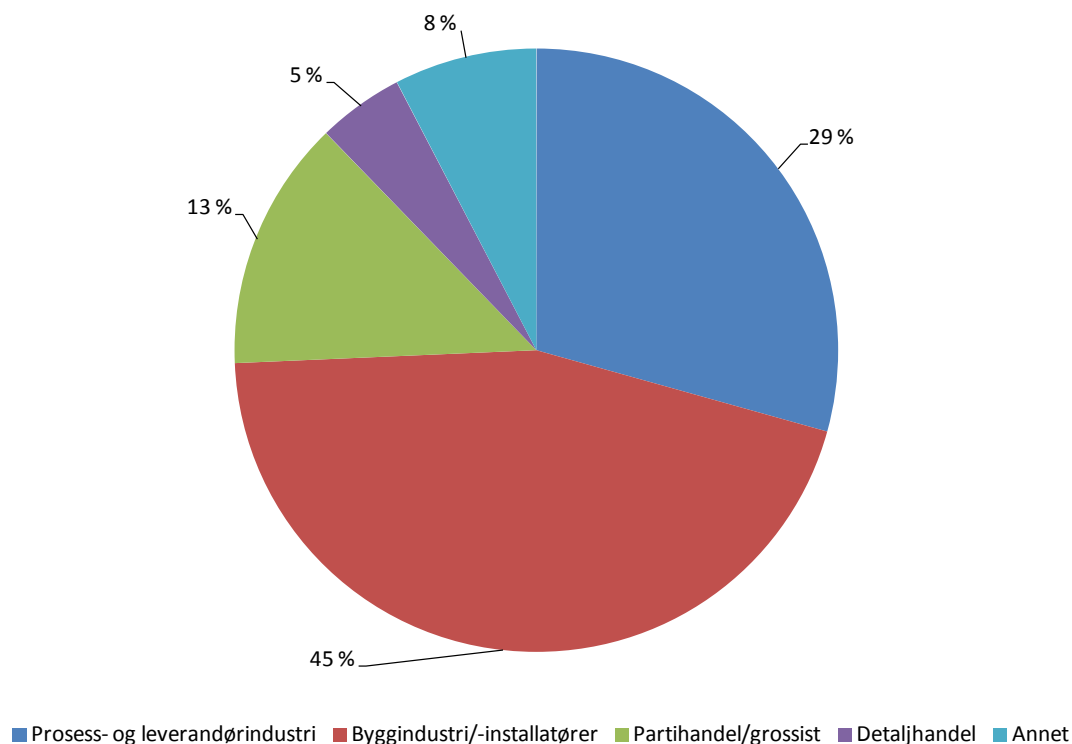
For å kartlegge hvilke kundekategorier bedriftene leverer varer til ble følgende spørsmål stilt:

*"Hvilke kundekategorier leverer deres bedrift til og hvilken andel av den utgående godsmengde representerer disse?"*

Av utgående godsmengde gikk nesten halvparten til kunder i kategorien "byggindustri/instal-latører", og nesten 30 % gikk til bedrifter i prosess- og leverandørindustrien. Fordelingen av utgående godsvolum på øvrige kundekategorier fremkommer av tabell 2-3.

---

<sup>4</sup> Ikke alle bedriftene besvarte alle spørsmålene. Derfor er oppgitt inngående godsmengde her noe lavere enn den totale inngående godsmengde for bedriftene, jf. tabell 1-1



Figur 2-3: Andel av utgående godsvolum fordelt på kundekategorier.

## 2.3 GODSKATEGORIER

For å kartlegge egenskapene til godset som fraktes, ble følgende spørsmål stilt: "Vennligst del inn bedriftens utgående/inngående gods i kategoriene nedenfor". Respondentene ble først bedt om å fordele ut- og inngående godsmengde etter hvorvidt godset var ømfintlig for temperatur, støt, eller er voluminøst eller farlig (kategorisert som "annet gods"), eller om godset var "normalt". Fordelingen av bedriftenes ut- og inngående godsmengde på disse to kategoriene fremkommer av tabell 2-1, som viser at andelen "normalt gods" er høyere for utgående gods enn for inngående gods.

Tabell 2-1: Ut- og inngående godsmengder fordelt på normalt og annet gods.

	Utgående	Inngående
Normalt gods*	81 %	63 %
Annet gods	19 %	37 %

\*Gods som ikke er ømfintlig for temperatur, støt, eller er voluminøst eller farlig.

Respondentene ble videre bedt om å fordele bedriftens ut- og inngående godsmengde etter hvorvidt godset var sensitivt for 1) varme, for 2) kulde eller 3) om godset ikke var temperatursensitivt. Det fremkommer av tabell 2-2 at andelen temperatursensitivt gods er størst for utgående gods. Nesten ¼ av bedriftenes utgående godsmengder er av respondentene oppgitt å være varmegods som må beskyttes mot for lav temperatur, tilsvarende andel

for inngående gods er 9 %. Tatt i betraktning omfanget av fiskeri- og havbruksnæringen i de regioner som er kartlagt i denne undersøkelsen, er det kanskje noe overraskende at *kun* 11 % av bedriftenes utgående godsmengde må holdes kjølig. Dette skyldes nok utvalget av bedrifter.

Tabell 2-2: Ut- og inngående godsmengder fordelt etter temperatur på gods.

	Utgående	Inngående
Kjøøl og frys	11 %	3 %
Varmegods*	23 %	9 %
Annet gods	66 %	88 %

\*Gods som må beskyttes mot for lav temperatur, pga. for eksempel risiko for frostskafer.

Når det gjelder godsets volum, så oppgir respondentene at 33 % av utgående godsmengde er voluminøst. Tilsvarende andel for inngående gods er noe høyere; 44 %. I spørreskjemaet ble begrepet voluminøst eksemplifisert med "*lang eller bred last*". Dette innebærer at det i stor grad var opp til den enkelte respondent å avgjøre *hvor lang eller hvor bred lasten måtte være* for å defineres som voluminøst.

Tabell 2-3: Ut- og inngående godsmengder fordelt etter volum.

	Utgående	Inngående
Voluminøst*	33 %	44 %
Ikke voluminøst	67 %	56 %

\*Eksempelvis lang eller bred last.

Respondentene ble videre bedt om å fordele sitt ut- og inngående gods på 1) ømfintlig gods og 2) gods som tåler støt. Svarene fra respondentene avdekket at en større andel av bedriftenes utgående, enn av det inngående, var ømfintlig for støt. I underkant av 40 % av utgående gods er ømfintlig for støt. For inngående gods var andelen vel 20 %.

Tabell 2-4: Ut- og inngående godsmengder fordelt etter ømfintlighet.

	Utgående	Inngående
Ømfintlig	37 %	22 %
Gods som tåler støt	63 %	78 %

Når det gjelder farlig gods, så oppgav respondentene at 6 % av utgående godsmengde kunne defineres som farlig. Andelen av inngående godsmengde som ble oppgitt å være farlig var på 2 %.

Tabell 2-5: Ut- og inngående godsmengder fordelt etter hvor farlig godset er.

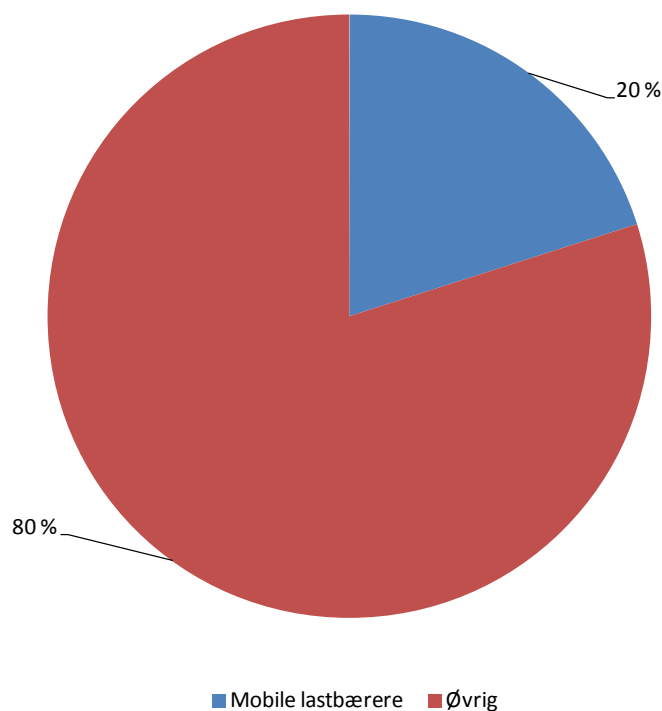
	Utgående	Inngående
Farlig gods/ADR	6 %	2 %
Ikke farlig gods	94 %	98 %

## 2.4 LASTEBÆRERE

For å kartlegge i hvilken grad ulike lastebærere benyttes, ble følgende spørsmål stilt:

*"Hvor stor andel av bedriftens utgående/inngående gods transporteres med mobile lastbærere, slik som ISO-containere?"*

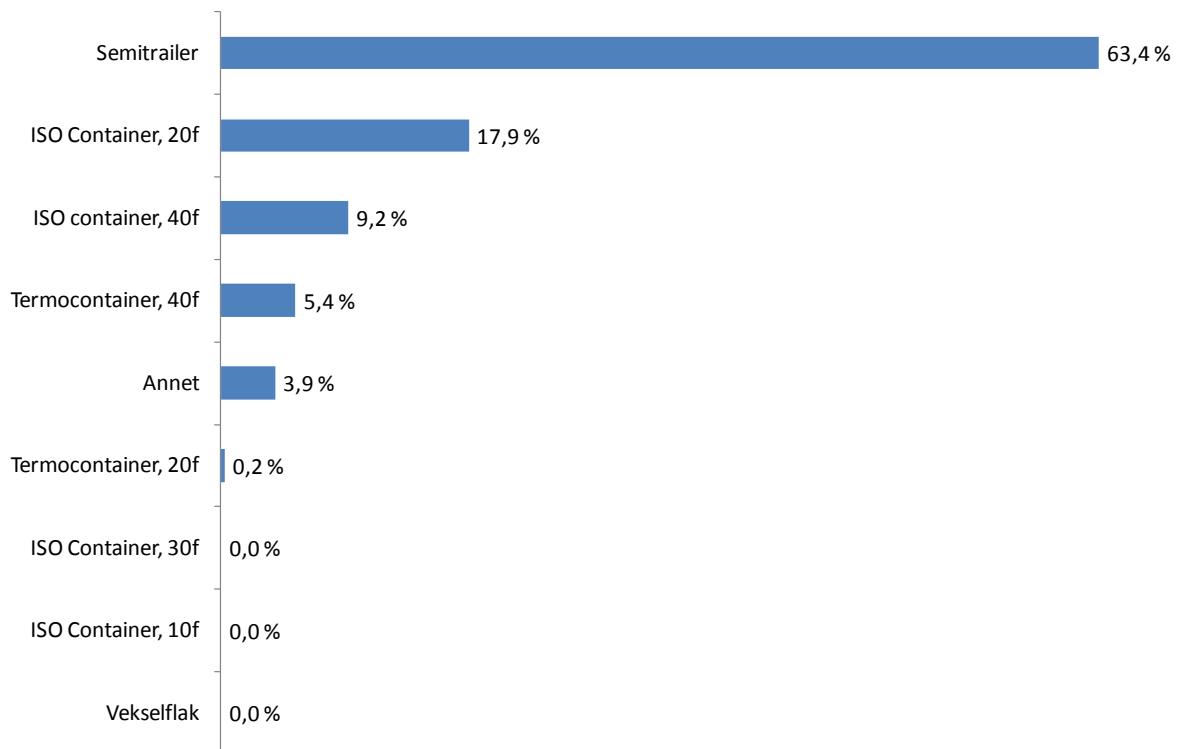
På grunnlag av respondentenes svar, fremkom det at 20 % av utgående godsmengde ble transportert med mobile lastbærere.



Figur 2-4: Andel av utgående godsmengde (tonn) transportert med mobile lastbærere.

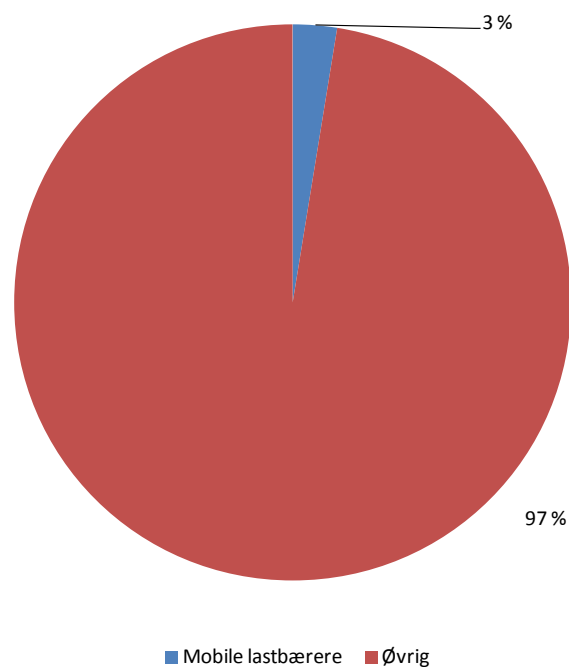
Respondentene ble videre bedt om å fordele det utgående godset som ble transportert med mobile lastbærere ut fra hvilken type mobil lastbærer som benyttes. Av svarene som ble gitt, fremkom det at semitrailere er den klart dominerende mobile lastbærer for de kartlagte bedriftene. Ved transport med mobile lastbærere benyttes semitrailer til å transportere nesten to av tre utgående tonn fra bedriftene (63 %). Når det gjelder containere, så er 20

fots ISO container mest brukt, fulgt av 40 fots ISO container. Fordelingen av utgående gods på mobile lastbærere fremkommer av figur 2-5.



Figur 2-5: Utgående gods transportert med mobile lastbærere fordelt på type mobil lastbærer.

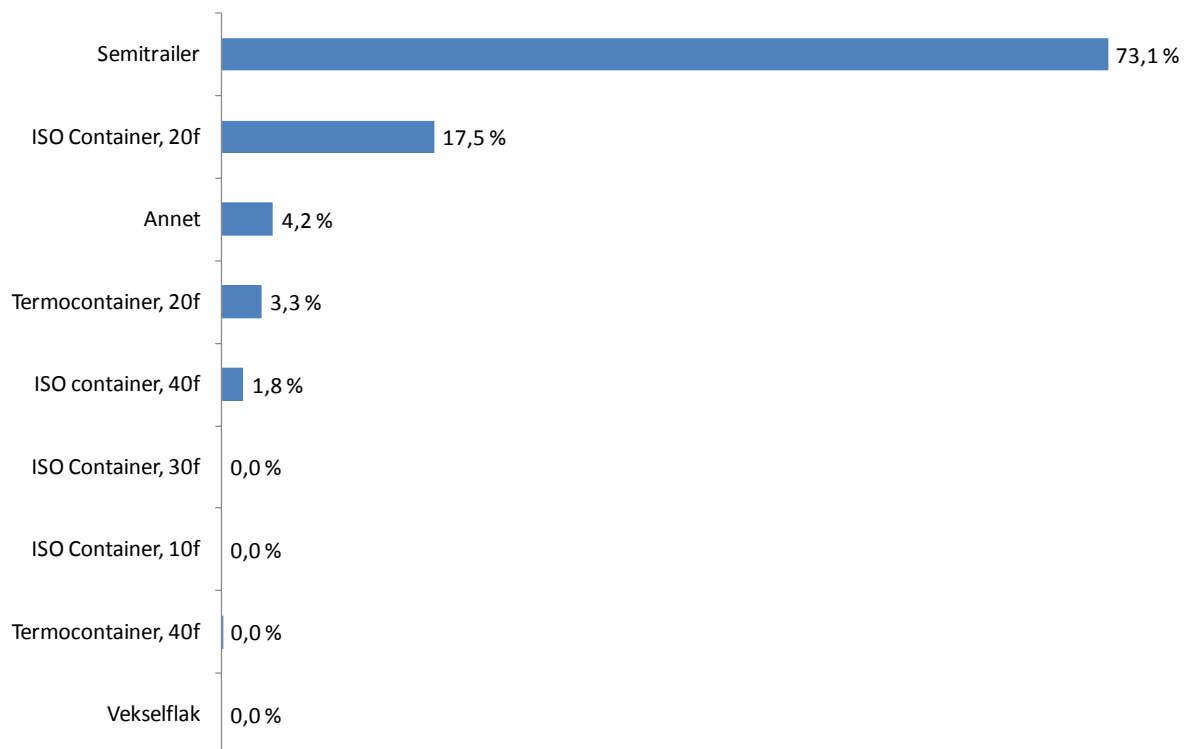
For inngående gods benyttes mobile lastbærere til å transportere 3 % av godset.



Figur 2-6: Andel av inngående godsmengde (tonn) transportert med mobile lastbærere.



Når inngående gods transportert med mobile lastbærere fordeles på type mobil lastbærer, fremkommer det at semitrailer er mest brukt. Det fremkommer også, når figur 2-7 sammenlignes med figur 2-5, at semitrailere er mer dominerende ved transport av inngående (73 %) enn utgående gods (63 %). Når det gjelder 20 fots ISO container, så utgjør denne en om lag like stor andel av inngående gods transportert med mobile lastbærere (17,5 %) som den gjør for utgående gods transportert med mobile lastbærere (17 %). Fordelingen av inngående gods på mobile lastbærere fremkommer av figur 2-7.



Figur 2-7: Fordeling av inngående godsvolum transportert med mobile lastbærere på type lastbærer.

## 2.5 INNKJØP AV TRANSPORTER

For å kartlegge i hvilken grad bedriftenes egne transportmiddel benyttes, ble følgende spørsmål stilt:

*"Hvor stor andel av ut-/inngående godsmengde transporteres med egne transportmiddel, samt gjennom transportselskap (for eksempel DHL, Schenker osv.)?"*

Ifølge respondentene benyttes egne transportmiddel i større grad ved transport av utgående gods enn ved transport av inngående gods. Andelene fremkommer av tabell 2-6.

Tabell 2-6: Andel ut- og inngående gods transportert med egne transportmiddel og med innkjøpt transport.

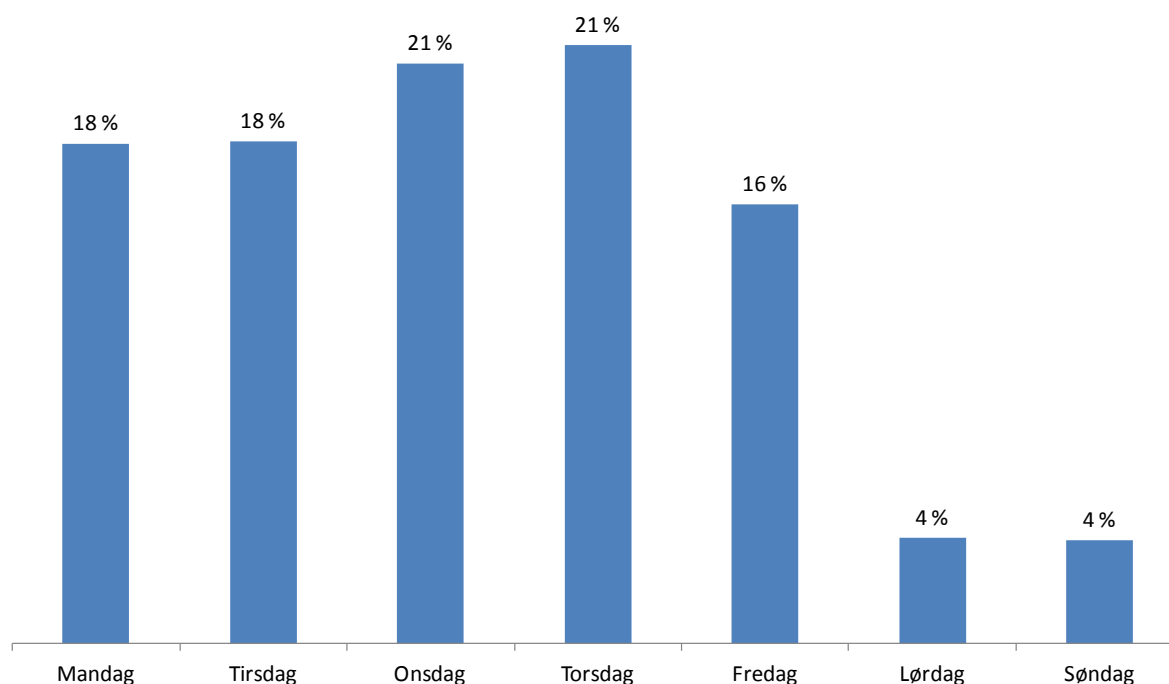
	Utgående	Inngående
Egne transportmiddel	27 %	9 %
Innkjøpt transport	73 %	91 %

## 2.6 FORDELING PÅ UKEDAGER

For å kartlegge fordelingen av godsforsendelser på ukedager ble følgende spørsmål stilt:

*"Angi ca. fordeling i løpet av en uke for utgående gods."*

Fordelingen av utgående gods på ukedager fremkommer av figur 2-8.



Figur 2-8: Fordeling av utgående gods på ukedager.

Det fremkommer av figuren ovenfor at mengden utgående gods er størst på onsdag og torsdag. Av den totale utgående godsmengden fra bedriftene transporteres 21 % på onsdag og 21 % på torsdag. I begynnelsen og slutten av uka er utgående godsmengde noe lavere. I helgen (lørdag og søndag) sendes totalt kun 8 % av bedriftenes utgående mengde gods.

## 2.7 TRANSPORTMIDDEL

For å kartlegge hvilke transportløsninger bedriftene benytter ble følgende spørsmål stilt respondentene:

*"Angi ca. andel utgående godsmengde som transporteres med lastebil, jernbane, båt, fly eller kombinasjoner av disse transportmidlene".*

I tabell 2-7 fremkommer andel av den totale ut- og inngående godsmengde som transporteres med ulike transportmidler, eller kombinasjoner av transportmidler.

Tabell 2-7: Prosentvis fordeling av ut- og inngående godsmengde på transportmiddel.

Transportmåte	Utgående	Inngående
Veg	49,9 %	36,8 %
Båt+veg	18,2 %	34,1 %
Båt	17,4 %	23,3 %
Jernbane	12,0 %	3,5 %
Jernbane+veg	1,8 %	1,0 %
Annet	0,4 %	0,5 %
Båt+jernbane+veg	0,1 %	0,7 %
Fly+veg	0,1 %	0,0 %
Båt+jernbane	0,0 %	0,0 %
Fly	0,0 %	0,0 %

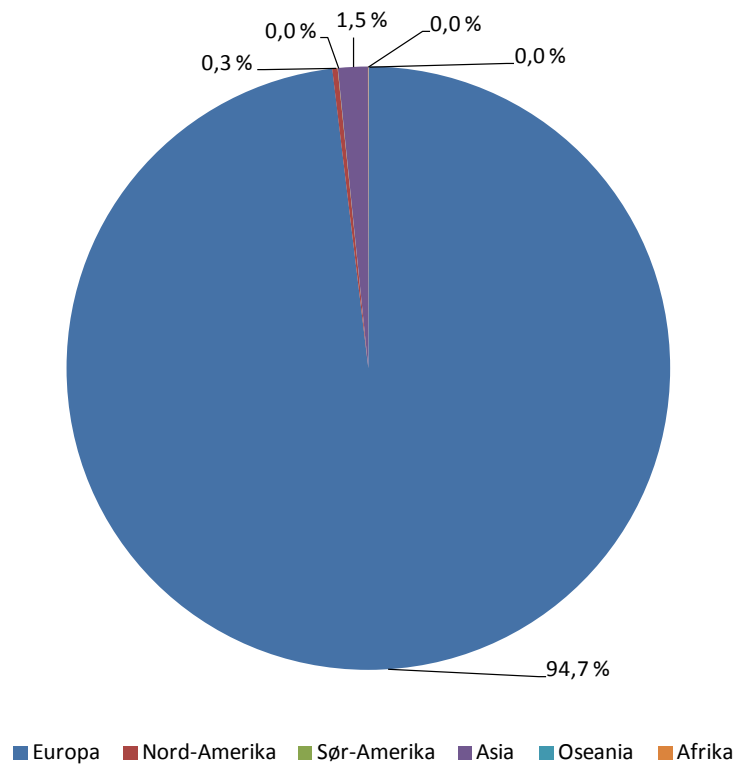
Det fremkommer av tabellen at halvparten av bedriftenes utgående godsmengde transporteres på veg helt til godsets sluttdestinasjon. Når det gjelder andelen inngående gods som transporteres utelukkende på veg er denne noe lavere enn for utgående gods. Det kan videre leses ut av tabell 2-7 at båt i større grad anvendes for inngående enn for utgående gods. Når det gjelder utgående gods, så transporteres 36 % av godsmengden hele eller deler av strekningen fra bedriftene til godsets sluttdestinasjon med båt. Andelen inngående gods som transporteres hele eller deler av strekningen til bedriften med båt er på 57 %. Det fremkommer også av tabellen at jernbane i større grad benyttes til utgående enn til inngående godstransporter.

## 2.8 GEOGRAFI

I dette kapittelet presenteres geografisk sluttdestinasjon for utgående gods og geografisk opphavssted for bedriftenes inngående gods.

### 2.8.1 Geografisk sluttdestinasjon for utgående gods

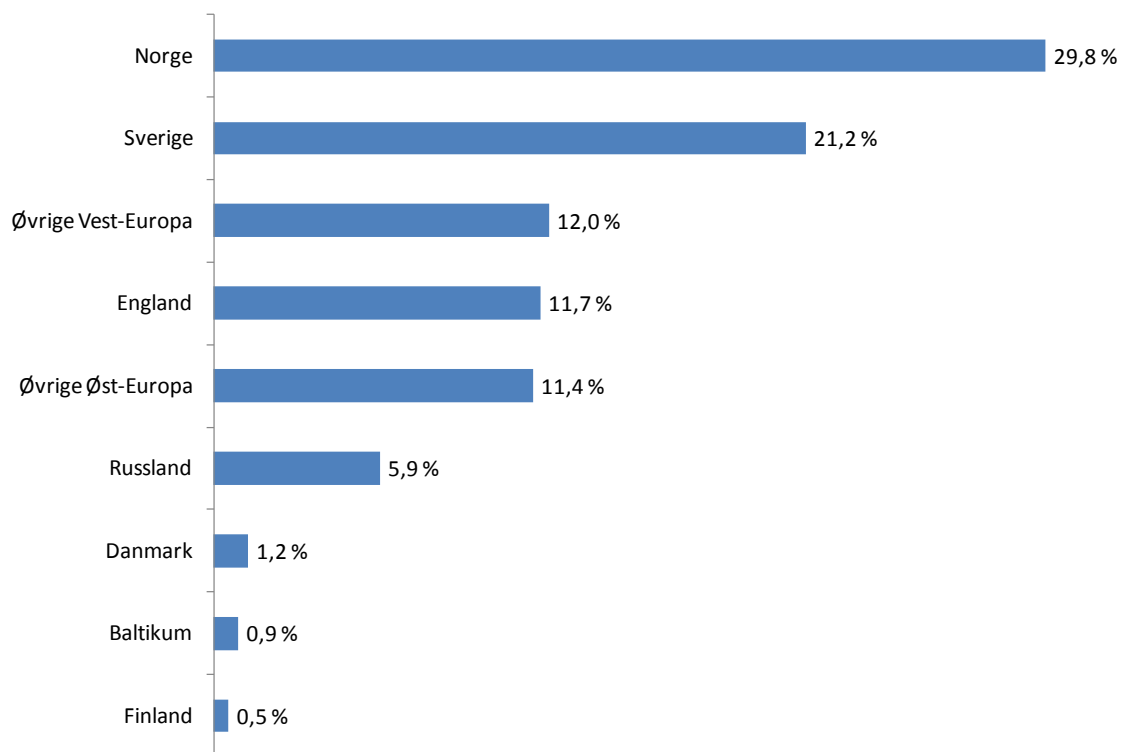
Den geografiske sluttdestinasjon for utgående gods befinner seg i all hovedsak i Europa (inkl. Norge). Nesten 95 % av bedriftenes utgående godsvolum sendes til Europa, halvannen prosent sendes til destinasjoner i Asia og 0,3 % sendes til destinasjoner i Nord-Amerika.



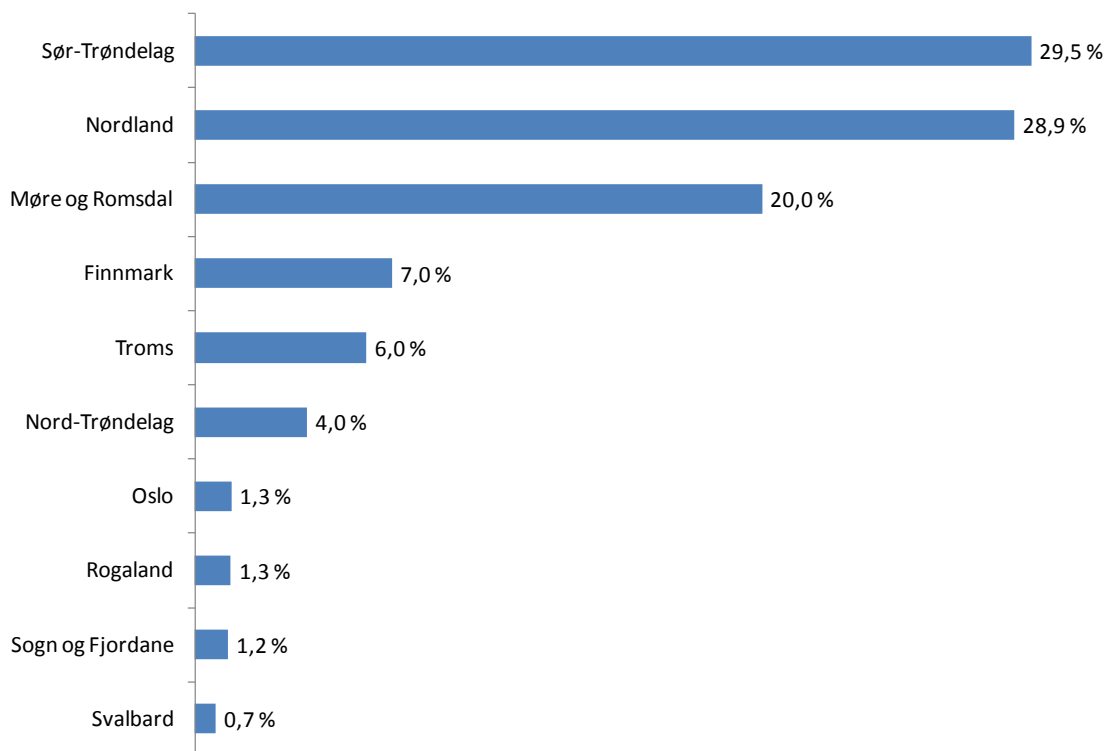
Figur 2-9: Fordeling av utgående gods på verdensdel.<sup>5</sup>

Figur 2-10 illustrerer hvilke land i Europa som mottar mest av den utgående godsmengden fra bedriftene som er kartlagt i undersøkelsen. Omlag 30 % av bedriftenes utgående godsmengde sendes til destinasjoner i Norge, noe som innebærer at Norge (ikke overraskende) er det land mest gods sendes til fra de kartlagte bedriftene. Av landene utenfor Norge er Sverige, med vel 20 % av utgående godsmengde, den største mottakeren av gods fra bedriftene som tok del i undersøkelsen. Andre enkeltland som er store mottakere av gods er England (12 % av utgående godsmengde) og Russland (6 % av utgående godsmengde).

<sup>5</sup> Årsaken til at summen av verdensdelenes andeler er mindre enn 100 % skyldes at for 3,5 % av godsmengden er kategorien "andre" ført opp som sluttdestinasjon.



Figur 2-10: Andel av total utgående godsmengde fordelt på land/regioner i Europa.

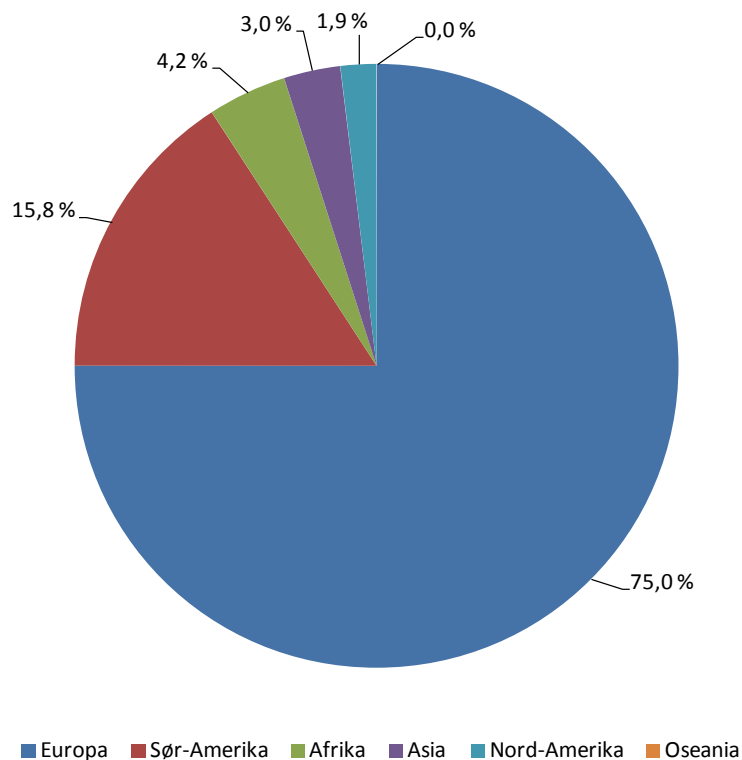


Figur 2-11: Fylkesvis fordeling av utgående gods som går til destinasjoner i Norge.

Tre fylker i Norge er mottakere av nesten 80 % av den utgående godsmengden fra de kartlagte bedriftene. Aller mest gods sendes til destinasjoner i Sør-Trøndelag og i Nordland. Av det utgående godset som sendes til destinasjoner i Norge, går om lag 30 % til Sør-Trøndelag og ca. 29 % til Nordland. Som mottaker av 20 % av det utgående godset er også Møre og Romsdal en stor godsmottaker fra bedriftene som er kartlagt. Andelen av godset som sendes til Norge er i figur 2-11 fordelt ut fra hvilket fylke som er sluttdestinasjon.

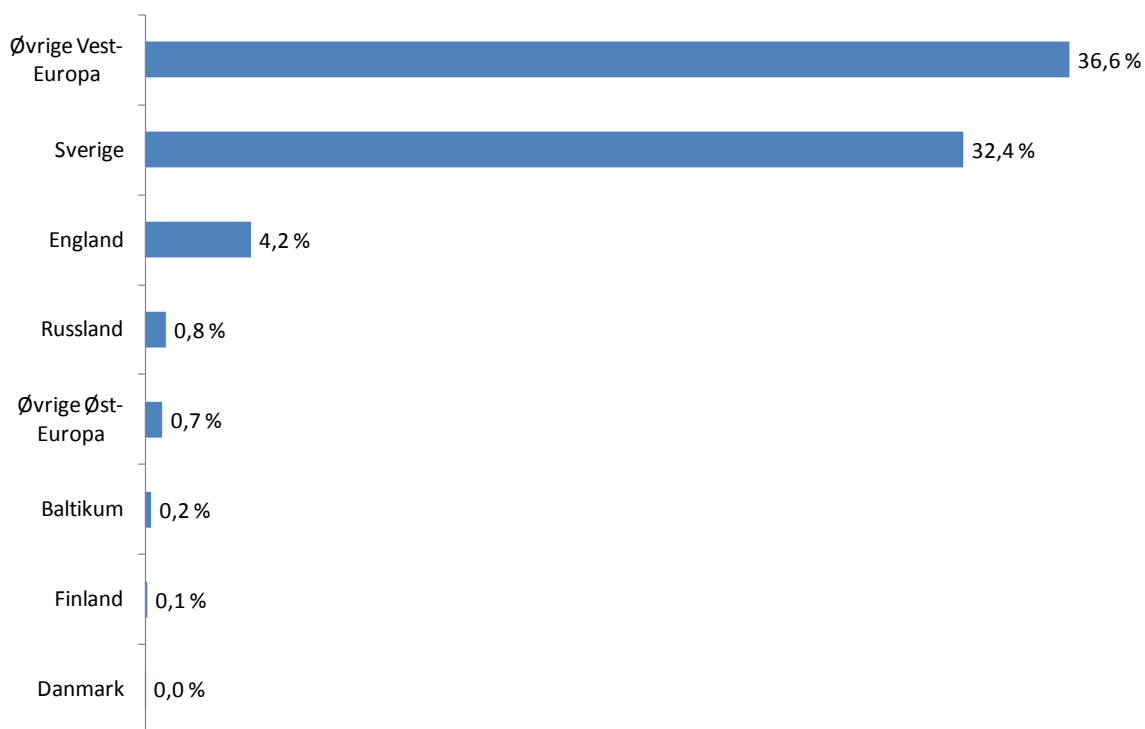
## 2.8.2 Geografisk opprinnelsessted for inngående gods

I figur 2-12 er det inngående godset som har sin opprinnelse utenfor Norge fordelt ut fra hvilken verdensdel godset kommer fra. Det fremkommer av figuren at det meste av det inngående godset, som ikke kommer fra Norge, kommer fra Europa (75 %), fulgt av Sør-Amerika (16 %). Godset bedriftene mottar fra Afrika (4 %), Asia (3 %) og Nord-Amerika (2 %) utgjør en forholdsvis liten andel av den totale mengden gods de kartlagte bedriftene mottar fra steder utenfor Norge. Respondentene oppgir at de ikke mottar noe gods fra Oseania.

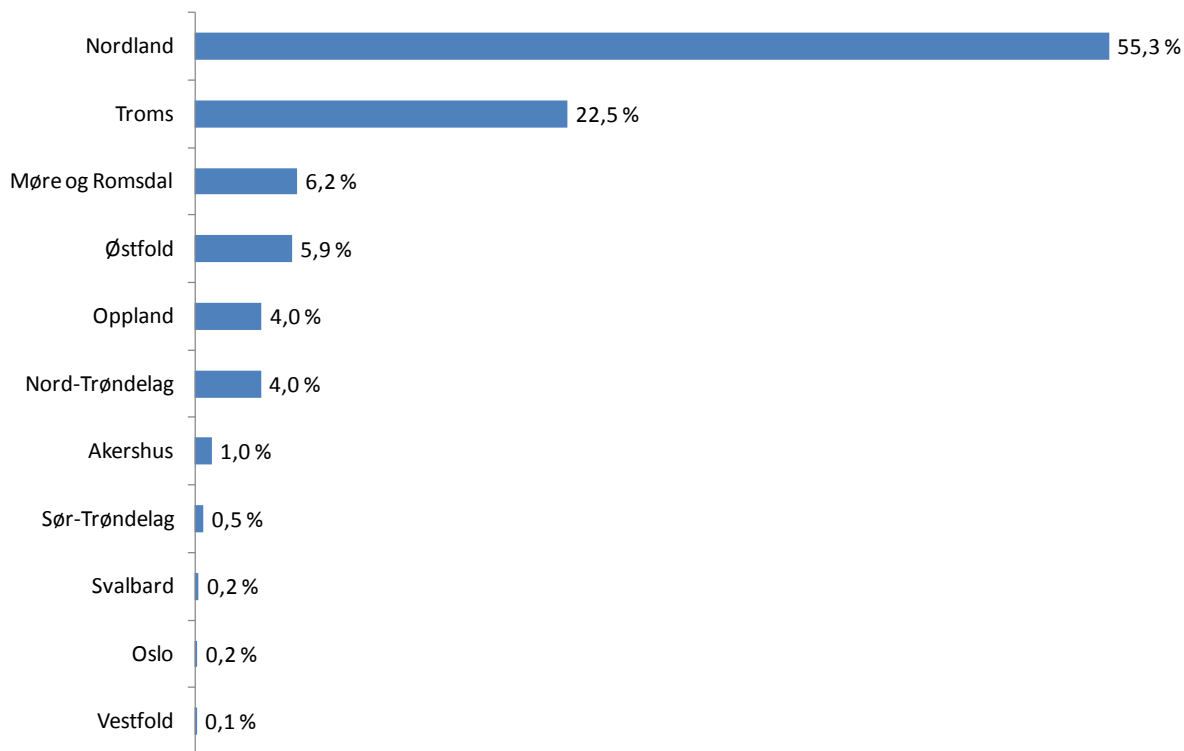


Figur 2-12: Inngående gods, med opprinnelse utenfor Norge, fordelt på verdensdel.

Sverige er det landet i Europa de kartlagte bedriftene mottar mest gods fra. Om lag 1/3 av godset bedriftene mottar fra steder utenfor Norge kommer fra Sverige. England er opprinnelseslandet til 4 % av den godsmengde bedriftene mottar fra utenfor Norge. Når gruppen "Øvrige Vest-Europa" (36,6 %) summeres med Sverige (32,4 %), England (4,2 %) og Finland (0,1 %), fremkommer det at 73 % av godset som ikke kommer fra Norge, kommer fra Vest-Europa. Fra Øst-Europa (summen av Russland, "Øvrige Øst-Europa" og Baltikum) kommer kun 1,5 % av den godsmengde de kartlagte bedriftene mottar fra steder utenfor Norge.



Figur 2-13: Andel av inngående godsmengde fra utenfor Norge, fordelt på land/regioner i Europa.



Figur 2-14: Fordeling av inngående godsmengde ut fra opprinnelsesfylke i Norge.

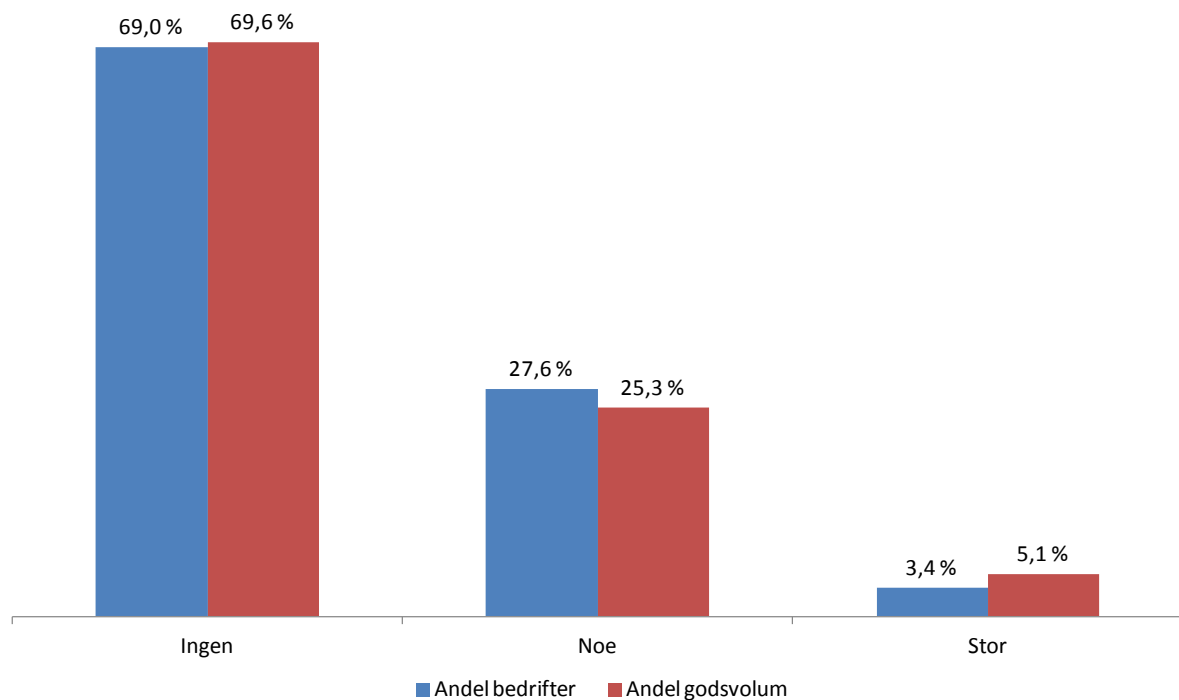
I figur 2-14 er inngående godsmengde fordelt ut fra hvilket fylke godset kommer fra. Det fremkommer av figuren at de kartlagte bedriftene mottar mest gods fra Nordland og Troms. Over halvparten av inngående godsmengde kommer fra Nordland og om lag 20 % kommer fra Troms. Andre fylker bedriftene mottar en viss andel gods fra er Møre og Romsdal (6 %), Østfold (6 %), Oppland (4 %) og Nord-Trøndelag (4 %).

## 2.9 ÅPNE SPØRSMÅL

Til slutt i spørreskjemaet ble respondentene stilt åpne spørsmål knyttet til i hvilken grad en containerforbindelse via Nordøstpassasjen fra Trøndelag eller Nordland, en jernbaneforbindelse mellom Helgeland og Västerbotten og en fast forbindelse over Kvarken ville bety for deres bedrift. Svarene ble kodet ut fra hvorvidt respondentene gav uttrykk for at hver av de tre nye transportmulighetene 1) ikke ville ha betydning, 2) ville ha noe betydning eller 3) ville ha stor betydning for bedriften.

### 2.9.1 Containerforbindelse via Nordøstpassasjen

Fordelingen av bedriftene og samlet godsvolum (inn- og utgående) ut fra hvilken betydning respondentene gav uttrykk for at en slik forbindelse ville ha for egen bedrift fremkommer av figur 2-15.



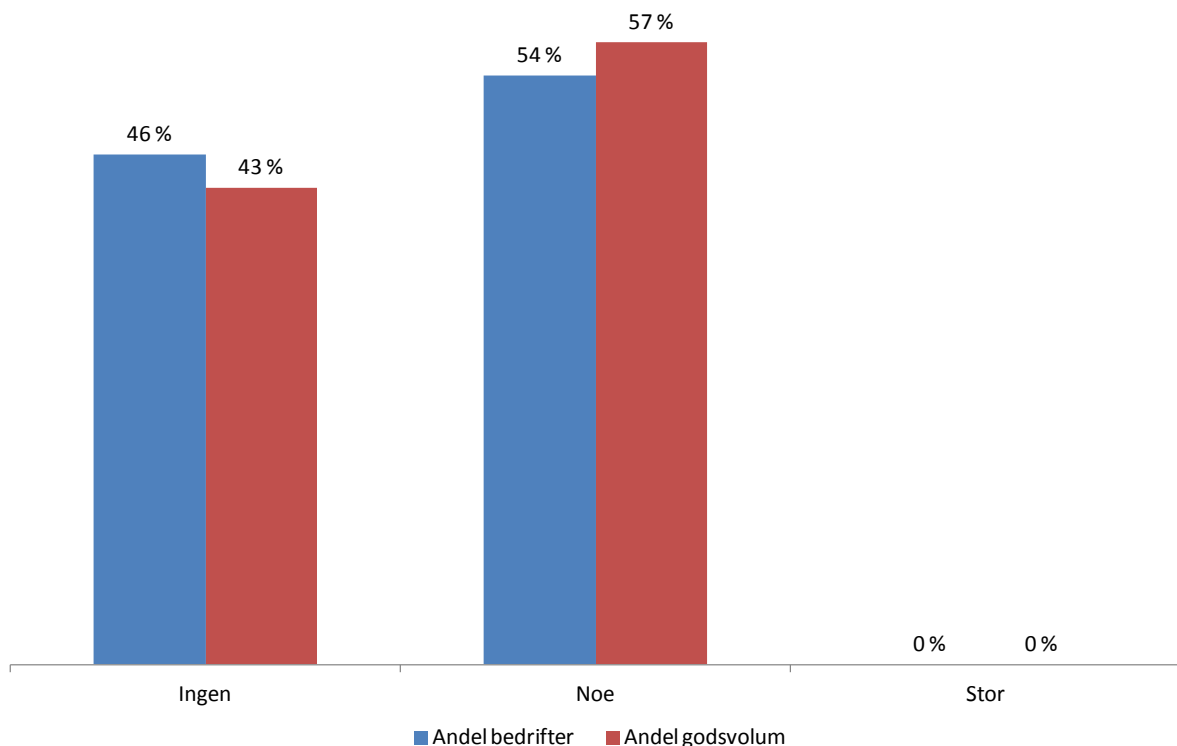
Figur 2-15: Betydningen av en containerforbindelse via Nordøstpassasjen.



Det fremkommer av figur 2-15 at en klar overvekt av bedriftene som tok stilling til spørsmålet om hvordan deres bedrift ville påvirkes av en containerforbindelse via Nordøstpassasjen, oppgav at en slik forbindelse ikke ville ha noen betydning for bedriften. Andelen som oppgir at en slik forbindelse ikke vil ha betydning er den samme når vi ser på andelen av bedriftene som oppgir dette, og når vi ser på hvor stor andel av samlet godsvolum (inn- og utgående) disse representerer. Om lag ¼ av bedriftene oppgir at en containerforbindelse via Nordøstpassasjen vil ha betydning for bedriften. Kun 3 % av bedriftene, som representerer 5 % av godsvolumet, gir uttrykk for at en slik containerforbindelse vil ha stor betydning for deres bedrift.

## 2.9.2 Jernbaneforbindelse mellom Helgeland og Västerbotten

På det åpne spørsmålet: "Hva vil en bedre jernbaneforbindelse mellom Norge (Helgeland) og Sverige (Västerbotten) bety for din bedrift?", svarte 46 % av de respondentene som besvarte spørsmålet at en slik forbindelse ikke ville ha noen betydning for deres bedrift. Inn- og utgående gods til disse bedriftene utgjorde 43 % av samlet inn- og utgående godsmengde til alle bedriftene som besvarte spørsmålet.

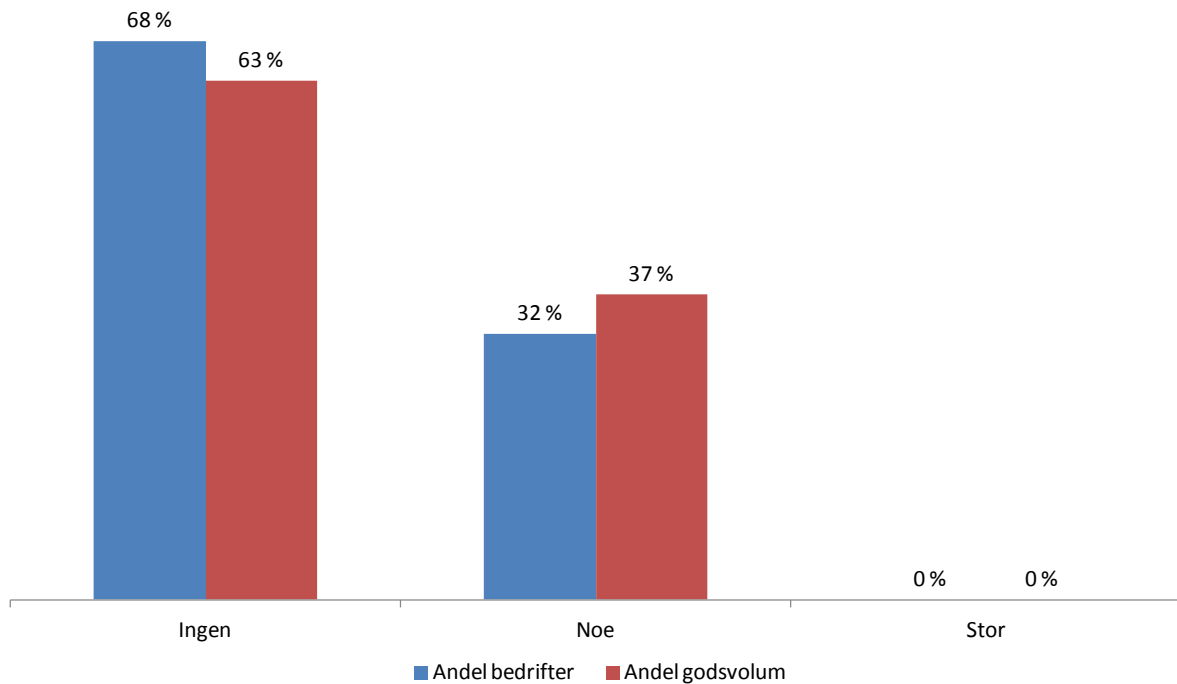


Figur 2-16: Betydning av jernbaneforbindelse mellom Helgeland og Västerbotten.

Av respondentene som oppgir at en jernbaneforbindelse mellom Helgeland og Västerbotten vil ha noe betydning, er det en del som peker på en slik forbindelse vil kunne føre til at egne kunder kan nås på en raskere og tryggere måte enn ved bruk av bil. Andre respondenter påpeker at en slik forbindelse vil kunne medføre flere svenske varer på det norske markedet.

### 2.9.3 Fast forbindelse over Kvarken

På det åpne spørsmålet "Hva vil en fast forbindelse via Kvarken (Sverige, Finland) bety for din bedrift?" oppgav 68 % av bedriftene at en slik forbindelse ikke ville ha noen betydning for deres bedrift. Når det korrigeres for bedriftenes inn- og utgående godsmengde blir andelen som oppgir at en fast forbindelse ikke vil ha noen betydning noe lavere, dvs. at bedrifter med store inn- og utgående godsvolum i større grad oppgir at en fast forbindelse vil ha noe betydning.



Figur 2-17: Betydning av en fast forbindelse over Kvarken.

### 2.9.4 Oppsummering åpne spørsmål

Det fremkommer, når en sammenholder figur 2-15, figur 2-16 og figur 2-17, at en jernbane-forbindelse mellom Helgeland og Västerbotten vil bety mer for bedriftene i Trøndelag og Nordland enn hva en containerforbindelse via Nordøstpassasjen eller en fast forbindelse over Kvarken vil gjøre.

### 3. OPPSUMMERING

Formålet med dette notatet har vært å identifisere dagens inn- og utgående godstrømmer til bedrifter i Sør-Trøndelag, Nord-Trøndelag og Nordland. Dette har blitt gjort gjennom intervjuer og utsendelse av spørreskjema til et utvalg av godsgenererende bedrifter i tidsrommet mars til april 2014. Representanter for 40 bedrifter ble intervjuet. Samlet salgsverdi for de kartlagte bedriftene beløp seg i 2012 til 9,96 mrd. kr. Basert på svarene som kom inn kan følgende punkter fremheves:

#### *Størrelse på forsendelser:*

Inngående gods kom i større grad som store forsendelser (>21 tonn) enn utgående gods. Andelen inngående gods som kom i store forsendelser var på 82 %. Andelen utgående gods som kom i store forsendelser var på 56 %.

#### *Kundekategorier:*

De kartlagte bedriftene sender størst godsvolum til kunder innenfor "byggindustri/-installatører" og "prosess- og leverandørindustri". Nesten ¾ av alt utgående godsvolum sendes til kunder i disse to kategoriene.

#### *Godskategorier:*

Når det gjelder utgående gods fra bedriftene er om lag 19 % av volumet definert som ømfintlig for temperatur, støt, eller som voluminøst eller farlig. For inngående gods utgjør tilsvarende kategorier gods 37 % av godsvolumet.

#### *Lastebærere:*

Mobile lastbærere, slik som ISO-containere, blir i betraktelig større grad benyttet til transport av utgående gods enn til transport av inngående gods. Semitrailer er den mest brukte mobile lastbæreren for så vel inn- som for utgående godstransport.

#### *Innkjøp av transportert:*

Bedriftene benytter i større grad egne transportmiddel til utgående godstransport enn til inngående godstransport. Andelen godsmengde som transporteres med egne transportmiddel er på om lag 25 % for utgående gods, og ca. 10 % for inngående gods.

#### *Fordeling av forsendelser på ukedager:*

I perioden mandag til torsdag er daglig utgående godsmengde fra bedriftene noenlunde lik. På fredagene er utgående godsmengde noe lavere, og i helgen senes en forholdsvis liten andel av bedriftenes utgående gods.

#### *Transportmiddel:*

Omlag halvparten av bedriftenes utgående godsmengde sendes på veg helt til godsets sluttdestinasjon. Andelen inngående gods som sendes utelukkende på veg er noe lavere; 37 %. Den vanligste multimodale transportløsning for de kartlagte bedriftene er kombinasjonen av båt- og vegtransport. For utgående transporter benyttes denne transportløsningen til 18 % av godsmengden, og for inngående transporter benyttes kombinasjonen båt/veg til transport av 34 % av godsmengden.

### *Geografi:*

Sverige, England og Russland er de enkeltlandene utenfor Norge som mottar størst andel av bedriftenes utgående gods. Fylkene i Norge som mottar mest gods er Sør-Trøndelag, Nordland og Møre og Romsdal. Når det gjelder inngående gods, så er Sverige det enkeltland hvor mest gods har sin opprinnelse. England og Russland er andre enkeltland bedriftene mottar mye gods fra, men ettersom over  $\frac{1}{3}$  av inngående godsmengde kommer fra "øvrige Vest-Europa", kan det være enkeltland i denne kategorien som genererer store godsvolum til de kartlagte bedriftene. Nordland og Troms er fylkene som sender mest gods til bedriftene som er kartlagt i denne undersøkelsen, om lag 75 % av bedriftenes inngående gods kommer fra de to fylkene.

### *Betydningen av en containerforbindelse via Nordøstpassasjen:*

En klar overvekt av bedriftene (69 %) oppgir at en containerforbindelse via Nordøstpassasjen ikke vil ha noen betydning for dem. Andelen av bedriftene som oppgir at en slik forbindelse vil ha noe eller stor betydning for dem, er på henholdsvis 28 % og 3 %

### *Betydningen av en jernbaneforbindelse mellom Helgeland og Västerbotten:*

Når det gjelder en jernbaneforbindelse mellom Helgeland og Västerbotten, oppgir over halvparten av bedriftene (54 %) at en slik forbindelse vil være av noe betydning for deres bedrift. Ingen bedrifter oppgir at en slik forbindelse vil være av stor betydning.

### *Betydningen av en fast forbindelse over Kvarken:*

I overkant av 30 % av bedriftene oppgir at en fast forbindelse over Kvarken vil ha noe betydning for deres bedrift. Ingen bedrifter oppgir at en slik forbindelse vil være av stor betydning for deres bedrift.

## **VEDLEGG 1**

## Godsstrømsanalyse Trøndelag og Nordland

Denne godsstrømsanalysen skal kartlegge godstrømmene til og fra bedrifter i Sør- og Nord-Trøndelag og Nordland. Din informasjon vil gi et bedre grunnlag for å beskrive status, lage prognoser, samt analysere ulike transportløsninger og muligheter. Målet er å innhente kunnskap som gjør oss bedre i stand til å ta gode beslutninger mht. transportinfrastruktur, samarbeid og koordinering. Analysener et samarbeidsprosjekt mellom Norge, Sverige og Finland kalt Nordic Logistic Corridor.

Vi setter stor pris på om din bedrift kan fylle ut dette skjemaet på best mulig måte og deretter returnere det i svarkonvolutt (porto allerede betalt). Bedriftsspesifikk data behandles konfidensielt. Skjemaet består av to deler (1) utgående gods og (2) innkommende gods. Vi er avhengig av høy svarprosent for at undersøkelsen skal bli så bra som mulig, og håper derfor at dere kan svare.

Spørreskjema besvares av:

Navn: \_\_\_\_\_

Stilling: \_\_\_\_\_

Arbeidssted: \_\_\_\_\_

Bransje: \_\_\_\_\_

Postadresse: \_\_\_\_\_

E-post: \_\_\_\_\_

Telefon: \_\_\_\_\_

Ja, jeg vil ha en rapport av resultatene når undersøkelsen er ferdig.

Vennligst angi hvilken enhet dere måler godsmengden i. Med godsmengde menes utgående og inngående gods. Avfall og resteprodukter er ekskludert.

Tonn (virkelig vekt)

antall m<sup>3</sup>

Annen enhet, skriv her:

.....

Om dere ikke bruker vekt i tonn, vær snill å angi en ca omregningsfaktor:

1 m<sup>3</sup> ≈ .....tonn (virkelig vekt)

Annen enhet: ..... ≈ .....tonn (virkelig vekt)

I svarene vil vi helst at dere oppgir data for 2012. Om dere ikke kan rapportere for 2012, vær så snill å angi hvilket år dere svarer for her.....

*Ikke nøl med å ta kontakt med oss om dere har spørsmål eller kommentarer:*

XXXX

tel. XXXX

e-post: XXXX

**DEL 1 UTGÅENDE GODS**

<p>1.0 Angi total antall ansatte i gjennomsnitt året dere rapporterer for:</p> <p style="text-align: center;">_____ (personer)</p>	<p>1.1 Vær vennlig å angi ca total salgsverdi for bedriftens varer i det rapporterte året.</p> <p style="text-align: center;">_____ <input type="checkbox"/> NOK (ekskl. moms)</p> <p style="text-align: center;">Annen valuta:</p>
--	---

1.2 Vær vennlig å angi (ca.) totale mengde utgående gods som leveres fra deres bedrift i rapportåret.

\_\_\_\_\_ Tonn

Annen enhet, skriv her: .....

1.3 Vennligst angi andel av totalt utgående godsmenge fordelt på størrelsen på forsendelsen.

Størrelse på forsendelsen	Andel av total utgående godsmenge
>35 tonn	_____ %
35-21 tonn	_____ %
20-11 tonn	_____ %
10-6 tonn	_____ %
<5 tonn	_____ %
<b>Sum</b>	<b>100%</b>

1.4 Hvilke kundekategorier leverer deres bedrift til og hvilken andel av den utgående godsmenge representerer disse?

Kundekategori	Ca. andel av utgående godsmenge
Prosess- og leverandørindustri	.....%
Byggindustri/-installatører	.....%
Partihandel/grossist	.....%
Detaljhandel	.....%
Annet:.....	.....%
<b>Sum</b>	<b>100 %</b>

Kommentar: .....

1.5 Vennligst del inn bedriftens utgående gods i kategoriene nedenfor:

<p><b>a</b></p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Kategori</th> <th style="text-align: left;">Andel av total utgående godsmenge</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Normalt gods*</td> <td>.....%</td> </tr> <tr> <td>Annet:.....</td> <td>.....%</td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;"><b>Sum</b></td> <td style="text-align: right;"><b>100 %</b></td> </tr> </tbody> </table> <p><b>b</b></p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Kategori</th> <th style="text-align: left;">Andel av total utgående godsmenge</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Kjøl- og frys</td> <td>.....%</td> </tr> <tr> <td>Varmegods**</td> <td>.....%</td> </tr> <tr> <td>Annet:.....</td> <td>.....%</td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;"><b>Sum</b></td> <td style="text-align: right;"><b>100 %</b></td> </tr> </tbody> </table> <p><b>c</b></p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Kategori</th> <th style="text-align: left;">Andel av total utgående godsmenge</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Volumiøst gods***</td> <td>.....%</td> </tr> <tr> <td>Gods som ikke er volumiøst</td> <td>.....%</td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;"><b>Sum</b></td> <td style="text-align: right;"><b>100 %</b></td> </tr> </tbody> </table>	Kategori	Andel av total utgående godsmenge	Normalt gods*	.....%	Annet:.....	.....%	<b>Sum</b>	<b>100 %</b>	Kategori	Andel av total utgående godsmenge	Kjøl- og frys	.....%	Varmegods**	.....%	Annet:.....	.....%	<b>Sum</b>	<b>100 %</b>	Kategori	Andel av total utgående godsmenge	Volumiøst gods***	.....%	Gods som ikke er volumiøst	.....%	<b>Sum</b>	<b>100 %</b>	<p><b>d</b></p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Kategori</th> <th style="text-align: left;">Andel av total utgående godsmenge</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Omfintlig gods</td> <td>.....%</td> </tr> <tr> <td>Gods som tåler støt</td> <td>.....%</td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;"><b>Sum:</b></td> <td style="text-align: right;"><b>100 %</b></td> </tr> </tbody> </table> <p><b>e</b></p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Kategori</th> <th style="text-align: left;">Andel av total utgående godsmenge</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Farlig gods/ADR</td> <td>.....%</td> </tr> <tr> <td>Ikke farlig gods</td> <td>.....%</td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;"><b>Sum:</b></td> <td style="text-align: right;"><b>100 %</b></td> </tr> </tbody> </table> <p><input type="checkbox"/> Vet ikke</p>	Kategori	Andel av total utgående godsmenge	Omfintlig gods	.....%	Gods som tåler støt	.....%	<b>Sum:</b>	<b>100 %</b>	Kategori	Andel av total utgående godsmenge	Farlig gods/ADR	.....%	Ikke farlig gods	.....%	<b>Sum:</b>	<b>100 %</b>
Kategori	Andel av total utgående godsmenge																																										
Normalt gods*	.....%																																										
Annet:.....	.....%																																										
<b>Sum</b>	<b>100 %</b>																																										
Kategori	Andel av total utgående godsmenge																																										
Kjøl- og frys	.....%																																										
Varmegods**	.....%																																										
Annet:.....	.....%																																										
<b>Sum</b>	<b>100 %</b>																																										
Kategori	Andel av total utgående godsmenge																																										
Volumiøst gods***	.....%																																										
Gods som ikke er volumiøst	.....%																																										
<b>Sum</b>	<b>100 %</b>																																										
Kategori	Andel av total utgående godsmenge																																										
Omfintlig gods	.....%																																										
Gods som tåler støt	.....%																																										
<b>Sum:</b>	<b>100 %</b>																																										
Kategori	Andel av total utgående godsmenge																																										
Farlig gods/ADR	.....%																																										
Ikke farlig gods	.....%																																										
<b>Sum:</b>	<b>100 %</b>																																										

\*Gods som ikke er omfintlig for temperatur, støt, eller er volumiøst eller farlig. \*\*Gods som må beskyttes mot for lav temperatur, pga. f.eks. risiko for frostskafer. \*\*\*Eksempelvis lang eller bred last.

1.6 Hvor stor andel av bedriftens utgående gods transporteres med mobile lastbærere, slik som ISO-containerer? Oppgi ca. den andel av utgående godsmengde som er med mobile lastbærere (antall containere)

	<i>Ca. andel av total utgående godsmengde</i>
Mobile lastbærere .....	.....%
Øvrig:.....	.....%
<i>Sum</i>	<i>100%</i>

→ <i>Type lastebære</i>	<i>Ca. andel av utgående godsmengde med mobile lastbærere</i>
ISO Container, 40f .....	.....%
ISO Container, 30f .....	.....%
ISO Container, 20f .....	.....%
ISO Container, 10f .....	.....%
Termocontainer, 40f .....	.....%
Termocontainer, 20f .....	.....%
Semitrailer .....	.....%
Vekselflak .....	.....%
Annet:.....	.....%
<i>Sum</i>	<i>100 %</i>

Kommentar: .....

1.7 Hvor stor andel av utgående godsmengde transporteres med egne transportmiddel, eller innkjøpte transportmiddel fra andre transportører slik som DHL, Schenker og liknende? Ved bruk av transportselskap, vennligst angi de to største transportørene for din bedrifts utgående godsmengde.

	<i>Andel av utgående godsmengde</i>		<i>Andel av utgående godsmengde</i>
Egne transportmiddel:.....%			
Innkjøpt transport.....%	→	Speditør/transportør 1:.....%	
<i>Sum:</i>	<i>100 %</i>	Speditør/transportør 2:.....%	

Kommentar: .....

1.8 Angi ca. fordeling i løpet av en uke for utgående gods.

<i>Dag</i>	<i>Ca. fordeling (% av utgående godsmengde)</i>
Mandag .....	.....%
Tirsdag .....	.....%
Onsdag .....	.....%
Torsdag .....	.....%
Fredag .....	.....%
Lørdag .....	.....%
Søndag .....	.....%
<i>Sum:</i>	<i>100 %</i>

Vet ikke

Kommentar: .....

1.9 Angi ca. andel utgående godsmengde som transporteres med lastebil, jernbane, båt, fly eller kombinasjoner av disse transportmidlene.

<i>Transportmåte</i>	<i>Andel</i>
Veg .....	.....%
Jernbane .....	.....%
Jernbane+Veg .....	.....%
Båt .....	.....%
Båt + veg .....	.....%
Båt + jernbane .....	.....%
Båt + jernbane + veg .....	.....%
Fly .....	.....%
Fly+Veg .....	.....%
Annet transportmiddel:.....	.....%
<i>Sum:</i>	<i>100 %</i>

Kommentar: .....



1.10 Angi fordelingen av den utgående godsmengden som går fra din bedrift til de geografiske områdene nedenfor  
(Oppgi bruk av omlastningsterminal for innenriks eventuelt grensepassasje ved eksport)

Mottakere i	Andel av utgående godsmengde	Første omlastningsterminal (ved flere, angi den største)
Trøndelag og Nordland	Ca:.....%	Omlastningsterminal:.....
Øvrige Norge	Ca:.....%	Omlastningsterminal:.....
	+	Norsk grensepassasje ved eksport*** (Angi område A-H fra kartet. Ved flere, angi det største)
Sverige	Ca:.....%	Norsk grensepassasje:.....
Danmark	Ca:.....%	Norsk grensepassasje:.....
Finland	Ca:.....%	Norsk grensepassasje:.....
England	Ca:.....%	Norsk grensepassasje:.....
Øvrige Vest-Europa*	Ca:.....%	Norsk grensepassasje:.....
Baltikum	Ca:.....%	Norsk grensepassasje:.....
Russland	Ca:.....%	Norsk grensepassasje:.....
Øvrige Øst-Europa**	Ca:.....%	Norsk grensepassasje:.....
Nord-Amerika	Ca:.....%	Norsk grensepassasje:.....
Sør-Amerika	Ca:.....%	Norsk grensepassasje:.....
Asia	Ca:.....%	Norsk grensepassasje:.....
Oseania	Ca:.....%	Norsk grensepassasje:.....
Afrika	Ca:.....%	Norsk grensepassasje:.....
Andre:.....	Ca:.....%	Norsk grensepassasje:.....
	<i>Sum</i> 100%	

\*Belgia, Nederland, Luxemburg, Tyskland, Frankrike, Spania, Portugal, Italia, Sveits, Østerrike, Liechtenstein, Tsjekia

\*\*Polen, Bulgaria, Romania, Tyrkia, Hellas, Ungarn, Slovakia, Albania, tidligere Jugoslavia

\*\*\*Norsk grenseovergang ved eksport



- A: Norsk-Finske grensen
- B: Tromsø- Narvik-regionen (veg)
- C: Havnene i Narvik, Bodø, Mo i Rana, etc.
- D: Svensk-norske grensen (via feks E12)
- E: Trondheimsregionen
- F: Bergensregionen
- G: Osloregionen
- H: Svensk-norske grensen (feks E6)

Kommentar: \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

1.11. Angi ca. utgående godsmenge per fylke for innenlands godsfrakt. Fordelingen av vekt kan angis i prosent av total leveranse (om ønskelig).



	Fylke	Utgående godsmenge i tonn	(%)
20	Svalbard		
19	Finnmark		
18	Troms		
17	Nordland		
16	Nord-Trøndelag		
15	Sør-Trøndelag		
14	Møre og Romsdal		
13	Sogn og Fjordane		
12	Hordaland		
11	Rogaland		
10	Vest-Agder		
9	Aust-Ager		
8	Telemark		
7	Vestfold		
6	Buskerud		
5	Oppland		
4	Hedmark		
3	Oslo		
2	Akershus		
1	Østfold		

## DEL 2 INNGÅENDE GODS

2.0 Angi ca. **total innkjøpsverdi** for de innkjøpte varene til bedriften i rapportåret (i 1000NOK. ekskl. moms)

\_\_\_\_\_  NOK (ekskl. moms)  
 Annen valuta: \_\_\_\_\_

2.1 Angi **total inngående** godsmengde for det gods som blev leverert til bedriften i rapportåret:

\_\_\_\_\_  Tonn  
 m<sup>3</sup>  
 Annen enhet, skriv.....

2.2 Angi ca. **andel av inngående godsmengde** ut fra størrelsen på forsendelsen:

Størrelse på forsendelsen: **Andel av total inngående godsmengde**

>35 tonn	_____ %
35-21 tonn	_____ %
20-11 tonn	_____ %
10-6 tonn	_____ %
5-1 tonn	_____ %
<1 tonn	_____ %
Sum:	100%

2.3 Vennligst fordel bedriftens inngående gods inn i kategoriene nedenfor:

a	Kategori	Andel av totalt inngående godsmengde
	Normalt gods*	.....%
	Annet:.....	.....%
	Sum:	100 %

b	Kategori	Andel av total inngående godsmengde
	Kjøøl og frys	.....%
	Varmegods**	.....%
	Annet:.....	.....%
	Sum:	100 %

c	Kategori	Andel av total inngående godsmengde
	Volumiøst gods***	.....%
	Gods som ikke er volumiøst	.....%
	Sum:	100 %

d	Kategori	Andel av total inngående godsmengde
	Ømfintlig gods	.....%
	Gods som tåler støt	.....%
	Sum:	100 %

e	Kategori	Andel av total inngående godsmengde
	Farlig gods	.....%
	Ufarlig gods	.....%
	Sum	100 %

Vet ikke

\*Gods som ikke er ømfintlig for temperatur, støt, eller er volumiøst eller farlig.\*\*Gods som må beskyttes mot for lav temperatur, pga. f.eks. risiko for frostskafer. \*\*\*Eksempelvis lang eller bred last.

2.4 Hvor stor andel av bedriftens **inngående** gods transporteres med mobile lastebærere, slik som ISO-containere? Oppgi ca den andel av **inngående** godsmengde som er med mobile lastbærere.

	<i>Ca. andel av total inngående godsmengde</i>	
Mobile lastebærere	.....%	→
Øvrig.....	.....%	
<i>Sum:</i>	<i>100%</i>	

→ <i>Type lastbærer</i>	<i>Ca. andel av inngående godsmenge med mobile lastebærere:</i>	
ISO Container, 40f	.....%	
ISO Container, 30f	.....%	
ISO Container, 20f	.....%	
ISO Container, 10f	.....%	
Termocontainer, 40f	.....%	
Termocontainer, 20f	.....%	
Semitrailer	.....%	
Vekselflak	.....%	
Annet:.....	.....%	
<i>Sum:</i>	<i>100 %</i>	

*Kommentar:* .....

2.5 Hvor stor andel av inngående godsmengde transporteres med egne transportmiddel, samt gjennom transportselskap (feks DHL, Schenker osv) Der dere har brukt eksterne transportører, vennligst angi de to største transportørene ut fra din bedrifts inngående godsmengde:

	<i>Andel av inngående godsmengde</i>		<i>Andel av inngående godsmengde</i>
Egne transportmiddel:	.....%		
Innkjøpt transport:	.....% →	Speditør/transportør 1:.....%	
<i>Sum:</i>	<i>100 %</i>	Speditør/transportør 2:.....%	

*Kommentar:* .....

2.6 Angi hvor stor andel av din bedrifts inngående godsmengde som transporteres enten med lastebil, jernbane, båt, fly eller kombinasjoner av disse.

<i>Transportmåte</i>	<i>Andel</i>
Veg	.....%
Jernbane	.....%
Jernbane+Veg	.....%
Båt	.....%
Båt+Veg	.....%
Båt+Jernbane	.....%
Båt+Jernbane+Veg	.....%
Fly	.....%
Fly+Veg	.....%
Annen transportmåte:	.....%
<i>Sum:</i>	<i>100 %</i>

*Kommentar:* .....

2.7 Hvilke muligheter ser dere for økt bruk av intermodale transporter basert på jernbane?

.....  
 .....  
 .....  
 .....  
 .....  
 .....% av vårt **utgående** gods skulle kunne gå med jernbane i et intermodalt opplegg  
 .....% av vårt **inngående** gods skulle kunne gå med jernbane i et intermodalt opplegg

2.8 Angi hvordan **inngående godsmengde** fra deres bedrift fordeles på avsendere gjennom å angi geografiske områder (bruk omlastningsterminal ved innenriks transport. Ved eksport oppgi sted for grensepassering).

Avsendere i: Andel av inngående godsmengde		Første omlastningsterminal (ved flere, angi den største)
Trøndelag og Nordland	Ca:.....%	Omlastningsterminal:.....
Øvrige Norge	Ca:.....%	Omlastningsterminal:.....
+		Norsk grensepassasje ved eksport*** (Angi område A-H fra kartet. Ved flere, angi den største)
Sverige	Ca:.....%	Norsk grensepassasje:.....
Danmark	Ca:.....%	Norsk grensepassasje:.....
Finland	Ca:.....%	Norsk grensepassasje:.....
England	Ca:.....%	Norsk grensepassasje:.....
Øvrige Vesteuropa*	Ca:.....%	Norsk grensepassasje:.....
Baltikum	Ca:.....%	Norsk grensepassasje:.....
Ryssland	Ca:.....%	Norsk grensepassasje:.....
Øvrige Østeuropa**	Ca:.....%	Norsk grensepassasje:.....
Nordamerika	Ca:.....%	Norsk grensepassasje:.....
Sør-Amerika	Ca:.....%	Norsk grensepassasje:.....
Asia	Ca:.....%	Norsk grensepassasje:.....
Oceania	Ca:.....%	Norsk grensepassasje:.....
Afrika	Ca:.....%	Norsk grensepassasje:.....
Andre:.....	Ca:.....%	Norsk grensepassasje:.....
Sum: 100%		

\*Belgia, Nederland, Luxemburg, Tyskland, Frankrike, Spania, Portugal, Italia, Sveits, Østerrike, Liechtenstein, Tsjekia

\*\*Polen, Bulgaria, Romania, Tyrkia, Hellas, Ungarn, Slovakia, Albania, tidligere Jugoslavia

\*\*\*Norsk grensepassasje ved eksport



- A: Norsk-Finske grensen
- B: Tromsø-Narvik-regionen (veg)
- C: Havnene i Narvik, Bodø, Mo i Rana, etc.
- D: Svensk-norske grensen (via feks E12)
- E: Trondheimsregionen
- F: Bergensregionen
- G: Osloregionen
- H: Svensk-norske grensen (feks E6)

Kommentar: \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

2.9 Fordel innenriks inngående godsmengde per fylke. Fordelingen av vekt kan angis i prosent av total leveranse (om ønskelig).



	Fylke	Inngående godsmengde i tonn	(%)
20	Svalbard		
19	Finnmark		
18	Troms		
17	Nordland		
16	Nord-Trøndelag		
15	Sør-Trøndelag		
14	Møre og Romsdal		
13	Sogn og Fjordane		
12	Hordaland		
11	Rogaland		
10	Vest-Agder		
9	Aust-Ager		
8	Telemark		
7	Vestfold		
6	Buskerud		
5	Oppland		
4	Hedmark		
3	Oslo		
2	Akershus		
1	Østfold		

2.10 Hva skulle en containerforbindelse via nord-øst passasjen fra Trøndelag eller Nordland bety for dere?.....

.....

2.11 Hvor stor andel av bedriftens gods kunne gått gjennom nord-øst passasjen med en containerforbindelse via Trøndelag eller Nordland?

\_\_\_\_\_ % av utgående gods

\_\_\_\_\_ % av inngående gods

2.11Hva vil en bedre jernbaneforbindelse mellom Norge (Helgeland) og Sverige (Västerbotten) bety for din bedrift?.....

.....

2.12Hva vil en fast forbindelse via Kvarken (Sverige-Finland) bety for din bedrift?

.....





UNIVERSITETET I  
NORDLAND

HANDELSHØGSKOLEN I BODØ • HHB

Senter for innovasjon og bedriftsøkonomi, SIB AS

**Handelshøgskolen i Bodø (HHB)** ble etablert i 1985 under navnet Siviløkonomutdanningen i Bodø. HHB tilbyr en rekke utdanninger på bachelor, master og PhD nivå, og forskning innenfor flere områder. Ved HHB, som fra 1. januar 2011 er en del av Universitetet i Nordland, er det totalt ca. 1200 studenter og om lag 80 vitenskapelig ansatte.

**Senter for Innovasjon og Bedriftsøkonomi AS** ble etablert i 2004, og utfører utrednings- og forskningsoppdrag innenfor HHBs fagområder. Senteret er samlokalisert med HHB.

---

**Bodø Graduate School of Business** was established in 1985. Located in Bodø, Northern Norway, we offer various business courses, research, post-graduate training and business development. Today, HHB has approximately 80 academic positions and roughly 1,200 students distributed across bachelor-, master- and PhD programs. From 2011 HHB is one of four faculties at the University of Nordland.

**Centre for Innovation and Economics** was established in 2004, and carries out research projects within the same research areas as Bodø Graduate School of Business. The centre is located together with Bodø Graduate School of Business.