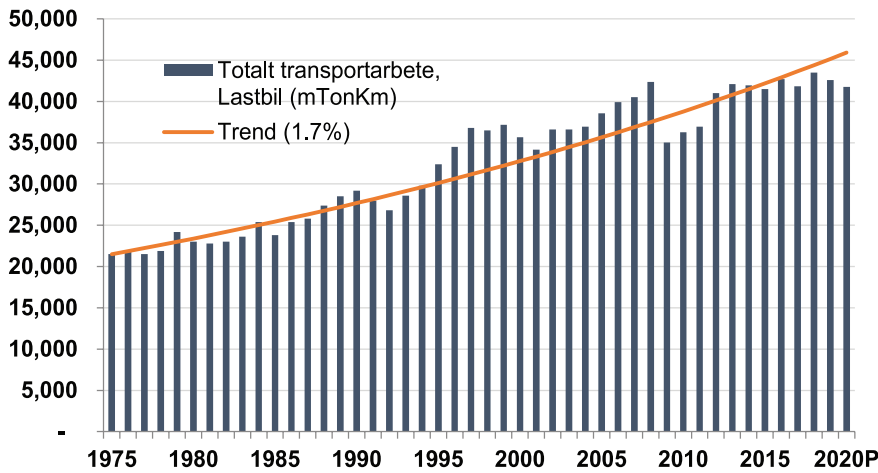

ÅKERINÄRINGEN MED VERKSAMHETSOMRÅDEN
- NYCKELTAL FÖR LÖNSAMHET OCH TILLVÄXT -
1999 - 2019
September, 2020



EKONOMISK STATUS OCH UTVECKLING

Fig. 1: TRANSPORTARBETE PÅ VÄG I SVERIGE, 1975-2020(Prognos)



Källa: Rementum Research, Trafikanalys (TRAFKA)

BEHOVET AV EKONOMISK ANALYS I VÅR NÄRING

Att skriva förordet till årets nyckeltalsundersökning är en utmaning. Det är väldigt lätt att färgas av årets pandemieffekter och umbäranden men det är trots allt 2019 års siffror vi granskar i denna rapport. Vi har dock valt att ta med en del data i ett eget stycke från vårens olika mätningar på faktorer som påverkar transportflödena. Vi kommer sannolikt att se det tydligt i siffror från åkerierna i nästa års nyckeltalsundersökning.

Syftet med denna rapport är att ge bra finansiell information som synliggör effekter av företagande, trender, politiska beslut och konjunktur. Vi vill också visa att mycket hänger ihop och framträder i flera olika godsslag och segment men även att åkerinäringen ändå inte är så homogen som man kan tro.

Den finns en trend som blir tydlig och som får effekt i flera segment. Under 2019 så fortsatte bostadsbyggandet att bromsa in. Anledningarna gick att läsa i stora rubriker i dagstidningarna; nyproducerade lägenheter och hus var svårsålda. Vi fick rapporter under förra sommaren att flera byggen som var startklara plötsligt pausades och sköts på framtiden. Denna typ av

inbromsning visar sig i bland annat i bygg & anläggning, fjärr & distribution samt inom renhållning. Året 2020 har i detta avseende inletts något mer positivt, med en ökande aktivitet inom byggsektorn. Vilken långsiktig effekt den pågående pandemin kommer att ha för vägtransportnäringen är för tidigt att säga.

Sammanfattningsvis så ger årets nyckeltalsrapport intrycket av att 2019 var ett vanligt mellanår, där medlemsföretagen naturligtvis var helt ovetande om hur det innevarande året skulle komma att bli. Det kanske förklarar att relativt stora belopp investerades och att beställningar av nya fordon löpte

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

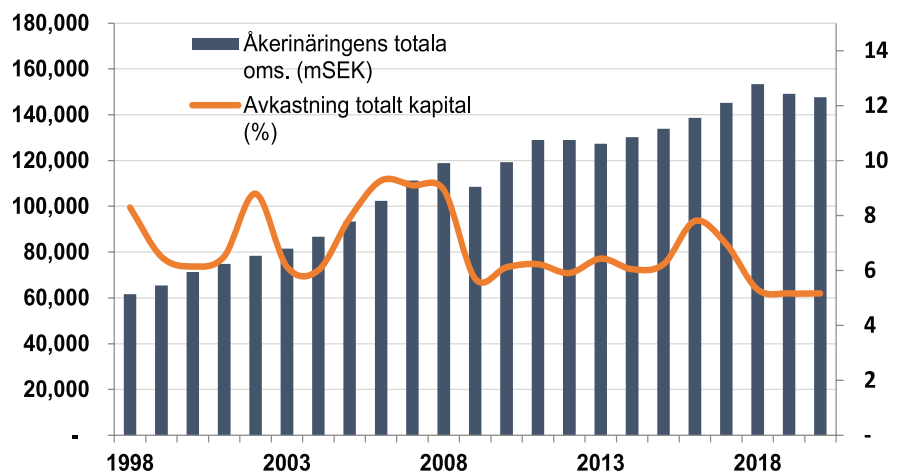
på under hela året. Detta blir en post som kommer vara annorlunda i nästa nyckeltalsundersökning. Inget segment står still, några går ner något, medan andra går upp. Trots allt ger den en bild av ett företagande som parerar svängningar och att de samhällsviktiga transporterna kan fortsätta. Detta har vi sett under pandemin, men mer om det i nästa års rapport.

Stockholm i september, 2020

Ulric Långberg

Samhällspolitisk chef,
Sveriges Åkeriföretag

Fig. 2: ÅKERINÄRINGENS OMSÄTTNING OCH AVKASTNING, 1998-2020P



Källa: Rementum Research, Trafikanalys, UC

SLUTSATSER, NÄRINGENS EKONOMI OCH UTSIKTER

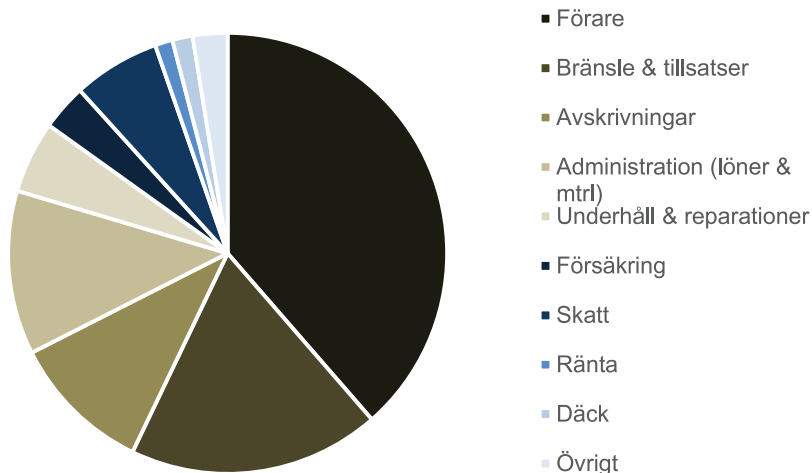
Svensk åkerinäring befann sig under 2019 i en relativt stabil utveckling. Den totala omsättningen sjönk förvisso, men Värdeskapandet - mätt som avkastning på totalt kapital i relation till räntan på en svensk 10-årig statsobligation – återhämtade sig från det senaste bottenåret, 2018. Kostnaderna för både bränsle och förare ökade i en lägre takt under 2019 (fig. 4, nedan) jämfört med 2018, som präglades av en brist på förare. I kombination med en mer gynnsam kapacitetsbalans på marknaden mot slutet på året stabiliserades vinstmarginalerna.

Näringen präglas generellt av ekonomisk cyklikalitet till följd av begränsade förutsättningar att kortsiktigt parera svängningar i efterfrågan med en rationell kostnadsmassa (se fig. 3, höger). Perioder med under- respektive överkapacitet avlöser varandra; resulterande i fluktuerande fraktrater, vinster och investeringar. Under det första halvåret av 2020 minskade fraktvolymer kraftigt, till följd av viruspandemin. Kostnadsbilden under det första halvåret 2020 ser dock förhållandevis gynnsam ut, främst genom fallande globala oljepriser – förstärkt av en något högre värderad svensk krona.

MÅNGFACETTERAD BILD

Det är skillnader mellan olika delnärningar i branschen. Bygg- och anläggningstransportörerna ser fortsatt lägre nyproduktion av bostäder, jämfört

Fig. 3: KOSTNADSFÖRDELNING, SVENSKT TYPÅKERI, GENOMSnitt 2010-20

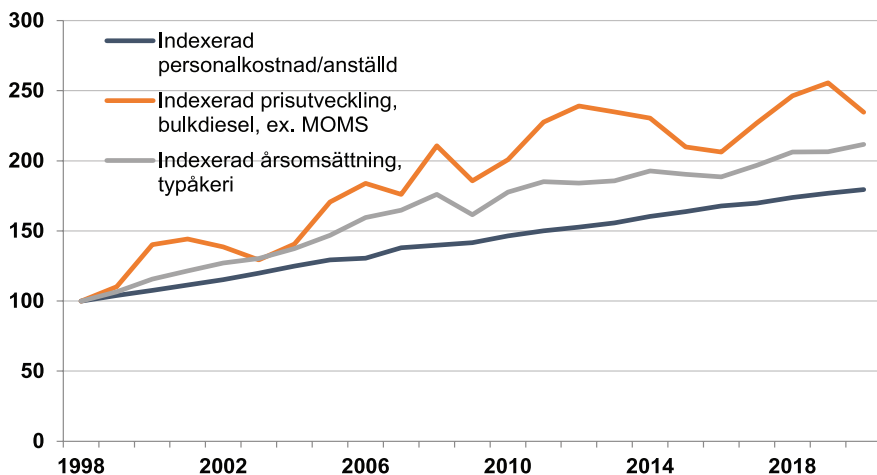


Källa: Rementum Research

med toppåren 2016-17. Fjärrbilsåkarna kunde 2019 glädjas åt fortsatt starka exportvolymer med en svag krona i ryggen. Vi kommer senare i rapporten titta närmare på de omedelbara effekterna av Europas nedstängning under mars-april i år. Närdistributörerna kämpade vidare med svag tillväxt och lönsamhet 2019, men vi har sett många rapporter om förändrade inköpsmönster och godsflöden under pandemins inledande skede. Skogsåkerierna rapporterade 2019 sin högsta vinstmarginal sedan 2008 - detta trots att efterfrågan på skogsprodukter föll för andra året i rad. Åkerinäringens lysande stjärna, i termer av finansiell utveckling, brukade vara miljötransportörerna. En hög, stabil avkastning kombinerades med imponerande tillväxt. Med ökat fokus på hållbarhet i samhället ser den närmaste framtiden fortsatt lovande ut, men

svagare byggkonjunktur slår även här. Under 2017-19 har utvecklingen varit betydligt beskedligare. 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 2016-19, men den finansiella utvecklingen är fortsatt svag. Jordbrukssektorn ställdes 2018 inför en verklig utmaning, genom den utbredda torkan. Omsättningen föll naturligtvis, men vinstmarginalerna bibehölls på ett imponerande sätt. En fördröjd effekt sågs troligen 2019, med ytterligare fall i omsättning och lönsamhet. De övriga, specialiserade verksamheterna hade 2019 en fortsatt mer positiv utveckling än det genomsnittliga medlemsföretaget.

Fig. 4: UTVECKLING INTÄKTER OCH NYCKELKOSTNADER, 1998-2020P



Källa: Rementum Research, Medlingsinstitutet, SPBI, UC

SLUTSATSER - 2019/2020

- o) Efterfrågan på vägtransporter i Sverige sjunker.
- o) Åkeriernas intjäning stabil; främst på grund av gynnsam kostnadsutveckling.
- o) Behovet att investera är litet.
- o) Närdistribution och jordbrukstransporter arbetar i strukturell motvind.
- o) Skogs- 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 är att belysa branschens ekonomiska och finansiella utveckling. Ett avgränsat fokus ger utrymme till fördjupade frågeställningar. Jämförande analyser av finansiella nyckeltal, över tid och mellan olika åkerityper, sätter ljuset på vilka mekanismer och trender som kan främja en livskraftig näring.

SMÅSKALIG

Åkerinäringen i Sverige är en utpräglad småföretagarbransch. Endast ca en tredjedel 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 trögrörlig. Än så länge behövs både förare och bil för att transportera gods på väg. Skatt och försäkring skall betalas och fordonet minskar kontinuerligt

i värde. 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 överbryggas lågkonjunkturer. Det problemet har näringen 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, som det verkar, ofrånkomlig balansgång.

HETEROGEN

En annan viktig karaktäristik är branschens fragmenterade tjänsteutbud. Ett lastfordon kan användas i en 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 tillförlitliga data om lastbilstrafik och transportarbete 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 begränsningar i ekonomisk redovisning, men risken för missvisande jämförelser på grund av mätproblem är liten. En uppenbar brist med användandet av rapporterade finansiella data är tyvärr den tidsförskjutning som uppstår naturligt genom registreringsförfarandet. För att ge en mer aktuell bild av det ekonomiska läget tillför vi därför prognoser för innevarande år, baserade på tillgängliga aktivitetsdata för transportnäringen.

Tab. 1: ÖVERGRIPANDE NYCKELTAL SVENSK ÅKERINÄRING

		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Antal	bolag										
Aktiebolag		8.427	8.746	8.806	8.844	8.857	8.677	8.977	8.860	8.451	8.684
	% Δ å/å	-0,1	3,8	0,7	0,4	0,1	-2,0	3,4	-1,3	-4,6	2,7
Total	oms.										
Aktiebolag	mSEK	119.305	128.977	129.004	127.326	130.231	133.838	138.656	139.211	145.893	142.012
	% Δ å/å	9,9	8,1	0,0	-1,3	2,3	2,8	3,6	0,4	4,8	-2,7
Antal	anställda										
Aktiebolag		62.009	64.536	63.898	62.986	63.362	63.947	67.408	68.434	69.868	67.329
	% Δ å/å	0,2	4,1	-1,0	-1,4	0,6	0,9	5,4	1,5	2,1	-3,6
Rörelse	resultat										
Aktiebolag	mSEK	3.190	3.469	3.402	3.063	3.563	3.824	3.916	3.154	3.501	3.295
	% av oms.	2,7	2,7	2,6	2,4	2,7	2,9	2,8	2,2	2,4	2,32
Avkastn.	kapital										
Aktiebolag	% tot. kap.	6,1	6,2	5,9	6,4	6,1	6,2	7,8	7,0	5,3	5,2
Statsobl.	% 10 år	2,9	2,6	1,6	2,1	1,7	0,7	0,5	0,7	0,7	0,1
Diff.	%-enheter	3,2	3,6	4,3	4,3	4,4	5,5	7,3	6,3	4,6	5,1

Källa: Rementum Research, Trafikanalys, Sveriges Riksbank

ÖVERGRIPANDE OBSERVATIONER, METOD OCH DEFINITIONER

Sammanfattning, -2019

- Efterfrågan på vägtransporter minskade generellt, på grund av svagare tillväxt i svensk- och europeisk ekonomi.

- Lönsamheten för det genomsnittliga åkeriet i Sverige sjönk under 2019 men ligger fortfarande över det historiska genomsnittet.

Utsikter, 2020:-

- En extraordinär marknadssituation har utvecklats till följd av viruspandemin. Detta kan bromsa viss investeringsverksamhet, och i förlängningen efterfrågan på tunga vägtransporter.

- Det finns vissa tecken till överinvesteringar inom åkerinäringen generellt, vilket minskat möjligheten att åtminstone delvis kompensera för potentiella kostnadsökningar.

Under 2019 minskade omsättningen för åkerinäringen som helhet med c:a 3.5%. Vår bedömning är att 2 %-enheter av försvagningen drevs av lägre transportarbete och 1.5 %-enheter var en effekt av fallande 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 2020 c:a 14.900 företag registrerade hos bolagsverket med näringsinriktningen Vägtransport, Godstrafik - Transport och magasinering. Enligt våra beräkningar omsatte dessa tillsammans strax under 150 miljarder kronor (motsvarande knappt 3,5 procent av Sveriges BNP) och sysselsatte drygt 75 000 personer 2019. 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 5.500 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 för sammanställning sedan 1997.

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 exempelvis bara vara verksamt inom rundvirkestransporter. För denna rapports 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 % '18)	SÅ URVAL (Δ % '18)	Bolagsform	SA POPULATION (Δ % '18)	UC POPULATION (Δ % '18)
Bygg-	1.126 (-2%)	954(-1%)	Aktiebolag	4.490 (-3%)	9.974 (+2,7%)
Fjärr-	516 (-5%)	543(0%)	Enskild firma	707 (-13%)	4.466 (-6%)
När-	299 (-6%)	292(-6%)	HB/KB/EF	88 (+29%)	331 (+2,1%)
Skogs-	427 (-1%)	419(-6%)	Utl. filial	0 (0%)	104 (+8,3%)
Miljö-	121 (-6%)	120(-7%)			
Tank-	79 (-9%)	82(-4%)			
Jordbruk-	144 (-4%)	129(-3%)			
Övrig-	341 (+4%)	300(-6%)			
Blandad-	1.470 (-3%)	399(-8%)			
Okodad-	762 (-9%)	0(0%)			
TOTAL	5.285 (-4%)	3.238(-3%)		5.285 (-4%)	14.875 (0%)

Källa: Rementum Research, SÅ, UC

Tab. 3: LÅNGSIKTIG OMSÄTTINGSUTVECKLING PER VERKSAMHETSOMRÅDE

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	'99-'19
Omsättn. SEKK (median)										Tillväxt (%)	sammansatt
Bygg-	2.732	2.743	2.738	2.725	2.691	2.735	2.866	2.851	2.787	2.716	2,6
Fjärr-	6.135	6.330	6.402	5.965	6.267	6.179	6.621	6.458	6.437	6.540	1,2
När-	4.890	5.441	5.466	5.422	4.906	4.869	5.295	5.293	5.474	5.157	0,7
Skogs-	5.366	5.363	5.458	5.390	5.630	5.561	5.416	5.747	6.024	6.030	3,8
Miljö-	8.125	8.888	8.682	8.706	8.744	8.590	10.449	10.978	11.011	9.939	4,9
Tank-	7.447	8.601	7.194	7.514	7.550	7.045	6.888	7.288	7.863	8.013	1,0
Jordbruk-	4.684	4.934	5.560	4.737	5.477	5.292	5.259	5.306	5.051	4.756	0,9
Övrig-	4.466	4.630	4.845	4.744	5.061	4.960	5.509	5.535	5.681	5.329	1,7
Blandad-	7.351	7.338	7.393	7.073	7.143	7.305	6.994	7.431	8.203	7.736	2,3
URVAL	5.366	5.441	5.560	5.422	5.630	5.561	5.509	5.747	6.024	6.030	1,7

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 intjänningen 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 2019 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

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	'99-'19
Avkastn. kapital median (%)										Avkastn. median (%)	
Bygg-	6,4	7,7	6,7	6,9	7,1	7,5	9,0	8,0	6,2	5,5	7,3
Fjärr-	5,9	7,6	6,1	6,2	7,6	8,1	8,4	7,6	5,6	5,5	6,2
När-	8,2	8,0	6,1	7,2	7,6	7,6	8,4	6,9	5,8	6,5	6,9
Skogs-	4,3	6,8	6,3	5,8	7,2	5,7	6,6	6,7	4,9	7,6	6,8
Miljö-	6,4	7,9	8,3	7,6	7,3	6,8	8,4	7,8	6,7	5,8	7,7
Tank-	6,9	8,1	7,4	7,0	6,4	7,0	8,4	8,3	5,9	6,5	7,4
Jordbruk-	5,8	7,4	5,8	5,5	6,6	5,7	7,9	5,7	4,6	3,7	6,6
Övrig-	8,5	9,1	7,6	7,5	7,3	7,1	10,8	9,7	6,9	6,5	7,8
Blandad-	6,6	6,9	6,2	5,7	6,3	6,8	6,2	6,1	5,9	4,9	6,5
URVAL	6.43	7.72	6.27	6.91	7.21	6.97	8.40	7.57	5.91	5.77	7.1

Källa: Rementum Research, SÅ, UC

INTERNATIONELL UTBLICK

Sammanfattning, -2020

- En svag fraktkonjunktur rådde redan när pandemins effekter började sprida sig i Europa.

- Europas länder mötte smittspridningen med olika restriktioner, men effekterna för godstrafiken blev ganska snarlika.

Utsikter, 2021:-

- Minskad mobilitet för individer verkar inte ha kortsiktigt negativa effekter för vägtransport av gods.

- Sjunkande internationell handel i allmänhet skulle ha omfattande negativa konsekvenser.



Foto: Svensk Åkeritidning, Anders Karlsson

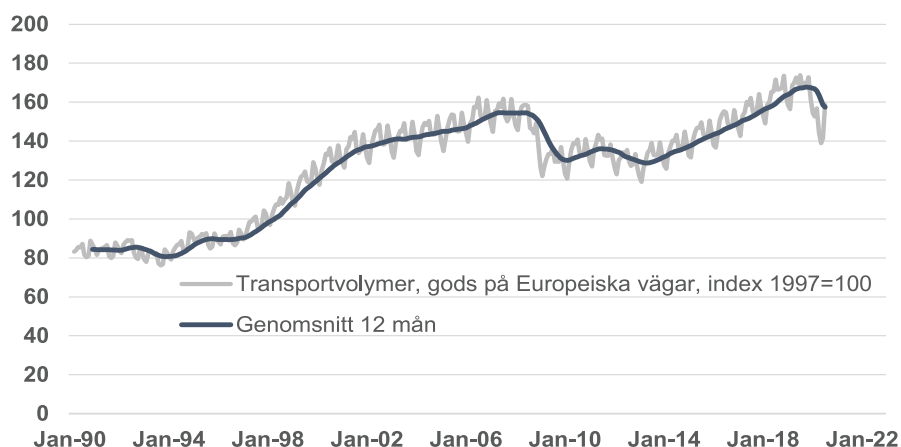
Det som såg ut att bli ett hyggligt år för den svenska godstrafiken på väg förbyttes snabbt under den tidiga våren 2020 till en extremt utmanande marknadsmiljö. Initialt handlade det främst om störningar i de globala godsflödena, men snart var i stort sett alla delar av logistikkedjan nära att bryta samman.

Med några månaders perspektiv på den akuta situation som uppstod under mars-maj, kan vi konstatera att de värsta farhågorna inte be-sannats och att vägtransportörer till viss del faktiskt gynnats av, åtminstone temporärt, förändrade konsumtionsmönster.

Ett område som dock fortfarande brottas med en omfattande osäkerhet är de internationella transporterna. Främst gäller detta persontrafik, men vi kan se i aktivitetsdata att även godset stött på patrull runt om i det som skall vara Europas inre marknad.

I ljuset av detta tycker vi det vore intressant att jämföra statistik för transportaktivitet vid olika internationella trafikområden under pandemins första halvår. Detta skulle

Fig. 5: UTVECKLING GODSFRAKT PÅ VÄG, EUROPA, 1990-2020P



Källa: Rementum Research, Europeiska vägmyndigheter

kunna ge oss en fingervisning om vilken realekonomisk effekt olika skeenden kopplade till handelshinder kan ha. Potentiellt viktiga lärdomar för framtiden; om vi förväntar oss fortsatta utmaningar för global handel de närmaste åren.

VÅRVINTERN 2020

Den 24 januari bekräftades de första fallen av ett nytt coronavirus i Frankrike. I Sverige identifieras det första fallet en vecka senare. Virusets skall ha cirkulerat sedan i slutet av december, möjligen med ursprung i den kinesiska staden

Wuhan, och det är just i Kina de första insjuknade i Europa verkar ha smittats.

Kinesiska myndigheter reagerar kraftfullt när man inser virusets potential. Man försöker stoppa virus-spridningen genom att isolera flera stora städer. Broar stängs av, kollektivtrafik ställs in och flygplatser stängs i åtminstone 13 städer runt epicentrum för smittan. Totalt påverkas fler än 41 miljoner människor av reserestriktioner. Många viktiga produktionsanläggningar i Kina påverkas direkt och indirekt av nedstängningen, vilket

får till följd att den globala containertrafiken till havs börjar få problem med sina logistikflöden. Flera medlemmar inom Sveriges Åkeriföretag vittnar under februari om låsningar som spridit sig till lastbilstrafiken genom en begynnande brist på containers och trailers i Europa. Man hoppas dock att det skall ske en normalisering efter det att Kina öppnar upp sina produktionsanläggningar igen.

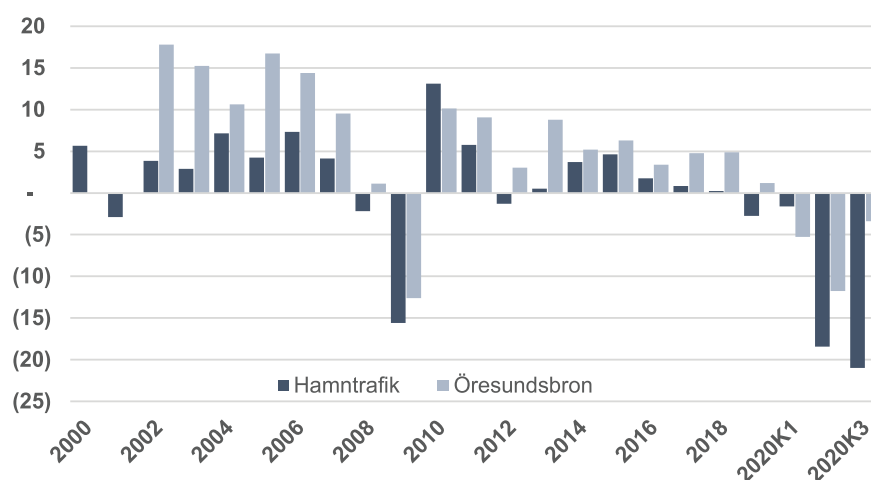
I slutet av februari kommer allt fler alarmerande vittnesmål från Norra Italien om exploderande smittotal och intensivvårdsfall av det som nu kallas Covid-19. Flera städer sätts i karantän.

Redan i början av mars börjar smittotalen stiga brant runt om i Europa. Tecknen på bred samhällsspridning blir allt tydligare. Den svenska folkhälsomyndigheten (FHM) rekommenderar den 11 mars regeringen att förbjuda allmänna sammankomster med fler än 500 deltagare. Motsvarande, eller striktare, förbud finns redan i våra nordiska grannländer. Drygt två veckor senare sänks rekommendationen till 50 personer, en siffra som ännu gäller.

OLIKA VÄGVAL

Strängare än den beskrivna deltagarbegränsningen för allmänna sammankomster blir egentligen

Fig. 6: SVERIGE, INTERNATIONELLA LASTBILSTRANSPORTER (% tillväxt)



Källa: Rementum Research, Transportföretagen, Öresundsbron

inte tvångsmedlen för att begränsa spridningen av det nya Coronaviruset i Sverige. I jämförelse med de flesta andra europeiska länder är inskränkningarna i det dagliga livet små. Det införs förvisso ett inreseförbud till den 31 augusti för icke-svenska medborgare från länder utanför EU, EES och Schweiz men genom den redan radikalt begränsade flygtrafiken visar sig detta beslut inte vara av någon större praktisk betydelse.

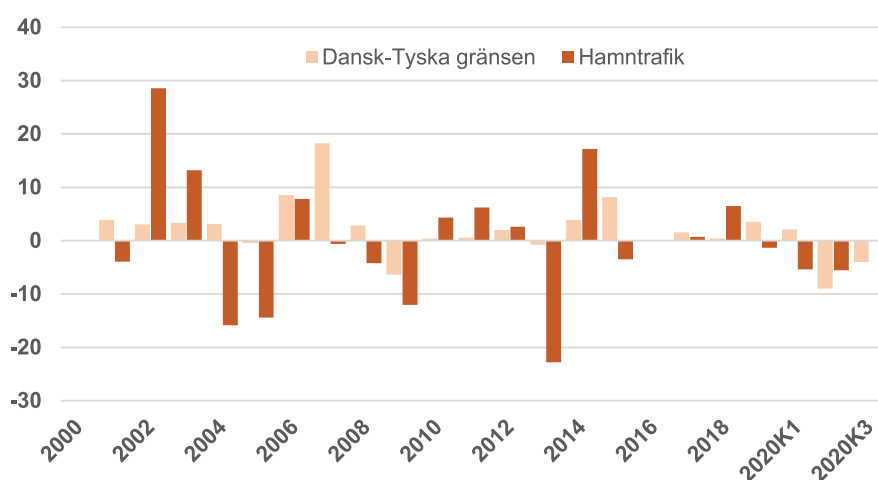
Som jämförelse kan nämnas att Danmark redan den 14 mars stängde sina gränser mot resten av Europa. Man var bland de första nationerna att införa så drastiska inskränkningar av EU-områdets grundläggande principer, även om

internationella godstransporter av mat, mediciner och nödvändiga medel för industriell produktion tilläts. Två dagar senare väljer Tyskland att gå samma väg; endast tillåta arbetspendling och varutrafik. Raskt följer många andra länder, som exempelvis Frankrike, efter med liknande begränsningar i den fria rörligheten. I USA, vilket kommer att drabbas exceptionellt hårt av pandemin med en ojämn geografisk fördelning, diskuteras egentligen aldrig någon liknande begränsning av rörligheten mellan olika delstater. Möjligen en indikation på det bräckliga i den förhållandevis unga Europeiska unionen.

Inreseförbuden är inte de mest drastiska åtgärderna. Många europeiska länder inför även utgångsförbud i varierande utsträckning för den egna befolkningen. Så kallade lockdowns skall bryta smittkedjorna genom maximal social distansering. Det hela får dock också till följd att många försörjningskedjor blir ohållbara. Redan i mitten av mars har komponentbristen blivit så stor att i princip hela Europas bilindustri får stänga ned på obestämd framtid. Det visar sig ta ungefär en månad innan man vågar provstarta produktionslinjerna igen, men då i princip med obefintlig efterfrågan.

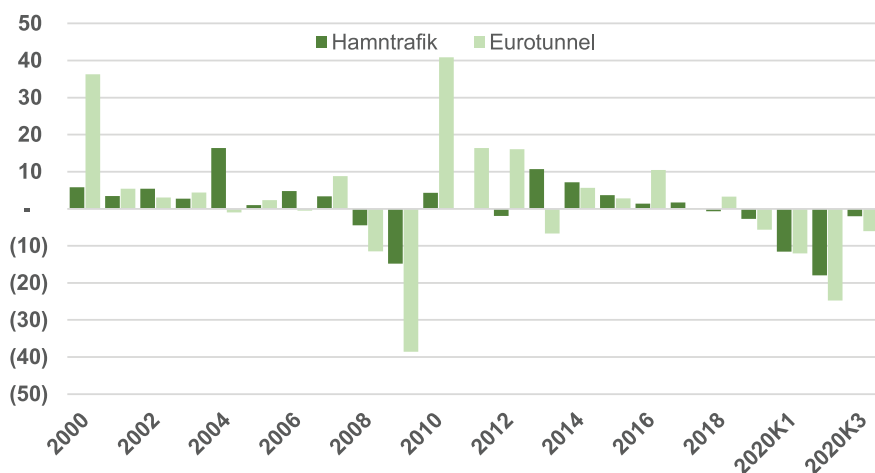
I början av sommaren har smittfallstalen i många europeiska

Fig. 7: DANMARK, INTERNATIONELLA LASTBILSTRANSPORTER (% tillväxt)



Källa: Rementum Research, Dansk Vejdirektorat

Fig. 8: STORBRIT., INTERNATIONELLA LASTBILSTRANSPORTER (% tillväxt)



Källa: Rementum Research, UK Department for Transport, Getlink

länder fallit tillbaka mot det läge som rådde i början av mars och med en sjunkande trend börjar restriktionerna gradvis lättas. Den ekonomiska aktiviteten i Europa ökar successivt under sommaren och i början av september närmar man sig åter pre-pandemiska nivåer. För en illustration se den grå grafen i Fig. 5 på sidan 7.

LIKNANDE EFFEKTER

Det är intressant att studera olika effekter på internationell godstrafik runt om i Europa under det första halvåret av pandemin som beskrivits i tidigare avsnitt.

En första, tydlig, observation är att utvecklingen under de tre första kvartalen 2020 faktiskt varit ganska snarlik i olika länder. Fig. 6-9 på sidorna 8-9 visar volymtillväxt jämfört med samma period föregående år. Åren 2000-2019 (där data funnits tillgänglig) och kvartal 1-3, 2020. I samtliga fall var den negativa tillväxten ett faktum redan i kvartal 1, trots att reserestriktionerna alltså inte infördes förrän i mitten av mars. Vi kan också konstatera att kvartal 2 blev aktivitetsbotten, med 10-20% lägre transportvolym.

Går man djupare in i olika typer av transporter och regioner kan man konstatera att hamntrafiken av ro-ro-enheter sjönk något min-

dre än trafiken i tunnlar och över broar. Den svenska trafiken är här ett stort undantag, dock. Möjligen kan det ha att göra med fordonindustrins oproportionerligt stora betydelse för sjöfrakten. Vi kan också se att länderna med lägre smittotal och dödlighet (Danmark och Tyskland) klarade sig förhållandevis bättre, även ekonomiskt.

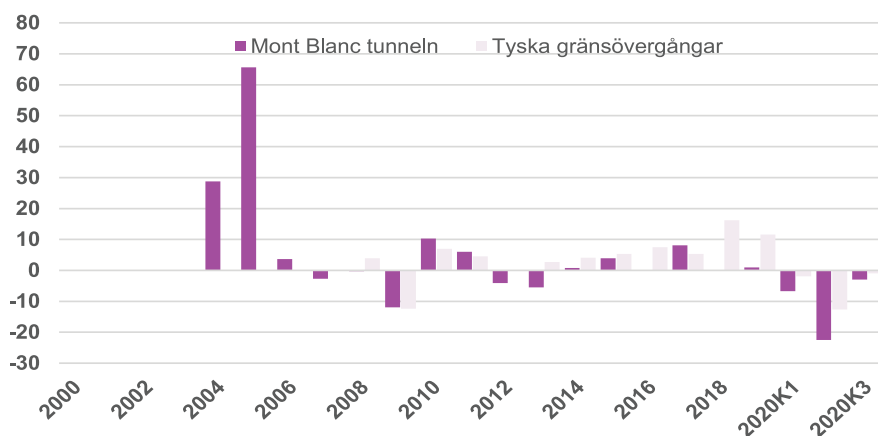
LÄRDOMAR FÖR FRAMTIDEN

Nedstängningen av Europa under i princip två månader fick omfattande konsekvenser för godstrafiken på väg i hela regionen. Vi kan dock se att den viktigaste faktorn för hur allvarig en kris blir verkar handla mer om den ekon-

omiska utvecklingen i de enskilda marknaderna. Frankrike, Italien och Storbritannien införde alla omfattande och utdragna undantagstillstånd, som drabbade deras ekonomier hårt. Danmark och Tyskland verkar ha lyckats hålla vitala aktivitetsområden gående under krisen, möjligen till följd av ett mer gynnsamt smittläge. En mer öppen hållning till resande inom unionen verkar inte ha gynnat Sverige nämnvärt, eftersom så många viktiga handelspartners begränsade sina produktionsaktiviteter.

Perioden är intressant, eftersom exempelvis Storbritanniens utträde ur EU till stor del handlat om att minska flödet av människor till öriket. Utifrån vår analys här går det knappast att säga att de kortsiktiga effekterna av minskad regional mobilitet för individer har direkt inverkan på godstrafiken. Svag ekonomisk tillväxt i allmänhet har dock en uppenbart negativ effekt och det finns sedan länge en omfattande volym akademisk forskning som tydligt påvisar den internationella handels betydelse för ett lands långsiktiga välbefinnande; inte minst för små, öppna ekonomier som Sverige.

Fig. 9: FR./IT./TY., INTERNATIONELLA LASTBILSTRANSPORTER (% tillväxt)



Källa: Rementum Research, Infrastrukturmyndigheter i resp. land

SVENSKA BYGG- OCH ANLÄGGNINGSTRANSPORTER

Sammanfattning, -2019:

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

- Lönsamheten 2019 bland de sämre i jämförelsegruppen. Något bättre lönsamhet över tid.

Utsikter, 2020:

- Byggkonjunkturen ser ut att ha stabiliserats.

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



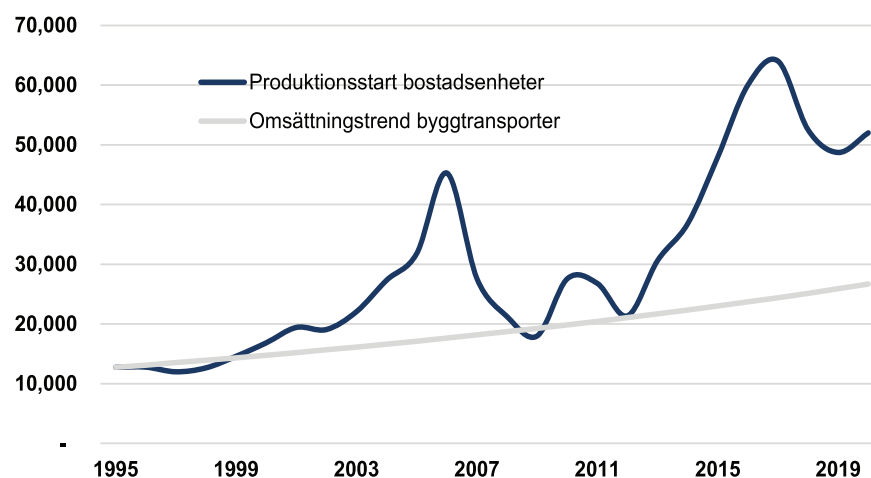
Foto: Ryno Quantz

Under 2019 sjönk medianomsättningen för transportörer inom bygg- och anläggningssektorn med cirka 2,5%. Detta är 2,6 %-enheter sämre än medianåkeriet i vårt totala urval om 3.200 företag.

Den underliggande marknadsutvecklingen - uppskattad genom Statistiska Centralbyråns (SCBs) statistik för påbörjad bostadsproduktion i Sverige - i figur 10, till höger - visar en stabiliserande byggkonjunktur i Sverige. Den höga absoluta nivån reflekteras dock i att omsättningen för transportörer inom bygg- och anläggningssektorn ökat sin omsättning nästan 50% snabbare än medianåkeriet de senaste 20 åren.

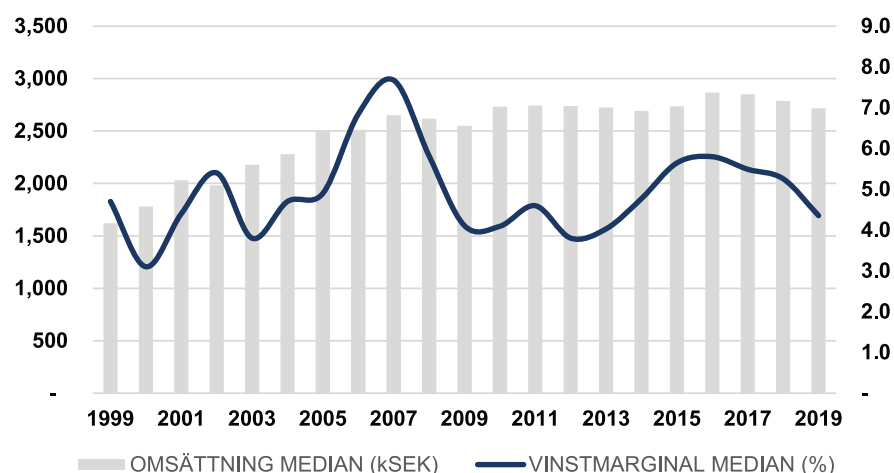
Lönsamheten var lägre än för medelåkeriet. Över tid håller man dock en något bättre nivå. Intressant att notera är det faktum att investeringarna fortsätter stiga inom verksamhetsområdet. Det är en uppenbar risk i en period då byggaktiviteten hackar, men rimligtvis handlar det om kapacitet ämnad för 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, -2019:

- Växer snabbare än underliggande marknad, liksom relativt jämförelsegruppen.

- Lönsamheten 2019 och över tid under medel.

Utsikter, 2020-:

- Fraktkonjunkturen mycket osäker. Strukturellt ökande konkurrens pressar långsiktig lönsamhet.

- Minskade investeringar. Förbättrar potentialen kring det långsiktiga värdeskapandet.



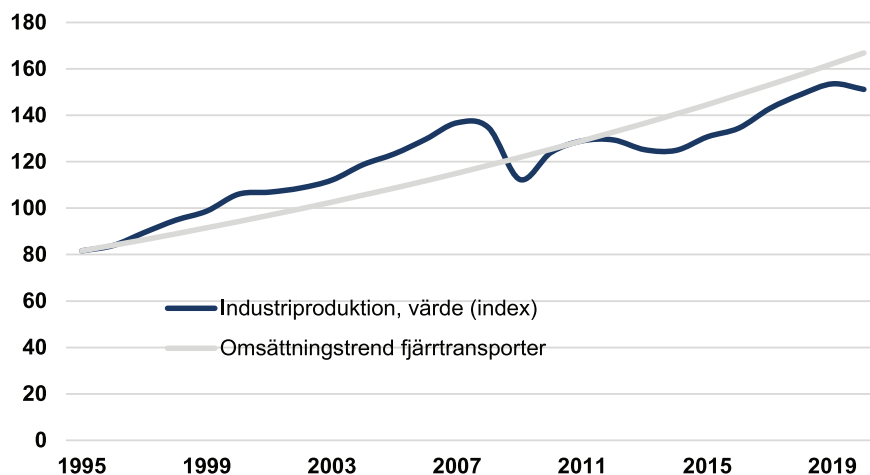
Foto: Ryno Quantz

Under 2019 ökade medianomsättningen för transportörer inom fjärrgodssektorn med cirka 1,6%. Detta är 1,5 %-enheter bättre än medianåkeriet i vårt totala urval om 3.200 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 20 åren.

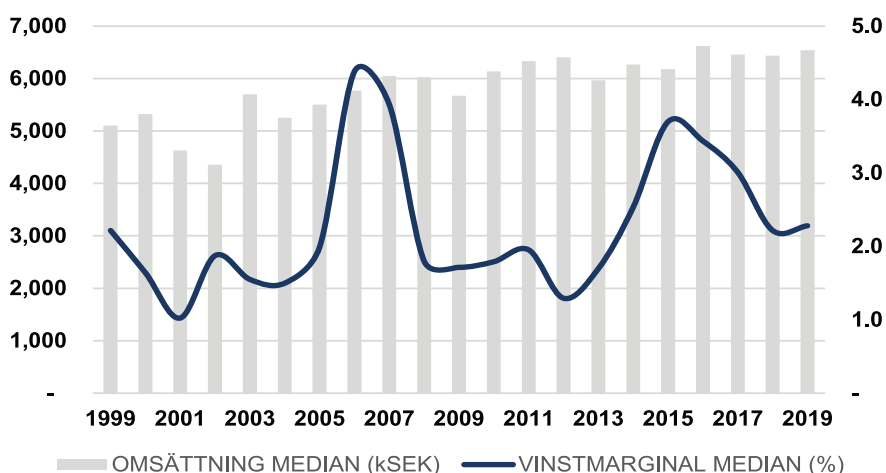
Lönsamheten 2019 är något sämre än för övriga verksamhetsområden, och även över tid lägre. Redan 2016 märkte vi att stigande kostnader slog igenom snabbare för fjärråkarna. Strukturellt ökande konkurrens är en rimlig förklaring till denna utveckling. Den långsiktiga marknadssituationen verkar haft en hämmande inverkan på investeringsviljan i verksamhetsområdet, men 2019 ökade investeringarna något. Risken är att fraktraterna blir lidande under 2020.

Fig. 12: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD



Källa: Rementum Research, SCB, UC

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



Källa: Rementum Research, UC

NÄRDISTRIBUTION

Sammanfattning, -2019

- Växer ungefär som marknad i strukturell omvandling. Dock blandom lästa tillväxttalen i jämförelsen 2019.

- Lönsamheten högre än jämförelsegruppen under 2019, men lägre över tid.

Utsikter, 2020-:

- Konsumtionen volatil. Strukturella förändringar i konsumtionsmönster har förstärkts till följd av pandemin.

- Relativt höga investeringar riskerar långsiktig lönsamhet.



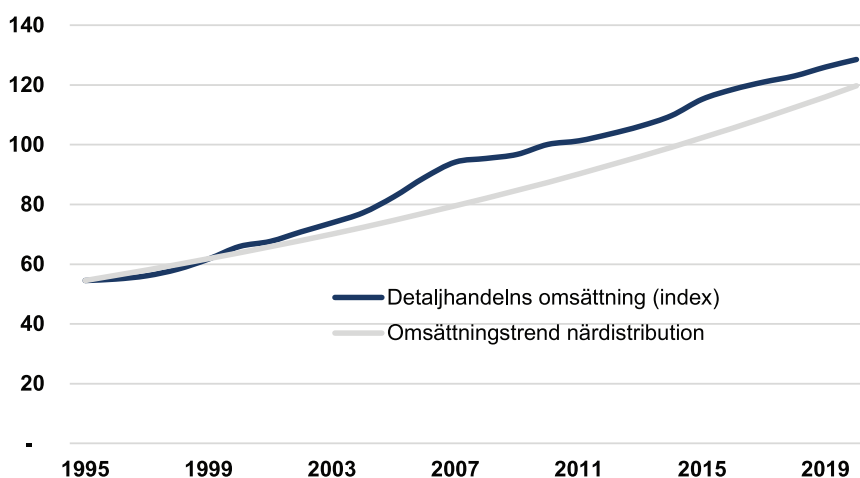
Foto: Ryno Quantz

Under 2019 sjönk medianomsättningen för transportörer inom närdistribution med 5,8%. Detta är 5,9 %-enheter sämre än medianåkeriet i vårt totala urval om 3.200 företag.

Den underliggande marknadsutvecklingen - uppskattad genom SCBs statistik för värdet av detaljhandeln i Sverige - 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.

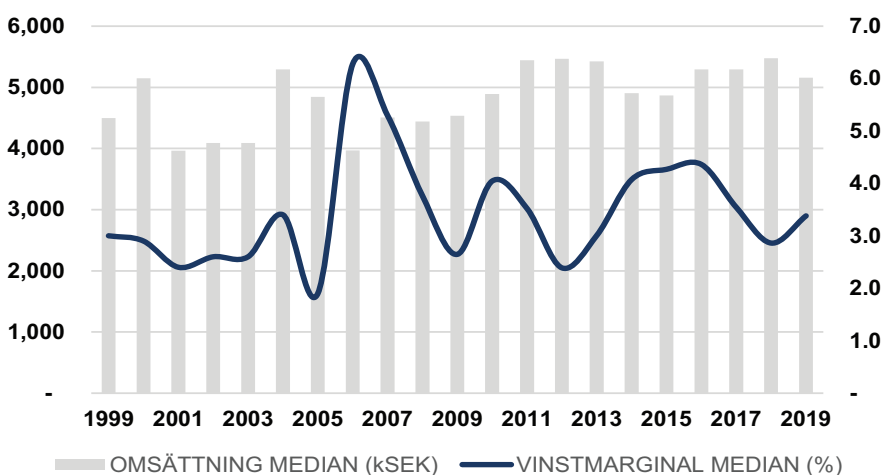
Lönsamheten 2019 är dock god och över tid normal i jämförelse med övriga verksamheter. Ökande kapacitetsinvesteringar kan dock leda till långsiktig prispress. Exakt hur omvandlingen av detaljhandels värdekedja påverkar närdistributörerna finansiellt är dock oklart och motiverar vidare studier.

Fig. 14: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD



Källa: Rementum Research, SCB, UC

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



Källa: Rementum Research, UC

SKOGSTRANSPORTER

Sammanfattning, -2019:

- Växer som jämförelsegruppen trots svag underliggande marknad.

- Lönsamheten förbättras kraftigt, möjligen till följd av tidigare konsolidering.

Utsikter, 2020-:

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

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



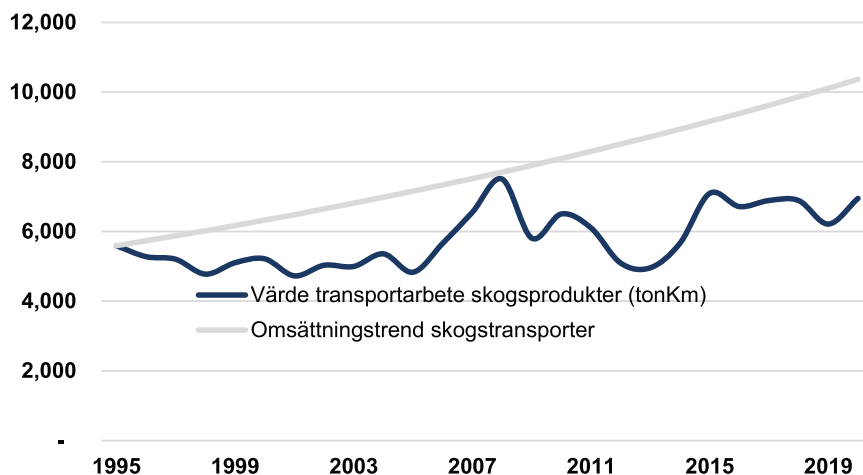
Foto: Ryno Quantz

Under 2019 var medianomsättningen för transportörer inom skogssektorn oförändrad mot året före. I linje med medianåkeriet i vårt totala urval om 3.200 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 ökat snabbare än medianåkeriet de senaste 20 åren, men framöver räknar vi med en normal utveckling av tillväxttakten.

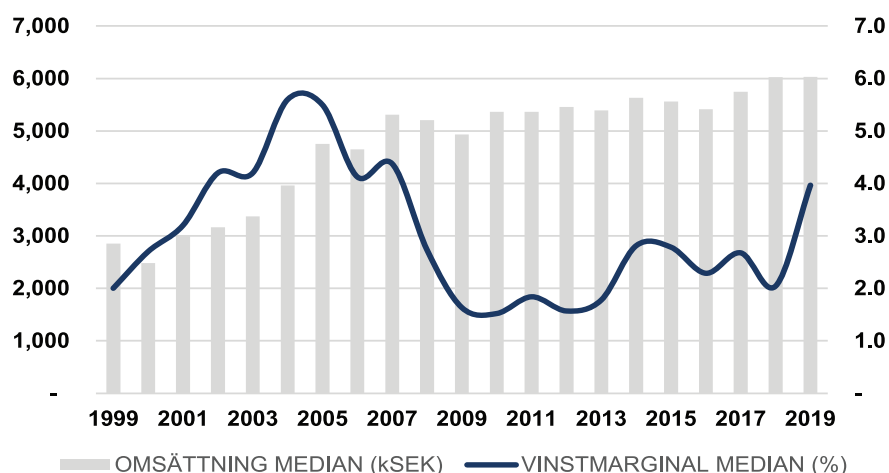
Lönsamheten 2019 är den högsta i jämförelse, men över tid fortfarande under medel. Skogsåkerierna har fortsatt minska investeringarna, bl a pga oklara nya regler kring fordonsvikter, men den långsiktiga prispressen i den strukturellt utsatta pappersindustrin är svår att vända.

Fig. 16: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD



Källa: Rementum Research, TRAFAs, UC

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



Källa: Rementum Research, UC

MILJÖTRANSPORTER

Sammanfattning, -2019:

- Växer svagare än underliggande marknad, och 2019 betydligt långsammare än jämförelsegruppen.
- Lönsamhet i linje med jämförelsegruppen under förra året.

Utsikter, 2020-:

- Miljötransporter visar strukturell tillväxt genom allmänt ökat fokus på hållbarhet. En stabilare byggkonjunktur ökar cyklisk efterfrågan.
- Verksamhetsområdets goda tillväxt och lönsamhet har attraherat ökade investeringar, vilket troligen leder till strukturellt lägre lönsamhet under kommande år.



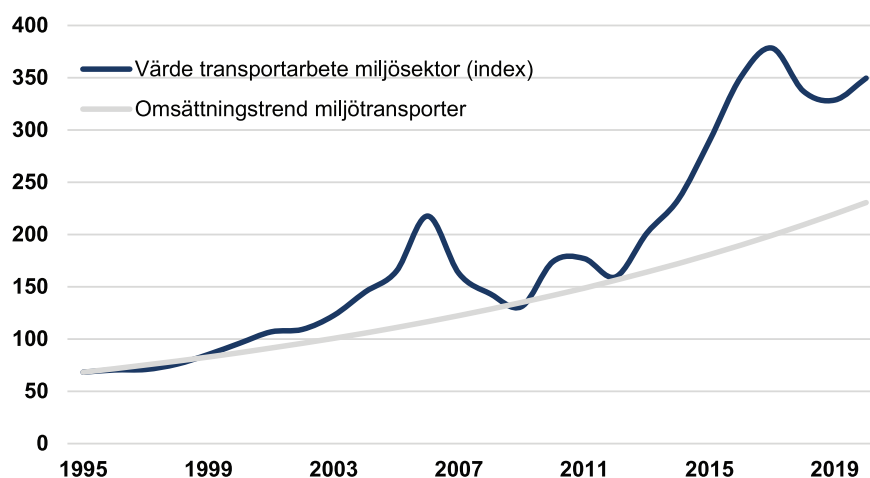
Foto: Svensk Åkeritidning, Anders Karlsson

Under 2019 sjönk medianomsättningen för transportörer inom miljösektorn (avfall och återvinning) med cirka 9,7%. 9,8 %-enheter sämre än medianåkeriet i vårt totala urval om 3.200 företag.

Den underliggande marknadsutvecklingen - uppskattad genom SCBs statistik för byggaktivitet och bruttonationalprodukt i Sverige - figur 18, till höger - visar en lägre omsättningstrend för verksamhetsområdet. Möjligen handlar det om en ökad konkurrens till följd av sektorns goda historiska utveckling. Omsättningen för transportörer inom miljösektorn har vuxit nästan tre gånger snabbare än medianåkeriet de senaste 20 åren.

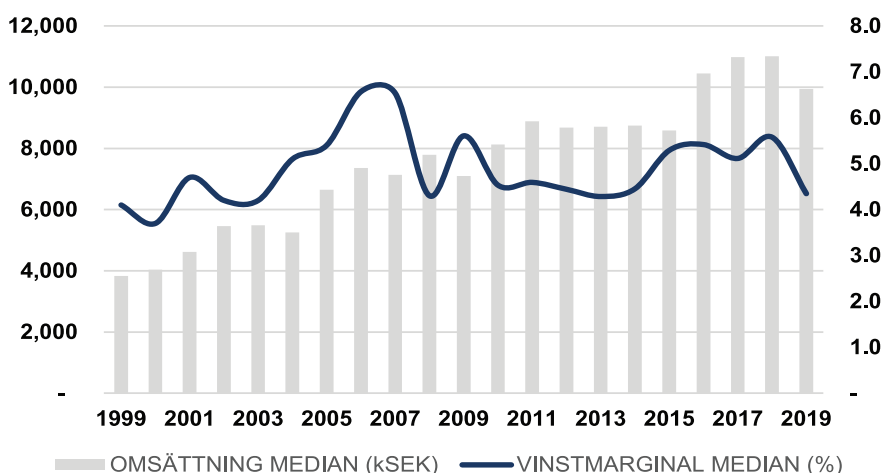
Den långsiktiga lönsamheten är dock inte längre bäst i klassen. De senaste åren har vi sett en lönsamhet för verksamhetsområdet mer i linje med jämförelsegruppens. Detta understryker en tydlig, och logisk, trend med ökade investeringar inom verksamhetsområdet.

Fig. 18: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD



Källa: Rementum Research, SCB, UC

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



Källa: Rementum Research, UC

TANKTRANSPORTER

Sammanfattning, -2019:

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

- Lönsamheten förstärks kraftigt genom lägre investeringsnivåer.

Utsikter, 2020-:

- En minskad användning av fossila bränslen i Sverige pressar efterfrågan långsiktigt. Pandemin förstärker trenden.

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



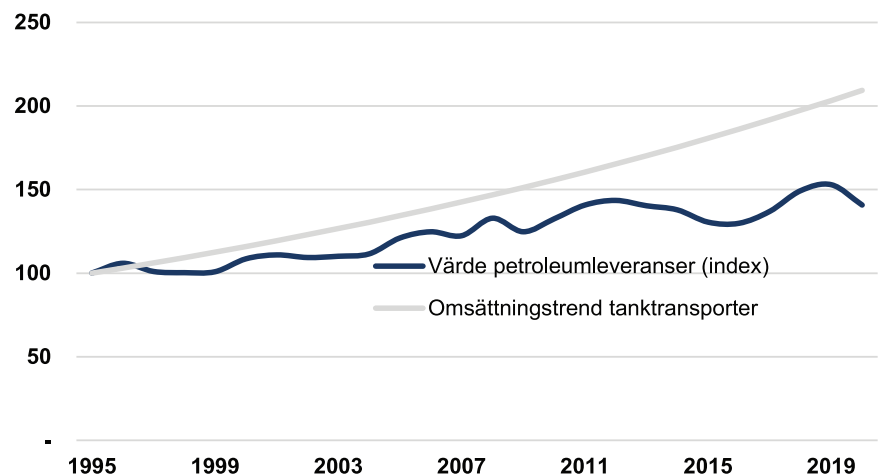
Foto: Svensk Åkeritidning, Anders Karlsson

Under 2019 ökade medianomsättningen för åkerier inom tanktransporter med cirka 1,9%. 1,8 %-enheter bättre än medianåkeriet i vårt totala urval om 3.200 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 kompensert för tanktransportörerna.

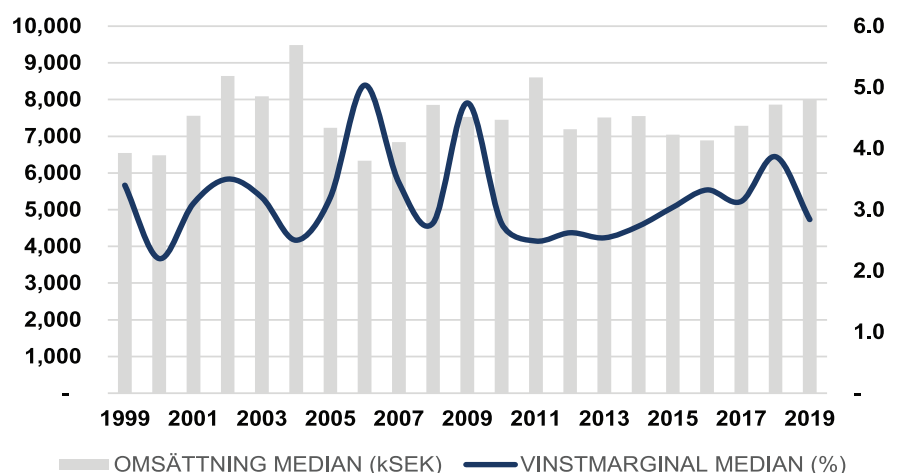
Lönsamheten är dock högre än jämförelsegruppen. Vilket främst borde kunna förklaras med den kraftiga konsolidering inom verksamhetsområdet som fortfarande pågår. Bland annat med uppköp från större, utländska åkerier.

Fig. 20: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD



Källa: Rementum Research, SPBI, UC

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



Källa: Rementum Research, UC

JORDBRUKSTRANSPORTER

Sammanfattning, -2019:

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

- Lönsamheten konsekvent bland de lägsta i jämförelsegruppen sedan 2012.

Utsikter, 2020-:

- Betydligt bättre skördar jämfört med 2018.

- Investeringar i kapacitet under mitten av '00-talet har pressat lönsamheten, men en mer balanserad marknadssituation kan anas i stigande marginaler 2018-19.



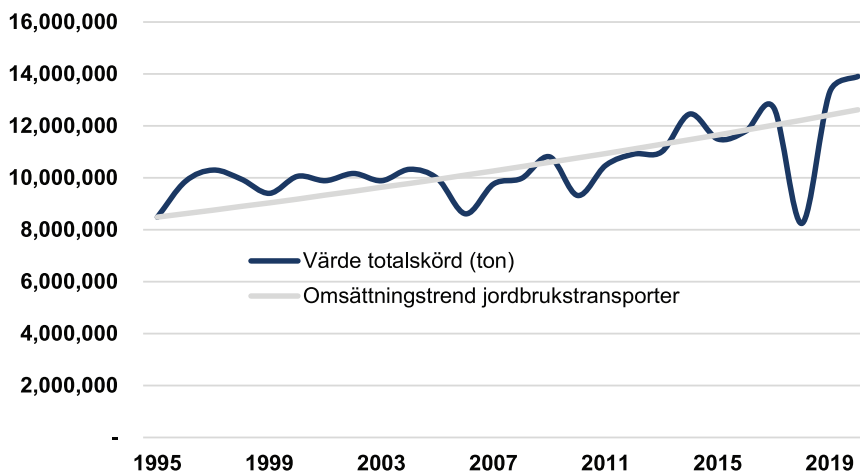
Foto: Svensk Åkeritidning, Anders Karlsson

Under 2019 minskade medianomsättningen för jordbrukstransportörer med cirka 5,8%. 5,9 %-enheter sämre än medianåkeriet i vårt totala urval om 3.200 företag.

Den underliggande marknadsutvecklingen - uppskattad genom Jordbruksverkets statistik för totalskörden i Sverige - figur 22, till höger - visar en långsiktig omsättningsstillväxt i linje med marknaden - runt 1% årligen.

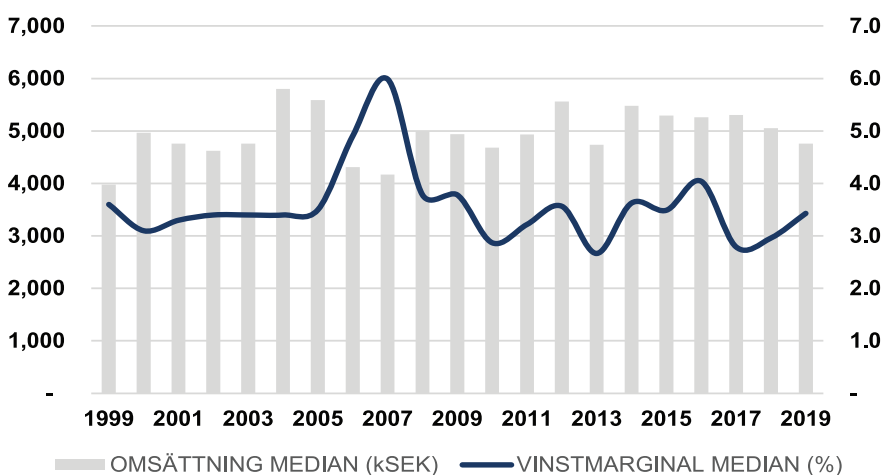
Lönsamheten 2019 är dock klart sämre än jämförelsegruppen. Kraftigt sjunkande globala spannmålspriser från 2012 har konsekvent placerat jordbrukstransportörerna långt ned i avkastningsrankingen. En strukturellt relativt svagare lönsamhetsutveckling än, exempelvis, tanktransportörerna kan till viss del 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, -2019:

- Växer som underliggande marknad, men under jämförelsegruppen.

- Lönsamheten konsekvent över jämförelsegruppen.

Utsikter, 2020-:

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

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



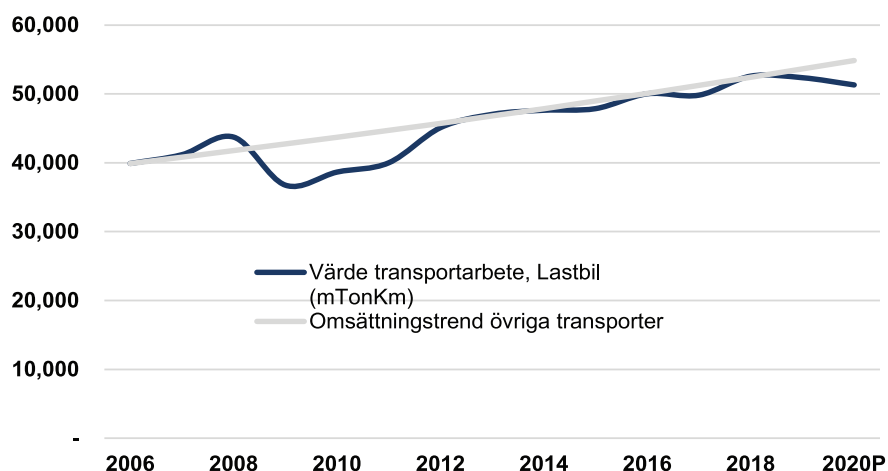
Foto: Svensk Åkeritidning, Anders Karlsson

Under 2019 minskade medianomsättningen för åkerier inom övriga tunga transporter med cirka 6,2%. 6,3 %-enheter sämre än medianåkeriet i vårt totala urval om 3.200 företag.

Inom verksamhetsområdet återfinner 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.

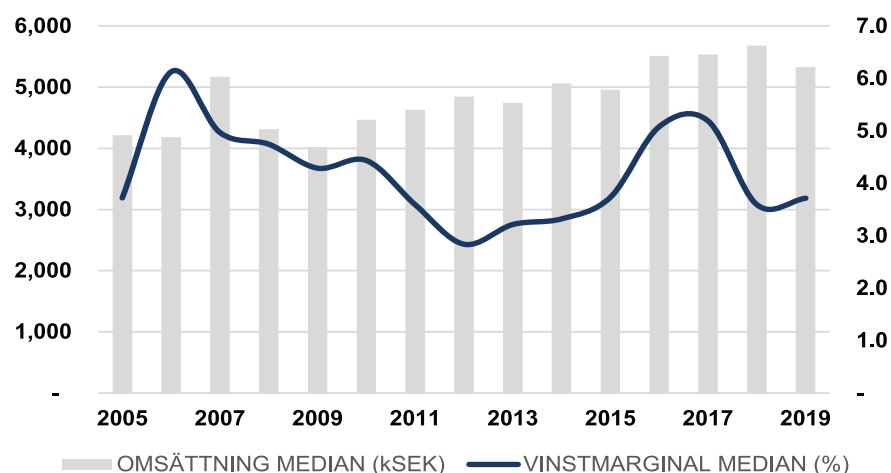
Lönsamheten är dock konsekvent bland de högsta i jämförelsegruppen, och överträffar på lång sikt även miljötransportörerna. Med ett så spretigt urval blir analysen lätt spekulativ; men det är rimligt att säga att nischtransportörerna i dessa mindre verksamhetsområden lyckats positionera sig väl i värdekedjan.

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, -2019

- Växer snabbare än underliggande marknad men betydligt långsammare än jämförelsegruppen.
- Näst lägst lönsamhet i jämförelsegruppen.

Utsikter, 2020:-

- Kapacitetsbrist i vägtransportmarknaden mindre påtaglig.
- Den mindre fokuserade verksamhetsmodellen ser fortfarande ut att vara lönsamhetsbegränsande.



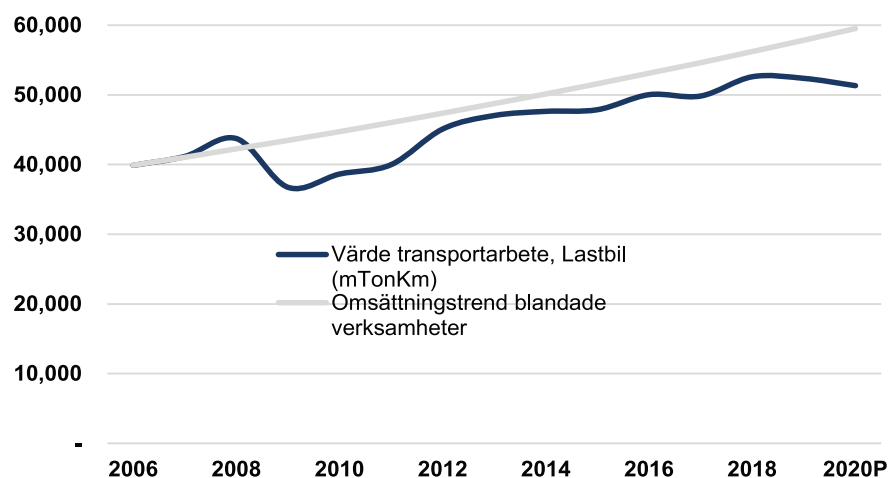
Foto: Ryno Quantz

Under 2019 minskade medianomsättningen för åkerier med verksamhet inom flera områden med cirka 5,7%. 5,8 %-enheter sämre än medianåkeriet i vårt totala urval om 3.200 företag.

Den underliggande marknadsutvecklingen - se förklaring av metod på sid. 14 - visad i figur 26, till höger, indikerar en långsiktig omsättningstillväxt över marknaden och jämförelsegruppen de senaste 15 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.

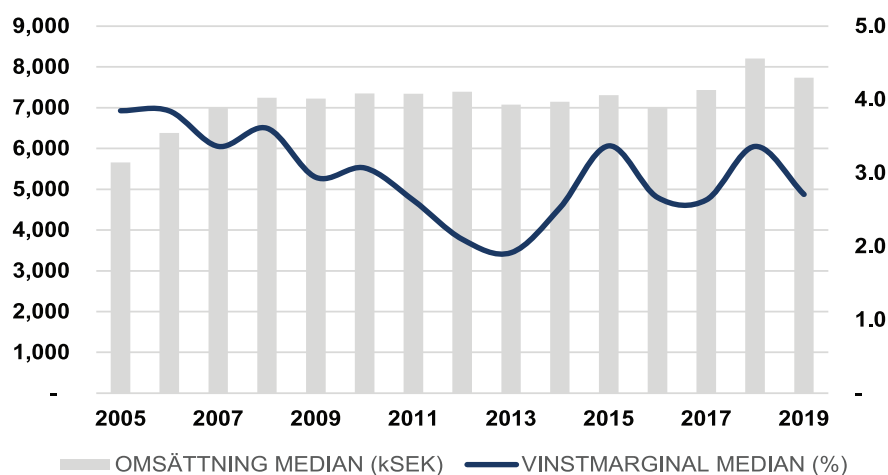
Lönsamheten är oftast lägre än för jämförelsegruppen - så även 2019. Det ligger nära till hands att tro att mindre fokuserade verksamheter är sämre på att sälja unika mervärden till transportköparen. Kvantitativa belegg för detta har vi däremot inte. Även detta är ett intressant område för en separat 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 in 2019 faced a relatively steady business cycle. Value creation - measured as return on capital in relation to the Swedish 10-year government bond yield - improved from the two down years recorded in '17 and '18, despite weaker freight volumes (Tab.1).

In general, the haulage industry is characterised by pronounced economic cycles, because of high fixed costs and periods of under- and overcapacity, resulting in fluctuating freight rates and profits. During early 2020 freight volumes started to recover in most areas of the road haulage industry, though some types of carriers face a structurally challenging demand situation. In particular, we saw a stabilisation in the important construction sector. This tends to affect some of the other areas as well, specifically waste management haulage.

The industry is generally facing a shortage of skilled drivers but with a clear decrease in fuel costs profitability could strengthen in 2020. On the other hand; the potential capacity overhang - on the back of a sharp decrease in road freight during the first phase of the Covid-19 pandemic - has not improved in the first half of the year.

DIFFERENT HEALTH STRATEGIES - SIMILAR ECONOMIC OUTCOMES

We have in this report also considered 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 has overshadowed everything in 2020 is the rapid spread of the new coronavirus, starting in Europe in earnest in mid-February. Different markets have chosen diverse strategies to try and break the infection rates, including extensive domestic lockdowns and limits to international travel. The Swedish approach has been to remain as open as possible. We have compared data on international road haulage between

different European countries through the summer of 2020 and can conclude that a more open strategy has not helped road freight volumes. Rather it is the general level of economic activity, closely linked to infection rates in the period, that has mostly impacted road transport.

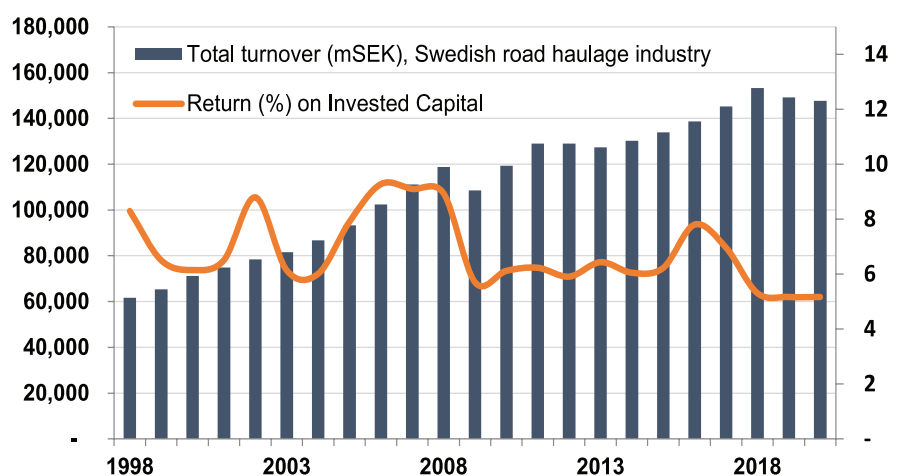
A NUANCED PICTURE

The purpose of this annually recurring report is to analyse profitability and growth of the Swedish road haulage industry with varying perspectives. About 3,500 companies have been studied between 1997-2019.

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. A consolidation may finally have improved profitability, as 2019 was the best year in over a decade. *Recycling* hauliers have been best-in-class, both with regards to growth and financial stability. Recently there are clear signs of more average levels of profitability, 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 challenge in 2018, but the agri hauliers managed the situation impressively. There was clearly a negative spillover effect also in 2019, however. Smaller *niche* hauliers (such as, for example, car transporters or moving companies) create strong positions in their value chains, resulting in leading profitability but also quite poor growth recently. Hauliers with a *mixed business model* generate inferior returns, but average underlying growth. In many cases there are opportunities for mergers and acquisitions in this area. In peak activity years capacity shortages usually help them grow.

Fig. 28: Revenues and profitability, Swedish road haulers 1998-2020E



Source: Rementum Research, Trafikanalys, UC

KONTAKTUPPGIFTER

Ansvarig rapportbeställare, SÅ:

Ulric Långberg - Samhällspolitisk chef
+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



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 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.