

# Trender inom transportbranschen

Anders Karlsson

VD, Mantorp Media & Konferens AB

Chefredaktör, Transport & Logistik Idag/Transportnet

Redaktör, Trailer Magazine

Webbredaktör, Trailer.se

# Förändringar bland transportköpare/varuägare

Ökad prispress

Ökad konkurrens

Tätare dialog med transportörer

Ökat fokus på kärnverksamheten

Strävan efter färre mellanhänder

Ökad e-handel

Färre transportleverantörer som ansvarar för större delar

Ökade miljö och SCR-krav från konsumentnära varuägare

# Åkerinäringen – en mångmiljardindustri

Svensk åkerinäring  
omsätter under ett  
normalår mellan 90 och  
100 miljarder

Landets LBC:er svarar  
för en tredjedel av  
denna omsättning

# Åkerinäringen historik

Svensk åkerinäring har genomgått en enorm omvandling – från en strikt reglerad bransch till en avreglerad bransch som verkar på en öppen och transparent marknad.

# Åkerinäringen – historik

I samband med Andra Världskriget infördes krav på att åkerier skulle tillhöra lastbilscentraler.

Begränsningar för åkerier att frakta gods ”vart som helst”

Bilspedition och ASG bildades.

Svenska Lastbil bildades och blev så småningom

Svelast med SJ som ägare.

Fraktarna bildades.

Frigoscandia bildades.

BGF bildades.

# Åkerinäringen – historik

På 1950-, 1960- och 1970-talen fanns det ett stort antal lastbilscentraler över hela landet.

Främst bygg- och anläggningsverksamhet. Även bl a oljetransporter, renhållning och specialtransporter.

Ombud för Bilspedition, ASG, Fraktarna.

# Åkerinäringen – historik

På 1960- och 1970-talen bygges det enormt i Sverige. Bygg- och anläggningsbolagen byggde med åkarnas hjälp landet.

Skaffade egna fordonsflottor och egna maskiner.

Köpte dessutom in tjänster av lastbilscentraler och fristående åkerier.

# Åkerinäringen – historik

På 1960-, 1970- och en bit in på 1980-talet utvecklades en del privatägda åkerier till att bli stora heltäckande och dominerande aktörer på sina hemorter. I vissa fall i samarbete med förmedlare och lastbilscentraler.



# Åkerinäringen - historik

Bröderna Eliassons Åkeri, Halmstad

VL-företagen, Eksjö

Br. Bengtssons Åkeri, Falkenberg

Alfr. Anderssons Åkeri, Vara

Reinhold Öhmans Åkeri, Piteå

# Åkerinäringen - historik

KGT

Inge Nilssons Åkeri

Ottenby Åkeri

Erik M Sundqvists Åkeri

Adamsons Transport

Olof Tobiassons Åkeri

# Åkerinäringen – historik

En del av dessa privatägda åkerier som blev stora heltäckande och dominerande aktörer på sina hemorter fick så småningom problem i samband med generationsväxlingar eller strukturförändringar i näringslivet och samhället.

# Åkerinäringen – historik

Under 1990-talet började lastbilscentraler bilda nätverk och samarbetsorgan, t ex Fraktalliansen, Vital, Transportörsbränsle (TRB).

# Åkerinäringen – historik

1990-talet och 2000-talet präglades av förvärv och fusioner bland lastbilscentraler, transportförmedlare och speditjonsbolag.

ASG-Danzas-DHL

Bilspedition-BTL-DB Schenker

Fraktarna-DFDS Transport-DSV

# Åkerinäringen – historik

Från början av 2000-talet och framåt har antalet lastbilscentraler minskat till följd av sammanslagningar och förvärv.

Den totala omsättningen har dock fortsatt att öka. Verksamheterna har breddats och man har blivit starka aktörer inom fler segment än bygg- och anläggning.

# Åkerinäringen – historik

Skälen är bland annat en mer avreglerad marknad och att lastbilscentraler rekryterat vd:ar med bakgrund i t ex Bilspedition/DB Schenker, ASG/DHL eller Fraktarna/DSV. Dessutom att varuägare koncentrerar sig mer och mer på sina kärnverksamheter.

# Banden mellan Speditör/Förmedlare/LBC/Åkeri

Banden mellan  
speditörer/förmedlare/LB  
C:er och åkerier är inte lika  
starka idag som tidigare.  
Speditörer/förmedlare/LB  
C:er ingår samarbeten  
med "nya" åkerier.



# Korta fakta om lastbilscentralerna

Omkring hälften av landets åkerier är anslutna till en lastbilscentral. De större lastbilscentralerna har blivit mer eller mindre kompletta transport- och logistikvaruhus som arbetar i allt större geografiska områden.

År 1970 fanns det drygt 300 lastbilscentraler.

I dag 70-80 lastbilscentraler beroende på vad man tar med i definitionen av en lastbilscentral.

Tågtransporter, rederiverksamhet, kombiterminaldrift och hamndrift är exempel på nya verksamhetsområden för vissa lastbilscentraler.

# De 10 största LBC-företagen 2014

BDX-Företagen, Luleå, 2 670 MKR, 20,9 MKR  
GDL Transport, Helsingborg, 2 228 MKR, 32,6 MKR  
MaserFrakt, Borlänge, 1 723 MKR, 11,3 MKR  
M4 Gruppen, Västerås, 1 372 MKR, -21,8 MKR  
Foria, Södertälje, 1 249 MKR, -5,8 MKR  
Alwex Transport, Växjö, 1 111 MKR, 5,1 MKR  
Sundfrakt, Sundsvall, 1 032 MKR, 1,0 MKR  
Reaxcer, Östersund, 882 MKR, 6,0 MKR  
GLC, Göteborg, 857 MKR, 14,5 MKR  
VSV Frakt, Karlstad, 854 MKR, 2,1 MKR

# Varför använda åkerier istället för egna fordon

Hög flexibilitet 24/7

Stor kunskap om  
hantering av varierande  
godsslag och uppdrag

Korta beslutsvägar

Ofta enkel prissättning

Hög servicenivå

Förstår kundens behov

Förstår "kundens kunds"  
behov

Avtagande förvärvstakt inom åkeribranschen

Medelstora privatägda har blivit uppköpta av större åkerier, lastbilscentraler eller post- och logistikkoncerner. Trenden har avtagit något.

## Olika strategier bland bygg- och anläggningsaktörer avseende transport- och maskintjänster

Skanska, NCC och Svevia köper in omfattande transport- och maskintjänster från åkerier och maskinentreprenörer.

Peab har via Swerock/Cliffon byggt upp en egen organisation med en mix av egna lastbilar och maskiner och åkerier och maskinentreprenörer som är knutna till Swerock/Cliffon.

Veidekke har förvärvat Åkersberga LBC

# Större

## transportförmedlare/speditörer

### på inrikesmarknaden

DB Schenker

DHL Freight

DSV Road

PostNord

Bring

# Flera av logistikjättarna är statligt ägda

DB Schenker – Tyska staten

DHL – Tyska staten

Bring – Norska staten

Itella – Finska staten

PostNord – Svenska och danska staten

Geodis/Wilson – Franska staten

Green Cargo – Svenska staten

# Risikkapitalisters intresse för transport- och logistikbranschen

Jetpak

Haanpaa

Aditro Logistics

GDL Transport

LGT Logistics

KGH Customs

Logent

Besikta Bilprovning

Panalpina



# Stora utmaningar för expansiva transportföretag

Stor risk att bolagen blir allt för opersonliga. Även om transportköparna är stora internationella koncerner så handlar det om personliga relationer. IT-utvecklingen med smarta telefoner och molntjänster har gjort det lättare att sätta upp en organisation för att "ratta" stora och komplicerade transportupplägg.

# Varför åkerier som leverantör av lager- och kringtjänster?

Hög flexibilitet 24/7

Stor kunskap om hantering av varierande godsslag

Har "foten inne" som mångårig transportör

Korta beslutsvägar

Ofta enkel prissättning

Hög servicenivå

Förstår kundens behov

Förstår "kundens kunds" behov

Rak kommunikation

# Vilka lagrings- och och kringtjänster är (oftast) inte aktuella för åkerier?

Komplexa internationella uppdrag

One stop shopping där varuägaren väljer en aktör för Norden/Europa

Riktigt stora uppdrag där det krävs riktigt omfattande resurser

# Samordnad varudistribution

Ett växande antal kommuner samordnar sin varudistribution till kommunala och andra offentliga enheter i en kommun.

Ekonomiska, miljömässiga och trafiksäkerhetsmässiga fördelar.

# Samordnad varudistribution

Växjö, Borlänge, Kalmar/Nybro/Torsås, Halmstad,  
Kungsbacka, Eskilstuna, Kristianstad,  
Alvesta/Ljungby/Tingsryd, Örebro,  
Ystad/Tomelilla/Simrishamn

# Postkoncernernas expansion inom transport och logistik

Postkoncernerna i Norden har under de senaste åren förvärvat privata åkerier och speditorsbolag.

Vissa postkoncerner förlorar dock pengar på godstransporter och logistik, bl a Itella som nu har sålt ut stora delar av sin godstransport- och logistikverksamhet.

PostNord genomför för närvarande en upphandling där de ska använda externa åkerier i större utsträckning i vissa områden i Sverige, samtidigt som det egna "poståkeriet" ska minska sin fordonsflotta. Detta har stött på patrull från fackligt håll.

Generellt sett har de nordiska postkoncernernas förvärv av privata åkerier/speditörer mattats av något det senaste året.

# Framtiden för lastbilscentralerna

De flesta LBC:er kommer förmodligen under överskådlig tid att vara ägda av åkeriägare och maskinentreprenörer.

Nyttigt med extern kompetens i styrelsen, men glöm inte bort att tillvarata åkarnas och maskinägarnas kompetens och erfarenheter.

Tack för mig för den här gången!

[anders.karlsson@fabas.se](mailto:anders.karlsson@fabas.se)















