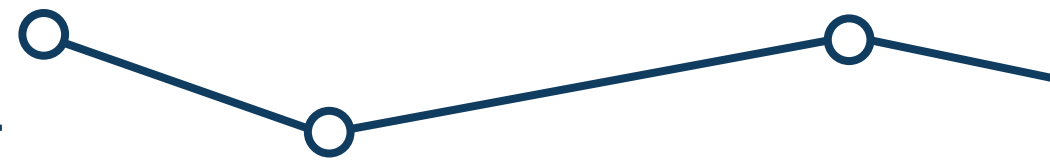




Status for buss og annen kollektivtransport



Oktober 2024

Sammendrag

Kollektivtrafikken tar veksten. Mellom 2010 og 2019 tok kollektivtrafikken all veksten i antall reisende. Under pandemien vokste igjen biltrafikken, men i 2022 og 2023 har kollektivtrafikken nesten tatt tilbake sin andel av de reisende.

Antall passasjerer i kollektivtrafikken økte med 13,9 prosent til 713 millioner passasjerer i 2023 fra 2022. Det omfatter rutetrafikk med buss, båt, tog, trikk og bane.

Bussbransjen er den eneste delen av kollektivtrafikken som har flere passasjerer i 2023 enn før pandemien, og har nå et solid grep på nærtrafikken rundt byene. Ekspressbussene har igjen fått opp farten, og leverte høyeste målte antall passasjerkilometer siden 2015.

Samlede billettinntekter fra kollektivtrafikken i 2023 ligger 11 prosent under nivået i 2019 i faste kroner. Det legger større byrder på offentlige budsjetter.



«Mellom 2010 og 2019 tok **kollektivtrafikken** all veksten i antall reisende.»

Positiv spiral: Politikerne må balansere mellom lavere billettpriser og flere avganger. Tiden frem til 2019 viste at det er mulig å lykkes med en positiv spiral: Stadig flere reisende gjorde det mulig å finansiere et bedre tilbud uten at den offentlige støtteandelen økte.

En effektiv måte å øke bussens produktivitet og redusere kostnadene per passasjer, er å prioritere bussens fremkommelighet. Det styrker samtidig bussens attraktivitet.

Byvennlig: Kollektivtrafikken gir bokstavelig talt byen tilbake til menneskene og er sosialt bærekraftig. En elektrisk bil krever 12 ganger så mye plass som en buss per reisende. Mindre støy og veistøv, færre ulykker og mindre vedlikeholdsbehov er hovedgrunnene til at norske byer bruker penger på kollektivtrafikk.

Klimavennlig. Bussene blir stadig mer klimavennlige, og ved utgangen av 2023 utgjorde elektriske busser 19 prosent av bussparken. Vi har for første gang beregnet samlede klimagassutslipp fra bussbransjen: 305 tusen tonn CO₂. Dette inkluderer både fylkeskommunal kjøring,

som er klart størst, og kommersielle ekspress- og flybusser og turbusser. Bussenes andel av Norges utslipp var 0,7 prosent i 2023, det utgjorde 3,8 prosent av veitrafikkens utslipp.

Den største klimagevinsten ligger i at flere velger bort bilen, det gjelder i enda større grad når vi ser på utslipp i hele livssyklusen.

Svak lønnsomhet. Fra 2020, året pandemien inntraff, til og med 2023, har de åtte største bussoperatørene hatt et underskudd på 1 445 millioner kroner. Utviklingen er blitt stadig vanskeligere, med et underskudd på hele 756 millioner kroner før skatt i 2023.

Bussbransjen ber om en bedre fordeling av økonomisk risiko i de langsiktige kontraktene. Uten overskudd vil ikke bussbransjen klare å utføre sitt samfunnsoppdrag. Langsiktig og forutsigbar finansiering av et godt og pålitelig kollektivtilbud er viktig både for de reisende og samfunnet.

Oslo, oktober 2024

Innholdsfortegnelse

Kollektivtrafikken henter gradvis inn det tapte 4

Trafikkutviklingen i bussbransjen 6

Miljøvennlig og sikker transport 8

Verdiskapning og resultater 11

Klikk på sidetallet for å gå til ønsket side.

Om rapporten

Rapporten er laget på oppdrag for NHO Transport og baserer seg på tall fra SSBs statistikkbank, Proff Forvalt (Brønnøysundregisteret) og egne innsamlede tall.

Relevante tall fra SSB er hentet fra ulike serier.

Regnskapstall for 2023 er basert på Proff Forvalt, som henter regnskapsdata fra Brønnøysundregisteret.

Svein Thompson • 481 29 421 • svein@stakeholder.no
www.stakeholder.no

Design og lay-out: Almås Design

Bilder: Shutterstock og Adobe Stock



Kollektivtrafikken henter gradvis inn det tapte

Mellom 2010 og 2019 tok kollektivtrafikken hele passasjerveksten i Norge. Etter en tilbakegang under pandemien, tok kollektivtrafikken en stor del av markedet tilbake i 2023.

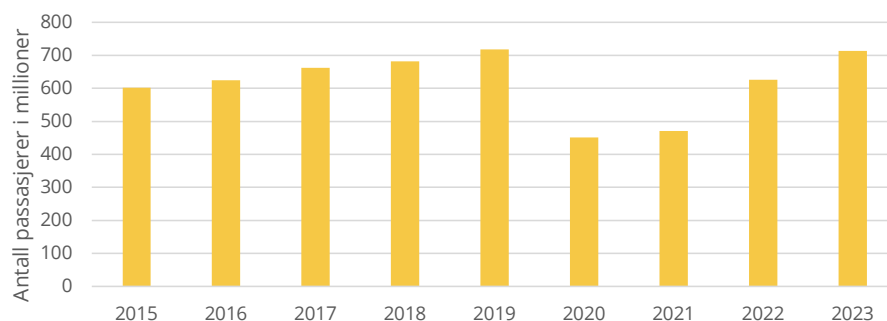
Innhenting av markedsandeler etter nedgangen under pandemien startet i 2022 og fortsatte i 2023. Fra 2022 økte antall passasjerer i kollektivtrafikken med 13,9 prosent til 713 millioner passasjerer, mens billettinntektene økte med 16,3 prosent til 15,8 milliarder kroner. Dette inkluderer både fylkeskommunal og kommersiell rutetrafikk med buss, pluss båt, tog, trikk og bane.

Kollektivtrafikken er fremdeles litt i minus: Fra 2019 til 2023 har antall passasjerer falt

med 0,7 prosent. Det betyr at pandemien i perioden 2020-2023 påførte kollektivtrafikken et stort tap sammenlignet med

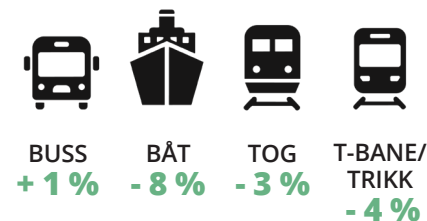
trenden frem til 2019. Sesongjusterte tall fra første kvartal 2024 viste en vekst på 2,9 prosent fra samme kvartal året før.

PASSASJERER KOLLEKTIVTRAFIKKEN - ALLE TRANSPORTMIDLER



FIGUR 1: Antall passasjerer har steget siden pandemien ble avsluttet, men var i 2023 ikke helt tilbake på nivået fra 2019. Den langsiktige veksten frem til 2019 er dermed satt langt tilbake. (Kilde: SSB TABELL 11570)

Bussen er arbeidshesten i det fylkeskommunale kollektivtrafikktilbudet målt i antall passasjerer. Frem til 2024 er det kun bussen som har hatt en økning i antall passasjerer sammenlignet med før pandemien: 1 prosent mellom 2019 og 2023. Alle andre kollektive trafikklformer har hatt nedgang i antall passasjerer i samme tidsrom:



SAMLET - 0,7 %

Mellom 2019 og 2023 har kollektivtrafikkens billettinntekter falt med to milliarder, målt i faste kroner, en samlet nedgang på 11 prosent.

Billettinntektene er lavere enn før, og samtidig har kostnadene på innsatsfaktorene økt. Konsekvensen er at det offentlige har måttet øke sin støtte betydelig, men likevel har bussoperatørene pådratt seg tidenes største økonomiske underskudd i 2023.

Kollektivtrafikken har tatt veksten fra 2010

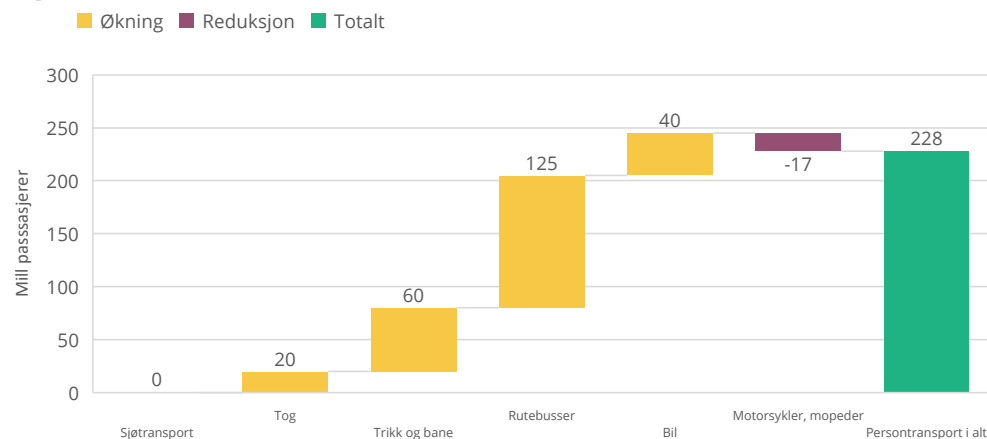
Av den samlede veksten på 228 millioner årlige passasjerer mellom 2019 og 2023 har bilen (personbil og leiebil) bare hatt en vekst på 40 millioner passasjerer, slik Figur 2 viser. Rutebussene har vokst mest med 125 millioner flere passasjerer, trikk og bane har 60 millioner flere passasjerer, tog har 20 millioner flere passasjerer, sjøtransport har stått stille, mens reiser med motorsykler har falt med 17 millioner mellom 2010 og 2023.

Mellom 2010 og 2019 var det en nedgang i antall reisende med bil på 51 millioner reisende. Veksten frem til 2019 ble tatt av rutebusser (+120 millioner), trikk og bane (+67 millioner) og tog (+22 millioner), i tillegg var det litt flere som reiste med sjøtransport eller motorsykel.

Når vi måler antall passasjerkilometer, blir bildet annerledes. For det første er veksten mindre, kun 2,2 prosent mellom 2010

og 2023. For det andre har bilen forsynt seg grovere, og tatt nesten 40 prosent av veksten, eller 618 av 1610 millioner nye passasjerkilometer. Rutebussen har faktisk en nedgang på 92 millioner passasjerkilometer, noe som er et uttrykk for at ekspressbussen har tapt til de andre transportformene på de lange turene fra 2010 til 2023. Sagt på en annen måte: Vi tar bussen på jobben, men fremdeles bilen til hytta.

i PASSASJERUTVIKLING MELLOM 2010 OG 2023



FIGUR 2: Kollektivtransporten har transportert mer enn fire av fem nye reisende mellom 2010 og 2023. (Kilde: SSB tabell 3982 og egne beregninger)





Trafikkutviklingen i bussbransjen

Bussen er igjen bærebjelken i det offentlige rutetilbudet, og ekspressbussene har økt farten kraftig de siste to årene.

Bussbransjen kan deles inn i tre ulike kategorier:

Anbudsruiter - bussruiter som kjører på oppdrag fra fylkene

Kommersielle bussruiter (også kalt ekspress- og flybuss)

Turbusser – turisme, ulike andre turoppdrag og erstatningskjøring («buss-for-tog»)

Denne rapporten er konsentrert om anbudsbaserte rutebusser.

Anbudsruiter i fylkene

De fylkeskommunale kollektivtraffikselskapene eller samferdselsavdelingen i fylkene bestiller kollektivtrafikken. Anskaffelser foregår gjennom anbud med kontrakter på cirka ti års varighet. Oslo og Akershus er det største markedet for kollektivtransport med buss, etterfulgt av Vestland og Trøndelag. Nordland, Innlandet og Møre og Romsdal er de minste markedene målt i antall passasjerer¹.

Hovedbildet er at busstrafikken i fylkesregi er tilbake til, eller over, nivået fra 2019,

men Innlandet, Vestfold og Telemark, Vestland og Nordland hadde færre passasjerer i 2023 enn i 2019. Troms og Finnmark har en betydelig vekst med 35 prosent etter fylkessammenslåingen.

Det offentlige kjøpet av kollektivtjenester steg mye under pandemien, og den offentlige finansieringen av fylkenes busstrafikk lå fremdeles på et høyt nivå i 2023, med en andel på 67,4 prosent i 2023, mot 59,6 prosent i 2019.

Andelen offentlig kjøp varierer mye fra fylke til fylke. Lavest ligger Oslo med

en støtteandel på 40,2 prosent, mens Innlandet ligger høyest med en andel på 85,4 prosent.

Det er også stor forskjell på hvor kostbart det er å drive busstrafikken i de ulike fylkene. De laveste kostnadene er det i Trøndelag, der den offentlige støtten per passasjerkilometer er 2,2 kroner, mens landsgjennomsnittet er 3,5 kroner. De fleste fylker ligger over snittet, fordi Oslo med 2,2 kroner per passasjerkilometer trekker landsgjennomsnittet ned.

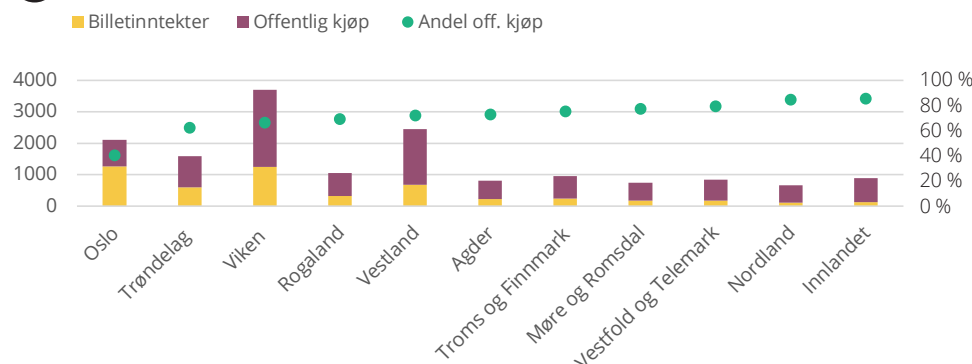
I Figur 4 har vi tatt med samlede inntekter per passasjerkilometer, for å kunne bruke det som et estimat på kostnader per passasjerkilometer. Da ser vi at Oslo, med 5,5 kroner, er over landsgjennomsnittet, på 5,1 kroner per passasjerkilometer. Det er kostbart å kjøre buss i Oslo per passasjerkilometer, fordi farten er lav, men bussene er ofte svært fulle, slik at andelen offentlig støtte kan holdes lav.

Hvis vi antar at samlede inntekter er nokså likt samlede kostnader, ser vi at bussdrift er omtrent like kostbart per passasjerkilometer i de fleste fylker, med unntak av Trøndelag, der kostnadene er lavest, og i Innlandet og i fylkene i Nord-Norge, der de er høyest. Når man tar ut Ruters kostnadstall for Akershus², ser vi at kostnadene ligger på 5,66 kroner per passasjerkilometer i 2023, mens Oslo ligger på 5,48 kroner per passasjerkilometer.

¹ Sammenslåing og oppløsning av fylkene gjør statistikken vanskelig å følge. Blant annet har Viken, der Akershus inngikk, vært det nest største bussfylket, men siden Akershus og Oslo i praksis dekkes av Ruter, blir Viken mindre interessant som en enhet i denne sammenheng. I tillegg ble anskaffelser av busstjenester til Østfold og Buskerud gjort separat, og ikke av Viken fylkeskommune.

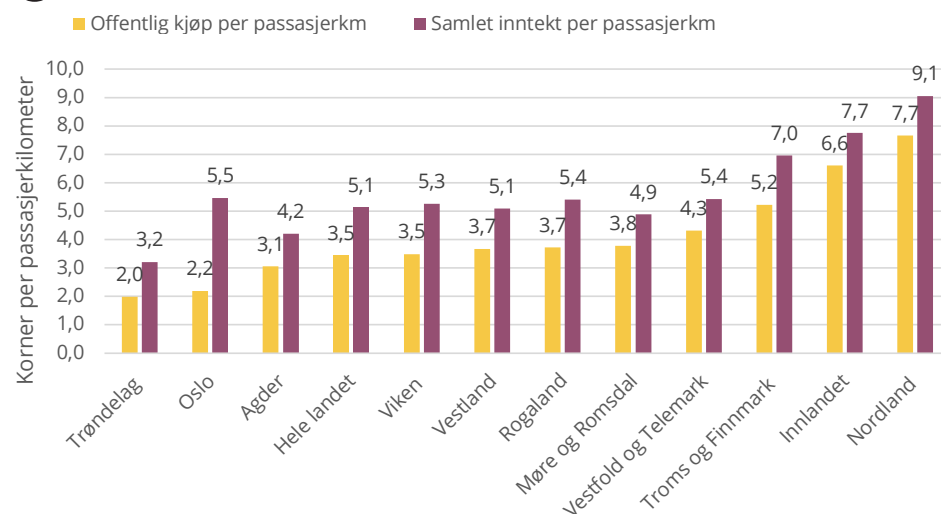
² Ruters årsrapport for 2023

FINANSIERING AV FYLKESKOMMUNAL KOLLEKTIVTRAFIKK MED BUSS



FIGUR 3: Viken fylkeskommune har brukt mest penger på kollektivtrafikk i 2023. Den offentlige støtteandelen er høyest i Innlandet med 85,4 prosent av samlede inntekter. Oslo har den laveste støtteandelen med 40,2 prosent. (Kilde: SSB tabell 6670)

KOSTNADER PER PASSASJERKILOMETER FYLKESVIS



FIGUR 4: Offentlig støtte per passasjerkilometer varierer mye fra fylke til fylke. Trøndelag skiller seg ut med både lav offentlig støtte per passasjerkilometer og lave samlede inntekter per passasjerkilometer. (Kilde: SSB tabell 6670)



Miljøvennlig og sikker transport

Foto: Jofri Lunde, NHO Transport

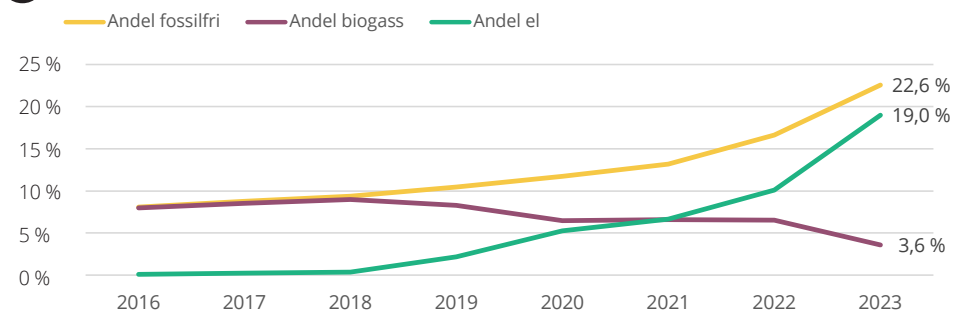
Én av fem busser var elektriske ved utgangen av 2023 – veksten avhenger nå av hvor fort bussprodusentene kan levere.

Det er en klar utvikling i retning av mer klimavennlige busstjenester. Som Figur 5 viser, var andelen busser uten utslipp av fossilt CO₂ ved utgangen av 2023 på 22,6 prosent, en oppgang fra 16,6 prosent i 2022. Det er nye elbusser som står for resultatene, og nå er nesten hver femte

buss elektrisk, mens andelen biogass-busser er nedadgående.

Tall for nyregistrerte busser i første halvår viser at trenden forsterker seg. I første halvår var andelen elbusser til bykjøring 66 prosent og andelen elektriske regionbusser 23 prosent. Det har hittil vært vanskeligere å få tak i elbusser som dekker behovet på lengre ruter, og det rapporteres nå også om lange leveringstider for elektriske bybusser i hele Norden.

ØKENDE ANDEL FOSSILFRIE BUSSE



FIGUR 5: Veksten i andelen elbusser fortsatte i 2023 var på 19 prosent ved utgangen av året. Antall biogassbusser er på rask retur. (Kilde: SSB 07849)

På bakgrunn av innhenting av tall fra operatørene og SSB har vi estimert de samlede CO₂-utslippene fra all kommersiell bussdrift til 52 tusen tonn.

På bakgrunn av tall for klimagassutslipp som de ulike fylkesvise administrasjons-selskapene offentliggjør og for fylker som ikke offentliggjør utslippstall, har vi beregnet utslippene basert på antall vognkilometer per fylke og en gjennom-snittlig utslippsfaktor på 0,76 per vogn-kilometer for de som kjører på diesel, og null for el eller biogass.

Det gir et samlet utslipp fra fylkesrutene på 253 tusen tonn CO₂ i 2023. Det har vært en økning i utslippene fra 2021. Dette skyldes både økt aktivitet etter pandemien, og at omsetningsordningens utforming gjør at bruk av flytende biodrivstoff ikke gir reduserte klimagassutslipp på nasjonal basis. Vi har ikke kunnet kontrollere at effekten av omsetningsordningen er tatt hensyn til i fylkenes rapporterte utslipp for 2021 og 2022. Etter hvert som andelen elbusser vokser, vil imidlertid utslippene falle selv om aktiviteten øker.

De samlede direkte klimagass-utslippene fra bussnæringen var

305 tusen tonn CO₂ i 2023. Det er 0,7 prosent av samlede nasjonale klimagassutslipp og 3,8 prosent av klimagassutslipp fra veitrafikken.

Det direkte klimagassutslippet er bare en liten del av den miljøbelastningen som transport medfører. En elektrisk bil krever 12 ganger så mye plass som en buss per reisende, slik figuren under viser. Mindre støy, mindre veistøv, færre ulykker, lavere vedlikeholdsbehov er tilleggsgoder av å skifte fra bil til buss.

Et godt og anerkjent prinsipp for å løse klimagassutslipp fra transport er UFF: Unngå, Flytt og Forbedre. Unngå transport, hvis du kan; flytt trafikk fra personbiler til kollektive løsninger, sykkel og gange; forbedre de kjøretøy du likevel trenger. Dette gir en ressurseffektiv, arealvennlig og skånsom måte å gjennomføre klimatiltak.

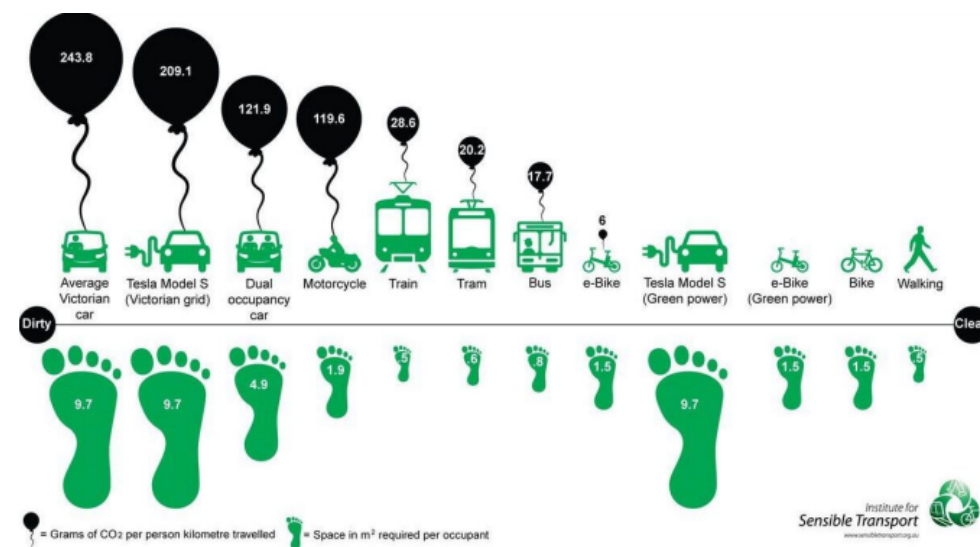
Basert på UFF har Miljødirektoratet har i **Klimatiltak i Norge – kunnskaps-grunnlag 2024**³ etterlyst en mer helhetlig virkemiddelbruk for å redusere bilbruken og -holdet. Vi gjengir to av forslagene her:

- «Innføre en virkemiddelpakke som gjør det relativt sett bedre og rimeligere med

kollektiv, sykkel og gange sammenliknet med bilbruk; det vil si innføre bilrestriktive virkemidler (omfordele veiareal, redusere fartsgrenser, øke parkeringsrestriksjoner) i kombinasjon med virkemidler som gjør sykkel, gange og kollektivt mer attraktivt.»

- «Øke/omfordele bevilgninger i statsbudsjettet fra veiprosjekter som øker biltrafikk til investeringer i kollektivtransport, herunder drift, vedlikehold og fornyelse av jernbane.»

i KLIMAAVTRYKK VED ULIKE TRANSPORTFORMER



FIGUR 6: Illustrasjonen viser klimaastrykket (gram CO₂ per personkilometer) og arealbruken (antall kvadratmeter per reisende) ved ulike transportformer. (Kilde: Nasjonalt regnskap for bærekraftig mobilitet/Statens vegvesen)

³ Klimatiltak i Norge - Miljødirektoratet - www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/klima/klimatiltak/klimatiltak-i-norge/

Trafikksikkerhet

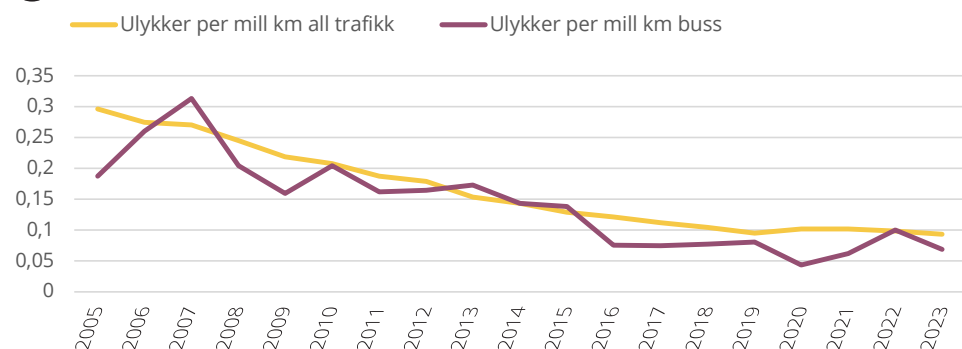
Det er lavere sannsynlighet for å bli skadet når du er passasjer på bussen enn i bilen.

Antall ulykker på norske veier har vist en klar nedadgående trend de siste 15 årene, til tross for økende trafikk. Trafikkskader omfatter drepte, alvorlig skadde og lettere

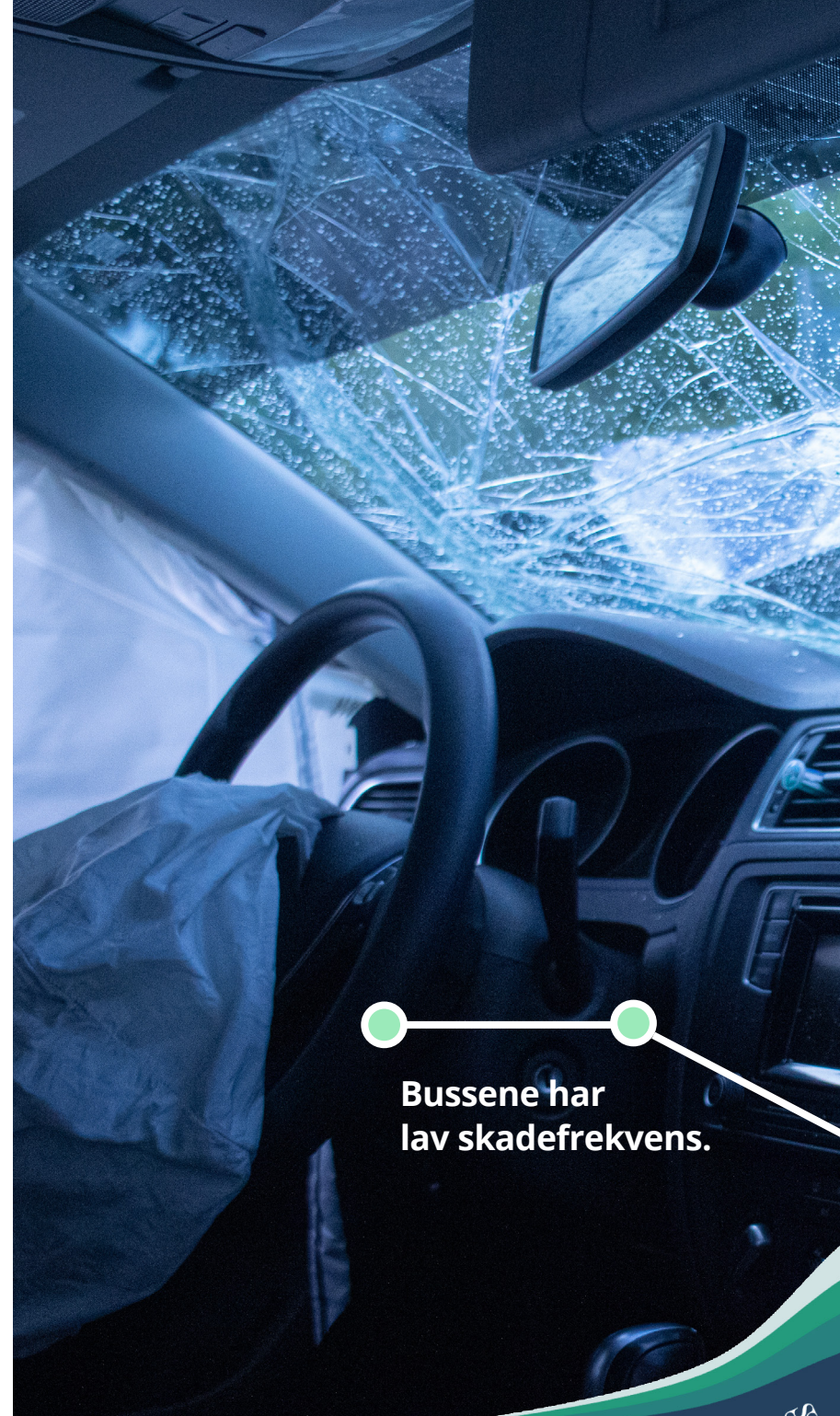
skadde. Busser har ligget under skadefrekvensen for kjøretøy generelt, og var i 2023 ikke involvert i noen dødsulykker, men hadde én hardt skadet person og 38 lettere skader.

De siste fem årene frem til 2023 har det i gjennomsnitt vært 0,7 drept, 2,2 hardt skadde og 37,2 lettere skadde per år i ulykker der busser har vært involvert.

i UTVIKLING ANTALL ULYKKER PER MILLIONER KILOMETER



FIGUR 7: Kilde Statens Vegvesen/TRINE og SSB tabell 12576, 06752 og egne beregninger



Bussene har lav skadefrekvens.



Verdiskaping og resultater

Verdiskaping

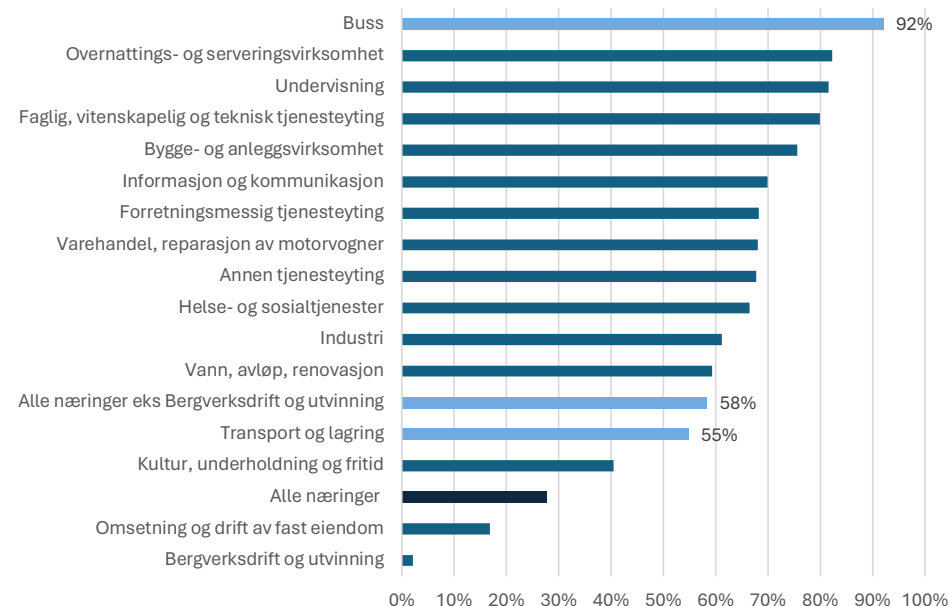
Bussbransjen bidrar til å sikre samfunnskritisk infrastruktur, og transporterer befolkningen effektivt med relativt lav belastning på miljø og klima. Næringen skaper også store økonomiske verdier.

I 2023 anslår vi at bussbransjen hadde en verdiskaping⁴ på 11,1 milliarder kroner. Det er det høyeste tallet vi har målt i løpende kroner, men justert for inflasjon er verdiskapingen betydelig redusert fra 2019-nivået.

Det er de ansatte som sitter igjen med majoriteten av verdiskapingen. Andelen har vært økende siden 2016 og er nå på rekordhøye 92 prosent, opp fire prosentpoeng fra 2021. Dette er et høyt tall sammenlignet med de fleste norske næringer. I snitt satt norske lønns-mottagere, hvis vi ekskluderer olje- og gassnæringen, igjen med 58 prosent av verdiskapingen til næringen. Figur 8 viser en samlet oversikt over alle hoved-næringene. Bussbransjen sorterer inn under hovednæringen «Transport og lagring» hvor lønns-mottakerne i snitt sitter igjen med 55 prosent av verdiskapingen.

⁴ Den samfunnsøkonomiske verdien, eller verdiskapingen, er definert som inntekter minus kjøp av varer og tjenester. Alternativt mål er EBITDA + lønnskostnader. Det skal reflektere næringens andel av brutto nasjonalprodukt (BNP).

i LØNSKOSTNADERS ANDEL AV VERDISKAPNING



FIGUR 8: Lønnskostnaders andel av verdiskaping. Alle næringer og buss 2022. (Kilde: SSB)



«24 prosent
av de fast
ansatte er
over 60 år.»

Illustrasjonsfoto: Adobe Stock

Sysseissetting

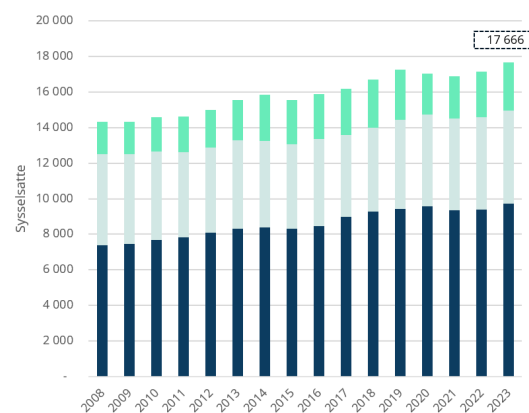
Det er stort behov for flere sjåfører, mange av dagens sjåfører har allerede nådd pensjonsalder.

Det var 17 662 personer som arbeidet i bussbransjen ved utgangen av 2023. Figur 9 viser utviklingen i antall sysselsatte fra 2008 til 2022. Det har vært en sterk vekst i antall sysselsatte, sterkere enn i norsk fastlandsøkonomi totalt. Sysseissettingen i bussbransjen har vokst med 23 prosent siden 2008, mens samlet norsk sysseissetting har vokst med 13 prosent. Bussbransjen ser ut til å følge konjunktur-

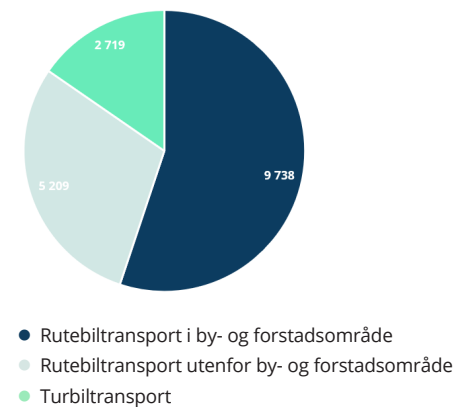
trendene når det gjelder sysseissetting, men på et høyere nivå. Pandemien ga et kraftig brudd med trenden, men nå er sysseissettingen tilbake på et rekordhøyt nivå.

Bransjen har etter pandemien kontinuerlig etterspurt nye sjåfører og har en høy andel eldre sjåfører. Tall samlet inn av Stakeholder hos de åtte største selskapene for første halvår 2024 viser at 24 prosent av de fast ansatte er over 60 år, og 56 prosent er over 50 år. Blant tilkallingssjåfører er andelen over 60 år 45 prosent. Kun tre prosent av sjåførene i vårt utvalg var under 30 år.

i SYSSELSATTE I BUSSBRANSJEN



i FORDELING SYSSELSATTE 2023



FIGUR 9: Sysseissette i bussbransjen, register-basert statistikk fra SSB basert på A-meldingen.

Resultatutvikling

Lønnsomheten hos bussoperatørene er så lav at den truer operatørenes langsiktige evne til å utføre samfunnsopdraget.

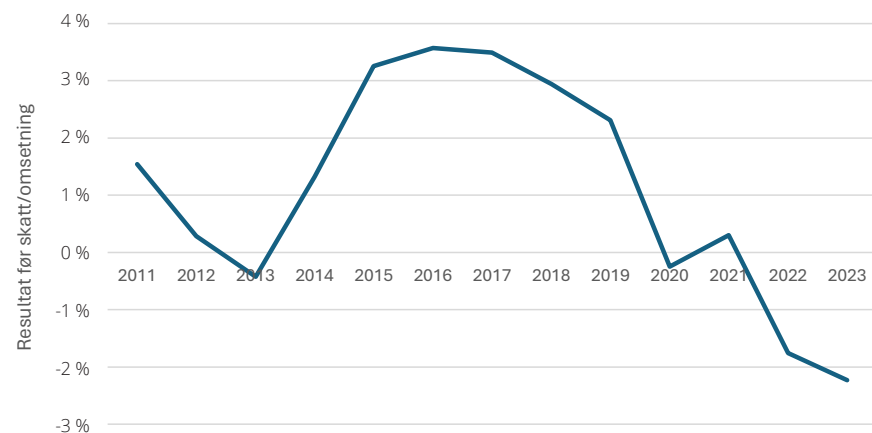
Det samlede underskuddet før ekstraordinære poster og skatt var 481 millioner kroner i 2023 for bussbransjen som helhet. Det er resultatene for selskapene i kategorien Rutebiltransport i by- og forstadsområde som trekker resultatene ned. Alle de største bussoperatørene faller i denne kategorien. I dette segmentet preges resultatene sterkt av resultatene i Unibuss, som alene hadde et negativt resultat før skatt på over 557,2 millioner

kroner. Av de seks største selskapene (som utgjør cirka 75 prosent av omsetningen) er det bare to som leverte positive resultater før skatt.

Som i 2022, er det positive resultater før skatt for selskapene i Rutebiltransport utenfor by og forstadsområde, men det er marginalt. Resultat før skatt på 35 millioner kroner er vesentlig lavere enn i 2022 og resultatgraden⁵ er på 2 prosent, mot 3,6 prosent i 2022.

Turbiltransport er det eneste segmentet med positiv utvikling i resultat før skatt målt mot 2022, med 231 millioner kroner i 2023. Turbuss øker resultatgraden fra 6 prosent i 2022 til 6,4 prosent i 2023.

RESULTATUTVIKLING BUSSBRANSJEN SAMLET



FIGUR 10: Ordinært resultat før skatt og resultatgrad for bussbransjen samlet, i 2023-kroner. (Kilde: brreg/proff forvalt)

⁵ Resultatgrad = Ordinært resultat før skatt / sum driftsinntekter

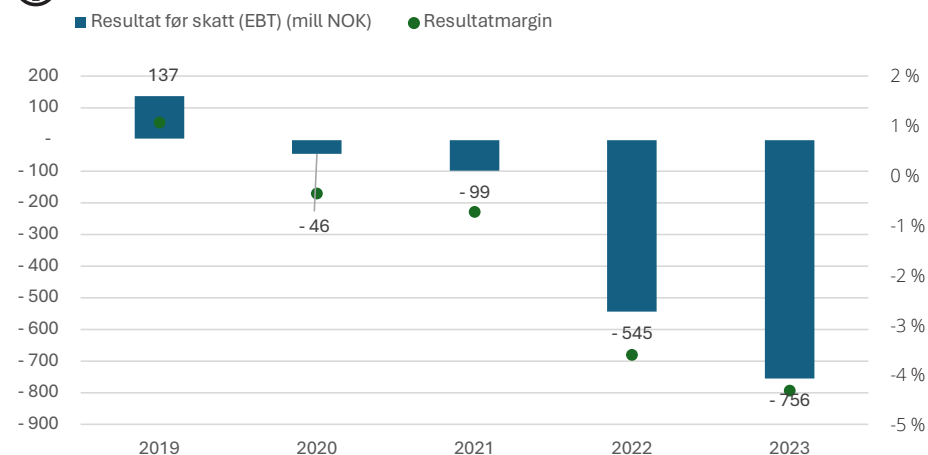
Resultater for de åtte største operatørene

Vi har også samlet inn resultattall for de åtte største bussoperatørene i Norge, uten å skille mellom type kjøring. Det er for Vy buss, Tide, Tide Buss og Bane (tidligere Keolis), Unibuss, Setesdal Bilruter, Nobina, Connect Bus og Boreal. Tide Buss og Bane inngår ikke i tallene i Figur 10, fordi Tide buss og bane har næringskode for skinnegående trafikk (bybanen i Bergen). Selskapet har imidlertid også stor omsetning fra buss og er derfor tatt med i oversikten over de 8 største bussoperatørene i Figur 11.

De samlede resultatene før skatt er blitt gradvis dårligere, fra pluss 137 millioner og en resultatmargin på 1,1 prosent i 2019 til minus 756 millioner kroner og en margin på minus 4,3 prosent i 2023. Som tidligere nevnt utgjør underskuddet før skatt hos Unibuss 557 millioner kroner, noe som bidrar tungt til det samlede resultatet.

De fleste driver med flere former for bussdrift, som ekspressbuss, turbuss og kjøring for fylkeskommunene på anbud, og det er kjøring for fylkeskommunene som veier desidert tyngst for de aller fleste.

RESULTATER FOR DE ÅTTE STØRSTE BUSSOPERATØRENE



FIGUR 11: Grafen viser resultater for Vy buss, Tide, Tide Buss og bane, Unibuss, Setesdal Bilruter, Nobina, Connect Bus OG BOREAL, som er de åtte største bussoperatørene i Norge

Unibuss finansielt rekonstruert

Unibuss begjærte 13. mai 2024 en rekonstruksjon for å løse selskapets finansielle utfordringer etter at det ble klart for ledelsen at regnskapsåret 2023 hadde gitt et så stort underskudd at egenkapitalen i selskapet var tapt. 28. juni 2024 ble det signert en avtale om rekonstruksjon mellom Unibuss og kreditorene Sporveien, Ruter og Danske Bank.

– Dette er en avtale som på en god måte sikrer videre drift av Unibuss, og som på kort og lang sikt bidrar til å løse selskapets finansielle utfordringer. Nå har vi også sikret midler så vi skal drive et forutsigbart tilbud også i vinter, sa Atle Rønning, administrerende direktør i Unibuss da avtalen var kjent.

Allerede 5. juni ble det kjent at Unibuss hevet kontraktene i Ruters vestregion og en minibuss-kontrakt i Follo.

Ruter satt deretter i gang med å legge disse kontraktene ut på nye anbud.

I Unibuss' regnskap for 2023 går det frem at selskapet hadde et underskudd før skatt på 557,3 millioner kroner av en samlet omsetning på 2 088,2 millioner kroner.

Omtalen av Unibuss' regnskap i årsrapporten til Oslo Sporveier sier følgende:

«Det er avsatt for fremtidig tap knyttet til kontraktene mot Ruter for kjøring i Bærum. Samlet avsetning er på 279 millioner kroner, akkumulert avsetning for tap på Bærum-kontraktene er på 296 millioner kroner per 31.12.23. Videre er det avsatt for tap på kontrakten mot Ruter for kjøring på Oslo Øst med 112 millioner kroner. Samlet avsetning for tap på kontraktsporteføljen er på totalt 408 millioner kroner».

Avsetninger påvirker resultatet i det året de eventuelt oppstår, men er tatt inn i balansen for 2023.

Rekonstruksjonsloven erstatter tidligere regler om gjeldsforhandling etter konkursloven. Den ble laget for å hindre at foretak unødvendig skulle gå konkurs under koronaepidemien. Loven er midlertidig, men kan bli erstattet av en ny og permanent lov, etter at regjeringen i januar 2023 sendte et utkast på høring.

NHO Transport har i et innlegg i Dagens Næringsliv 24. juli 2024 argumentert for at anbudssystemet må forbedres for å sikre fylkeskommunene effektive og innovative leveranser fremover. Foreningen skisserer tiltak for bedre økonomisk balanse og forutsigbarhet i anbudskontraktene:



Det er rom for forbedringer i dagens anbudssystem, skriver kronikkforfatterne. (Foto: Helle Jungo / NTB)

Dagens Næringsliv

Vaklende anbudssystem for kollektivtransporten

Et velfungerende leverandormarked er nødvendig for å sikre effektiv og innovativ drift av kollektivtilbudet.

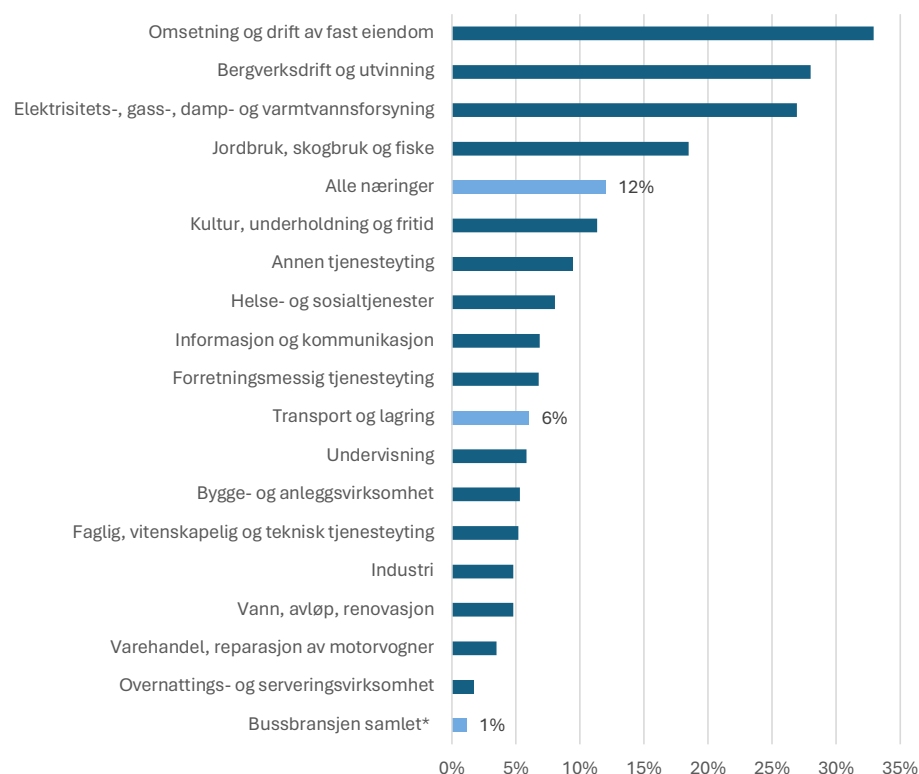
Publisert 24. juli 2024, kl. 20:18

Utfordringene til Unibuss AS i år har fått omfattende medieomtale. Anbudssystemet bør forbedres for å unngå tilsvarende situasjoner i fremtiden.

28. juni ble det kjent at aktuelle kreditorer var enige om en rekonstruksjonsavtale, og Unibuss AS ser dermed ut til å unngå konkurs. Det er bra for de kollektivreisende og ansatte. En konkurs kunne medført at over 60 prosent av busslinjene i Oslo og Bærum, pluss tilbud i Tonsberg og

→ [Lenke til artikkelen](#)

i GJENNOMSNIITTLIG DRIFTSMARGIN FOR ALLE NÆRINGER 2018-2022



FIGUR 12: Driftsmargin målt som gjennomsnitt i perioden 2018-2022 for hovednæringsgruppene, og bussbransjen. Bussbransjen ligger inn under hovednæringen «Transport og lagring». (Kilde: SSB)

Lavest lønnsomhet av alle næringer

Driftsmarginen i bussbransjen er svært lav. Gjennomsnittet de siste fem årene er bare én prosent mot 12 prosent for snittet av alle næringer.

Figur 12 presenterer gjennomsnittlig driftsmargin for alle hovednæringsgruppene og bussbransjen i perioden 2018 til 2022. Gjennomsnittet for alle norske næringer i perioden 2018 til 2022 var en driftsmargin på 12 prosent. Bussbransjen ligger inn under hovednæringen «Transport og lagring» som har en gjennomsnittlig driftsmargin på 6 prosent.

I en bransje med høy konkurranse der majoriteten av omsetningen kommer fra store offentlige kontrakter som spenner

over mange år, vil man ikke se høye driftsmarginer. Grunnen er at risikoen i slike kontrakter bør være lav, men de siste årene viser at det kan skje uforutsette ting som ikke er dekket av kontraktene, og som ødelegger lønnsomheten.

Gjennomsnittet er preget av pandemien, og av inflasjonsveksten i 2022. Det har udiskutabelt vært en periode preget av mange store omveltninger. I perioden 2012-2017 hadde bussbransjen i snitt en driftsmargin på 2,8 prosent. Det er også lavt, men nærmere det vi ser i for eksempel varehandelen.

Det er viktig at bussbransjen klarer å komme tilbake til et mer bærekraftig marginnivå over tid, slik at den kan forrente innskutt kapital og fornye seg. Hvis ikke vil ikke bussbransjen klare å utføre sitt samfunnsoppdrag.

«Det er viktig at bussbransjen klarer å komme tilbake til et mer bærekraftig marginnivå over tid, slik at den kan forrente innskutt kapital og fornye seg. Hvis ikke vil ikke bussbransjen klare å utføre sitt samfunnsoppdrag.»

www.stakeholder.no

RÅDGIVNING, ANALYSE
OG STRATEGIER FOR
BÆREKRAFTIGE
LØSNINGER



STAKEHOLDER 