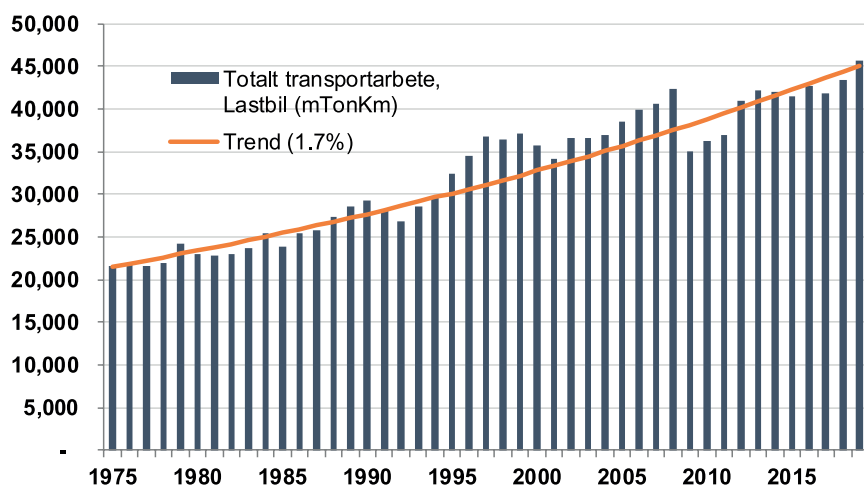

ÅKERINÄRINGEN MED VERKSAMHETSOMRÅDEN
- NYCKELTAL FÖR LÖNSAMHET OCH TILLVÄXT -
1998 - 2018
September, 2019

EKONOMISK STATUS OCH UTVECKLING

Fig. 1: TRANSPORTARBETE PÅ VÄG I SVERIGE, 1975-2019(Prognos)



Källa: Rementum Research, Trafikanalys (TRAFKA)

BEHOVET AV EKONOMISK ANALYS I VÅR NÄRING

Den svenska åkerinäringen är en taktfast och tydlig indikator på konjunktursvängningar. Om det sker en avmattning eller en ökning av tillväxttakten så syns det tidigt, då åkerinäringen är betrakta som ett slags blodomlopp. Ökningar och minskningar i transportbehov hos industri och handel syns tydligt i åkeriernas aktivitetsnivåer.

Vi tar årligen fram denna rapport för att vi tror att det går att förbereda sina affärer bättre med tydliga indikatorer och analyser.

Det vi ser i rapporten förstärker förra årets bild av en tydlig inbromsning av framför allt byggsektorn. Infrastruktursatsningar löper på men bostadsbyggandet minskar påtagligt. Det får genomslag även på andra segment inom åkerinäringen då volymerna av byggvaror på fjärrbilar och byggavfall minskar.

Rapporten ger också en insikt om att det ligger mycket arbete nedlagt i åkerierna för att nå de redovisade resultaten. Med stort behov av såväl logistisk kompetens som förare är det ett konststycke av rang att få verksamheterna att fungera på ett tillfredsställande sätt. Både finansiellt och som

nytta för övriga delar av näringsliv och samhälle.

Vissa segment förutspåddes katastrofsiffror efter den förra sommarens heta och torra väder, men även här kan man se att variationer i skördeutfall kan ge oväntade positiva resultat.

Nytt för i år är att vi gör en internationell utblick och jämförelse. Det borde vi ha gjort tidigare för det ger ett värdefullt perspektiv på hur svensk åkerinäring står sig i den utländska konkurrensen. Det visar även hur omvärldsfaktorer kan ha oväntat och påtagligt genomslag. En svag kronkurs visar sig ge Sverige en fördel ur

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) Internationell utblick
- s. 10) Bygg- och anläggningstransporter
- s. 11) Fjärrtransporter
- s. 12) Närdistribution
- s. 13) Skogstransporter
- s. 14) Miljötransporter
- s. 15) Tanktransporter
- s. 16) Jordbrukstransporter
- s. 17) Övriga tunga transporter
- s. 18) Blandade verksamheter

APPENDIX

- s. 19) Summary in English

exporthänseende, men gör samtidigt importerade bränslen oroväckande dyra.

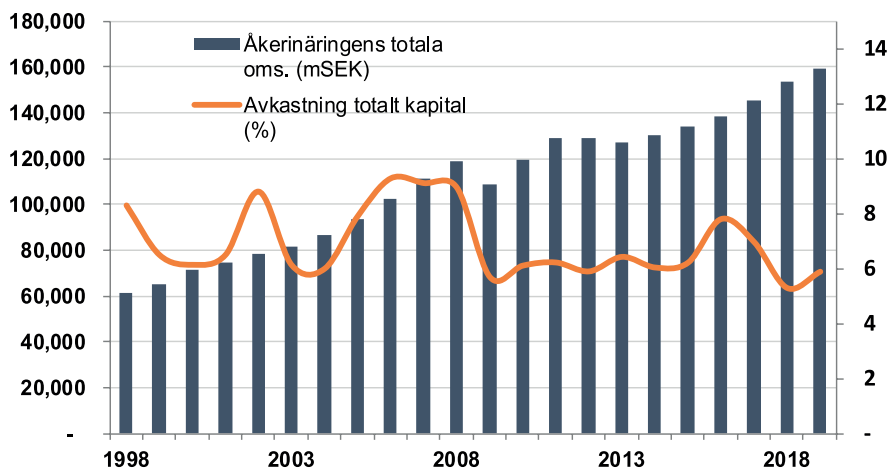
Sammantaget kan man säga att bilden som ges av siffrorna i denna publikation stämmer väl med de rapporter vi får från åkerierna i de olika segmenten. Lönsamheten stärks något i vissa delar, samtidigt som några står still eller backar något.

Stockholm i september, 2019

Ulric Långberg

Bransch- & Kommunikationschef,
Sveriges Åkeriföretag

Fig. 2: ÅKERINÄRINGENS OMSÄTTNING OCH AVKASTNING, 1998-2019P



Källa: Rementum Research, Trafikanalys, UC

SLUTSATSER, NÄRINGENS EKONOMI OCH UTSIKTER

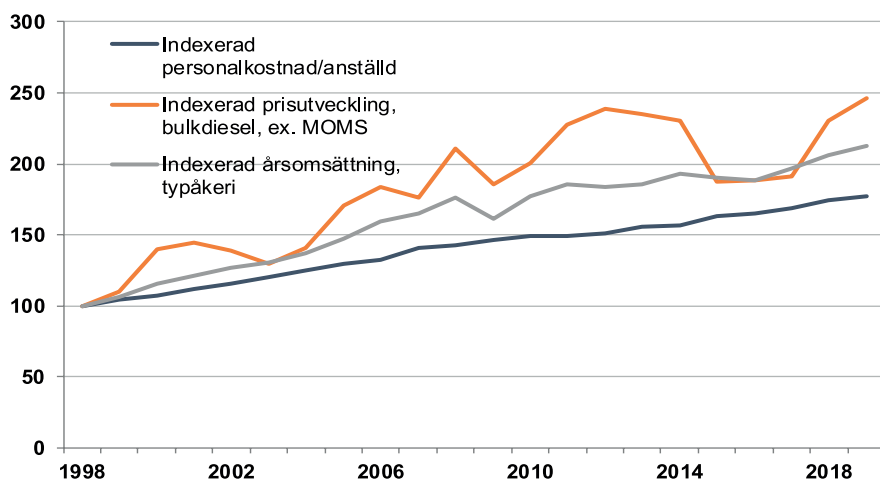
Svensk åkerinäring har lämnat högkonjunkturen bakom sig. Värdeskapandet - mätt som avkastning på totalt kapital i relation till räntan på en svensk 10-årig statsobligation - är tillbaka i linje med genomsnittet för den senaste 10-årsperioden; cirka +4.5%-enheter.

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 2019 har fraktvolymer fallit påtagligt i flera verksamhetsområden men vissa typer av vägtransportörer har erfårit en återhämtning. Kostnadsutvecklingen (fig. 4, nedan) präglades 2018 av en brist på förare och stigande bränslepriser. I kombination med en mindre gynnsam kapacitetsbalans på marknaden sjönk vinstmarginalerna. Kostnadsbilden under det första halvåret 2019 ser i det avseendet något mer gynnsam ut, men investeringstakten i ny fraktkapacitet (lastfordon) ser i viss mån fortfarande ut att vara ohållbar.

MÅNGFACETTERAD BILD

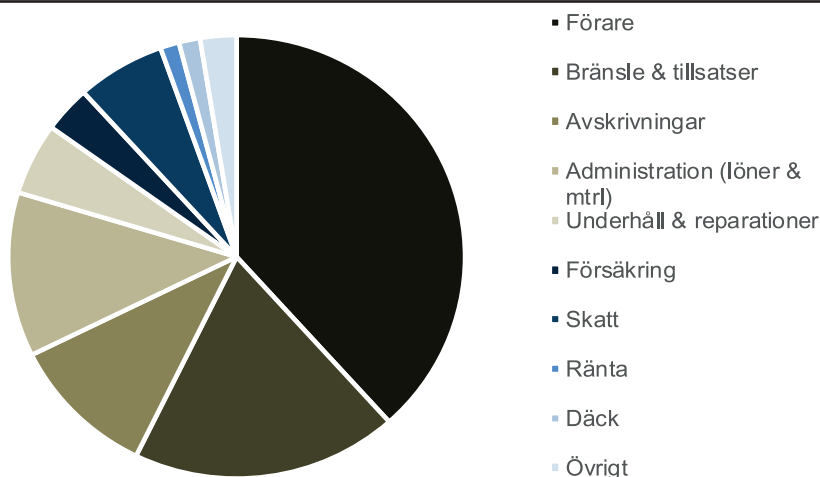
Det är stora skillnader mellan olika delnäringsområden inom branschen. Bygg- och anläggningstransportörerna fortsätter möta fallande nyproduktion av bostäder. Fjärrbilsåkarna har kunnat glädjas åt snabbt växande exportvolymer med en svag krona i ryggen.

Fig. 4: UTVECKLING INTÄKTER OCH NYCKELKOSTNADER, 1998-2019P



Källa: Rementum Research, Medlingsinstitutet, SPBI, UC

Fig. 3: KOSTNADSFÖRDELNING, SVENSKT TYPÅKERI, GENOMSNIITT 2010-18



Källa: Rementum Research

Deras långsiktiga utmaning ligger dock i den relativt låga avkastning som följer av en ökande internationell konkurrens. Transportörer fokuserade på närdistribution kämpar 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 relativt 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 vikit under 2017-18. 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 2016-18, men omsättningsutvecklingen är fortsatt svag. Jordbrukssektorn ställdes 2018 inför en verklig utmaning, eftersom torkan gav de lägsta skördarna i Sverige på över 25 år. Omsättningen föll naturligtvis, men vinstmarginalerna bibehölls på ett imponerande sätt. De "blandade" verksamheterna har lägre lönsamhet och driver sin omsättningsstillväxt främst genom förvärv och sammanslagningar, men vi bedömer att dessa under 2018 fortfarande drog nytta av en mer allmän brist på transportkapacitet.

SLUTSATSER - 2018/2019

- o) Efterfrågan på vägtransporter i Sverige växer i relativt låg takt.
- o) Åkeriernas intjäning sjunker; på grund av flera samverkande faktorer.
- o) Behovet att investera är litet.
- o) Bygg- och skogstransporter är de svagaste sektorerna; främst på grund av svag volymutveckling.
- o) Miljö- och "övriga" fokuserade transportörer visar starkast avkastning; troligtvis genom gynnsam konkurrenssituation.

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 konjunkturrellt 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

		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Antal	bolag										
Aktiebolag		8.434	8.427	8.746	8.806	8.844	8.857	8.677	8.977	8.563	8.967
	% Δ å/å	-0,4	-0,1	3,8	0,7	0,4	0,1	-2,0	3,4	-4,6	4,7
Total	oms.										
Aktiebolag	mSEK	108.557	119.305	128.977	129.004	127.326	130.231	133.838	138.656	145.173	153.303
	% Δ å/å	-8,6	9,9	8,1	0,0	-1,3	2,3	2,8	3,6	4,7	5,6
Antal	anställda										
Aktiebolag		61.898	62.009	64.536	63.898	62.986	63.362	63.947	67.408	68.434	69.868
	% Δ å/å	-4,5	0,2	4,1	-1,0	-1,4	0,6	0,9	5,4	1,5	2,1
Rörelse	resultat										
Aktiebolag	mSEK	2.498	3.190	3.469	3.402	3.063	3.563	3.824	3.882	3.121	3.679
	% av oms.	2,3	2,7	2,7	2,6	2,4	2,7	2,9	2,8	2,2	2,4
Avkastn.	kapital										
Aktiebolag	% tot. kap.	5,7	6,1	6,2	5,9	6,4	6,1	6,2	7,8	7,0	5,3
Statsobl.	% 10 år	3,3	2,9	2,6	1,6	2,1	1,7	0,7	0,5	0,7	0,7
Diff.	%-enheter	2,4	3,2	3,6	4,3	4,3	4,4	5,5	7,3	6,3	4,6

Källa: Rementum Research, Trafikanalys, Sveriges Riksbank

ÖVERGRIPANDE OBSERVATIONER, METOD OCH DEFINITIONER

Sammanfattning, -2018:

- Efterfrågan på vägtransporter ökade i svagare takt, på grund av svagare export, lägre bostadsproduktion och sämre spannmålsskörden.

- Lönsamheten för det genomsnittliga åkeriet i Sverige sjönk under 2018 och ligger en bit under det historiska genomsnittet.

Utsikter, 2019-:

- Fallande aktivitetsnivå i många ekonomier ökar sannolikheten för räntesänkningar under 2019-20. Detta kan stimulera viss investeringsverksamhet, och i förlängningen efterfrågan på tunga vägtransporter.

- Det finns vissa tecken till överinvesteringar inom åkerinäringen generellt, vilket minskar möjligheten att kompensera för kostnadsökningar.

Under 2018 ökade omsättningen för åkerinäringen som helhet med c:a 5.5%. Vår bedömning är att ungefär 4 %-enheter av tillväxten drevs av högre transportarbete och 1-2 %-enheter var en effekt av stigande nominella fraktrater/ton-km. Volymtillväxten

ligger för närvarande i linje med 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 2019 c:a 14.900 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 2018. 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 ungefär 15.000 åkeriföretagen är knappt 5.500 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 drygt 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 väga 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 (Δ % '17)	SÅ URVAL (Δ % '17)	Bolagsform	SÅ POPULATION (Δ % '17)	UC POPULATION (Δ % '17)
Bygg-	1.148 (+3%)	956(-0%)	Aktiebolag	4.613 (-3,7%)	9.706 (+4,7%)
Fjärr-	546 (-6%)	540(-0%)	Enskild firma	811 (-13%)	4.751 (+3,4%)
När-	318 (-7%)	309(-0%)	Handelsbolag	67 (-6,9%)	324 (+1,9%)
Skogs-	433 (-15%)	443(-0%)	Utl. filial	0 (0%)	96 (-4%)
Miljö-	129 (-15%)	128(-0%)			
Tank-	87 (-9%)	84(-0%)			
Jordbruk-	150 (-8%)	132(-0%)			
Övrig-	328 (-3%)	317(-0%)			
Blandad-	1.516 (-9%)	436(-0%)			
Okodad-	837 (+2%)	0(0%)			
TOTAL	5.492 (-5,2%)	3.345(-0%)		5.492 (-5,2%)	14.877 (+4%)

Källa: Rementum Research, SÅ, UC

Tab. 3: LÅNGSIKTIG OMSÄTTNINGsutveckling per verksamhetsområde

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	'98-'18
Omsättn. (median)	SEKk									Tillväxt (%)	sammansatt
Bygg-	2.550	2.732	2.743	2.738	2.725	2.691	2.735	2.866	2.851	2.787	3,4
Fjärr-	5.671	6.135	6.330	6.402	5.965	6.267	6.179	6.621	6.458	6.437	1,7
När-	4.537	4.890	5.441	5.466	5.422	4.906	4.869	5.295	5.293	5.474	1,0
Skogs-	4.935	5.366	5.363	5.458	5.390	5.630	5.561	5.416	5.747	6.024	1,8
Miljö-	7.096	8.125	8.888	8.682	8.706	8.744	8.590	10.449	10.978	11.011	6,3
Tank-	7.527	7.447	8.601	7.194	7.514	7.550	7.045	6.888	7.288	7.871	-0,9
Jordbruk-	4.938	4.684	4.934	5.560	4.737	5.477	5.292	5.259	5.306	5.051	0,5
Övrig-	4.022	4.466	4.630	4.845	4.744	5.061	4.960	5.509	5.535	5.681	2,3
Blandad-	7.223	7.351	7.338	7.393	7.073	7.143	7.305	6.994	7.431	8.203	2,9
URVAL	4.938	5.366	5.441	5.560	5.422	5.630	5.561	5.509	5.747	6.024	1,8

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 2018 nästan 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

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	'98-'18
Avkastn. kapital	median (%)									Avkastn. median (%)	
Bygg-	5,8	6,4	7,7	6,7	6,9	7,1	7,5	9,0	8,0	6,2	7,5
Fjärr-	5,3	5,9	7,6	6,1	6,2	7,6	8,1	8,4	7,6	5,6	6,9
När-	6,4	8,2	8,0	6,1	7,2	7,6	7,6	8,4	6,9	5,8	7,1
Skogs-	5,2	4,3	6,8	6,3	5,8	7,2	5,7	6,6	6,7	4,9	6,8
Miljö-	6,5	6,4	7,9	8,3	7,6	7,3	6,8	8,4	7,8	6,7	7,8
Tank-	9,2	6,9	8,1	7,4	7,0	6,4	7,0	8,4	8,3	5,9	7,4
Jordbruk-	6,5	5,8	7,4	5,8	5,5	6,6	5,7	7,9	5,7	4,6	6,8
Övrig-	7,8	8,5	9,1	7,6	7,5	7,3	7,1	10,8	9,7	6,9	8,1
Blandad-	6,5	6,6	6,9	6,2	5,7	6,3	6,8	6,2	6,1	5,9	6,5
URVAL	6,45	6,43	7,72	6,27	6,91	7,21	6,97	8,40	7,57	5,91	7,1

Källa: Rementum Research, SÅ, UC

INTERNATIONELL UTBLICK

Sammanfattning, -2018:

- Svensk åkerinäring återhämtade sig snabbare efter finanskrisen. Tillväxten har konvergerat under senare år.

- Snabbare ökning i svenska konkurser under 2018. Kan ha koppling till kronans försvagning.

Utsikter, 2019-:

- Kronförsvagningen har fortsatt, men de globala oljepriserna har sjunkit jämfört med andra halvåret 2018. Byggkonjunkturen ser även 2019 relativt svagare ut i Sverige. En rad handelskonflikter skulle kunna slå hårdare mot svensk export.

Det går egentligen inte att göra en fullgod analys av de faktorer som påverkar svenska åkeriers tillväxt och lönsamhet över tiden om man utesluter den internationella aspekten. Oavsett om effekten är direkt - som exempelvis för fjärrbilsåkarna - eller indirekt - som för skogs- och tankbilsåkarna, vilka påverkas av priset för råvaror på internationella marknader - får den svenska åkerinäringen bara acceptera behovet att förstå och anpassa sig till omvärlden.

I detta avsnitt vill vi ge en bredare bild av europeisk vägtransportindustri; utvecklingen för godsvolymer, lönsamhet, med mera. I ljuset av detta kan vi göra vissa jämförelser med Sverige och på så sätt möjligen isolera fenomen som är typiska för näringen här hemma.

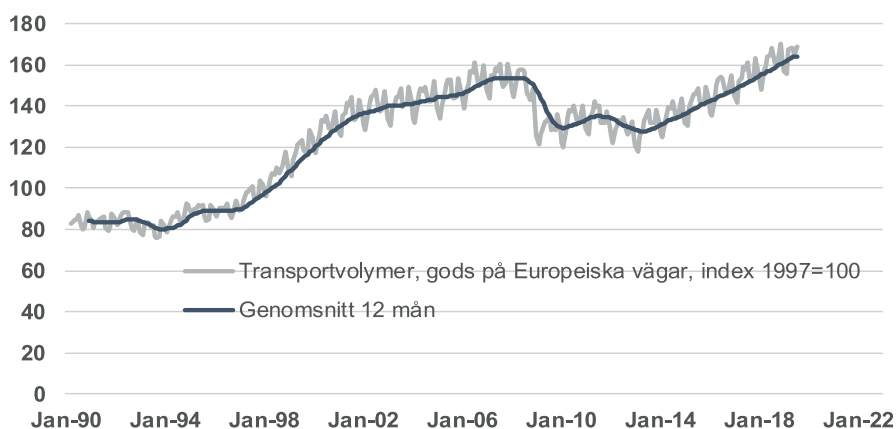
FRAKTKONJUNKTURER UR SYNK

Övergripande kan man säga att Europeisk vägtransportaktivitet befann sig i en djupare och längre recession efter den finanskris som inföll för cirka ett decennium sedan. Jämför vi diagrammen i fig. 1 (sid. 2) och fig. 5 (höger) kan man notera att det i Sverige tar fyra år efter den djupa



Foto: Svensk Åkeritidning, Anders Karlsson

Fig. 5: UTVECKLING GODSFRAKT PÅ VÄG, EUROPA, 1990-2019P



Källa: Rementum Research, Europeiska vägmyndigheter

nedgången 2009 innan transportarbetet är tillbaka på samma aktivitetsnivå som före recessionen. För Europa som helhet dröjer det betydligt längre innan transportarbetet återhämtar sig, inte minst på grund av den nedtur i den allmänna konjunkturen som följer på stigande räntor och fallande kreditstillväxt i samband med Eurokrisen. Sverige gynnas istället av allt starkare exportmarknader (som Kina, USA och Storbritannien), låga räntor och en förhållandevis svag valuta. En annan viktig faktor som begränsar tillväxten i Europa är det signifikanta överhåll av osålda bostäder som byggts upp i länder som Frankrike och Spanien. Byggkonjunkturen i Europa

bottnar inte förrän 2014. Vid den tidpunkten är bostadsbyggandet i Sverige redan på god väg tillbaka mot tidigare toppnivåer (se, exempelvis, fig. 10, sid. 10, för en illustration).

På senare år har tillväxttrenderna för svensk åkerinäring och motsvarigheten i Europa som helhet konvergerat. Medan Svenskt transportarbete planat ut, inte minst från 2017 och framåt, så gasar Europakonjunkturen igång, rejält understödd av en allt piggare bygg- och anläggningsmarknad. Trenden verkar fortsätta under 2019, även om tillväxttakten för byggrelaterad verksamhet avtagit även i stora delar av övriga Europa.

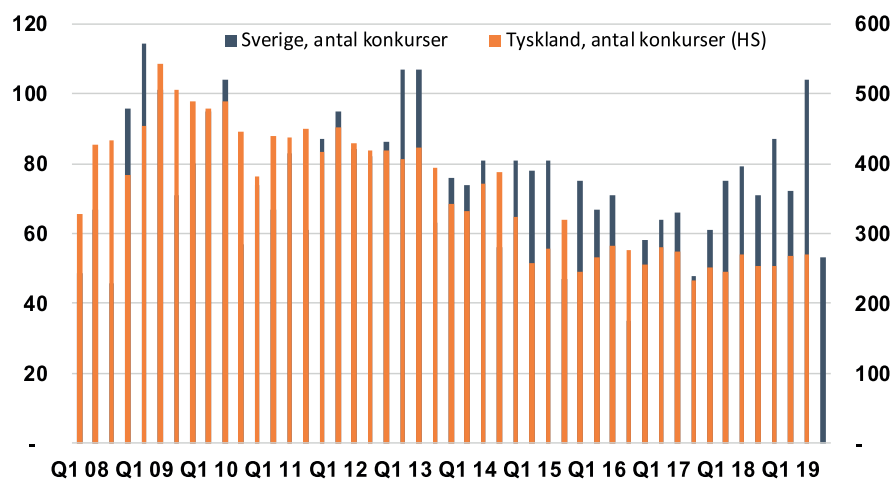
Lönsamheten har i stort åter-

hämtat sig även den i den Europeiska marknaden. Överkapaciteten, inte minst på fordon anpassade för bygg- och anläggningsverksamhet, gjorde att det dröjde innan fraktraterna stabiliserades, men från 2013 och framåt har vi sett en tydlig förstärkning - även rensat för bränsletillägg. Ungefär från andra kvartalet 2018 har vi på nytt sett mer press på raterna ute i Europa. Det finns numera flera tjänster som tillhandahåller marknadsdata i anslutning till sin digitala fraktbörs och trenden är tydlig; överkapaciteten stiger runt om i Europa, inte minst för långväga stycke gods. Vinstmarginalerna började tydligt plana ut för de flesta åkerier i Europa under 2018. Dock har den långsammare aktivitetstillväxten ännu inte lett till någon påtaglig försämring av lönsamheten, vilket gör analysen i det följande extra intressant.

SNABB ÖKNING FÖR SVENSKA KONKURSER UNDER 2018

Det finns en tydlig diskrepans mellan hur utvecklingen för konkurser inom transportsektorn ser ut i Sverige och en del andra Europeiska länder under de senaste åren. I figur 6 kan vi se exemplet Tyskland; som hållit ungefär jämna steg med konkursnivåerna i Sverige under åren 2008-15 (grafiskt justerat för olikheten i marknadsstorlek), men där trenden delar sig därefter. Skillnaden ökar ytterligare under 2018. Detta fenomen är så pass tydligt och relevant för att motivera en närmare granskning.

Fig. 6: JÄMFÖRELSE ANTAL KONKURSER, TRANSPORTINDUSTRI, KVARTAL



Källa: Rementum Research, UC, DESTATIS

BOSTADSMARKNADEN SOM EN FÖRKLARING?

Man skulle möjligen kunna försöka förklara skillnaden i utveckling med den påtagliga vändningen på bostadsmarknaden i Sverige under de senaste åren. Som vi kommer se senare i rapporten; bygg- och anläggningstransporter har drabbats relativt hårt av den kraftiga inbromsningen för nybyggnation av bostäder i Sverige.

Utvecklingen för byggstartar av bostadsenheter hittills under 2019 (fig. 10, sid. 10) indikerar att den kan sluta året drygt 30% lägre än toppen under 2017.

För att testa denna hypotes som en förklaring till varför Sverige sett en sämre utveckling avseende antalet konkurser i transportnäringen, jämfört med andra Europeiska länder, har vi

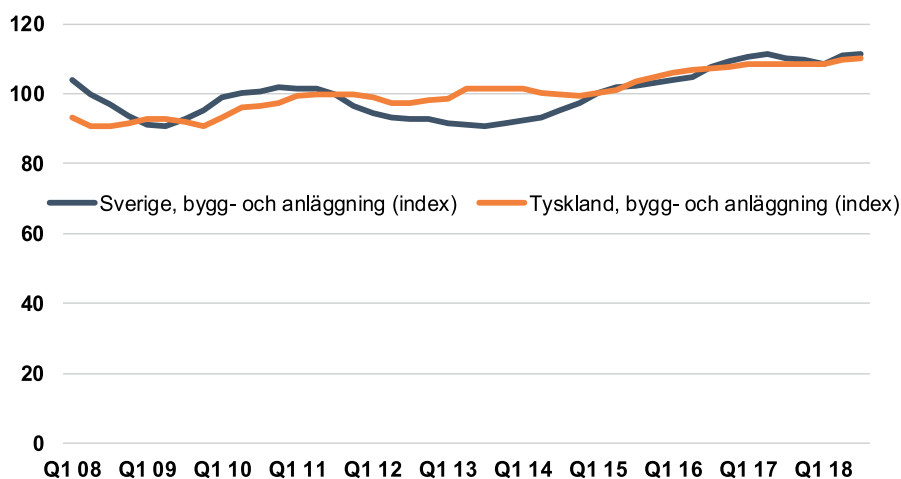
tagit hjälp av säsongs- och kalenderjusterad data för bygg- och anläggningsaktivitet i de respektive länderna (Fig. 7).

I denna data (indexerad till 2015) kan vi förvisso se att bygg- och anläggningsaktiviteten i Tyskland startar från en lägre nivå under den senaste stora finanskrisen och sedan återhämtar sig till aktivitet i paritet med den svenska. Det skulle möjligen, till viss del, kunna förklara varför tyska åkerier i genomsnitt för närvarande har en starkare finansiell ställning.

Studerar vi dock specifikt perioden 2015 och framåt är det mycket svårt att finna en tydlig diskrepans mellan aktiviteten inom bygg- och anläggningsverksamhet i respektive land.

Den hastigt inbromsande bostadsmarknaden i Sverige under senare delen av 2017 och framåt verkar således inte vara en tillräckligt uppenbar förklaring till den relativt svagare finansiella utvecklingen för svenska åkerier under senare år.

Fig. 7: AKTIVITETSVOLYM, BYGG- OCH ANLÄGGNINGSEKTOR, KVARTAL

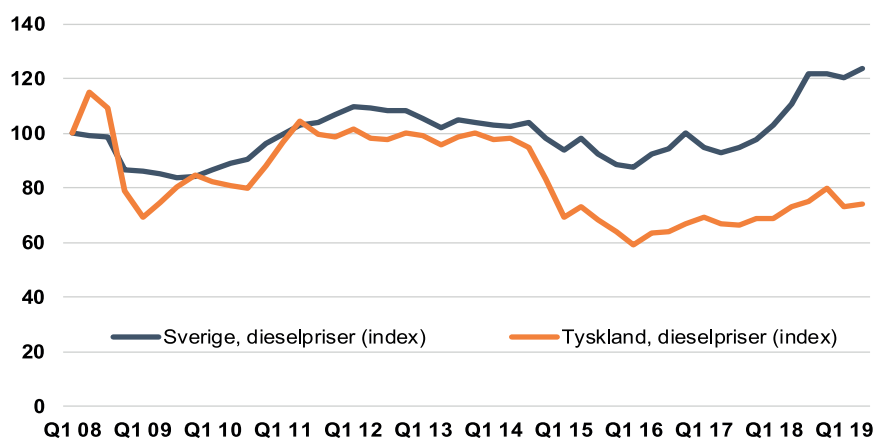


Källa: Rementum Research, Eurostat

PROBLEMET MED EN ALLT SVAGARE VALUTA

Sveriges Riksbank har sedan drygt 25 år tillbaka ett explicit inflationsmål. KPIF (ett prisindex justerat för effekten av förändrade räntesatser) skall i genomsnitt öka med 2 procent årligen. Det redskap centralbanken förfogar över är styrräntan gentemot bankväsendet, men mekanismerna bakom hur detta sedan faktiskt transformeras till acceptabla prisökningar är naturligtvis flertaliga

Fig. 8: JÄMFÖRELSE DIESELPRISER, KVARTAL



Källa: Rementum Research, SPBI, Europakommissionen

och ofta svåröversägliga. En bred faktor som direkt påverkar prisnivån i landet är valutakursen. Kostnaden för importerade varor stiger om kronans värde sjunker. Under 2013 nådde den svenska kronan sin starkaste nivå efter finanskrisen - runt 8,50 mot Euron. Sedan dess har Sveriges valuta minskat med nästan 30% i värde. Envis kommunikation från Riksbankens direktion att man ämnar höja styrräntorna framöver verkar valutamarknaderna fästa relativt liten vikt vid.

Den svaga trenden för den svenska valutans accelererar från 2016, och i figur 8 kan vi se en av de tydligaste effekterna från kronans försvagning de senaste åren. Nedgången för oljepriserna under 2013-16 på global basis har mycket begränsat genomslag för dieselpriiser i Sverige. För tyska åkare handlar det emellertid nästan om en halvering vid pumpen.

Det är dock under 2018 den största skillnaden i prisnivå utvecklas mellan svenska och eurobaserade åkare. Samtidigt som oljepriset stiger mer än 20 procent försvagas kronan kraftigt, medan euron under en period förstärks gentemot den amerikanska dollarn (i vilken olja prissätts globalt). Denna utveckling sker alltså samtidigt som chaufförlönerna stiger relativt hastigt även i Sverige och inköp av eventuell tillskotts kapacitet från utländska åkare skall betalas med en allt svagare krona.

SVART ATT FÖRA VIDARE KOSTNADSÖKNINGAR

Det verkar som den relativt betydligt snabbare kostnadsökningen för svenska åkare är en bättre förklaring till varför konkurserna ökar i högre takt här under 2018. Ett argument mot detta skulle dock kunna vara att alla vägtransportörer i Sverige drabbas på ett likartat sätt och därför skulle föra kostnadsökningen vidare till transportköparna och i slutändan konsumenten. Men detta är uppenbart en sanning med modifikation; svenska åkare konkurrerar på en gemensam europeisk marknad. Utländska åkare kan tanka diesel i euro eller valutor som utvecklats mer i linje med euron (exempelvis den danska kronan).

Det är också så att åkare i framförallt Östeuropa har en annan kostnadsstruktur än ett genomsnittligt

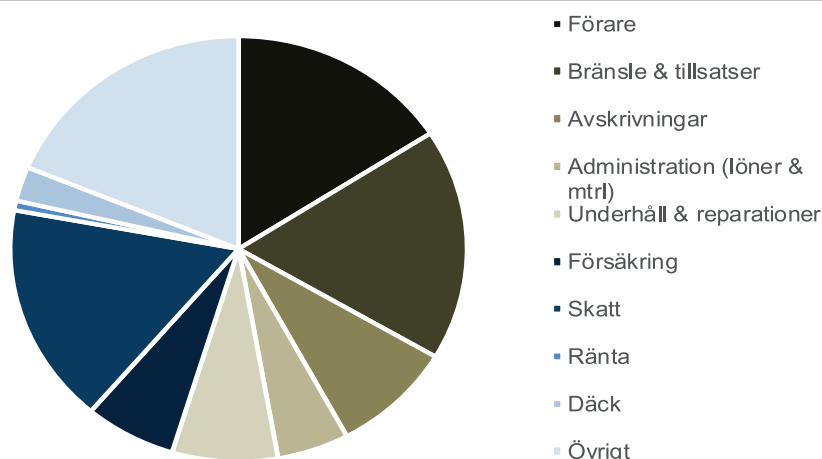
svenskt åkeri (se Fig. 9 för ett exempel). Detta innebär att prisrörelser har olika effekt på lönsamheten för olika aktörer runt om i Europa. Vi måste ständigt försöka förstå den dynamiska bilden av konkurrenssituationen för transporttjänster runt om i Europa även om det rör vägtransporter i den svenska marknaden.

Som vi har sett och diskuterat flera gånger i denna, liksom tidigare rapporter; ett fordon är sällan låst till sin ursprungliga verksamhet. Om ett specifikt område drabbas kommer åkeriet naturligtvis förr eller senare söka sig till andra segment, där lastbilskapaciteten efterfrågas, med följd effekter för den totala konkurrenssituationen som resultat.

UTVECKLINGEN FRAMÅT?

Det råder inget tvivel om att svenska åkare är, i någon mån, utlämnade till faktorer som, åtminstone på kort sikt, är svåra att motverka. För att minimera skadan vid situationer som den under 2018, när antalet konkurser bland svenska åkare ökade i snabb takt, krävs troligtvis en kombination av åtgärder. Välskötta åkare skall vara förberedda genom en noggrann riskanalys och marknadsbevakning. De måste ha en flexibel kostnadsstruktur eller tydliga avtal mot transportköparna som kan hantera snabba kostnadsstegringar drivna av externa faktorer. Men också politiker och myndigheter måste ha insikt och kunskap om de effekter som deras beslut och åtgärder rimligen får. I vissa fall kan motåtgärder krävas.

Fig. 9: KOSTNADER, ÖSTEUROPEISKT ÅKERI, GENOMSnitt 2017-18



Källa: Rementum Research, Kvartalsrapporter

SVENSKA BYGG- OCH ANLÄGGNINGSTRANSPORTER

Sammanfattning, -2018:

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

- Lönsamheten 2018 tredje bäst i jämförelsegruppen. Något bättre över tid

Utsikter, 2019-:

- Byggkonjunkturen fortsätter en negativ utveckling.

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



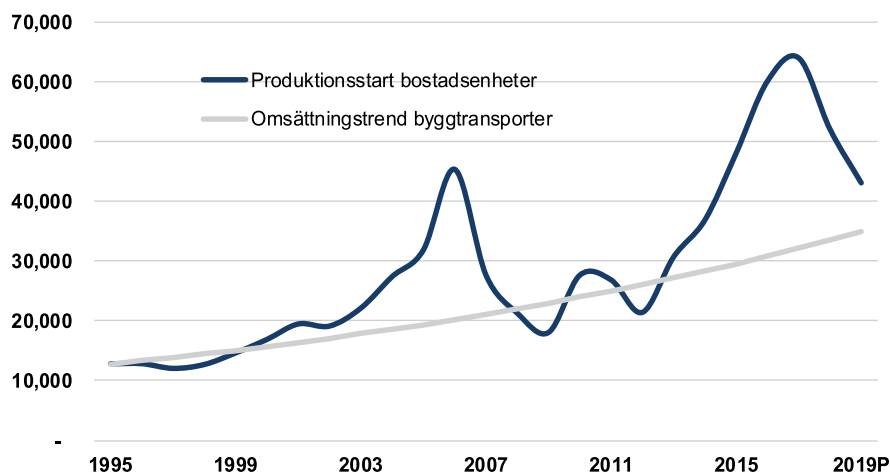
Foto: Svensk Åkeritidning

Under 2018 sjönk medianomsättningen för transportörer inom bygg- och anläggningssektorn med cirka 2,3%. Detta är 6,1 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 10, till höger - visar tydligt den vikande byggkonjunkturen i Sverige. Den höga absoluta nivån reflekteras dock i att omsättningen för transportörer inom bygg- och anläggningssektorn ökat sin omsättning nästan dubbelt så snabbt som medianåkeriet de senaste 20 åren.

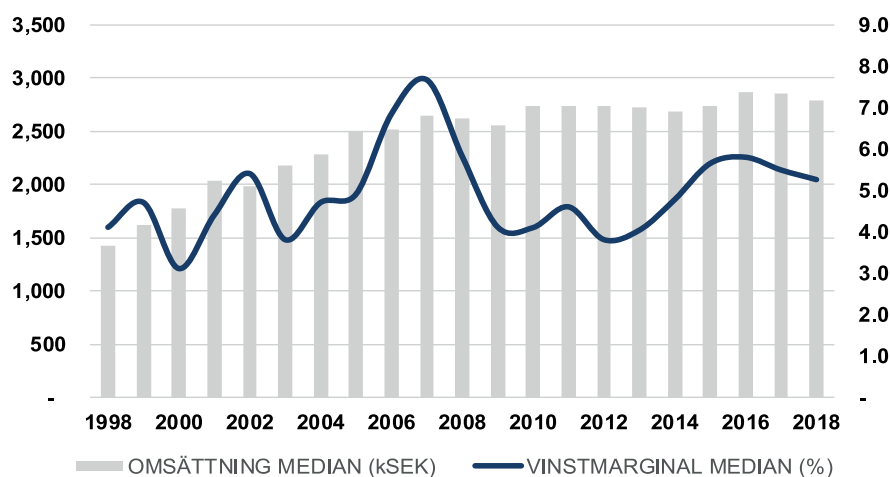
Lönsamheten är också högre än för medelåkeriet. Både över tid och det senast rapporterade verksamhetsåret. Intressant att notera är det faktum att investeringarna verkar stiga inom verksamhetsområdet. Det är en uppenbar risk i en period då byggaktiviteten kraftigt minskar, men rimligtvis handlar det om kapacitet ämnad för andra verksamhetsområden.

Fig. 10: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD



Källa: Rementum Research, SCB, UC

Fig. 11: OMSÄTTNING & VINSTMARGINAL (RESULTAT FÖRE SKATT)



Källa: Rementum Research, UC

FJÄRRTRANSPORTER

Sammanfattning, -2018:

- Växer långsammare än underliggande marknad, men i linje med jämförelsegruppen.

- Lönsamheten 2018 och över tid något under medel.

Utsikter, 2019-:

- Fraktkonjunkturen allt svagare. Strukturellt ökande konkurrens pressar långsiktig lönsamhet.

- Förvånansvärt höga investeringar. Frågetecken kring det långsiktiga värdeskapandet.



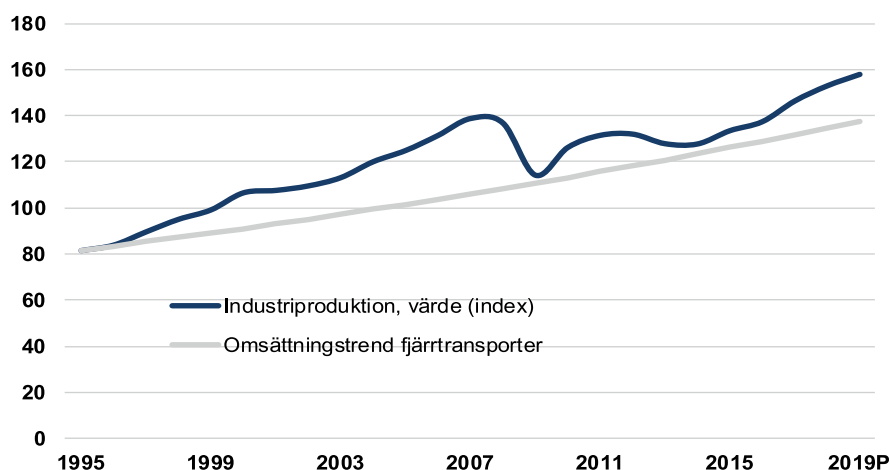
Foto: Svensk Åkeritidning

Under 2018 minskade medianomsättningen för transportörer inom fjärrgodsssektorn med cirka 0,3%. Detta är 5,1 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 12, till höger, visar relativ följsamhet i omsättningstrenden för verksamhetsområdet. Omsättningen för transportörer inom fjärrgodsssektorn har vuxit strax under medianåkeriet de senaste 18 åren.

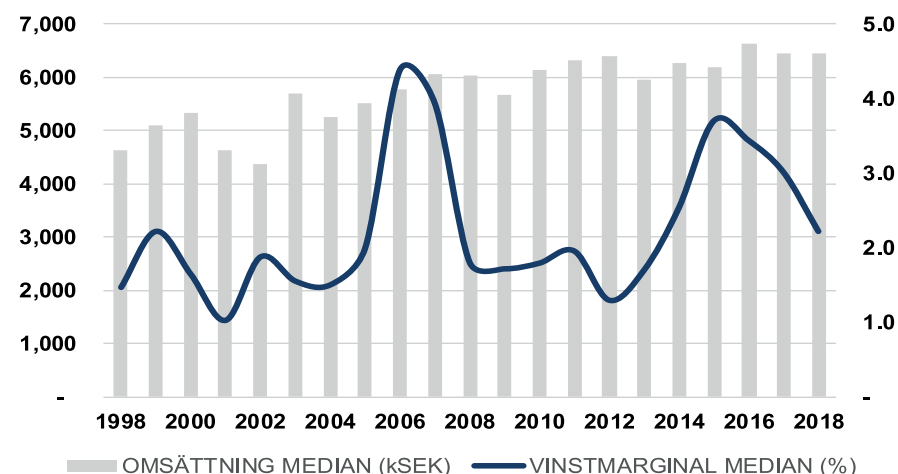
Lönsamheten 2017 är i linje med övriga verksamhetsområden, och även över tid något lägre. Redan 2016 märkte vi att stigande kostnader slog igenom snabbare för fjärråkarna. Strukturellt ökande konkurrens är en rimlig förklaring till denna utveckling. Den långsiktiga marknadssituationen verkar dock haft en hämmande inverkan på investeringsviljan i verksamhetsområdet, men 2018 ökade investeringarna igen. Risken är att fraktraterna blir lidande under 2019.

Fig. 12: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD



Källa: Rementum Research, SCB, UC

Fig. 13: OMSÄTTNING & VINSTMARGINAL (RESULTAT FÖRE SKATT)



Källa: Rementum Research, UC

NÄRDISTRIBUTION

Sammanfattning, -2018:

- Växer långsammare än underliggande marknad i strukturell omvandling. Dock bland dom högsta tillväxttalen i jämförelsen 2018.

- Lönsamheten genomsnittlig under 2018, och normal över tid.

Utsikter, 2019-:

- Konsumtionen darrar något. Strukturella förändringar i konsumtionsmönster kommer ha långsiktig, men oklar, inverkan.

- Relativt höga investeringar riskerar långsiktig lönsamhet.



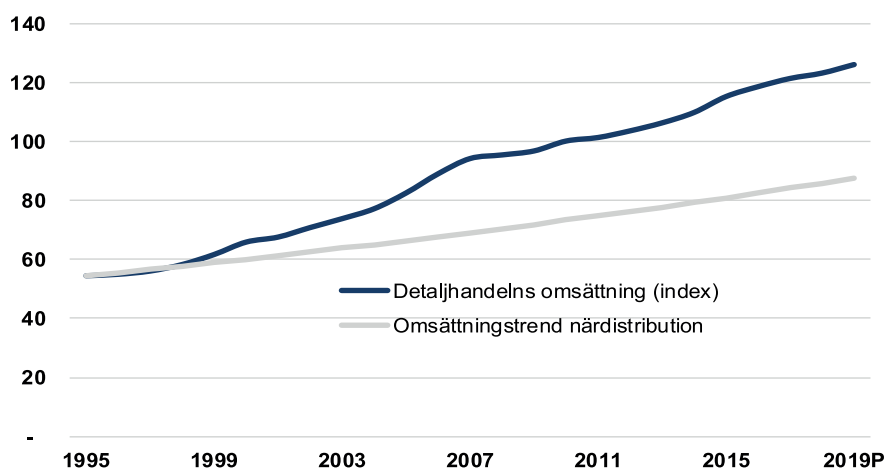
Foto: Svensk Åkeritidning, Anders Karlsson

Under 2018 ökade medianomsättningen för transportörer inom lokal distribution med 3,4%. Detta är 1,4 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 benstationer - i figur 14, till höger - visar en radikalt lägre omsättningstrend för verksamhetsområdet. Omsättningen för transportörer inom närdistribution har också vuxit betydligt 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.

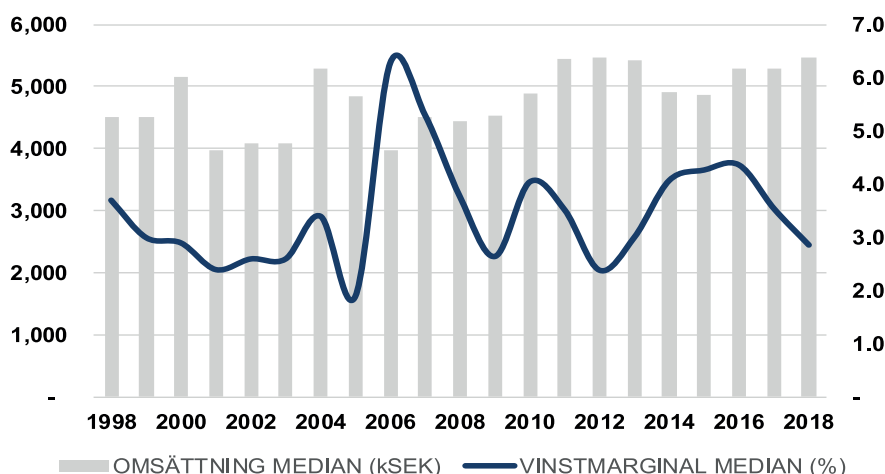
Lönsamheten 2018 och över tid är normal i jämförelse med övriga verksamheter. Ökande kapacitetsinvesteringar kan dock leda till långsiktig prispress. Exakt hur omvandlingen av detaljhandels värdekedja påverkar närdistributörerna finansiellt är dock oklart och motiverar vidare studier.

Fig. 14: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD



Källa: Rementum Research, SCB, UC

Fig. 15: OMSÄTTNING & VINSTMARGINAL (RESULTAT FÖRE SKATT)



Källa: Rementum Research, UC

SKOGSTRANSPORTER

Sammanfattning, -2018:

- Växer som jämförelsegruppen trots svag underliggande marknad.

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

Utsikter, 2019-:

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

- Mer återhållsam investeringstakt talar för en normalisering av lönsamheten på medellång sikt.



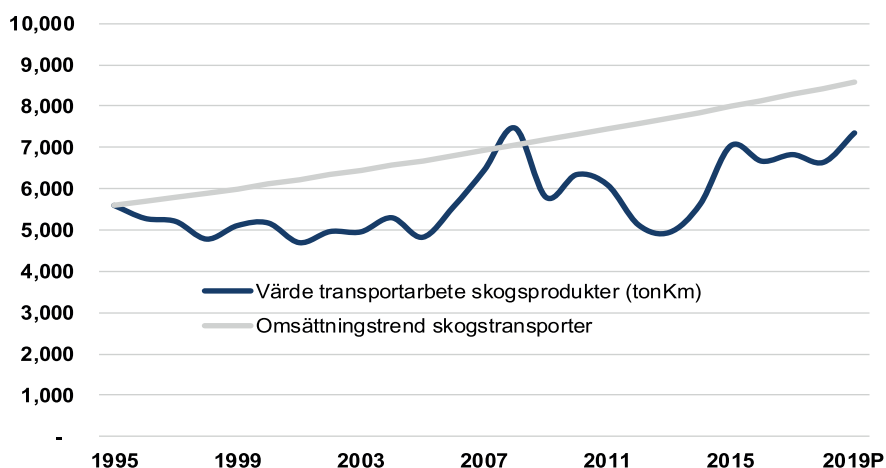
Foto: Svensk Åkeritidning

Under 2018 ökade medianomsättningen för transportörer inom skogssektorn med cirka 4,8%. I linje med 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 16, 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. Framöver räknar vi med en normal utveckling av tillväxttakten.

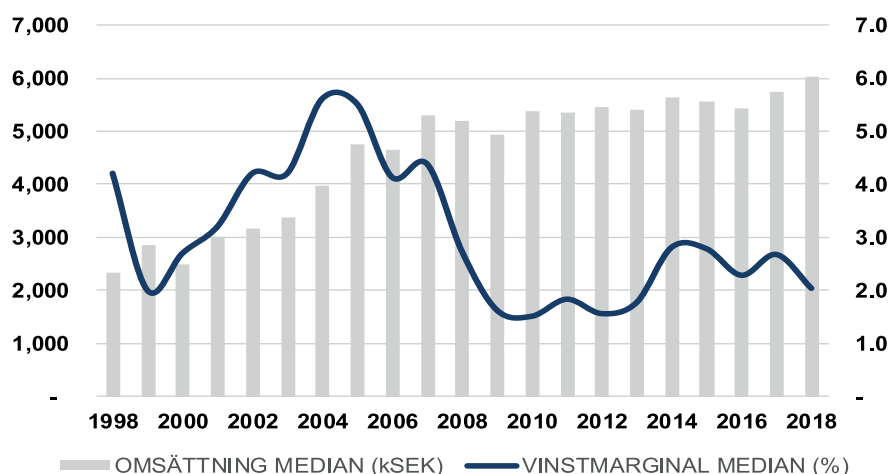
Lönsamheten 2018 är den näst lägsta i jämförelse, och över tid nu tydligt under medel. Skogsåkerierna har begränsat investeringarna, bl a pga oklara nya regler kring fordonsvikter, men den långsiktiga prispresen i den strukturellt utsatta pappersindustrin är svår att vända.

Fig. 16: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD



Källa: Rementum Research, TRAFAs, UC

Fig. 17: OMSÄTTNING & VINSTMARGINAL (RESULTAT FÖRE SKATT)



Källa: Rementum Research, UC

MILJÖTRANSPORTER

Sammanfattning, -2018:

- Växer snabbare än underliggande marknad, men 2018 långsammare än jämförelsegruppen.

- Lönsamhet över jämförelsegruppen igen under förra året.

Utsikter, 2019-:

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

- Verksamhetsområdets goda tillväxt och lönsamhet har attraherat ökade investeringar, vilket troligen leder till något lägre lönsamhet under kommande år.

Under 2018 ökade medianomsättningen för transportörer inom miljösektorn (avfall och återvinning) med cirka 0,3%. 4,5 procentenheter sämre än medianåkeriet i vårt totala urval om 3.500 företag.

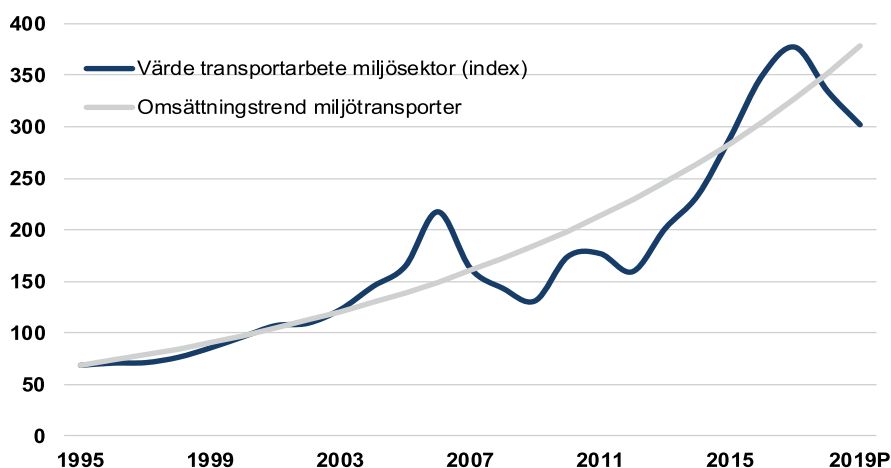
Den underliggande marknadsutvecklingen - uppskattad genom SCBs statistik för byggaktivitet och bruttonationalprodukt i Sverige - figur 18, till höger - visar en högre omsättningstrend för verksamhetsområdet. Industriell konsolidering förklarar en del, särskilt 2016, men det är uppenbart att miljötransportörerna 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.



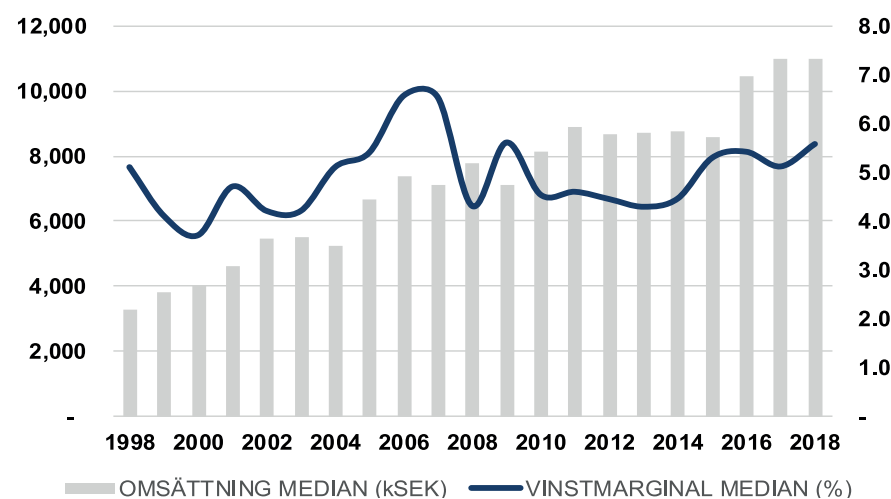
Foto: Svensk Åkeritidning

Fig. 18: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD



Källa: Rementum Research, SCB, UC

Fig. 19: OMSÄTTNING & VINSTMARGINAL (RESULTAT FÖRE SKATT)



Källa: Rementum Research, UC

TANKTRANSPORTER

Sammanfattning, -2018:

- Växer långsammare än cykliskt stärkt efterfrågan, men snabbare än jämförelsegruppen.

- Lönsamheten försvagas kraftigt genom höga investeringsnivåer.

Utsikter, 2019-:

- En minskad användning av fossila bränslen i Sverige bör pressa efterfrågan långsiktigt. Fortfarande tillväxt 2019, dock.

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



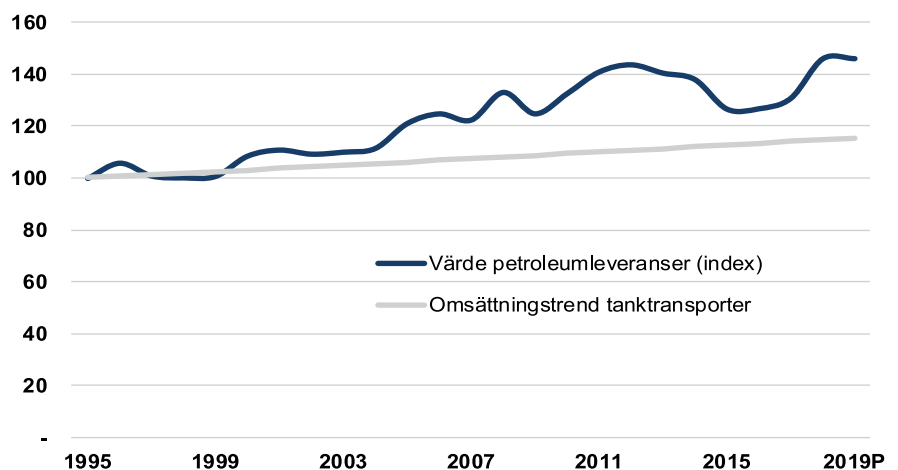
Foto: Svensk Åkeritidning

Under 2018 ökade medianomsättningen för åkerier inom tanktransporter med cirka 8%. 3,2 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 20, 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.

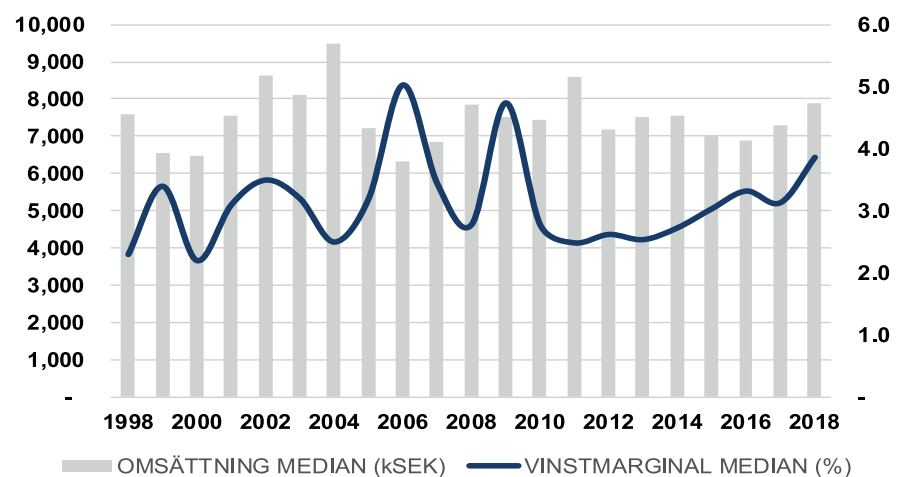
Lönsamheten är dock högre än jämförelsegruppen. Vilket främst borde kunna förklaras med den kraftiga konsolidering inom verksamhetsområdet som fortfarande pågår. Bland annat med uppköp från större, utländska åkerier.

Fig. 20: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD



Källa: Rementum Research, SPBI, UC

Fig. 21: OMSÄTTNING & VINSTMARGINAL (RESULTAT FÖRE SKATT)



Källa: Rementum Research, UC

JORDBRUKSTRANSPORTER

Sammanfattning, -2018:

- Växer i linje med underliggande marknad men betydligt långsammare än jämförelsegruppen.

- Lönsamheten konsekvent bland de lägsta i jämförelsegruppen sedan 2012.

Utsikter, 2019-:

- Betydligt bättre skördar jämfört med 2018.

- Investeringar i kapacitet under mitten av '00-talet fortsätter pressa lönsamheten, men en mer balanserad marknadssituation kan anas i bibehållna marginaler 2018.



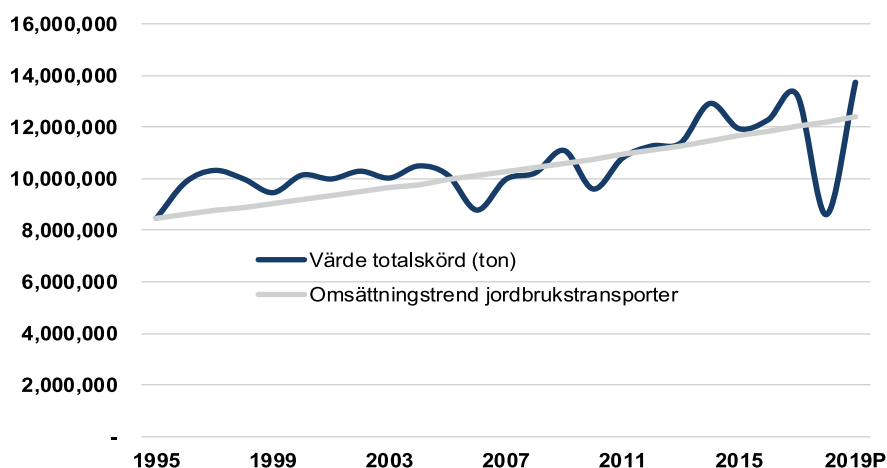
Foto: Svensk Åkeritidning

Under 2018 minskade medianomsättningen för åkerier inom jordbrukstransporter med cirka 4,8%. 9,6 procentenheter sämre än medianåkeriet i vårt totala urval om 3.500 företag.

Den underliggande marknadsutvecklingen - uppskattad genom Jordbruksverkets statistik för totalskörden i Sverige - figur 22, till höger - visar en långsiktig omsättningstillväxt i linje med marknaden - runt 2% årligen.

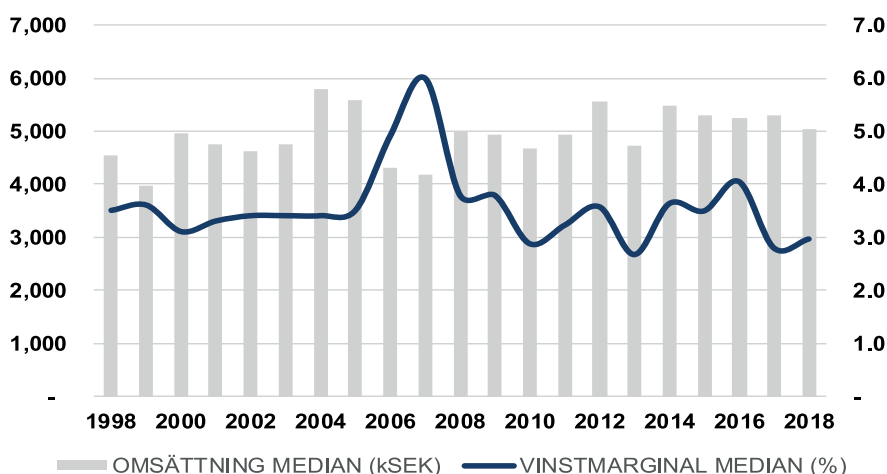
Lönsamheten 2018 är dock klart bättre än befarat. Kraftigt sjunkande globala spannmålspriser från 2012 har konsekvent placerat jordbrukstransportörerna långt ned i avkastningsrankingen. En strukturellt relativt svagare lönsamhetsutveckling än, exempelvis, tanktransportörerna kan till viss del även förklaras med överkapacitet efter investeringar i mitten av '00-talet. I detta perspektiv är det imponerande att se hur sektorns transportörer i stort lyckas bibehålla sina rörelsemarginaler trots en mycket utmanande marknadsmiljö.

Fig. 22: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD



Källa: Rementum Research, Jordbruksverket, UC

Fig. 23: OMSÄTTNING & VINSTMARGINAL (RESULTAT FÖRE SKATT)



Källa: Rementum Research, UC

ÖVRIGA TUNGA TRANSPORTER

Sammanfattning, -2018:

- Växer som underliggande marknad, men under jämförelsegruppen.

- Lönsamheten konsekvent över jämförelsegruppen.

Utsikter, 2019-:

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

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



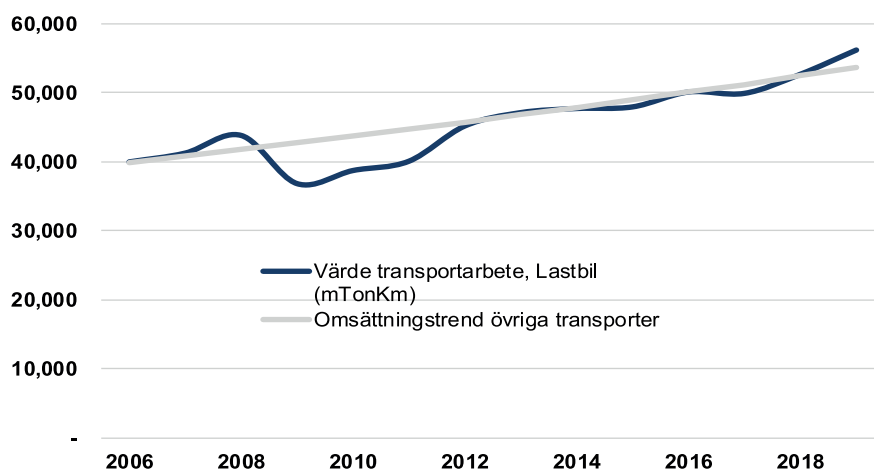
Foto: Svensk Åkeritidning

Under 2018 ökade medianomsättningen för åkerier inom övriga tunga transporter med cirka 2,6%. 2,2 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 24, till höger - visar en långsiktig omsättningstillväxt ungefär i linje med marknaden - c:a 2.5% årligen.

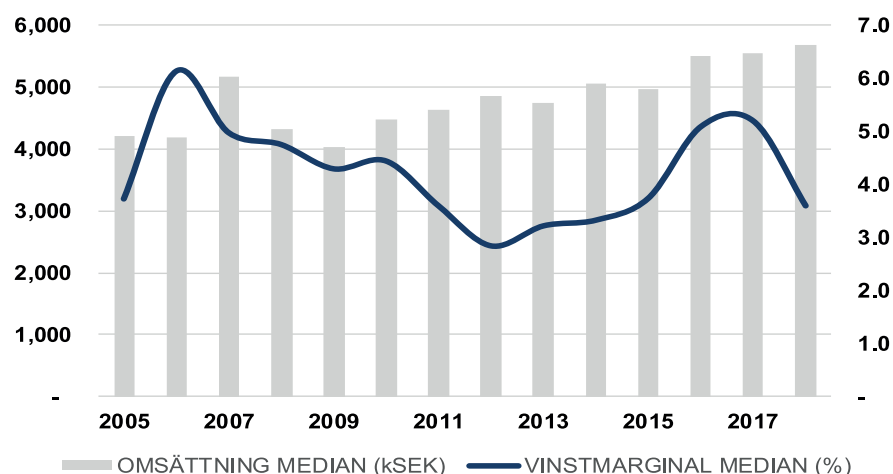
Lönsamheten är dock konsekvent bland de högsta i jämförelsegruppen, och överträffar på lång sikt även miljötransportörerna. Med ett så spretigt urval blir analysen lätt spekulativ; men det är rimligt att säga att nischtransportörerna i dessa mindre verksamhetsområden lyckats positionera sig mycket väl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

Fig. 24: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD



Källa: Rementum Research, SCB, UC

Fig. 25: OMSÄTTNING & VINSTMARGINAL (RESULTAT FÖRE SKATT)



Källa: Rementum Research, UC

BLANDADE VERKSAMHETER

Sammanfattning, -2018:

- Växer snabbare än underliggande marknad och betydligt snabbare än jämförelsegruppen.

- Lönsamhet i paritet med jämförelsegruppen.

Utsikter, 2019-:

- Kapacitetsbrist i vägtransportmarknaden mindre påtaglig.

- Den mindre fokuserade verksamhetsmodellen ser fortfarande ut att vara lönsamhetsbegränsande.



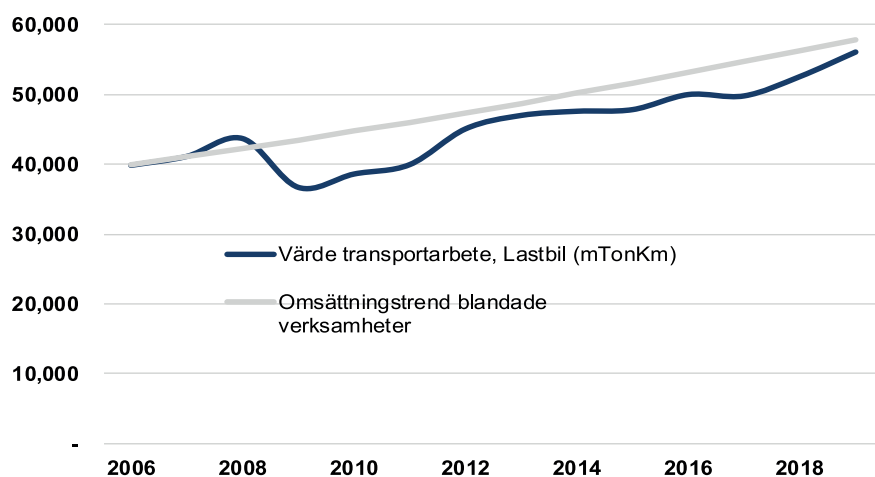
Foto: Svensk Åkeritidning, Anders Karlsson

Under 2018 ökade medianomsättningen för åkerier med verksamhet inom flera områden med cirka 10,3%. 5,5 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 26, till höger, indikerar en långsiktig omsättningstillväxt strax över 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.

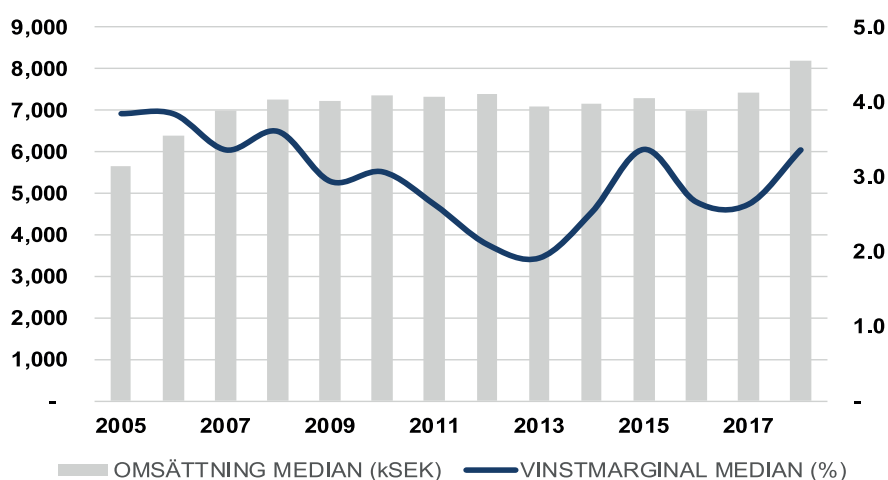
Lönsamheten är oftast lägre än för jämförelsegruppen det senaste decenniet - så dock ej 2018 (som genomsnittet). Det ligger nära till hands att tro att mindre fokuserade verksamheter är sämre på att sälja unika mervärden till transportköparen. Kvantitativa belägg för detta har vi däremot inte. Även detta ett intressant område för en separat fördjupningsrapport.

Fig. 26: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD



Källa: Rementum Research, SCB, UC

Fig. 27: 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 2018 - measured as return on capital in relation to the Swedish 10-year government bond yield - continued to deteriorate from the historical high recorded in '16 (Tab.1).

In general the haulage industry is characterised by pronounced economic cycles, as a result of high fixed costs and periods of under- and overcapacity; resulting in fluctuating freight rates and profits. During 2019 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. This tends to affect some of the other areas as well, in particular waste management haulage.

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; profitability deteriorated in 2018. With regards to both driver costs and fuel prices, 2019 so far looks like a slightly less challenging year. On the other hand, the potential capacity overhang - in the event of a more pronounced cyclical downturn - has rather increased in the first half of the year.

SUFFERING FROM A WEAK SWEDISH KRONA

We have in this report also taken into account the external environment in which Swedish hauliers conduct their business. What happens on the European road haulage market has direct or indirect effects on a vast majority of the Swedish companies.

One phenomenon that became quite striking in 2018 was the high rate at which Swedish hauliers were going out of business. In comparison to Germany, a gap opened up during 2016 widened considerably during 2018. We first looked at the weak Swedish market for housing starts as one possible explanation for this divergence. Data

from Eurostat on overall construction activity in the two countries did not support this hypothesis, however. What did seem to provide some explanation, however, was the fact that Swedish hauliers faced considerably more headwind from rising fuel prices in 2018. The reason for this was the continuous decline in value for the Swedish Krona throughout last year. Suddenly the Swedish carriers were not only facing a potential cost disadvantage from higher driver costs, but also significantly more expensive energy.

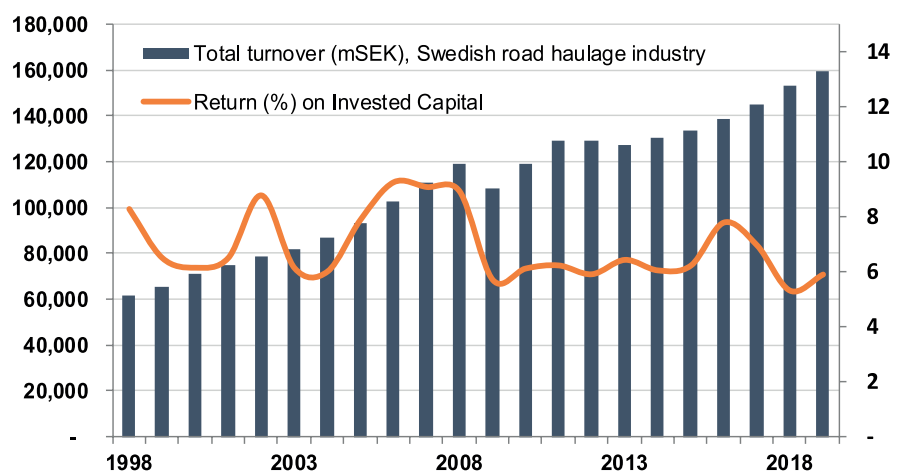
A NUANCED PICTURE

The purpose of this annually recurring report is to analyse profitability and growth of the Swedish road haulage industry with varying perspectives. 3,500 companies have been studied between 1997-2018. The situation varies considerably, depending on the type of haulage operation.

Construction haulage companies are facing a weaker demand situation currently in Sweden, but it is not deterring new capacity from entering the segment. *Long distance haulage* companies have faced boom and bust, with 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, and currently the profitability is again below average. *Local distribution haulage* companies are facing a structural

growth challenge. It would be valuable, however, to better understand the financial impact from the rapid growth in e-commerce activities. *Forest product hauliers* have seen a weak trend in profits in recent years, but managed to grow revenues well from the mid '90-s. We think a consolidation here will eventually improve profitability. *Recycling hauliers* are best-in-class, both with regards to long-term growth and financial stability. Recently there are clear 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 created an earnings challenging in 2018 but the agri hauliers managed the situation impressively. *Smaller niche hauliers* (such as, for example, car transporters or moving companies) create strong positions in their value chains; resulting in leading profitability. Their long-term growth trend is decent, but recently quite poor. *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. The last two years capacity shortage has helped them grow.

Fig. 28: Revenues and profitability, Swedish road haulers 1998-2019P



Source: Rementum Research, Trafikanalys, UC

KONTAKTUPPGIFTER

Ansvarig rapportbeställare, SÅ:

Ulric Långberg - Bransch- &
Kommunikationschef
+46 (0)10 510 54 61
ulric.langberg@akeri.se

Innehållsansvarig, Rementum:

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

Verkställande Direktör, SÅ:

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

Pressansvarig, SÅ:

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



SVERIGES ÅKERIFÖRETAG



REMENTUM

Detta dokument har skapats av Rementum Research & Management AB i informationsyfte 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 (2019) 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.