
ÅKERINÄRINGEN MED VERKSAMHETSOMRÅDEN

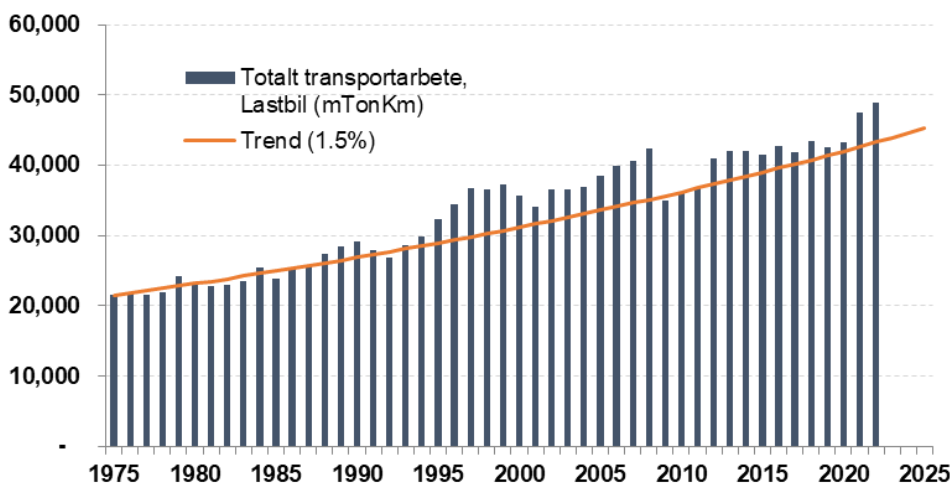
- NYCKELTAL FÖR LÖNSAMHET OCH TILLVÄXT -

Oktober, 2022



EKONOMISK STATUS OCH UTVECKLING

Fig.1: TRANSPORTARBETE PÅ VÄG I SVERIGE, 1975-2022 (prognos)



Källa: Rementum Research, Trafikanalys

BEHOVET AV EKONOMISK ANALYS I VÅR NÄRING

När man äntligen började tro att situationen i världen var på väg att stabiliseras genom ökande vaccinationsgrad mot COVID-19 och sjunkande infektionstal inträffade nästa chock. Rysslands invasion av Ukraina är naturligtvis främst en humanitär tragedi på plats, men för våra medlemmar går det heller inte att blunda för den direkta effekten av kraftigt stigande bränslepriser och en fortsättning av de produktionsstörningar vi kommit att vänja oss vid sedan starten av pandemin våren 2020.

Men även under dessa omständigheter har godstransporterna rullat på i stora drag som vanligt. En stor andel av godset på väg utgörs av nödvändigheter som livsmedel, läkemedel, etc. Vi är stolta över den roll våra medlemmar spelar i hur ekonomi och vardagsliv fortsätter att utvecklas. Som vanligt möter dock olika verksamhetsområden inom åkerinäringen kraftigt varierande marknadsförutsättningar - om det så gäller spannmålsskördar, leveranser av petroleumprodukter, eller gods drivet av den sedan länge ökande e-handeln. Problemen med störningar i försörjningskedjan har fortsatt på många håll runt om i världen och i

kombination med kraftigt stigande bränslekostnader har de flesta länder i västvärlden fått besök av en gammal (men tyvärr inte särskilt kär) bekant: snabbt stigande prisinflation. Det område som just nu främst seglar upp som potentiellt problematiskt är bygg- och anläggningstrafiken. Inte bara gör snabbt ökande materialpriser att sedan länge planerade projekt blir olönsamma. Kraftigt stigande långa räntor gör att kalkylen för byggare och husägare inte längre framstår som särskilt attraktiv. Produktionsstarter inom bostadssektorn har redan bör-

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) Energikris - 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

jat falla från historiskt höga nivåer.

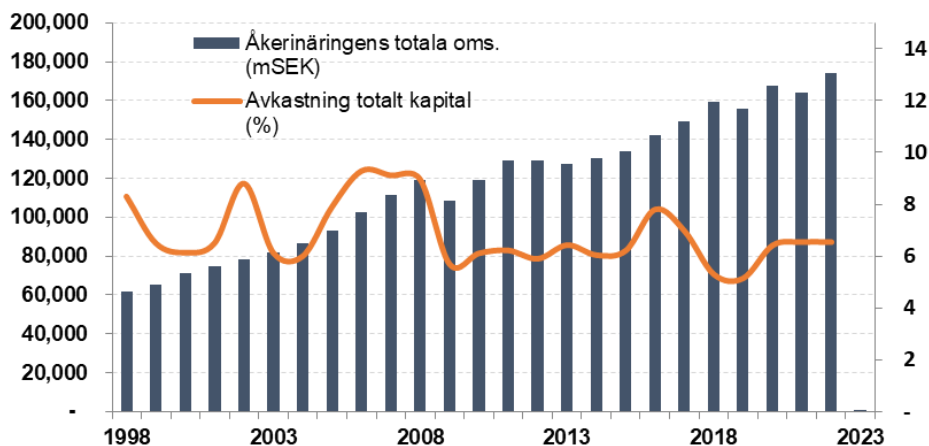
Vi gläder oss åt att se hur våra medlemmar inom de olika verksamhetsområdena arbetar målmedvetet med att stärka sin långsiktiga lönsamhet. Även om tillväxten i omsättning kan verka lite svag just nu ser vi lönsamhetsförbättringar på de flesta håll. Viktigt inför en eventuell stundande lågkonjunktur.

Stockholm i oktober, 2022

Ulric Långberg

Samhällspolitisk chef,
Sveriges Åkeriföretag

Fig.2: ÅKERINÄRINGENS OMSÄTTNING OCH AVKASTNING, '98-'22P



Källa: Rementum Research, Trafikanalys, UC

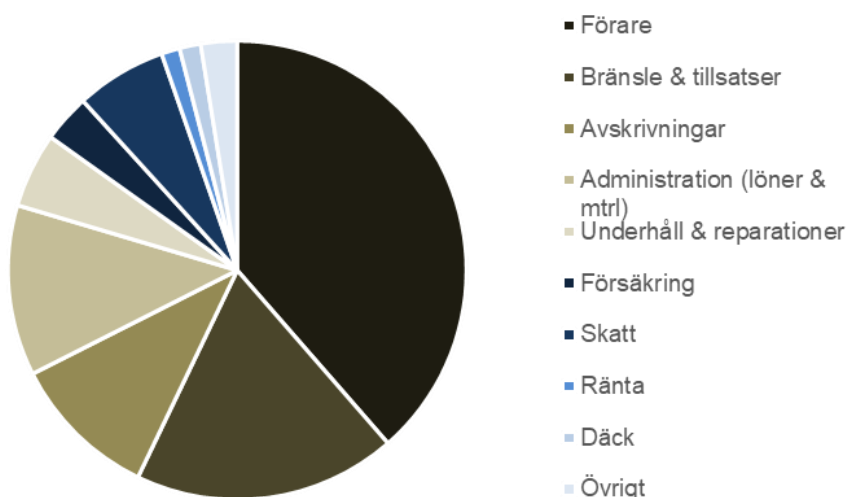
SLUTSATSER, NÄRINGENS EKONOMI OCH UTSIKTER

Svensk åkerinäring befann sig under 2021 i en relativt stark marknadsmiljö. Transportarbetet ökade med nästan 10% från det pandemi-präglade 2020. Den totala omsättningen sjönk dock för näringen (Fig. 2, ovan och Tab. 1, nedan). Vi tror det speglar en situation där många medlemmar helt enkelt slagit i sitt kapacitetstak, eftersom värdeskapandet - mätt som avkastning på totalt kapital i relation till räntan på en svensk 10-årig statsobligation – låg kvar nära rekordnivåer. Kostnaderna för både bränsle och förare ökade i en något högre takt under 2021 (fig. 4, nedan) men det rörde sig inte om några extremer. I kombination med en gynnsam kapacitetsbalans på marknaden ökade vinstmarginalerna till den högsta nivån någonsin. Neringen präglas generellt av ekonomiska cykler till följd av begränsade förutsättningar att kortsiktigt parera svängningar i efterfrågan med en rationell kostnads massa (se fig. 3, höger).

MÅNGFACETTERAD BILD

Det är som vanligt skillnader mellan olika delnärings i branschen. Bygg- och anläggningstransportörerna såg en tydlig fortsättning av en stark konjunktur för nyproduktion av bostäder under 2021. Fjärrbilsåkarna drabbades dock troligtvis av viss förarbrist. Närdistributörerna mötte en viss dämpning av efterfrågan, i och med att den extrema nivån för e

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

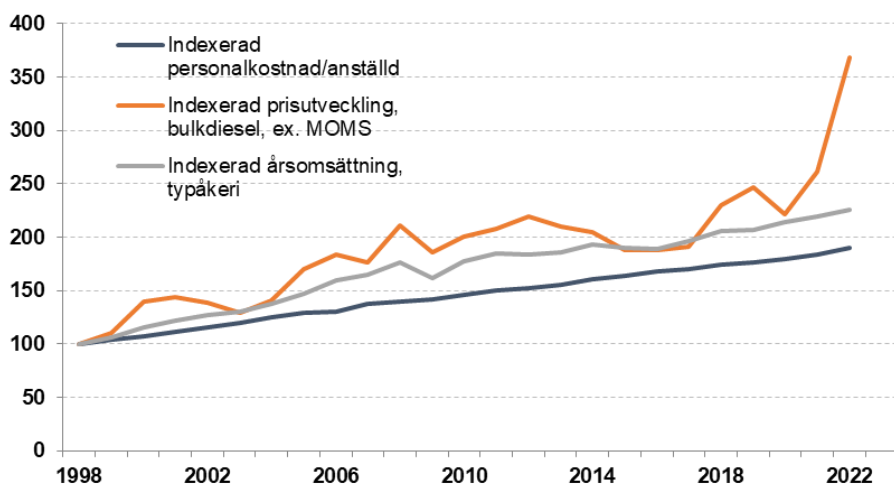


Källa: Rementum Research

-handeln i pandemins spår dämpades. 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. Under 2021 sjönk marginalen något, men ligger kvar långt över det historiska genomsnittet. Miljötransportörerna är tillbaka och skapar hög, stabil avkastning. Försäljningstillväxten har dock mattats av. Möjligen går det att härleda till ökad konkurrens inom vissa områden. Vi tror även det finns en tydlig koppling till svängarna i byggkonjunkturen här, men med allmänt ökat fokus på hållbarhet i samhället ser framtiden fortsatt lovande ut. Transportörerna av produkter i tank har en tid mött dystra marknadsut-

sikter. I och med att priset för de flesta fossila bränslen föll kraftigt under 2020, samtidigt som framförallt persontransporter minskade, drogs hela värdekedjan med dålig lönsamhet. Detta slog igenom negativt för försäljning och lönsamhet för tankbilarna under 2021. Jordbrukssektorn är tillbaka starkt från 2018, då den utbredda torkan slog hårt mot lönsamheten. De övriga, specialiserade verksamheterna hade 2021 inget särskilt lysande år vad gäller försäljningstillväxt, men den långsiktiga lönsamheten i denna verksamhet fortsätter att överträffa det genomsnittliga åkeriets med god marginal. De blandade verksamheterna fick ett relativt angenämt år, framförallt med avseende på lönsamhet.

Fig. 4: UTVECKLING INTÄKTER OCH NYCKELKOSTNADER, 1998-2022P



Källa: Rementum Research, Medlingsinstitutet, Drivkraft Sverige, UC

SLUTSATSER - 2021/22

å) Efterfrågan på vägtransporter i Sverige ökade betydligt mer än väntat under 2021

å) Åkeriernas intjäning ökade; flera samverkande faktorer

å) Behovet att investera fortsatt högt i flera verksamhetsområden under 2022

å) Allt fler tecken på annalkande lågkonjunktur, men hittills relativt lite som tyder på allvarlig finansiell press inom åkerinäringen.

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 NYCKETAL, SVENSK ÅKERINÄRING

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Antal bolag											
Aktiebolag	8.746	8.806	8.844	8.857	8.677	8.977	8.563	8.966	9.213	9.448	9.660
%Δå/å	3,8	0,7	0,4	0,2	-2,0	3,5	-4,6	4,7	2,8	2,6	2,2
Total oms. (AB)											
mSEK	128.977	129.004	127.326	130.231	133.838	138.656	145.212	155.176	151.960	163.279	159.609
%Δå/å	8,1	0,0	-1,3	2,3	2,8	3,6	4,7	6,9	-2,1	7,5	-2,2
Anställda (AB)											
personer	64.536	63.898	62.986	63.362	63.947	67.408	68.434	69.869	67.329	70.988	69.710
%Δå/å	4,1	-1,0	-1,4	0,6	0,9	5,4	1,5	2,1	-3,6	5,4	-1,8
Rörelseres. (AB)											
mSEK	3.469	3.402	3.063	3.563	3.824	3.916	3.125	3.724	3.526	5.584	6.321
% av oms.	2,7	2,6	2,4	2,7	2,9	2,8	2,2	2,4	2,3	3,4	4,0
Avkastning (AB)											
% totalt kapital	6,23	5,91	6,44	6,05	6,23	7,98	7,19	5,61	5,48	6,68	6,78
%10-årig statsobl.	2,59	1,59	2,12	1,71	0,72	0,53	0,66	0,65	0,09	-0,04	0,27
%-enheter diff.	3,64	4,32	4,32	4,34	5,51	7,45	6,53	4,96	5,39	6,72	6,51

ÖVERGRIPANDE OBSERVATIONER, METOD & DEFINITIONER

SAMMANFATTNING, -2021

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

- Lönsamheten för det genomsnittliga åkeriet i Sverige ökade ytterligare något under 2021. Endast 2016 har hittills varit ett bättre år.

UTSIKTER, 2022-

- Byggekongjunkturen har mattats av och kan förväntas sjunka ytterligare under 2023 till följd av stigande räntor. Även detaljhandeln kan se en avmattning genom hushållens sjunkande köpkraft.

- Vissa nyckelkostnader har ökat markant. En ökning i tillgången på kapacitet kan komma att pressa fraktraterna från goda nivåer.

Under 2021 sjönk omsättningen för åkerinäringen som helhet med c:a 2%. Vår bedömning är att det i stort sett är ett resultatet av att många verksamhetsområden slog i någon form av kapacitetstak. 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 2022 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 2021. 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 verksamt 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 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:

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-	1.035	(-1)	980	(+0)	Aktiebolag	4.389	(-2)	10.457	(+2)
Fjärr-	481	(-1)	543	(+0)	Enskild firma	616	(-1)	4.497	(+/-0)
När-	299	(+1)	317	(+0)	HB/KB/EF	82	(-0)	305	(-7)
Skogs-	427	(-1)	449	(+0)	Utl. Filial	0	(-0)	433	(+26)
Miljö-	126	(+0)	129	(+0)					
Tank-	79	(0)	87	(+0)					
Jordbruk-	136	(-0)	132	(+0)					
Övrig-	316	(-2)	317	(+0)					
Blandad-	1.512	(+0)	439	(+0)					
Okodad-	676	(-0)	0	(+0)					
TOTAL	5.087	(-2)	3.393	(+0)		5.087	(-2)	15.692	(+2)

Källa: Rementum Research, SÅ, UC

Tab.3: LÅNGSIKTIG OMSÄTTNINGsutveckling per verksamhetsområde

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	'99-'21
Omsättning											Samman
(median), SEKk											satt
											tillväxt
											(%)
Byggtransport	2.738	2.725	2.691	2.735	2.866	2.851	2.787	2.716	2.615	2.951	4,0
Fjälltransport	6.402	5.965	6.267	6.179	6.621	6.458	6.437	6.540	6.622	6.205	1,8
Närdistribution	5.466	5.422	4.906	4.869	5.295	5.293	5.474	5.157	5.470	5.161	1,5
Skogstransport	5.458	5.390	5.630	5.561	5.416	5.747	6.024	6.030	6.261	6.380	4,0
Miljötransport	8.682	8.706	8.744	8.590	10.449	10.978	11.011	9.939	11.121	10.584	6,3
Tanktransport	7.194	7.514	7.550	7.045	6.888	7.288	7.863	8.013	7.852	7.303	0,3
Jordbrukstransport	5.560	4.737	5.477	5.292	5.259	5.306	5.051	4.756	5.009	5.665	1,8
Övrig transport	4.845	4.744	5.061	4.960	5.509	5.535	5.681	5.329	5.548	4.941	1,0
Blandad transport	7.393	7.073	7.143	7.305	6.994	7.431	8.203	7.736	8.400	8.023	2,2
URVAL	5.560	5.422	5.630	5.561	5.509	5.747	6.024	6.030	6.261	6.205	1,8

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 2021 mer än 3x 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

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	'99-'21
Avkastning, kapital											Median
(median), %											(%)
Byggtransport	6,7	6,9	7,1	7,5	9,0	8,0	6,2	5,5	6,0	6,1	7,1
Fjälltransport	6,1	6,2	7,6	8,1	8,4	7,6	5,6	5,5	7,0	7,7	6,9
Närdistribution	6,1	7,2	7,6	7,6	8,4	6,9	5,8	6,5	8,2	7,5	7,2
Skogstransport	6,3	5,8	7,2	5,7	6,6	6,7	4,9	7,6	8,9	8,4	7,0
Miljötransport	8,3	7,6	7,3	6,8	8,4	7,8	6,7	5,8	7,7	7,1	7,7
Tanktransport	7,4	7,0	6,4	7,0	8,4	8,3	5,9	6,5	7,2	7,8	7,4
Jordbrukstransport	5,8	5,5	6,6	5,7	7,9	5,7	4,6	3,7	6,0	6,2	6,5
Övrig transport	7,6	7,5	7,3	7,1	10,8	9,7	6,9	6,5	5,9	7,1	7,6
Blandad transport	6,2	5,7	6,3	6,8	6,2	6,1	5,9	4,9	6,4	6,9	6,5
URVAL	6,3	6,9	7,2	7,0	8,4	7,6	5,9	5,8	7,0	7,1	7,1

ENERGIKRIS - VAD HÄNDER NU?

Fig.5: DIESELPRISER, EUROPA OCH PRISET PÅ BRENTOLJA (EUR/USD)



Källa: Rementum Research, Europeiska Kommissionen, EIA

EFFEKTIVISERINGSBEHOV

För ungefär ett år sedan var det genomsnittliga dieselpriiset (före skatt, vid pump) drygt 40% lägre än vad det för närvarande är. Och då ska vi vara klara över att det priset i skrivande stund är mer än 10% lägre än den senaste toppen, i slutet av juni. En snabb blick på figurerna 3 och 4 (sid. 3) får rimligtvis de flesta att förstå vilken potentiell kris hela transportnäringen står inför. Frågan är vad det finns för alternativa scenarier och hur sannolika de är? Detta specialavsnitt skall behandla dessa frågor, främst med utgångspunkt i ett europeiskt perspektiv.

Vi börjar med det mest närliggande scenariot; en fortsatt dominerande roll för den traditionella dieselmotorn som drivsystem i kommersiella fordon. Så länge man inte kortsiktigt kan drastiskt minska bränsleförbrukningen (exempelvis genom det som i sjöfartsnäringen kallas slow steaming) är åkarna utlämnade åt fluktuationerna i dieselpriiset (figur 5). Förvisso har vi sett en påtaglig dämpning i den globala prisstegringen för råolja under sensommaren och den tidiga hösten, men det framgår också tydligt i fig. 5

att dieselpriiset strukturellt stigit gentemot det underliggande oljepriiset över en dryg 15-årsperiod. Det finns ett antal förklaringar till detta:

- En allt starkare US dollar (svagare Euro). Vi har sett en förstärkning om nästan 50% av dollarn mot ett vägt index av valutor sedan 2007.
- Kapaciteten hos raffinaderierna har inte hållit jämna steg med efterfrågan på petroleumbaserade produkter.
- Skattesatsen på fossila bränslen befinner sig generellt i en stigande trend i Europa.

Detta är naturligtvis ett resultat av att man med politiska medel försöker minska utsläppen av växthusgaser i atmosfären.

Frågan infinner sig vad man kan göra på medellång sikt? Intressant nog verkar det finnas relativt mycket att göra för att sänka Europeiska åkares bränslekostnader. I figur 6 (nedan) kan vi se hur amerikanska lastbilar sedan snart 10 år har en lägre genomsnittlig bränsleförbrukning än den vi ser hos europeiska fordon. Detta kan komma som en överraskning för många, eftersom USA—med sina relativt låga diesel-

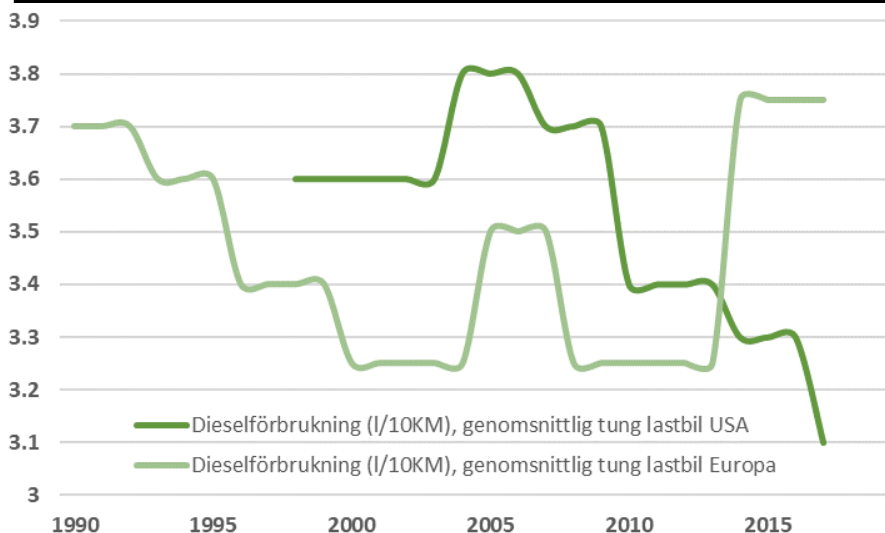
SAMMANFATTNING, -2021

- Bränslepriserna föll kraftigt under pandemin, till följd av sjunkande transportbehov.
- OPEC+ har visat svagt intresse att öka produktionen.

UTSIKTER, 2022-

- Rysslands invasion av Ukraina sätter brett tryck uppåt på energipriser.
- Svårt att se en enkel väg ut ur problemen för transportnäringen på kort sikt. Snarare bör vi förvänta oss lägre aktivitetsnivåer till följd av det utmanande kostnadsläget.

Fig.6: GENOMSNITTLIG DIESELFÖRBRUKNING, TUNG LASTBIL



Källa: US Dept. Of Transportation, CARB, Europeiska Kommissionens

priser—inte gjort sig känt som en särskilt energieffektiv ekonomi. Men detta är helt enkelt resultatet av ett fokuserat arbete från först delstatsmyndigheter (främst det s k California Air Resources Board—CARB) och sedan den federala regeringen, med att sänka utsläppen från tunga vägtransporter. Man tog ett helhetsgrepp på frågan om energieffektiva fordon. Detta innefattade krav på trailertillverkare, däck tillverkare, etc. att bidra till minskat luftmotstånd, rullmotstånd, o.s.v.

Flera Europeiska fordonstillverkare har under en längre tid försökt argumentera gentemot Europeiska myndigheter att ta ett liknande initiativ, men det dröjde fram till 2019

innan Europeiska Kommissionen tog fram ett enhetligt verktyg för att mäta total energieffektivitet hos ett tungt fordonsekipage: Vehicle Energy Consumption Calculation Tool (VECTO). Och i ärlighetens namn kan man inte säga att VECTO i sig fått en dramatiskt positiv effekt på europeiska fordons effektivitet.

Men detta kommer att ändras; enligt förordning 2019/1242, som togs fram i samband med att VECTO presenterades, ska målsättningen för fordonstillverkarna vara att sälja fordon i 2025 som är i genomsnitt 15% mer bränsleeffektiva än de som såldes 2019 (mätt med VECTO). 2030 skall förbättringen

vara 30%. Det kommer märkas till viss del i designen av fordonen, men även för sådant som däckval, med mera. Kostnaden för denna utveckling hamnar med stor sannolikhet hos åkarna, men en påtagligt sänkt bränsleförbrukning är tänkt att kompensera. Med rådande energipriser är rimligtvis lönsamhetskalkylen god.

TEKNOLOGISPRÅNG

Finns det då inte mer radikala, kortsiktiga lösningar på den energikris som just nu utspelar sig i Europa? Det de flesta tänker på är nog nya drivlineteknologier, eller användandet av renare former av fossila bränslen. Som figur 7, här bredvid, tydligt visar—det genomsnittliga priset för naturgas tenderar att följa dieselpriSET relativt nära. Det innebär att det inte finns en uppenbar ekonomisk vinst för åkare i nuläget att byta till gasdrivna fordon. Här kan man dock inte vara allt för kategorisk. Ryssland sitter på en mycket stor del av de gasreserver som krävs för ett stabilt gaspris, men vi har exempel—inte minst från Sverige—på hur enskilda aktörer byggt lokala biogasanläggningar med god kostnadsutveckling.

Elpriset är mer intressant att studera. Även om vi haft en dramatisk uppgång (nästan 150%) även i dessa priser nyligen, så är det—framförallt historiskt—en betydligt mer prisstabil form av energi, även runt om i Europa. Teknologin för eldrift av tunga, kommersiella fordon är förvisso fortfarande inte fulländad men man kan titta på utvecklingen för busspopulationen som en fingervisning om i vilken riktning mixen av fordon rör sig (fig. 8). Andelen laddbara-/hybridbussar ökar stadigt, men utgör fortfarande en relativt liten andel av de bussar som används i kommersiell trafik idag. Man ska ha i åtanke att cirka 50% av

Fig.7: INDEXERADE (1992) ENERGIPRISER, EUROPA

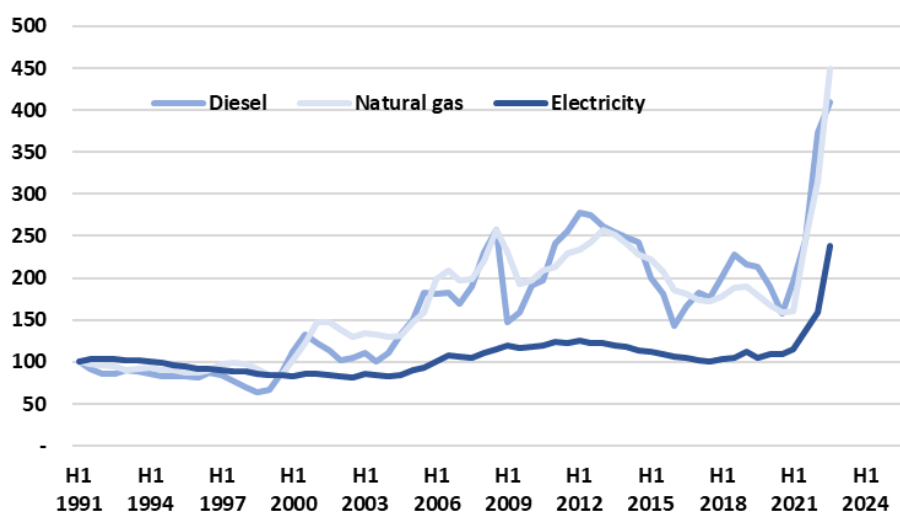
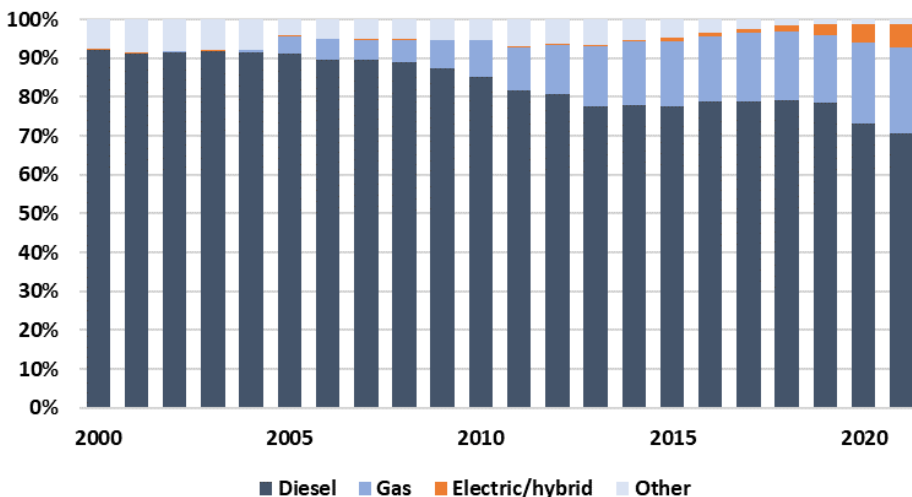


Fig.8: ANDEL POPULATIONEN TUNGA BUSSAR, EUROPA



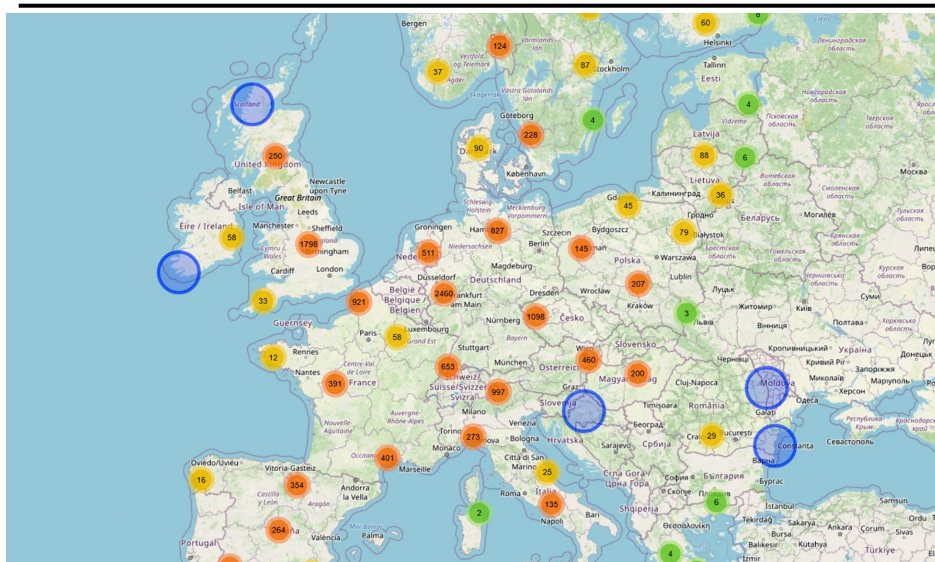
de bussar som registreras i Europa årligen är stadsbussar och därför borde lämpa sig väl för elektrifiering på grund av en mer rationell laddinfrastruktur.

Just frågan om hur laddning av tunga kommersiella fordon ska ske i praktiken är helt klart den springande punkten för en storskalig elektrifiering av den tunga fordonsflottan. I figur 9 (till höger) visar vi en grafik som Fraunhofer Institute for Systems and Innovation Research skapat på uppdrag av ACEA (de europeiska fordonstillverkarnas samarbetsorganisation). ISI studerade GPS-data över cirka 400.000 lastbilers rörelser i Europa under ett år. Fokus låg på hur länge fordonen stannade på olika platser. Grafiken talar sitt tydliga språk—det krävs en oerhört stor mängd laddplatser runt om i Europa för att säkerställa en stabil försörjningskedja. Ungefär 3.000 laddställen skulle idag behövas för att tillgodose behovet av laddning hos 50% av de fordon som dagligen stannar längre stunder.

Idag finns i princip inga laddställen för bilar i fjärrtrafik, så utmaningen är betydande. Utöver detta kommer naturligtvis frågan om vilken typ av el man de facto laddar fordon med. Det finns ju, ur klimat-hänseende, ingen poäng med att bränna fossila ämnen för att generera el. Men förnybara energikällor har visat sig opålitliga i termer av tillgänglighet. Det säger sig självt att tillgången på sol och vind kommer variera dag för dag. Om inte enorma summor investeras, antingen i överkapacitet eller lagringsfaciliteter, står vi inför en långt ifrån optimal försörjningssituation för både hushåll och industri. För oss kommer det inte som en överraskning att diskussionen om kärnkraftens för- och nackdelar åter tas upp till diskussion på flera ställen i Europa.

Sammantaget kan man konstatera

Fig.9: BEDÖMT BEHOV AV LADDPLATSER FÖR LASTBILAR I EUROPA



Källa: ACEA, Fraunhofer ISI

att även de mest entusiastiska förespråkarna av elfordon bland tillverkarna (Volvo, till exempel) inte tror att mer än 50% av populationen tunga lastbilar kan elektrifieras på ett kommersiellt gångbart sätt.

Vad gäller mer hållbara lösningar för den resterande lastbilsflottan verkar just nu vätgas vara det som de flesta förespråkar. Vid den senaste mässan för tunga kommersiella fordon i Hannover (IAA) i september 2022 fanns ett tiotal tillverkare som samtliga pekade på vätgas som ett nödvändigt inslag bland mixen av drivlineteknologier framöver. Den huvudsakliga orsaken är naturligtvis att lagrings och distributionsfrågan är betydligt lättare att lösa för ett flytande bränsle. För fjärrtransporter är det svårt att se elektricitet som en gångbar lösning med mindre än att infrastruktur för kontinuerlig laddning installeras. Kruket med vätgas är bara att det just nu är oerhört energikrävande att producera. Så vad gäller den egentliga hållbarheten kokar det återigen ned till vilken tillgång på förnyelsebara energikällor vi kan förvänta oss i framtiden.

SATT PÅ VÄNT?

Den 24 februari 2022 ritades spel-

planen om för energipolitiken i de flesta europeiska länder. Många hade föreställt sig en planerad och gradvis övergång till allt mer hållbara energikällor för att möta de klimatmål det globala samfundet gemensamt satt upp. I och med köpembargon och strategiskt strypt tillförsel av energi från Ryssland har flera av EUs medlemsländer kastats ut i en ny verklighet. Frågan är om det snabbar upp omställningen till hållbara energikällor och därmed även förutsättningarna för en fossilfri fordonsflotta? Eller om vi är på väg in i en utdragen lågkonjunktur till följd av skenande priser och eroderad köpkraft, inte minst på grund av störningarna i energimarknaden? Under alla omständigheter har finansieringskostnaderna stigit drastiskt de senaste 12 månaderna och ser knappast ut att ha toppat. Sammantaget är det inte särskilt goda förutsättningar för nödvändiga investeringar i långsiktigt hållbara lösningar.

Rementum tror att det mest sannolika scenariot är att omställningen till hållbara energikällor och transporter saktas ned av den rådande geopolitiska situationen. Oerhört olyckligt för alla inblandade.

SVENSKA BYGG- & ANLÄGGNINGSTRANSPORTER

SAMMANFATTNING, -2021

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

- Lönsamheten 2021 sämst i jämförelsegruppen. Genomsnittlig lönsamhet över tid.

UTSIKTER, 2022-

- Byggkonjunkturen har börjat bromsa och 2023 kan bli riktigt svagt.

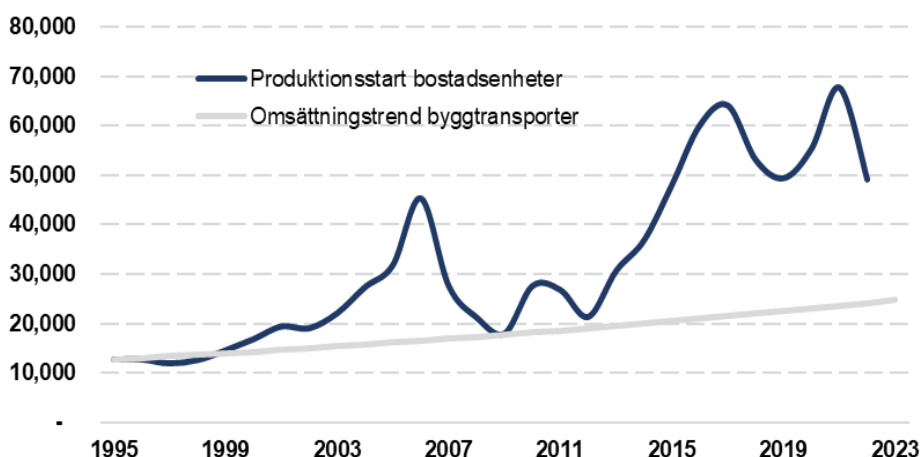
- Omfattande investeringar riskerar pressa rater och lönsamhet de kommande åren.



Foto: Ryno Quantz

Fig.10: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD

Under 2021 ökade medianomsättningen för transportörer inom bygg- och anläggningssektorn med cirka 12,7%. Detta är 13,5 %-enheter bättre 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 vikande 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.

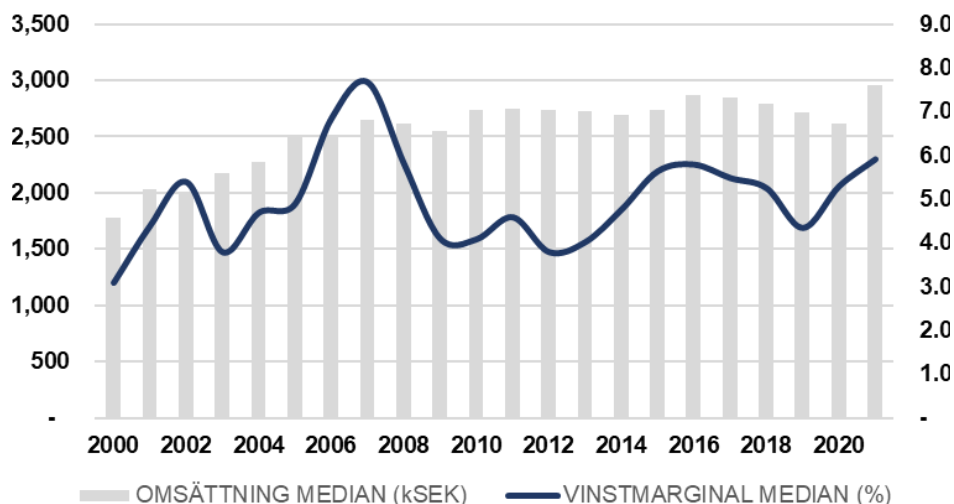


Källa: Rementum Research, SCB, UC

Lönsamheten var lägst i jämförelsegruppen 2021. 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 fortsätter 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. En sjunkande medianomsättning kan vara att vänta under kommande år.

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



Källa: Rementum Research, UC

FJÄRRTRANSPORTER

SAMMANFATTNING, -2021

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

- Lönsamheten 2021 betydligt bättre än jämförelsegruppen. Näst sämst lönsamhet över tid.

UTSIKTER, 2022-

- Industrikonjunkturen har planat ut, och störningar i globala logistikkedjor bromsar tillväxten något.

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



Foto: Ryno Quantz

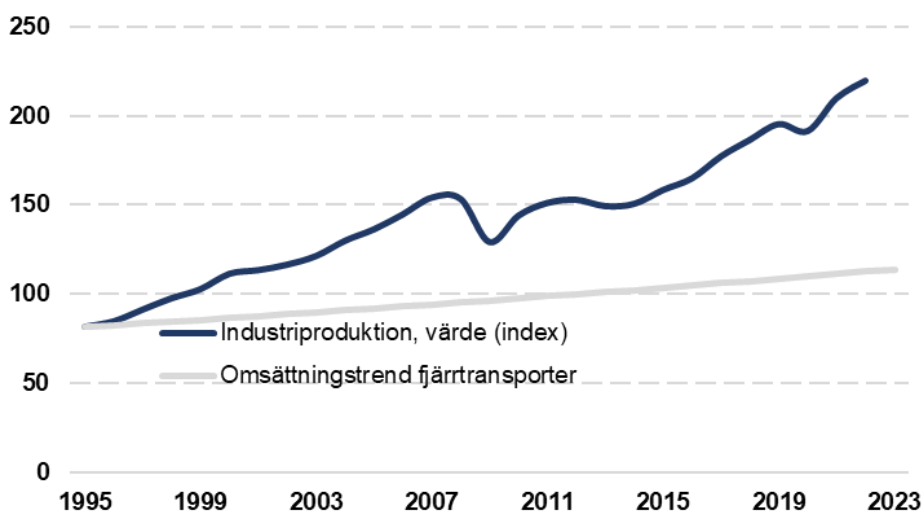
Fig.12: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD

Under 2021 sjönk medianomsättningen för transportörer inom fjärrtransportsektorn med cirka 6%. Detta är 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 relativt god tillverkningskonjunktur i Sverige under 2021-22.

Fjärråkarna växer sin genomsnittliga omsättning långsammare än Sveriges totala industriproduktion motiverar. En anledning är att verksamhetsområdet har hård internationell konkurrens. Särskilt från länder med påtagligt lägre lönekostnader.

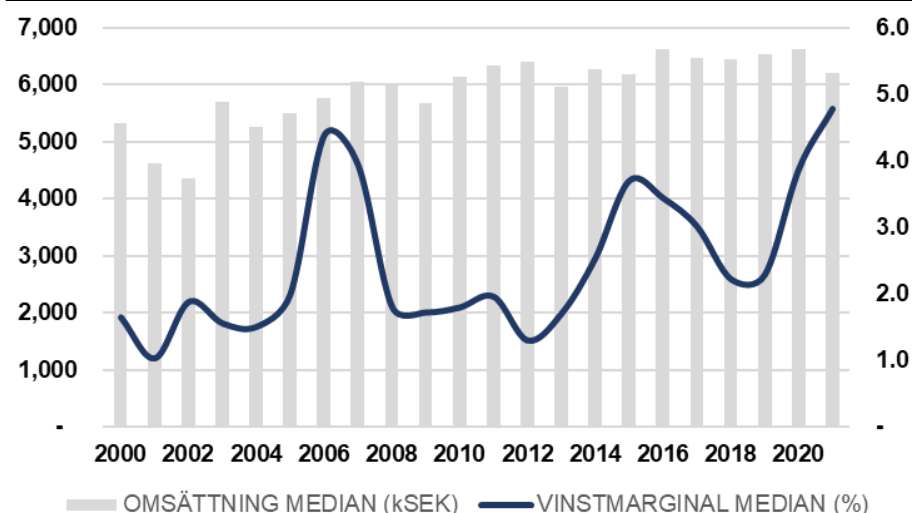
Lönsamheten var trots detta över snittet för jämförelsegruppen under 2021. Över tid håller man dock en något svagare lönsamhet, troligtvis som en följd av den hårda internationella konkurrensen.

Men till följd av mobilitetspaketets införande har vissa cabotagekostnader ökat för utländska transportörer. Detta har, enligt uppgift från vissa medlemmar, haft en positiv effekt genom ökad efterfrågan på lokal upphandlad fjärrtrafik.



Källa: Rementum Research, SCB, UC

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



Källa: Rementum Research, UC

NÄRDISTRIBUTION

SAMMANFATTNING, -2021

- Växer långsammare än underliggande, stark marknad och långsammare än jämförelsegruppen.

- Lönsamheten 2021 över medel i jämförelsegruppen. Genomsnittlig lönsamhet över tid.

UTSIKTER, 2022-

- Detaljhandeln i stort växer relativt väl. Snabb erodering av reallöner sänker konsumenternas köpkraft.

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



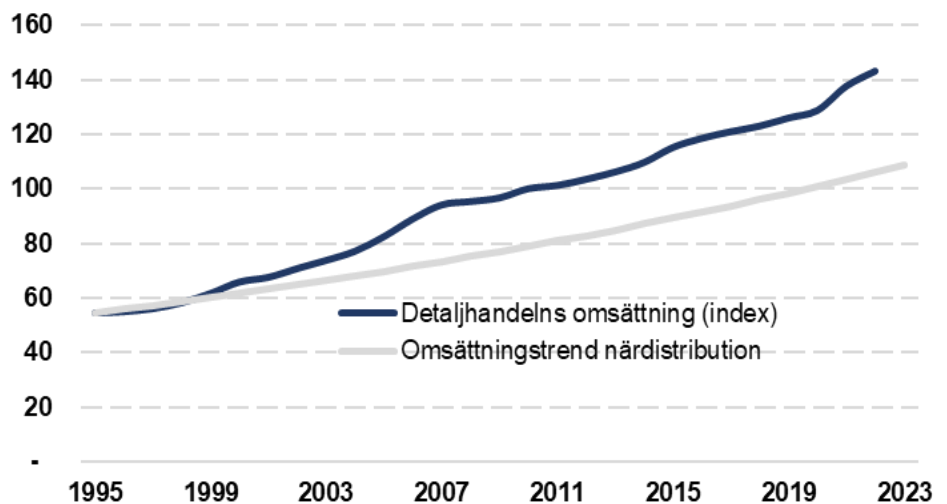
Foto: Mats Hellström

Fig.14: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD

Under 2021 minskade medianomsättningen för transportörer inom närdistribution med cirka 6%. Detta är 5 %-enheter sämre 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.

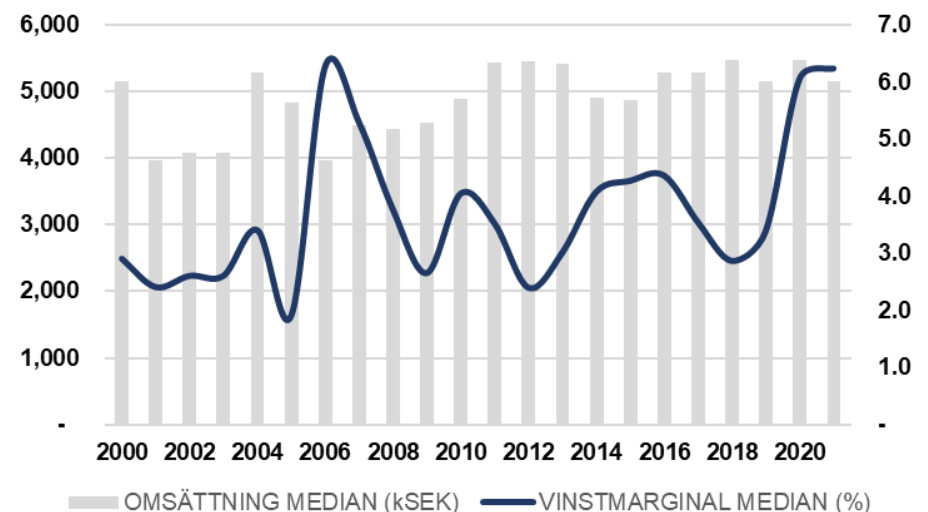
De flesta av oss upplevde nog en exceptionell tillväxt i e-handeln under den andra halvan av 2020. Rimligtvis skapade det förutsättningar för att ta bra betalt för närdistribution av gods. Sammantaget resulterade detta i jämförelsegruppens näst starkaste lönsamhet under 2020. Under 2021 föll den tillbaka mot mer genomsnittliga nivåer.

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. Under förra årets rapport tittade vi närmare på detta fenomen.



Källa: Rementum Research, SCB, UC

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



Källa: Rementum Research, UC

SKOGSTRANSPORTER

SAMMANFATTNING, -2021

- Växer snabbare än underliggande, svag marknad och snabbare än jämförelsegruppen.

- Lönsamheten 2021 starkast i jämförelsegruppen. Genomsnittlig lönsamhet över tid.

UTSIKTER, 2022-

- Något sämre utveckling för mängden skogstransporter men virkespriserna fortsätter öka påtagligt.

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



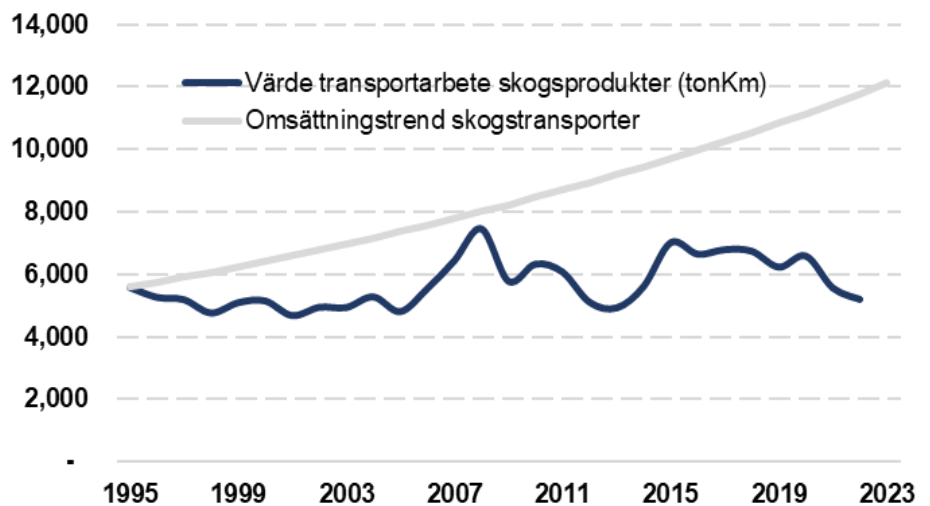
Foto: Ryno Quantz

Fig.16: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD

Under 2021 ökade medianomsättningen för transportörer inom skogssektorn med cirka 1,9%. Detta är 3%-enheter bättre än 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 avmattande skogskonjunktur i Sverige.

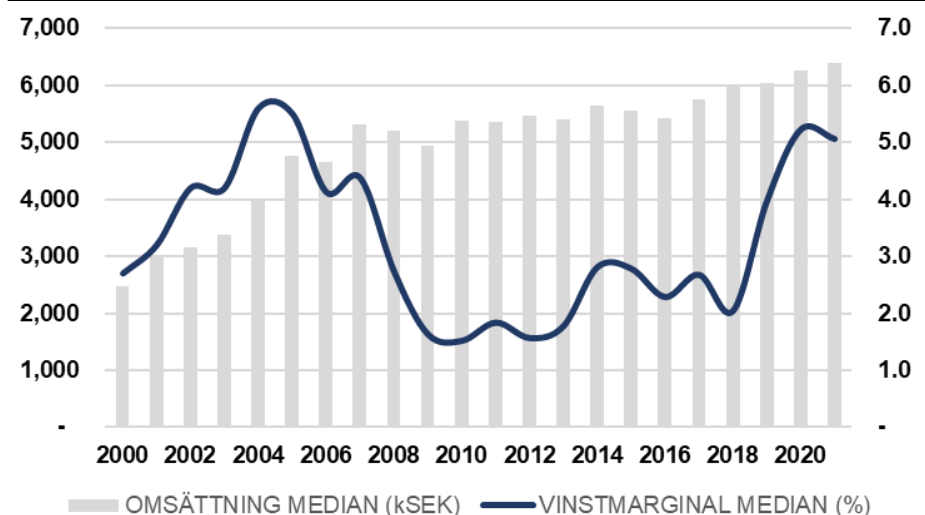
Över tid har skogsåakarna vuxit sin genomsnittliga omsättning betydligt snabbare än utvecklingen för skogstransporter och virkespriser kan motivera. En rimlig anledning är att detta verksamhetsområde också sett påtaglig konsolidering. Det genomsnittliga åkeriet bland medlemmarna i vårt urval är betydligt 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. För andra året i rad nådde man de facto den högsta nivån av avkastning i jämförelsegruppen. Med det sagt, åkarna inom detta verksamhetsområde kommer fortsätta möta utmaningar.



Källa: Rementum Research, SCB, UC

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



Källa: Rementum Research, UC

MILJÖTRANSPORTER

SAMMANFATTNING, -2021

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

- Lönsamheten 2021 i linje med jämförelsegruppen. Bäst lönsamhet över tid.

UTSIKTER, 2022-

- Betydligt svagare byggkonjunktur och en viss avmattning i BNP-tillväxt.

- Åkarna inom verksamhetsområdet verkar hålla relativt måttfull investeringstakt.



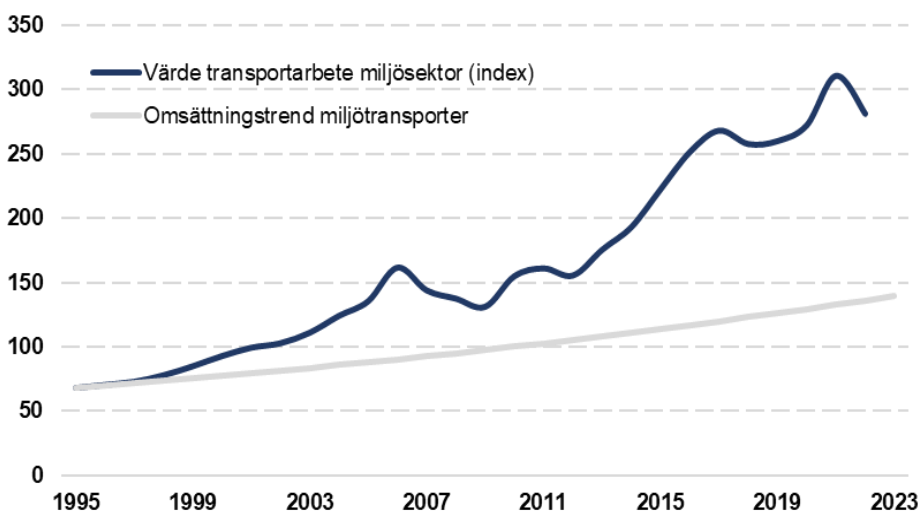
Foto: Scania

Fig.18: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD

Under 2021 sjönk medianomsättningen för transportörer inom miljösektorn med nästan 5%. Detta är 4 %-enheter sämre 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 avfallshandling, fram till 2022.

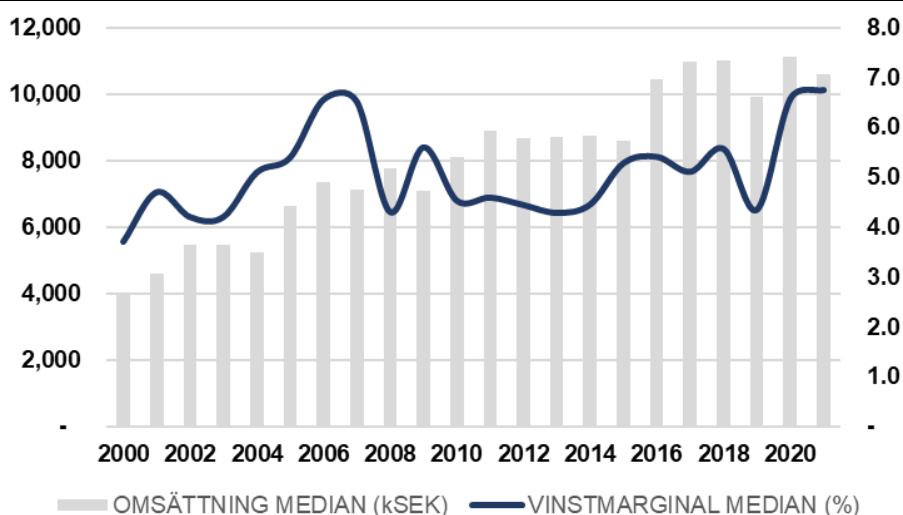
Också över tid har detta verksamhetsområde vuxit betydligt snabbare (drygt 3x) än det genomsnittliga åkeriet i jämförelsegruppen. Marknadstillväxten har en viktig del i förklaringen, som vi kan se i Fig. 18, men även sammanslagningar har drivit på mot allt större verksamheter.

Inte nog med att man växer snabbast; över tid är miljötransporter även det mest lönsamma verksamhetsområdet - även om det skall sägas att skillnaderna numera inte är dramatiska. Under åren 2018-21 har gapet gentemot övriga delnärings tydligt minskat. Vi kan inte rimligtvis bortse från den svagare byggkonjunkturen under delar av denna period, vilket också pekar mot tydliga risker för framtiden.



Källa: Rementum Research, SCB, UC

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



Källa: Rementum Research, UC

TANKTRANSPORTER

SAMMANFATTNING, -2021

- Växer snabbare än underliggande, svag marknad och betydligt långsammare än jämförelsegruppen.

- Lönsamheten 2021 bland de bästa i jämförelsegruppen. Bättre lönsamhet över tid.

UTSIKTER, 2022-

- Leveransvolymerna och priser för petroleumprodukter har ökat påtagligt jämfört med 2021.

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



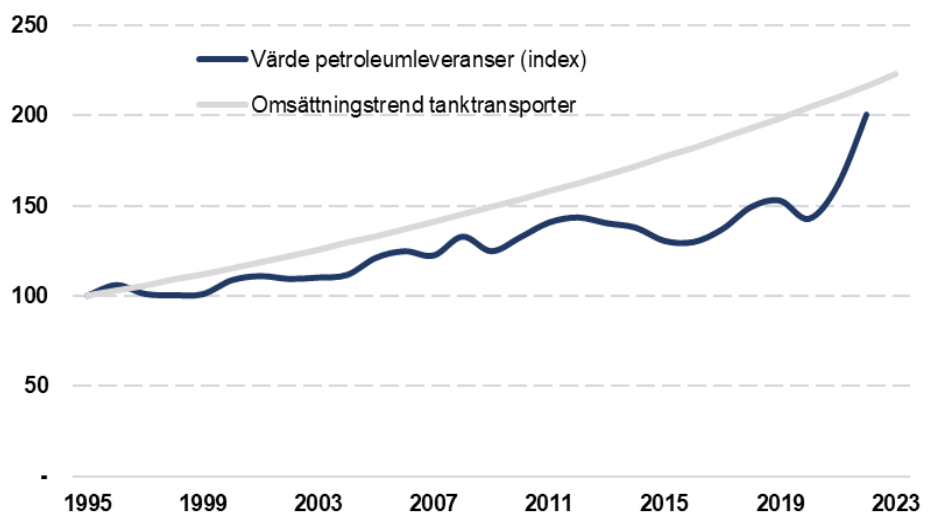
Foto: Volvo Trucks

Fig.20: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD

Under 2021 sjönk medianomsättningen för transportörer med tank ekipage med 7%. Detta är 6 %-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 ökning nyligen för marknadens totala värde.

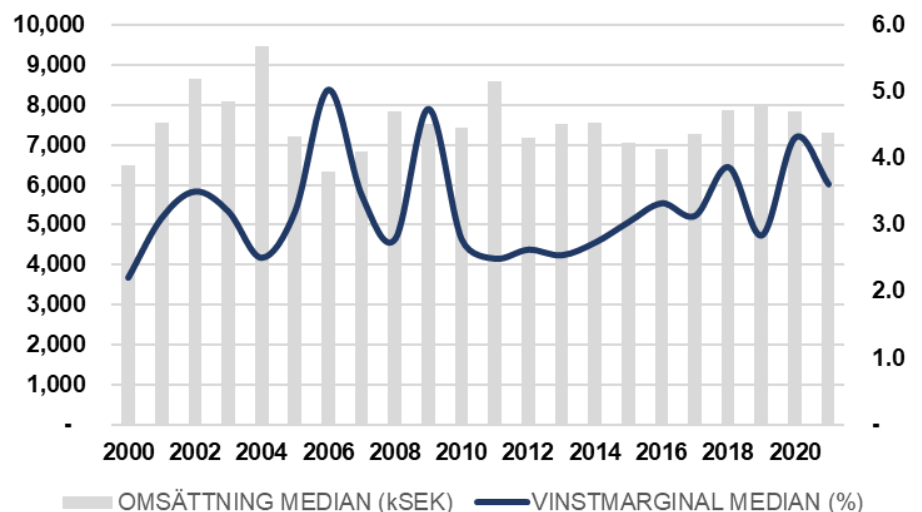
En stor del av ökningen kommer naturligtvis av en högre nivå för energipriser i alla dess former. Svenskarna höll sig hemma (i landet och i sina bostäder) under pandemin. Under 2021 såg vi en tydlig återhämtning i volymerna och priserna för petroleumleveranser, även om ökat hemarbete och generellt minskat 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. Så även 2021.



Källa: Rementum Research, SCB, UC

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



Källa: Rementum Research, UC

JORDBRUKSTRANSPORTER

SAMMANFATTNING, -2021

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

- Lönsamheten 2021 bland de sämre i jämförelsegruppen. Sämst lönsamhet över tid.

UTSIKTER, 2022-

- Skördarna förväntas öka påtagligt från 2021.

- Verksamhetsområdets åkare verkar hålla en mer behärskad investeringstakt.



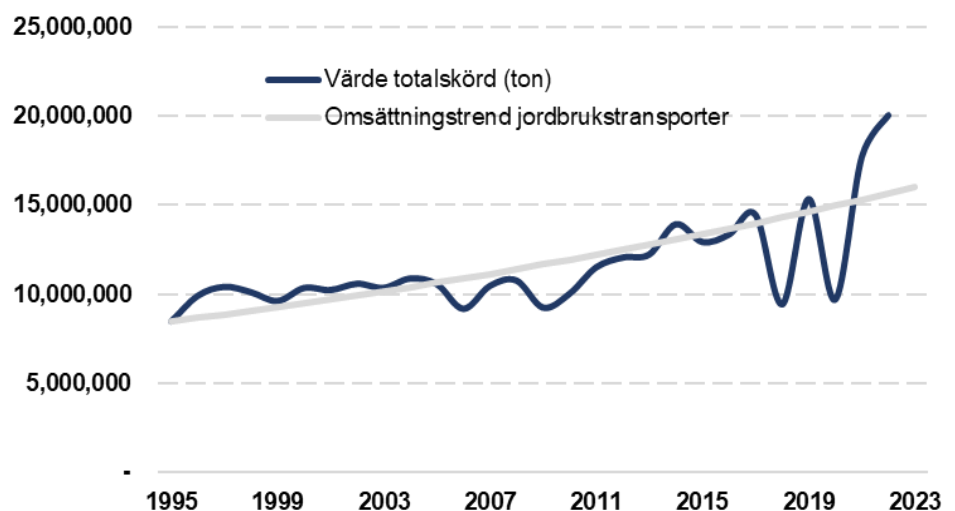
Foto: Nätverket Lantbruk

Fig.22: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD

Under 2021 ökade medianomsättningen för transportörer inom jordbrukssektorn med 13%. Detta är 14 %-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 stark ökning för marknadens totala värde.

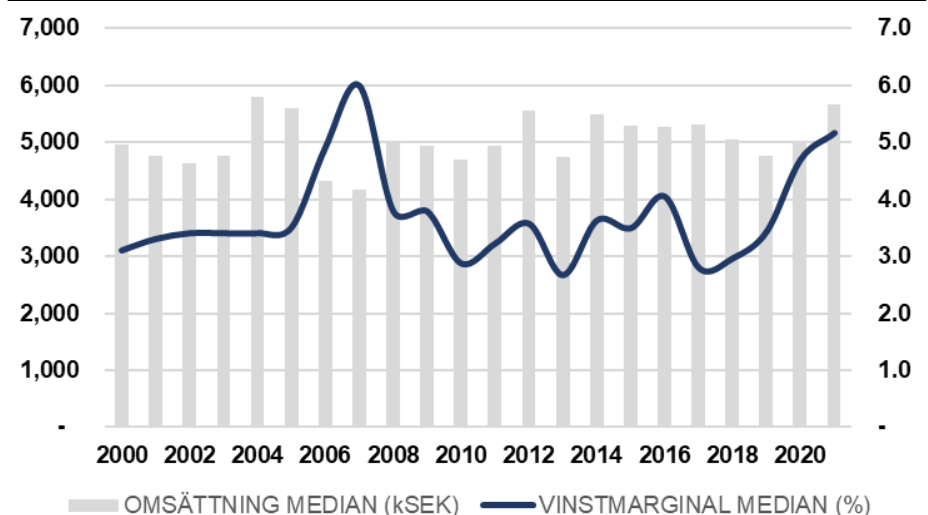
Fluktuationer i skördevolym är normen, men den utveckling vi såg på grund av utbredd torka under 2018 skapade en extrem press på jordbrukstransportörerna, även under 2019. Man arbetade dock målmedvetet med att stärka lönsamheten och under 2020-21 har man nått tillbaka till en nivå som var bland de högsta sedan 2016 och 2011.

Lönsamheten över tid är dock den 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, -2021

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

- Lönsamheten 2021 i linje med jämförelsegruppen. Bättre lönsamhet över tid.

UTSIKTER, 2022-

- Svårt att prognostisera en så heterogen grupp.

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



Foto: Svenska Truckers

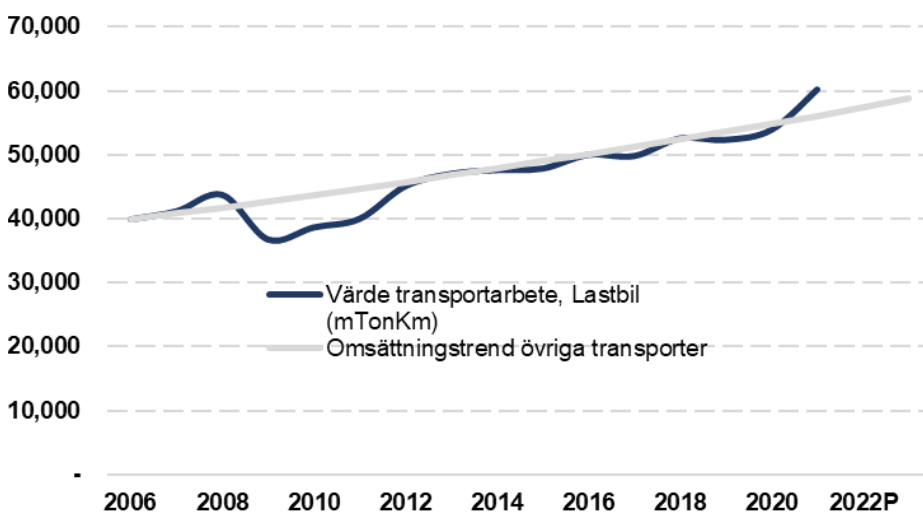
Fig.24: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD

Under 2021 sjönk medianomsättningen för transportörer inom övriga specialektorer med 11%. Detta är 10 %-enheter sämre 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 god 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.

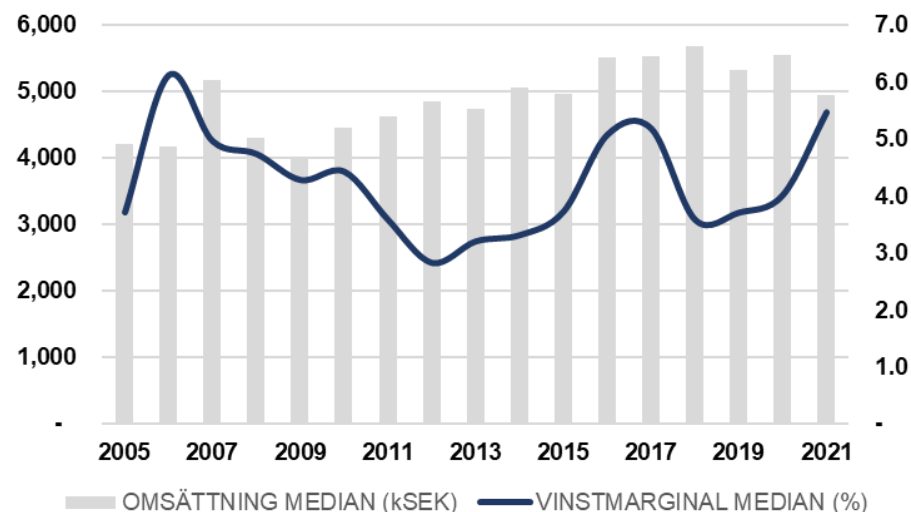
Det kan vara på sin plats att säga något kort om ett potentiellt metodproblem med vårt urval av företag som ingår i den breda analysen. Medlemsföretagen har fått klassificera sig själva utifrån på förhand givna verksamhetskoder. Vi kan alltså råka ut för subjektiva bedömningar som skiljer sig mellan 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 2021 var inget undantag.



Källa: Rementum Research, SCB, UC

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



Källa: Rementum Research, UC

BLANDADE VERKSAMHETER

SAMMANFATTNING, -2021

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

- Lönsamheten 2021 bland de sämre i jämförelsegruppen. Klart sämre lönsamhet över tid.

UTSIKTER, 2022-

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

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



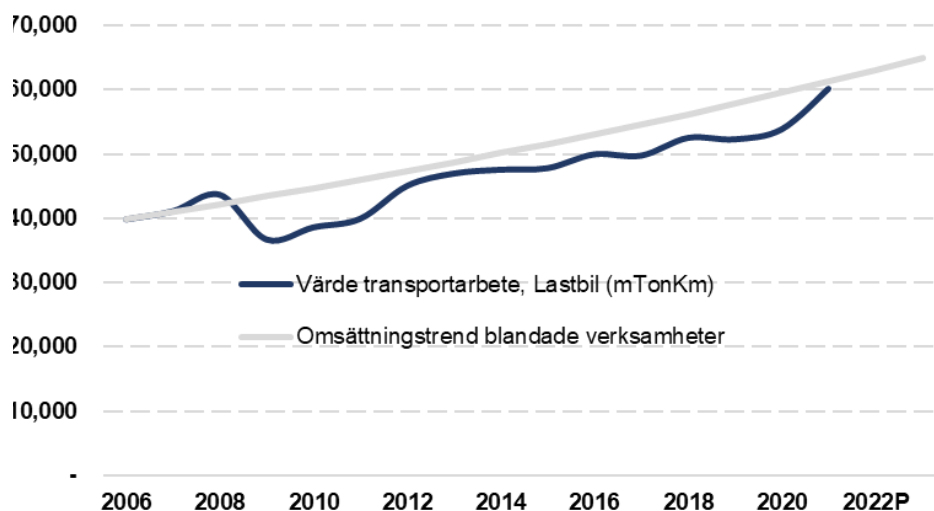
Foto: Ryno Quantz

Fig.26: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD

Under 2021 sjönk medianomsättningen för transportörer med två, eller flera, verksamhetsområden i sitt erbjudande med 4%. Detta är 3 %-enheter sämre 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 god ökning för marknadens totala värde.

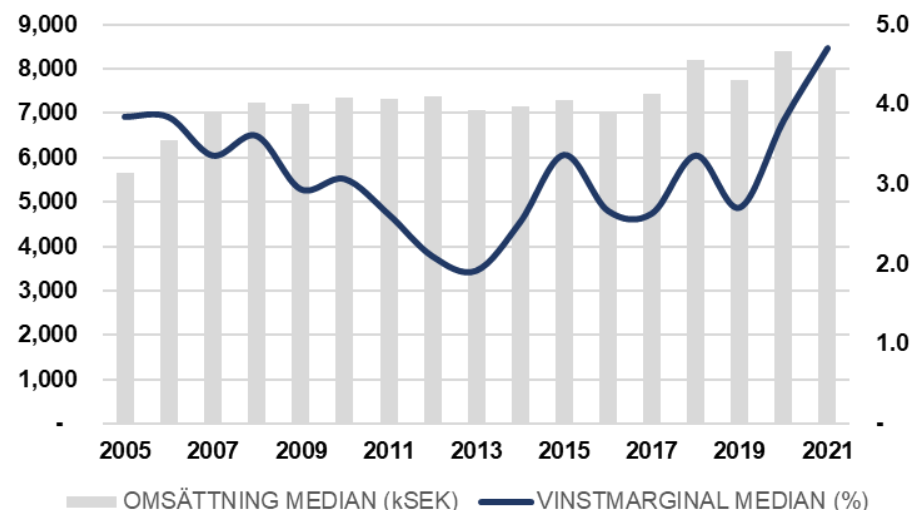
Det är även här svårt att säga något meningsfullt om den finansiella utvecklingen för denna grupp av åkerier. Syftet med urvalet är snarare att sätta "blandade" verksamheter i kontrast till de övriga åtta områden vi behandlat tidigare i rapporten.

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 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 2021 faced strong development.

Revenues declined about 2%, however. This was probably due to a widespread capacity shortage. But value creation - measured as return on capital in relation to the Swedish 10-year government bond yield - remained close to all-time highs (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 10% higher road freight activity in FY 2021 compared to 2020, drove generally healthy financial performance. But a relatively tight capacity situation - supporting freight rates - fought off rapidly rising operating costs.

2022 was off to a strong start, with both rising construction activity and a recovering industrial sector. The latter is, however, still facing a considerable shortage of critical components, which slows down the potential pace of the recovery. More importantly, all sectors are suffering from Russia's invasion of Ukraine. Mainly through drastically higher energy prices.

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 1997-2021. 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 2020-21, 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. New, and stricter, rules on cabotage transport may have started to have an impact on the competitiveness of Swedish long-haul carriers. We will track this closely.

Local distribution haulage companies did reap clear benefits from the boom in e-commerce seen in many places during the pandemic. An acceleration of an already strong trend.

Forest product hauliers have gone from strength to strength over the past couple of years. A consolidation seems to have improved profitability, as 2020-21 was the best period 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 has played an important role in this recovery, however, and the current softness in

housing starts in a Sweden may indicate considerably leaner days ahead.

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.

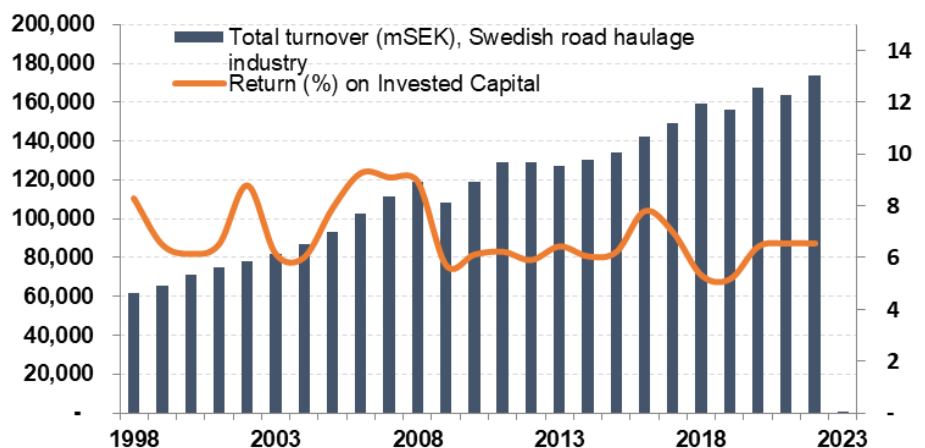
Hauliers of agricultural products were punished by weak crops in drought-stricken Sweden in 2018, but the agri hauliers still managed the situation impressively. Last year crops were back at a relatively high level and profitability for the hauliers improved considerably. Still, they continue to struggle 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. 2021 was no exception, but long-term profitability for this category remains close to the bottom of the league.

We have also spent time and resources this year to estimate the short-to medium-term impact from the European energy crisis. We concluded that it is quite likely to slow down the pace of transformation to a more sustainable transport sector.

Fig.28: REVENUES AND PROFITABILITY, SWEDISH ROAD HAULIERS '98-'22P



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 (2022) 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