



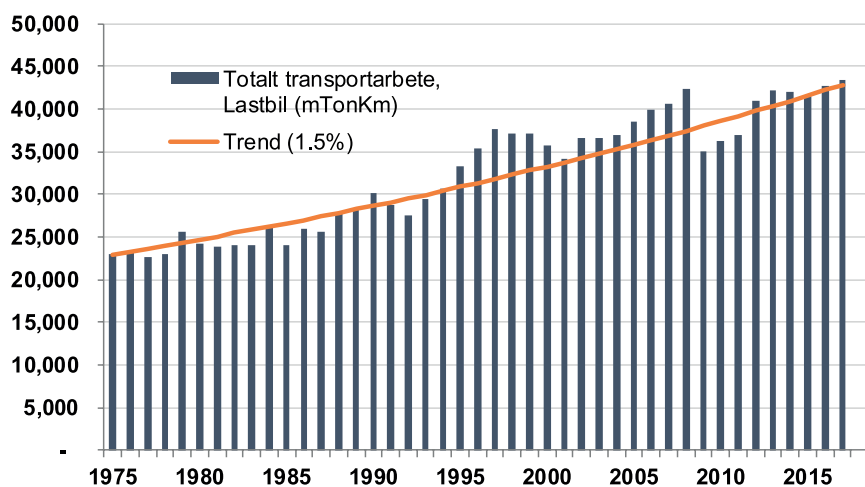
---

**ÅKERINÄRINGEN MED VERKSAMHETSOMRÅDEN**  
- NYCKELTAL FÖR LÖNSAMHET OCH TILLVÄXT -  
1997 - 2016  
September, 2017

---

## EKONOMISK STATUS OCH UTVECKLING

Fig. 1: TRANSPORTARBETE PÅ VÄG I SVERIGE, 1975-2017P



Källa: Rementum Research, Trafikanalys (TRAFKA)

### BEHOVET AV EKONOMISK ANALYS I VÅR NÄRING

Den svenska åkerinäringen är en mogen bransch som i sin moderna tappning hanterar bland annat traditionell råvaruförsörjning, godsflöden till industrier, byggen och handelns alla transportbehov. Men näringen hanterar även mer nyligen uppkomna utmaningar, som e-handelsleveranser i en allt mer hållbarhetskrävande samhällsutveckling.

Marknadsmiljön för Sveriges åkare är komplex. Konjunkturer svänger snabbt och effekterna av, exempelvis, en byggboom syns allt mer tydligt i kringliggande branscher. I dag är det en stor brist på förare och kompetent logistisk personal, samtidigt som det inom vissa segment av åkerinäringen är en viss överetablering sett strikt till rådande utbud och efterfrågan.

Många pekar på den olagliga konkurrensen som en orsak. Spelreglerna måste naturligtvis vara lika för alla. Utövarna bör kontrolleras hårdare i ett mer finmaskigt nät. Högre krav på beställarna är nödvändigt, men åkerierna måste också våga teckna fraktavtal som med lagliga metoder går att leva efter.

I en sådan, mer rättvis, marknadsmiljö blir ekonomiska analyser allt

viktigare. I hela näringslivet är sådan information både efterfrågad och nödvändig. Många vill bekräfta sina affärer med siffror. Den som vet mest gör bäst affärer. Därför gör vi denna nyckeltalsundersökning.

Inom åkerinäringen har det dock genom åren riktats en del kritik mot Sveriges Åkeriföretag för att vi valt att publicera rapporten. En del hävdar att rapporten inte stämmer, då den upplevda lönsamheten är något annat än vad en sammanställning av inlämnade bokslut redovisar. Andra hävdar att den förstör förhandlingsläget gentemot transportköparna. Argumenten går att förstå, men det är samtidigt svårt

### INNEHÅLL

- s. 2) Inledning, Sveriges Åkeriföretag
- s. 3) Slutsatser, näringsens ekonomi
- s. 4) Nyckeltalsanalys - en bakgrund
- s. 5) Observationer, metod, definitioner
- s. 6) Jämförelser och trender

### VERKSAMHETSANALYS

- s. 7) Bygg- och anläggningstransporter
- s. 8) Fjärrtransporter
- s. 9) Närdistribution
- s. 10) Skogstransporter
- s. 11) Miljötransporter
- s. 12) Tanktransporter
- s. 13) Jordbrukstransporter
- s. 14) Övriga tunga transporter
- s. 15) Blandade verksamheter

### APPENDIX

- s. 16) Summary in English
- Kontaktuppgifter

att hävda att rättvis konkurrens skulle gynnas av minskad transparens.

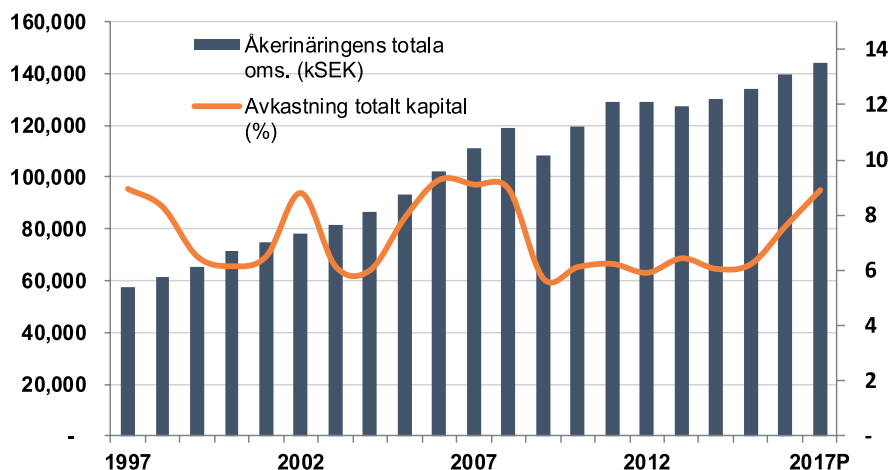
Vi konstaterar att det finns mycket hårt arbete bakom vår analys. Rapporten redovisas som tidigare i åkerinäringens huvudsakliga segment och i årets utgåva uppvisas en försiktig, men tydlig, uppgång inom de allra flesta sektorer. Det är glädjande att se i en högkonjunktur att även åkeriernas ekonomiska utveckling hänger med, och att det finns framgångsrika åkerier inom alla verksamhetssegment.

Stockholm i september, 2017

**Ulric Långberg**

Branschchef, Sveriges Åkeriföretag

Fig. 2: Åkerinäringens omsättning och avkastning, 1997-2017P



Källa: Rementum Research, Trafikanalys, UC

## SLUTSATSER, NÄRINGENS EKONOMI OCH UTSIKTER

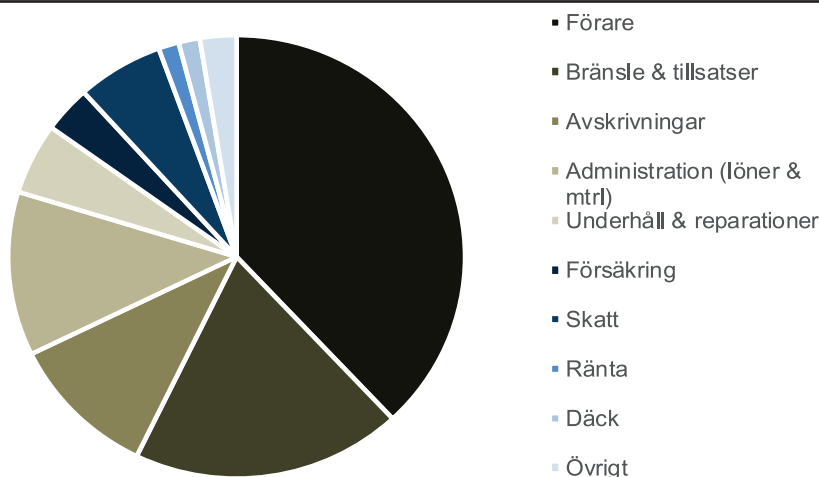
Svensk åkerinäring befinner sig fortfarande i en relativt stark högkonjunktur. Värdeskapandet - mätt som avkastning på totalt kapital i relation till räntan på en svensk 10-årig statsobligation - är det högsta sedan våra mätningar inleddes 1997. Mer än två gånger högre än 20-årsnittet.

Näringen präglas generellt av ekonomisk cykikalitet till följd av begränsade förutsättningar att parera svängningar i efterfrågan med en rationell kostnads-massa (se fig. 3, höger). Perioder med under- respektive överkapacitet avlöser varandra; resulterande i fluktuerande fraktrater och vinster. Under 2017 har fraktvolymer fortsatt växa i nästan alla verksamhetsområden, men vissa typer av åkerier möter en strukturellt utmanande efterfrågesituation. Kostnadsutvecklingen (fig. 4, nedan) präglas av en brist på förare. I kombination med potentiellt stigande bränslepriser och en mindre gynnsam kapacitets-balans under 2018 finns en risk för vikande lönsamhet.

### MÅNGFACETTERAD BILD

Det är stora skillnader mellan olika delnäringsområden inom branschen. Bygg- och anläggningstransportörerna möter en marknad för bostadsbyggnation som är den starkaste sedan tidigt '90-tal och antalet bygg- och anläggningsåkerier växer snabbt för att möta efterfrågan. Fjärrbilsåkarna har kunnat glädjas åt stark svensk industriproduktion och snabbt växande exportvolymer de

Fig. 3: KOSTNADSFÖRDELNING, TYPÅKERI, GENOMSnitt 2010-17

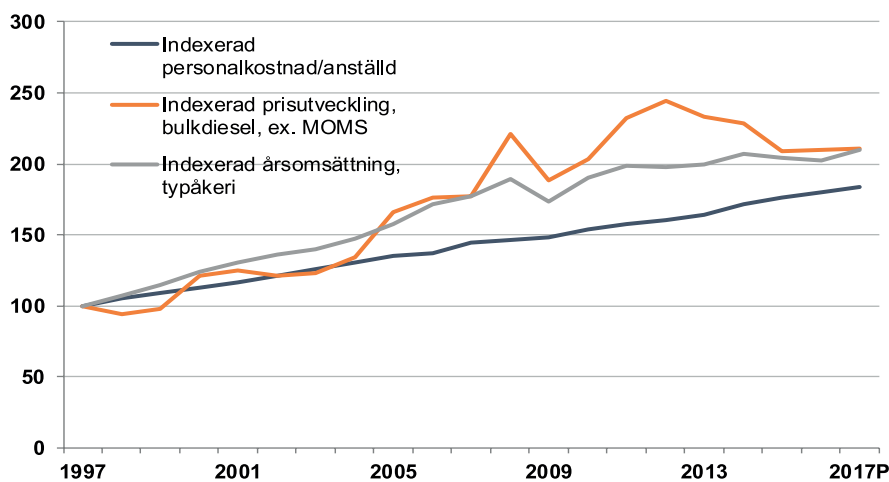


Källa: Rementum Research

senaste åren. Deras långsiktiga utmaning ligger i den relativt låga avkastning som följer av en ökande konkurrens. Detaljhandelns omsättning i Sverige slår rekord, år efter år, men transportörer med fokus på närdistribution kämpar ändå med tillväxten. Möjligen finns en förklaring att finna i förändrade godsflöden, till följd av kraftig tillväxt i näthandeln? Skogsåkerierna har lyckats lyfta sin genomsnittliga omsättning på ett förtjänstfullt sätt över åren - detta trots att efterfrågan på skogsprodukter (som flis och rundvirke) ökar mycket litet. Åkerinäringens lysande stjärna, i termer av finansiell utveckling, är miljötransportörerna (avfall och återvinning). En hög, stabil avkastning har kombinerats med imponerande tillväxt - både för transportvolymer och omsättning. Med en stark byggkonjunktur och generellt ökat fokus på återvinning i samhäl-

let ser även den närmaste framtiden fortsatt lovande ut för denna delnäringsområde. Transportörerna av produkter i tank möter dock dystra marknadsutsikter. I och med att priset för de flesta fossila bränslen fallit mycket kraftigt de senaste åren dras hela värdekedjan med mycket dålig lönsamhet. Ett naturligt resultat har varit ökad konsolidering inom verksamhetsområdet, vilket stöttat lönsamheten. Jordbrukssektorn ser inte motsvarande strukturella nedgång i efterfrågan. Sviktande lönsamhet, efter en period av större investeringar i mitten av '00-talet, verkar ha förbytts i relativt god avkastning nyligen. Gruppen med "övriga" transportörer hade 2016 högst lönsamhet genom sitt nischfokus, men har svårt att växa sina verksamheter. De "blandade" verksamheterna har lägre lönsamhet och driver sin omsättningstillväxt främst genom förvärv och sammanslagningar.

Fig. 4: UTVECKLING INTÄKTER OCH NYCKELKOSTNADER, 1997-2017P



Källa: Rementum Research, Medlingsinstitutet, SPBI, UC

### SLUTSATSER - 2017

- o) Efterfrågan på vägtransporter i Sverige fortsatt god och tillväxttakten hög.
- o) Åkeriernas intjäning ökar fortfarande; på grund av flera samverkande faktorer.
- o) Behovet att investera ökar
- o) Skogs- och "blandade" transporter är de svagaste sektorerna; främst på grund av prispress i värdekedjan.
- o) Bygg- och "övriga" fokuserade transportörer visar starkast avkastning; främst på grund av mycket god konjunktur.

## NYCKELTALSANALYS - EN BAKGRUND

Den svenska åkerinäringen är en bransch med lång historia och av kritisk betydelse för samhällets funktion. Intresset från media och övrig omvärld är tidvis mycket stort, men den allmänna kunskapsnivån om branschens förutsättningar kan alltid förbättras.

Fakta är en förutsättning för konstruktiv diskussion. Syftet med den årliga nyckeltalsrapporten från Sveriges Åkeriföretag i samarbete med Rementum Research är att belysa branschens ekonomiska och finansiella utveckling. Ett avgränsat fokus ger större utrymme till fördjupade frågeställningar. Jämförande analyser av finansiella nyckeltal, över tid och mellan olika åkerityper, sätter ljuset på vilka mekanismer och trender som måste förstås för att skapa en livskraftig näring.

### SMÅSKALIG

Åkerinäringen i Sverige, precis som i de allra flesta länder i världen, är en utpräglad småföretagarbransch. Endast ca 25% av den totala omsättningen skapas av företag med fler än 100 anställda. Orsaken är tydlig; kostnadsmassan för ett genomsnittligt åkeri (se fig. 3 för en illustration) är till stor del relativt oflexibel. Än så länge behövs

både förare och bil för att transportera gods från punkt a till punkt b. Skatt och försäkring skall betalas och fordonet minskar i värde, även om det används mycket litet. Tunga godstransporter på väg ingår alltid som ett led i en industriell kedja och blir därför exponerad mot en cyklisk efterfrågan. Ibland erbjuds inte en lönsamhet som finansiellt överbryggar lågkonjunkturer. Det problemet har branschen själv löst genom att sprida kostnader och risker i en relativt komplex kedja av leverantörsförhållanden mellan olika små vägtransportörer, speditörer och transportköpare. Faran med en sådan arbetsfördelning inom värdekedjan blir att vissa aktörer kan hamna i kläm, med för lågt förädlingsinnehåll i tjänsten. En svår, men ofrånkomlig, balansgång.

### HETEROGEN

En annan viktig karaktäristik är branschens fragmenterade tjänsteutbud. Ett lastfordon kan användas i en mycket stor mängd olika applikationer, beroende på teknisk specifikation. Det blir därför missvisande att tala om generella branschfenomen. Tillväxt och lönsamhet skiljer sig avsevärt - både konjunkturellt och strukturellt - mellan olika tjänstesegment. När man i media talar om problemen med olagligt cabotage, eller otydliga arbetsgivarförhållanden, inom åkerinäringen som helhet

missar man de underliggande faktorer som driver utvecklingen i de enskilda tjänstesegmenten. Lägg till detta en geografisk komponent; det är stor skillnad att vara dragbilsåkare med huvudkontor i belgiska Antwerpen relativt i svenska Norrbotten - för att göra exemplet övertydligt.

### SVÅRANALYSERAD

Till denna komplexitet skall läggas en utmaning att skaffa tillförlitlig data om lastbilstrafik i Sverige. Det statliga institutet Trafikanalys (TRAFANA) gör exempelvis ett förträffligt arbete med de datakällor man har att tillgå, men de är i mycket enkätundersökningar och framförallt endast riktade till svenska företag. Med ett, fortfarande, öppet Europa ser vi enorma förändringar i branschens struktur på den europeiska kontinenten. Det kan vara riskabelt att dra för långtgående slutsatser av studier enbart i Sverige. Denna rapport använder finansiella data från Sveriges Åkeriföretags (SÅs) medlemmar, rapporterade i årsredovisningar till bolagsverket och sammanställt av UC för Rementums analys. Det finns naturligtvis brister också med ekonomisk redovisning, men risken för missvisande jämförelser på grund av mätproblem är liten.

**Tab. 1: ÖVERGRIPANDE NYCKELTAL SVENSK ÅKERINÄRING**

		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<b>Antal</b>	<b>bolag</b>										
Aktiebolag		8.466	8.466	8.434	8.427	8.746	8.806	8.844	8.857	8.677	8.825
	% Δ å/å	5,1	0,1	-0,4	-0,1	3,8	0,7	0,4	0,1	-2,0	1,7
<b>Total</b>	<b>oms.</b>										
Aktiebolag	mSEK	111.178	118.831	108.557	119.305	128.977	129.004	127.326	130.231	133.838	139.861
	% Δ å/å	8,5	6,9	-8,6	9,9	8,1	0,0	-1,3	2,3	2,8	4,5
<b>Antal</b>	<b>anställda</b>										
Aktiebolag		63.838	64.798	61.898	62.009	64.536	63.898	62.986	63.362	63.947	64.900
	% Δ å/å	4,8	1,5	-4,5	0,2	4,1	-1,0	-1,4	0,6	0,9	1,5
<b>Rörelse</b>	<b>resultat</b>										
Aktiebolag	mSEK	4.613	4.291	2.498	3.190	3.469	3.402	3.063	3.563	3.824	4.150
	% av oms.	4,1	3,6	2,3	2,7	2,7	2,6	2,4	2,7	2,9	3,0
<b>Avkastn.</b>	<b>kapital</b>										
Aktiebolag	% tot. kap.	9,1	8,9	5,7	6,1	6,2	5,9	6,4	6,1	6,2	7,6
Statsobl.	% 10 år	4,2	3,9	3,3	2,9	2,6	1,6	2,1	1,7	0,7	0,5
Diff.	%-enheter	4,9	5,0	2,4	3,2	3,6	4,3	4,3	4,4	5,5	7,1

Källa: Rementum Research, Trafikanalys, Sveriges Riksbank

# ÖVERGRIPANDE OBSERVATIONER, METOD OCH DEFINITIONER

## Sammanfattning, nuläge:

- Efterfrågan på vägtransporter ökar generellt, på grund av en tillväxt i svensk- och europeisk ekonomi.

- Lönsamheten för det genomsnittliga åkeriet i Sverige ökade under 2016 och ligger över det historiska genomsnittet.

## Utsikter:

- En stigande inflationstakt i många ekonomier ökar sannolikheten för räntehöjningar under 2018. Detta kan bromsa viss investeringsverksamhet, och i förlängningen efterfrågan på tunga vägtransporter.

- Det finns inga uppenbara tecken till överinvesteringar inom åkerinäringen generellt, vilket torde stötta möjligheten att kompensera för kostnadsökningar.

Under 2016 ökade omsättningen för åkerinäringen som helhet med c:a 4,5%. Vår bedömning är att cirka 3 %-enheter av tillväxten drevs av högre fraktvolymer och 1-2 %-enheter var en effekt av stigande nominella fraktrater/ton-km. Volymtillväxten ligger för

närvarande över historisk trend (se fig. 1, sid. 2). Innan branschens detaljer analyseras är det värdefullt att få en översiktlig bild av dess struktur.

Vägtransporter står för cirka 60% av allt transportarbete (tonkilometer) i Sverige. Mäter man produktionen i godsvikt stiger andelen till cirka 80%. Det finns i september 2017 c:a 15.000 företag registrerade hos bolagsverket med näringsinriktningen *Vägtransport, Godstrafik - Transport och magasinering*. Enligt våra beräkningar omsatte dessa tillsammans över 150 miljarder kronor (motsvarande knappt 4 procent av Sveriges BNP) och sysselsatte drygt 75 000 personer 2016. Till detta skall läggas de individer som yrkesmässigt arbetar med tunga godstransporter på väg utan att formellt räknas in i ovanstående definition av åkerinäringen - verkande i så kallad firmabilstrafik. Totalt sysselsätter sektorn över 100,000 personer i Sverige; omkring 2% av det totala antalet sysselsatta.

## MEDLEMSFÖRETAGEN

Tabellen på sidan 4 bygger på den data som statliga Trafikanalys aggregerar för samtliga aktiebolag med klassificeringen *Vägtransport, Godstrafik*. Av de drygt 15.000 åkeriföretagen är knappt 6.500 medlemmar i SÅ. Fördelningen på bolagstyp syns i tabellen nedan (bransch/medlemmar/urval). Denna rapport kommer analysera den

finansiella utvecklingen för kategorin aktiebolag bland SÅs medlemmar - här finns publik finansiell data att tillgå. Totalt har vi studerat resultat- och balansräkningsdata från 3.500 åkerier, rapporterad under 20 år.

En stor fördel med att ha tillgång till SÅs medlemsregister är att vi kan använda medlemsföretagens egen klassificering efter huvudsaklig tjänsteinriktning. I Nyckeltalsrapporten analyserar vi normalt åtta olika verksamhetsområden:

- Bygg- och anläggningstransporter
- Fjärrbilstransporter
- Närdistribution
- Skogstransporter
- Miljötransporter
- Tankbilstransporter
- Jordbrukstransporter
- Övriga fokuserade transporter

Som en referensgrupp studeras ett urval av företag vilka uppgett att de bedriver verksamhet inom mer än ett område. Begreppet "renodlat" är inte helt okomplicerat. Inom respektive verksamhetsområde finns ytterligare möjligheter att detaljera beskrivningen av tjänsten. Ett företag som primärt arbetar med skogstransporter kan, till exempel, vara verksamt inom rundvirkestransporter, flistransporter, eller bägge. För denna rapport syfte har det inte varit meningsfullt att bryta ned tjänsteområdena till denna nivå. Urvalen av företag skulle bli för små för att våga dra slutsatser med statistisk signifikans.

## DEFINITIONER

Två viktiga nyckeltal som återkommer i rapporten är:

- Avkastning på totalt kapital

Definieras som:

$(\text{rörelseresultat} + \text{finansiella intäkter}) / (\text{skulder} + \text{eget kapital})$

- Vinstmarginal

Definieras som:

$\text{vinst före skatt} / \text{nettoomsättning}$

Tab. 2: VERKSAMHETSINRIKTNING OCH ORGANISATIONSSTRUKTUR

Verksamhet	SÅ POPULATION	SÅ URVAL	Bolagsform	SÅ POPULATION	UC POPULATION
Bygg-	1.337	986	Aktiebolag	4.956	9.717
Fjärr-	642	568	Enskild firma	1.044	4.804
När-	363	327	Handelsbolag	80	392
Skogs-	485	465	Utl. filial	0	94
Miljö-	149	135			
Tank-	96	92			
Jordbruk-	169	139			
Övrig-	395	335			
Blandad-	1.646	450			
Okodad-	798	0			
<b>TOTAL</b>	<b>6.080</b>	<b>3.497</b>		<b>6.080</b>	<b>15.007</b>

Källa: Rementum Research, SÅ, UC

Tab. 3: LÅNGSIKTIG OMSÄTTNINGsutveckling per verksamhetsområde

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	'97-'16	
<b>Omsättn. (median)</b>	<b>SEKk</b>										<b>Tillväxt (%)</b>	<b>Samman-satt</b>
Bygg-	2.651	2.618	2.550	2.732	2.743	2.738	2.725	2.691	2.735	2.866	4,9	
Fjärr-	6.050	6.027	5.671	6.135	6.330	6.402	5.965	6.267	6.179	6.621	2,6	
När-	4.505	4.444	4.537	4.890	5.441	5.466	5.422	4.906	4.869	5.295	2,0	
Skogs-	5.308	5.206	4.935	5.366	5.363	5.458	5.390	5.630	5.561	5.416	4,2	
Miljö-	7.132	7.786	7.096	8.125	8.888	8.682	8.706	8.744	8.590	10.449	7,9	
Tank-	6.843	7.854	7.527	7.447	8.601	7.194	7.514	7.550	7.045	6.888	0,0	
Jordbruk-	4.171	4.995	4.938	4.684	4.934	5.560	4.737	5.477	5.292	5.259	1,9	
Övrig-	5.167	4.315	4.022	4.466	4.630	4.845	4.744	5.061	4.960	5.509	2,5	
Blandad-	6.990	7.241	7.223	7.351	7.338	7.393	7.073	7.143	7.305	6.994	2,0	
<b>URVAL</b>	<b>5.308</b>	<b>5.206</b>	<b>4.938</b>	<b>5.366</b>	<b>5.441</b>	<b>5.560</b>	<b>5.422</b>	<b>5.630</b>	<b>5.561</b>	<b>5.509</b>	<b>2,5</b>	

Källa: Rementum Research, SÅ, UC

## JÄMFÖRELSE OCH TRENDER

Bland de mest intressanta analyserna ligger jämförelser av nyckeltal mellan olika inriktningar av tunga vägtransporttjänster.

Här dyker omedelbart ett metodproblem upp som bör nämnas; SÅs medlemsbolag har fått klassificera sig själva. Direkta konkurrenter inom samma näringsgren kan alltså falla i olika urvalsgrupper genom subjektiva bedömningar. Vi har valt att inte ta hänsyn till denna risk. Däremot har vi sållat bort uppenbart extraordinära resultatposter för enskilda bolag. Utöver detta har vi valt att i den jämförande analysen fokusera på medianvärden för att undvika oproportionerligt stor betydelse för enskilda företag inom

sitt verksamhetsområde. Medianmättet kan också fånga konsolideringstrender.

Vi vill lyfta fram två centrala typer av nyckeltalsjämförelser:

- Omsättningstillväxt
- Lönsamhet

Kapitalavkastning - eller räntabilitet - är det mest rättvisande måttet på en näringsgrens förmåga att skapa finansiellt värde. Vinstmarginaler av olika slag är relevanta i jämförelsen mellan direkta konkurrenter inom samma inriktning. Däremot är det inte rättvist att, till exempel, jämföra den absoluta intjäningen från ett fullutrustat skogsfordon med en enklare specificerad dragbil. Mer omfattande investeringar kräver antingen större omsättning eller vidare vinstmarginaler för att motive-

ra sin högre absoluta kapitalkostnad. En jämförelse av lönsamheten mellan olika näringsgrenar, samt över tid återfinns i tabell 4, nedan.

Omsättningstillväxt skulle kunna mätas på flera olika sätt. Vi har valt medianvärdet/bolag av några olika skäl. Det har, bland annat, fördelen att illustrera strukturskillnader mellan olika verksamhetsinriktningar. Exempelvis; ett medianföretag inom miljötransporter omsatte 2016 drygt 3,5x ett medianföretag inom byggtransporter. Å andra sidan finns en risk att branschkonsolidering förväxlas med marknadstillväxt. Omsättningsdatan återfinns i tabell 3, ovan.

Vi kommenterar den relativa utvecklingen för tillväxt och lönsamhet närmare under respektive verksamhetsavsnitt.

Tab. 4: LÅNGSIKTIG LÖNSAMHET PER VERKSAMHETSOMRÅDE

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	'97-'16
<b>Avkastn. kapital</b>	<b>median (%)</b>										<b>Avkastn. median (%)</b>
Bygg-	10,9	9,4	5,8	6,4	7,7	6,7	6,9	7,1	7,5	9,0	7,4
Fjärr-	9,9	8,7	5,3	5,9	7,6	6,1	6,2	7,6	8,1	8,4	7,1
När-	10,4	9,7	6,4	8,2	8,0	6,1	7,2	7,6	7,6	8,4	7,4
Skogs-	9,6	7,9	5,2	4,3	6,8	6,3	5,8	7,2	5,7	6,6	7,0
Miljö-	9,8	9,2	6,5	6,4	7,9	8,3	7,6	7,3	6,8	8,4	8,1
Tank-	8,2	9,6	9,2	6,9	8,1	7,4	7,0	6,4	7,0	8,4	7,2
Jordbruk-	9,9	8,6	6,5	5,8	7,4	5,8	5,5	6,6	5,7	7,9	7,0
Övrig-	9,9	11,1	7,8	8,5	9,1	7,6	7,5	7,3	7,1	10,8	8,1
Blandad-	8,4	8,8	6,5	6,6	6,9	6,2	5,7	6,3	6,8	6,2	6,7
<b>URVAL</b>	<b>9,86</b>	<b>9,20</b>	<b>6,45</b>	<b>6,43</b>	<b>7,72</b>	<b>6,27</b>	<b>6,91</b>	<b>7,21</b>	<b>6,97</b>	<b>8,40</b>	<b>7,16</b>

Källa: Rementum Research, SÅ, UC

# BYGG- OCH ANLÄGGNINGSTRANSPORTER

## Sammanfattning, nuläge:

- Växer långsammare än underliggande, cyklisk marknad men snabbare än jämförelsegruppen.

- Lönsamheten 2016 näst bäst i jämförelsegruppen. Något bättre över tid

## Utsikter:

- Byggkonjunkturen fortsatt mycket stark.

- Tydligt ökade investeringar riskerar pressa rater och lönsamhet vid nästa konjunkturedgång.



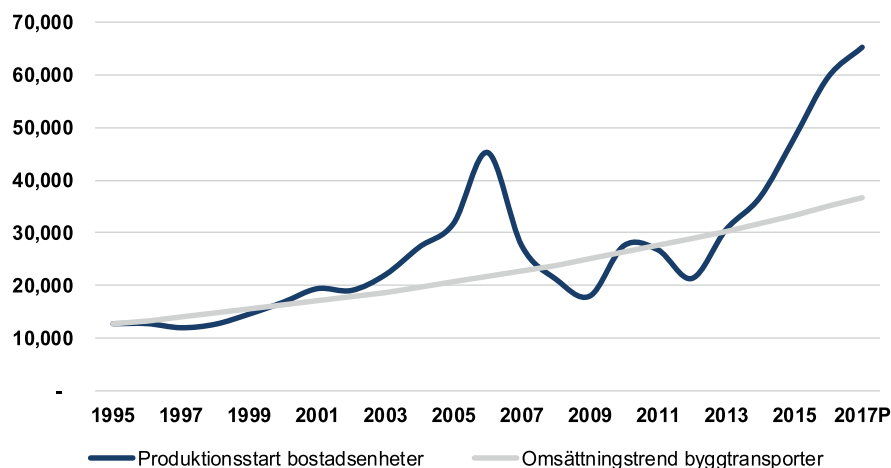
Foto: Svensk Åkeritidning

Under 2016 ökade medianomsättningen för transportörer inom bygg- och anläggningssektorn med cirka 4,8%. Detta är 5,7 procentenheter bättre än medianåkeriet i vårt totala urval om 3.500 företag.

Den underliggande marknadsutvecklingen - uppskattad genom Statistiska Centralbyråns (SCBs) statistik för påbörjad bostadsproduktion i Sverige - i figur 5, till höger, visar tydligt den mycket starka byggkonjunkturen i Sverige. Denna reflekteras också i att omsättningen för transportörer inom bygg- och anläggningssektorn ökat sin omsättning snabbare än medianåkeriet de senaste 20 åren.

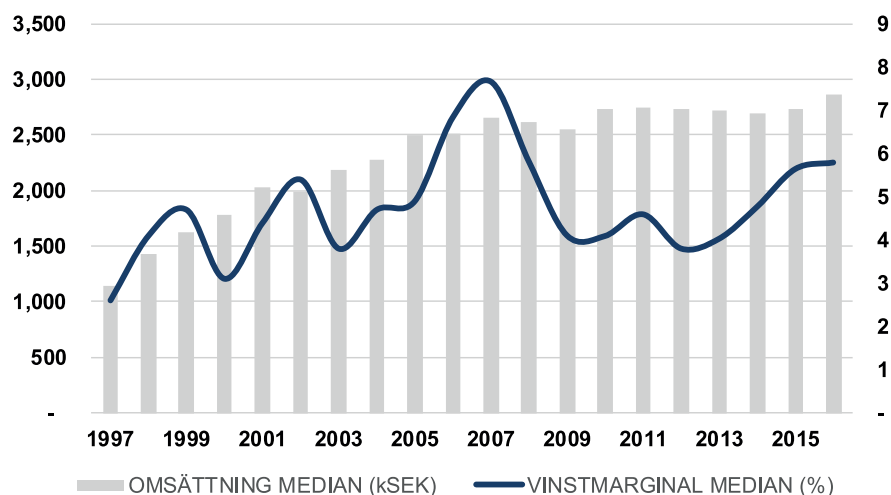
Lönsamheten är också högre än för medelåkeriet. Både över tid och det senast rapporterade verksamhetsåret. Intressant att notera är dock det faktum att investeringarna tycks vara ökande inom verksamhetsområdet. När bostadsbyggnandet faller igen finns alltså en risk att lönsamheten för transportörer inom bygg- och anläggningssektorn kommer under påtaglig press.

Fig. 5: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD



Källa: Rementum Research, SCB, UC

Fig. 6: OMSÄTTNING & VINSTMARGINAL (RESULTAT FÖRE SKATT)



Källa: Rementum Research, UC

# FJÄRRTRANSPORTER

## Sammanfattning, nuläge:

- Växer i linje med underliggande marknad men snabbare än jämförelsegruppen.

- Lönsamheten 2016 i linje med medel. Något svagare över tid.

## Utsikter:

- Fraktkonjunkturen fortfarande relativt stark. Strukturellt ökande konkurrens pressar långsiktig lönsamhet.

- Återhållsamma investeringsbeslut rationellt på kort sikt. Frågetecken kring det långsiktiga värdeskapandet.



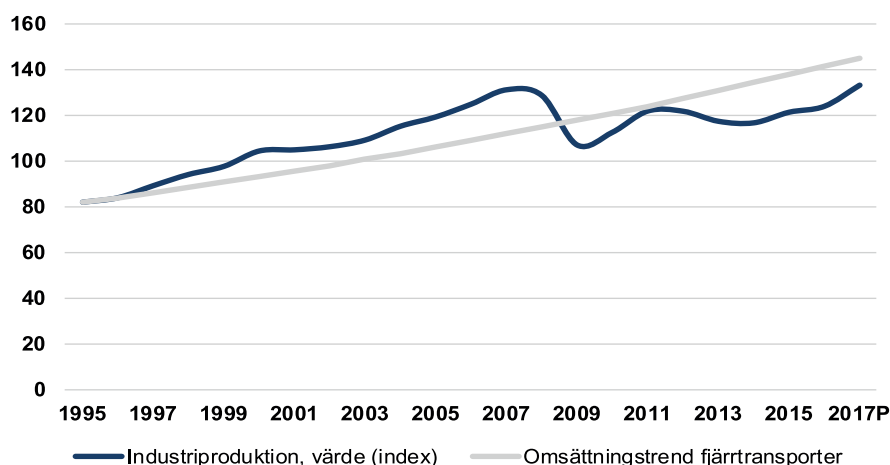
Foto: Svensk Åkeritidning

Under 2016 ökade medianomsättningen för transportörer inom fjärrgodssektorn med cirka 7,2%. Detta är 8,1 procentenheter bättre än medianåkeriet i vårt totala urval om 3.500 företag.

Den underliggande marknadsutvecklingen - uppskattad genom SCBs statistik för värdet av industriproduktion i Sverige - i figur 7, till höger, visar följsamhet i omsättningstrenden för verksamhetsområdet. Omsättningen för transportörer inom fjärrgodssektorn har vuxit strax över medianåkeriet de senaste 18 åren, men 2016 tror vi att stigande kostnader slog igenom snabbare för fjärråkarna.

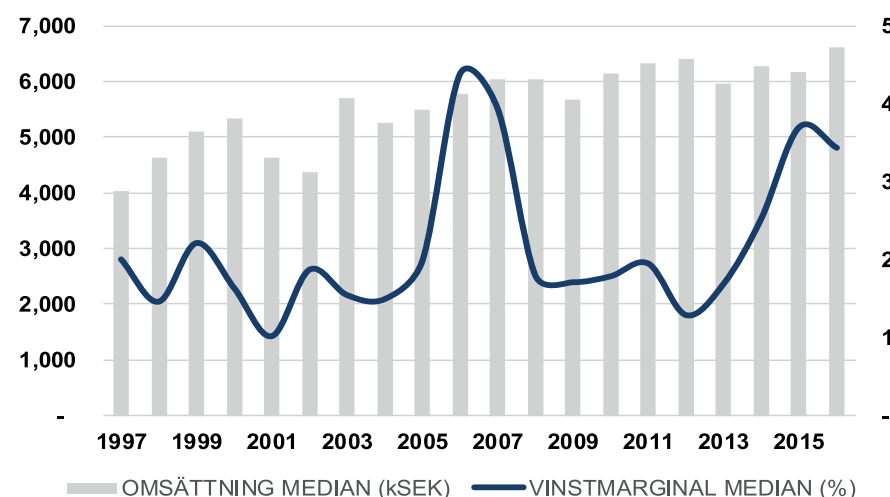
Lönsamheten 2016 är i linje med övriga verksamhetsområden, men över tid något lägre. Strukturellt ökande konkurrens är en rimlig förklaring till denna utveckling. Den långsiktiga marknadssituationen verkar dock haft en hämmande inverkan på investeringsviljan i verksamhetsområdet, vilket bör gynna utvecklingen för fraktrater - åtminstone på kort sikt.

Fig. 7: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD



Källa: Rementum Research, SCB, UC

Fig. 8: OMSÄTTNING & VINSTMARGINAL (RESULTAT FÖRE SKATT)



Källa: Rementum Research, UC



# NÄRDISTRIBUTION

## Sammanfattning, nuläge:

- Växer långsammare än underliggande marknad i strukturell omvandling. Bland dom högsta tillväxttalen i jämförelsegruppen.

- Lönsamheten normal under 2016, men högre över tid.

## Utsikter:

- Konsumtionen fortsatt stark. Strukturella förändringar i konsumtionsmönster kommer ha långsiktig, oklart exakt vilken, inverkan.

- Relativt höga investeringar riskerar långsiktig lönsamhet.



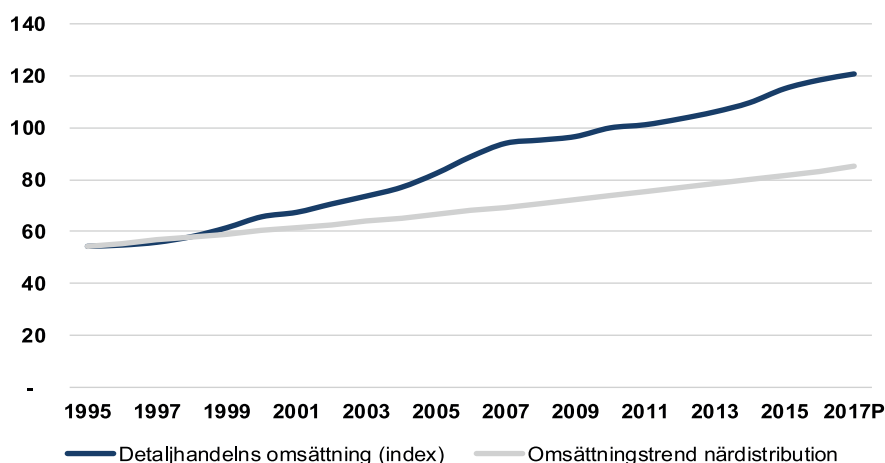
Foto: Svensk Åkeritidning

Under 2016 ökade medianomsättningen för transportörer inom lokal distribution med cirka 8,7%. Detta är 9,6 procentenheter bättre än medianåkeriet i vårt totala urval om 3.500 företag.

Den underliggande marknadsutvecklingen - uppskattad genom SCBs statistik för värdet av detaljhandeln i Sverige, exklusive bensinstationer - i figur 9, till höger, visar en lägre omsättningstrend för verksamhetsområdet. Omsättningen för transportörer inom närdistribution har vuxit långsammare än medianåkeriet de senaste 20 åren. Ändrade logistikflöden till följd av ökad e-handel, samt större konkurrens från tidigare fjärråkare kan vara två förklaringar.

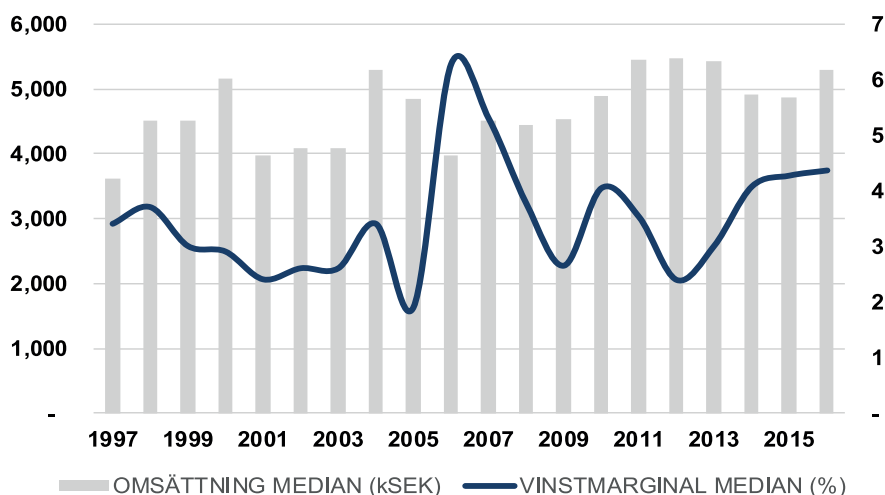
Lönsamheten 2016 är normal i jämförelse, men över tid relativt god. Ökande kapacitetsinvesteringar kan dock leda till långsiktig prispress. Verksamhetsområdet under strukturell omvandling genom konsumenternas förändrade konsumtionsmönster. Exakt hur omvandlingen påverkar närdistributörerna är dock oklart.

Fig. 9: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD



Källa: Rementum Research, SCB, UC

Fig. 10: OMSÄTTNING & VINSTMARGINAL (RESULTAT FÖRE SKATT)



Källa: Rementum Research, UC

# SKOGSTRANSPORTER

## Sammanfattning, nuläge:

- Växer långsammare än jämförelsegruppen med svag underliggande marknad.

- Lönsamheten är under press från finansiellt utsatta kunder inom papperssektorn.

## Utsikter:

- Kundernas lönsamhet ser fortsatt svag ut, vilket riskerar pressa rater.

- Relativt begränsade investeringar talar för en mer normal lönsamhet på medellång sikt. Fördröjda nya regler om fordonsvikter påverkar investeringsviljan negativt.



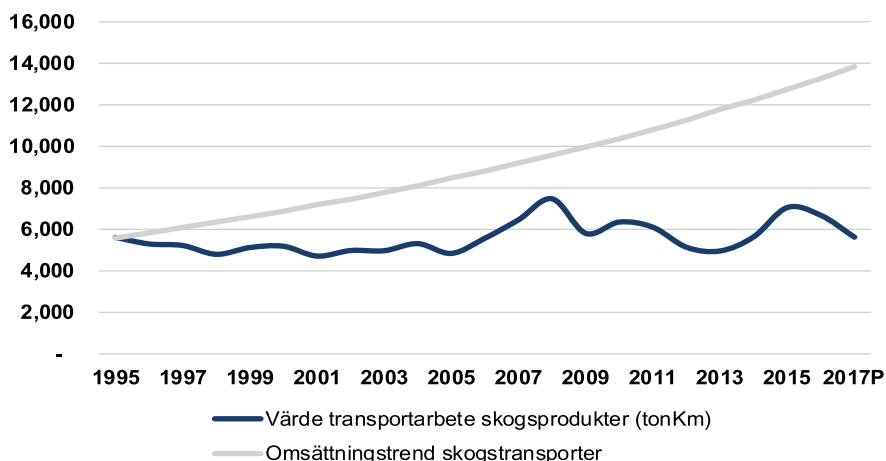
Foto: Svensk Åkeritidning

Under 2016 sjönk medianomsättningen för transportörer inom skogssektorn med cirka 2,6%. Svagarere än medianåkeriet i vårt totala urval om 3.500 företag.

Den underliggande marknadsutvecklingen - uppskattad genom TRAFAs statistik för värdet av transportarbetet med rundvirke, flis och massa i Sverige - i figur 11, till höger, visar en betydligt högre omsättningstrend för verksamhetsområdet. Dock skedde tillväxtsprånget främst under '00-talets första hälft - troligtvis till följd av branschkonsolidering. Omsättningen för transportörer inom skogssektorn har, till följd av detta, ökat snabbare än medianåkeriet de senaste 20 åren. Inom de närmaste 5 åren räknar vi med en normalisering av tillväxttakten.

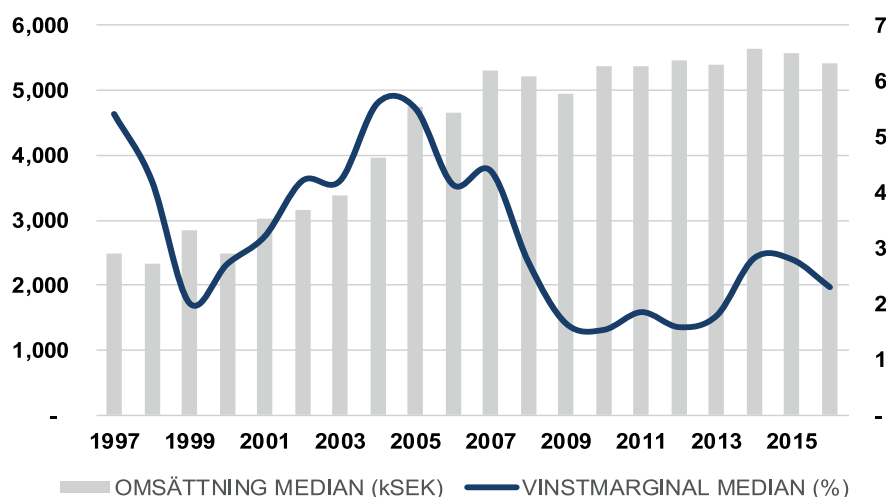
Lönsamheten 2016 är den näst lägsta i jämförelse, men över tid knappt under medel. Skogsåkerierna håller tillbaka investeringarna, bl a pga oklara nya regler kring fordonsvikter, men den långsiktiga prispresen i den strukturellt utsatta pappersindustrin är svår att vända.

Fig. 11: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD



Källa: Rementum Research, TRAFAs, UC

Fig. 12: OMSÄTTNING & VINSTMARGINAL (RESULTAT FÖRE SKATT)



Källa: Rementum Research, UC

# MILJÖTRANSPORTER

## Sammanfattning, nuläge:

- Växer snabbare än underliggande marknad och snabbast i jämförelsegruppen.

- Lönsamhet konsekvent över jämförelsegruppen.

## Utsikter:

- Miljötransporter visar strukturell tillväxt genom ökat allmänt fokus på hållbarhet. En stark byggkonjunktur adderar cyklisk efterfrågan.

- Verksamhetsområdets goda tillväxt och lönsamhet verkar ha attraherat ökade investeringar, vilket möjligen kan leda till något lägre lönsamhet under kommande år.

Under 2016 ökade medianomsättningen för transportörer inom miljösektorn (avfall och återvinning) med cirka 21,6%. 22,5 procentenheter bättre än medianåkeriet i vårt totala urval om 3.500 företag.

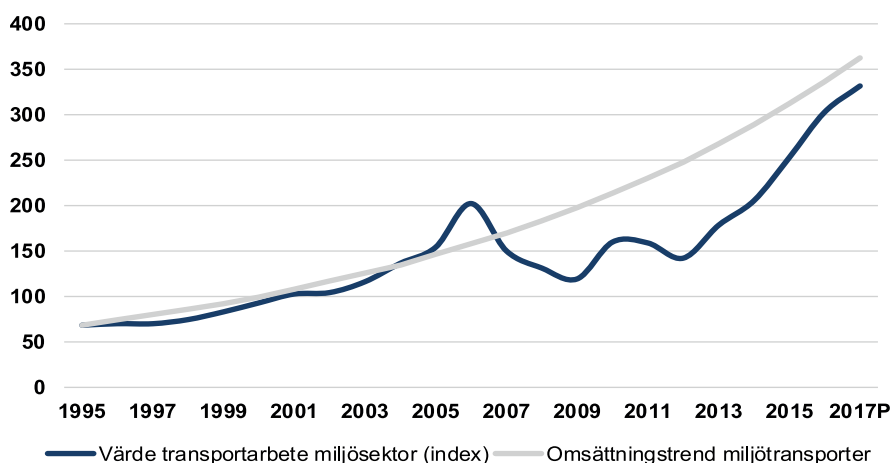
Den underliggande marknadsutvecklingen - uppskattad genom SCBs statistik för byggaktivitet och bruttonationalprodukt i Sverige - i figur 13, till höger, visar en högre omsättningstrend för verksamhetsområdet. Industriell konsolidering har visst förklaringsvärde, särskilt 2016, men det är uppenbart att miljötransportörerna är duktiga på att öka förädlingsvärdet i sin affär över tid. Omsättningen för transportörer inom miljösektorn har vuxit mer än 3x snabbare än medianåkeriet de senaste 20 åren.

Lönsamheten är även den bäst i klassen sedan 1997. De senaste åren ser vi dock en lönsamhet för verksamhetsområdet i linje med jämförelsegruppens. Detta understryker en tydlig trend med ökade investeringar de senaste åren.



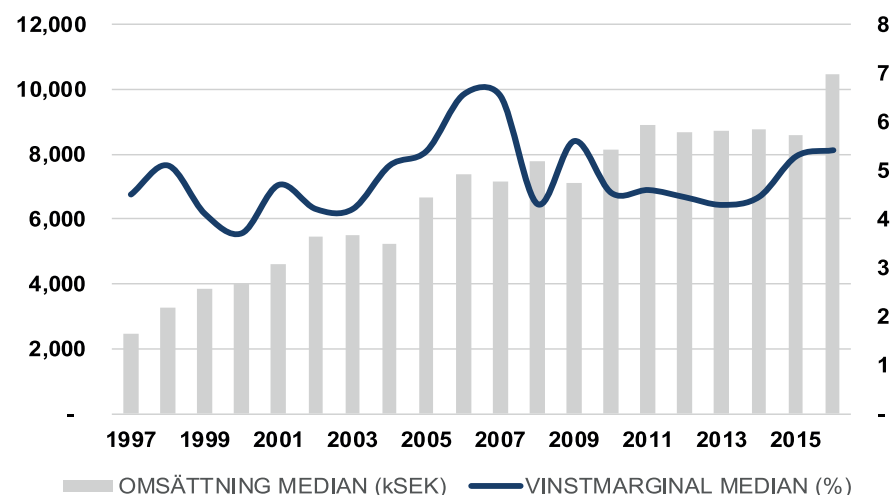
Foto: Svensk Åkeritidning

Fig. 13: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD



Källa: Rementum Research, SCB, UC

Fig. 14: OMSÄTTNING & VINSTMARGINAL (RESULTAT FÖRE SKATT)



Källa: Rementum Research, UC

# TANKTRANSPORTER

## Sammanfattning, nuläge:

- Växer under strukturellt svag efterfrågan, och betydligt långsammare än jämförelsegruppen.

- Lönsamheten förhållandevis god.

## Utsikter:

- En minskad användning av fossila bränslen i Sverige bör pressa efterfrågan. Biodrivmedel har inte kompenserat volymbortfallet.

- En nödvändig konsolidering av verksamhetsområdet lär fortsätta. Lönsamheten kan troligen hållas uppe av detta.



Foto: Svensk Åkeritidning

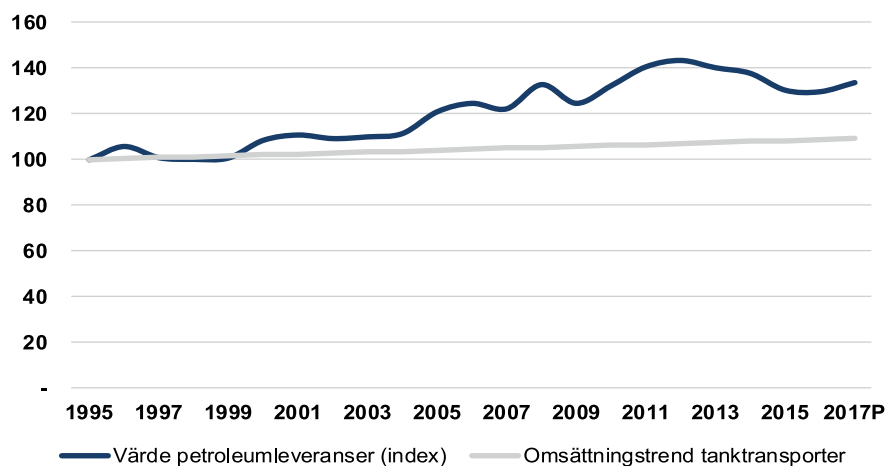
Under 2016 sjönk medianomsättningen för åkerier inom tanktransporter med cirka 2,2%, 1,3 procentenheter sämre än medianåkeriet i vårt totala urval om 3.500 företag.

Den underliggande marknadsutvecklingen - uppskattad genom Svenska Petroleum- och biodrivmedelinstitutets (SPBIs) statistik för petroleumleveranser i Sverige - i figur 15, till höger, visar utmaningen för verksamhetsområdet.

Fram till mitten av '00-talet växte medianomsättningen, men sedan dess har enbart kraftiga stigningar i oljepriset gynnat sektorn. I Sverige råder en strukturell trend mot minskat fossilbränsleberoende sedan flera decennier och de nya biodrivmedlen har ännu inte kompenserat för tanktransportörerna.

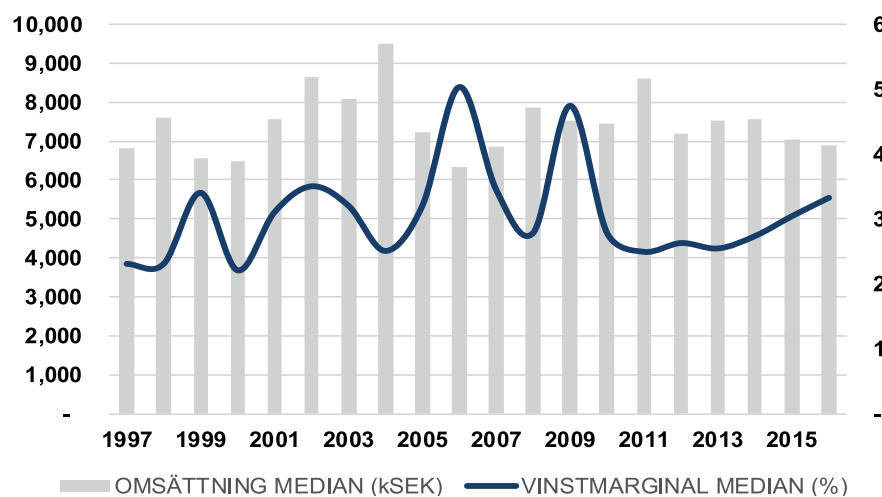
Lönsamheten är dock relativt normal för jämförelsegruppen. Vilket endast borde kunna förklaras med den kraftiga konsolidering inom verksamhetsområdet som fortfarande pågår. Bland annat med uppköp från större, utländska åkerier.

Fig. 15: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD



Källa: Rementum Research, SPBI, UC

Fig. 16: OMSÄTTNING & VINSTMARGINAL (RESULTAT FÖRE SKATT)



Källa: Rementum Research, UC

# JORDBRUKSTRANSPORTER

## Sammanfattning, nuläge:

- Växer i linje med underliggande marknad och jämförelsegruppen.

- Lönsamheten konsekvent bland de lägsta i jämförelsegruppen sedan 2012.

## Utsikter:

- Låga globala spannmålspriser borde pressa efterfrågan på kort sikt.

- Investeringar i kapacitet under mitten av '00-talet fortsätter pressa lönsamheten, men en mer balanserad marknadssituation bör förväntas på medellång sikt.



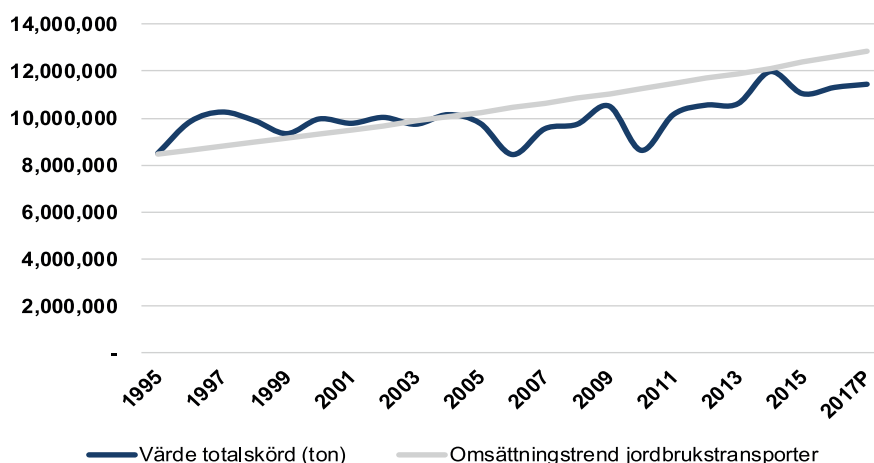
Foto: Svensk Åkeritidning

Under 2016 sjönk medianomsättningen för åkerier inom jordbrukstransporter med cirka 0,6%. 0,3 procentenheter bättre än medianåkeriet i vårt totala urval om 3.500 företag.

Den underliggande marknadsutvecklingen - uppskattad genom Jordbruksverkets statistik för totalskörden i Sverige - i figur 17, till höger, visar en långsiktig omsättningstillväxt ungefär i linje med marknaden - strax under 2% årligen.

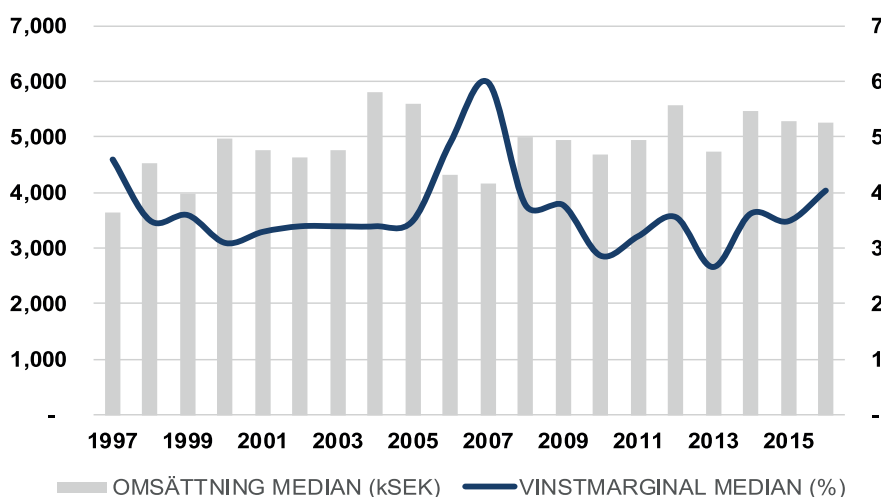
Lönsamheten är dock något sämre än för jämförelsegruppen, och under de fyra senaste åren konsekvent bland de lägsta. Kraftigt sjunkande globala spannmålspriser från 2012 spelar naturligtvis roll. En strukturellt relativt svagare lönsamhetsutveckling än, exempelvis, tanktransportörerna kan till viss del förklaras med överkapacitet efter investeringar i mitten av '00-talet, men även andra strukturella förändringar i värdekedjan. Flera tidigare jordbruksägare har nyligen sökt sig till andra segment.

Fig. 17: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD



Källa: Rementum Research, Jordbruksverket, UC

Fig. 18: OMSÄTTNING & VINSTMARGINAL (RESULTAT FÖRE SKATT)



Källa: Rementum Research, UC

# ÖVRIGA TUNGA TRANSPORTER

## Sammanfattning, nuläge:

- Växer strax över underliggande marknad, och i linje med jämförelsegruppen.

- Lönsamheten konsekvent över jämförelsegruppen.

## Utsikter:

- Ett starkt fokus på ett mindre verksamhetsområde verkar inte skapa begränsningar för omsättningstillväxt.

- Nischstrategin ger utdelning i form av hög lönsamhet.



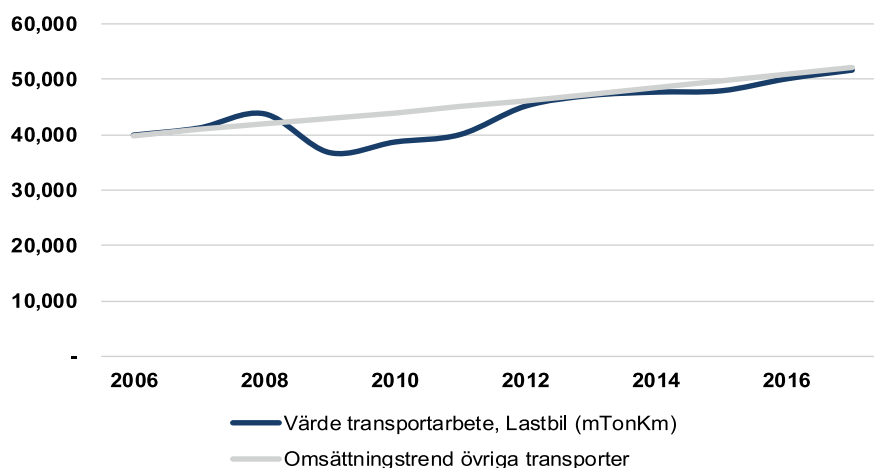
Foto: Svensk Åkeritidning

Under 2016 ökade medianomsättningen för åkerier inom övriga tunga transporter med cirka 11%. 11,9 procentenheter bättre än medianåkeriet i vårt totala urval om 3.500 företag.

Inom verksamhetsområdet återfinns vi, per definition, en heterogen grupp av åkerier med olika inriktningar - som fordonstransportörer, flyttfirmor, etc. Den underliggande marknadsutvecklingen - uppskattad genom TRAFAs statistik för transportarbetet med lastbil i Sverige, samt långsiktig prisinflation - i figur 19, till höger, visar en långsiktig omsättningstillväxt ungefär i linje med marknaden - c:a 2.5% årligen.

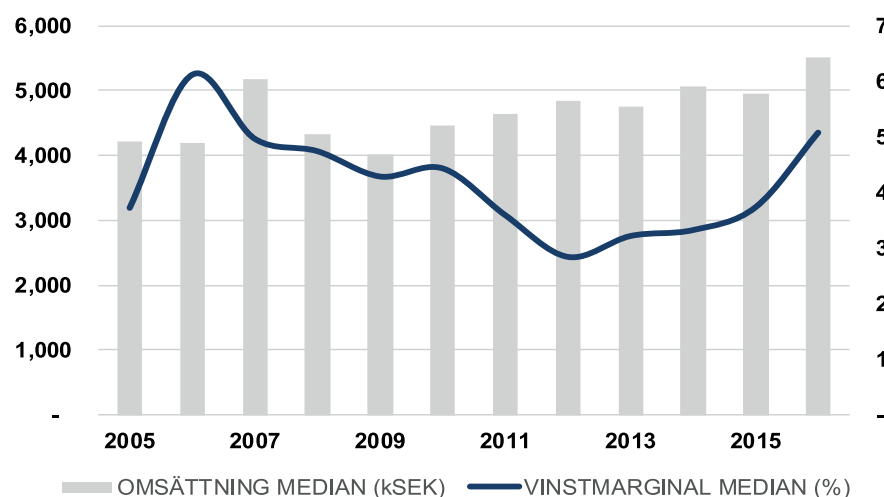
Lönsamheten är dock konsekvent bland de högsta i jämförelsegruppen, och överträffas på lång sikt endast av miljötransportörerna. Med ett så spretigt urval blir analysen lätt spekulativ; men det är rimligt att säga att nischtransportörerna i dessa mindre verksamhetsområden lyckats positionera sig väl i värdekedjan.

Fig. 19: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD



Källa: Rementum Research, SCB, UC

Fig. 20: OMSÄTTNING & VINSTMARGINAL (RESULTAT FÖRE SKATT)



Källa: Rementum Research, UC

# BLANDADE VERKSAMHETER

## Sammanfattning, nuläge:

- Växer långsammare än underliggande marknad och jämförelsegruppen.

- Lönsamhet konsekvent under jämförelsegruppen.

## Utsikter:

- Sannolikt fortsatt branschkonsolidering.

- Möjligen är den mindre fokuserade verksamhetsmodellen lönsamhetsbegränsande.



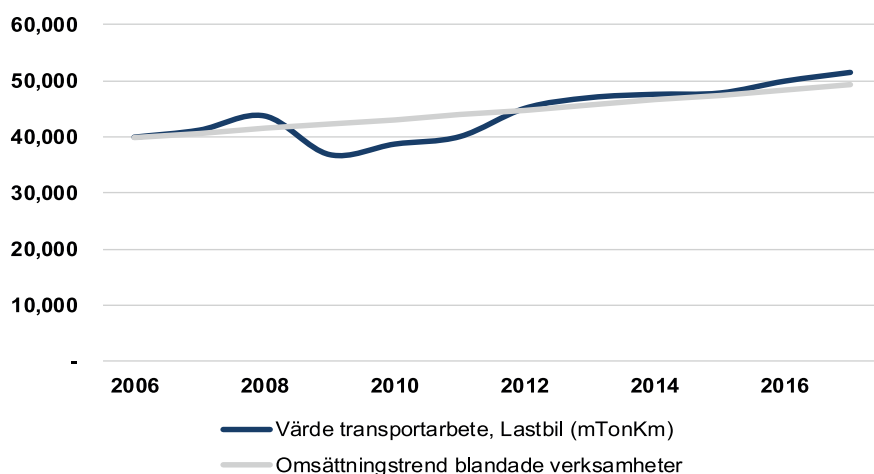
Foto: Volvo Trucks

Under 2016 minskade medianomsättningen för åkerier med verksamhet inom flera områden med cirka 4,3%. 3,4 procentenheter sämre än medianåkeriet i vårt totala urval om 3.500 företag.

Den underliggande marknadsutvecklingen - se förklaring av metod på sid. 14 - visad i figur 21, till höger, indikerar en långsiktig omsättningstillväxt något under marknaden och i lägre takt än jämförelsegruppen de senaste 10 åren. Även här är det svårt att peka på enskilda förklaringsfaktorer; men det är rimligt att över tid förvänta sig en högre grad av konsolideringsaffärer mellan dessa typer av åkerier (Lastbilscentraler - LBCer - utgör cirka 3% av urvalet).

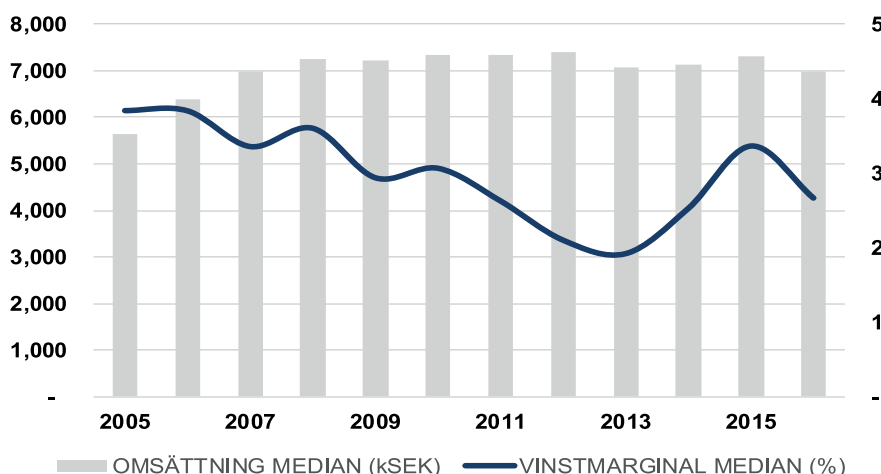
Lönsamheten är dock konsekvent lägre än för jämförelsegruppen det senaste decenniet - så även 2016. Det ligger nära till hands att tro att mindre fokuserade verksamheter är sämre på att sälja unika mervärden till transportköparen. Kvantitativa belägg för detta har vi däremot inte. Ett intressant område för en separat fördjupningsrapport.

Fig. 21: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD



Källa: Rementum Research, SCB, UC

Fig. 22: OMSÄTTNING & VINSTMARGINAL (RESULTAT FÖRE SKATT)



Källa: Rementum Research, UC

## SUMMARY IN ENGLISH

The Swedish road haulage industry is facing a strong business cycle. Value creation - measured as return on capital in relation to the Swedish 10-year government bond yield - is at its highest level since we started our measurements in 1997.

In general the industry is characterised by economic cycles as a result of high fixed costs and periods of under- and overcapacity; resulting in fluctuating freight rates and profits. During 2017 freight volumes have continued to increase in most areas of the road haulage industry, but some types of haulage companies face a structurally challenging demand situation. Operating margins should also in 2017 be positively impacted by stable diesel prices and healthy rates. The industry is facing a shortage of drivers and in combination with a potential increase in fuel costs as well as a less supportive capacity balance; profits may weaken in 2018.

### A NUANCED PICTURE

This report analyses profitability and growth of the Swedish road haulage industry with varying perspectives. 3,500 companies have been studied between 1997-2016. The situation varies considerably, depending on the type of haulage operation.

*Construction haulage* companies are facing a very strong demand situation currently in Sweden, but this is also attracting new capacity. *Long distance haulage* companies have seen a strong increase in profitability in recent years, due to a shortage in equipment and falling fuel costs. Over time this is the most competitive area, however. *Local distribution haulage* companies are facing a structural growth challenge. It would be valuable to better understand the financial impact from the rapid growth in e-commerce activities. *Forest product hauliers* have seen a weak trend in revenues and profits in recent years, but managed to grow revenues well from

the mid '90-s. *Recycling hauliers* are best-in-class, both with regards to long-term growth and profitability. Recently there are signs of excessively growing capacity, however. *Tank transporters* in Sweden have faced a declining market for years. The response has been to consolidate and profitability continues to be propped up. *Hauliers of agricultural products* overinvested in the mid '00-s; resulting in poor profitability to date. Falling grain prices on the global markets create a continuously challenging outlook. *Smaller niche hauliers* (such as, for example, car transporters or moving companies) create strong positions in their value chains; resulting in above-average profitability. Their recent growth trend is also healthy. *Hauliers with a mixed business model* generate below-average returns, and their underlying growth is relatively modest. In many cases there are opportunities for mergers and acquisitions in this area.

## KONTAKTUPPGIFTER

### Ansvarig rapportbeställare, SÅ:

Ulric Långberg - Branschchef  
+46 (0)8 753 54 28  
ulric.langberg@akeri.se

### Verkställande Direktör, SÅ:

Rickard Gegö  
+46 (0)35 15 09 51  
rickard.gego@akeri.se

### Kommunikationschef, SÅ:

Erika Svanström  
+46 (0)8 753 54 16  
erika.svanstrom@akeri.se

### Innehållsansvarig, Rementum:

Carl Holmquist - Analyschef  
+46 (0)40 65 10 300  
holmquist@rementum.se



SVERIGES ÅKERIFÖRETAG

REMENTUM  
RESEARCH &  
MANAGEMENT

Detta dokument har skapats av Rementum Research & Management AB i informations syfte och skall endast ses i samband med en verbal framställning från Rementum. Dokumentet är inte ett erbjudande eller prospekt av något slag för investeringar i finansiella instrument. Rimlig omsorg har tagits för att säkerställa så innehållet inte är osant eller missledande, men inga garantier kan utfästas för dess fullständighet och/eller riktighet. Inget ansvar kan åvila Rementum för eventuella förluster föranledda av beslut grundade på dokumentet. Anställda vid Rementum AB får inte placera besparingar i finansiella instrument utställda av företag omnämnda i detta dokument. Upphovsrätt (2017) Rementum Research & Management AB (org. nr: 556841-0491). Alla rättigheter förbehållna. Denna publikation är skyddad av upphovsrätt och får inte åter-skapas i sin helhet, eller i valda delar, utan ägarens uttryckliga medgivande.