
ÅKERINÄRINGEN MED VERKSAMHETSOMRÅDEN

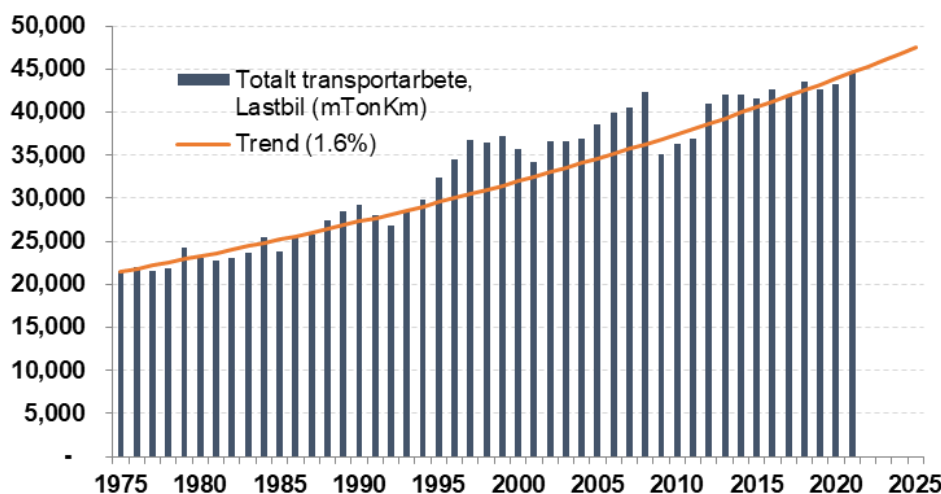
- NYCKELTAL FÖR LÖNSAMHET OCH TILLVÄXT -

Oktober, 2021



EKONOMISK STATUS OCH UTVECKLING

Fig.1: TRANSPORTARBETE PÅ VÄG I SVERIGE, 1975-2021 (prognos)



Källa: Rementum Research, Trafikanalys

BEHOVET AV EKONOMISK ANALYS I VÅR NÄRING

Att skriva förord till nyckeltalsundersökningen för åkerinäringen där de ekonomiska resultaten inramas av en pandemi är intressant. Mycket just för att godstransporter har rullat på i stora drag som vanligt. Detta särskilt i jämförelse med persontransporter, där mycket av efterfrågan tog tvärstopp under pandemin och har fortsatt ligga på relativt låga nivåer.

Som vanligt möter olika verksamhetsområden inom åkerinäringen kraftigt varierande marknadsförutsättningar - om det så gäller spannmålsskördar, leveranser av petroleumprodukter, eller gods drivet av den till synes ständigt ökande e-handeln. Vi hade annat att en del segment skulle se ökad omsättning och stärkta resultat trots pandemin under 2020, men bredden i uppgången är ganska slående när siffrorna väl kommit på plats. Tveklöst har åkerinäringen haft en viktig roll att fylla och vi är stolta över hur våra medlemmar bidragit till att hålla Sverige rullande under märkliga och utmanande tider. Problemen som följer av störningar i försörjningskedjan ser vi idag flera exempel på, inte minst i Storbritannien.

I vissa fall kan dock ökad omsätt-

ning även dra med sig ökade kostnader i form av övertidsersättningar. Man skall heller inte underskatta utmaningen att fatta beslut kring främst byggnation av fastigheter i en osäker omvärld, även om verksamheten går bra.

Vi gläder oss också åt att se hur våra medlemmar inom de olika verksamhetsområdena arbetar målmedvetet med att stärka sin långsiktiga lönsamhet, trots utmanande marknadsförutsättningar. Särskilt miljöbilsåkarna vill vi lyfta fram här, där man återigen framstår som klassens stjärna. Åren 2018-19 var inte

INNEHÅLL

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

VERKSAMHETSANALYS

- s. 7) Efter pandemin - vad händer nu?
- 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

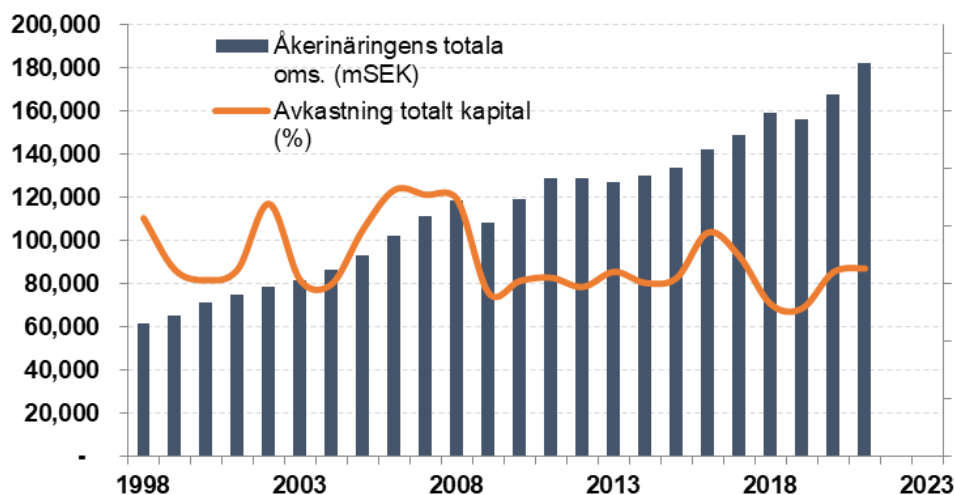
lika exceptionella, främst på grund av en svagare byggkonjunktur. Även fjärrbilsåkarna ser en lovande förbättring av sin lönsamhet, trots fortsatt tuff internationell konkurrens.

Stockholm i oktober, 2021

Ulric Långberg

Samhällspolitisk chef,
Sveriges Åkeriföretag

Fig.2: ÅKERINÄRINGENS OMSÄTTNING OCH AVKASTNING, '98-'21P



Källa: Rementum Research, Trafikanalys, UC

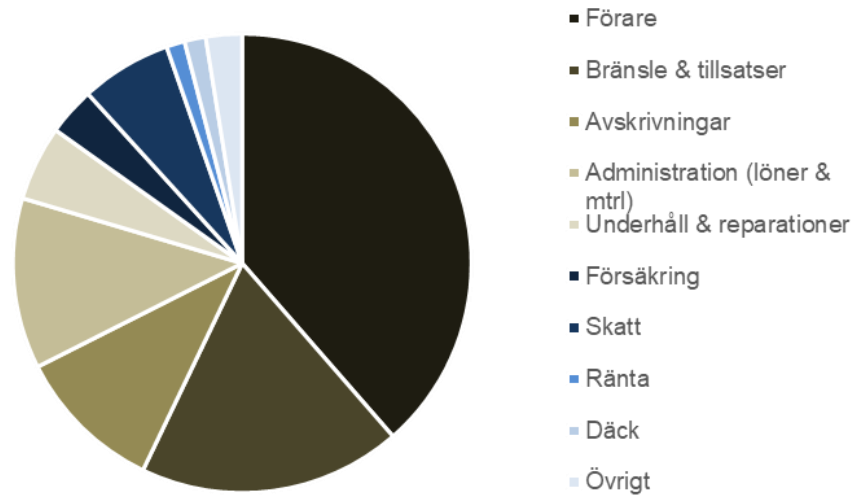
SLUTSATSER, NÄRINGENS EKONOMI OCH UTSIKTER

Svensk åkerinäring befann sig under 2020 i en mycket stark utveckling. Den totala omsättningen ökade med över sju procent och Värdeskapandet - mätt som avkastning på totalt kapital i relation till räntan på en svensk 10-årig statsobligation – närmade sig toppåret 2016. Kostnaderna för både bränsle och förare ökade i en lägre takt även under 2020 (fig. 4, nedan) särskilt jämfört med 2018, som präglades av en brist på förare. I kombination med en gynnsam kapacitetsbalans på marknaden ökade vinstmarginalerna till den högsta nivån på över 10 år. Näringen präglas generellt av ekonomiska cykler 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, men återhämtade sig mycket starkt från ungefär maj månad.

MÅNGFACETERAD BILD

Det är som vanligt skillnader mellan olika delnärings i branschen. Bygg- och anläggningstransportörerna såg tydlig återhämtning av nyproduktion av bostäder. Fjärrbilsåkarna drabbades dock av en svag industrikonjunktur. Närdistributörerna mötte

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

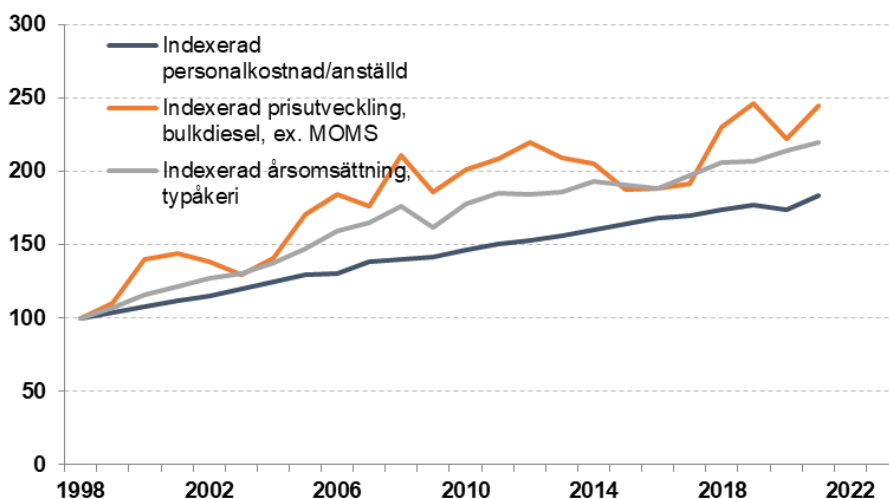


Källa: Rementum Research

troligen den mest dramatiska ökningen av efterfrågan, i och med den kraftiga förstärkningen av dagligvaruhandeln och särskilt e-handeln i pandemins spår. Vårt fokusavsnitt (s. 7-9) behandlar denna utveckling närmare. Skogsåkerierna rapporterade 2020 sin högsta vinstmarginal på femton år - en tydlig efterfrågeökning på träprodukter kan möjligen också till viss del härledas till pandemins effekter på den allmänna renoveringsviljan. Miljötransportörerna är tillbaka och lämnar hög, stabil avkastning kombinerades med imponerande tillväxt. Detta efter ett litet svagare 2019. Vi tror det finns en tydlig koppling till svängarna i byggkonjunkturen här. Med ökat fokus på hållbarhet i samhället ser den närmaste framtiden fortsatt lovande ut. 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. Trots kraftigt fallande volymer av petroleumprodukter ökade omsättningen och marginalen påtagligt. Jordbrukssektorn är tillbaka starkt från 2018, då den utbredda torkan slog hårt mot lönsamheten. De övriga, specialiserade verksamheterna hade 2020 inget särskilt lysande år, men den långsiktiga lönsamheten i denna verksamhet fortsätter att överträffa det genomsnittliga åkeriets. De blandade verksamheterna fick ett relativt angenämt år, framförallt med avseende på omsättningstillväxt.

Fig. 4: UTVECKLING INTÄKTER OCH NYCKELKOSTNADER, 1998-2021P



Källa: Rementum Research, Medlingsinstitutet, Drivkraft Sverige, UC

SLUTSATSER - 2020/21

å) Efterfrågan på vägtransporter i Sverige ökade betydligt mer än befarat.

å) Åkeriernas intjäning ökar; flera samverkande faktorer

å) Behovet att investera begränsat

å) Transportörer inom övriga områden hade relativt svag lönsamhet

å) Miljötransportörerna skiner igen, stöttade av stark byggkonjunktur

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.

Inom vissa verksamhetsområden finns dock en mer koncentrerad struktur, med ett mindre antal större företag. Det kan potentiellt ge upphov till haltande jämförelser.

HETEROGEN

Branschens fragmenterade tjänsteutbud är dock en central karaktäristik. Det blir därför missvisande att tala om generella branschfenomen. Tillväxt och lönsamhet skiljer sig avsevärt - både konjunkturellt och strukturellt - mellan olika tjänsteselement. I media missar man ibland detta och förstår därför inte de underliggande faktorer som driver utvecklingen i de enskilda tjänsteselementen.

SVÅRANALYSERAD

Det är en utmaning att skaffa tillförlitliga data om lastbilstrafik och transportarbete i Sverige. Det statliga institutet Trafikanalys gör 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 även prognoser för innevarande år, baserade på tillgängliga aktivitetsdata och utvecklingen för viktiga kostnader inom transportnäringen.

Tab.1: ÖVERGRIPANDE NYCKELTAL, SVENSK ÅKERINÄRING

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Antal bolag											
Aktiebolag	8.427	8.746	8.806	8.844	8.857	8.677	8.977	8.563	8.966	9.213	9.448
%Δå/å	-0,1	3,8	0,7	0,4	0,2	-2,0	3,5	-4,6	4,7	2,8	2,6
Total oms. (AB)											
mSEK	119.305	128.977	129.004	127.326	130.231	133.838	138.656	145.212	155.176	151.960	163.279
%Δå/å	9,9	8,1	0,0	-1,3	2,3	2,8	3,6	4,7	6,9	-2,1	7,5
Anställda (AB)											
personer	62.009	64.536	63.898	62.986	63.362	63.947	67.408	68.434	69.869	67.329	70.988
%Δå/å	0,2	4,1	-1,0	-1,4	0,6	0,9	5,4	1,5	2,1	-3,6	5,4
Rörelseres. (AB)											
mSEK	3.190	3.469	3.402	3.063	3.563	3.824	3.916	3.125	3.724	3.526	5.584
% av oms.	2,7	2,7	2,6	2,4	2,7	2,9	2,8	2,2	2,4	2,3	3,4
Avkastning (AB)											
% totalt kapital	6,12	6,23	5,91	6,44	6,05	6,23	7,98	7,19	5,61	5,48	6,68
%10-årig statsobl.	2,88	2,59	1,59	2,12	1,71	0,72	0,53	0,66	0,65	0,09	-0,04
%-enheter diff.	3,24	3,64	4,32	4,32	4,34	5,51	7,45	6,53	4,96	5,39	6,72

ÖVERGRIPANDE OBSERVATIONER, METOD & DEFINITIONER

SAMMANFATTNING, -2020

- Efterfrågan på tunga godstransporter på väg ökade, trots störningar i industriproduktionen och minskad utrikeshandel.

- Lönsamheten för det genomsnittliga åkeriet i Sverige ökade påtagligt under 2020. Endast 2016 har hittills varit ett bättre år.

UTSIKTER, 2021-

- Byggekongjunkturen fortsätter stark och industriproduktionen på väg att återhämta sig trots flaskhalsar i värdekedjan.

- Vissa nyckelkostnader ser ut att öka markant, men en relativt begränsad tillgång på kapacitet håller fraktraterna på goda nivåer..

Under 2020 ökade omsättningen för åkerinäringen som helhet med c:a 7,5%. Vår bedömning är att 2 %-enheter av tillväxten drevs av högre transportarbete och 5,5 %-enheter var en effekt av ökande 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 2021 c:a 15.400 företag registrerade hos bolagsverket med näringsinriktningen Vägtransport, Godstrafik - Transport och magasinering. Enligt våra beräkningar omsatte aktiebolagen i näringen tillsammans strax över 160 miljarder kronor (motsvarande knappt 3,5 procent av Sveriges BNP) och sysselsatte drygt 70.000 personer 2020. Till detta skall läggas de individer som yrkesmässigt arbetar med tunga godstransporter på väg utan att formellt räknas in i ovanstående definition av åkerinäringen - verkande i så kallad firmabilstrafik. Totalt sysselsätter sektorn över 100,000 personer i Sverige; omkring 2% av det totala antalet sysselsatta.

MEDLEMSFÖRETAGEN

Tabellen på sidan 4 bygger på den data som statliga Trafikanalys aggregerar för samtliga aktiebolag med klassificeringen Vägtransport, Godstrafik. Av de drygt 15.000 åkeriföretagen är cirka 5.100 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 verksam inom rundvirkestransporter. För denna rapport syfte har det inte varit meningsfullt att bryta ned tjänsteområdena till denna nivå. Urvalen av företag skulle bli för små för att våga dra

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:

vinst före skatt/nettoomsättning.

Tab. 2: VERKSAMHETSINRIKTNING & ORGANISATIONSSTRUKTUR

Verksamhet	SÅ pop.		SÅ urval		Bolagsform	SÅ pop.		UC pop.	
	%Δå/å		%Δå/å			%Δå/å		%Δå/å	
Bygg-	1.047	(-7)	980	(+3)	Aktiebolag	4.418	(-2)	10.228	(+3)
Fjärr-	488	(-5)	543	(+0)	Enskild firma	622	(-12)	4.492	(+/-0)
När-	295	(-1)	317	(+9)	HB/KB/EF	82	(-7)	328	(-1)
Skogs-	437	(+2)	449	(+7)	Utl. Filial	0	(-0)	344	(+260)
Miljö-	124	(+2)	129	(+8)					
Tank-	80	(+1)	87	(+6)					
Jordbruk-	138	(-4)	132	(+2)					
Övrig-	323	(-5)	317	(+6)					
Blandad-	1.514	(+3)	439	(+10)					
Okodad-	676	(-11)	0	(-0)					
TOTAL	5.122	(-3)	3.393	(+5)		5.122	(-3)	15.422	(+4)

Källa: Rementum Research, SÅ, UC

Tab.3: LÅNGSIKTIG OMSÄTTNINGsutveckling PER VERKSAMHETSOMRÅDE

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	'99-'20
Omsättning											Sammanfatt
Byggtransport	2.743	2.738	2.725	2.691	2.735	2.866	2.851	2.787	2.716	2.615	3,7
Fjälltransport	6.330	6.402	5.965	6.267	6.179	6.621	6.458	6.437	6.540	6.622	2,2
Närdistribution	5.441	5.466	5.422	4.906	4.869	5.295	5.293	5.474	5.157	5.470	1,8
Skogstransport	5.363	5.458	5.390	5.630	5.561	5.416	5.747	6.024	6.030	6.261	4,1
Miljötransport	8.888	8.682	8.706	8.744	8.590	10.449	10.978	11.011	9.939	11.121	6,8
Tanktransport	8.601	7.194	7.514	7.550	7.045	6.888	7.288	7.863	8.013	7.852	0,6
Jordbrukstransport	4.934	5.560	4.737	5.477	5.292	5.259	5.306	5.051	4.756	5.009	1,4
Övrig transport	4.630	4.845	4.744	5.061	4.960	5.509	5.535	5.681	5.329	5.548	1,8
Blandad transport	7.338	7.393	7.073	7.143	7.305	6.994	7.431	8.203	7.736	8.400	2,7
URVAL	5.441	5.560	5.422	5.630	5.561	5.509	5.747	6.024	6.030	6.261	2,2

JÄMFÖRELSE OCH TRENDER

Bland de mest intressanta analyserna ligger jämförelser av nyckeltal mellan olika inriktningar av tunga vägtransporttjänster. Vi har valt att i denna analys 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

Omsättningsdatan återfinns i tabell 3, ovan. 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 2020 mer än 4x ett medianföretag inom byggtransporter. Å andra sidan finns en risk att branschkonsolidering (färre företag som omsätter mer i genomsnitt) förväxlas med marknadstillväxt.

Kapitalavkastning - eller räntabilitet - är det mest rättvisande mättet på en näringsgrens förmåga att

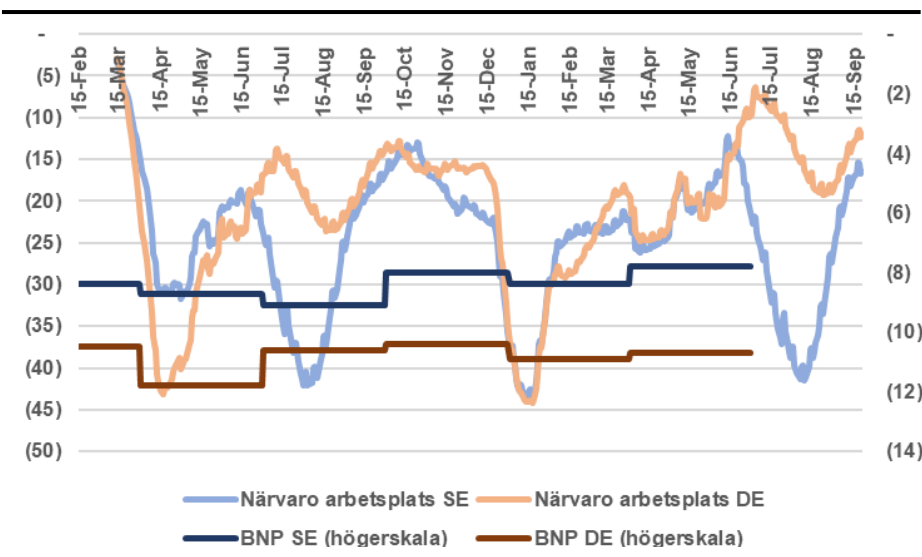
skapa finansiellt värde för sina investerare. Vinstmarginaler av olika slag är relevanta i jämförelsen mellan direkta konkurrenter inom samma inriktning. Mer omfattande investeringar kräver antingen större omsättning eller vidare vinstmarginaler för att motivera sin högre absoluta kapitalkostnad. En jämförelse av lönsamheten mellan olika näringsgrenar, samt över tid återfinns i tabell 4, nedan. Vi kommenterar den relativa utvecklingen närmare under respektive verksamhetsavsnit.

Tab.4: LÅNGSIKTIG LÖNSAMHET PER VERKSAMHETSOMRÅDE

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	'99-'20
Avkastning, kapital (median), %											Median (%)
Byggtransport	7,7	6,7	6,9	7,1	7,5	9,0	8,0	6,2	5,5	6,0	7,1
Fjälltransport	7,6	6,1	6,2	7,6	8,1	8,4	7,6	5,6	5,5	7,0	6,2
Närdistribution	8,0	6,1	7,2	7,6	7,6	8,4	6,9	5,8	6,5	8,2	7,1
Skogstransport	6,8	6,3	5,8	7,2	5,7	6,6	6,7	4,9	7,6	8,9	7,0
Miljötransport	7,9	8,3	7,6	7,3	6,8	8,4	7,8	6,7	5,8	7,7	7,7
Tanktransport	8,1	7,4	7,0	6,4	7,0	8,4	8,3	5,9	6,5	7,2	7,4
Jordbrukstransport	7,4	5,8	5,5	6,6	5,7	7,9	5,7	4,6	3,7	6,0	6,6
Övrig transport	9,1	7,6	7,5	7,3	7,1	10,8	9,7	6,9	6,5	5,9	7,7
Blandad transport	6,9	6,2	5,7	6,3	6,8	6,2	6,1	5,9	4,9	6,4	6,4
URVAL	7,7	6,3	6,9	7,2	7,0	8,4	7,6	5,9	5,8	7,0	7,1

EFTER PANDEMIN - VAD HÄNDER NU?

Fig.5: NÄRVARO ARBETSPLATSER RESP. UTVECKLING BNP (% , INDEX)



Källa: Rementum Research, Google Maps, Destatis, SCB

Vi befinner oss fortfarande i en pandemi, men sakta återgår det mesta till ett normalläge. Åtminstone två fenomen har dock inträffat under pandemin som kan ha bestående inverkan på den svenska åkerinäringen:

- Vissa arbetsplatser har decentraliserats till hemmet.
- Logistikkedjor har störts, vilket tvingat fram en omvärdering av det globala produktionssystemet.

Man skulle kunna argumentera för att bägge fenomen möjligen är ett uttryck för en mer allmän strävan att bryta beroendet av att produktion sker "någon annanstans" än där vi i västvärlden bor och konsumerar. En sådan ambitiös analysansats har vi inte i denna rapport.

I det sistnämnda fallet är det också för tidigt att säga något bestämt gällande huruvida vi faktiskt befinner oss i en verklig strukturomvandling. Vi kan dock använda några observationer som indicier och höra vad andra analytiker och beslutsfattare anser om saken. Vi avslutar detta utblickande avsnitt med en sådan övning.

Först skall vi försöka ta reda på om det är så att arbetslivet i Sverige förändrats i grunden av pandemin och om det, i så fall, påverkar logistiksektorn i stort. Det är möjligen för tidigt att dra slutsatser även kring det svenska arbetslivets eventuella förändring, men vi anser att

det här åtminstone finns tillräckligt med relevant data för att diskutera troliga scenarion gällande vårt eget intresseområde (den tunga vägtransportindustrin).

En kort historisk tillbakablick visar naturligtvis att hemarbete inte är ett nytt fenomen. Fram till industrialiseringen, under 1800-talets andra hälft, var det normen att arbeta hemma i Sverige. I och med ett ökat behov av specialisering och koordinering inom tillverkningsindustrin flyttade arbetstillfällena till fabriker och kontor i städerna. I och med denna centralisering av produktionen fanns det också anledning att placera ett allt större antal butiker och restauranger i de expanderande stadskärnorna. Den snabba fram-

SAMMANFATTNING, -2020

- Vi kan tydligt se att det skett viktiga förändringar under pandemiåret 2020, både bland konsumenter och tillverkare.
- Ökat hemarbete och e-handel är klara effekter. Minskat långsiktigt beroende av komplexa logistikkedjor kan också vara ett resultat.

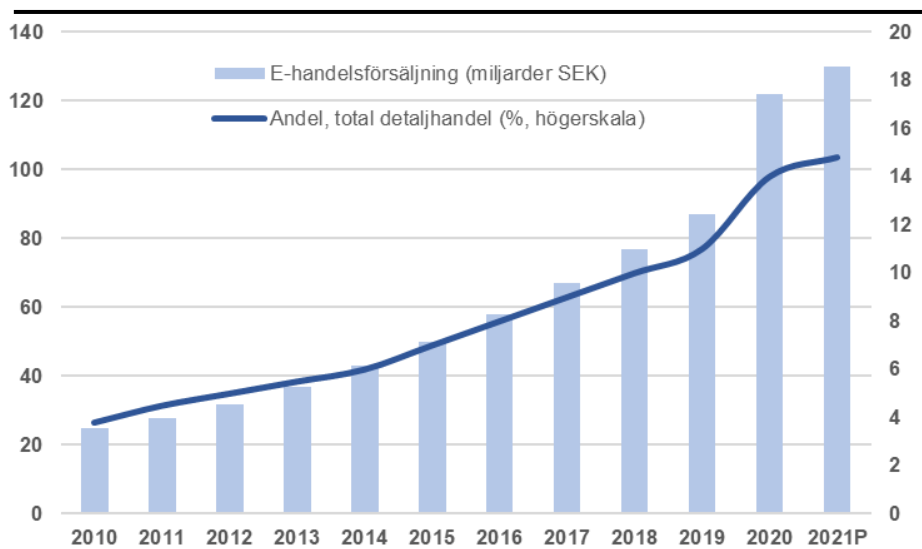
UTSIKTER, 2021-

- Räkna inte med en kraftig utbyggnad av kapacitet för last-mile-delivery.
- Om produktionen flyttar närmare Europa igen kan vi få se stora effekter på åkerinäringen i Sverige

växten av digital informationsteknologi under 1980- och 1990-talen ändrade inte nämnvärt på den rådande ordningen inom arbetslivet, men under det tidiga 2000-talet kunde man ana början för en nedgång inom den fysiska butikshandeln, till förmån för sk e-handel (Fig. 6).

Snabbspola fram till vårvintern 2020 och en stor del av Sveriges tjänstemän skickas hem för att arbeta på grund av pandemin. Fig. 5, ovan, visar antalet individer som rör sig runt arbetsplatser enligt Google Maps. Man kan alltid diskutera vad som är en arbetsplats, men denna data visar en nedgång i den svenska

Fig.6: E-HANDELNS UTVECKLING I SVERIGE, 2010-2021P



Källa: Handelns Utredningsinstitut (HUI)

trafiken med mellan 15-30 % under 2020, jämfört med perioden fram till mitten av februari det året.

(semesterperioderna räknar vi, av förklarliga skäl, inte med). I slutet av september 2021 är fortfarande c:a 15% färre individer på sina tidigare arbetsplatser, enligt Googles data.

För att kvalificera analysen ytterligare har vi lagt in motsvarande data för Tyskland som jämförelse och sedan justerat för utvecklingen i de två ländernas BNP under pandemi-perioden. Det är denna analys som vi anser ger oss fog för att tro att det skett en strukturell förändring i svenskt arbetsliv. Trots att Sveriges BNP återhämtat sig och passerat den nivå som rådde i Q1 2020 har

en lägre andel av den kontorsarbetande befolkningen återvänt till sina arbetsplatser jämfört med Tyskland, som både haft hårdare nedstängningar och en svagare återhämtning i sin BNP. Tyskland är ett särskilt intressant jämförelseobjekt, eftersom landet ofta nämns bland dem som varit långsammast i Europa med att genomföra digitaliseringsreformer. Det finns alltså anledning att tro att det redan innan pandemin fanns ett gap mellan länderna, avseende synen på hemarbete, och att detta vuxit ytterligare under det senaste året.

Vad har då en eventuell förändring av det svenska arbetslivets förutsättningar för potentiella implikat-

ioner för svensk vägtransportindustri? Först och främst kan vi ju konstatera (inte minst med hjälp av data i denna rapport) att det ökade hemarbetet sannerligen inte gäller åkerinärningen i omedelbar bemärkelse. Men det faktum att vissa andra yrkesgrupper upplevt en förändring ledde till en omedelbar ökning av e-handeln (se Fig. 6). Dess andel av den totala detaljhandeln ökade med hela tre procentenheter under 2020. PostNords senaste prognos för 2021 visar på en lägre ökningstakt, men långt ifrån en minskning. Detta trots att många människor ändå återvänt till sina arbetsplatser i stadskärnorna. Under pandemin såg vi även en snabb tillväxt inom ett specifikt område av e-handeln: snabba dörr-till-dörrleveranser. Den redan omfattande problematiken med s k last mile delivery har rimligtvis accentuerats ännu tydligare under pandemiåret 2020 i Sverige.

Har då denna strukturomvandling inom distributionskedjan haft en synbar inverkan på hur vägtransporter organiseras i Sverige? Det är möjligt, men tittar vi på hur investeringar i transportkapacitet ser ut de senaste åren kan vi inte upptäcka en tydlig gravitation mot de lättare fordonsegmenten. Om något har andelen lätta- och medeltunga fordon minskat bland registreringarna sedan 2010. Samma observation gör vi även gällande Europa i stort (Fig. 7 resp. 8), även om mixen ser litet annorlunda ut.

Borde inte efterfrågan på antalet fordon lämpliga för last-mile delivery öka påtagligt när e-handeln ökar så kraftigt? Särskilt som förarkraven är avsevärt lägre? Vi tror att detta är ett symptom på ett mer fundamentalt problem - den generella förarbristen är så pass stor i de flesta länder att den ökade e-handeln får lösas med effektivisering inom andra led i transportkedjan.

Fig.7: ANDEL NYREGISTRERINGAR GODSTRANSPORTBILAR, SVERIGE

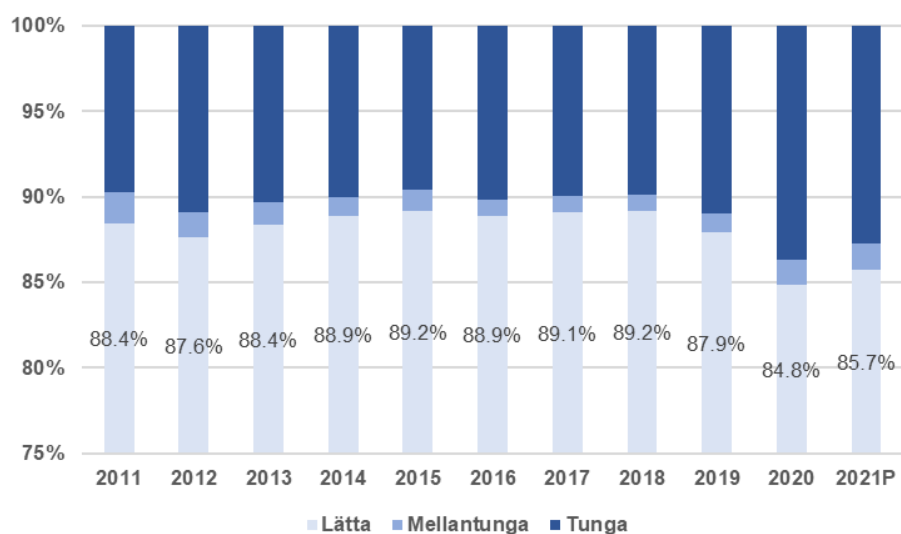
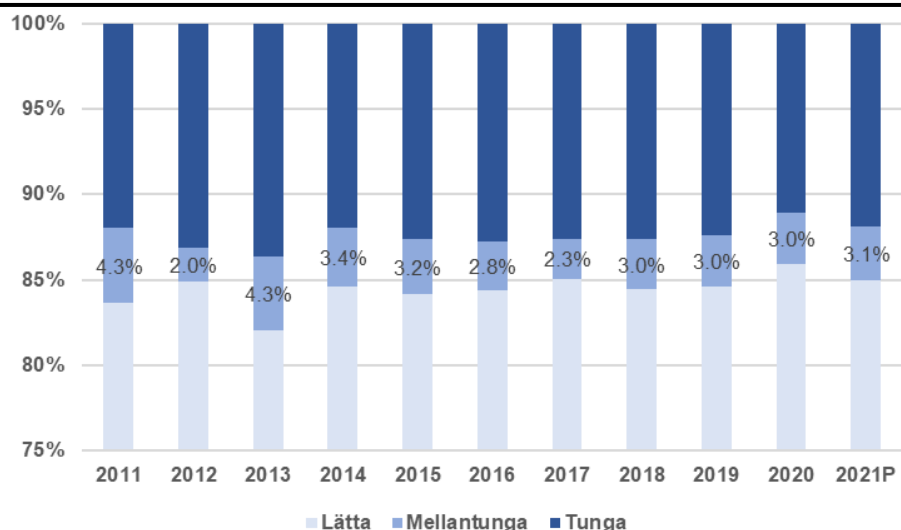


Fig.8: ANDEL NYREGISTRERINGAR GODSTRANSPORTBILAR, EUROPA

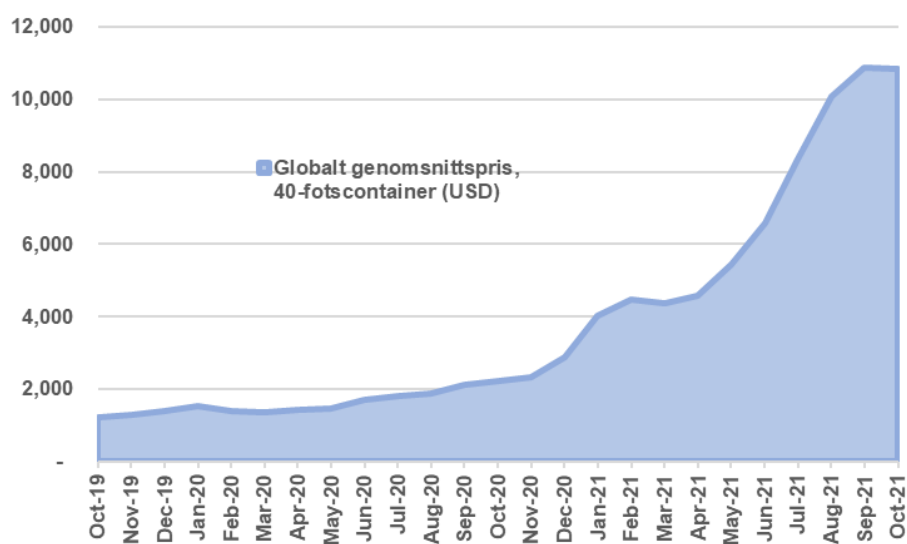


EFFEKTIVISERINGSBEHOV

Det finns en annan aspekt med pandemin som går stick i stäv med strävan att effektivisera logistikkedjor i syfte att erbjuda allt snabbare leveranser till lägre kostnad för slutkonsumenten. Det globala produktionssystemet är trasigt. Fig. 9 visar hur kostnaden för att skeppa en container i genomsnitt ökat nästan åtta gånger sedan pandemin inleddes. För ruten mellan Asien och Europa, via Suezkanalen, är prisstegringen än mer extrem. Men det handlar inte bara om pris. Världens tillverkningsföretag lider brist på containers, fraktfartyg och uppläggningsplatser i hamnar och på godsbangårdar. Hapag-Lloyd uppgav exempelvis nyligen att ställtiden för en container vid någon av deras knutpunkter för järnvägsburet gods ökat från knappt sex dagar i februari till nästan 10 dagar i september. I Los Angeles hamn (världens 17:e största, mätt i containertrafik) ligger en container orörd nästan 16 dagar i genomsnitt. En stor del av orsaken sägs vara brist på lastbilschaufförer som kan flytta godset vidare, men effekten är mest kännbar genom den akuta bristen på plats för lossning av containerfartygen. Alla dessa, till synes små, effekter skapar genom multiplikatoreffekter naturligtvis enorma kostnader på grund av effektivitetsförluster.

Flaskhalsarna kommer försvinna med tiden. Prisfluktuationer, som den vi visar ovan, signalerar till marknader var investeringar skall allokteras. Men det går inte över en natt - särskilt vad gäller fraktfartyg. Under tiden förstörs finansiella värden på ett sätt som är irreparabelt i vissa avseenden. I en relativt färsk (13 september, 2021) intervju med Financial Times säger chefen för UPS International, Scott Price: ”Det finns en förståelse att ett beroende av utmattade försörjningskedjor

Fig.9: GLOBALT GENOMSNIITSPRIS, 40-FOTSCONTAINER (USD)



Källa: Rementum Research, Freightos

sätter ditt företag i en riskfylld situation [...] Många företag kommer till oss och säger 'var är det bästa stället att lägga vår tillverkning och sammansättningsverksamhet?'” Scott Price förväntar sig att många asiatiska fabriker istället kommer vända sitt fokus mot den snabbväxande regionala marknaden. ”Det kommer ta fem till tio år innan du ser det”.

Ett konkret exempel på en beslutsfattare som resonerar i linje med det UPS förutspår är Markus Schäfer, chef för utveckling, inköp och produktion vid Mercedes-Benz personbilar. I en intervju med Fortune (24 september, 2021) säger han att de Europeiska fabrikerna i framtiden helst skall få sin halvledare levererade från lokala tillverkare snarare än från Asien: ”halvledarkrisen ger mig ingen ro”.

Robert Bosch GmbH, världens största underleverantör till fordonsindustrin nöjer sig inte med att beklaga problemen. I juni öppnade man sin alldeles egna fabrik i Dresden för tillverkning av halvledare. Investeringen var på ungefär en miljard Euro, vilket var den enskilt största investeringen i Boschs mer än 130-åriga historia. 700 personer beräknas arbeta vid fabriken när den

är helt färdigställd.

700 nyanställda bleknar i jämförelse med Northvolts batterifabrik i Skellefteå, som kommer behöva cirka 3.000 personer när den är färdigställd om ett par år.

Poängen här är att det just nu finns flera samverkande faktorer som talar för att den världsordning som rått inom logistikflödena de senaste decennierna kan vara på väg att modifieras. Det är inte självklart längre att alla komponenter skall importeras från Asien. Dels på grund av de risker för allvarliga störningar vi upplevt de senaste 18 månaderna (sju av världens tio största containerhamnar är kinesiska). Det är också så att flera tunga tillverkningsindustrier är i färd med att ändra sina erbjudanden för att ställa om mot mer hållbara värdekedjor. Investeringarna i batterifabriker runt om i Europa är ett exempel på detta.

Slutsatsen blir att Sveriges åkare måste fundera på om de är exponerade mot slutkunder som kan stå som vinnare eller förlorare till följd av de förändringar som nu sker. Mer lokal produktion i Europa kan få oanade konsekvenser, särskilt om det krockar med ett förändrat beteende bland Europas konsumenter.

SVENSKA BYGG- & ANLÄGGNINGSTRANSPORTER

SAMMANFATTNING, -2020

- Växer långsammare än underliggande, stark marknad och jämförelsegruppen.

- Lönsamheten 2020 sämst i jämförelsegruppen. Genomsnittlig lönsamhet över tid.

UTSIKTER, 2021-

- Byggkonjunkturen fortsatt mycket stark.

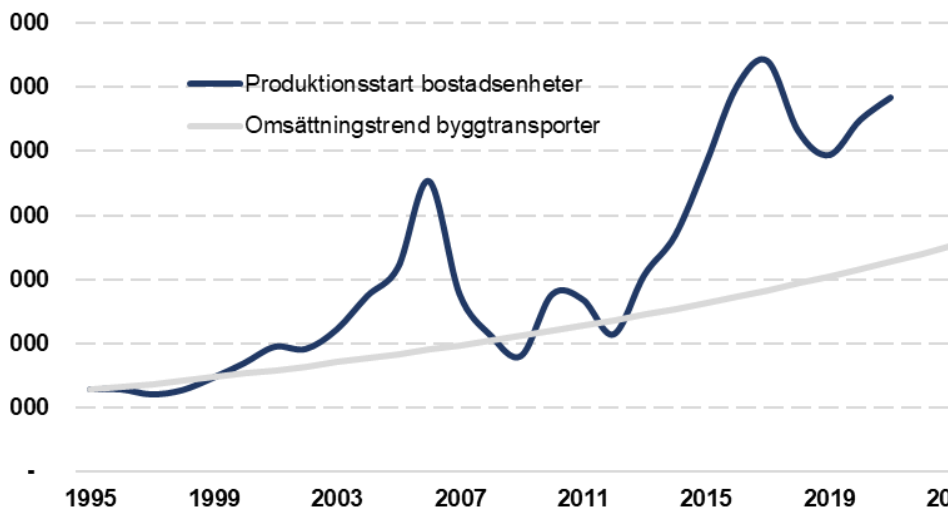
- Omfattande investeringar riskerar pressa rater och lönsamhet de kommande åren.



Foto: Ryno Quantz

Fig.10: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD

Under 2020 sjönk medianomsättningen för transportörer inom bygg- och anläggningssektorn med cirka 3,7%. Detta är 7,5 %-enheter sämre än medianåkeriet i vårt totala urval om 3.400 företag. Den underliggande marknadsutvecklingen - uppskattad genom Statistiska Centralbyråns (SCBs) statistik för påbörjad bostadsproduktion i Sverige - i figur 10, till höger - visar en stark 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.

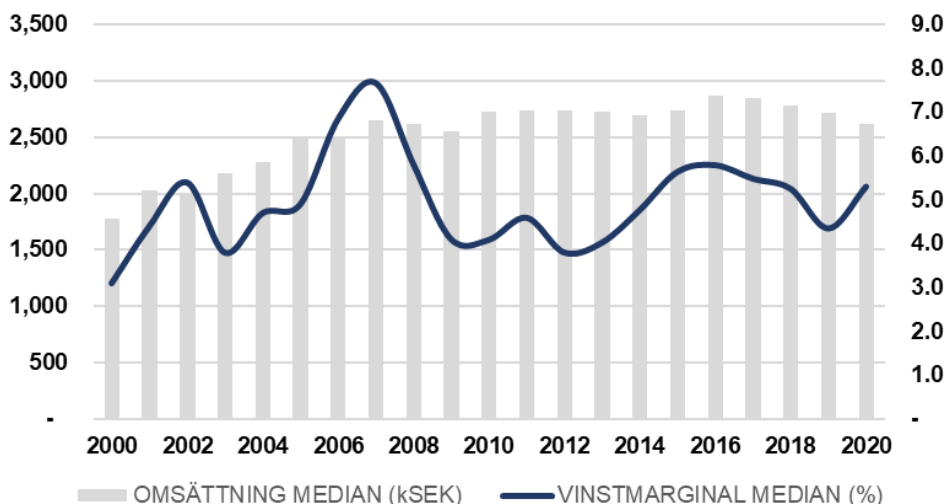


Källa: Rementum Research, SCB, UC

Lönsamheten var lägst i jämförelsegruppen 2020. Över tid håller man dock en genomsnittlig nivå. Intressant att notera är det faktum att investeringarna fortsätter stiga inom verksamhetsområdet. Det är en uppenbar risk inför en period då byggaktiviteten rimligtvis kommer minska.

Med en redan relativt svag lönsamhet, trots stark konjunktur, kan man misstänka att det finns en överetablering av mindre åkare inom bygg- och anläggningssegmentet. Även den sjunkande medianomsättningen pekar i en sådan riktning.

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



Källa: Rementum Research, UC

FJÄRRTRANSPORTER

SAMMANFATTNING, -2020

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

- Lönsamheten 2020 i linje med jämförelsegruppen. Sämst lönsamhet över tid.

UTSIKTER, 2021-

- Industrikonjunkturen återhämtade sig starkt under årets första hälft, men störningar i globala logistikkedjor har bromsat tillväxten något.

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



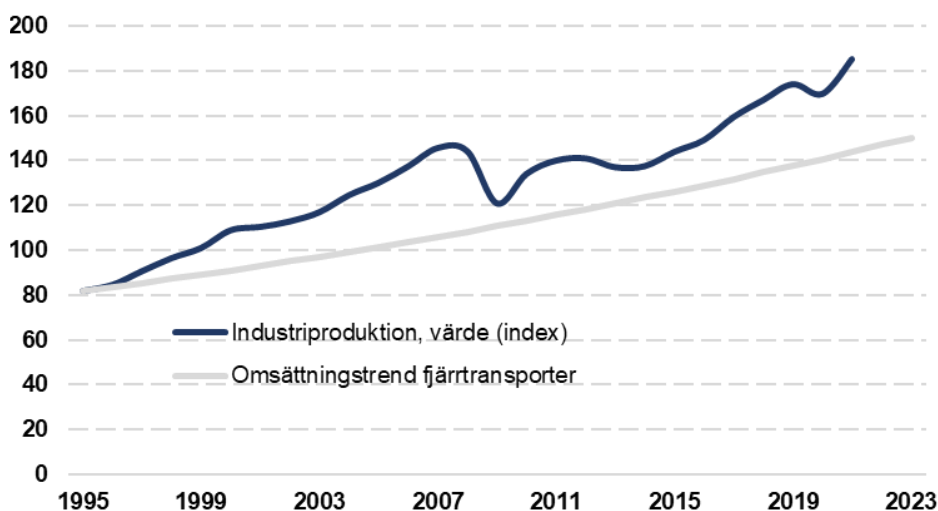
Foto: Ryno Quantz

Fig.12: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD

Under 2020 ökade medianomsättningen för transportörer inom fjärrtransportsektorn med cirka 1,3%. Detta är 2,5 %-enheter sämre än medianåkeriet i vårt totala urval om 3.400 företag. Den underliggande marknadsutvecklingen - uppskattad genom SCBs statistik för industriproduktion och producentprisindex i Sverige - i figur 12, till höger - visar en svag tillverkningskonjunktur i Sverige.

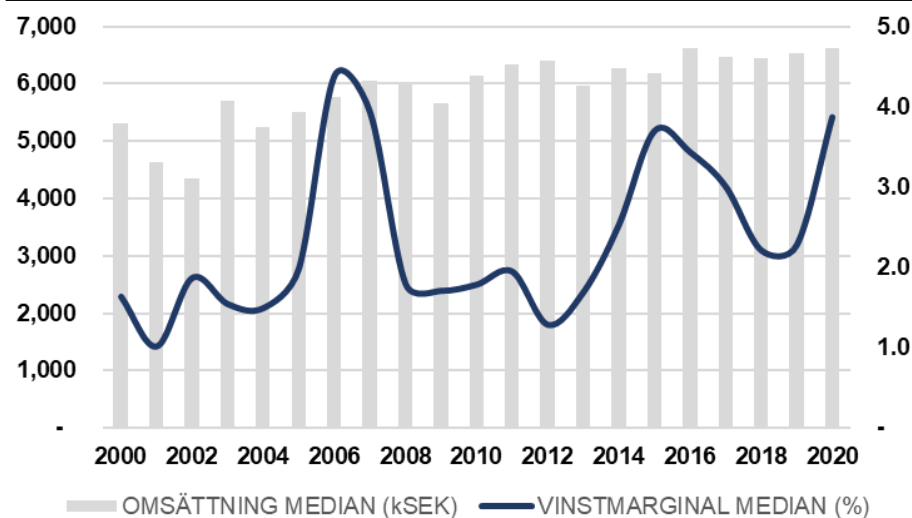
Över tid har fjärråkarna vuxit sin genomsnittliga omsättning något långsammare än utvecklingen för Sveriges totala industriproduktion kan motivera. En rimlig anledning är att detta verksamhetsområde också är det som är utsatt för hårdast internationell konkurrens. Särskilt från länder med påtagligt lägre lönekostnader.

Lönsamheten var trots detta relativt genomsnittlig under 2020. Över tid håller man dock den lägsta nivån i jämförelsegruppen. Vi skall nog framöver förvänta oss perioder med relativt skral lönsamhet för fjärråkarna, som temporärt byts mot rimlig intjäning under perioder med påtaglig kapacitetsbrist på marknaden.



Källa: Rementum Research, SCB, UC

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



Källa: Rementum Research, UC

NÄRDISTRIBUTION

SAMMANFATTNING, -2020

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

- Lönsamheten 2020 bland de högsta i jämförelsegruppen. Genomsnittlig lönsamhet över tid.

UTSIKTER, 2021-

- Viss dämpning av e-handels tillväxttakt, men detaljhandel i stort växer relativt väl.

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



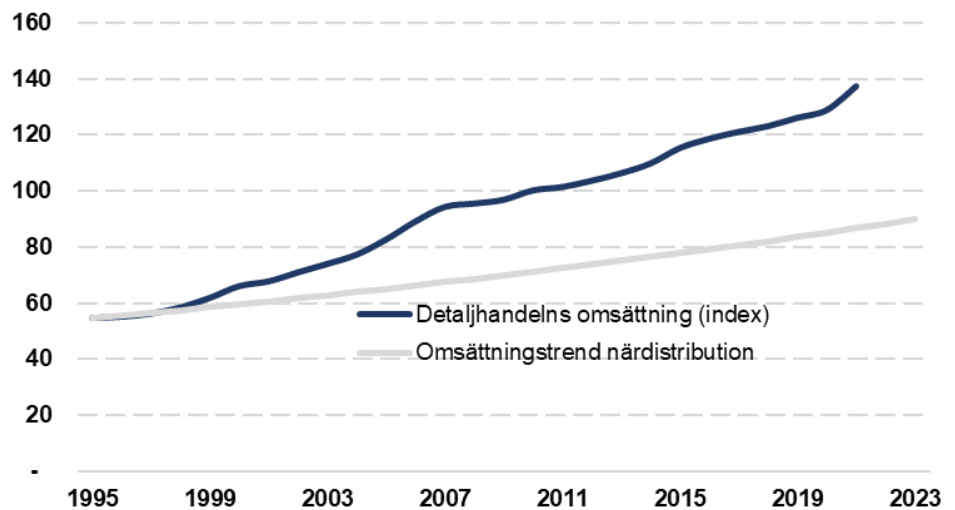
Foto: Mats Hellström

Fig.14: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD

Under 2020 ökade medianomsättningen för transportörer inom närdistribution med cirka 6%. Detta är 2,2 %-enheter bättre än medianåkeriet i vårt totala urval om 3.400 företag. Den underliggande marknadsutvecklingen - uppskattad genom Handels Utredningsinstitut (HUIs) statistik för detaljhandel - i figur 14, till höger - visar en hygglig tillväxt för den totala detaljhandeln i Sverige.

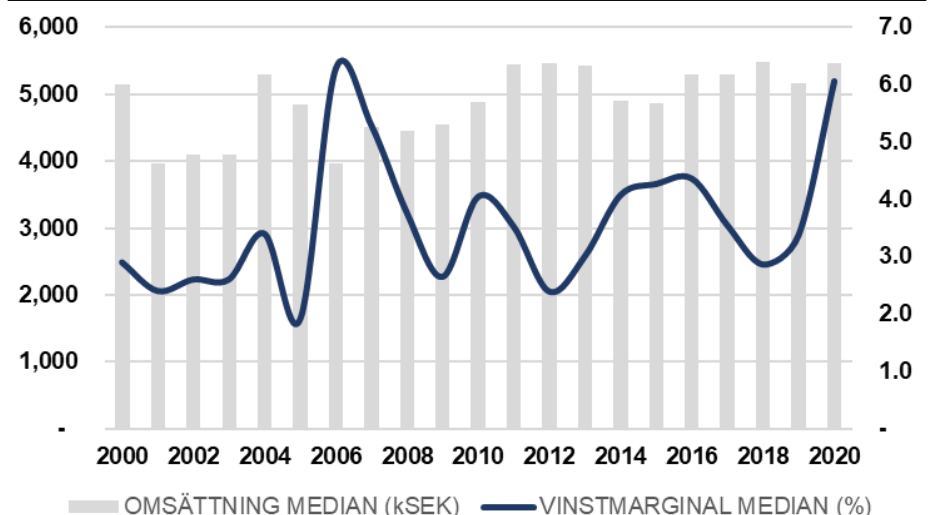
De flesta av oss upplevde nog dock en period av varubrist i livsmedelshandeln under det andra kvartalet och e-handeln växte exceptionellt mycket under årets sista kvartal. Rimligtvis har detta skapat förutsättningar för att ta bra betalt för närdistribution av gods. Sammantaget resulterade detta i jämförelsegruppens näst starkaste lönsamhet under 2020.

Över tid har närdistributörerna en genomsnittlig lönsamhet. Exakt hur man skall förstå de finansiella effekterna av den strukturomvandling som ändå pågår inom detaljhandeln, via nätförsäljning och hemleveranser, är inte uppenbart. På sidorna 7-8 försöker vi titta närmare på detta fenomen.



Källa: Rementum Research, SCB, UC

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



Källa: Rementum Research, UC

SKOGSTRANSPORTER

SAMMANFATTNING, -2020

- Växer i takt med underliggande, stark marknad och i linje med jämförelsegruppen.

- Lönsamheten 2020 starkast i jämförelsegruppen. Genomsnittlig lönsamhet över tid.

UTSIKTER, 2021-

- Fortsatt god utveckling för mängden skogstransporter och virkespriserna verkar öka påtagligt.

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



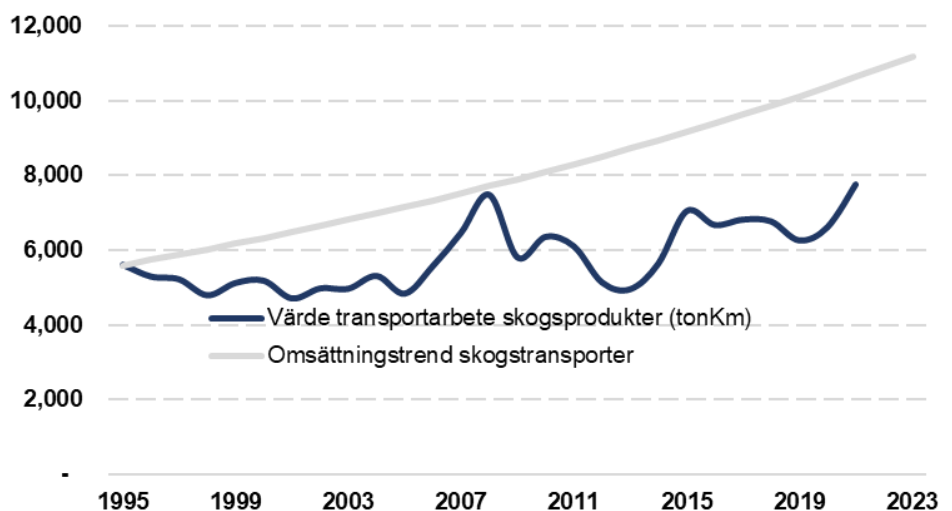
Foto: Ryno Quantz

Fig.16: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD

Under 2020 ökade medianomsättningen för transportörer inom skogssektorn med cirka 3,8%. Detta är i linje med medianåkeriet i vårt totala urval om 3.400 företag. Den underliggande marknadsutvecklingen - uppskattad genom Trafikanalys statistik för transporter av rundvirke, massaved, flis, etc., kompletterad med prisdata från Skogsstyrelsen för sågtimmer och massaved - i figur 16, till höger - visar en stark skogskonjunktur i Sverige.

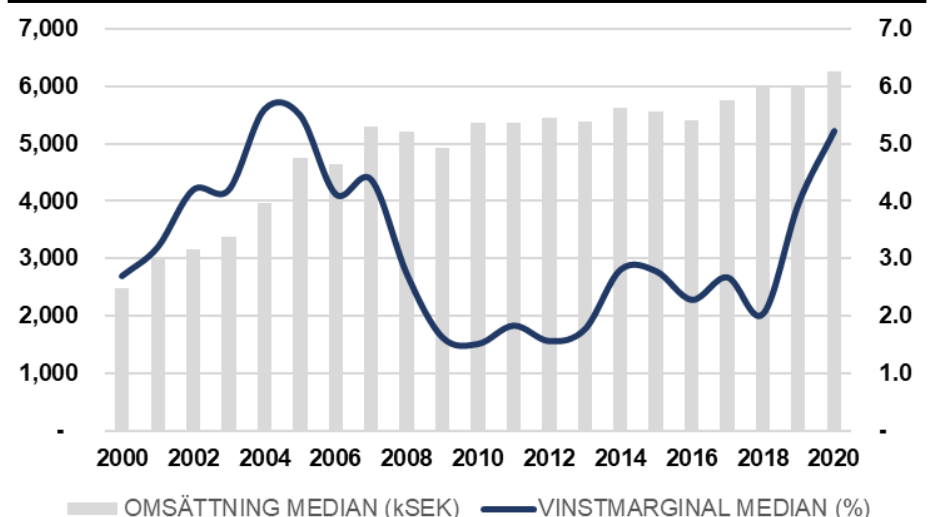
Över tid har skogsåkarna vuxit sin genomsnittliga omsättning betydligt snabbare än utvecklingen för skogstransporter och virkespriser kan motivera. En rimlig anledning är att detta verksamhetsområde också sett påtaglig konsolidering. Det genomsnittliga åkeriet bland medlemmarna i vårt urval är betydligt större än för 20 år sedan, men inte enbart på grund av den organiska marknadstillväxten.

Ett relativt disciplinerat fokus på lönsamheten har gett tydliga resultat de senaste två åren. Under 2020 nådde man de facto den högsta nivån av avkastning i jämförelsegruppen. Med det sagt, åkarna inom detta verksamhetsområde kommer fortsätta möta år med en mer utmanande efterfrågesituation.



Källa: Rementum Research, SCB, UC

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



Källa: Rementum Research, UC

MILJÖTRANSPORTER

SAMMANFATTNING, -2020

- Växer snabbare än underliggande, stark marknad och starkast i jämförelsegruppen.

- Lönsamheten 2020 bättre än jämförelsegruppen. Bäst lönsamhet över tid.

UTSIKTER, 2021-

- Fortsatt stark byggkonjunktur och en allmän återhämtning i BNP.

- Åkarna inom verksamhetsområdet verkar hålla relativt måttfull investeringstakt.



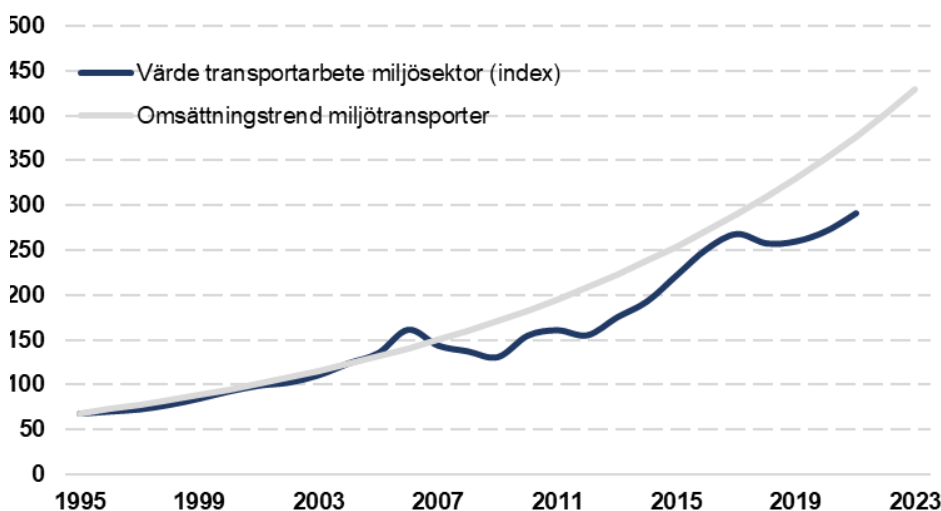
Foto: Svensk Åkeritidning, Anders Karlsson

Fig.18: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD

Under 2020 ökade medianomsättningen för transportörer inom miljösektorn med nästan 12%. Detta är 8,1 %-enheter bättre än medianåkeriet i vårt totala urval om 3.400 företag. Den underliggande marknadsutvecklingen - uppskattad genom SCBs statistik för Sveriges bruttonationalprodukt, producentpriser och även bostadsproduktion - i figur 18, till höger - visar en mycket stark tillväxt inom marknaden för avfallshantering, trots sjunkande BNP.

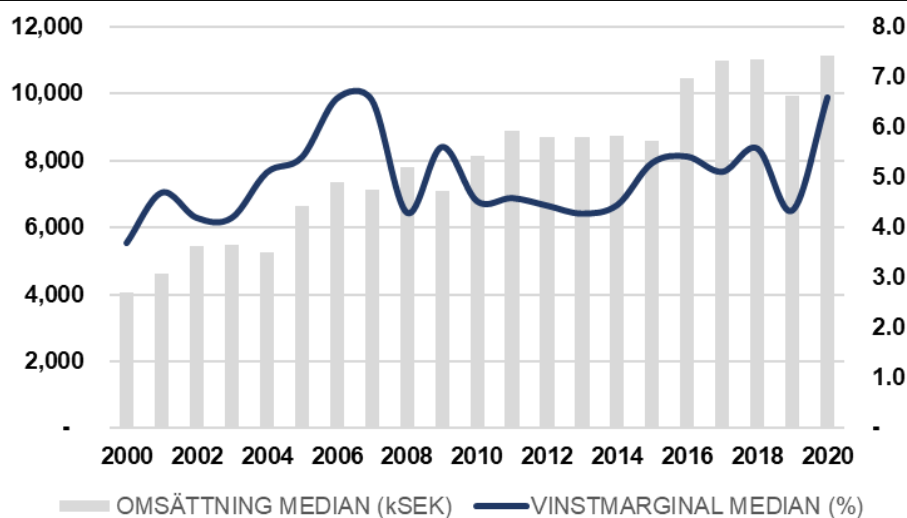
Också över tid har detta verksamhetsområde vuxit betydligt snabbare (drygt 3x) än det genomsnittliga åkeriet i jämförelsegruppen. Marknadstillväxten har en viktig del i förklaringen, som vi kan se i Fig. 18, men även sammanslagningar har drivit på mot allt större verksamheter.

Inte nog med att man växer snabbast; över tid är man även det mest lönsamma verksamhetsområdet - även om det skall sägas att skillnaderna inte är dramatiska. Under åren 2018-19 var gapet gentemot övriga delnäringar tydligt minskat. Vi kan inte rimligtvis bortse från den svagare byggkonjunkturen under denna period, vilket också pekar mot vissa risker för framtiden.



Källa: Rementum Research, SCB, UC

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



Källa: Rementum Research, UC

TANKTRANSPORTER

SAMMANFATTNING, -2020

- Växer i takt med underliggande, svag marknad och betydligt långsammare än jämförelsegruppen.

- Lönsamheten 2020 i linje med jämförelsegruppen. Bättre lönsamhet över tid.

UTSIKTER, 2021-

- Leveransvolymerna och priser för petroleumprodukter har ökat påtagligt jämfört med 2020.

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



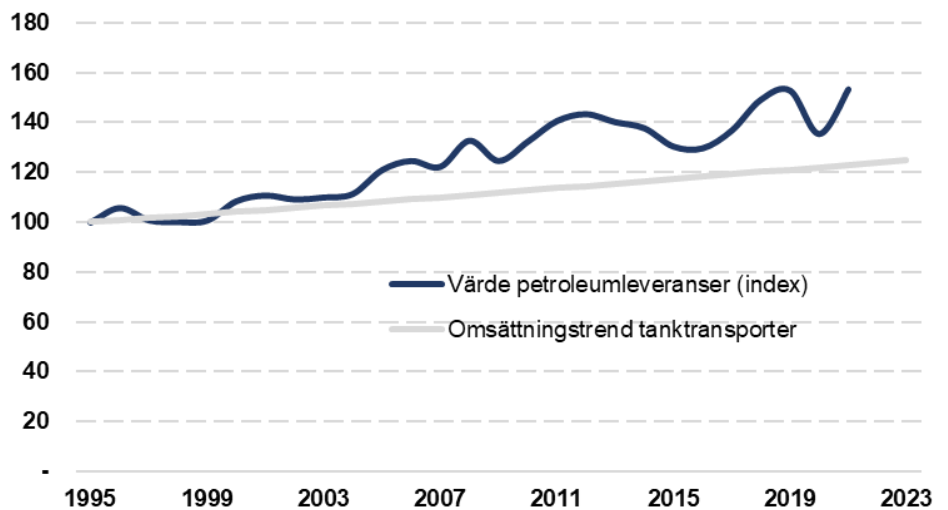
Foto: Svensk Åkeritidning, Anders Karlsson

Fig.20: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD

Under 2020 sjönk medianomsättningen för transportörer med tankekipage med 2%. Detta är 5,8 %-enheter sämre än medianåkeriet i vårt totala urval om 3.400 företag. Den underliggande marknadsutvecklingen - uppskattad genom SCBs statistik för petroleumleveranser och marknadspriser från Drivkraft Sverige - i figur 20, till höger - visar en dramatisk minskning för marknadens totala värde.

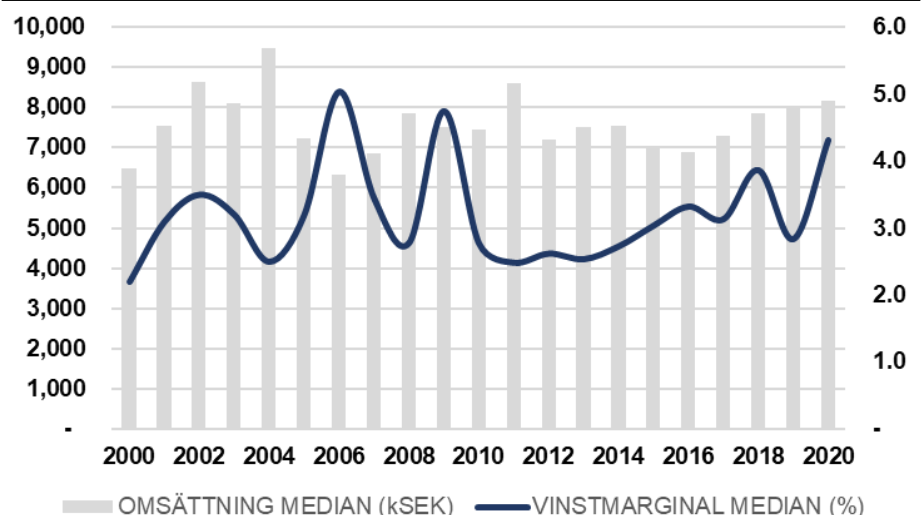
En stor del av minskningen kom naturligtvis av en lägre nivå för persontransporter i alla dess former. Svenskarna höll sig hemma (i landet och i sina bostäder) under pandemin. Under 2021 har vi sett en tydlig återhämtning i volymerna och priserna för petroleumleveranser, även om ökat hemarbete och generellt minskat affärsresande kan komma att pressa efterfrågan för drivmedel under flera år.

Till detta skall läggas den strukturella utvecklingen mot minskat beroende i samhället av fossila bränslen. För personbilstrafik verkar den dominerande teknologin på medellång sikt bli elektriska batterier. Kräften för omsättningen bland tanktransportörerna lär således fortsätta, men man kan trösta sig med att lönsamheten över tid överträffar branschsnittet.



Källa: Rementum Research, SCB, UC

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



Källa: Rementum Research, UC

JORDBRUKSTRANSPORTER

SAMMANFATTNING, -2020

- Växer starkare än underliggande, stabil marknad men långsammare än jämförelsegruppen.

- Lönsamheten 2020 bland de sämre i jämförelsegruppen. Sämre lönsamhet över tid.

UTSIKTER, 2021-

- Skördarna förväntas minska något från 2020.

- Verksamhetsområdets åkare verkar hålla en mer behärskad investeringstakt.



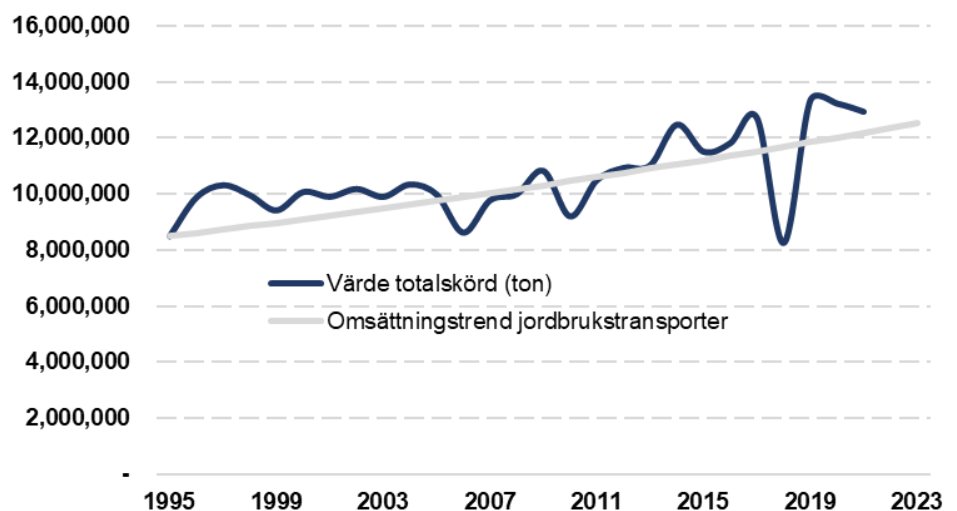
Foto: Svensk Åkeritidning, Anders Karlsson

Fig.22: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD

Under 2020 ökade medianomsättningen för transportörer inom jordbrukssektorn med 5,3%. Detta är 1,5 %-enheter bättre än medianåkeriet i vårt totala urval om 3.400 företag. Den underliggande marknadsutvecklingen - uppskattad genom jordbruksverkets statistik för totalskördar och marknadspriser för spannmål och utvalda animaliska produkter från SCB - i figur 22, till höger - visar en svag minskning för marknadens totala värde.

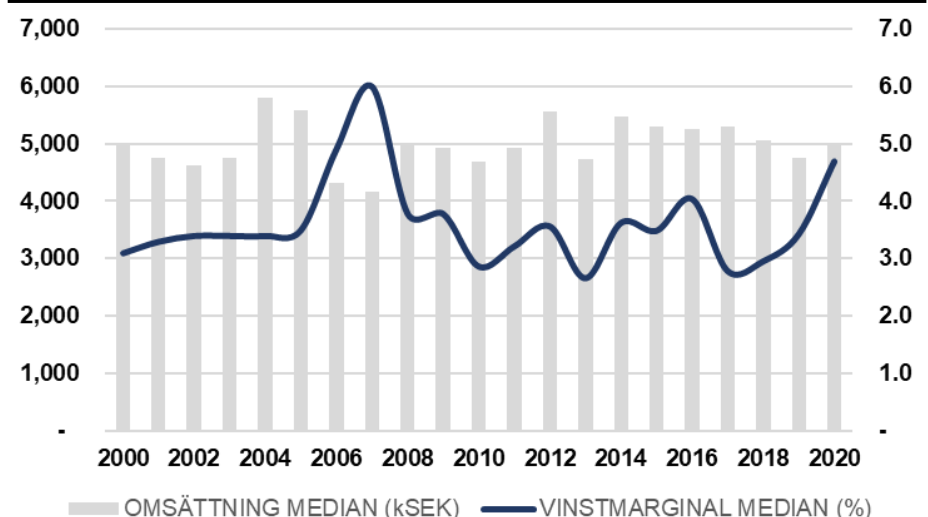
Fluktuationer i skördevolymen är normen, men den utveckling vi såg på grund av utbredd torka under 2018 skapade en extrem press på jordbrukstransportörerna, även under 2019. Man arbetade dock målmedvetet med att stärka lönsamheten och under 2020 nådde man tillbaka till en nivå som var bland de högsta sedan 2011.

Lönsamheten över tid är dock den näst lägsta inom jämförelsegruppen och man har inte någon särskilt stark underliggande marknadstillväxt att luta sig mot. Möjligen skulle någon form av konsolidering ändra situationen temporärt, men det är också lätt att se utmaningarna i en så pass geografiskt utspridd näring.



Källa: Rementum Research, SCB, UC

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



Källa: Rementum Research, UC

ÖVRIGA TUNGA TRANSPORTER

SAMMANFATTNING, -2020

- Växer mer än underliggande, stark marknad och snabbare än jämförelsegruppen.

- Lönsamheten 2020 sämst i jämförelsegruppen. Bättre lönsamhet över tid.

UTSIKTER, 2021-

- Svårt att prognostisera en så heterogen grupp.

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



Foto: Svensk Åkeritidning, Anders Karlsson

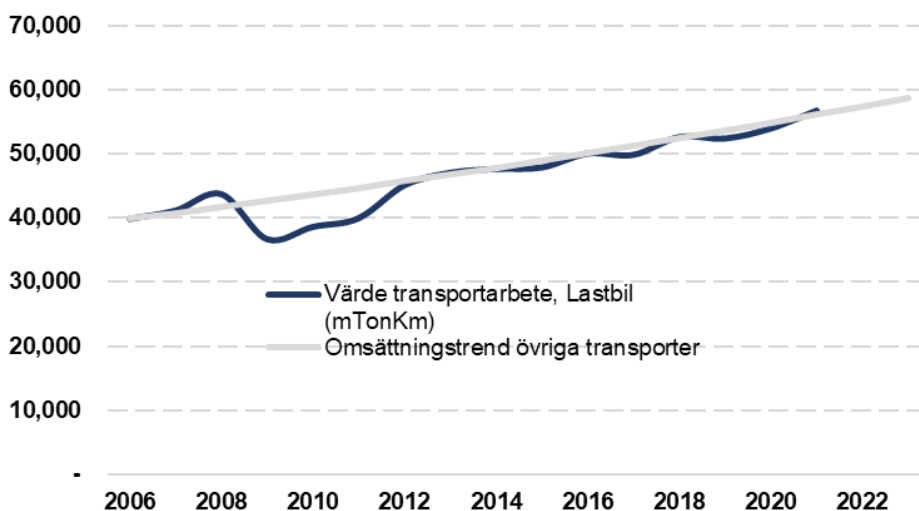
Fig.24: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD

Under 2020 ökade medianomsättningen för transportörer inom övriga specialsektorer med 4,1%. Detta är 0,3 %-enheter bättre än medianåkeriet i vårt totala urval om 3.400 företag. Den underliggande marknadsutvecklingen - uppskattad genom Trafikanalys statistik för transportarbete med lastbil och producentpriser från SCB - i figur 24, till höger - visar en svag ökning för marknadens totala värde.

Det är alltid svårt att försöka analysera drivkrafter bakom utvecklingen i omsättning för en så disparat grupp åkare. Här kan vi hitta allt från tunga specialtransporter, till flyttfirmor eller fordonstransportörer.

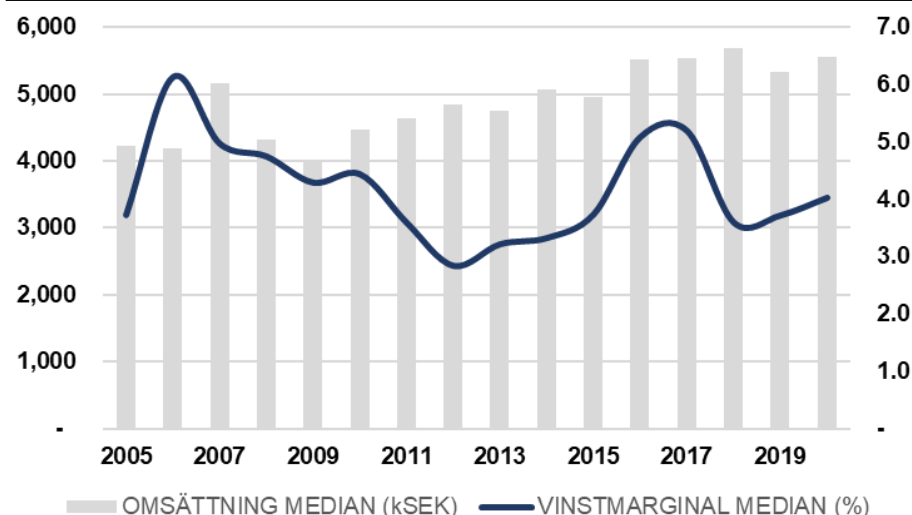
Här kan det vara på sin plats att säga något kort om ett potentiellt metodproblem med vårt urval av företag som ingår i den breda analysen. Medlemsföretagen har fått klassificera sig själva utifrån på förhand givna verksamhetskoder. Vi kan alltså råka ut för subjektiva bedömningar som skiljer sig mellan två företag som vi skulle bedöma ligger inom samma verksamhetsområde.

Oavsett detta, det är intressant att de "övriga" transportörerna över tid uppvisat mycket stark lönsamhet. Året 2020 var dock ett undantag.



Källa: Rementum Research, SCB, UC

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



Källa: Rementum Research, UC

BLANDADE VERKSAMHETER

SAMMANFATTNING, -2020

- Växer betydligt snabbare än underliggande, stark marknad och mer än jämförelsegruppen.

- Lönsamheten 2020 bland de sämre i jämförelsegruppen. Något sämre lönsamhet över tid.

UTSIKTER, 2021-

- Stark början på året, men allmänna kapacitetsbristen har minskat något.

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



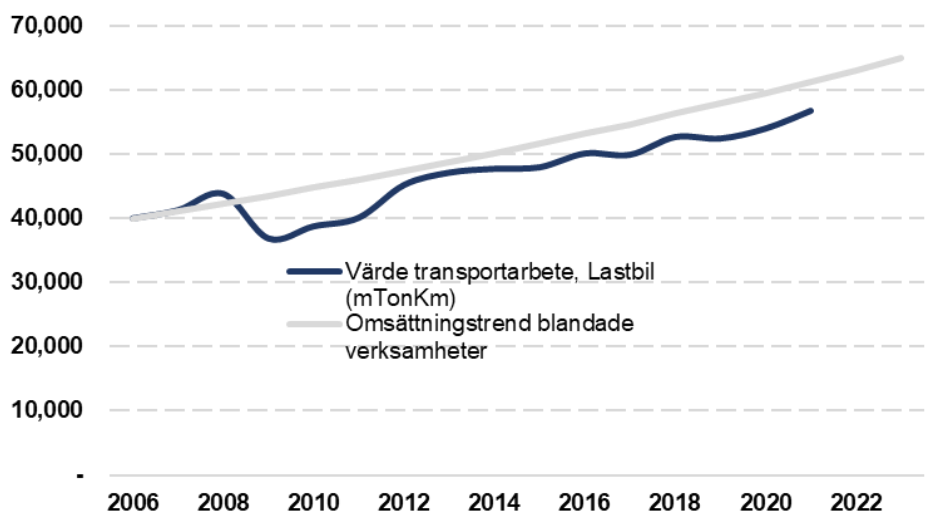
Foto: Oscar Engström

Fig.26: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD

Under 2020 ökade medianomsättningen för transportörer med två, eller flera, verksamhetsområden i sitt erbjudande med 8,6%. Detta är näst högst i jämförelsegruppen och 4,8 %-enheter bättre än medianåkeriet i vårt totala urval om 3.400 företag. Den underliggande marknadsutvecklingen - uppskattad genom Trafikanalys statistik för transportarbete med lastbil och producentpriser från SCB - i figur 26, till höger - visar en svag ökning för marknadens totala värde.

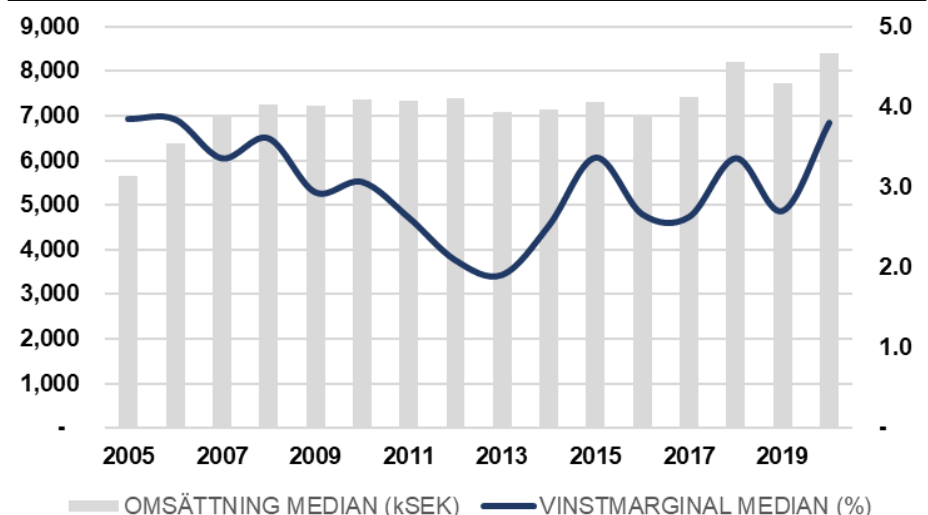
Det är även här svårt att säga något meningsfullt om den finansiella utvecklingen för denna grupp av åkerier. Syftet med urvalet är snarare att sätta "blandade" verksamheter i kontrast till de övriga åtta områden vi behandlat tidigare i rapporten.

Det är möjligtvis rimligt att anta att marknadstillväxten för ett typiskt åkeri inom denna kategori drivs av den breda utveckling för svenska vägtransporter. Den mer intressanta analysen ligger emellertid, som sagts, i jämförelsen med urvalet i stort. Här kan vi se att omsättningstillväxten ligger något över genomsnittet över tid, men också att man ligger näst sist i ligan för lönsamhet.



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 2020 faced strong development.

Revenues grew over 7% and value creation - measured as return on capital in relation to the Swedish 10-year government bond yield - reached almost the high seen in 2016 (Tab.1 on p. 4).

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.

Already during early 2020 Sweden saw a stabilisation in the important construction sector. This tends to affect some of the other areas as well, specifically waste management haulage. The transportation industries are generally facing a shortage of skilled drivers but with a clear decrease in fuel costs profitability strengthened fairly early in 2020. Approximately 2% higher road freight activity in FY 2020 compared to 2019, despite an adverse general economic environment marked by the pandemic, goes a long way in explaining the strong financial performance. But a relatively tight capacity situation - supporting freight rates - and falling operating costs previously mentioned also provided considerable support for profit margins.

2021 is off to a strong start, with both rising construction activity and a recovering industrial sector. The latter is, however, currently facing a considerable shortage of critical components, which slows down the potential pace of the recovery. A more forward-looking analysis of the potential impact on Swedish road haulage from disrupted global supply chains is provided on page 9 in this report.

A NUANCED PICTURE

The purpose of this annually recurring document is to analyse profitability and growth of the Swedish road haulage industry with varying perspectives. About 3,500 companies have been studied between 1997-2020. The situation varies

considerably, depending on the type of haulage operation.

Construction haulage companies are facing a strong demand situation currently in Sweden, and it attracts new capacity to enter 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. The improvement in profitability in 2020, mainly due to a general shortage of capacity, is quite remarkable but the sub-segment is still below its previous peaks and over time this is the most competitive area.

Local distribution haulage companies are finally reaping some benefits from the boom in e-commerce seen in Sweden over the past 15 years. We have long said it would be valuable, to better understand the financial impact on transportation companies from the rapid growth in e-commerce activities. On pages 7 and 8 we take a stab at this problem, by first analyzing whether there has been a structural shift in workplace conditions in Sweden following the pandemic. We then try to assess the impact on e-commerce from such a shift and finally look at investment decisions by Swedish and European transporters as a result of massive growth in last-mile delivery.

Forest product hauliers have gone from strength to strength over the past couple of years. A consolidat-

ion seems to have improved profitability, as 2020 was the best year since 2005. Haulage of wood products was supported by demand for renovations during the pandemic.

Recycling hauliers are back as best-in-class, both with regards to growth and financial stability. Construction activity growth could play an important role in this recovery.

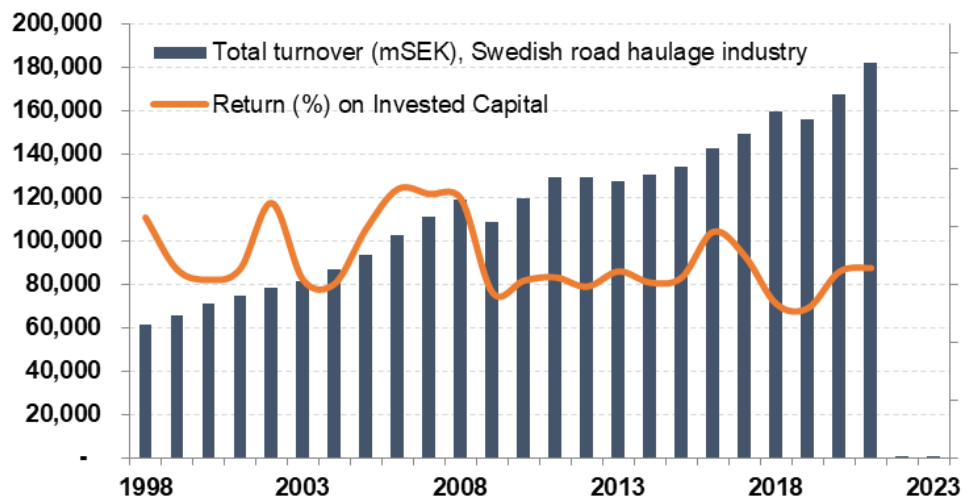
Tank transporters in Sweden have faced a declining market for years. The response has been to consolidate, and profitability continues to be propped despite a year with abysmal fuel delivery volumes.

Hauliers of agricultural products were punished by weak crops in drought-stricken Sweden in 2018, but the agri hauliers still managed the situation impressively. Last year crops were back at a relatively high level and profitability for the hauliers improved considerably. Still, they continue to struggle with below-average returns.

Smaller niche hauliers (such as, for example, car transporters or moving companies) saw surprisingly weak growth and profitability last year. The reasons for this are hard to analyze without more detailed knowledge.

Hauliers with a mixed business model usually benefit in years with a general capacity shortage. 2020 was no exception, but long-term profitability for this category remains close to the bottom of the league.

Fig.28: REVENUES AND PROFITABILITY, SWEDISH ROAD HAULIERS '98-'21P



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



Detta dokument har skapats av Rementum Research & Management AB i informations syfte och skall endast ses i samband med en verbal framställning från Rementum. Dokumentet är inte ett erbjudande eller prospekt av något slag för investeringar i finansiella instrument. Rimlig omsorg har tagits för att säkerställa så innehållet inte är osant eller missledande, men inga garantier kan utfästas för dess fullständighet och/eller riktighet. Inget ansvar kan åvila Rementum för eventuella förluster föranledda av beslut grundade på dokumentet. Anställda vid Rementum AB får inte placera besparingar i finansiella instrument utställda av företag omnämnda i detta dokument. Upphovsrätt (2021) 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