
ÅKERINÄRINGEN MED VERKSAMHETSOMRÅDEN

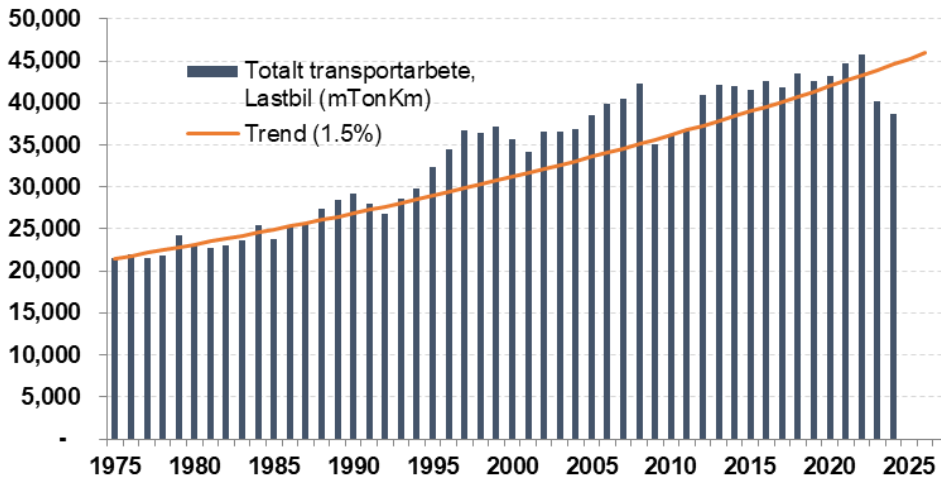
- NYCKELTAL FÖR LÖNSAMHET OCH TILLVÄXT -

Oktober, 2024



EKONOMISK STATUS OCH UTVECKLING

Fig.1: TRANSPORTARBETE PÅ VÄG I SVERIGE, 1975-2024 (prognos)



Källa: Rementum Research, Trafikanalys

EKONOMISKA INDIKATORER VIKTIGA FÖR ÅKERINÄRINGEN

Många områden måste navigeras samtidigt för de svenska åkeriföretagen just nu. Det accelererade säkerhetsarbete som inleddes i och med Rysslands invasion av Ukraina präglar hela vårt samhälle allt mer. Samtidigt kvarstår det långsiktiga hotet från klimatförändringar. Båge dessa faktorer påverkar tolkningen av ekonomiska förutsättningar och utfall för näringen mellan åren. Transportarbetet föll inom de flesta segment i åkerinäringen under 2023. Under 2024 har den svaga konjunkturen fortsatt.

Bostadsbyggandet har sjunkit ytterligare, men samtidigt pågår omfattande infrastruktursatsningar och uppgradering av såväl el- som avloppsnät på många orter.

Investeringar i laddinfrastruktur för tunga nyttofordon sker dock för långsamt i förhållande till klimatmålen. Den gröna omställningen fortgår. Inledningsvis saknades fordonen, men idag går det att beställa eldrift till allt fler fordonstyper och transportbehov. Nu är utmaningens kärna kapacitet och tillgänglighet i elnätet. Att skapa

de logistiska förutsättningarna för den gröna omställningen tar tid, men efterfrågan på hållbara transporter måste öka i kundledet samtidigt som tillståndsprocesser och kapacitetsutbyggnad accelereras, om transportnäringens klimatmål ska nås.

Många svåra vägval krävs för åkerinäringen. Alla tänkbara fossilfria bränslen måste användas i vår verksamhet. Här ser vi dock alltjämt att det inte alltid råder samstämmighet i synen mellan inköpare och hållbarhetsavdelning hos transportköpare. Detta avstånd

INNEHÅLL

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

VERKSAMHETSANALYS

- s. 7) Grön omställning—hur och när?
- 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

behöver minskas om vi ska snabba på omställningen.

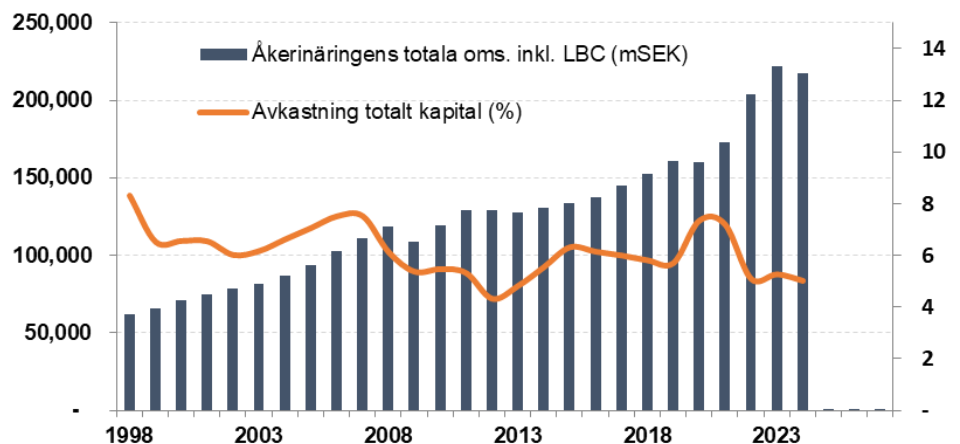
Vi fortsätter samtidigt att glädja oss åt hur våra medlemmar, inom olika verksamhetsområden, arbetar målmedvetet med att stärka sin långsiktiga lönsamhet. Även om transportvolymerna sjönk under 2023 såg vi lönsamhetsförbättringar på många håll. Svensk åkerinäring står fortsatt stark, trots lågkonjunkturen.

Ulric Långberg

Sambällspolitisk chef,

Sveriges Åkeriföretag

Fig.2: ÅKERINÄRINGENS OMSÄTTNING OCH AVKASTNING, 1998-2024P



Källa: Rementum Research, Trafikanalys, UC

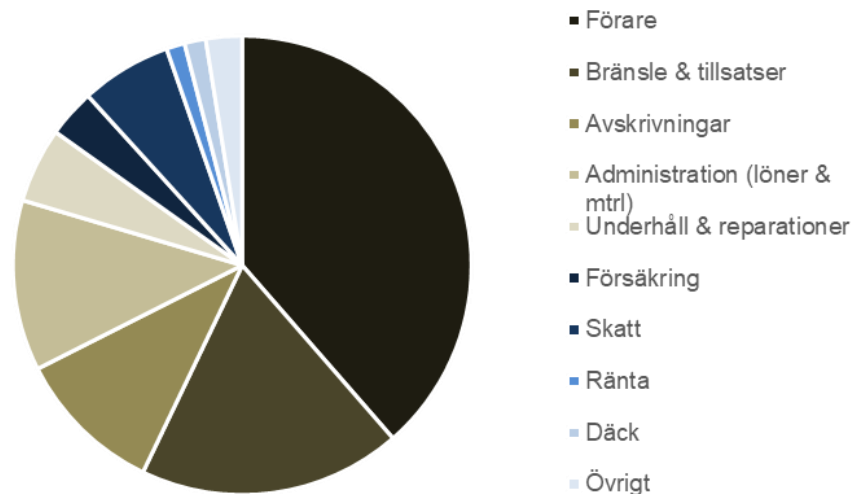
SLUTSATSER, NÄRINGENS EKONOMI OCH UTSIKTER

Svensk åkerinäring befann sig under 2023 i en svag marknadsmiljö. Transportarbetet sjönk 12% från återhämtningsåren 2021-22. Den totala omsättningen ökade dock 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 ökat snabbt under 2021-22. Värdeskapandet - mätt som avkastning på totalt kapital i relation till räntan på en svensk 10-årig statsobligation - har dock sjunkit kraftigt. 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

Utvecklingen för de olika delnäringarna varierade även under 2023. Bygg- och anläggningstransportörerna har sett en dramatisk inbromsning från en tidigare mycket hög nivå för nyproduktion av bostäder. Förra året stärktes dock marginalerna något för dem. Fjärrbilsåkarna rapporterade tidigt under 2022 att förfrågningarna ökat markant till följd av striktare cabotageregler i Europa. 2023 fortsatte med stärkta marginaler och lönsamhet regelförändringarna, trots att

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

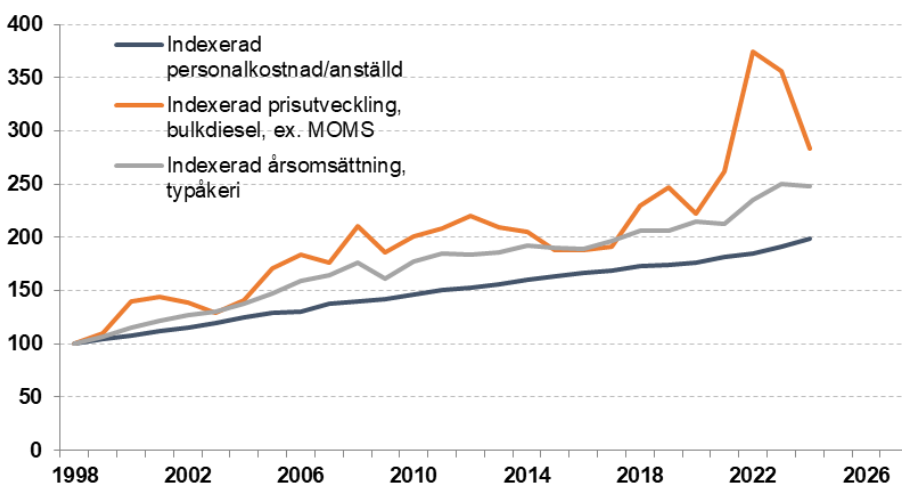


Källa: Rementum Research

kontrollerna av cabotagekörning är mycket bristfälliga. Närdistributörerna har mött en påtagligt lägre efterfrågan genom att många konsumenter fått radikalt lägre köpkraft de senaste åren (fig. 14). Det avspeglas i deras lönsamhet. Skogsåkerierna visade 2023 fortsatt vinstmarginaler långt över det historiska genomsnittet (fig. 17). Marknaden för svenska trävaror har vaknat igen på senare tid. Miljötransportörerna var tillbaka bland de ledande delnäringarna i termer av lönsamhet 2023 (tab. 4). Försäljningstillväxten har dock mattats av de senaste åren. Möjligen går det att härleda till ökad konkurrens inom vissa områden och den svagare byggkonjunkturen. Med allmänt ökat fokus på hållbarhet i samhället ser framtiden fortsatt

lovande ut för delnäringen. Transportörerna av produkter i tank mötte en svagare marknad jämfört med 2021-22, och omsättningen i delnäringen står och stampar över tid med stora fluktuationer i intäkterna. 2023 blev igen ett bra år för jordbrukssektorn (fig. 22, 23). Sett till långsiktig lönsamhet ser det dock ut som att ytterligare konsolidering bland jordbrukstransportörerna kan krävas för att utveckla delnäringen. De övriga, specialiserade verksamheterna hade inte ett särskilt starkt år 2023, men den långsiktiga lönsamheten i denna verksamhet fortsätter att överträffa det genomsnittliga åkeriets med viss marginal. Blandade verksamheter växte kraftigt 2023 med god lönsamhet.

Fig. 4: UTVECKLING INTÄKTER OCH NYCKELKOSTNADER, 1998-2024P



Källa: Rementum Research, Medlingsinstitutet, Drivkraft Sverige, UC

SLUTSATSER - 2023/'24

- å) Efterfrågan på vägtransporter i Sverige sjönk under 2023
- å) Åkeriföretagens intjäning ökade; flera samverkande faktorer
- å) Behovet att investera är lägre under 2024
- å) Lågkonjunkturen har pågått en tid. Tendens till något lägre finansiell press för åkeriföretagen från sommaren 2024. Lägre kapitalkostnader kommer underlätta framåt.

NYCKELTALSANALYS - EN BAKGRUND

Den svenska åkerinäringen är en bransch med lång historia och av kritisk betydelse för samhällets funktion. Intresset från omvärlden är tidvis mycket stort, men den allmänna kunskapsnivån om näringsens förutsättningar har potential att höjas. Syftet med den årliga nyckeltalsrapporten från Sveriges Åkeriföretag som utvecklas i samarbete med Rementum är att belysa branschens ekonomiska och finansiella utveckling. Jämförande analyser av finansiella nyckeltal, över tid och mellan olika typer av åkeriföretag, sätter ljuset på vilka mekanismer, åtgärder och trender som främjar en livskraftig näring.

SMÅSKALIG

Åkerinäringen i Sverige är en utpräglad småföretagarbransch. Omkring en tredjedel av den totala omsättningen skapas av företag med fler än 100 anställda. Resterande andel kommer från mindre företag.

Inom vissa verksamhetsområden finns dock en mer koncentrerad

struktur, med ett mindre antal relativt stora företag. Det kan potentiellt ge upphov till haltande jämförelser av rapporteringen.

HETEROGEN

Branschens fragmenterade tjänsteutbud försvårar analys av, och slutledningar om, generella branschfenomen. Tillväxt och lönsamhet skiljer sig avsevärt - såväl konjunkturellt som strukturellt - mellan olika verksamhetsområden i näringen.

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 (SNI2007: 49.4—godstrafik och flyttjänster)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022*	2023P
Antal bolag											
Alla bolagsformer	15.006	15.021	14.820	14.769	14.813	14.934	15.121	15.282	15.535	14.135	15.240
%Δå/å	-1,3	0,1	-1,3	-0,3	0,3	0,8	1,3	1,1	1,7	-9,0	7,8
Total omsättning											
mSEK	96.817	96.913	98.852	101.347	107.184	112.623	119.000	118.391	127.651	154.620	168.536
%Δå/å	-2,1	0,1	2,0	2,5	5,8	5,0	5,7	-0,5	7,8	21,1	9,0
Anställda											
personer	59.956	58.769	59.653	62.221	63.292	64.228	65.185	64.825	66.908	68.306	66.103
%Δå/å	-1,9	-0,3	1,5	4,3	1,7	1,5	1,5	-0,6	3,2	2,2	-3,3
Rörelseres.											
mSEK	4.214	4.527	5.010	5.131	5.277	5.243	5.871	7.009	7.381	8.264	9.438
% av oms.	4,4	4,7	5,1	5,1	4,9	4,7	4,9	5,9	5,8	5,3	5,6
Avkastning											
% totalt kapital	4,80	5,53	6,30	6,13	5,98	5,79	5,68	7,33	7,17	5,07	5,12
%10-årig statsobl.	2,12	1,71	0,72	0,53	0,66	0,65	0,09	-0,04	0,27	1,53	2,51
%-enheter diff.	2,68	3,81	5,58	5,60	5,31	5,14	5,59	7,37	6,90	3,54	2,61

* SCB ändrade sin definition av nettoomsättning mellan 2021-22

Källa: Rementum Research, Statistiska centralbyrån, Sveriges riksbank, Trafikanalys

ÖVERGRIPANDE OBSERVATIONER, METOD & DEFINITIONER

SAMMANFATTNING, -2023

- Efterfrågan på tunga godstransporter på väg sjönk, till stor del på grund av svagare byggkonjunktur.

- Lönsamheten för det genomsnittliga åkeriföretaget var hög under 2023. Endast 2016-17 har hittills varit en bättre period, i absoluta tal.

UTSIKTER, 2024-

- Byggkonjunkturen ser ut att stabiliseras under 2024. Lägre räntor är viktigt, men en snabb uppgång kan knappast väntas. Detaljhandeln märker redan ökad köpkraft och spirande optimism från hushållen.

- Bränslekostnaderna har varit relativt stabila under året och arbetsmarknadens parter har tagit ansvar i löneförhandlingarna.

Under 2023 ökade omsättningen för åkerinäringen som helhet med c:a 9%. Vår bedömning är att det i stort sett är ett resultatet av att många verksamhetsområden tvingades till fortsatt kraftiga prishöjningar. Volymtillväxten ligger för närvarande (2024) långt 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 2024 c:a 15.600 företag registrerade hos bolagsverket med näringsinriktningen Vägtransport, Godstrafik - Transport och magasinering. Enligt våra beräkningar (Tab. 1) omsatte bolagen i näringen tillsammans strax under 170 miljarder kronor (exkl. LBCer), motsvarande knappt 3 procent av Sveriges BNP. De sysselsatte drygt 66.000 personer 2023. Inkluderar vi lastbilscentraler och firmabilstrafik bedömer vi att godstransporter på väg sysselsätter över 100,000 personer i Sverige; omkring 2% av det totala antalet sysselsatta, och skapar en försäljning motsvarande drygt 4% av BNP.

MEDLEMSFÖRETAGEN

Tabellen på sidan 4 bygger på den data som Statistiska centralbyrån samlar under klassificeringen Vägtransport, Godstrafik och flyttjänster. Av de drygt 15.000 åkeriföretagen är cirka 4.600 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 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 möjligheter att detaljera beskrivningen. Ett företag som arbetar med skogstransporter kan exempelvis vara verksamt endast inom rundvirkestransporter. För rapportens syfte har det dock inte varit meningsfullt att bryta ned datan till denna grad.

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 & ORGANISATIONSTRUKTUR

Verksamhet	SÅ pop.		SÅ urval		Bolagsform	SÅ pop.		UC pop.	
		%Δå/å		%Δå/å			%Δå/å		%Δå/å
Bygg-	890	(-13)	980	(+0)	Aktiebolag	4.115	(-8)	10.618	(+0)
Fjärr-	430	(-9)	543	(+0)	Enskild firma	404	(-12)	4.330	(-2)
När-	261	(-12)	317	(+0)	HB/KB/EF	47	(-1)	287	(-7)
Skogs-	408	(-4)	449	(+0)	Utl. Filial	0	(-0)	452	(-1)
Miljö-	111	(-8)	129	(+0)					
Tank-	70	(-10)	87	(+0)					
Jordbruk-	114	(-15)	132	(+0)					
Övrig-	314	(-0)	317	(+0)					
Blandad-	1.437	(-4)	439	(+0)					
Okodad-	531	(-21)	0	(+0)					
TOTAL	4.566	(-9)	3.393	(+0)		4.566	(-9)	15.638	(-0)

Källa: Rementum Research, SÅ, UC

Tab.3: LÅNGSIKTIG OMSÄTTINGSUTVECKLING PER VERKSAMHETSOMRÅDE

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	'99-'23
Omsättning (median), SEKk											Samman satt tillväxt (%)
Byggtransport	2.691	2.735	2.866	2.851	2.787	2.716	2.615	2.951	3.116	3.338	4,2
Fjälltransport	6.267	6.179	6.621	6.458	6.437	6.540	6.622	6.205	6.857	7.308	2,3
Närdistribution	4.906	4.869	5.295	5.293	5.474	5.157	5.470	5.161	6.130	6.757	2,4
Skogstransport	5.630	5.561	5.416	5.747	6.024	6.030	6.261	6.380	7.361	8.046	4,6
Miljötransport	8.744	8.590	10.449	10.978	11.011	9.939	11.121	10.584	12.276	13.608	6,8
Tanktransport	7.550	7.045	6.888	7.288	7.863	8.013	7.852	8.229	10.533	11.376	2,0
Jordbrukstransport	5.477	5.292	5.259	5.306	5.051	4.756	5.009	5.665	6.601	6.909	2,5
Övrig transport	5.061	4.960	5.509	5.535	5.681	5.329	5.548	4.941	5.760	6.287	2,2
Blandad transport	7.143	7.305	6.994	7.431	8.203	7.736	8.400	8.023	9.438	10.582	3,5
URVAL	5.630	5.561	5.509	5.747	6.024	6.030	6.261	6.205	6.857	7.308	2,5

JÄMFÖRELSE OCH TRENDER

Jämförelser av nyckeltal mellan olika inriktningar av tunga vägtransporttjänster har central betydelse för analysen av näringsens utveckling. Vi har valt att i denna analys fokusera på medianvärden. Enskilda företags data får då inte oproportionerligt stor betydelse för ett verksamhetsområde. Medianmättet kan också fånga konsolideringstrender. Vi vill lyfta fram två centrala typer av nyckeltalsjämförelser:
-Omsättningstillväxt

-Lönsamhet (avkastning)

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 2023 mer än 4x ett medianföretag inom byggtransporter. Å andra sidan finns en risk att branschkonsolidering (färre företag som omsätter mer i genomsnitt) förväxlas med marknadstillväxt.

Kapitalavkastning - eller räntabilitet - är det mest rättvisande måttet på en näringsgrens förmåga att skapa finansiellt värde för sina investerare. Vinstmarginaler av olika slag är relevanta i jämförelsen mellan direkta konkurrenter inom samma inriktning. 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 verksamhetsavsnitt.

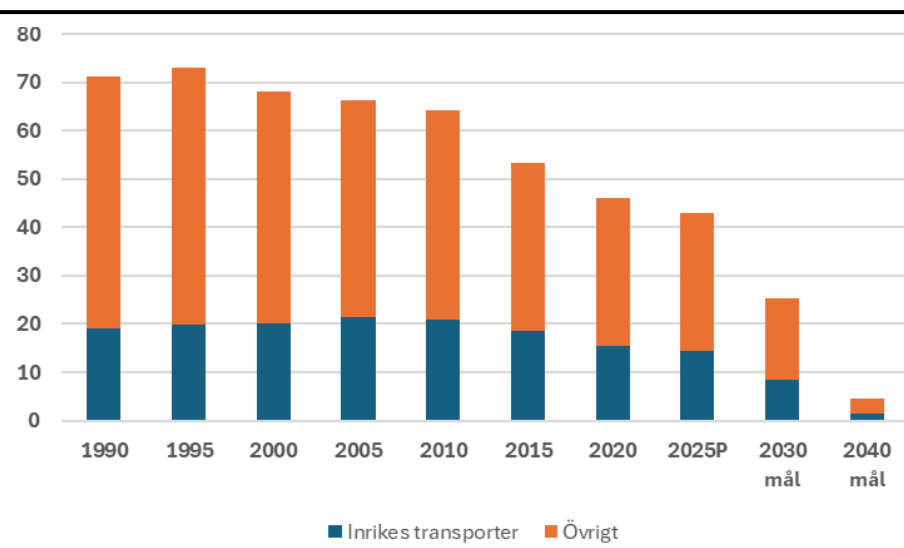
Tab.4: LÅNGSIKTIG LÖNSAMHET PER VERKSAMHETSOMRÅDE

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	'99-'23
Avkastning, kapital (median), %											Median (%)
Byggtransport	7,1	7,5	9,0	8,0	6,2	5,5	6,0	6,1	6,3	6,7	6,9
Fjälltransport	7,6	8,1	8,4	7,6	5,6	5,5	7,0	7,7	8,2	8,8	7,3
Närdistribution	7,6	7,6	8,4	6,9	5,8	6,5	8,2	7,5	8,0	7,5	7,5
Skogstransport	7,2	5,7	6,6	6,7	4,9	7,6	8,9	8,4	10,3	10,6	7,0
Miljötransport	7,3	6,8	8,4	7,8	6,7	5,8	7,7	7,1	7,4	9,8	7,7
Tanktransport	6,4	7,0	8,4	8,3	5,9	6,5	7,2	7,8	8,3	6,4	7,2
Jordbrukstransport	6,6	5,7	7,9	5,7	4,6	3,7	6,0	6,2	5,5	7,4	6,6
Övrig transport	7,3	7,1	10,8	9,7	6,9	6,5	5,9	7,1	6,6	6,9	7,5
Blandad transport	6,3	6,8	6,2	6,1	5,9	4,9	6,4	6,9	7,2	7,5	6,6
URVAL	7,2	7,0	8,4	7,6	5,9	5,8	7,0	7,1	7,4	7,5	7,2

Källa: Rementum Research, SÅ, UC

OMSTÄLLNINGEN ANALYSERAD - VIKTIGA BESLUT VÄNTAR

Fig.5: UTSLÄPP, MILJONER TON CO₂-EKVIVALENTER, SVERIGE



Källa: Naturvårdsverket, Europakommissionen, Rementum

EN GRÖN OMSTÄLLNING

Omställningen till ett samhälle med radikalt lägre emissioner av växthusgaser är inledd på många ställen i världen. Som visas i fig. 5 ovan minskade utsläppen, mätt som CO₂-ekvivalenter, i Sverige med cirka 10% mellan 1990 och 2010. Det var nödvändigt, men långt ifrån tillräckligt för att internationellt uppställda klimatmål ska nås. Från 2010 sjönk utsläppen med ytterligare nästan 30% fram till 2020. De kommande 15 åren väntas det ske en kraftig accelerering av denna process. Fram till 2030 kräver internationella konventioner ytterligare nästan 45% minskning. Det som också framgår i diagrammet ovan är att inrikes transporters andel av de totala utsläppen ökade mellan 1990-2020, från en dryg fjärdedel till en tredjedel. Av denna andel beräknas vägtransporter utgöra mer än 70%. Så här ser det ut på många ställen i världen. Det hänger i stor utsträckning samman med den snabba globalisering vi har upplevt de senaste 40 åren. Lastbilar och bussar utgör cirka 2% av antalet fordon på väg i EU. Andelen av de

totala transportrelaterade CO₂-utsläppen uppgår dock till omkring 25%. I början av april 2024 lagstiftade Europaparlamentet att i princip alla nyregistrerade medeltunga- och tunga (totalvikt >5 ton) nyttofordon ska släppa ut i genomsnitt 43% mindre CO₂ 2030-2034, jämfört med referensåret 2019¹. För åren 2035-2039 och från 2040 är motsvarande krav 64%, respektive 90%. Efter ett formellt beslut i det europeiska ministerrådet kommer den nya förordningen träda i kraft den 1 juli 2025. Tillämpningsdatum för den lagstiftning kring tunga fordon som

SAMMANFATTNING, -2023

- Den gröna omställningen inom transportnäringen fick tydliga mål 2019.

- Fordonstillverkarna har investerat i grönare teknologi på bred front.

UTSIKTER, 2024-

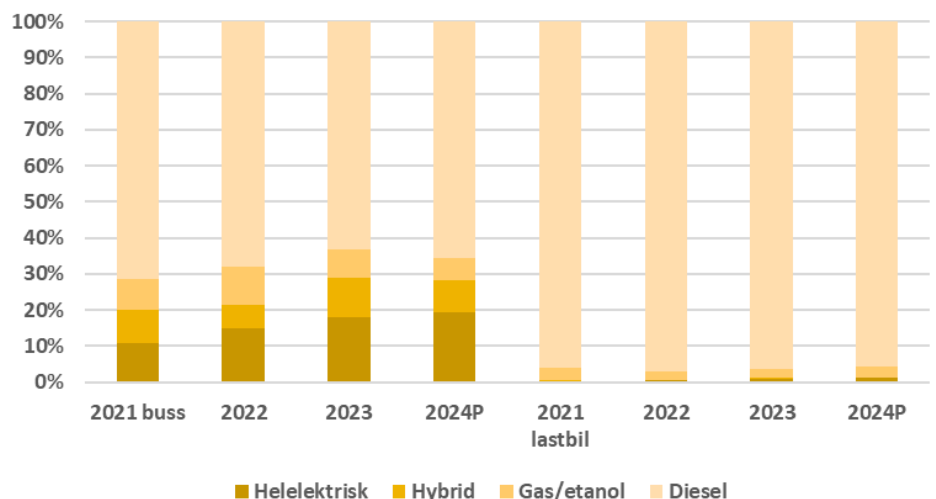
- I och med skärpta miljömål från 2024 har helelektriska lastbilar vuxit fram som den föredragna teknologin.

- Försäljning och tillväxt av helelektriska bilar pekar mot att målen inte nås 2030.

- Alternativa lösningar kommer bli nödvändiga, men osäkerheten sprider sig i marknaden.

kallas Euro 7 ligger 48 månader efter detta. Men redan innan dessa parlamentariska beslut togs fanns en tydlig riktning utpekad av Europakommissionen. 2019 introducerades standardiserade beräkningsverktyg för att mäta energiförbrukningen (och i förlängningen utsläpp) för tunga nyttofordon genom det som förkortas VECTO (I och II). Dessa beräkningsmodeller används alltså redan men 2025 ska fordonstillverkarna visa på 15% lägre bränsleförbrukning jämfört med motsvarande fordon 2019. För år 2030 är motsvarande siffra 30%.

Fig.6: UTVECKLING, ANDEL AV NYA TUNGA FORDON, EUROPA



Källa: ACEA

EN INDIKERAD RIKTNING

Verktygen är tydligt influerade av regelverket som den erkänt strikta miljömyndigheten California Air Resources Board antog redan 2008. Resten av USA implementerade motsvarande regler runt 2015. Europa ligger alltså till viss del nästan 10 år efter USA i arbetet att minska utsläppen från tunga fordon. Kommissionen ger intryck av att vilja stänga detta försprång under de närmaste åren. Efterföljande analyser av den senaste lagstiftningen pekar relativt entydigt mot att lagstiftaren vill se en kraftig ökning av andelen så kallade nollutsläppsfordon (zero-emission vehicles, ZEVs) i siffrorna för

nyregistreringar (fig. 6, s. 7). Redan under tidigare reglering fanns, som nämnts, ett krav om 30% minskning av CO₂-utsläppen från tunga nyttofordon genom optimering av befintlig teknologi i fordonssystemet (inklusive påhängsvagn/släpvagn) från 2019 till 2030. Vid ett antagande om att tillverkarna lyckas nå målen för samtliga fordonstyper skulle det alltså utöver detta även krävas att cirka 20% av de registrerade tunga fordonen 2030 är av nollutsläppstyp. Med snart bara fem år kvar är det relevant att utreda status för denna typ av omställning idag, samt säga något om implikationerna för åkeriföretagen.

Det finns idag helelektriska lastbilar i serieproduktion som har imponerande prestanda jämfört med några år sedan. Vid världens största branschmessa för tunga nyttofordon, IAA Transportation i Hannover, i september 2024 var produkter anpassade för den gröna omställningen högst på agendan bland samtliga tillverkare. Där presenterades dock även en relativt samstämmig bild av att utrullningen av publika laddpunkter ännu inte har mött förväntningarna. En detaljerad studie på detta tema publicerades av ACEA (de europeiska fordonstillverkarnas branschorganisation) i mars 2022². Studien visade att det skulle behövas cirka 75 000 publika laddpunkter, och 340 000 totalt, för lastbilar i EU för att nå ett klimatmål om 40% lägre emissioner³. 2022 installerades cirka 1 600 punkter varje vecka, men nästan utslutande för personbilar. Idag är det fler, men fortfarande långt ifrån det uppskattade behovet (fig. 7). En avgörande förutsättning för elektrifieringen av vägtransportnäringen är dock inte primärt utbyggnaden av publika snabbbladdningspunkter, utan en bred etablering av hemma- och depåladdning, det vill säga laddpunkter i anslutning till terminaler eller andra om- och avlastningsplatser där lastbilarna står stilla. Medlemmar i Sveriges Åkeriföretag vittnar dock om att elnätscapaciteten för att möjliggöra en bred utbyggnad av denna laddning uppvisar betydande brister. Kraftfulla investeringar i både nätcapacitet och laddplatser är nödvändigt för att elektrifieringen ska kunna ta fart.

OKÄNDA KOSTNADER, OSÄKRA KUNDER

Men även om investeringarna skulle accelerera kraftigt de närmaste åren kvarstår flera utmaningar med de helelektriska fordonen.

Fig. 7: INSTALLERADE LADDPUNKTER/VECKA, RELATIVT BEHOV

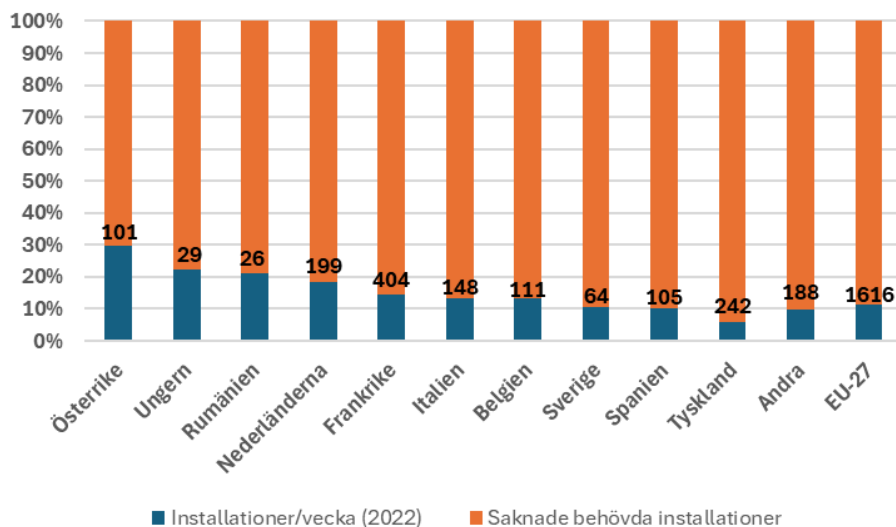
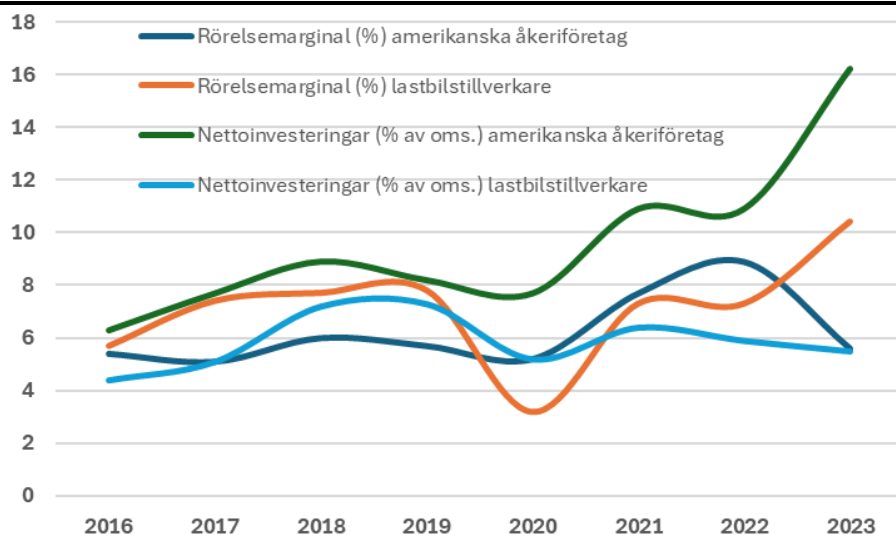
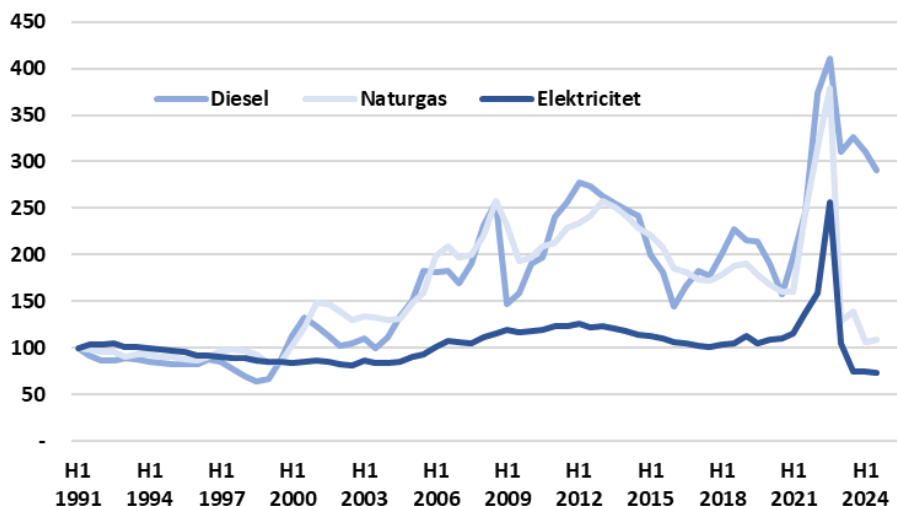


Fig. 8: RÖRELSEMARGINAL OCH NETTOINVESTERINGAR, JÄMFÖRELSE



Fordonsrelaterade kostnader utgör cirka en tredjedel av ett åkeriföretags rörelsekostnader, exklusive bränslet (åskådliggjort i Fig. 3, Sid. 3). Hur investeringstung vägtransportnäringen är blir ännu tydligare vid en jämförelse av rörelsemarginal och nettoinvesteringar mellan vägtransportörer och tillverkningsföretag (Fig. 8). Här kan konstateras att det finansiella överskottet från rörelsen varit cirka 10% lägre för amerikanska börsnoterade åkeriföretag de senaste åtta åren, jämfört med de tillverkningsföretag som producerar fordonen. Detta samtidigt som investeringsnivån är mer än 50% högre. Priset för en helelektrisk lastbil är idag cirka tre gånger högre än för en fossildriven⁴ och även om priset sannolikt kommer sjunka med större produktionsvolym, är det rimligt att anta att transportköparna får förbereda sig på stigande kostnader de kommande åren. Något som ytterst ska bäras av slutkundsföretaget och konsumenten. Vidare har marknadspriset för el i Sverige utvecklats mer stabilt än priset för diesel de senaste decennierna (fig. 9), trots den påtagliga övergång till förnybara energislag som illustrerades i fig. 5. Kostnaderna för att producera vägtransporttjänster är dock till mycket stor del fasta. Hög lastkapacitet och framförallt fordonets tillgänglighet är centrala förutsättningar för rationell produktion i vägtransportnäringen. Batterier minskar lastkapaciteten jämfört med de flesta andra alternativ, vilket innebär en utmaning. Det finns även regulatoriska utmaningar att lösa, exempelvis hur laddtiden på mellan 30-60 minuter ska räknas in i förarens arbets- och vilotidsschema⁵.

Fig.9: INDEXERAD (1991=100) PRISUTVECKLING, ENERGISLAG



Källa: Europakommissionen, Eurostat, EEX, Nordpool, Rementum

VIKTIGA BESLUT

Utifrån de förutsättningar som råder kring helelektriska lastbilar i dagsläget är det inte förvånande att penetrationsgraden hittills har ökat relativt modest (fig. 6). Medan regelverket kring fordonens utsläpp framöver är tydligt, så är vägen till att nå uppställda mål mer krokig. Om inte batteridrivna lastbilar når den penetrationsgrad som krävs för att möta klimatkraven måste alternativa vägar utredas. Det finns redan flera möjligheter att tillgå. Exempelvis via biodiesel eller biogas. Fordonstillverkarna erbjuder dessa lösningar redan idag, men det finns frågetecken även här kring möjlig produktionskapacitet från bränsletillverkarna. Vätgas har setts som ett intressant framtidsalternativ, men ses i det korta perspektivet (2030) inte som ett kostnadsmässigt attraktivt alternativ.

Osäkerheten om vilken lösning som blir mest rationell på både kort – och längre sikt är alltså betydande. Både för åkeriföretagen och fordonstillverkarna. En olycklig lösning de närmaste åren vore om investeringarna i befintliga, mindre klimateffektiva, drivlineteknologier blir högre än normalt enbart till följd av en osäker

framutveckling. Politiken kan här naturligtvis gå före och använda ekonomiska incitament som styrmedel för utvecklingen. En transparent och verklighetsbaserad diskussion om hur den gröna omställningen i praktiken ska ske för vägtransportsektorn borde dock vara i alla aktörers intresse just nu.

Carl Holmquist

Analyschef,

Rementum Research & Management AB

KÄLLOR, KOMMENTARER

1: [Europe sets the bar high and approves a 90% CO2 emission reduction target in new trucks by 2040 - International Council on Clean Transportation \(theicct.org\)](#)

2: [European Electric Vehicle Charging Infrastructure Masterplan - ACEA - European Automobile Manufacturers' Association](#)

3: Prognosen är känslig för antaganden om andelen ultrasnabba laddpunkter. Utrullningen av dessa är försenad i förhållande till vad som antogs i rapporten.

4: [transportforetagen.pdf \(regeringen.se\)](#)

5: [Microsoft Word - CORTE ENF 007 2024 Elec batteries charging enforcement561 r ecommandations 1.0](#)

SVENSKA BYGG- & ANLÄGGNINGSTRANSPORTER

SAMMANFATTNING, -2023

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

- Lönsamheten 2023 näst sämst i jämförelsegruppen. Lägre lönsamhet över tid.

UTSIKTER, 2024-

- Byggkonjunkturen 2023 var riktigt svagt, med stort antal konkurser i sektorn. Antalet byggstartar ser ut att bottna.

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



Foto: Ryno Quantz

Fig.10: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD

Under 2023 ökade medianomsättningen för transportörer inom bygg- och anläggningssektorn med cirka 7%. Detta är 2 %-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.

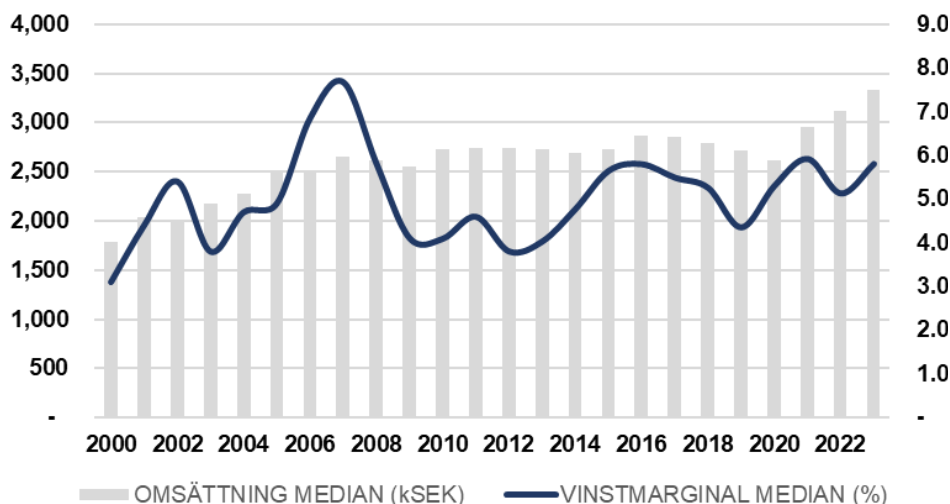
Lönsamheten var näst lägst i jämförelsegruppen 2023. Över tid håller man också en lite lägre nivå. Intressant att notera är det faktum att investeringarna nu börjat minska inom verksamhetsområdet. Det är en nödvändighet inför en period där byggaktiviteten kan förbli låg.

Med en redan relativt svag lönsamhet, trots stark konjunktur, kan man misstänka att det funnits en överetablering av mindre företag inom bygg- och anläggningssegmentet. Balansen återställs naturligtvis vid någon tidpunkt.



Källa: Rementum Research, SCB, UC

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



Källa: Rementum Research, UC

FJÄRRTRANSPORTER

SAMMANFATTNING, -2023

- Växer långsammare än underliggande marknad och jämförelsegruppen.

- Lönsamheten 2021-23 betydligt bättre än jämförelsegruppen. Genomsnittlig lönsamhet över tid.

UTSIKTER, 2024-

- Industrikonjunkturen fortsatt svag, och den svaga svenska kronan påverkar handelsflödena.

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



Foto: Fair Transport

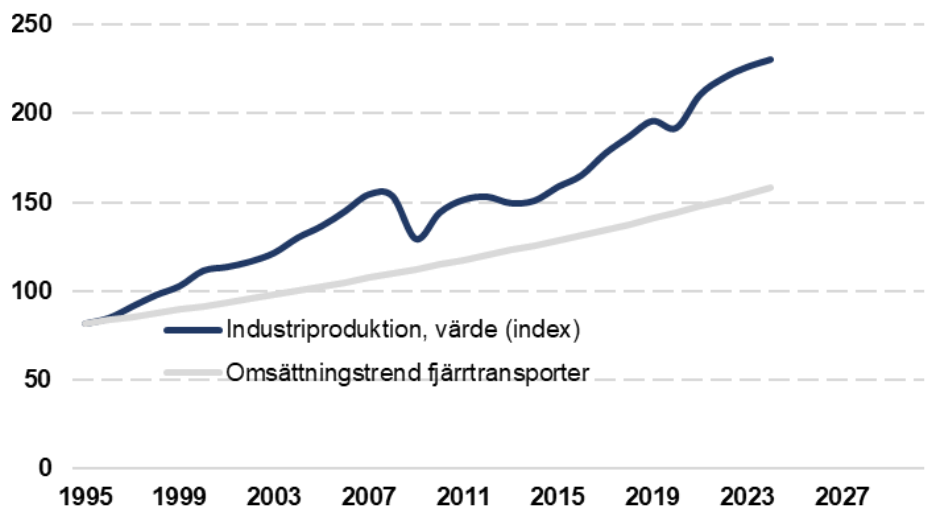
Fig.12: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD

Under 2023 ökade medianomsättningen för transportörer inom fjärrtransportsektorn med cirka 7%. Detta är 2 %-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 inbromsande tillverkningskonjunktur i Sverige under 2021-23.

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.

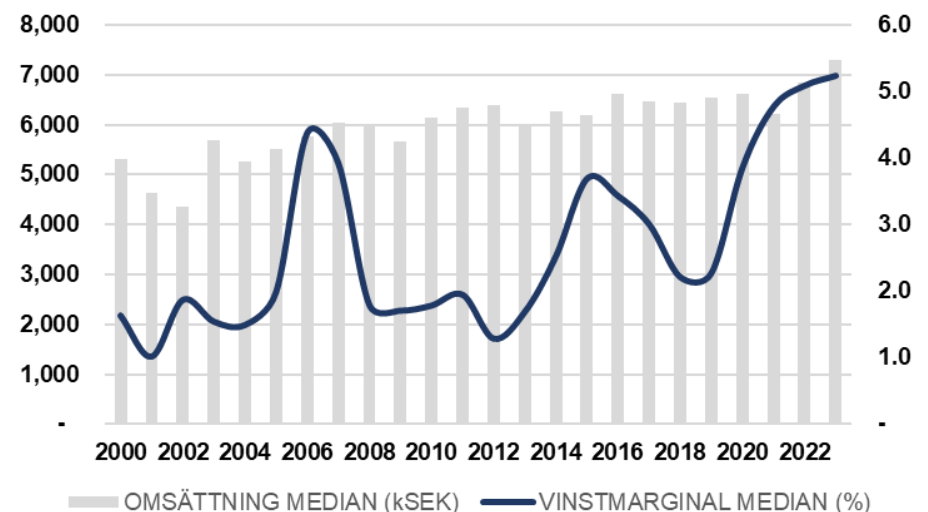
Lönsamheten var över snittet för jämförelsegruppen under 2023. Över tid håller man dock en normal lönsamhet, präglad av hård internationella konkurrensen.

Nya cabotageregler 2022 kan 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, -2023

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

- Lönsamheten 2023 i linje med jämförelsegruppen. Bättre lönsamhet över tid.

UTSIKTER, 2024-

- Detaljhandeln har bromsar hårt på grund av konsumenternas sänkta köpkraft. Runt hörnet väntar viss lättad

- Omfattande investeringar riskerar pressa rater och lönsamhet kommande år.



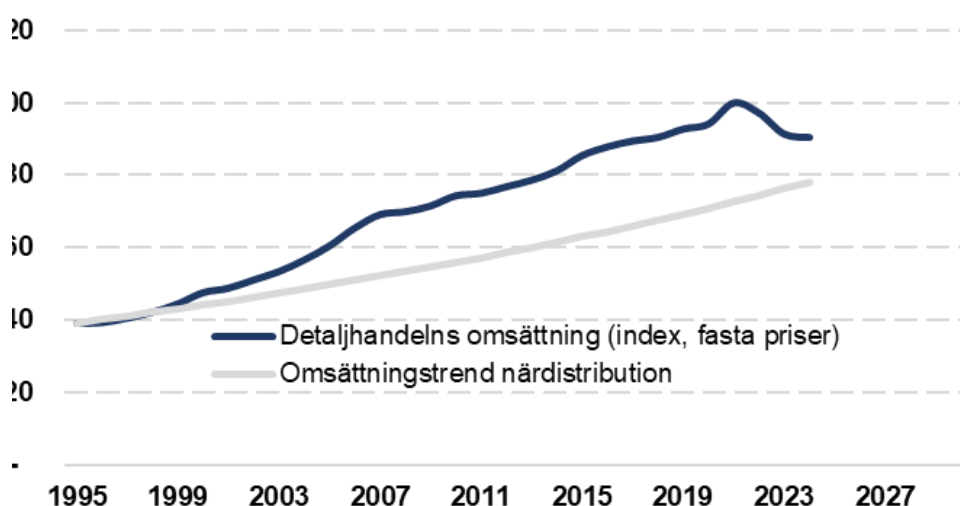
Foto: Mats Hellström

Fig.14: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD

Under 2023 ökade medianomsättningen för transportörer inom närdistribution med cirka 10%. Detta är 1 %-enhet 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.

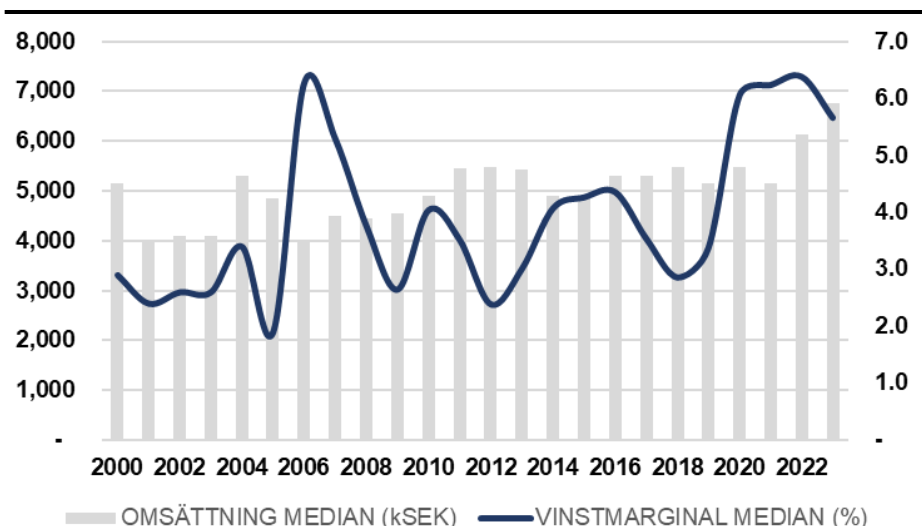
Det var en exceptionell tillväxt i e-handeln under den andra halvan av 2020. Rimligtvis skapade det förutsättningar för att ta bra betalt för närdistribution av gods. Sammantaget resulterade detta i jämförelsegruppens näst starkaste lönsamhet under 2020. Under följande år blev den mer genomsnittlig.

Över tid har närdistributörerna en något bättre lönsamhet. Exakt hur man skall förstå de finansiella effekterna av den strukturuomvandling som ändå pågår inom detaljhandeln, via nätförsäljning och hemleveranser, är inte uppenbart. I rapporten som publicerades 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, -2023

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

- Lönsamheten 2023 mycket över jämförelsegruppen. Genomsnittlig lönsamhet över tid.

UTSIKTER, 2024-

- Sämre utveckling för mängden skogstransporter men virkespriserna stiger ordentligt.

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



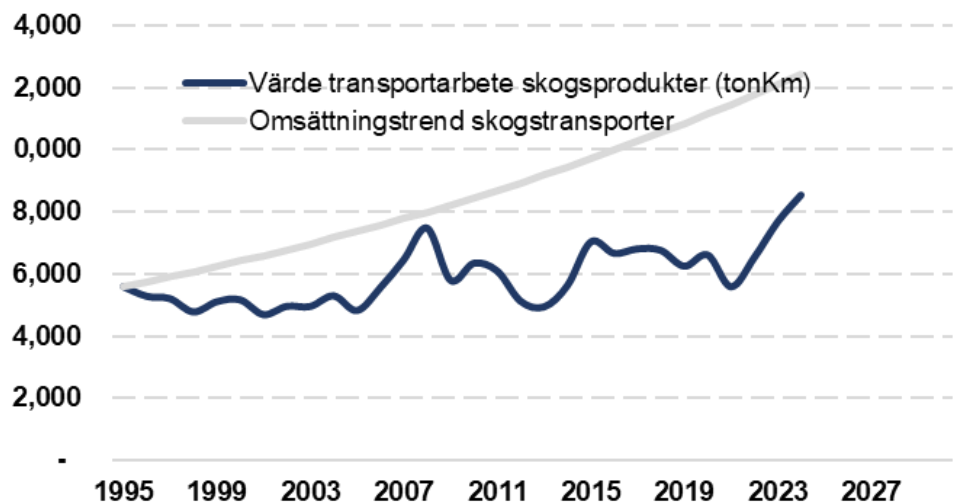
Foto: Ryno Quantz

Fig.16: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD

Under 2023 ökade medianomsättningen för transportörer inom skogssektorn med cirka 9%. - i linje med medianåkeriet i vårt totala urval om 3.400 företag. Den underliggande marknadsutvecklingen - uppskattad genom Trafikanalys statistik för transporter av rundvirke, massaved, flis, etc., kompletterad med prisdata från Skogsstyrelsen för sågtimmer och massaved - i figur 16, till höger - visar en avmattande skogskonjunktur i Sverige från året 2020 t o m 2023.

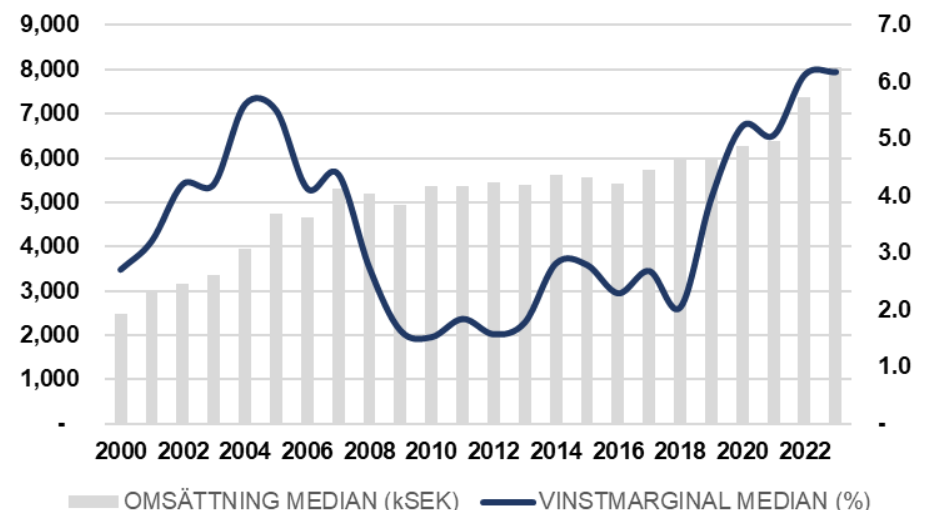
Över tid har skogstransportörerna vuxit sin genomsnittliga omsättning betydligt snabbare än utvecklingen för skogstransporter och virkespriser kan motivera. En rimlig anledning är att detta verksamhetsområde också sett påtaglig konsolidering. Det genomsnittliga åkeriet bland medlemmarna i vårt urval 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 femte året i rad nådde man de facto den högsta nivån av avkastning i jämförelsegruppen. Ett fenomen värt att studera närmare.



Källa: Rementum Research, SCB, UC

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



Källa: Rementum Research, UC

MILJÖTRANSPORTER

SAMMANFATTNING, -2023

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

- Lönsamheten 2023 bättre än jämförelsegruppen. Bäst lönsamhet över tid.

UTSIKTER, 2024-

- Fortfarande svag byggkonjunktur och en trolig nedgång i BNP.

- Företagen inom verksamhetsområdet verkar hålla relativt måttfull investeringstakt.



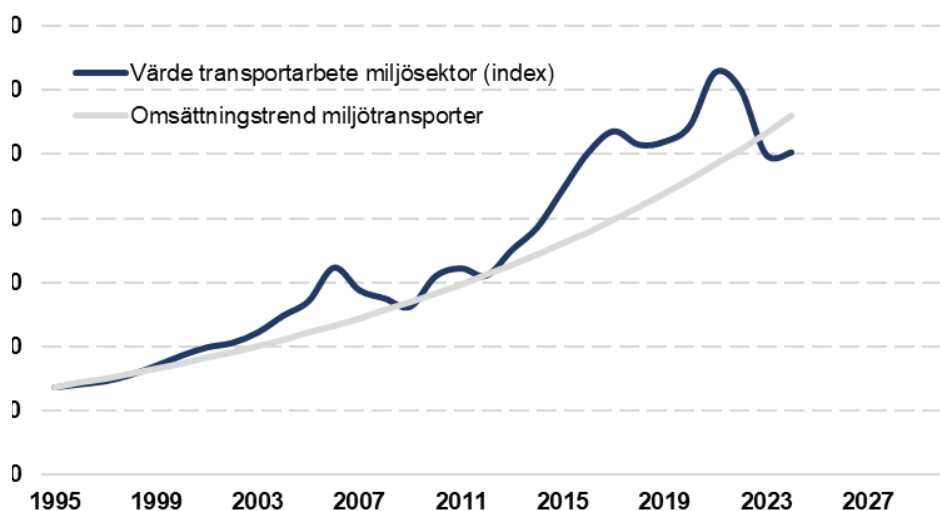
Foto: Scania

Fig.18: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD

Under 2023 ökade medianomsättningen för transportörer inom miljösektorn med 11%. Detta är 2 %-enheter bättre än medianåkeriet i vårt totala urval om 3.400 företag. Den underliggande marknadsutvecklingen - uppskattad genom SCBs statistik för Sveriges bruttonationalprodukt, producentpriser och även bostadsproduktion - i figur 18, till höger - visar en mycket tydlig nedgång i marknaden för avfallshantering, fr o m 2022.

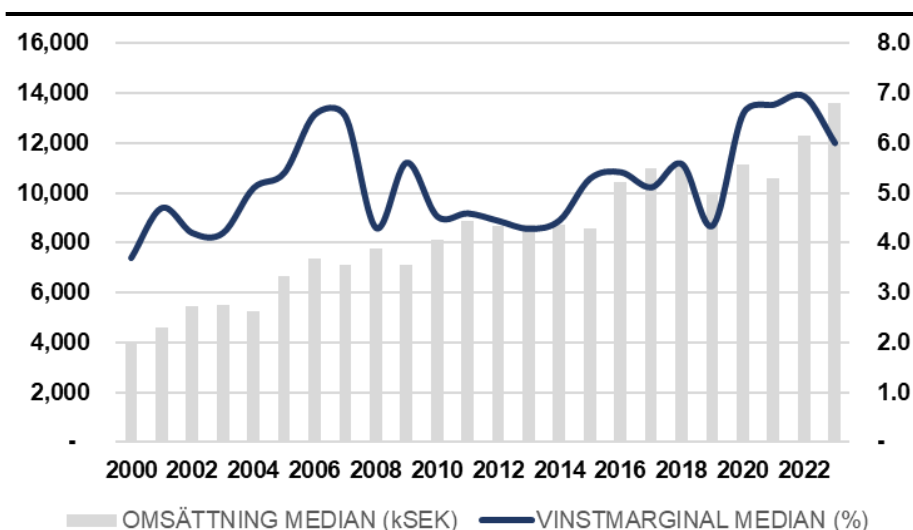
Över tid har detta verksamhetsområde vuxit betydligt snabbare (drygt 2.5x) än det genomsnittliga åkeriet i jämförelsegruppen. Marknadstillväxten har en viktig del i förklaringen, som vi kan se i Fig. 18, men även sammanslagningar har drivit på mot allt större verksamheter.

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 delnäringsar tydligt minskat, men nu växer det igen.



Källa: Rementum Research, SCB, UC

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



Källa: Rementum Research, UC

TANKTRANSPORTER

SAMMANFATTNING, -2023

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

- Lönsamheten 2023 sämst i jämförelsegruppen. Genomsnittlig lönsamhet över tid.

UTSIKTER, 2024-

- Leveransvolymerna och priser för petroleumprodukter har sjunkit något jämfört med 2023.

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



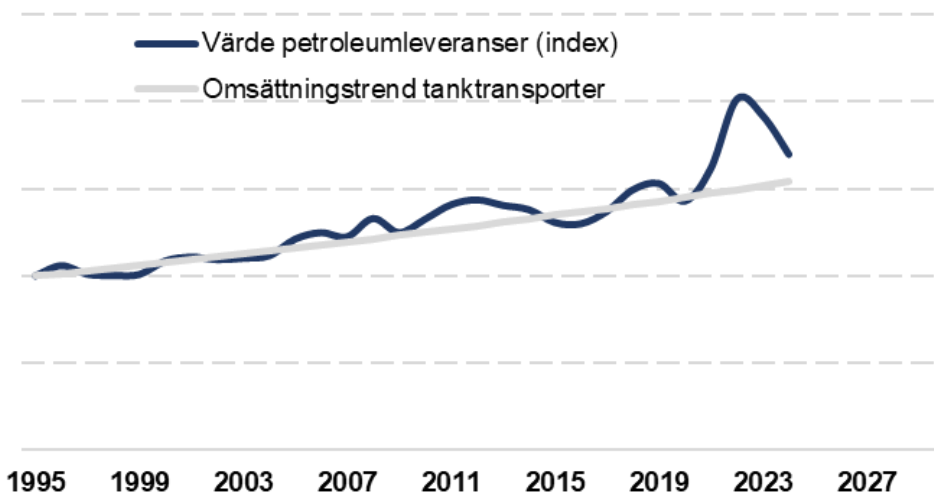
Foto: Volvo Trucks

Fig.20: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD

Under 2023 ökade medianomsättningen för transportörer med tankekipage med 8%. Detta är 1 %-enhet 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 minskning 2023 för marknadens totala värde.

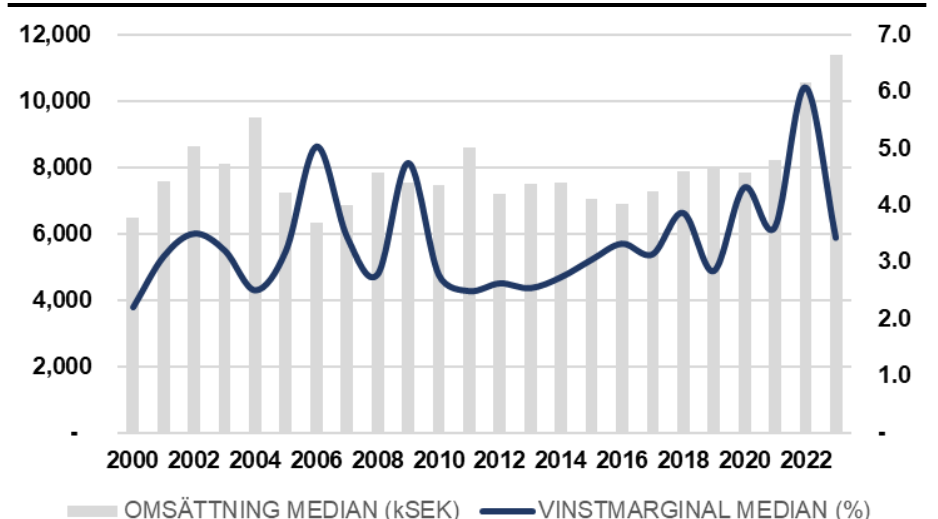
En stor del av värdeförändringen kommer naturligtvis av en fluktuerande nivå för energipriser i alla dess former. Leveransvolymerna för viktiga bränsletyper sjönk dock. Under 2023 såg vi en tydlig nedgång i volymerna och priserna för petroleumleveranser efter den starka uppgången efter pandemin.

Till detta skall läggas den strukturella utvecklingen mot minskat beroende i samhället av fossila bränslen. För personbilstrafik verkar den dominerande teknologin på medellång sikt fortfarande bli elektriska batterier. Kräftgången för omsättningen bland tanktransportörerna lär således fortsätta, men man kan trösta sig med att lönsamheten över tid följer branschsnittet. Dock var den lägre under 2023.



Källa: Rementum Research, SCB, UC

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



Källa: Rementum Research, UC

JORDBRUKSTRANSPORTER

SAMMANFATTNING, -2023

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

- Lönsamheten 2023 i linje med jämförelsegruppen, men lägst lönsamhet över tid.

UTSIKTER, 2024-

- Spannmålsskördarna förväntas ha ökat ca 13% från 2023.

- Verksamhetsområdets åkare verkar hålla en behärskad investeringstakt.



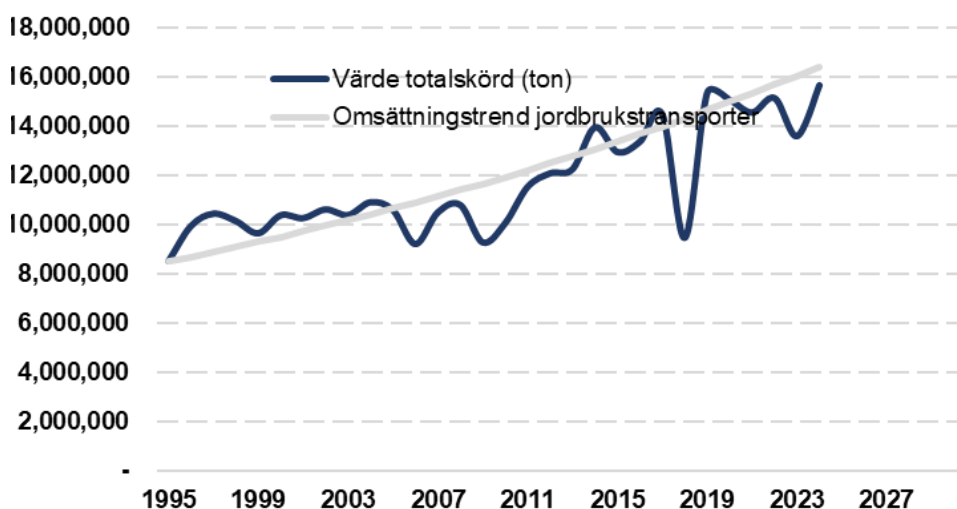
Foto: Nätverket Lantbruk

Fig.22: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD

Under 2023 ökade medianomsättningen för transportörer inom jordbrukssektorn med 5%. Detta är 4 %-enheter sämre 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 klar ökning för marknadens totala värde.

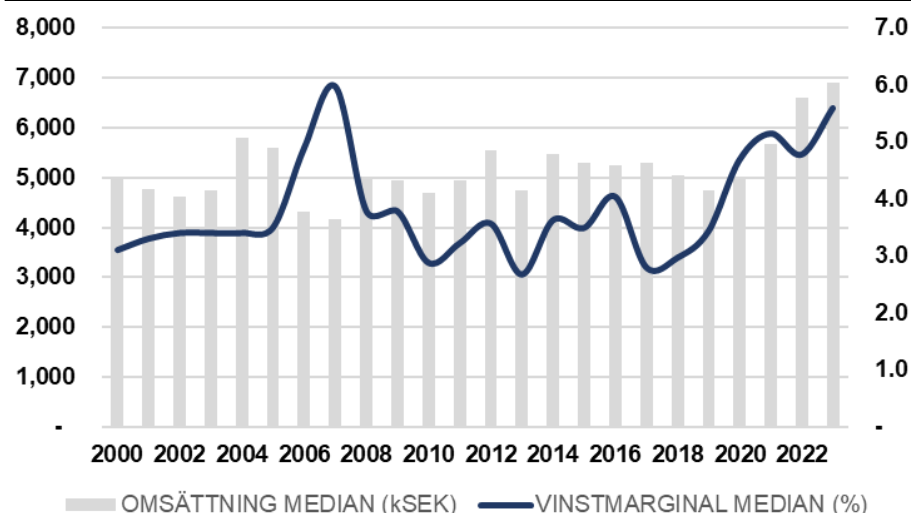
Fluktuationer i skördevolym är normen, men den utveckling vi såg på grund av utbredd torka under 2018 skapade en extrem press på jordbrukstransportörerna, även under 2019. Man arbetade dock målmedvetet med att stärka lönsamheten och under 2020-21 nådde man tillbaka till en nivå som var den högsta sedan 2016. 2022 var igen ett svagare år, men 2023 utvecklades väl.

Lönsamheten över tid är dock den lägsta inom jämförelsegruppen, tillsammans med "blandade" verksamheter. Man har heller inte någon särskilt stark underliggande marknadstillväxt att luta sig mot. En konsolidering för att balansera de relativt starka kunderna verkar allt mer behövligt.



Källa: Rementum Research, SCB, UC

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



Källa: Rementum Research, UC

ÖVRIGA TUNGA TRANSPORTER

SAMMANFATTNING, -2023

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

- Lönsamheten 2023 sämre än jämförelsegruppen. Bättre lönsamhet över tid.

UTSIKTER, 2024-

- Svårt att prognostisera en så heterogen grupp, men viss förbättring kan väntas generellt.

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



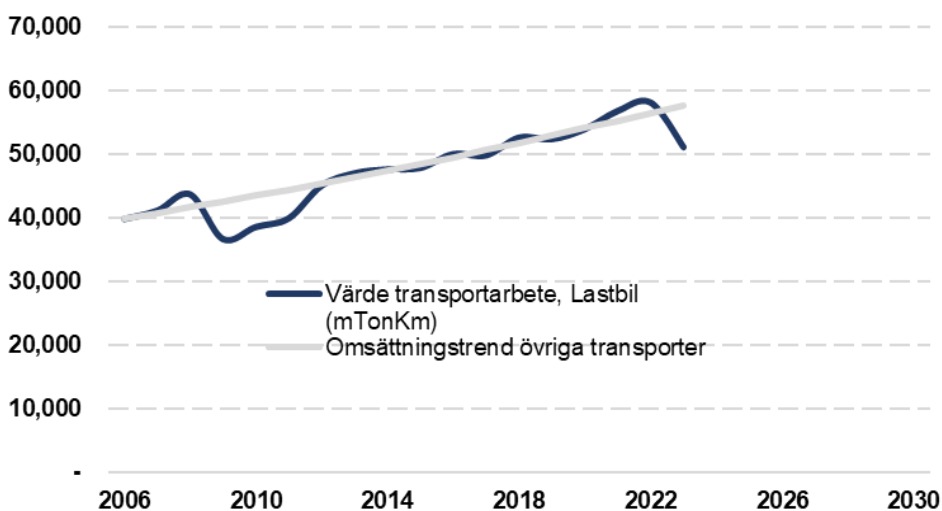
Foto: Svenska Truckers

Fig.24: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD

Under 2023 ökade medianomsättningen för transportörer inom övriga specialsektorer med 9%. Detta är i linje med 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 negativ utveckling för marknadens totala värde.

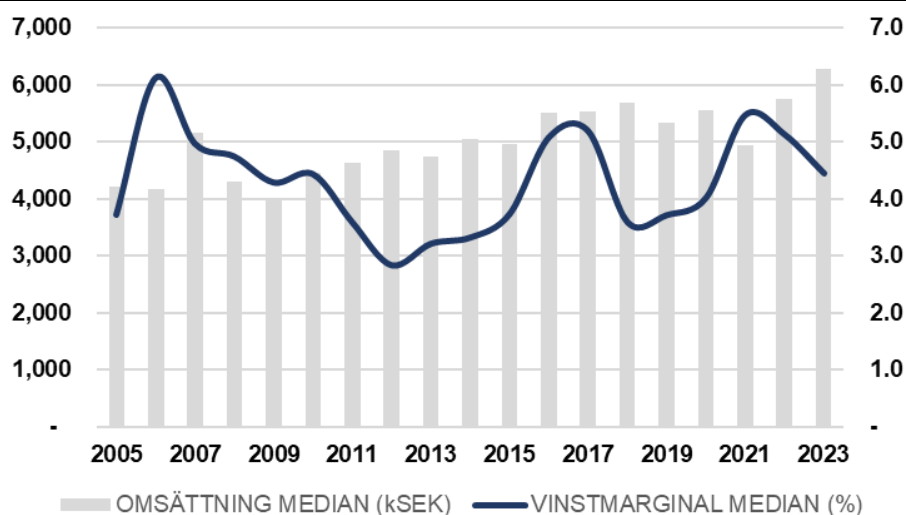
Det är alltid svårt att försöka analysera drivkrafter bakom utvecklingen i omsättning för en så disparat grupp åkare. Fordonstransportörer och flyttfirmor, exempelvis, har haft utmanande marknader under 2022-24. Möjligen kan en viss förbättring skönjas runt hörnet.

Det är intressant att de "övriga" transportörerna över tid uppvisat mycket stark lönsamhet. Åren 2022-23 var dock ett undantag. Det är generellt sett svårt att analysera denna grupp av verksamheter och ett betydande metodproblem ligger i det faktum att verksamheterna klassificerar sig själva.



Källa: Rementum Research, SCB, UC

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



Källa: Rementum Research, UC

BLANDADE VERKSAMHETER

SAMMANFATTNING, -2023

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

- Lönsamheten 2023 i linje med jämförelsegruppen. Klart sämre lönsamhet över tid.

UTSIKTER, 2024-

- Svag början på året, kapacitetsöverskottet accelererade.

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



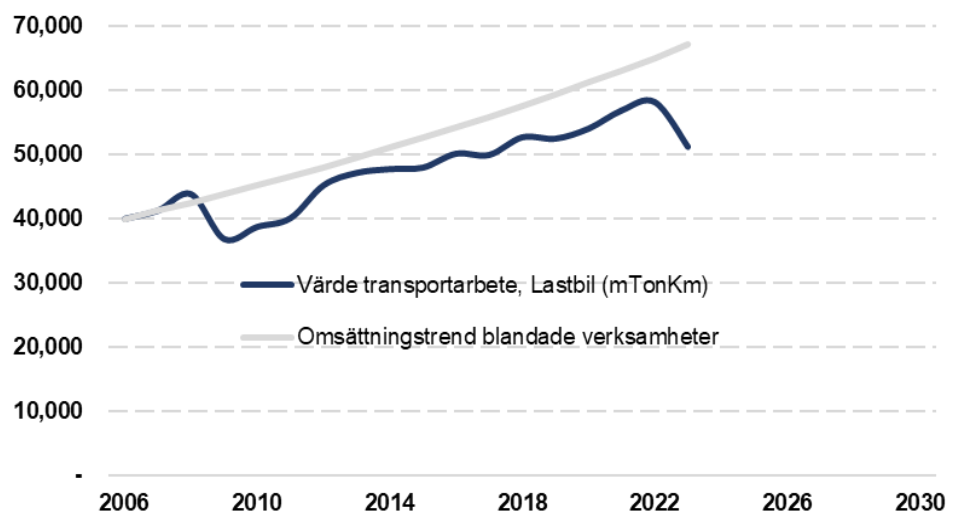
Foto: Ryno Quantz

Fig.26: OMSÄTTNINGSTREND RELATIVT UNDERLIGGANDE MARKNAD

Under 2023 ökade medianomsättningen för transportörer med två, eller flera, verksamhetsområden i sitt erbjudande med 12%. Detta är 3 %-enheter bättre än medianåkeriet i vårt totala urval om 3.400 företag. Den underliggande marknadsutvecklingen - uppskattad genom Trafikanalys statistik för transportarbete med lastbil och producentpriser från SCB - i figur 26, till höger - visar en nedgång i marknadens totala värde.

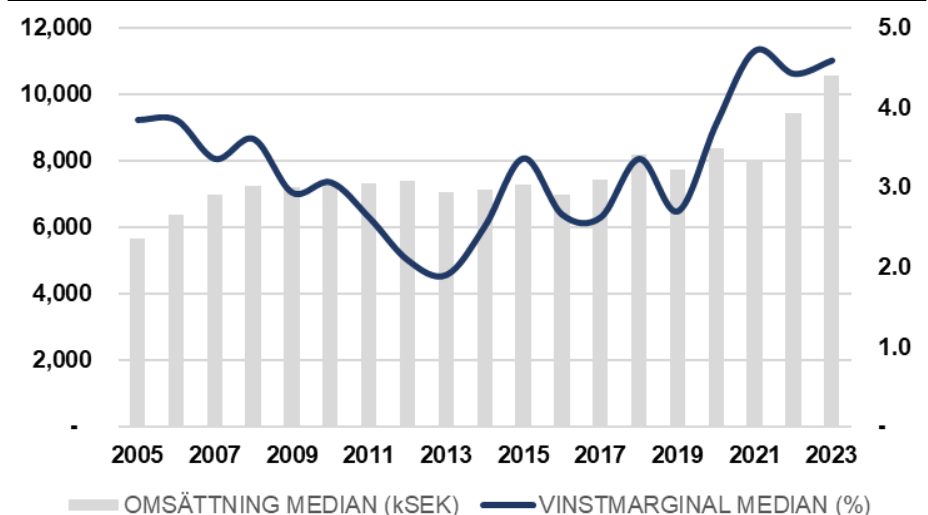
Det är även här svårt att säga något meningsfullt om den finansiella utvecklingen för denna grupp av åkerier. Syftet med urvalet är snarare att sätta "blandade" verksamheter i kontrast till de övriga åtta områden vi behandlat tidigare i rapporten.

Det är dock rimligt att anta att marknadstillväxten för ett typiskt åkeri inom denna kategori drivs av den breda utvecklingen 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 2023 faced weak development.

Revenues still increased about 9%. This was due to a widespread drive among haulage companies to ensure proper compensation for rapidly rising costs in previous years. Value creation - measured as return on capital in relation to the Swedish 10-year government bond yield – was considerably lower than in the period 2015-21 (Tab.1 on p. 4), however.

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 and '23 the downturn in construction activity accelerated, with the hauliers in this area facing much worse revenue growth than the industry as a whole. Approximately 12% lower road freight activity in FY 2023, compared to 2022, did still allow a fairly healthy financial performance in the Swedish road haulage industry as a whole.

European road haulage companies in general are facing uncertain times in several aspects, but the changeover to ecologically sustainable transport systems is becoming a growing concern. Zero-emission battery-electric vehicles – necessary to reach the CO₂ goals from the European Commission – are becoming more readily available, but the charging infrastructure has so far been rolled out much too slowly. Alternative roads to meet the climate targets in coming years need to be addressed.

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 1997-2023. The situation varies considerably, depending on the type of haulage operation.

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

Long-distance haulage companies often face boom- and bust conditions. The improvement in profitability in 2020-21, mainly due to a general shortage of capacity, was quite remarkable but the sub-segment is still below its previous peaks and over time this is the most competitive area. Stricter rules on cabotage transport did have an impact on the competitiveness of Swedish long-haul carriers in 2022, and this effect has endured.

Local distribution haulage companies did reap benefits from the boom in e-commerce during the pandemic. From early 2022 the weak consumer spending in general has affected demand negatively. Some relief may be around the corner, as interest rates trend down.

Forest product hauliers have gone from strength to strength over the past couple of years. A consolidation seems to have improved profitability, as 2020-23 is the best period since 2005. Haulage of wood products has started to recover again in 2024, following

some weak years.

Recycling hauliers remain 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 that a slower trend in revenue growth should be expected.

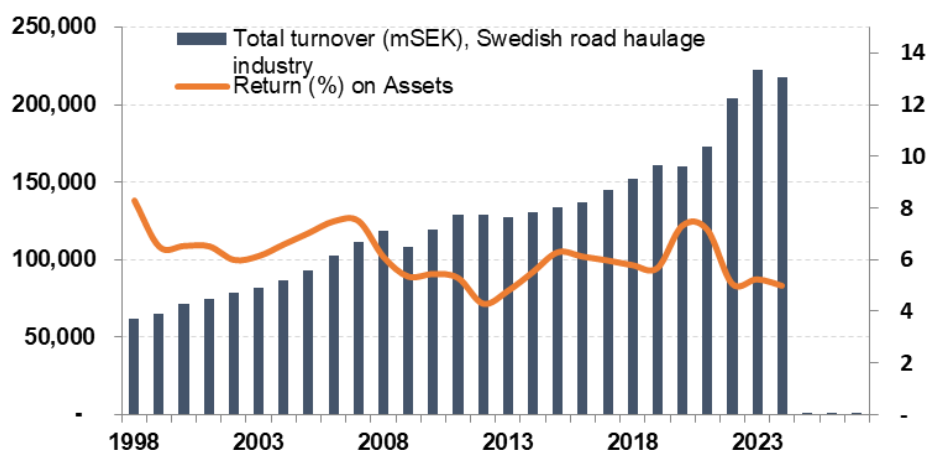
Tank transporters in Sweden have faced a declining market for years. The response has been to consolidate, and profitability continues to be reasonably propped up despite a year with sluggish fuel delivery volumes.

Hauliers of agricultural products were punished by weak crops in drought-stricken Sweden in 2018, but the agri-hauliers still managed the situation impressively. In the years 2021-22 crops improved, but 2023 was again challenging. Over time this is the area with weakest profitability.

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, however.

Hauliers with a mixed business model usually benefit in years with a general capacity shortage. 2023 was surprisingly strong in terms of revenues, but long-term profitability for this category remains close to the bottom of the league.

Fig.28: REVENUES AND PROFITABILITY, SWEDISH ROAD HAULIERS '98-'24P



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:

Oscar Hyléen
+46 (0)10 510 54 28
oscar.hyleen@akeri.se

Kommunikationschef, SÅ:

Charlotta Sved
+46 (0)10 510 54 16
charlotta.sved@akeri.se



Detta dokument har skapats av Rementum Research & Management AB i informationssyfte 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 (2024) Rementum Research & Management AB (org. nr: 556841-0491). Alla rättigheter förbehållna. Denna publikation är skyddad av upphovsrätt och får inte återskapas i sin helhet, eller i valda delar, utan ägarens uttryckliga medgivande.