

NHO Transport

Økonomi- og trafikkrapport 2025

HÅKON SOLLID IVERSEN OG SVEIN THOMPSON
01.10.2025

Innhold

● Klikk på sidetall for å gå til ønsket kapittel



Om dokumentet

Oppdragsgiver: NHO Transport

Navn på rapport: Økonomi- og trafikkrapport 2025

Forfatter: Håkon Sollid Iversen og Svein Thompson

Dato endelig versjon: 01.10.2025

Denne 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. Noen av disse har tall fra 2024, mens andre serier kun går frem til 2023. Tall som beskriver økonomi og antall sysselsatte er fra SSBs serie om strukturdata, og er basert på innsendte ligningsoppgaver. Disse er fra 2023 eller tidligere. Trafikktall er oppdatert til og med 1. kvartal 2025.

Regnskapstallene i årets rapport bygger på oppdaterte regnskapsdata fra Proff Forvalt. Endringer og korrigeringer i datagrunnlaget gjør at enkelte tall for tidligere år ikke er direkte sammenlignbare med tallene som ble publisert i fjorårets rapport. For å sikre konsistens er alle tallene i årets rapport basert på den oppdaterte datakilden.

Det er også gjort egne beregninger av økonomiske forhold for de syv største bussoperatørene for deres inntekter og resultater for anbudskjøringen for fylkene.

Svein Thompson ● 481 29 421

svein@stakeholder.no ● www.stakeholder.no

Forsidebilde: Einar Storsul/Unsplash

Andre bilder: Jofri Lunde, Eskil Sæterlien og

Shutterstock Design og lay-out: Almås Design



«Kollektivtrafikken er tilbake på nivået i 2019 målt i antall reiser, og bussen har vært en viktig driver for gjeninnhenting.»

Sammendrag

Passasjerene er tilbake, men billettinntektene henger etter.

Kollektivtrafikken er tilbake på nivået i 2019 målt i antall reiser, og bussen har vært en viktig driver for gjeninnhenting. Men ser vi på reiser per innbygger, ligger kollektivtrafikken fortsatt noe under nivået i 2019. I tillegg er billettinntektene lavere enn tidligere målt i faste kroner. Dette skyldes flere forhold: Flere fylker har redusert billettakstene og innført gratis ferjereiser. I tillegg har reisevanene endret seg og flere velger kortere reiser. Sammen med sterkt økte kostnader gjør det at den økonomiske belastningen på fylkene er økt vesentlig etter pandemien.

Bilen tar markedsandeler, særlig på lengre reiser.

Selv om kollektivtrafikken har gjenvunnet mye av passasjergrunnlaget, ser vi at bilen styrker sin posisjon og tar mer av trafikkveksten enn før pandemien. Dette utfordrer både nullvekstmålet for de store byene og de nasjonale klimamålene. Utviklingen viser at konkurransen mellom transportmidlene er skjerpet, og at kollektivtrafikken må

styrkes ytterligere for å kunne konkurrere med elbilen.

Buss blir stadig mer klimavennlig.

Omstillingen av bussparken skjer i høyt tempo: elektrifiseringen skyter fart og mange busser går også på biogass. Dette gjør buss til et stadig grønnere alternativ og en viktig del av det grønne skiftet. Utviklingen setter imidlertid store krav til infrastruktur og rammebetingelser for å kunne fortsette i samme tempo.

Spesielt for turbusser, som har god utnyttelse av setekapasiteten, er klimagassutslipp per passasjerkilometer svært lavt.

Lavere indirekte utslipp, redusert behov for veiutbygging og vedlikehold, og bedre fremkommelighet for alle, gjør bussen til en bærekraftig løsning.

Alle tapte penger i 2024. Bussoperatørene fortsatte å tape penger på de fylkeskommunale bussrutene i 2024, utviklingen er meget svak.

Alle de syv busselskaper som kjører for fylkene gikk med underskudd etter skatt i 2024, og kun ett selskap hadde overskudd før skatt. Samlet gikk de med et underskudd på 546 millioner kroner i 2024 før skatt, mot minus 830 millioner kroner i 2023. I de fem årene fra pandemien brøt ut i 2020 og frem til 2024 har det samlede underskuddet før skatt vært 1986 millioner kroner.

Samfunnsnytten er høy, men regnskapene er ikke bærekraftig.

Bussene frakter millioner av passasjerer effektivt og med lav belastning på klima, men de økonomiske resultatene er ikke bærekraftige. Stigende kostnader til innkjøp og drift av moderne busser belaster fylkenes økonomi. Med mindre staten øker sitt finansielle bidrag, er det vanskelig å se hvordan kollektivtrafikken skal komme i balanse og samtidig håndtere veksten i persontrafikken, slik nullvekstmålet i byenes avtale med staten sier.

Endelig er pandemisjokket innhentet

Kollektivtrafikken er tilbake på 2019-nivå, men bilen tar en større andel av trafikkveksten enn før. En økende andel subsidierte elbiler med lave driftskostnader har gjort personbilen mer konkurransedyktig.

Passasjerene har gradvis funnet tilbake til kollektivtransport, og i 2024 var antall passasjerer endelig høyere enn i 2019, det siste året før pandemien. Aldri før har det vært flere reisende i kollektivtrafikken, antall passasjerer var 2 prosent høyere enn i 2019.

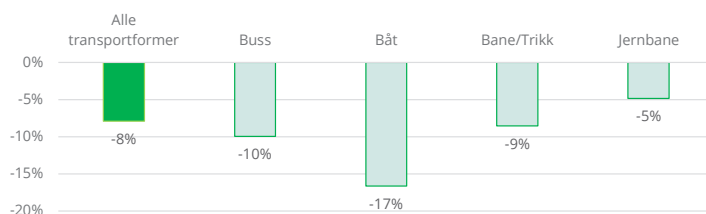
Passasjerfordeling innenfor de ulike transportformene har holdt seg stabilt i lang tid, med bussen som en helt sentral del av kollektivtilbudet. I 2024 stod bussen for 61 prosent av kollektivtrafikken målt i passasjerer. Det har vært passasjervekst med buss (2%), bane/trikk (1%) og jernbane (2%) sammenlignet med 2019. Båttrafikken er derimot ikke kommet tilbake til 2019-nivå og er ned 9 prosent.

Billettinntektene mål i faste kroner er redusert fra alle transportformer i forhold til 2019, selv om passasjerene er tilbake. Det er flere årsaker til fallet i billettinntektene, noe skyldes rett og slett at fylkespolitikere har gjennomført takst-reduksjoner og i tillegg er det innført gratis fergetjenester mange steder. Endrede reisevaner etter pandemien med mer hjemmekontor og hyppigere bruk av digitale møter har også bidratt til færre lange reiser enn tidligere.

i PASSASJERER KOLLEKTIVTRAFIKKEN - ALLE TRANSPORTMIDLER



i UTVIKLING I BILLETTINNTEKTER - PROSENTVIS ENDRING 2019-2024 (FASTE PRISER)



KILDE: SSB TABELL 11570

«I 2024 var antall passasjerer endelig høyere enn i 2019, det siste året før pandemien.»

Bilen er på fremmarsj

Passasjerutvikling fra 2010 til 2019 viser en betydelig vekst i kollektivtrafikken. Frem til 2019 falt antallet bilpassasjerer med 51 millioner. Veksten ble tatt av rutebusser (+120 millioner), trikk og bane (+67 millioner) og tog (+22 millioner).

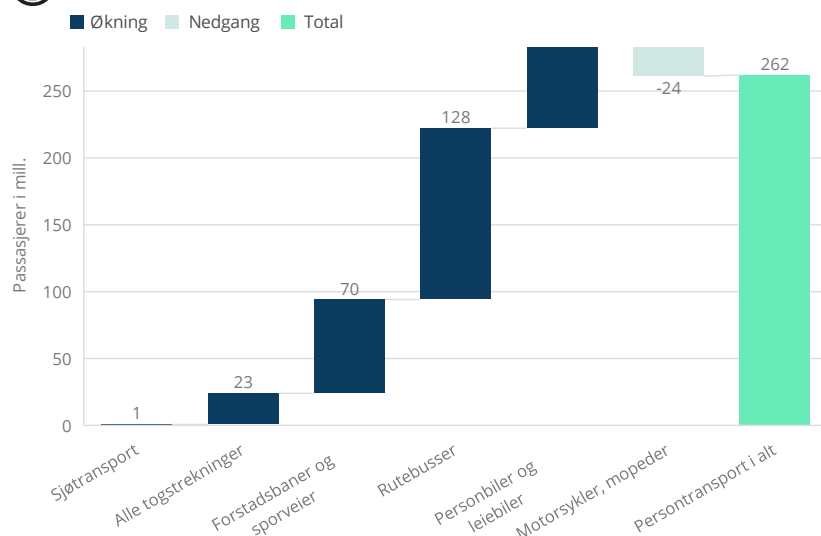
Etter pandemien og frem til 2024 ser vi at flere velger bilen, og av de 262 «nye» millioner reisende mellom 2010 og 2024 står bilen for 63 millioner. Dette er et markant skift fra nedgangen på 51 millioner reisende bilen hadde mellom 2010 og 2019.

Rutebussen står for mer enn halvparten av veksten i antall passasjerer, med 128 millioner av 262 millioner nye reisende. Trikk og bane står for 70 millioner, mens tog står for 23 millioner. Sjøtransporten har vært på stedet hvil mellom 2010 og 2024.

Også målt i antall personkilometer er kollektivtrafikkens andel tilbake på 2019-nivå med nesten 14 prosent i 2024.

Bilen dominerer også på lange reiser og står for 77,6 prosent av antall passasjerkilometer. På lange reiser er luftfarten en viktig del av tilbudet også innenlands med en andel på 7,1 prosent.

PASSASJERVEKST MELLOM 2010 OG 2024



KILDE: SSB TABELL 03982 OG EGNE BEREKNINGER

«Bilen dominerer også på lange reiser og står for 77,6 prosent av antall passasjerkilometer.»





«Antallet bussreiser per innbygger er fremdeles under 2019-nivået.»

Utviklingen av bussreiser

Busspassasjerene fyller igjen setene i rutebussene, men antallet bussreiser per innbygger er fremdeles under 2019-nivået. De kommersielle rutene har klart å øke billettinntektene, men de har falt i fylkesrutene.

Bussbransjen kan deles inn i tre ulike kategorier:

Anbudsruiter - bussruiter som kjøres på oppdrag fra fylkene

Kommersielle bussruiter (også kalt ekspress- og flybuss)

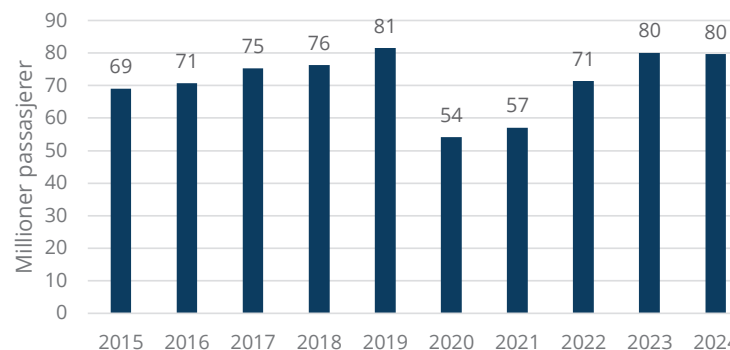
Turbusser - turisme, ulike andre turoppdrag og erstatningskjøring («buss-for-tog»)

i fylkene som bestiller kollektivtrafikken. Anskaffelser foregår gjennom anbudsrunder med kontrakter på cirka ti års varighet. Ruter er den største aktøren, med ansvar for Oslo og Akershus. 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 passasjerer. Sammenslåing og oppløsning av fylkene gjør statistikken vanskelig å følge. Hovedbildet er at busstrafikken i fylkesregi er tilbake på tilnærmet

Anbudsruiter i fylkene

Det er de fylkeseide kollektivtraffikkselskapene eller samferdselsavdelingen

i ANTALLET BUSSREISER PER INNBYGGER I HELE LANDET



KILDE: SSB TABELL 06913 OG 11570

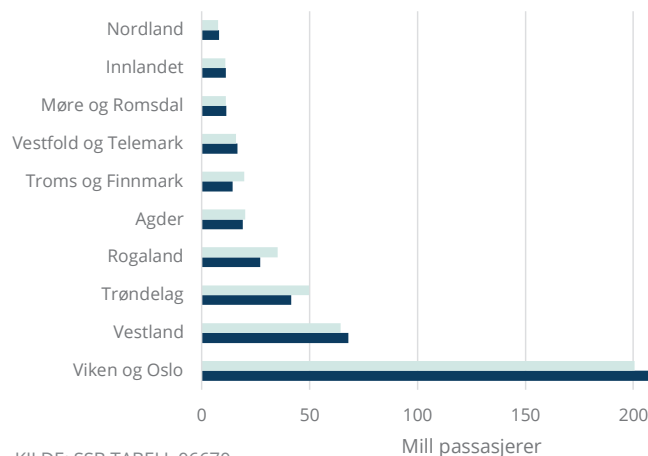
2019-nivå, med noen unntak. På den andre siden finner vi Troms og Finnmark, Rogaland og Trøndelag, som alle har hatt en betydelig økning i antall passasjerer.

Den offentlige finansieringsandelen ligger fremdeles et på et høyt nivå og var 65,8 prosent i 2024 (67,4% i 2023), resten betaler passasjerene. Den økte tilskuddsandelen er et resultat av at billettinntektene ikke har holdt følge med kostnadene ved å drive bussrutene.

Andelen offentlig kjøp varierer mye fra fylke til fylke. Lavest ligger Oslo med en støtteandel på 36 prosent, mens Finnmark ligger høyest med en andel på 89 prosent.

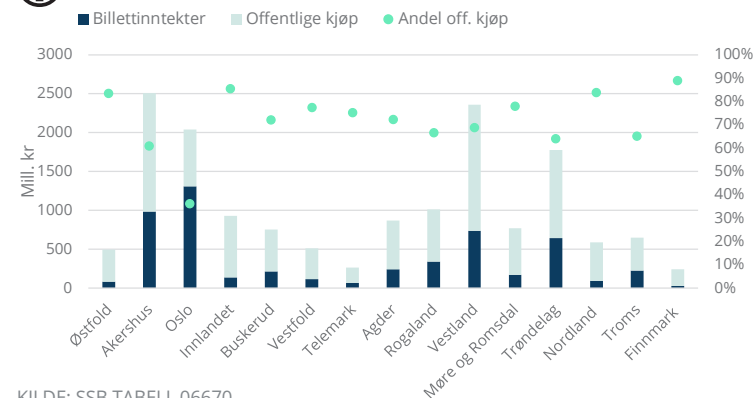
Kostnadene varierer mye fra fylke til fylke og viser forskjeller i effektivitet mellom fylkene. Oslo, Telemark, og Trøndelag har lavest kostnader per passasjerkilometer, mens Innlandet, Nordland og Finnmark ligger høyt. Forskjellene reflekterer både geografi og befolkningstetthet. Ser vi på de samlede inntektene per passasjerkilometer, ser vi at Oslo, med 5,5 kroner, er over landsgjennomsnittet, som er på 4,9 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 nede.

BUSSPASSASJERER 2019 OG 2024



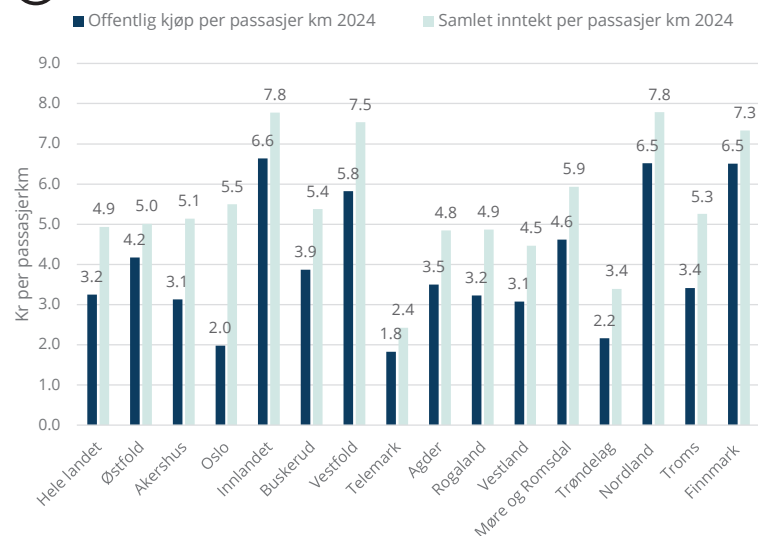
KILDE: SSB TABELL 06670

FINANSIERING AV FYLKESTRAFIKKEN - BUSS



KILDE: SSB TABELL 06670

KOSTNADER PER PASSASJERKILOMETER FYLKESVIS



KILDE: SSB TABELL 06670

«Kostnadene varierer mye fra fylke til fylke og viser forskjeller i effektivitet mellom fylkene. Oslo, Telemark, og Trøndelag har lavest kostnader per passasjerkilometer, mens Innlandet, Nordland og Finnmark ligger høyt.»

Kommersielle ruter

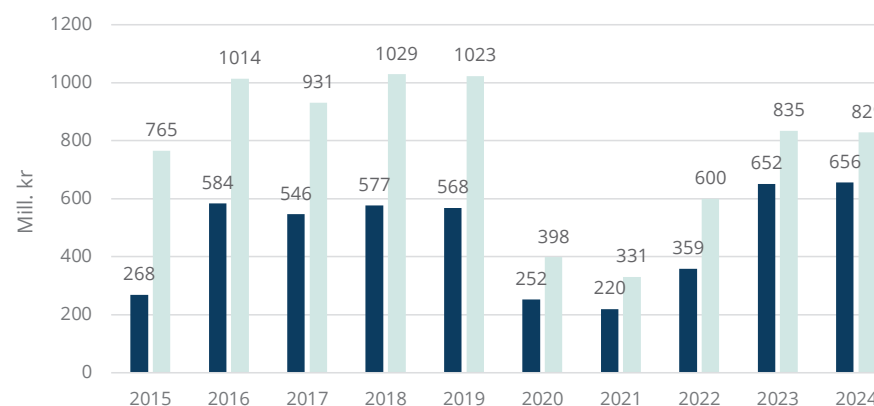
Aktiviteten i kommersielle ruter, det vil si flybusser og ekspressbusser mellom landsdeler, ble kraftig redusert under pandemien. Passasjertallene er fortsatt noe lavere enn før pandemien, men på vei opp igjen og økte med 5 prosent fra 2023 til 2024. Sammenligner vi med 2019 ser vi derimot en nedgang på hele 28 prosent.

Samtidig som antallet passasjerer har økt fra 2023 til 2024, er antallet passasjer-kilometer redusert fra 2023. Men likevel holdes billettinntektene uendret fra 2023.

Det var også en nedgang i utnyttelsen av setekapasiteten (fyllingsgrad) for ekspressbusser fra 54 prosent i 2023 til 45 prosent i 2024, noe som indikerer at tilbudet øker. I 2024 stagnerte veksten i billettinntekter for de korte turene (flybusser) og holdt seg tilnærmet likt som 2023 i faste kroner. Ekspressbussene er billettinntektene over 2019-nivået, mens billettinntektene fra flybussene (de kortere turene) er blitt redusert og ikke kommet tilbake til hva det var før pandemien. Dette gjenspeiler at flytrafikken fremdeles er under 2019-nivået.

BILLETTINTEKTER I FASTE 2024-KRONER

■ Ekspressbusser mellom landsdeler ■ Flybusser og andre korte turer



KILDE: SSB TABELL 11572 OG EGNE BEREGNINGER

Trygg og miljøvennlig transport

Nesten én av fire busser var elektriske ved utgangen av 2024.
Høye kollektivandeler gir en rekke klimagevinster for samfunnet.

Omstillingen av bussparken er i rask utvikling, og blir mer og mer klimavennlig. Andelen busser uten utslipp av fossilt CO₂ ved utgangen av 2024 26,9 prosent, en oppgang fra 22,6 prosent i 2023. Det er nye elbusser som står for resultatene, og nå er nesten hver fjerde buss elektrisk, mens andelen biogassbusser er på retur.

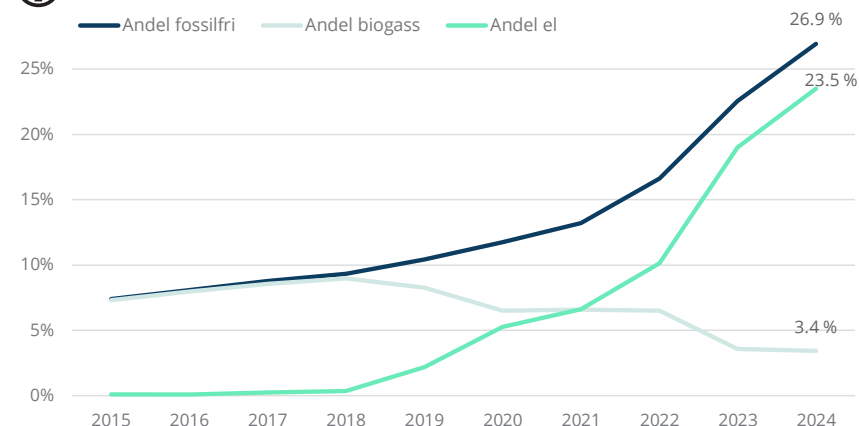
Tall for nyregistrerte busser i første halvår viser at trenden forsterker seg kraftig. I første halvår var andelen elbusser til

bykjøring 90 prosent (i tillegg kommer gassbusser) og andelen elektriske regionbusser 34 prosent. Det har hittil vært vanskeligere å få tak i elbusser som dekker behovet på lengre ruter.

Nye regler for offentlig kjøp av transporttjenester krever at bussene skal ha null utslipp av CO₂. I de fleste tilfeller vil det bety at anbudet vinnes med en elektrisk buss.



ØKENDE ANTALL FOSSILFRIE BUSSE



KILDE: SSB TABELL 07849

 ANTALL NYE BUSSE 1. HALVÅR 2025	Type	Diesel	El	I alt	Andel elbuss
	Bybuss	45	427	472	90 %
	Langdistanse-buss	225	115	340	34 %

KILDE: STATENS VEGVESEN

De direkte CO₂-utslipp fra fylkesrutene er beregnet til 242 tusen tonn CO₂ i 2024. Det har vært en nedgang i utslippene fra 2023. Etter hvert som andelen elbusser vokser, vil utslippene falle selv om aktiviteten øker.

Inklusive utslippene fra kommersielle ruter og turbusser var utslippet 293 tusen tonn CO₂ i 2024. Det er 0,65 prosent av nasjonale klimagassutslipp og 3,8 prosent av klimagassutslipp fra veitrafikken.

Busser har et langt høyere utslipp CO₂ per kjørte vognkilometer enn bilen, men utslipp per passasjerkilometer for en

busspassasjerer vil være mindre når det er 9 eller flere passasjerer i bussen. Våre beregninger viser at bussen slipper ut cirka 61,5 g CO₂ per personkilometer i gjennomsnitt. En høyere andel elbiler og elbusser vil trekke de direkte utslippene ytterligere ned i årene framover. Det er lavere belegg, altså kapasitetsutnyttelse, for busser i rute enn for turbusser. Turbussen kjører ofte med tilnærmet fullt belegg. Hvis vi forutsetter at turbussen frakter i gjennomsnitt 40 personer, er turbussen et svært klimavennlige alternativ med cirka 18,5 gram CO₂ per personkilometer.

 CO₂-UTSLIPP 2024 BUSS- NÆRINGEN	Segment	2024 (tonn CO ₂)	% fordeling
	Ekspress og flybuss	22 201	8 %
	Turbuss	23 912	8 %
	Avvikskjøring	5 112	2 %
	Fylkeskjøring	242 307	83 %
	I alt	293 533	100 %

KILDE: STAKEHOLDER

Det er noe usikkerhet knyttet til utslippsberegningene, særlig for når i året elbusser innføres i fylkesrutene og anslaget for antall kjørte vognkilometer for turbusser.

Den største klimagevinsten ved kollektivtrafikk er at man får lavere klimagassutslipp knyttet til produksjon av kjøretøy og fjerner eller reduserer behovet for å bygge nye veier.

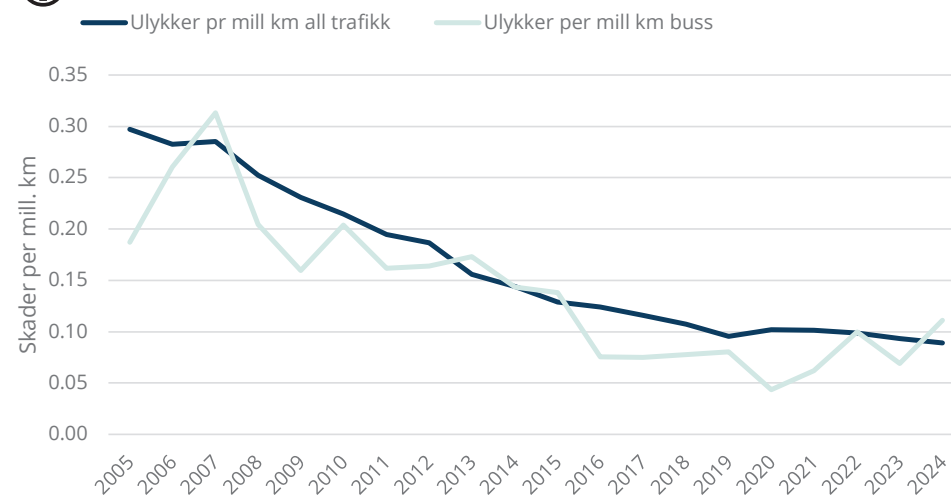
Veibygging har både store samlede klimagassutslipp og legger beslag på verdifullt areal og natur. I tillegg kommer andre skadekostnader ved biltrafikk, som kø, støy, lokal forurensing og vegslitasje.

Trafikksikkerhet

I 2024 var det flere ulykker med buss involvert en normalt, men erfaringene viser at buss er et trygt transportmiddel.

Trafikkulykker har vist en nedgående trend selv om det er flere trafikanter enn noen gang. Statistikken viser at bussen har ligget litt foran trenden med fallende trafikkulykker, selv om det var en svak oppgang i 2024 og vi må tilbake til 2015 for å finne tilsvarende ulykkestall.

UTVIKLING AV PERSONSKADER I TRAFIKKULYKKER



KILDE: STATENS VEGVESEN/TRINE OG SSB TABELL 12576, 06752 OG EGNE BEREKNINGER

Verdiskaping og økonomiske resultater

«I 2024 anslår vi at bussbransjen hadde en verdiskaping på 11,3 milliarder kroner, som er en reduksjon på 8 prosent fra 2023.»

Verdiskaping

Busselskapene spiller en nøkkelrolle i å opprettholde samfunnskritisk infrastruktur. De frakter store deler av befolkningen på en effektiv, sosial og miljøvennlig måte, og bidrar samtidig til å skape betydelige økonomiske verdier.

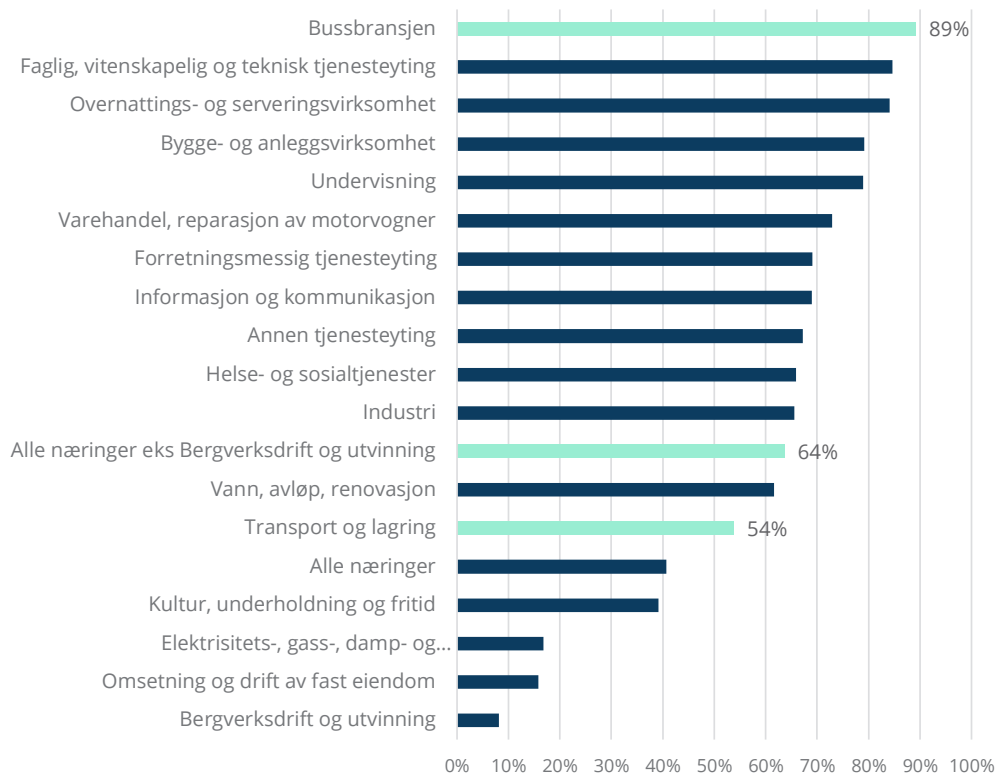
I 2024 anslår vi at bussbransjen hadde en verdiskaping på 11,3 milliarder kroner, som er en reduksjon på 8 prosent fra 2023. Verdiskapningen er definert som inntekter fratrasket vareinnsatsen, og fordeles mellom de ansatte (lønn), det offentlige (skatt og avgifter) og eierne/låntakere (utbytte og renter). Det meste av

verdiskapningen gikk til de ansatte i 2024, mens mange av eierne tapte penger fordi deres busselskaper gikk med underskudd i 2024.

Nedgangen i verdiskapning er sammensatt. Det har vært lav lønnsomhet og de store selskapene har alle gått i under-

skudd i 2024. Selv om passasjerene er tilbake, er det lave billettinntekter målt i faste priser og antall reiser pr innbygger er fortsatt ikke tilbake til 2019-nivå. Det har i tillegg vært en sterk kostnadsvekst de siste årene med blant annet økte renter og inflasjon.

LØNSKOSTNADERS ANDEL AV VERDISKAPNING ALLE HOVEDNÆRINGER OG BUSS 2023



KILDE: SSB TABELL 12910

Grafen viser hvor stor andel lønnen utgjør av verdiskapningen i de ulike næringene. I bussbransjen utgjorde lønnskostnader 89 prosent av verdien i 2023 og det er høyt sammenlignet med andre næringer,

der gjennomsnittet er på 64 prosent ekskludert olje- og gassnæringen. For 2024 kommer denne andelen til å være enda høyere på grunn av fall i verdiskapningen og underskudd hos mange selskaper.

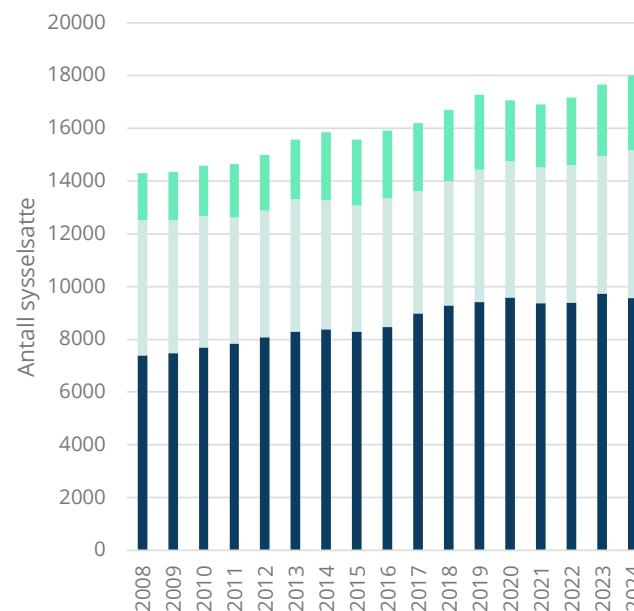
Syssetling

Ved utgangen av 2024 var det 18 010 personer sysselsatt i bussbransjen.

Antall sysselsatte har økt jevnt siden 2008, med en vekst på 26 prosent. Utviklingen følger i stor grad de samme konjunktur-

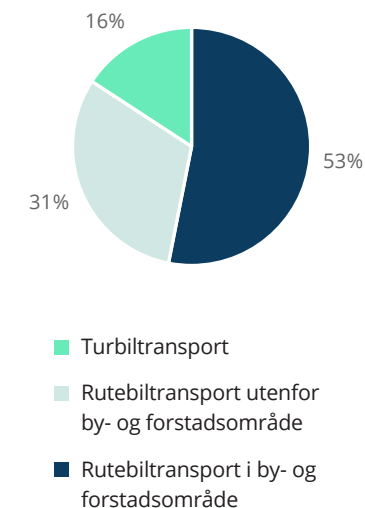
trendene som i resten av økonomien, men i en høyere takt. Pandemien brøt denne trenden midlertidig, men sysselsettingen er nå tilbake på et rekordhøyt nivå.

SYSSELSETTING I BUSSBRANSJEN



KILDE: SSB TABELL 13470

FORDELING AV SYSSELSATTE I 2024



Resultater for anbudstrafikken



Busselskapene tapte mye penger på å kjøre kollektivtrafikk for fylkene i 2024. Samlet gikk de med et underskudd på 546 millioner kroner i 2024 før skatt, mot minus 830 millioner kroner i 2023.

I de fem årene fra pandemien brøt ut i 2020 til 2024 har det samlede underskuddet før skatt vært 1 986 millioner

kroner. Kommersiell kjøring; turbuss, ekspressbuss og flybusser, er for det alt vesentlige holdt utenom i disse tallene, mens ekstrakjøring basert på rutebusser er inkludert.

De syv selskapene som inngår i tallgrunnlaget er Vy buss, Tide Buss, Nobina¹, Connect, Boreal Buss, Unibuss og Setesdal Bilruter.

Pandemien og den svekkede kronen har gitt betydelige kostnadsøkninger på energi og materiell, og har vært med på å øke kostnadene for fylkene som bestiller kollektivtransporten. Dette har ført til lavere aktivitetsutvikling og dermed lavere inntektsutvikling for operatørene.

I tillegg har kompensasjonen for kostnadsøkningen åpenbart vært for lav, i tillegg til at malus-bestemmelser knyttet til avvik har svekket netto inntekter.

En annen viktig årsak til kostnadsøkningen er renteoppgangen fra høsten 2021, da styringsrenten var null og frem til toppnivået på 4,5 prosent i desember 2023. Dette har medført en betydelig oppgang i finanskostnadene, som veier stadig tyngre i et bussregnskap.

Det er første gang vi har isolert regnskaps-tall for anbudskjøring på denne måten.

¹ Nobina har avvikende regnskapsår, og dette regnskapet dekker 1. mars 2024 til 29. februar 2025, flg 2025-regnskapet sendt Brønnøysund.

Driftsinntekter

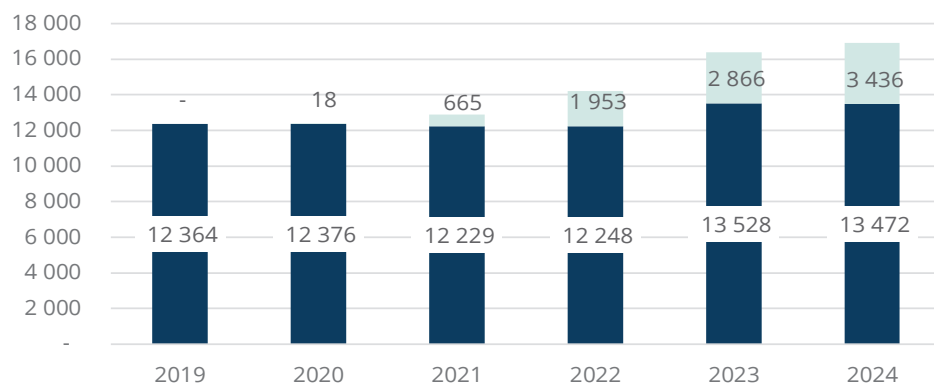
Driftsinntektene i 2024 var 16 908 millioner kroner, mot 16 394 millioner i 2023, en oppgang på 3,1 prosent.

De reelle driftsinntektene, justert for økningene i SSBs kostnadsindeks for busskjøring, falt svakt fra 2019 og frem til 2022, og at det er først i 2023 at driftsinntektene har hatt en reell vekst. Mellom 2023 og 2024 gikk de reelle inntektene noe ned.

Som grafen viser, kommer den nominelle inntektsveksten først og fremst som følge av den indekseringen av kostnadsøkninger, som er fastlagt i kontraktene med fylkene. Fra 1. kvartal 2019 til 4. kvartal 2024 økte kostnadsindeksen for en elbuss med 45 prosent og 31 prosent for en dieselbuss. Indeksreguleringen har imidlertid ikke vært nok til å dekke kostnadsutviklingen hos operatørene i denne perioden, slik at det har oppstått store underskudd hos selskapene.

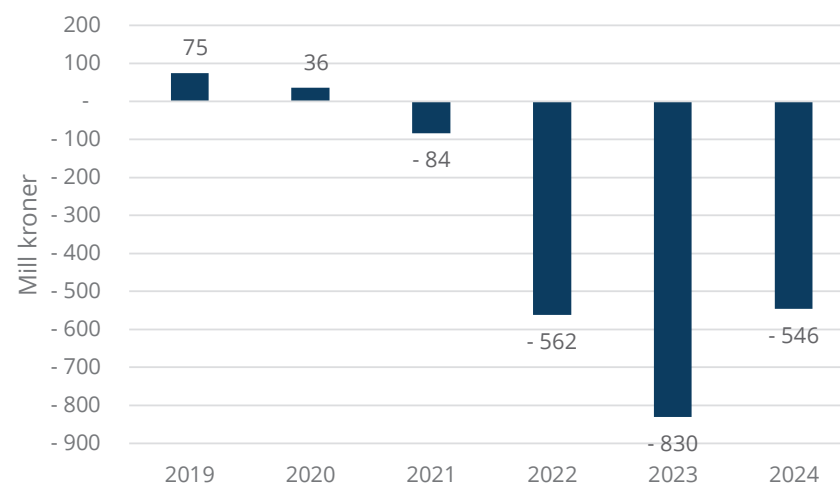
UTVIKLING I DRIFTSINNTEKTER FRA ANBUDSKJØRING

■ Reell inntektsvekst ■ Kostnadskompensasjon



KILDE: SELSKAPENES ÅRSRAPPORTER, STATENS VEGVESEN OG SSB-TABELL 11931: EGNE BEREKNINGER, DER VI HAR VEID KOSTNADSIKSEN FOR ELBUSS OG DIESELBUSS MED EL-ANDELEN BLANT BYBUSSENER BASERT PÅ TALL FRA STATENS VEGVESEN

RESULTAT FØR SKATT FRA ANBUDSKJØRING



KILDE: SELSKAPENES ÅRSRAPPORTER OG TILSENDETE JUSTERINGER, JFR. INNLEDNINGEN

Underskudd fem år på rad

Den samlede bunnlinjen, altså årsresultat etter skatt, har vært negativt i alle år fra 2020 til og med 2024. For vurdering av lønnsomheten er det imidlertid mer interessant å bruke resultat før skatt så lenge bransjen går med et underskudd fra år til år. Grunnen til det er regnskaps-teknisk: Underskudd før skatt gir rett til å kunne trekke dette underskuddet

fra fremtidige inntekter, men gir ingen kontanteffekt i det aktuelle regnskapsåret.

Det spesielle i 2024 er at alle syv buss-selskaper gikk med underskudd etter skatt, og kun ett selskap med overskudd før skatt. I 2023 trakk ett selskap det samlede årsresultatet for denne gruppen ned med et underskudd før skatt på 557 millioner kroner, i 2024 opplevde flere et meget vanskelig år.

Det samlede underskuddet før skatt for de syv selskapene var 546 millioner kroner i 2024 mot minus 830 millioner kroner i 2023. Underskuddet etter skatt blir cirka 480 millioner kroner (648 millioner i 2023) i 2024, men kan ikke beregnes nøyaktig fordi ett selskap ikke kan oppgi skattekostnad for anbudskjøring for seg.

Det er komplisert å gi et helt presist bilde av den underliggende driften. Vanligvis vil man se på driftsresultat før finans (EBIT), men fordi deler av leasingkostnadene oppstår som finanskostnader, gir det et feil bilde av driften. Dermed er man nødt til å velge resultat før skatt, som inkluderer alle finansinntekter og -kostnader, noe som heller ikke er optimalt for å vurdere driften.

Det er nødvendig å se de to-tre siste årene i sammenheng på grunn av ulike avsetninger. Det samlede underskuddet før skatt i 2023 og 2024 var minus 1376 millioner kroner for de syv største selskapene. Når vi tar med 2022, får vi et samlet resultat før skatt på minus 1 938, eller 646 millioner i gjennomsnitt for de tre årene.

Det er to private baneselskaper som utfører kollektivtrafikk for fylkene, Tide Bane i Bergen og Boreal Bane i Trondheim. Etter svake resultater i 2023, gikk de med et positivt resultat i 2024.

Lavest lønnsomhet av alle næringer

Figuren under viser gjennomsnittlig driftsmargin for bussbransjen sammenlignet med andre hovednæringer i perioden 2018 til 2023. Gjennomsnittet for alle næringer lå på 12 prosent. Bussnæringen faller inn under hovednæringen «Transport og lagring», som hadde et snitt

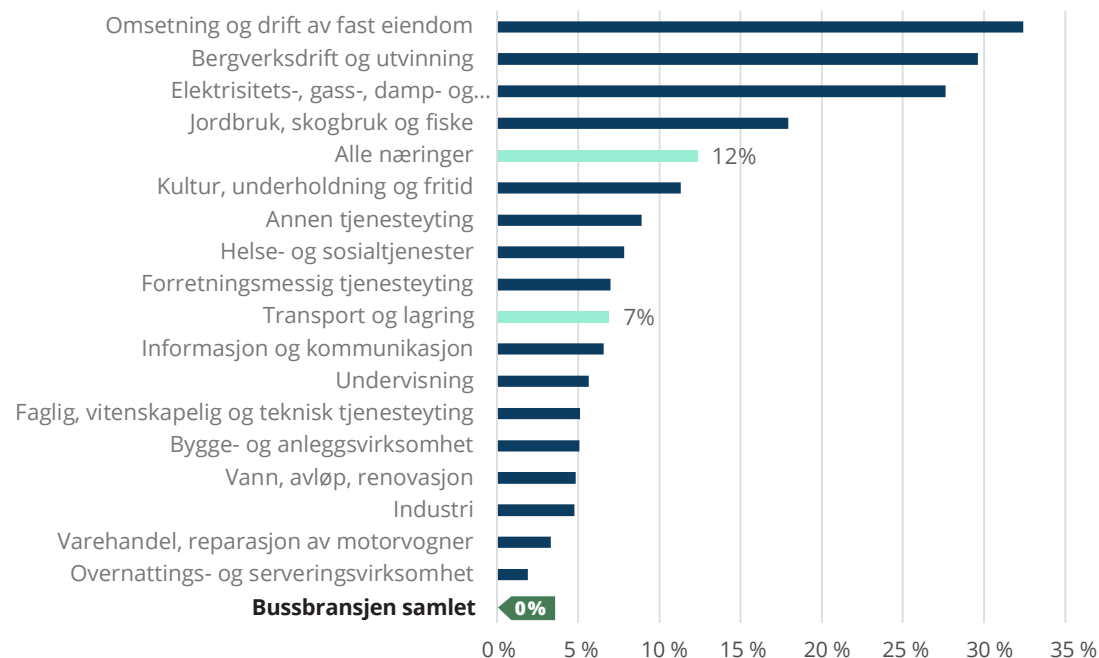
på syv prosent – men bussdriften alene presterer langt svakere. Bussbransjen ligger nederst med tilnærmet null prosent driftsmargin.

Bussbransjen er preget av sterk konkurranse om lange offentlige kontrakter, der marginene presses ned, fordi risikoen antas å være lav. Det har vist seg å være feil. Gjennomsnittet er også

preget av pandemien og av kostnadsøkningene siden 2022. I tillegg kommer innfasingen av nytt elektrisk materiell.

For at bussbransjen skal kunne ivareta sitt samfunnsoppdrag på en bærekraftig måte, er det avgjørende at marginene gradvis normaliseres på et høyere nivå.

GJENNOMSNTLIG DRIFTSMARGIN 2018-2023



BUSSBRANSJEN LIGGER INN UNDER HOVEDNÆRINGEN «TRANSPORT OG LAGRING». KILDE SSB TABELL 07371



STAKEHOLDER

*Rådgivning, analyse og strategier
for bærekraftige løsninger*