
ÅKERINÄRINGEN MED VERKSAMHETSOMRÅDEN

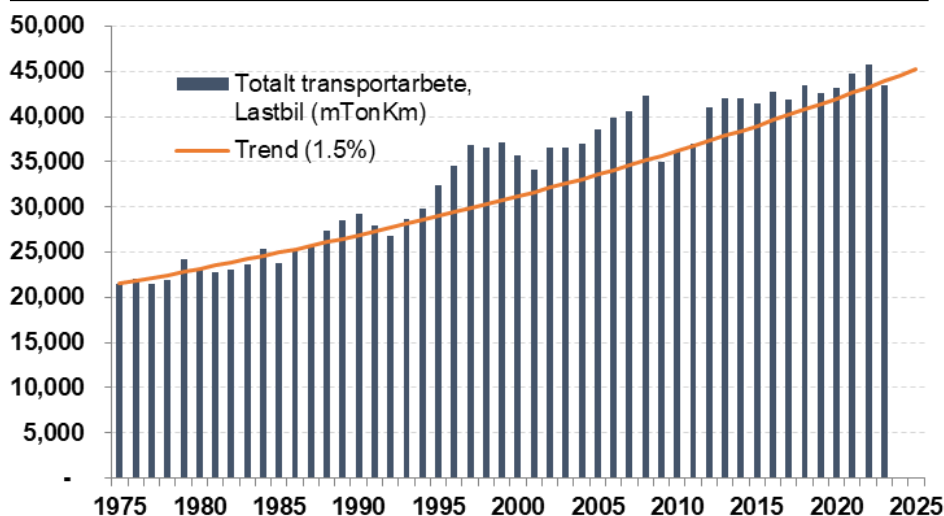
- NYCKELTAL FÖR LÖNSAMHET OCH TILLVÄXT -

Oktober, 2023



EKONOMISK STATUS OCH UTVECKLING

Fig.1: TRANSPORTARBETE PÅ VÄG I SVERIGE, 1975-2023 (prognos)



Källa: Rementum Research, Trafikanalys

EKONOMISKA INDIKATORER VIKTIGA FÖR ÅKERINÄRINGEN

Det är en orolig tid vi lever i nu. En perfekt storm, där många faktorer samtidigt blir till ytterligheter. Krig i Europa, terrorattentat, räntehöjningar, gängproblematik, höga energikostnader och en för hög inflation. Vårt samhälle står inför stora utmaningar, med ett behov av säkerhetsarbete i en helt ny geopolitisk kontext. Det påverkar hur vi ska tolka ekonomiska förutsättningar och utfall. Efterfrågan har varit god inom de flesta segment under 2022. Och även idag, i oktober 2023, syns ingen dramatisk inbromsning för efterfrågan av transporter. Bostadsbyggandet har gått ner mycket dramatiskt, men samtidigt så pågår omfattande infrastruktursatsningar och uppgradering av såväl el- som avloppsnät på många orter. Orosmoln finns kring hur konjunktur och inflation ska pareras, men vilken effekt det konkret ger är alltid svårt att sia om.

Den svenska kronans svaga relation till såväl dollarn som euron har drivit upp kostnaderna bland annat för energi, vilket vi kommer att kommentera i särskilt stycke i rapporten. Bränslepriserna skenade under hö-

ten 2021 och än mer dramatiskt under inledningen av 2022. Detta medförde ett mycket omfattande arbete hos de transportsäljande företagen att se över sina bränsleklausuler. Flera segment har haft årliga uppdateringar för bränsleindex, medan andra segment, som exempelvis skogstransporter haft det varje månad. Nu blev många avtal, bland annat inom bygg & anläggning, uppdaterade till månadsjustering. Följsamheten mot kostnaden för bränsle har haft avsedd effekt på ekonomin för åkerierna. Som en direkt följd så har kostnaderna för

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) Kronförsvagningen - hur illa är det?
- 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

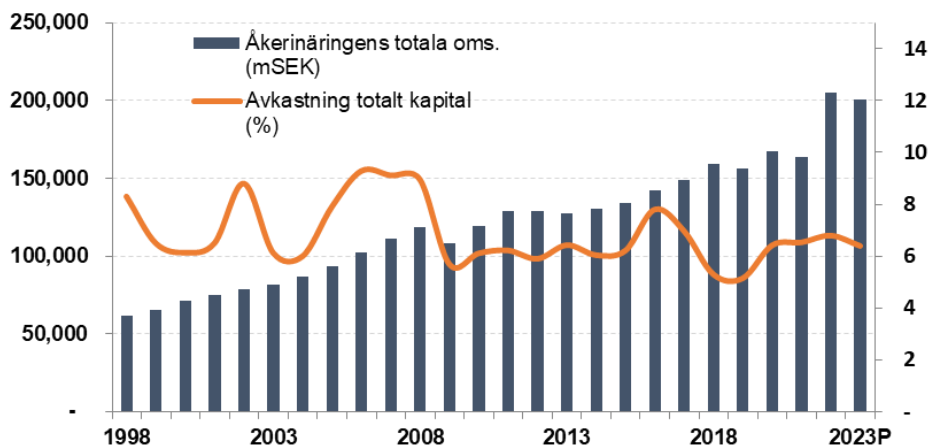
exempelvis offentlig sektor ökat med cirka 30 % för perioden vilket sannolikt är kännbart för kommuner och regioner.

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 transportvolymer är svagare just nu ser vi lönsamhetsförbättringar på de flesta håll. Ett styrkebesked i lågkonjunktur.

Ulric Långberg

*Sambällspolitisk chef,
Sveriges Åkeriföretag*

Fig.2: ÅKERINÄRINGENS OMSÄTTNING OCH AVKASTNING, 1998-2023P



Källa: Rementum Research, Trafikanalys, UC

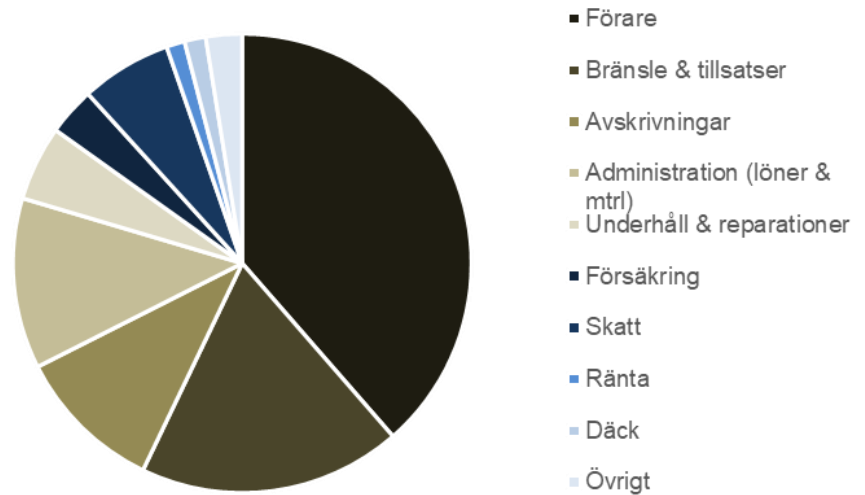
SLUTSATSER, NÄRINGENS EKONOMI OCH UTSIKTER

Svensk åkerinäring befann sig under 2022 i en relativt stabil marknadsmiljö. Transportarbetet ökade med nästan 2% från återhämtningsåret 2021. Den totala omsättningen ökade kraftigt för näringen (Fig. 2, ovan och Tab. 1, nedan). Det speglar en situation där många medlemmar tvingats höja priser markant, eftersom kostnaderna för framförallt bränsle ökade snabbt förra året. Värdeskapandet - mätt som avkastning på totalt kapital i relation till räntan på en svensk 10-årig statsobligation – låg kvar nära rekordnivåer. I kombination med en gynnsam kapacitetsbalans på marknaden ökade vinstmarginalerna till den högsta nivån någonsin i flera av verksamhetsområdena. 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 delnäringsområden i branschen. Bygg- och anläggningstransportörerna såg under 2022 en dramatisk inbromsning av en tidigare mycket stark konjunktur för nyproduktion av bostäder. Fjärrbilsåkarna rapporterade dock tidigt under förra året att förfrågningarna ökat markant till följd av striktare cabotageregler i Europa. Idag verkar situationen dock ha återgått till något som på-

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

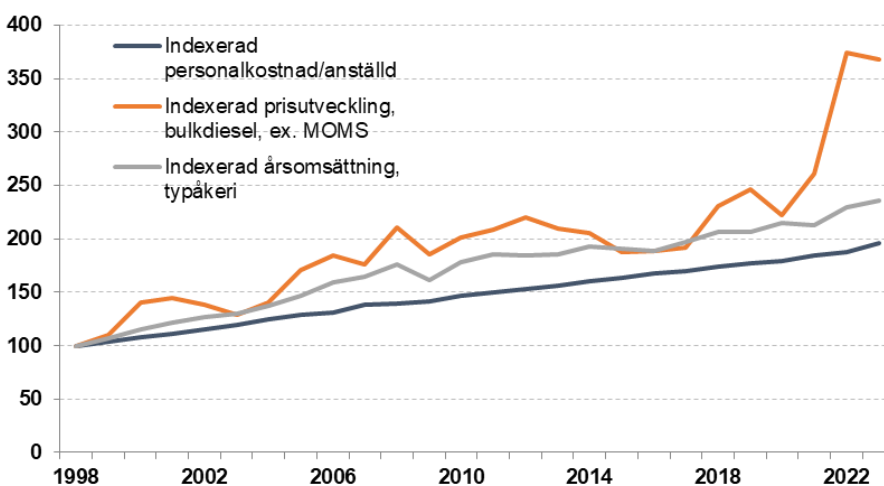


Källa: Rementum Research

minner om före regelförändringarna, eftersom kontrollerna är mycket bristfälliga. Närdistributörerna mötte en klar dämpning av efterfrågan, i och med att den extrema nivån för e-handeln inte var hållbar samt att många svenskar fått radikalt lägre köpkraft. Skogsåkerierna visar fortsatt vinstmarginaler långt över det historiska genomsnittet, trots en ganska ljum marknad för svenska trävaror. 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 pro-

dukter i tank har en tid mött dystra marknadsutsikter. Lönsamheten är hög, relativt sett, men omsättningen står och stampar med stora fluktuationer i intäkterna. Jordbrukssektorn kom tillbaka relativt starkt under 2020-21 rån perioden 2018-19, då den utbredda torkan i Sverige slog hårt mot lönsamheten. 2022 blev igen lite svagare. Här ligger det nära till hands att tro att mer konsolidering kan krävas framöver. De övriga, specialiserade verksamheterna hade inte heller under 2022 ett särskilt lysande år, men den långsiktiga lönsamheten i denna verksamhet fortsätter att överträffa det genomsnittliga åkeriets med god marginal. De blandade verksamheterna fick ett acceptabelt år, framförallt med avseende på lönsamhet.

Fig. 4: UTVECKLING INTÄKTER OCH NYCKELKOSTNADER, 1998-2023P



Källa: Rementum Research, Medlingsinstitutet, Drivkraft Sverige, UC

SLUTSATSER - 2022/'23

- å) Efterfrågan på vägtransporter i Sverige ökade under 2022
- å) Åkeriernas intjäning ökade; flera samverkande faktorer
- å) Behovet att investera betydligt lägre inför 2024
- å) Lågkonjunkturen är över oss på allt bredare front. Tendens till ökande finansiell press för åkerierna från sommaren 2023.

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

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Antal bolag											
Aktiebolag	8.806	8.844	8.857	8.677	8.977	8.563	8.966	9.213	9.448	9.660	9.805
%Δå/å	0,7	0,4	0,2	-2,0	3,5	-4,6	4,7	2,8	2,6	2,2	1,5
Total oms. (AB)											
mSEK	129.004	127.326	130.231	133.838	138.656	145.212	155.176	151.960	163.279	168.667	199.702
%Δå/å	0,0	-1,3	2,3	2,8	3,6	4,7	6,9	-2,1	7,5	3,3	18,4
Anställda (AB)											
personer	63.898	62.986	63.362	63.947	67.408	68.434	69.869	67.329	70.988	69.710	71.174
%Δå/å	-1,0	-1,4	0,6	0,9	5,4	1,5	2,1	-3,6	5,4	-1,8	2,1
Rörelseres. (AB)											
mSEK	3.402	3.063	3.563	3.824	3.916	3.125	3.724	3.526	5.584	6.321	7.448
% av oms.	2,6	2,4	2,7	2,9	2,8	2,2	2,4	2,3	3,4	4,0	3,7
Avkastning (AB)											
% totalt kapital	5,91	6,44	6,05	6,23	7,98	7,19	5,61	5,48	6,68	6,78	7,03
%10-årig statsobl.	1,59	2,12	1,71	0,72	0,53	0,66	0,65	0,09	-0,04	0,27	1,53
%-enheter diff.	4,32	4,32	4,34	5,51	7,45	6,53	4,96	5,39	6,72	6,51	5,50

ÖVERGRIPANDE OBSERVATIONER, METOD & DEFINITIONER

SAMMANFATTNING, -2022

- Efterfrågan på tunga godstransporter på väg ökade, trots svagare byggkonjunktur.
- Lönsamheten för det genomsnittliga åkeriet i Sverige ökade ytterligare något under 2022. Endast 2016-17 har hittills varit en bättre period.

UTSIKTER, 2023-

- Byggkonjunkturen är svag men kan förväntas sjunka ytterligare under 2024 till följd av trögheter i värdekedjan. Detaljhandeln kämpar vidare med hushållens sjunkande köpkraft och nu kan vi skönja effekter även inom tjänstenäringarna.
- Vissa nyckelkostnader har stabiliserats. En ökning i tillgången på kapacitet kan komma att pressa fraktraterna från goda nivåer 2022.

Under 2022 ökade omsättningen för åkerinäringen som helhet med c:a 18%. Vår bedömning är att det i stort sett är ett resultatet av att många verksamhetsområden tvingades till kraftiga prishöjningar. Volymtillväxten ligger för närvarande (2023) under historisk trend (se fig. 1, sid. 2). Innan branschens detaljer analyseras är det värdefullt att få en

översiktlig bild av dess struktur. Vägtransporter står för cirka 60% av allt transportarbete (tonkilometer) i Sverige. Mäter man produktionen i godsvikt stiger andelen till cirka 80%. Det finns i oktober 2023 c:a 15.400 företag registrerade hos bolagsverket med näringsinriktningen Vägtransport, Godstrafik - Transport och magasinering. Enligt våra beräkningar omsatte aktiebolagen i näringen tillsammans strax under 200 miljarder kronor (motsvarande knappt 3,5 procent av Sveriges BNP) och sysselsatte drygt 70.000 personer 2022. 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-	1.026	(-1)	980	(+0)	Aktiebolag	4.389	(0)	10.618	(+2)
Fjärr-	475	(-1)	543	(+0)	Enskild firma	565	(-1)	4.330	(-4)
När-	297	(0)	317	(+0)	HB/KB/EF	82	(-0)	287	(-6)
Skogs-	425	(-1)	449	(+0)	Utl. Filial	0	(-0)	452	(+4)
Miljö-	121	(+0)	129	(+0)					
Tank-	78	(0)	87	(+0)					
Jordbruk-	134	(-1)	132	(+0)					
Övrig-	314	(-1)	317	(+0)					
Blandad-	1.495	(+0)	439	(+0)					
Okodad-	671	(-1)	0	(+0)					
TOTAL	5.036	(-1)	3.393	(+0)		5.036	(-1)	15.692	(+2)

Källa: Rementum Research, SÅ, UC

Tab.3: LÅNGSIKTIG OMSÄTTNINGsutveckling PER VERKSAMHETSOMRÅDE

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	'99-'22
Omsättning											Samman
(median), SEKk											satt
											tillväxt
											(%)
Byggtransport	2.725	2.691	2.735	2.866	2.851	2.787	2.716	2.615	2.951	3.116	4,1
Fjälltransport	5.965	6.267	6.179	6.621	6.458	6.437	6.540	6.622	6.205	6.857	2,1
Närdistribution	5.422	4.906	4.869	5.295	5.293	5.474	5.157	5.470	5.161	6.130	2,1
Skogstransport	5.390	5.630	5.561	5.416	5.747	6.024	6.030	6.261	6.380	7.361	4,4
Miljötransport	8.706	8.744	8.590	10.449	10.978	11.011	9.939	11.121	10.584	12.276	6,6
Tanktransport	7.514	7.550	7.045	6.888	7.288	7.863	8.013	7.852	7.303	6.718	-0,1
Jordbrukstransport	4.737	5.477	5.292	5.259	5.306	5.051	4.756	5.009	5.665	6.601	2,4
Övrig transport	4.744	5.061	4.960	5.509	5.535	5.681	5.329	5.548	4.941	5.760	1,9
Blandad transport	7.073	7.143	7.305	6.994	7.431	8.203	7.736	8.400	8.023	9.438	3,1
URVAL	5.422	5.630	5.561	5.509	5.747	6.024	6.030	6.261	6.205	6.718	2,4

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 2022 nästan 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

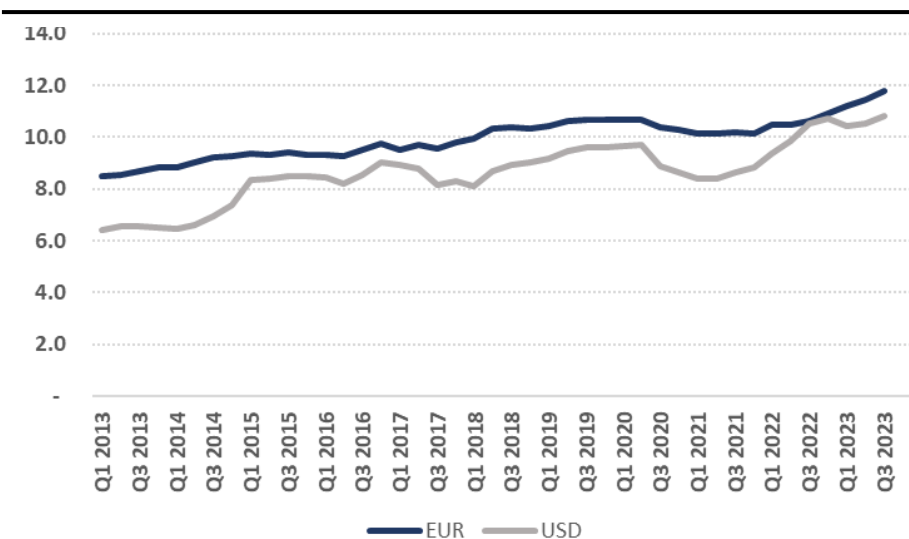
skapa finansiellt värde för sina investerare. Vinstmarginaler av olika slag är relevanta i jämförelsen mellan direkta konkurrenter inom samma inriktning. Mer omfattande investeringar kräver antingen större omsättning eller vidare vinstmarginaler för att motivera sin högre absoluta kapitalkostnad. En 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

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	'99-'22
Avkastning, kapital											Median
(median), %											(%)
Byggtransport	6,9	7,1	7,5	9,0	8,0	6,2	5,5	6,0	6,1	6,3	6,9
Fjälltransport	6,2	7,6	8,1	8,4	7,6	5,6	5,5	7,0	7,7	8,2	7,0
Närdistribution	7,2	7,6	7,6	8,4	6,9	5,8	6,5	8,2	7,5	8,0	7,5
Skogstransport	5,8	7,2	5,7	6,6	6,7	4,9	7,6	8,9	8,4	10,3	7,2
Miljötransport	7,6	7,3	6,8	8,4	7,8	6,7	5,8	7,7	7,1	7,4	7,7
Tanktransport	7,0	6,4	7,0	8,4	8,3	5,9	6,5	7,2	7,8	8,3	7,8
Jordbrukstransport	5,5	6,6	5,7	7,9	5,7	4,6	3,7	6,0	6,2	5,5	6,4
Övrig transport	7,5	7,3	7,1	10,8	9,7	6,9	6,5	5,9	7,1	6,6	7,5
Blandad transport	5,7	6,3	6,8	6,2	6,1	5,9	4,9	6,4	6,9	7,2	6,5
URVAL	6,9	7,2	7,0	8,4	7,6	5,9	5,8	7,0	7,1	7,4	7,2

KRONFÖRSVAGNINGEN - HUR ILLA ÄR DET?

Fig.5: SVENSKA KRONANS UTVECKLING MOT EURO OCH US DOLLAR



Källa: Riksbanken, Rementum

EN VALUTA PÅ DEKIS

ett fenomen som rönt fascinerande lite uppmärksamhet bland den breda allmänheten och i media det senaste decenniet är den svenska valutans mer eller mindre stadiga värdeminskning (Fig. 5). Om vi blickar tillbaka mot början av 2013, före världens centralbanker med full kraft inledde allehanda monetära experiment, kan vi konstatera att den svenska kronan i skrivande stund har en nästan 40% lägre köpkraft i Euroområdet (inklusive de ekonomier, däribland Danmark, som valt att knyta sin växelkurs till Eurons utveckling) och hela 70% lägre värde gentemot varor och tjänster prissatta i US dollar. Det finns ett antal teoretiska orsaker:

- Sverige har lägre realräntor (nominella räntor, justerat för allmän prisinflation i landet) än de flesta andra länder. Det skrämmer bort investeringskapital som söker maximal avkastning.
- Den relativt höga inflationen i sig gör att Sverige får ett högre kostnadsläge över tid än flera av de länder där kon-

kurrerande företag är etablerade, exempelvis Tykland, Finland och USA.

- Kronans relativa litenhet gör den förhållandevis illikvid. Vid tider av ekonomisk turbulens tenderar valutaspekulanter undvika den typen av valutor.

Oavsett orsakerna bakom kronans till synes ändlösa resa mot en global bottenvärdering får det naturligtvis reella konsekvenser för en liten, öppen ekonomi som den svenska att vår valuta kontinuerligt minskar i värde.

SAMMANFATTNING, -2022

- Ca 50% försvagning av kronan mot viktiga valutor
- Tydligt negativ effekt på kostnadsläget i Sverige
- Inga påtagliga avvikelser för lönsamheten hos svenska åkerier

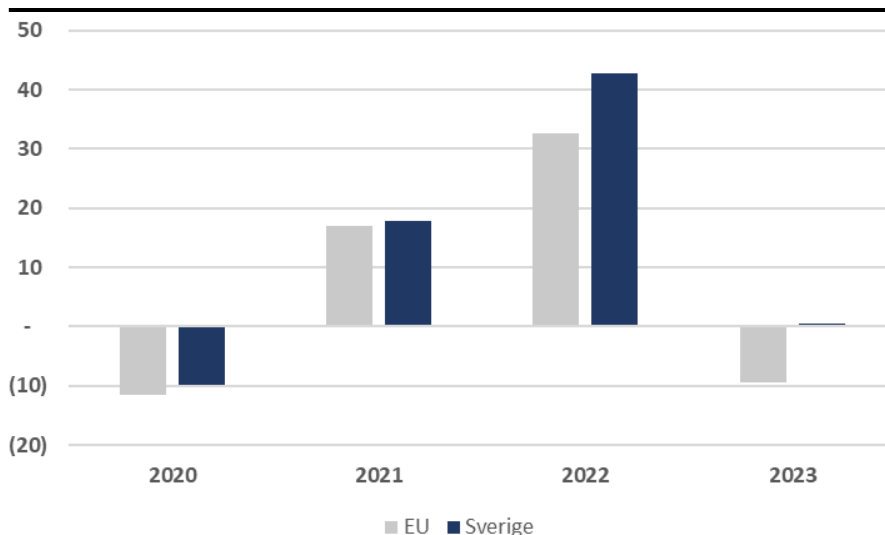
UTSIKTER, 2023-

- Transportnäringen relativt förskönad från lönsamhetspress i svensk jämförelse, men det kan handla om en fördröjd effekt.
- Tydlig ökning i antalet konkurser senaste kvartalen och jämfört med den senaste konjunkturnedgången, 2019-20, ser läget mer bekymmersamt ut.

KOSTNADSEFFEKTER

I dessa rapporter ligger ju fokus på den svenska åkerinäringen. En viktig kostnad för denna näring är bränsle till fordonen (se Fig. 3 på sidan 3). Priset på diesel styrs grovt av världsmarknadspriset på råolja, justerat för raffineringkostnader och skatter. Olja prissätts i USD, så utvecklingen för den lokala valutan avgör vad åkerier inom landet får betala för sitt bränsle. I Fig. 6 kan vi tydligt se att åkerier baserade i Sverige fått betala väsentligt mycket mer för sitt fordonsbränsle än deras kollegor verksamma i Euroområdet.

Fig.6: FÖRÄNDRING (%) I DIESELPRIS, INKL. SKATT, LOKAL VALUTA



Källa: Drivkraft Sverige, Europeiska Kommissionen, Rementum

LÖNSAMHETSUTVECKLING

Den mest relevanta frågan är dock om denna kostnadsnackdel, till stor del ett resultat av den svaga svenska valutan, fått reella konsekvenser för svenska åkerier så till vida att de påvisat sämre lönsamhet än åkerier i Europa? Om vi studerar Fig. 7 måste svaret entydigt vara—nej. Under perioden 2022-23 har svenska åkerier haft en relativt lägre ökningstakt i antalet konkurser, jämfört med andra europeiska länder. Det är först på slutet av tidsserien vi kan se en antydning till accelerering i konkursvolymerna för svenska åkerier. Vi ska strax återkomma till denna observation.

Hur kan man då förklara att svenska åkerier klarat sig relativt väl ur ett intjäningsperspektiv, trots en mer utmanande situation gällande kostnadsökningar för viktiga insatsvaror i den tjänst man utför? Ett viktigt svar tror vi man finner i datan som samlats i denna rapport. Det är tydligt att de flesta verksamhetsområden lyckats lyfta sina intäkter i snabbare takt än kostnadsstigningarna. Data från medlingsinstitutet (Fig. 4, sid. 3) pekar på nominella löneökningar strax under 3% för transportsektorn som helhet under 2022. De data vi själva förfogar över visar emellertid på ökning i personalkostnader om närmare 7% för 2022. Kombinerar vi det med drygt

40% högre dieselkostnader och viktat dessa kostnader enligt generella schabloner bedömer vi att den totala kostnadsökningen för den svenska åkerinäringsen troligtvis var ungefär 10% under 2022. I Tab. 3 (sid. 6) kan vi tydligt se att många av verksamhetsområdena lyckades öka sin medianomsättning betydligt mer än 10%.

Svenska åkerier har, med andra ord, varit duktiga på att kompensera sig för de snabbt stigande kostnaderna—trots en relativt stor exponering mot bränslekostnader, som till stor del påverkas av USD/SEK-kursen.

Denna bild bekräftas även i en nationell jämförelse. Fig. 8 visar den procentuella ökningstakten 2022-23 i antalet årliga konkurser för ett urval svenska näringar. Jämförelsen är året 2021. Den svenska kronan hade förvisso redan försvagats successivt under en lång period, som framgår av Fig. 5, men det var i samband med Rysslands invasion av Ukraina som både energipriser steg och den svenska valutan började försvagas i snabbare takt. Trots detta sticker transportnäringen ut som relativt förskonad från försvagningar i lönsamheten. Under perioden 2022-23 (till och med september) har antalet årliga konkurser endast ökat med 8% bland transportföretag. Detta ska jämföras med en ökning om c:a 45% för företag verksamma inom fastighetsservice eller handel med motorfordon. Dessa är näringar som tidigt drabbades av den allmänt svagare köpkraften bland svenska konsumenter, till följd av både en högre ränta för många bolån och en kraftigt försvagad köpkraft som ett resultat av påtagliga reallönesänkningar. Man kan också misstänka att företag inom fastighetsservice upplevt efterdyningar av pandemin 2020-21, när många företag fattade beslut om att minska användandet av

Fig. 7: ANTAL KONKURSER, ÅKERIER, EUROPA OCH SVERIGE

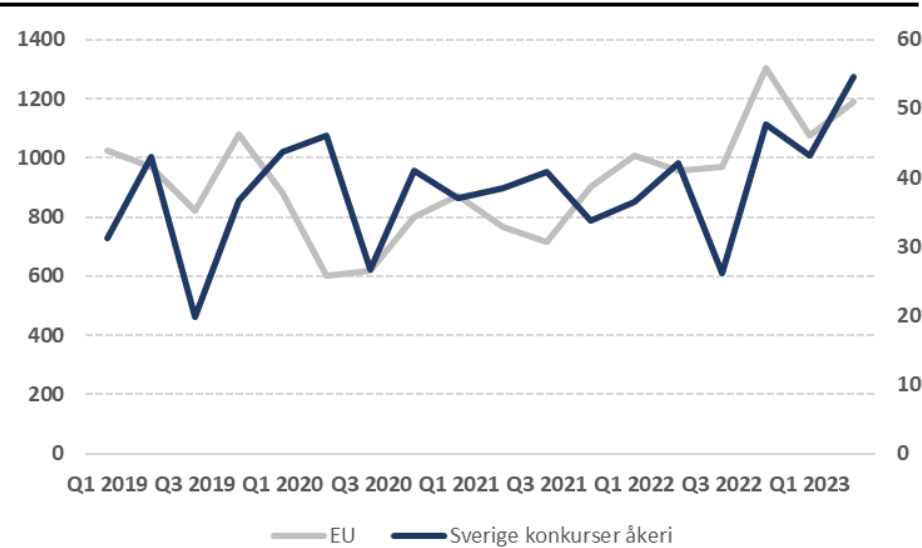
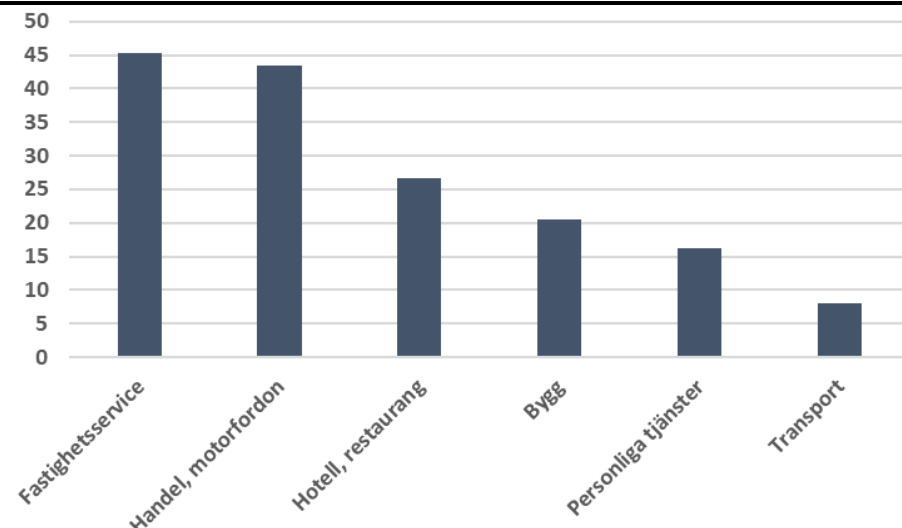


Fig. 8: FÖRÄNDRING (%) I SVENSKA KONKURSER 2022-23 MOT 2021



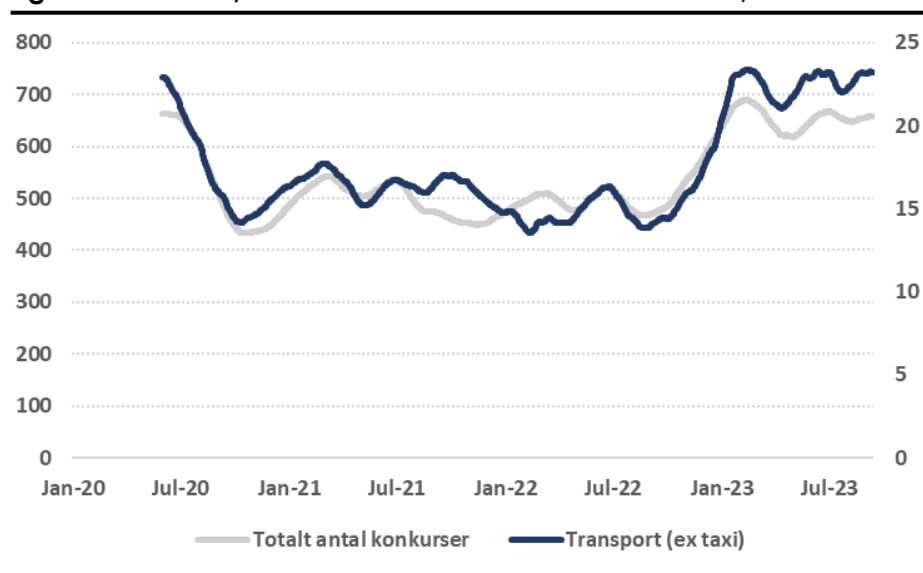
kontorslokaler till förmån för mer flexibla lösningar för de anställda, som gärna arbetar hemma en del av veckan.

Men det riktigt intressanta i förhållande till vår diskussion om kronförsvagningens betydelse framträder när vi tittar på konkurstrenden under 2023. Då skiftar bilden från en relativt isolerad ökning till en mer bred försvagning av lönsamheten. Byggsektorns snabba ökning förväntas säkert ingen, med tanke på den kollaps i nybyggnationer som vi redogjort för i flera nyckeltalsrapporter de senaste åren. En näring som dock fått se en veritabel explosion i antalet konkurser är den som av UC kallas personliga tjänster. Här finner vi exempelvis städföretag. Vår bedömning är att dessa företag nu verkligen börjar känna av den svaga kronan, så tillvida att det är svårt att attrahera arbetskraft som mäter sin köpkraft i annat än svenska kronor. Till detta kommer allt striktare krav på försörjning för arbetstillstånd i Sverige. Det råder alltså brist på kvalificerad arbetskraft inom ekonomiskt viktiga områden, trots en ganska omfattande lågkonjunktur.

Denna brist borde rimligtvis avspeglas även inom de andra näringarna med snabbt växande konkursvolymer—hotell och restaurang, samt byggindustrin. Åkerinäringen lider snarare av kronisk brist på kvalificerad arbetskraft och utländska chaufförer, med ersättning i svenska kronor, är förhållandevis ovanligt i Sverige.

Men ändå ser vi alltså en relativt snabb ökning i antalet konkurser inom transportnäringen de senaste månaderna (Fig. 9). Detta är troligtvis en effekt av att den ekonomiska nedgång som var relativt isolerad till ett fåtal näringar under 2022 nu spridit sig till den absoluta merparten av den svenska ekonomin. Den möjlighet svenska åkerier hade att

Fig. 9: KONKURSER/MÅNAD—6 MÅN. GLIDANDE MEDELTA, SVERIGE



Källa: UC, Rementum

kompensera sig för högre bränsle-kostnader under 2022 kan vara på väg att erodera genom transportköparnas allt mer urholkade köpkraft. Då blir plötsligt den svaga kronan ett problem för åkerierna. Som vi kan se i Fig. 7 verkar antalet konkurser bland åkerier nu börja öka snabbare i Sverige relativt övriga Europa. Det sjunkande priset på råolja har inte kommit oss till godo i någon nämnvärd omfattning (Fig. 6). Kostnaden för den svaga kronan kom alltså, men med en fördröjning, även till åkerinäringen.

EN LJUSNING PÅ VÄG?

Vad talar då för att den svenska valutan ska stärkas påtagligt framöver? Tyvärr inte särskilt mycket får man konstatera. En anledning till att den internationella valutamarknaden förväntar sig lägre marknadsräntor i Sverige än i övriga Europa och USA är det faktum att de svenska hushållen är så pass högt belånade. Och i många fall med korta bindningstider. Det borde innebära att penningpolitikens åtstramande räntehöjningar kan förväntas påverka den svenska ekonomin snabbare. Den svaga kronan i sig har också en negativ inverkan på förväntningar om dess framtida utveckling. Som vi nämnde inledningsvis i detta avsnitt

så skapar den relativt höga inflationen en konkurrensnackdel för svenska företag som exporterar sina varor. Det skulle i sin tur leda till lägre tillväxt och räntor. En negativ spiral skulle man kunna säga. Till detta kommer naturligtvis allehanda osäkerhetsfaktorer kring Sverige, exempelvis med omfattande organiserad brottslighet och frågetecken kring vår NATO-ansökan.

Å andra sidan kan man ju också välja att se glaset som halvfyllt. För vi styr på några av de osäkerhetsfaktorer som pressar förtroendet för Sverige kan valutan relativt snabbt återhämta förlorad mark. Då skulle vi istället kunna få uppleva en positiv spiral från en starkare valuta, med lägre inflation för konsumenterna och mindre press från bolånekostnader, etc. Sveriges riksbank är naturligtvis mycket medveten om denna utmaning/möjlighet.

SVENSKA BYGG- & ANLÄGGNINGSTRANSPORTER

SAMMANFATTNING, -2022

- Växer i linje med underliggande, svag marknad och snabbare än jämförelsegruppen.

- Lönsamheten 2022 näst sämst i jämförelsegruppen. Lägre lönsamhet över tid.

UTSIKTER, 2023-

- Byggkonjunkturen fortsätter bromsa och 2023 är riktigt svagt, med stort antal konkurser i sektorn.

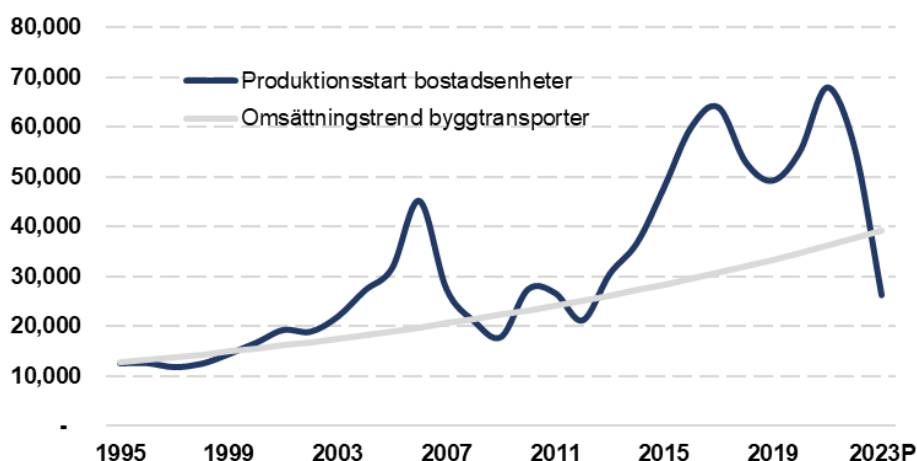
- Omfattande investeringar riskerar pressa rater och lönsamhet de kommande åren.



Foto: Ryno Quantz

Fig.10: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD

Under 2022 ökade medianomsättningen för transportörer inom bygg- och anläggningssektorn med cirka 6%. Detta är 10 %-enheter svagare 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 fram till 2021 reflekteras i att omsättningen för transportörer inom bygg- och anläggningssektorn ökat sin omsättning nästan 50% snabbare än medianåkeriet de senaste 20 åren.

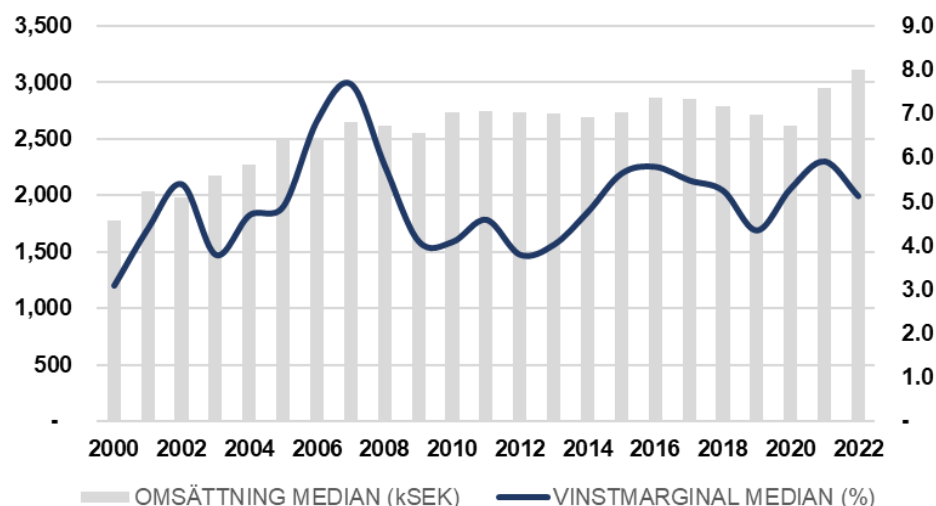


Källa: Rementum Research, SCB, UC

Lönsamheten var näst lägst i jämförelsegruppen 2022. Över tid håller man också en lite lägre nivå. Intressant att notera är det faktum att investeringarna nu börjat minska inom verksamhetsområdet. Det är en nödvändighet inför en period där byggaktiviteten förblir låg.

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, -2022

- Växer långsammare än underliggande marknad och jämförelsegruppen.

- Lönsamheten 2022 betydligt bättre än jämförelsegruppen. Relativt låg lönsamhet över tid.

UTSIKTER, 2023-

- Industrikonjunkturen har planat ut, och den svaga svenska kronan påverkar handelsflödena.

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



Foto: Fair Transport

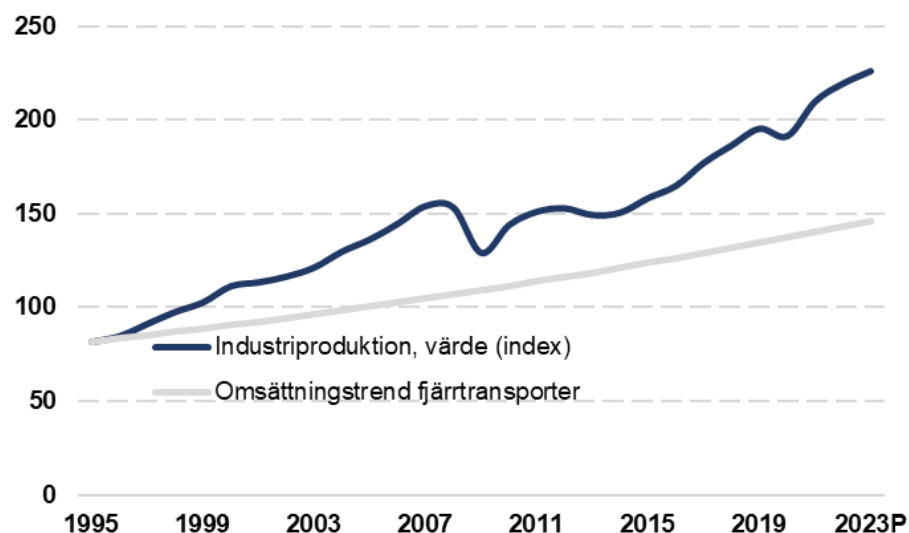
Fig.12: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD

Under 2022 ökade medianomsättningen för transportörer inom fjärrtransportsektorn med cirka 11%. 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. 2022 var det första året med striktare cabotageregler i Europa. Effekterna kommer troligen synas över flera år.

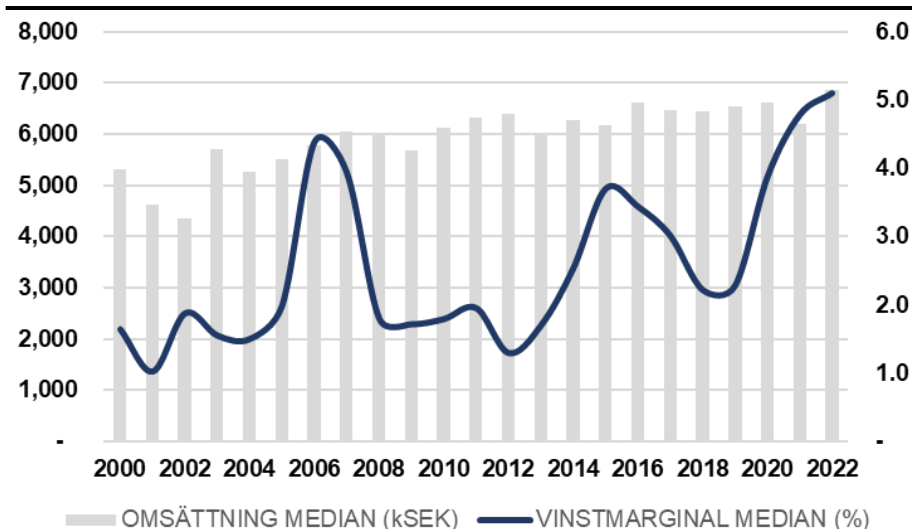
Lönsamheten var över snittet för jämförelsegruppen under 2022. Över tid håller man dock en något svagare lönsamhet, troligtvis som en följd av den hårda internationella konkurrensen.

Enligt uppgift från vissa medlemmar har de nya cabotagereglerna 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, -2022

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

- Lönsamheten 2022 över medel i jämförelsegruppen. Bättre lönsamhet över tid.

UTSIKTER, 2023-

- Detaljhandeln bromsar hårt. Snabb erodering av reallöner sänker konsumenternas köpkraft.

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



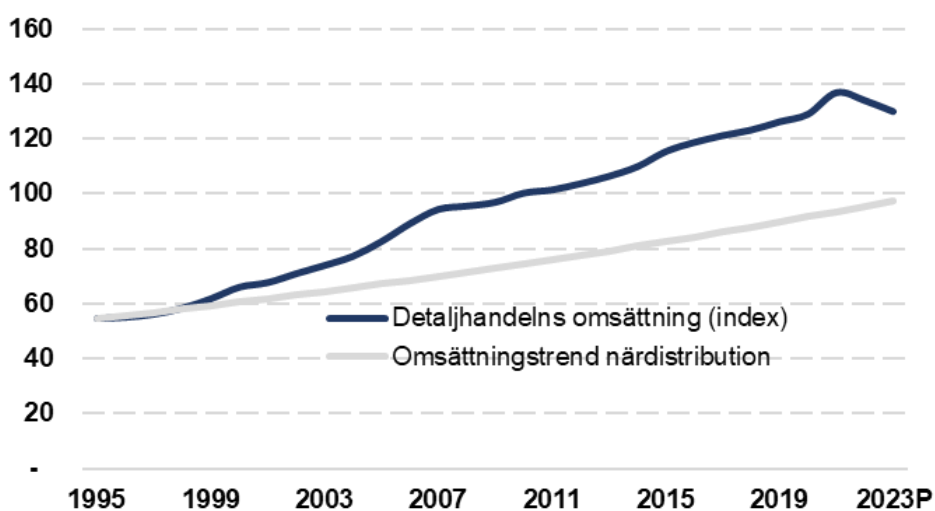
Foto: Mats Hellström

Fig.14: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD

Under 2022 ökade medianomsättningen för transportörer inom närdistribution med cirka 19%. Detta är 3 %-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 vikande tillväxt för den totala detaljhandeln i Sverige.

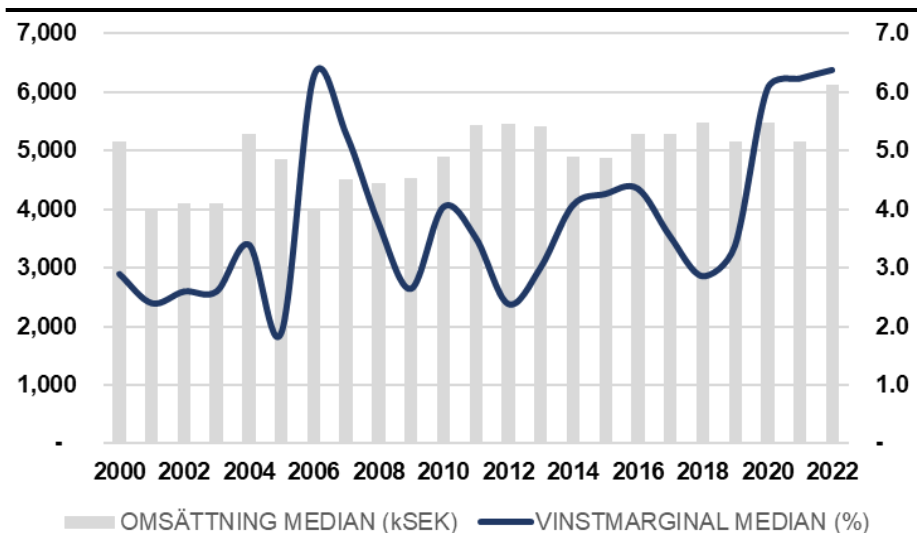
Det var en exceptionell tillväxt i e-handeln under den andra halvan av 2020. Rimligtvis skapade det förutsättningar för att ta bra betalt för närdistribution av gods. Sammantaget resulterade detta i jämförelsegruppens näst starkaste lönsamhet under 2020. Under 2021 föll den tillbaka mot mer genomsnittliga nivåer men är nu åter bland de bättre.

Över tid har närdistributörerna en något bättre lönsamhet. Exakt hur man skall förstå de finansiella effekterna av den strukturomvandling som ändå pågår inom detaljhandeln, via nätförsäljning och hemleveranser, är inte uppenbart. I rapporten som pulicerades 2021 tittade vi närmare på detta fenomen.



Källa: Rementum Research, SCB, UC

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



Källa: Rementum Research, UC

SKOGSTRANSPORTER

SAMMANFATTNING, -2022

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

- Lönsamheten 2022 starkast i jämförelsegruppen. Genomsnittlig lönsamhet över tid.

UTSIKTER, 2023-

- Något sämre utveckling för mängden skogstransporter och virkespriserna planar ut.

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



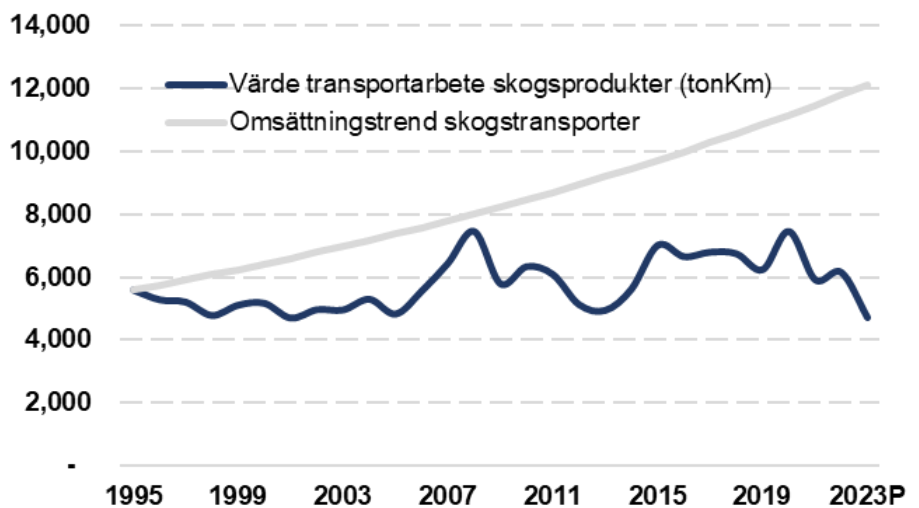
Foto: Ryno Quantz

Fig.16: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD

Under 2022 ökade medianomsättningen för transportörer inom skogssektorn med cirka 15%. Detta är 1%-enhet sämre 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 från året 2020 till idag.

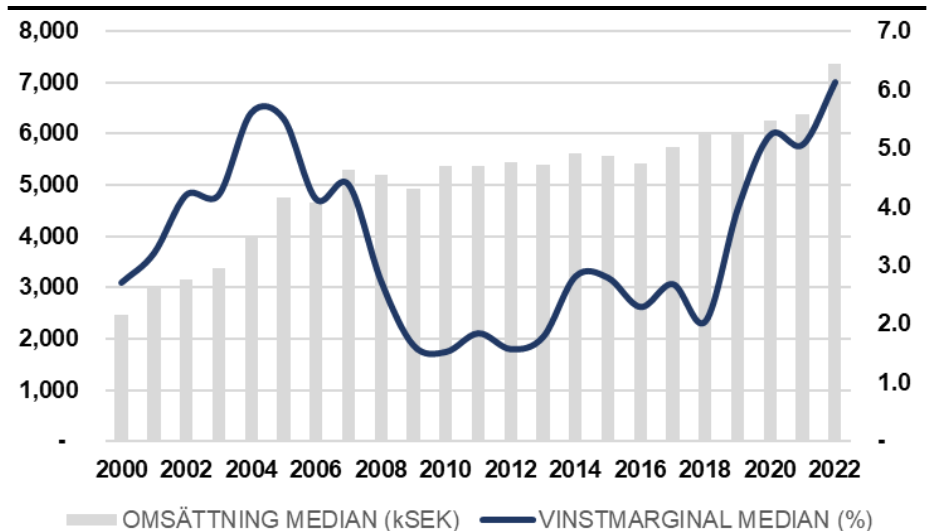
Över tid har skogsåkarna vuxit sin genomsnittliga omsättning betydligt snabbare än utvecklingen för skogstransporter och virkespriser kan motivera. En rimlig anledning är att detta verksamhetsområde också sett påtaglig konsolidering. Det genomsnittliga åkeriet bland medlemmarna i vårt urval är betydligt 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. För tredje 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, -2022

- Växer i linje med underliggande, försvagad marknad men starkast i jämförelsegruppen.

- Lönsamheten 2022 i linje med jämförelsegruppen. Näst bäst lönsamhet över tid.

UTSIKTER, 2023-

- Betydligt svagare byggkonjunktur och en trolig nedgång i BNP.

- Åkarna inom verksamhetsområdet verkar hålla relativt måttfull investeringstakt.



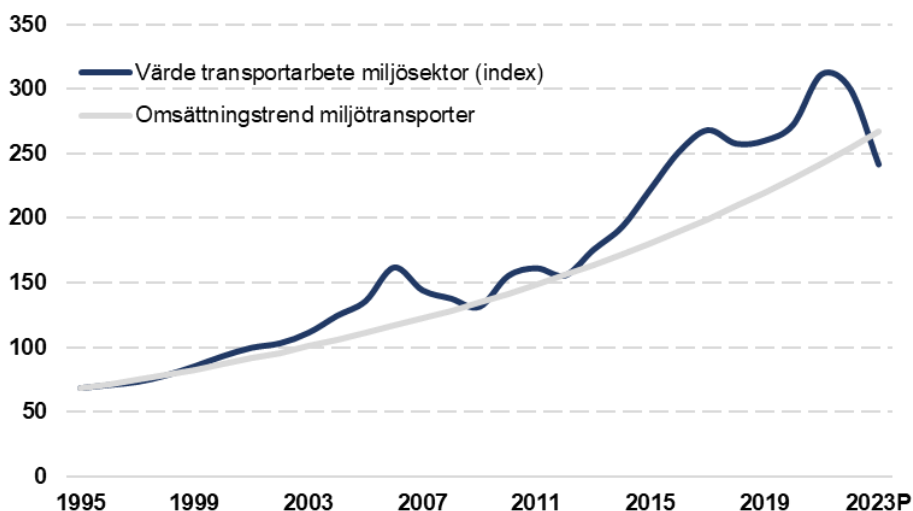
Foto: Scania

Fig.18: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD

Under 2022 ökade medianomsättningen för transportörer inom miljösektorn med 16%. Detta är i linje med 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, t o m 2021.

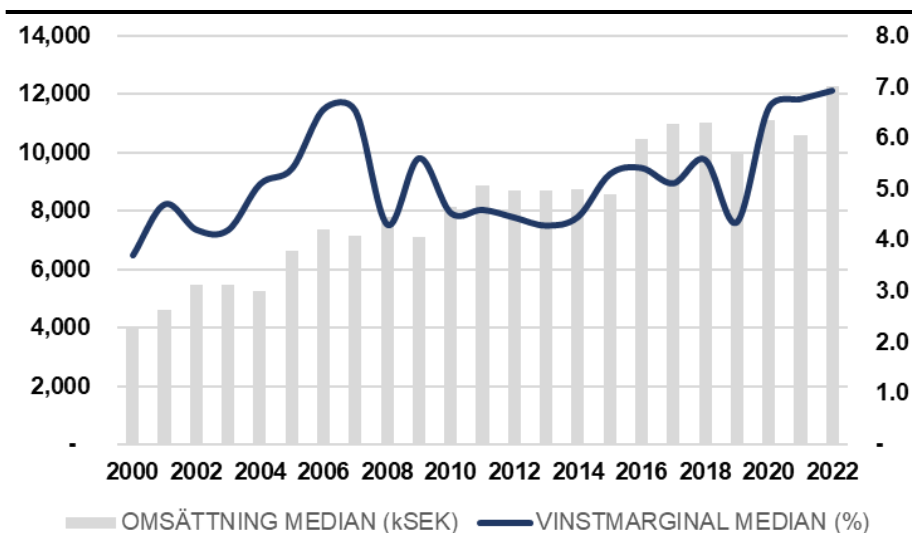
Över tid har detta verksamhetsområde vuxit betydligt snabbare (drygt 2.5x) än det genomsnittliga åkeriet i jämförelsegruppen. Marknadstillväxten har en viktig del i förklaringen, som vi kan se i Fig. 18, men även sammanslagningar har drivit på mot allt större verksamheter.

Inte nog med att man växer snabbast; över tid är miljötransporter även det näst mest lönsamma verksamhetsområdet - även om det skall sägas att skillnaderna numera inte är dramatiska. Under åren 2018-22 har gapet gentemot övriga delnäringar 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, -2022

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

- Lönsamheten 2022 bland de bästa i jämförelsegruppen. Bättre lönsamhet över tid.

UTSIKTER, 2023-

- Leveransvolymen och priser för petroleumprodukter har sjunkit jämfört med 2022.

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



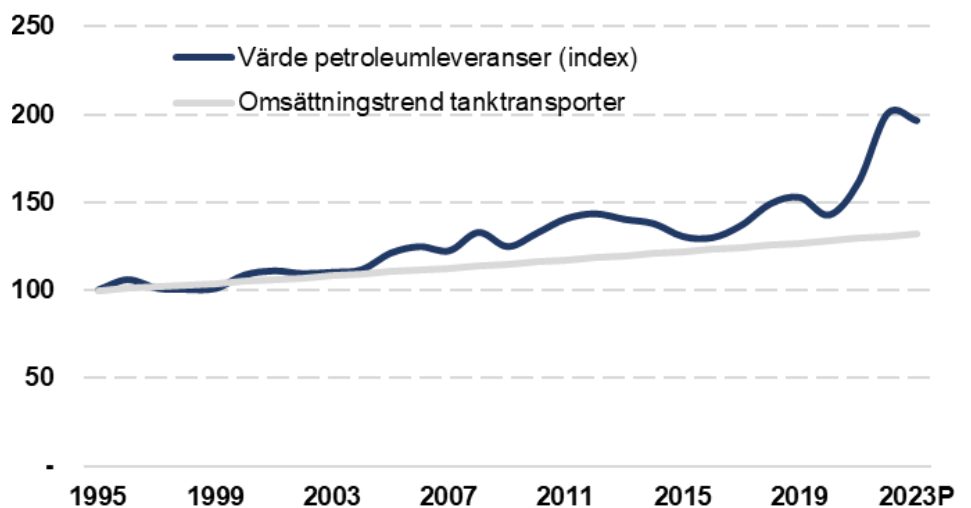
Foto: Volvo Trucks

Fig.20: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD

Under 2022 minskade medianomsättningen för transportörer med tankekipage med 8%. Detta är 24 %-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 fortsatt stark ökning 2022 för marknadens totala värde.

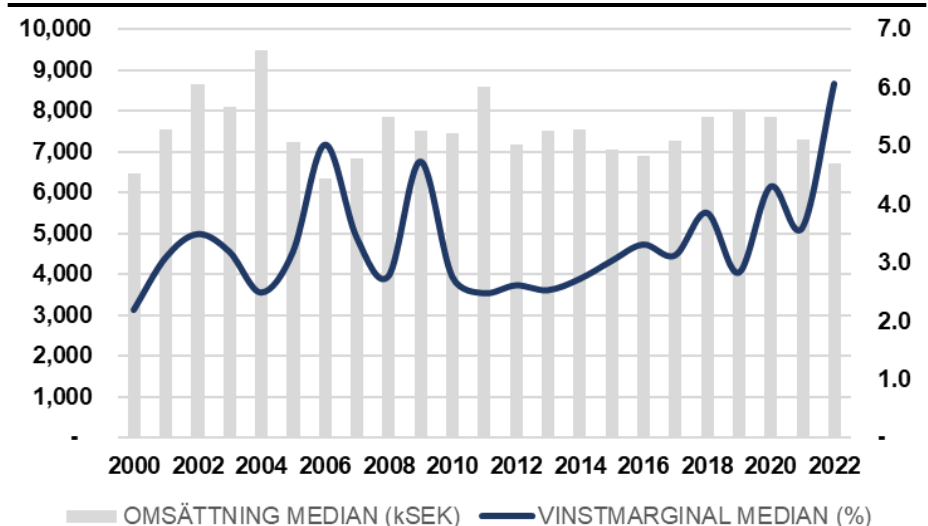
En stor del av värdeökningen kommer naturligtvis av en högre nivå för energipriser i alla dess former. Leveransvolymerna för viktiga bränsletyper sjönk dock. Under 2022 såg vi en tydlig återhämtning i volymerna och priserna för petroleumleveranser efter den extrema nedgången under pandemin.

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. Kräftergången för omsättningen bland tanktransportörerna lär således fortsätta, men man kan trösta sig med att lönsamheten över tid starkt överträffar branschsnittet. Så även 2022.



Källa: Rementum Research, SCB, UC

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



Källa: Rementum Research, UC

JORDBRUKSTRANSPORTER

SAMMANFATTNING, -2022

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

- Lönsamheten 2022 sämst i jämförelsegruppen och även lägst lönsamhet över tid.

UTSIKTER, 2023-

- Spannmålsskördarna förväntas ha minskat ca 8% från 2022.

- Verksamhetsområdets åkare verkar hålla en behärskad investeringstakt.



Foto: Nätverket Lantbruk

Fig.22: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD

Under 2022 ökade medianomsättningen för transportörer inom jordbrukssektorn med 17%. Detta är 1 %-enhet 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 minskning för marknadens totala värde.

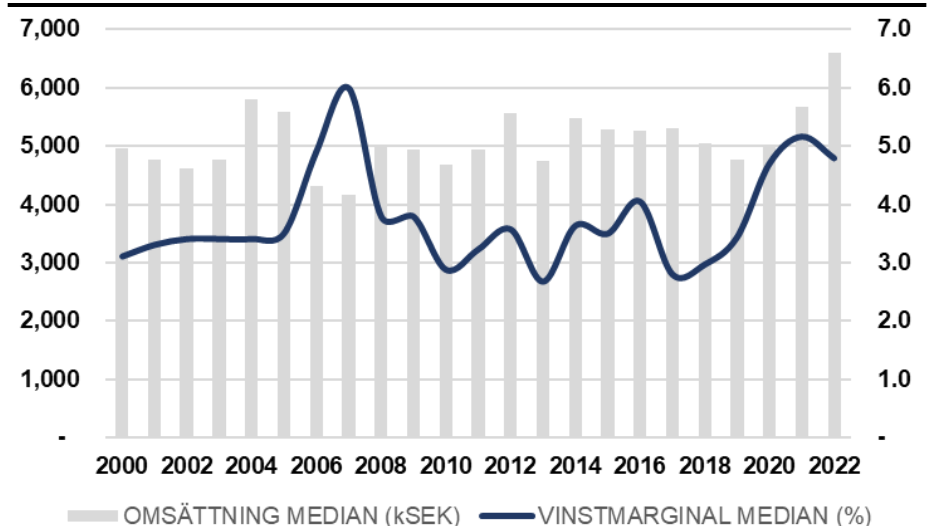
Fluktuationer i skördevolym är normen, men den utveckling vi såg på grund av utbredd torka under 2018 skapade en extrem press på jordbrukstransportörerna, även under 2019. Man arbetade dock målmedvetet med att stärka lönsamheten och under 2020-21 nådde man tillbaka till en nivå som var den högsta sedan 2016. 2022 var igen ett svagare år.

Lönsamheten över tid är dock den lägsta inom jämförelsegruppen och man har inte någon särskilt stark underliggande marknadstillväxt att luta sig mot. En konsolidering för att balansera de relativt starka kunderna verkar allt mer behövligt, 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, -2022

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

- Lönsamheten 2022 sämre än jämförelsegruppen. Bättre lönsamhet över tid.

UTSIKTER, 2023-

- Svårt att prognostisera en så heterogen grupp.

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



Foto: Svenska Truckers

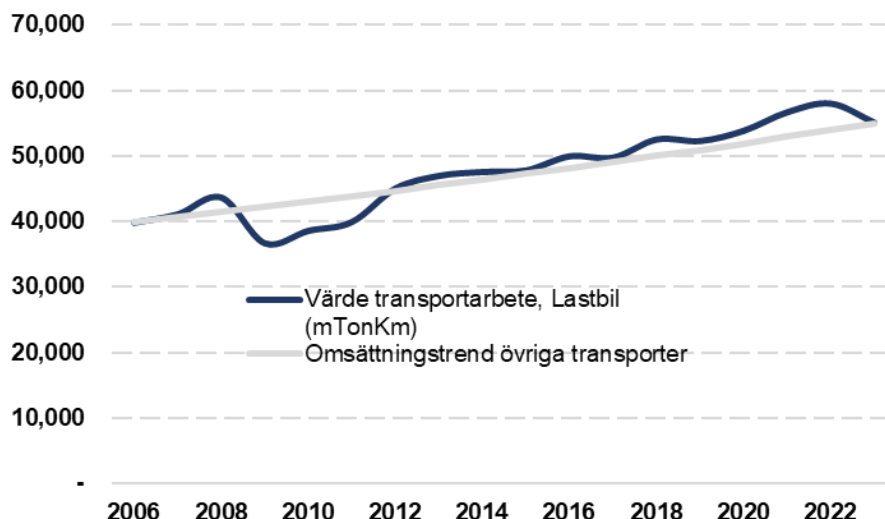
Fig.24: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD

Under 2022 ökade medianomsättningen för transportörer inom övriga specialektorer med 17%. Detta är 1 %-enhet mer 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 stabil utveckling för marknadens totala värde.

Det är alltid svårt att försöka analysera drivkrafter bakom utvecklingen i omsättning för en så disparat grupp åkare. Fordonstransportörer och flyttfirmor, exempelvis, har haft utmanande marknader under 2022 utan att det gett större avtryck för gruppen som helhet.

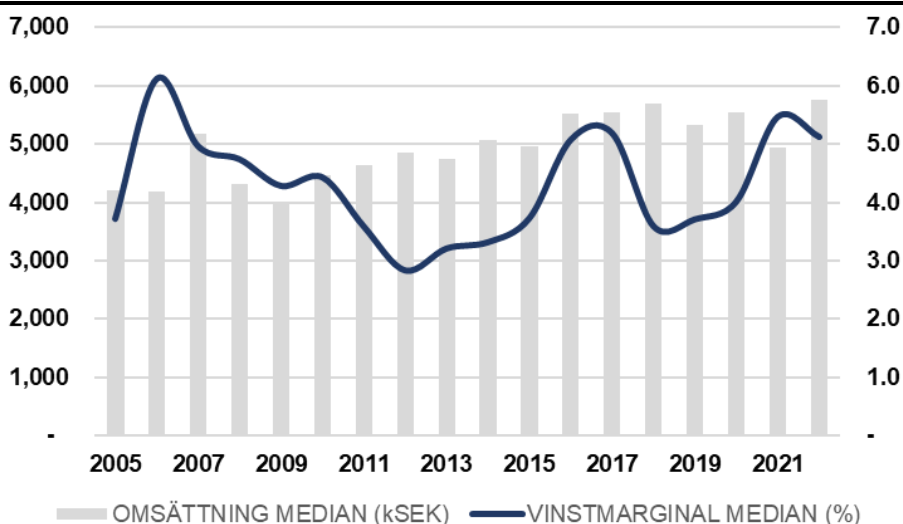
Ett potentiellt metodproblem med vårt urval av företag är det faktum att medlemsföretagen har fått klassificera sig själva utifrån på förhand givna verksamhetskoder. Vi kan alltså råka ut för subjektiva bedömningar som skiljer sig mellan två företag som vi skulle bedöma ligger inom samma verksamhetsområde.

Oavsett detta; det är intressant att de "övriga" transportörerna över tid uppvisat mycket stark lönsamhet. Året 2022 var dock ett undantag.



Källa: Rementum Research, SCB, UC

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



Källa: Rementum Research, UC

BLANDADE VERKSAMHETER

SAMMANFATTNING, -2022

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

- Lönsamheten 2022 bland de sämre i jämförelsegruppen. Klart sämre lönsamhet över tid.

UTSIKTER, 2023-

- Svag början på året, kapacitetsöverskottet stabiliserat från andra kvartalet.

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



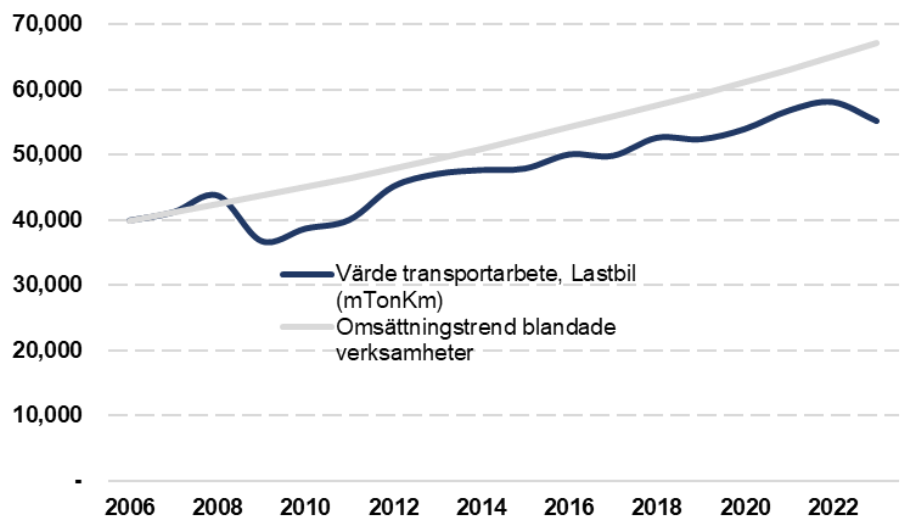
Foto: Ryno Quantz

Fig.26: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD

Under 2022 ökade medianomsättningen för transportörer med två, eller flera, verksamhetsområden i sitt erbjudande med 18%. Detta är 2 %-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 stabilitet i marknadens totala värde.

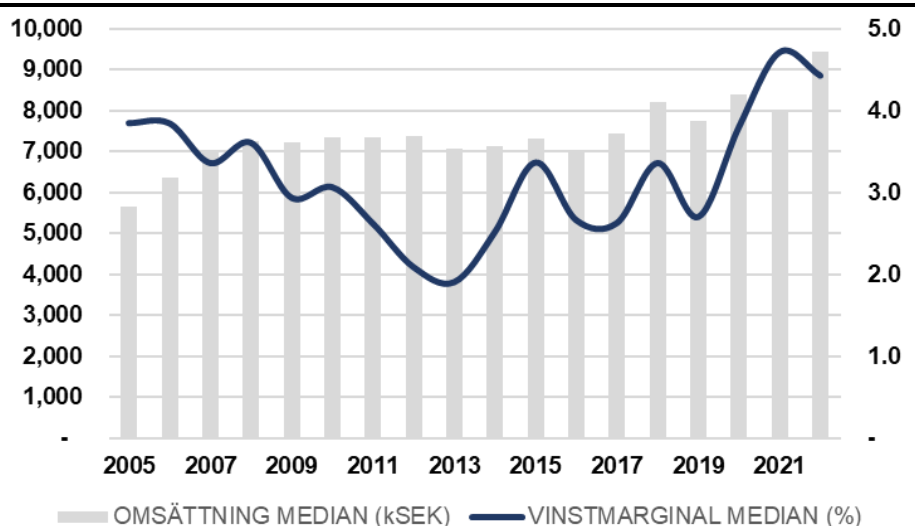
Det är även här svårt att säga något meningsfullt om den finansiella utvecklingen för denna grupp av åkerier. Syftet med urvalet är snarare att sätta "blandade" verksamheter i kontrast till de övriga åtta områden vi behandlat tidigare i rapporten.

Det är dock 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 2022 faced stable development.

Revenues increased about 18%, however. This was due to a widespread drive among hauliers to ensure proper compensation for rapidly rising costs. 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 2021 Sweden saw some weakness in the important construction sector. Such developments tend to affect some of the other areas as well, specifically waste management haulage. During 2022 the downturn in construction activity accelerated, with the hauliers in this area facing much worse revenue growth than the industry as a whole. Approximately 2% higher road freight activity in FY 2022 compared to 2021, was sufficient however for an overall healthy financial performance in the Swedish road haulage industry.

The depreciation of the SEK accelerated during 2022 and has continued in 2023. Since 2013 the Swedish currency has lost around 50% of its value relative to important currencies, such as the EUR and the USD. Our investigation in this report shows that although the weak currency clearly has created a more challenging cost environment it has not yet affected the profitability for Swedish road hauliers directly. Recently the number of bankruptcies in Swedish road haulage has increased, but it is most likely a secondary effect from a generally weak Swedish economy.

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 1997-2022. The situation varies considerably, depending on the type of haulage operation.

Construction haulage companies are facing a weak demand situation currently in Sweden, with limited new capacity entering the segment.

Long-distance haulage companies have faced boom and bust, with a strong increase in profitability through 2015, due to a shortage in equipment and falling fuel costs. 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 did have an impact on the competitiveness of Swedish long-haul carriers in 2022, but the effect seems to be vanishing.

Local distribution haulage companies did reap clear benefits from the boom in e-commerce seen in many places during the pandemic. Currently the weak consumer spending in general affects demand negatively.

Forest product hauliers have gone from strength to strength over the past couple of years. A consolidation seems to have improved profitability, as 2020-22 is 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 development, however, and the current softness in housing starts in a Sweden may indicate considerably leaner days ahead.

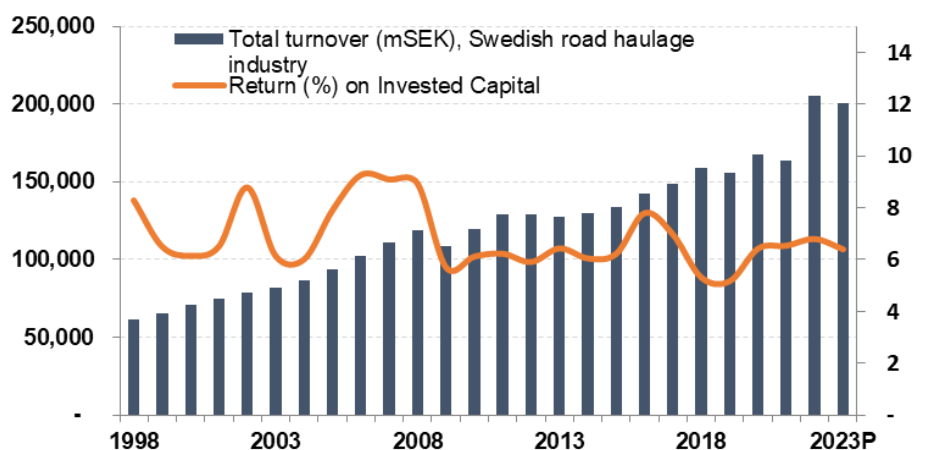
Tank transporters in Sweden have faced a declining market for years. The response has been to consolidate, and profitability continues to be propped despite a year with sluggish fuel delivery volumes.

Hauliers of agricultural products were punished by weak crops in drought-stricken Sweden in 2018, but the agri hauliers still managed the situation impressively. 2021-22 crops were back at a relatively high level and profitability for the hauliers improved considerably. Still, they continue to struggle with below-average returns and 2023 looks challenging.

Niche hauliers (such as, for example, car transporters or moving companies) saw surprisingly weak growth and profitability last year. Over time they generate above-average profitability.

Hauliers with a mixed business model usually benefit in years with a general capacity shortage. 2022 was still OK, but long-term profitability for this category remains close to the bottom of the league.

Fig.28: REVENUES AND PROFITABILITY, SWEDISH ROAD HAULIERS '98-'23P



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 informationsyfte och skall endast ses i samband med en verbal framställning från Rementum. Dokumentet är inte ett erbjudande eller prospekt av något slag för investeringar i finansiella instrument. Rimlig omsorg har tagits för att säkerställa så innehållet inte är osant eller missledande, men inga garantier kan utfästas för dess fullständighet och/eller riktighet. Inget ansvar kan åvila Rementum för eventuella förluster föranledda av beslut grundade på dokumentet. Anställda vid Rementum AB får inte placera besparingar i finansiella instrument utställda av företag omnämnda i detta dokument. Upphovsrätt (2023) 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.