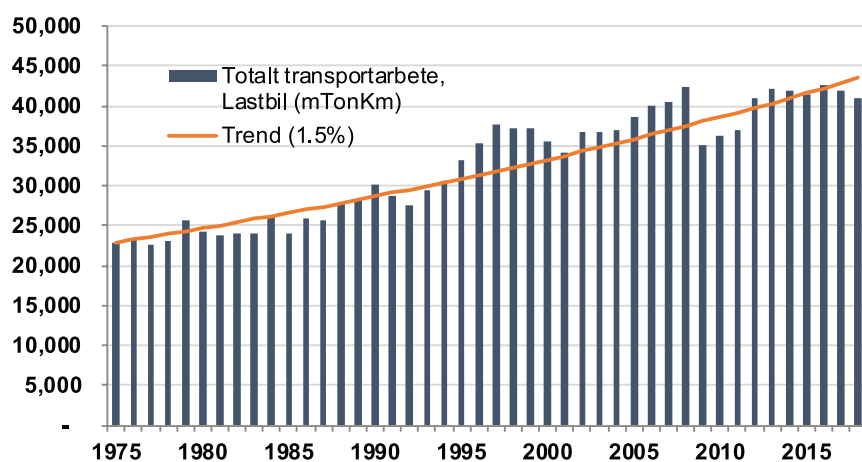




ÅKERINÄRINGEN MED VERKSAMHETSOMRÅDEN
- NYCKELTAL FÖR LÖNSAMHET OCH TILLVÄXT -
1997 - 2017
September, 2018

EKONOMISK STATUS OCH UTVECKLING

Fig. 1: TRANSPORTARBETE PÅ VÄG I SVERIGE, 1975-2018(Prognos)



Källa: Rementum Research, Trafikanalys (TRAFKA)

BEHOVET AV EKONOMISK ANALYS I VÅR NÄRING

Åkerinäringen i Sverige är en mogen bransch som utvecklats mycket genom åren. Åkerierna står för allt från traditionell råvaruförsörjning, till godsflöden till och från industrier och byggen samt handelns alla transporter. Lagerhållningen har i stor utsträckning flyttat ut på lastbilsflaken, varför industrier är mer beroende av leveranser ”just in time” idag än förut. Näringslivet hanterar också andra, nyare utmaningar som e-handelns enorma tillväxt, och samhällets ökande klimatambitioner.

Marknadsmiljön för Sveriges åkare är komplex. Mycket av godset förmedlas via speditör eller lastbilscentral. Konjunkturen svänger snabbt och effekterna av, exempelvis, en byggboom syns allt mer tydligt i kringliggande branscher. Det är fortfarande 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 främsta orsak till en komplex marknadsmiljö. 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 med redovisad hållbarhet som med lagliga metoder går att leva efter.

I en sådan, mer rättvis, marknadsmiljö blir ekonomiska analyser allt viktigare. I hela näringslivet är marknadsinformation både efterfrågad och nödvändig. Många vill bekräfta sitt företagande med siffror. Den som vet mest gör bäst affärer. Därför gör vi denna nyckeltalsundersökning.

Vi konstaterar att det finns mycket hårt arbete i åkerierna bakom vår analys. Rapporten redovisas som tidigare i åkerinäringens huvudsakliga segment och i årets utgåva uppvisas en

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

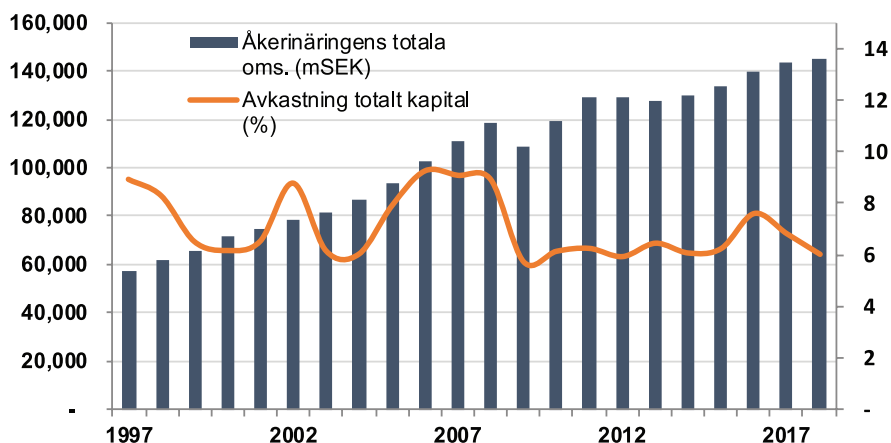
försiktig avmattning från en historiskt hög nivå inom de flesta verksamhetsområden. Det är glädjande att se i en högkonjunktur att även åkeriernas ekonomiska utveckling hängt med, och att det finns framgångsrika åkerier inom alla verksamhetssegment.

Stockholm i september, 2018

Ulric Långberg

Branschchef, Sveriges Åkeriföretag

Fig. 2: Åkerinäringens omsättning och avkastning, 1997-2018P



Källa: Rementum Research, Trafikanalys, UC

SLUTSATSER, NÄRINGENS EKONOMI OCH UTSIKTER

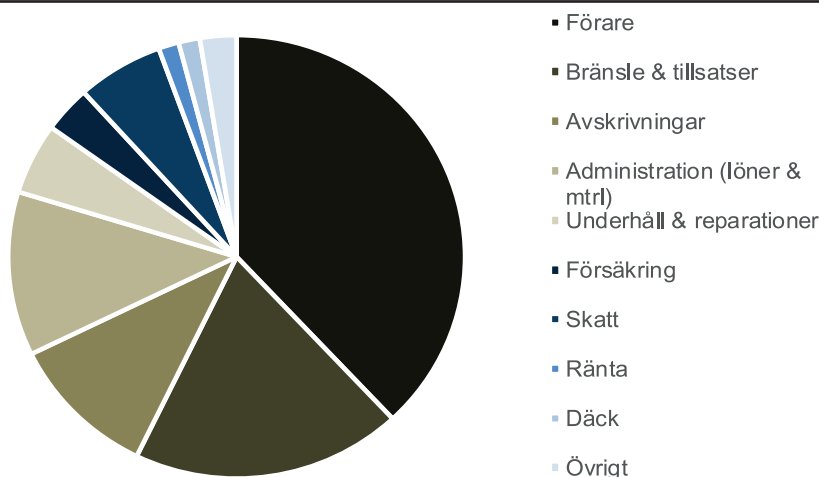
Svensk åkerinäring befinner sig i en avmattande högkonjunktur. Värdeskapandet - mätt som avkastning på totalt kapital i relation till räntan på en svensk 10-årig statsobligation - är fortfarande högt. Den svagare trenden är dock tydlig sedan slutet av 2016.

Näringen präglas generellt av ekonomisk cykikalitet till följd av begränsade förutsättningar att parera svängningar i efterfrågan med en rationell kostandsmassa (se fig. 3, höger). Perioder med under- respektive överkapacitet avlöser varandra; resulterande i fluktuerande fraktrater och vinster. Under 2018 har fraktvolymerna fallit påtagligt i flera verksamhetsområden och vissa typer av åkerier möter fortsatt en strukturellt utmanande efterfrågesituation. Kostnadsutvecklingen (fig. 4, nedan) präglas av en brist på förare. I kombination med stigande bränslepriser och en mindre gynnsam kapacitetsbalans under 2018 finns en påtaglig risk för fortsatt vikande lönsamhet.

MÅNGFACETTERAD BILD

Det är stora skillnader mellan olika delnäringsområden inom branschen. Bygg- och anläggningstransportörerna har mött en marknad för bostadsbyggnation som varit den starkaste sedan tidigt '90-tal men nu minskar fraktvolymerna och vinstmarginalerna. Fjärrbilsåkarna har kunnat glädjas åt stark svensk industriproduktion och snabbt växande exportvolymerna de senaste åren. Deras långsiktiga utmaning ligger i den

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

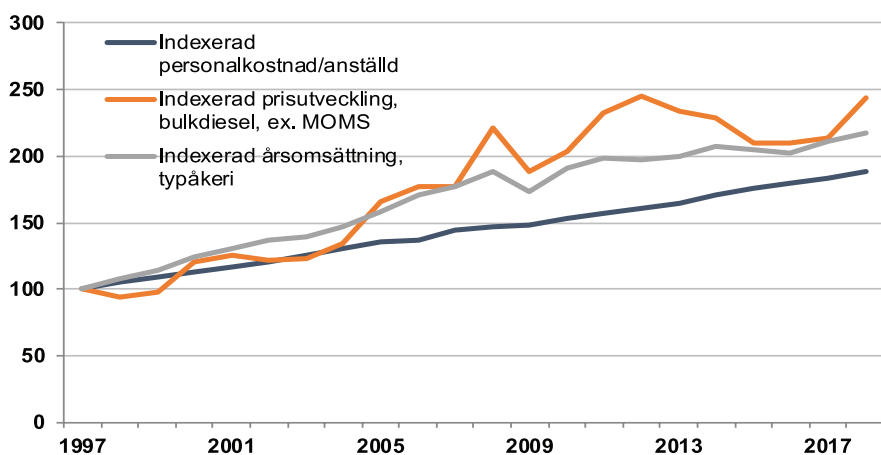


Källa: Rementum Research

relativt låga avkastning som följer av en ökande konkurrens. Detaljhandelsomsättning 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 - även om vinstmarginalerna vek även här under 2017. Med ökat fokus på återvinning i samhället ser den närmaste framtiden fortsatt lovande ut för denna delnäringsområde, men

svagare byggkonjunktur slår även här. Transportörerna av produkter i tank har en tid mött dystra marknadsutsikter. I och med att priset för de flesta fossila bränslen fallit kraftigt de senaste åren har hela värdekedjan dragits med dålig lönsamhet. Ett naturligt resultat har varit ökad konsolidering inom verksamhetsområdet, vilket stöttat lönsamheten, och nu ser även efterfrågan ut att stiga. Jordbrukssektorn har inte sett motsvarande strukturella nedgång i efterfrågan, men 2017 var lönsamhetsmässigt ett av de svagaste år vi noterat. 2018 kommer bli en verklig utmaning, eftersom torkan ser ut att ge de lägsta skördarna i Sverige på över 25 år. De "blandade" verksamheterna har lägre lönsamhet och driver sin omsättningstillväxt främst genom förvärv och sammanslagningar, men vi bedömer att dessa just nu drar nytta av en allmän brist på transportkapacitet.

Fig. 4: UTVECKLING INTÄKTER OCH NYCKELKOSTNADER, 1997-2018P



Källa: Rementum Research, Medlingsinstitutet, SPBI, UC

SLUTSATSER - 2017/2018

- o) Efterfrågan på vägtransporter i Sverige fortsatt god men tillväxttakten mattas.
- o) Åkeriernas intjänning sjunker; på grund av flera samverkande faktorer.
- o) Behovet att investera kvarstår.
- o) Skogs- och jordbrukstransporter är de svagaste sektorerna; främst på grund av svag volymutveckling.
- o) Tank- och "övriga" fokuserade transportörer visar starkast avkastning; främst på grund av kapacitetsbrist.

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

| | | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
|-----------------|------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Antal | bolag | | | | | | | | | | |
| Aktiebolag | | 8.466 | 8.434 | 8.427 | 8.746 | 8.806 | 8.844 | 8.857 | 8.677 | 8.977 | 8.860 |
| | % Δ å/å | 0,1 | -0,4 | -0,1 | 3,8 | 0,7 | 0,4 | 0,1 | -2,0 | 3,4 | -1,3 |
| Total | oms. | | | | | | | | | | |
| Aktiebolag | mSEK | 118.831 | 108.557 | 119.305 | 128.977 | 129.004 | 127.326 | 130.231 | 133.838 | 139.861 | 143.357 |
| | % Δ å/å | 6,9 | -8,6 | 9,9 | 8,1 | 0,0 | -1,3 | 2,3 | 2,8 | 4,5 | 2,5 |
| Antal | anställda | | | | | | | | | | |
| Aktiebolag | | 64.798 | 61.898 | 62.009 | 64.536 | 63.898 | 62.986 | 63.362 | 63.947 | 67.408 | 68.434 |
| | % Δ å/å | 1,5 | -4,5 | 0,2 | 4,1 | -1,0 | -1,4 | 0,6 | 0,9 | 5,4 | 1,5 |
| Rörelse | resultat | | | | | | | | | | |
| Aktiebolag | mSEK | 4.291 | 2.498 | 3.190 | 3.469 | 3.402 | 3.063 | 3.563 | 3.824 | 3.916 | 3.154 |
| | % av oms. | 3,6 | 2,3 | 2,7 | 2,7 | 2,6 | 2,4 | 2,7 | 2,9 | 2,8 | 2,2 |
| Avkastn. | kapital | | | | | | | | | | |
| Aktiebolag | % tot. kap. | 8,9 | 5,7 | 6,1 | 6,2 | 5,9 | 6,4 | 6,1 | 6,2 | 7,6 | 6,8 |
| Statsobl. | % 10 år | 3,9 | 3,3 | 2,9 | 2,6 | 1,6 | 2,1 | 1,7 | 0,7 | 0,5 | 0,7 |
| Diff. | %-enheter | 5,0 | 2,4 | 3,2 | 3,6 | 4,3 | 4,3 | 4,4 | 5,5 | 7,1 | 6,1 |

Källa: Rementum Research, Trafikanalys, Sveriges Riksbank

ÖVERGRIPANDE OBSERVATIONER, METOD OCH DEFINITIONER

Sammanfattning, -2017:

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

- Lönsamheten för det genomsnittliga åkeriet i Sverige sjönk under 2017 men ligger fortfarande över det historiska genomsnittet.

Utsikter, 2018-:

- En stigande inflationstakt i många ekonomier ökar sannolikheten för räntehöjningar under 2018-19. Detta kan bromsa viss investeringsverksamhet, och i förlängningen efterfrågan på tunga vägtransporter.

- Det finns inga uppenbara tecken till överinvesteringar inom åkerinäringen generellt, vilket stöttar möjligheten att åtminstone delvis kompensera för kostnadsökningar.

Under 2017 ökade omsättningen för åkerinäringen som helhet med c:a 2,5%. Vår bedömning är att cirka 1 %-enhet av tillväxten drevs av högre transportarbete och 1-2 %-enheter var en effekt av stigande nominella fraktrater/ton-km. Volymtillväxten ligger

för närvarande under 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 2018 c:a 14.300 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 2017. 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 14.000 åkeriföretagen är knappt 5.800 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 verksam 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:

(rörelseresultat + finansiella intäkter) / (skulder + eget kapital)

- Vinstmarginal

Definieras som:

vinst före skatt/nettoomsättning

Tab. 2: VERKSAMHETSINRIKTNING OCH ORGANISATIONSSTRUKTUR

| Verksamhet | SÅ POPULATION (Δ % '16) | SÅ URVAL (Δ % '16) | Bolagsform | SÅ POPULATION (Δ % '16) | UC POPULATION (Δ % '16) |
|--------------|-------------------------|--------------------|---------------|-------------------------|-------------------------|
| Bygg- | 1.113 (-17%) | 958(-3%) | Aktiebolag | 4.789 (-3%) | 9.269 (-5%) |
| Fjärr- | 583 (-9%) | 542(-4%) | Enskild firma | 932 (-11%) | 4.597 (-4%) |
| När- | 343 (-5%) | 310(-5%) | Handelsbolag | 72 (-10%) | 318 (-19%) |
| Skogs- | 508 (+5%) | 444(-5%) | Utl. filial | 0 (0%) | 100 (+6%) |
| Miljö- | 151 (+2%) | 129(-4%) | | | |
| Tank- | 96 (0%) | 85(-7%) | | | |
| Jordbruk- | 163 (-3%) | 133(-4%) | | | |
| Övrig- | 338 (-14%) | 318(-5%) | | | |
| Blandad- | 1.674 (+2%) | 436(-3%) | | | |
| Okodad- | 822 (+3%) | 0(0%) | | | |
| TOTAL | 5.793 (-5%) | 3.355(-4%) | | 5.793 (-5%) | 14.284 (-5%) |

Källa: Rementum Research, SÅ, UC

Tab. 3: LÅNGSIKTIG OMSÄTTNINGsutveckling per verksamhetsområde

| | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | '97-'17 |
|--------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------------|-------------------|
| Omsättn. (median) | SEKk | | | | | | | | | Tillväxt (%) | sammansatt |
| Bygg- | 2.618 | 2.550 | 2.732 | 2.743 | 2.738 | 2.725 | 2.691 | 2.735 | 2.866 | 2.851 | 4,7 |
| Fjärr- | 6.027 | 5.671 | 6.135 | 6.330 | 6.402 | 5.965 | 6.267 | 6.179 | 6.621 | 6.458 | 2,4 |
| När- | 4.444 | 4.537 | 4.890 | 5.441 | 5.466 | 5.422 | 4.906 | 4.869 | 5.295 | 5.293 | 1,9 |
| Skogs- | 5.206 | 4.935 | 5.366 | 5.363 | 5.458 | 5.390 | 5.630 | 5.561 | 5.416 | 5.747 | 4,3 |
| Miljö- | 7.786 | 7.096 | 8.125 | 8.888 | 8.682 | 8.706 | 8.744 | 8.590 | 10.449 | 10.978 | 7,8 |
| Tank- | 7.854 | 7.527 | 7.447 | 8.601 | 7.194 | 7.514 | 7.550 | 7.045 | 6.888 | 7.739 | 0,6 |
| Jordbruk- | 4.995 | 4.938 | 4.684 | 4.934 | 5.560 | 4.737 | 5.477 | 5.292 | 5.259 | 5.306 | 1,9 |
| Övrig- | 4.315 | 4.022 | 4.466 | 4.630 | 4.845 | 4.744 | 5.061 | 4.960 | 5.509 | 5.535 | 2,3 |
| Blandad- | 7.241 | 7.223 | 7.351 | 7.338 | 7.393 | 7.073 | 7.143 | 7.305 | 6.994 | 7.431 | 2,3 |
| URVAL | 5.206 | 4.938 | 5.366 | 5.441 | 5.560 | 5.422 | 5.630 | 5.561 | 5.509 | 5.747 | 2,3 |

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

Omsättningstillväxt kan mätas på flera olika sätt. Vi har valt medianvärdet/bolag av flera 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 närmare under respektive verksamhetsavsnitt.

Tab. 4: LÅNGSIKTIG LÖNSAMHET PER VERKSAMHETSOMRÅDE

| | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | '97-'17 |
|-------------------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|----------------------------|-------------|
| Avkastn. kapital | median (%) | | | | | | | | | Avkastn. median (%) | |
| Bygg- | 9,4 | 5,8 | 6,4 | 7,7 | 6,7 | 6,9 | 7,1 | 7,5 | 9,0 | 8,0 | 7,5 |
| Fjärr- | 8,7 | 5,3 | 5,9 | 7,6 | 6,1 | 6,2 | 7,6 | 8,1 | 8,4 | 7,6 | 7,3 |
| När- | 9,7 | 6,4 | 8,2 | 8,0 | 6,1 | 7,2 | 7,6 | 7,6 | 8,4 | 6,9 | 7,2 |
| Skogs- | 7,9 | 5,2 | 4,3 | 6,8 | 6,3 | 5,8 | 7,2 | 5,7 | 6,6 | 6,7 | 7,0 |
| Miljö- | 9,2 | 6,5 | 6,4 | 7,9 | 8,3 | 7,6 | 7,3 | 6,8 | 8,4 | 7,8 | 7,9 |
| Tank- | 9,6 | 9,2 | 6,9 | 8,1 | 7,4 | 7,0 | 6,4 | 7,0 | 8,4 | 8,3 | 7,4 |
| Jordbruk- | 8,6 | 6,5 | 5,8 | 7,4 | 5,8 | 5,5 | 6,6 | 5,7 | 7,9 | 5,7 | 6,9 |
| Övrig- | 11,1 | 7,8 | 8,5 | 9,1 | 7,6 | 7,5 | 7,3 | 7,1 | 10,8 | 9,7 | 8,5 |
| Blandad- | 8,8 | 6,5 | 6,6 | 6,9 | 6,2 | 5,7 | 6,3 | 6,8 | 6,2 | 6,1 | 6,6 |
| URVAL | 9,20 | 6,45 | 6,43 | 7,72 | 6,27 | 6,91 | 7,21 | 6,97 | 8,40 | 7,57 | 7,21 |

Källa: Rementum Research, SÅ, UC

BYGG- OCH ANLÄGGNINGSTRANSPORTER

Sammanfattning, -2017:

- Växer i takt med underliggande, cyklisk marknad men snabbare än jämförelsegruppen.

- Lönsamheten 2017 tredje bäst i jämförelsegruppen. Något bättre över tid.

Utsikter, 2018-:

- Byggkonjunkturen viker från historiskt hög nivå.

- Omfattande investeringar riskerar pressa rater och lönsamhet de kommande åren.



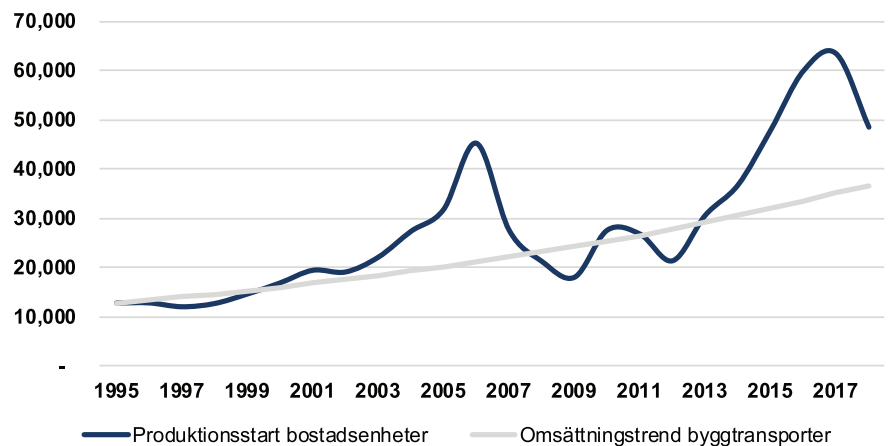
Foto: Svensk Åkeritidning, Anders Karlsson

Under 2017 sjönk medianomsättningen för transportörer inom bygg- och anläggningssektorn med cirka 0,5%. Detta är 4,8 procentenheter sämre 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 vikande byggkonjunkturen i Sverige. Den höga nivån reflekteras dock i att omsättningen för transportörer inom bygg- och anläggningssektorn ökat sin omsättning dubbelt så snabbt som medianåkeriet de senaste 20 åren.

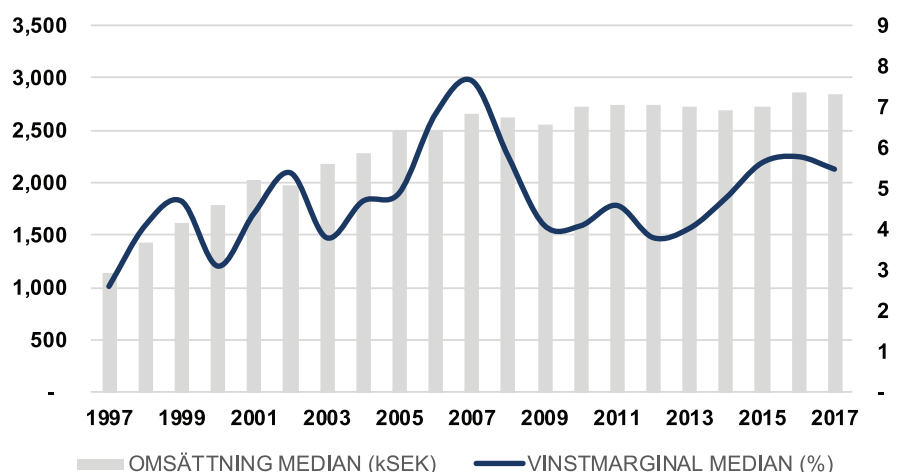
Lönsamheten är också högre än för medelåkeriet. Både över tid och det senast rapporterade verksamhetsåret. Intressant att notera är dock det faktum att investeringarna tycks vara sjunkande inom verksamhetsområdet. När bostadsbygandet faller finns alltså en risk att lönsamheten för transportörer inom bygg- och anläggningssektorn kommit 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, -2017:

- Växer långsammare än underliggande marknad och jämförelsegruppen.

- Lönsamheten 2017 och över tid i linje med medel.

Utsikter, 2018-:

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

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

Under 2017 minskade medianomsättningen för transportörer inom fjärrgodssektorn med cirka 2,5%. Detta är 7,8 procentenheter sämre än medianåkeriet i vårt totala urval om 3.500 företag.

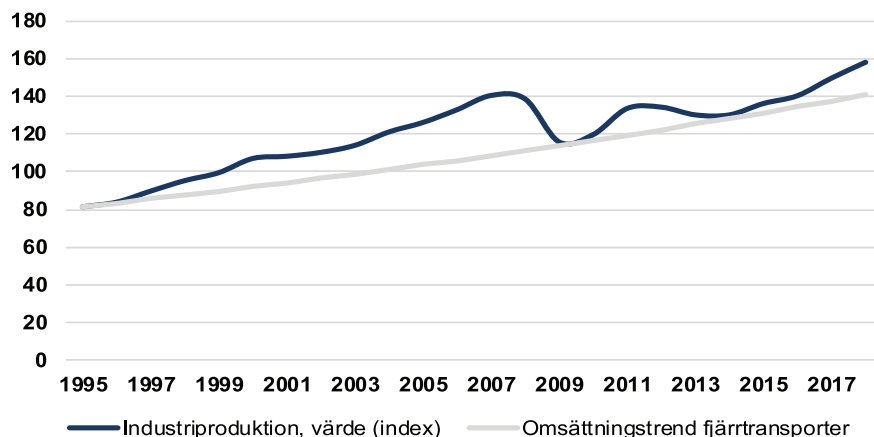
Den underliggande marknadsutvecklingen - uppskattad genom SCBs statistik för värdet av industriproduktion i Sverige - i figur 7, till höger, visar relativ följsamhet i omsättningstrenden för verksamhetsområdet. Omsättningen för transportörer inom fjärrgodssektorn har vuxit strax över medianåkeriet de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

Lönsamheten 2017 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.



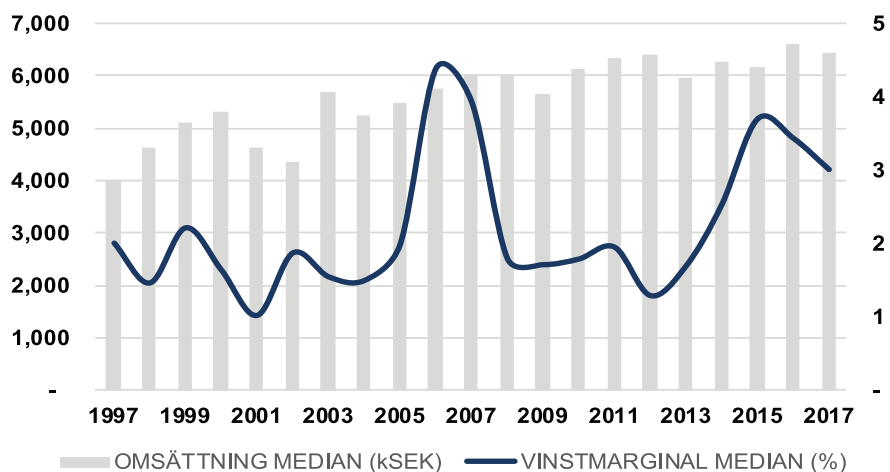
Foto: Svensk Åkeritidning, Anders Karlsson

Fig. 7: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD



Källa: Rementum Research, SCB, UC

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



Källa: Rementum Research, UC

NÄRDISTRIBUTION

Sammanfattning, -2017:

- Växer långsammare än underliggande marknad i strukturell omvandling. Även bland dom lägsta tillväxttalen i jämförelsegruppen.

- Lönsamheten svag under 2017, men normal över tid.

Utsikter, 2018-:

- Konsumtionen fortsatt stark. Strukturella förändringar i konsumtionsmönster kommer ha långsiktig, men oklar, inverkan.

- Relativt höga investeringar riskerar långsiktig lönsamhet.



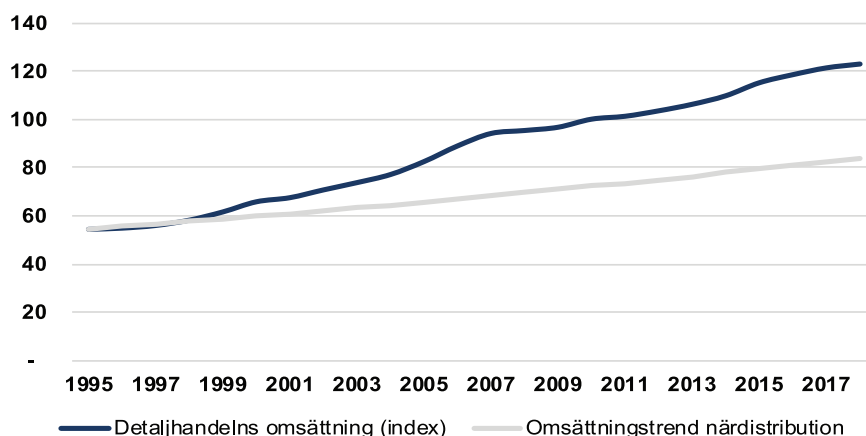
Foto: Svensk Åkeritidning, Anders Karlsson

Under 2017 låg medianomsättningen för transportörer inom lokal distribution i stort sett oförändrad. Detta är 4,3 procentenheter sämre 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 radikalt lägre omsättningstrend för verksamhetsområdet. Omsättningen för transportörer inom närdistribution har också 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.

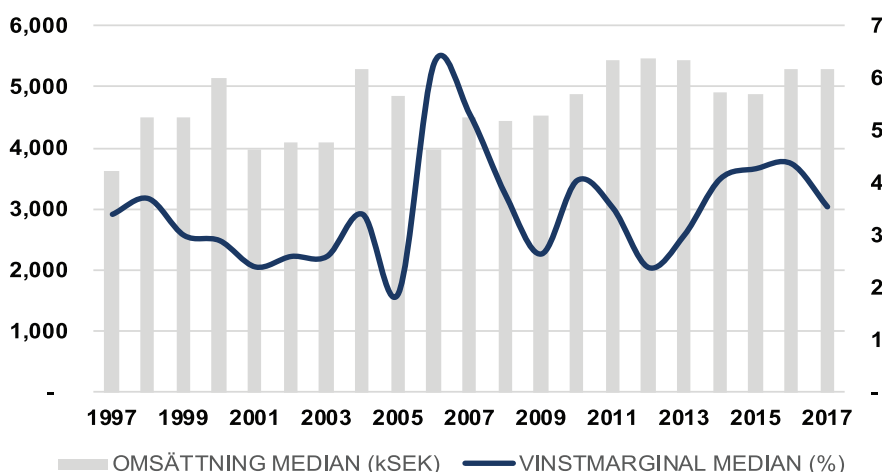
Lönsamheten 2017 är svag i jämförelse, men över tid normal. Ökande kapacitetsinvesteringar kan dock leda till långsiktig prispress. Exakt hur omvandlingen av detaljhandels värdekedja påverkar närdistributörerna finansiellt är dock oklart och motiverar vidare studier.

Fig. 9: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD



Källa: Rementum Research, SCB, UC

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



Källa: Rementum Research, UC

SKOGSTRANSPORTER

Sammanfattning, -2017:

- Växer snabbare än jämförelsegruppen trots svag underliggande marknad.

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

Utsikter, 2018-:

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

- Relativt begränsade investeringar talar för en mer normal lönsamhet på medellång sikt.



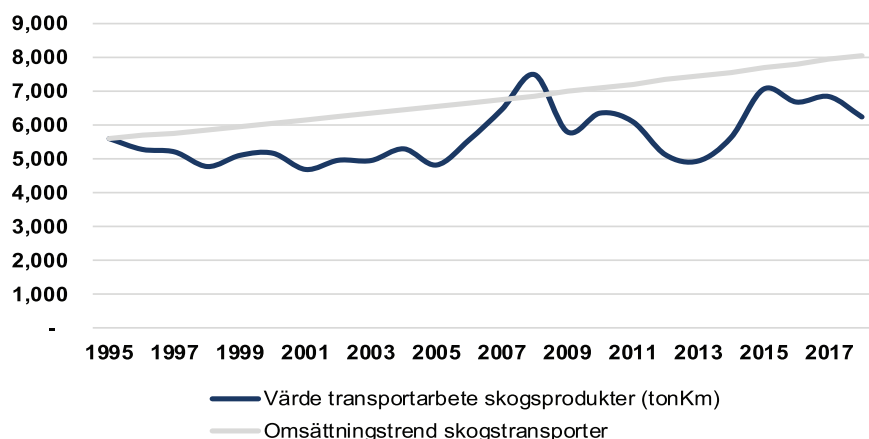
Foto: Svensk Åkeritidning, Anders Karlsson

Under 2017 ökade medianomsättningen för transportörer inom skogssektorn med cirka 6,1%. Starkare än medianåkeriet i vårt totala urval om 3.500 företag.

Den underliggande marknadsutvecklingen - uppskattad genom TRAFAs statistik för värdet av transportarbete med rundvirke, flis och massa i Sverige - 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 fortsatt normalisering av tillväxttakten.

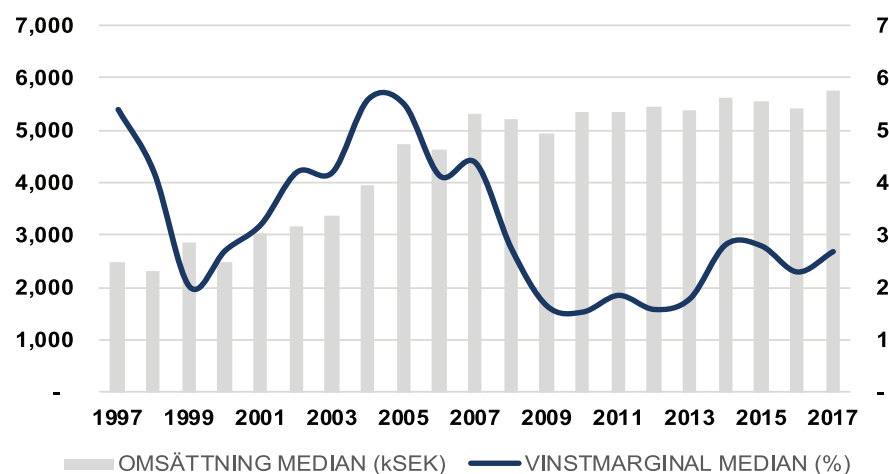
Lönsamheten 2017 är den tredje lägsta i jämförelse, men över tid knappt under medel. Skogsåkerierna håller tillbaka investeringarna, bl a pga oklara nya regler kring fordonsvikter, men den långsiktiga prispressen i den strukturellt utsatta pappersindustrin är svår att vända.

Fig. 11: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD



Källa: Rementum Research, TRAFAs, UC

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



Källa: Rementum Research, UC

MILJÖTRANSPORTER

Sammanfattning, -2017:

- Växer snabbare än underliggande marknad och jämförelsegruppen.

- Lönsamhet konsekvent över jämförelsegruppen.

Utsikter, 2018-:

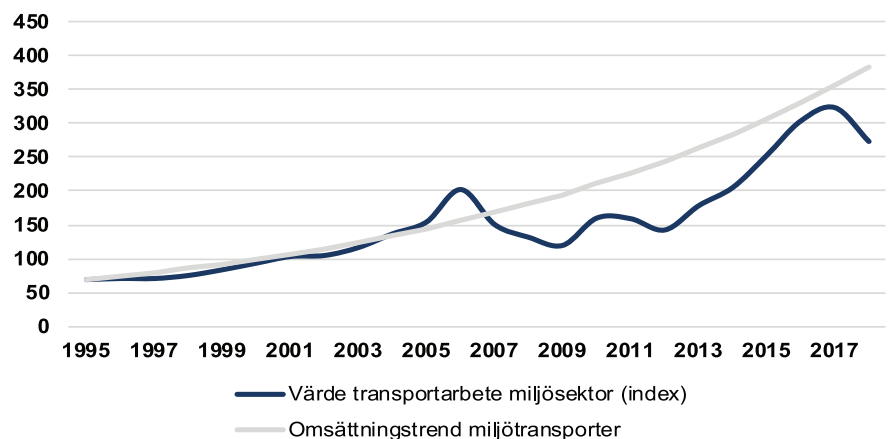
- Miljötransporter visar strukturell tillväxt genom ökat allmänt fokus på hållbarhet. En svagare byggkonjunktur minskar cyklisk efterfrågan.

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



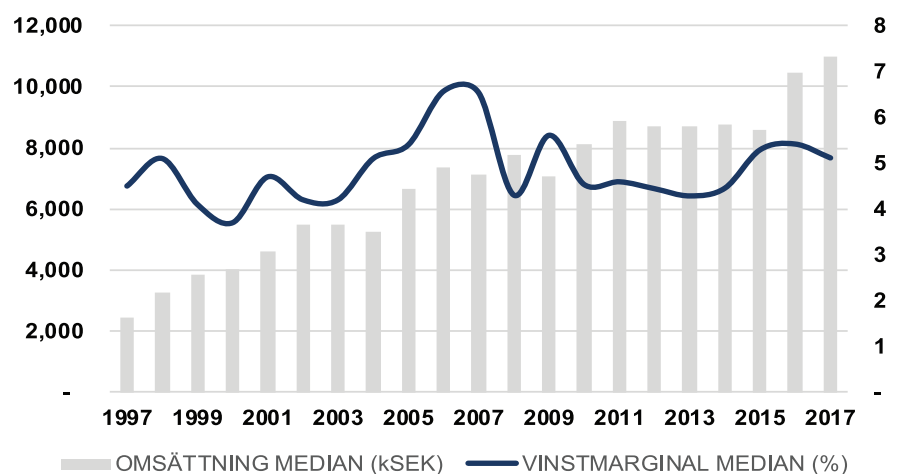
Foto: Svensk Åkeritidning

Fig. 13: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD



Källa: Rementum Research, SCB, UC

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



Källa: Rementum Research, UC

Under 2017 ökade medianomsättningen för transportörer inom miljösektorn (avfall och återvinning) med cirka 5%. 0,7 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 - figur 13, till höger, visar en högre omsättningstrend för verksamhetsområdet. Industriell konsolidering förklarar en del, särskilt 2016, men det är uppenbart att miljötransportörerna varit duktiga att öka förädlingsvärdet i sin affär över tid. Omsättningen för transportörer inom miljösektorn har vuxit mer än tre gånger snabbare än medianåkeriet de senaste 20 åren.

Den långsiktiga lönsamheten är dock inte längre bäst i klassen. De senaste åren har vi sett en lönsamhet för verksamhetsområdet mer i linje med jämförelsegruppens. Detta understryker en tydlig, och logisk, trend med ökade investeringar inom verksamhetsområdet de senaste åren.

TANKTRANSPORTER

Sammanfattning, -2017:

- Växer snabbare än cykliskt stärkt efterfrågan, och betydligt snabbare än jämförelsegruppen.

- Lönsamheten kraftigt förbättrad.

Utsikter, 2018-:

- En minskad användning av fossila bränslen i Sverige bör pressa efterfrågan långsiktigt. Uppsving lär fortsätta under 2018, dock.

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



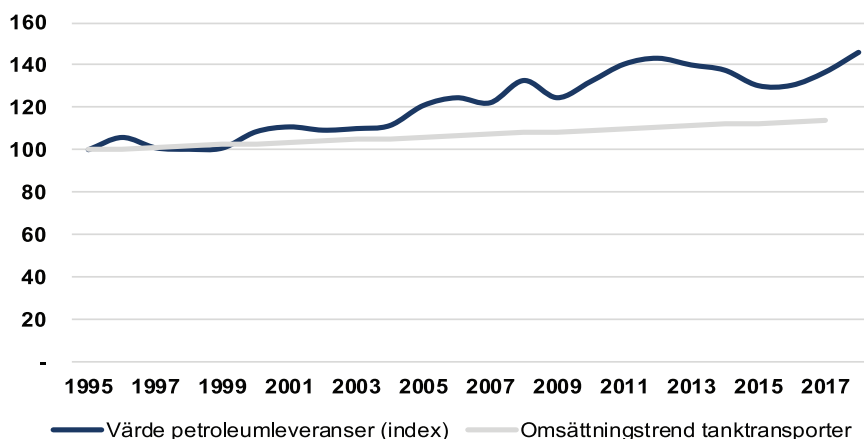
Foto: Svensk Åkeritidning

Under 2017 ökade medianomsättningen för åkerier inom tanktransporter med cirka 12,4%. 8,1 procentenheter bättre 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.

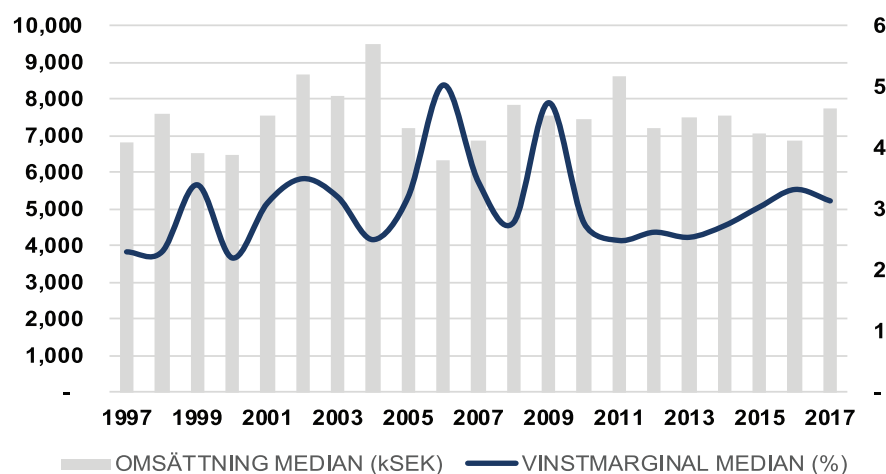
Lönsamheten är dock högre än jämförelsegruppen. Vilket främst borde kunna förklaras med den kraftiga konsolidering inom verksamhetsområdet som fortfarande pågår. Bland annat med uppköp från större, utländska åkerier.

Fig. 15: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD



Källa: Rementum Research, SPBI, UC

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



Källa: Rementum Research, UC

JORDBRUKSTRANSPORTER

Sammanfattning, -2017:

- Växer mer än underliggande marknad men mindre än jämförelsegruppen.

- Lönsamheten konsekvent bland de lägsta i jämförelsegruppen sedan 2012.

Utsikter, 2018-:

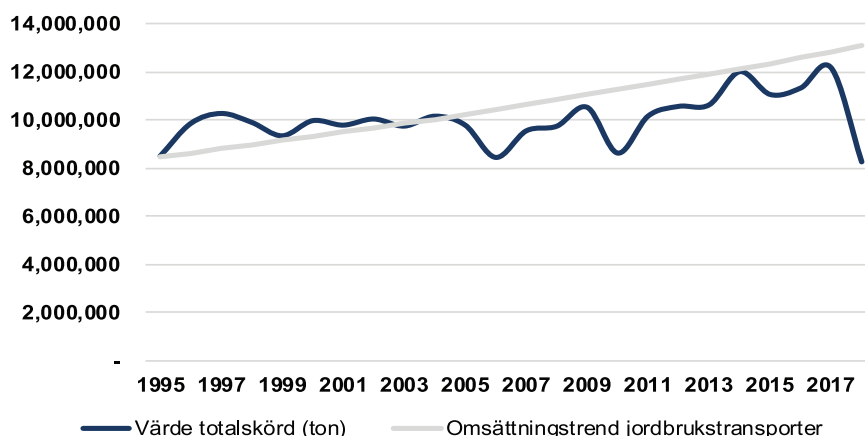
- Små skördar kommer pressa efterfrågan på kort sikt.

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



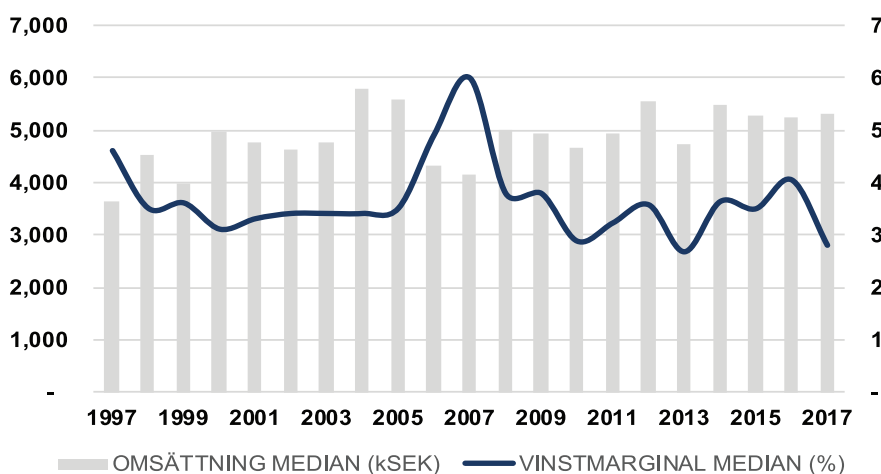
Foto: Svensk Åkeritidning

Fig. 17: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD



Källa: Rementum Research, Jordbruksverket, UC

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



Källa: Rementum Research, UC

Under 2017 ökade medianomsättningen för åkerier inom jordbrukstransporter med cirka 0,9%. 3,4 procentenheter sämre än medianåkeriet i vårt totala urval om 3.500 företag.

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

Lönsamheten 2017 är dock klart sämre än för jämförelsegruppen, och under de fem 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 jordbruksåkare har nyligen sökt sig till andra segment.

ÖVRIGA TUNGA TRANSPORTER

Sammanfattning, -2017:

- Växer strax över underliggande marknad, men under jämförelsegruppen.

- Lönsamheten konsekvent över jämförelsegruppen.

Utsikter, 2018-:

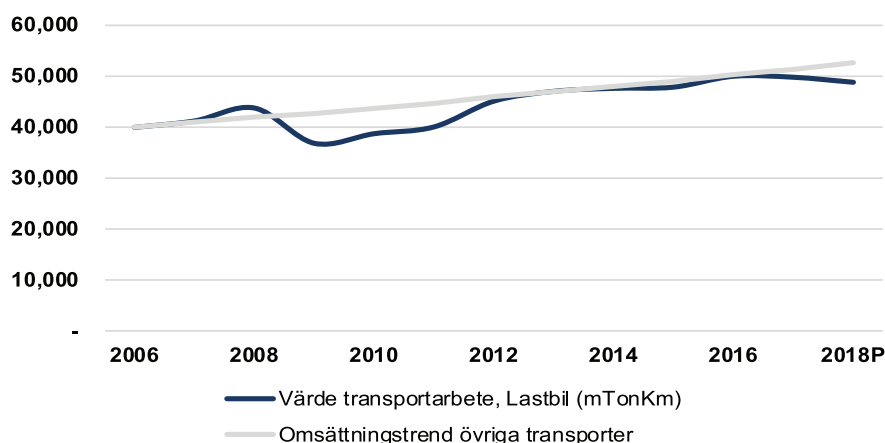
- Ett starkt fokus på ett mindre verksamhetsområde verkar skapa vissa begränsningar för omsättningstillväxt.

- Nischstrategier ger utdelning i form av ledande lönsamhet i jämförelsegruppen.



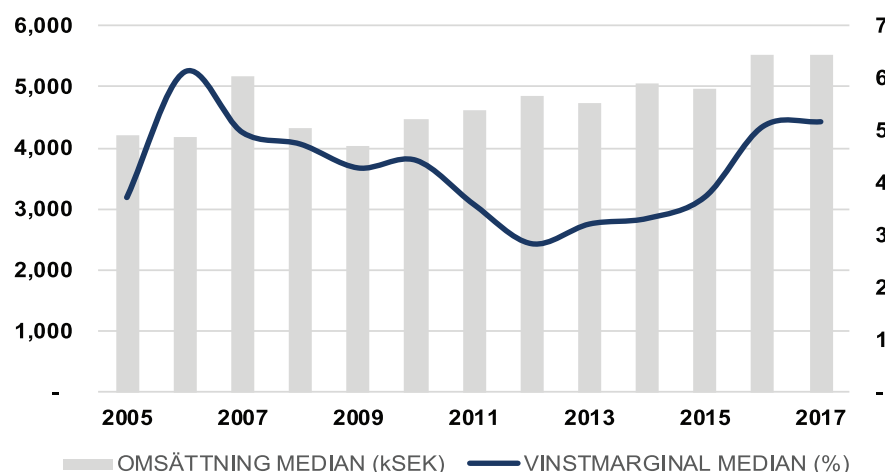
Foto: Svensk Åkeritidning

Fig. 19: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD



Källa: Rementum Research, SCB, UC

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



Källa: Rementum Research, UC

Under 2017 ökade medianomsättningen för åkerier inom övriga tunga transporter med cirka 0,5%. 3,8 procentenheter sämre 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 - 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 överträffar på lång sikt även 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.

BLANDADE VERKSAMHETER

Sammanfattning, -2017:

- Växer snabbare än underliggande marknad och jämförelsegruppen.

- Lönsamhet konsekvent under jämförelsegruppen.

Utsikter, 2018-:

- Gynnas fortsatt av allmän kapacitetsbrist.

- Den mindre fokuserade verksamhetsmodellen ser ut att vara lönsamhetsbegränsande.



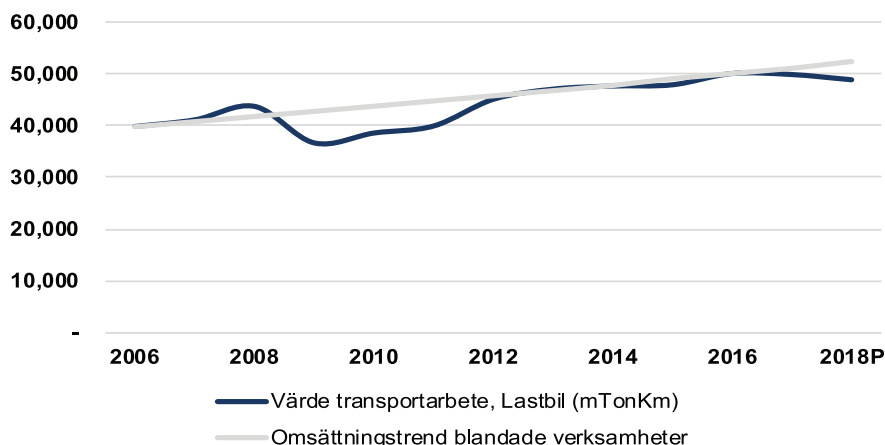
Foto: Svensk Åkeritidning, Anders Karlsson

Under 2017 ökade medianomsättningen för åkerier med verksamhet inom flera områden med cirka 6,2%. 1,9 procentenheter bättre 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 i linje med marknaden och jämförelsegruppen de senaste 10 åren. Även här är det svårt att peka på enskilda förklaringsfaktorer (Lastbilscentraler - LBCer - utgör cirka 3% av urvalet); men det är rimligt att förvänta sig stark utveckling för omsättningen i perioder av generell kapacitetsbrist.

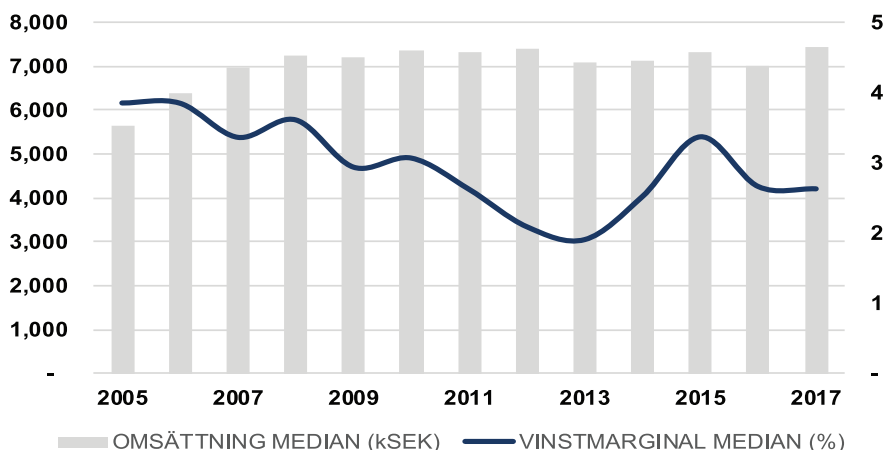
Lönsamheten är dock konsekvent lägre än för jämförelsegruppen det senaste decenniet - så även 2017 (näst lägst). Det ligger nära till hands att tro att mindre fokuserade verksamheter är sämre på att sälja unika mervärden till transportköparen. Kvantitativa belegg för detta har vi däremot inte. Även detta 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 softer business cycle. Value creation in 2017- measured as return on capital in relation to the Swedish 10-year government bond yield - was off the historical high recorded in '16.

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 2018 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. In addition we see cyclical weakness from very high levels in the important construction sector.

The industry is generally facing a shortage of skilled drivers and in combination with a clear increase in fuel costs as well as a less supportive capacity balance in the market; profits may continue to 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 1997-2017. The situation varies considerably, depending on the type of haulage operation.

Construction haulage companies are facing a weaker demand situation currently in Sweden, but this is also deterring new capacity from entering the segment. *Long distance haulage* companies saw a strong increase in profitability through 2015, 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 man-

aged to grow revenues well from the mid '90-s. *Recycling hauliers* are best-in-class, both with regards to long-term growth and financial stability. 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. Weak crops in drought-stricken Sweden create a challenging outlook. *Smaller niche hauliers* (such as, for example, car transporters or moving companies) create strong positions in their value chains; resulting in leading profitability. Their medium-term growth trend is also decent. *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)10 510 54 61
ulric.langberg@akeri.se

Verkställande Direktör, SÅ:

Rickard Gegö
+46 (0)10 510 54 60
rickard.gego@akeri.se

Pressekreterare, SÅ:

Charlotta Nilsson
+46 (0)10 510 54 16
charlotta.nilsson@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 (2018) 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.