

**Godsflöden under coronapandemins första halvår Rapport
2020:14**

Godsflöden under coronapandemins första halvår Rapport
2020:14

Trafikanalys

Adress: Rosenlundsgatan 54
118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 20

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Datum: 2021-01-20

Förord

Trafikanalys har under våren publicerat snabba indikatorer på förändringarna inom transportsektorn, vecka för vecka. Detta har gjorts i form av en webbpublicering som har beskrivit de övergripande trenderna. Denna rapport belyser godstrafik och godsflöden inom och till/från Sverige. Syftet är att beskriva hur godstransporterna har påverkats under det första halvåret med coronapandemin.

Projektgruppen har bestått av Mikael Levin (projektledare), Maria Melkersson, Gelaye Holmér, Florian Stamm och Henrik Petterson.

Östersund i januari 2021

Mattias Viklund

Generaldirektör

Innehåll

Förord	3
Sammanfattning	5
Summary	7
1 Inledning	9
1.1 Godsflöden i en föränderlig värld	12
1.2 Nedstängning av omvärlden	15
2 Godsflöden inom Sverige	19
2.1 Gods på väg.....	19
2.2 Opåverkade godsflöden på järnväg	23
2.3 Liknande godsvolymer på sjöfarten – men förändrat innehåll och fler anlop	25
2.4 Gods som flygs	32
2.5 Trafik och transporter över gräns	33
3 Hur har transportbranschen påverkats av pandemin?	37
3.1 Konkurer, varsel och korttidsarbete.....	37
3.2 Lägre omsättning under pandemin	39
4 Avslutande diskussion	41
4.1 Vilka förändringar kan vi observera?.....	41
4.2 Hur långt har vi kommit i krisen?.....	43
5 Referenser	45

Sammanfattning

Under det drygt första halvåret med coronapandemin har – såvitt vi kan bedöma – de svenska godstransporterna fungerat väl. På aggregerad nivå kan vi endast se mindre förändringar i trafikmängder eller hanterade godsvolymer. Denna rapport vill ge en fördjupad bild av godstrafik och godsflöden i Sverige under det första halvåret med coronapandemin. Rapporten bygger till stor del på material på kvartalsnivå från den officiella statistiken om godstransporter, samt på annan tillgänglig statistik. Tillgången på data är begränsad och det är generellt lättare att få uppgifter om trafiken än om transporterna.

Generellt sett skiljer sig inte mängden transporterat gods under första halvåret 2020 från tidigare, även om sammansättningen av godset har förändrats något.

- Det har skett relativt små förändringar av godsflöden under de två första kvartalen 2020 jämfört med samma period föregående år. Vi kan notera en nedgång med mellan 5 och 10 procent av både godstrafiken och godsvolymerna generellt. Detta är dock i samma storleksordning som normala variationer mellan kvartal, dvs. inga anmärkningsvärda avvikelser.
- Inom sjöfarten har mängden lastat gods i svenska hamnar minskat medan lossat gods har ökat. Sett till första halvåret 2020 är det dock små förändringar på mellan en och två procent mätt i ton hanterat gods. Trots att den totala mängden gods var tämligen oförändrad har sammansättningen av godset till/från hamnarna förändrats. Flytande bulkgoods, såsom oljeprodukter, har ökat vilket kan förklaras med ökad bunkring under främst maj månad, medan övrigt gods har minskat i ungefär samma omfattning.
- Godstrafiken som går med lastbil inom Sverige var under kvartal 2 på samma nivå 2020 som 2019, dock har sammansättningen av gods förändrats något. Det har skett en minskning av transporterna med godsutrustning (som bland annat går till fordonsindustrin), medan styckegods och samlastat gods har ökat. Styckegods är en disparat varugrupp som kan innehålla allt från företagsleveranser till e-handelsvaror.
- Drygt hälften av allt gods som flygs till/från Sverige fraktas med passagerarplan, snarare än fraktplan. Till följd av en kraftigt minskad trafik med passagerarplan har även kapaciteten för flygfrakt minskat drastiskt.
- Godstransporterna på järnväg har minskat något under de första två kvartalen av 2020, dock inte mer än vad som är normala variationer mellan kvartalen.

Sammantaget innebär resultaten att det främst är flygfrakten och i viss mån gods till sjöss som har påverkats negativt under det första halvåret med coronapandemin. Vi vet dock inte i vilket stadium av krisen vi är under slutet av 2020, och det är därför fullt möjligt att de svenska godsflödena kan komma att påverkas i större omfattning framöver.

Summary

According to our analysis, commodity flows in Sweden have functioned well during the first half year of the Coronavirus pandemic. On an aggregated level, we only see minor changes in transport volumes and the volumes of goods handled. This report provides an in-depth picture of goods transports and commodity flows in Sweden during the first half year of the Coronavirus pandemic. The report is largely based upon quarterly data from the Official Statistics of Sweden on commodity flows as well as other available statistical data. Access to data is limited and it is generally easier to gain access to data on transportation than on commodities.

During the first half of 2020, there was generally no significant change in the volumes of commodities transported; however, the types of commodities transported did change somewhat.

- There were relatively small changes in commodity flows during the first two quarters of 2020, as compared with the same period during the previous year. We find a decrease of between 5-10 percent in both goods transports and commodity volumes. This was, however, within the normal quarterly variation and thus does not represent a notable deviation.
- The volume of commodities loaded at Swedish ports decreased, while the volumes unloaded increased. During the first half of 2020, these changes amounted to between 1-2 percent, measured in tonnes of commodities handled. Although the total volume of commodities remained fairly unchanged, there was a change in the types of commodities transported to and from the ports. The volume of bulk liquids, such as petroleum products, increased, which can be explained by stockpiling during May 2020. The volumes of other commodities decreased by roughly the same level.
- Freight transport by lorry within Sweden during the second quarter of 2020 was at the same level as in 2019; however, the composition of the commodities transported changed somewhat. There was a decrease in the transport of cargo equipment (including supplies to the vehicle industry), while there was an increase in packaged cargo and mixed cargo. Packaged cargo is a heterogeneous group, which can include a variety of things - from shipments to companies to e-commerce.
- About half of the commodities that are flown to and from Sweden are transported on passenger flights, rather than by cargo aircraft. The reduction in the number of in passenger flights led to a drastic decrease in capacity for air cargo, resulting in prices multiplying.
- Rail freight transports decreased somewhat during the first two quarters of 2020; however, they remained within normal quarterly variation.

In summary, the results of this study show that it was primarily air cargo, and to some extent maritime shipping, that experienced a negative development during the first six months of the Coronavirus pandemic. We do not yet know what stage of the crisis we will be at towards the end of 2020; therefore, it is entirely possible that Swedish commodity flows will be affected more in the future.

1 Inledning

Under de inledande månaderna av 2020 spred sig coronaviruset SARS-CoV-2 allt snabbare i världen. Den 11 mars klassades virus spridningen som en pandemi av WHO och i takt med virusets spridning började världens länder införa åtgärder för att begränsa och hindra spridningen.¹ Åtgärderna syftade till att begränsa smittspridning och minska resandet. Bland annat stängde man landsgränser, införde nedstängningar och permitteringar på arbetsplatser, begränsningar i kollektivtrafiken och skärpta restriktioner för kultur- och nöjesevent. Sammantaget innebar åtgärderna en nedstängning av världens länder som saknar historiskt motstycke. Ett nedstängt samhälle och restriktioner mot resande har givetvis kommit att påverka transportsektorn, såväl i Sverige som globalt. För Sveriges del blev effekterna av pandemin tydliga under slutet av mars och början av april. Pandemins första halvår räknar vi i denna rapport därmed som (lite flytande) från april till oktober/november 2020.

Trafikanalys har sedan i april 2020 varje vecka redovisat indikatorer på trenderna inom transportsektorn.² Indikatorerna har varit tämligen övergripande och därför har myndigheten också genomfört ett antal projekt som syftar till att ge ett fördjupat kunskapsläge om hur transportsektorn har påverkats av coronapandemin.³

Denna rapport beskriver hur godstrafik och godsflöden inom och till/från Sverige har påverkats under det första halvåret med coronapandemin. Rapporten baseras i huvudsak på underlagsdata till de kvartalsrapporter som Trafikanalys redovisar som officiell statistik. Tillgången på data är dock begränsad i och med närheten i tid. Det innebär att frågor om orsak, samverkan och kausalitet inte ännu är möjliga att besvara. Istället syftar rapporten till att ge en nulägesbild av de förändringar – eller frånvaro av förändringar – som går att observera redan i ett tidigt stadium av coronapandemin. I det här skedet av pandemin vet vi fortfarande inte vidden av krisen, eller i vilket skede av krisen vi befinner oss. Rapporten ska därför inte tolkas som en fullständig redogörelse för hur de svenska godsflödena har påverkats av coronapandemin.

Rapporten är skriven under hösten 2020 mitt under den pågående pandemin. Tillgången till data varierar. Från den officiella statistiken har vi uppgifter för första och andra kvartalet 2020, det vill säga fram till sista juni 2020. Andra källor uppdateras mer frekvent och vi har därför valt att inkludera dessa fram till och med oktober/november 2020. Detta innebär att vi har uppgifter för kvartal ett, som till stor del är relativt opåverkat av pandemin, samt kvartal två där vi kan förvänta oss en större påverkan av godsflödena.

Transporttrender vecka för vecka

Redan tidigt på året 2020 blev det uppenbart att pandemin skulle komma att påverka de flesta sektorerna i samhället. Därmed väcktes också behovet att följa transportsystemets utveckling. I slutet av april 2020 började Trafikanalys att varje måndag morgon presentera ett antal indikatorer på webbplatsen under rubriken *Transportläget*.⁴ En rad olika källor användes, både Trafikanalys egna och andra aktörers (Trafikverket, Transportstyrelsen, SCB, Öresunds

¹ www.folkhalsomyndigheten.se/nyheter-och-press/nyhetsarkiv/2020/mars/spridningen-av-covid-19-ar-en-pandemi/

² www.trafa.se/sidor/transportlaget/

³ För en sammanställning av de övriga corona-relaterade projekten se: www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/projekt-om-corona-och-transporter-10591/

⁴ Här ligger de olika veckornas publikationer av Transportläget www.trafa.se/sidor/transportlaget/

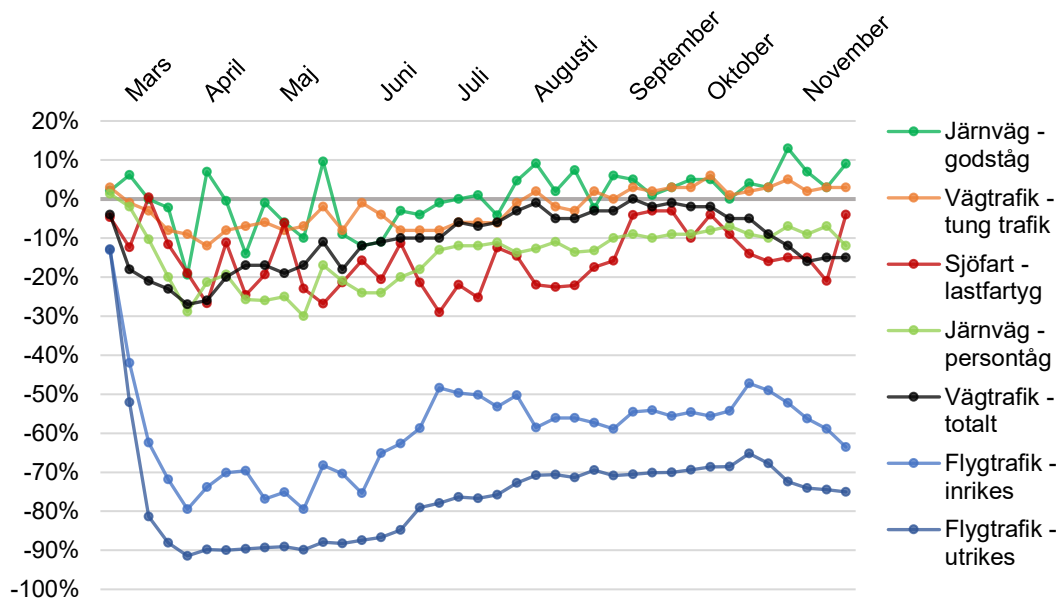
Konsortiet, finska Trafikledsverket med flera). Vissa indikatorer har uppdaterats varje vecka, andra varje månad och några enstaka mer sällan. Nedan ges en kort summering av vad vi hittills publicerat i *Transportläget* och som rör godstrafik och godstransporter (omfattar vecka 11–49 2020).

När vi önskat snabba aktuella indikatorer har *trafik* varit betydligt enklare att följa över tid än *transporter*. Det vill säga att det har varit enklare att finna snabba kvantitativa data om fordon och farkoster och deras trafikering, än om hur många passagerare och hur mycket gods som transporterats. Godstrafiken har sammanfattningsvis påverkats betydligt mindre än passagerartrafiken. I vägtrafik på det statliga vägnätet har den tunga trafiken (vilket är främst tunga lastbilar) påverkats betydligt mindre än den lätta trafiken.

Trafiken har påverkats olika mycket i de olika trafikslagen

I Figur 1.1 sammanfattas den procentuella skillnaden för olika veckor mellan trafiken 2020 och motsvarande veckor 2019. Den tunga trafiken avser tunga lastbilar och bussar tillsammans.⁵ Gods som fraktas med flyg går med både passagerarflygplan och fraktflygplan.

Vägtrafiken totalt hade en stor minskning i början av pandemin (som lägst –27 procent) men återgick till det normala i augusti–september. I oktober–november har dock vägtrafiken haft större minskningar igen, jämfört med ifjol. Under veckorna 47–49 minskade det totala trafikarbetet på statligt vägnät med så mycket som 15–16 procent.



Figur 1.1. Trafik per trafikslag, förändring av trafikvolym i procent under vecka 11–49 2020, jämfört med motsvarande vecka 2019.

Källa: Se beskrivning av källor i *Transportläget* www.trafa.se/vagtrafik/metod-och-kallor-9316/
Anm: Vägtrafik ovan avser enbart trafik på det statliga vägnätet.

Flygtrafiken är det trafikslag som är mest påverkat under hela perioden och är även det trafikslag som fortfarande, vid slutet av 2020, är längst ifrån fjolårets nivåer. Flyget mätt i antal flygningar har efter viss återhämtning återigen minskat mer, jämfört med i fjol, sedan mitten av oktober 2020.

⁵ Tunga lastbilar står för över 80 procent av den tunga trafiken totalt och än mer av trafiken på statligt vägnät som visas i figuren, eftersom majoriteten av busstrafiken rör sig i tätorter.

Bottennoteringar i april och därefter olika snabb återhämtning

Flera trafikslag hade ett snabbt ras i slutet av mars och början av april. I Tabell 1.1 sammanfattas de lägstanivåer som gällt för respektive (del-)trafikslag. Utrikesflyget låg alltså som lägst jämfört med ifjol på –91 procent mätt i antal flygavgångar och detta skedde i vecka 15 (mitten av april). Skillnaderna i trafik jämfört med ifjol var för de flesta trafikslag som störst i mars–april och har sedan dess minskat i alla de indikatorer vi mätt.

Tabell 1.1. De olika (del-trafikslagen) vad gäller lägstanotering respektive nuläge. Veckouppgifter 2020 jämfört med 2019, procentuell skillnad.

Trafikslag / del av trafikslag	Lägstanotering (vecka)	Senaste notering (vecka 49)
Utrikesflyg	–91 procent (vecka 15)	–75 procent
Inrikesflyg	–79 procent (vecka 15)	–64 procent
Sjöfart - lastfartyg	–29 procent (vecka 28)	–4 procent
Godståg	–19 procent (vecka 15)	+9 procent
Vägtrafik på statligt vägnät – tung trafik	–12 procent (vecka 16)	+3 procent

I *Transportläget* beskrivs mer i detalj en rad aspekter på transportsystemet under pandemin och motsvarande beskrivningar finns även i denna rapport: de olika trafikslagen i inrikes transporter (kapitel 2), gränsöverskridande trafik (avsnitt 2.5) samt hur transportbranschen påverkats under pandemin vad gäller bland annat konkurser, varsel och omsättningsutveckling (kapitel 3).

Ett omfattande nyhetsflöde om pandemin

Under våren 2020 var nyhetsrapporteringen om virusets spridning och dess konsekvenser, av förklarliga skäl, omfattande. Det handlade om konsekvenser för såväl den individuella hälsan som för samhället och världsekonomin i stort. Nyheter om stängda gränser, minskat resande, börskrasch, stödpaket och restriktioner för offentliga tillställningar duggade tätt. I den floden av medierapportering om coronaviruset var nyheter om transportsektorn återkommande. Under våren och hösten 2020 har Trafikanalys sammanställt nyhetsflödet om pandemins påverkan på transporter och resande.⁶

Med stängda gränser och begränsad rörlighet blev transporter en av de sektorer som först kom att påverkas av pandemin. Som bakgrund följer här en kort tillbakablick på hur godstransporter och de svenska transportflödena beskrevs under våren. Sammanställningen är gjord utifrån den omvärldsbevakning och det först dagliga och sedan (fr.o.m. början av oktober) veckovisa nyhetsbrev som Trafikanalys har publicerat under coronapandemin.

Till skillnad från persontransporterna omfattades godstransporterna generellt inte av de stängda gränserna och internationell export och import kunde således fortgå.⁷ Däremot bromsade ländernas ekonomi in i takt med nedstängningarna, vilket påverkade efterfrågan på varor med minskad import och export som följd. Godstrafiken påverkades dock i mindre omfattning än vad som först befarades,⁸ vilket kan förklaras av att godstransporterna snabbt blev en prioriterad fråga.⁹ Undantaget är flygfrakten som rapporteras ha minskat kraftigt redan

⁶ www.trafa.se/sidor/corona-omvarld/

⁷ https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2020-03-23-covid19-continuous-flow-of-goods_en

⁸ www.mynewsdesk.com/se/dbschenker/blog_posts/landtransporterna-rullar-paa-91640

⁹ <https://dagenslogistik.se/godstransporter-prioriterade-i-coronatider/>

i mars månad till följd av sin nära koppling till persontransporterna. Nivåerna för flygfrakt stabiliserades därefter något under april och maj månad, men på betydligt lägre nivåer än tidigare.¹⁰ Persontrafiken inom sjöfarten minskade i ett tidigt skede av pandemin men godsvolymerna beskrevs som goda, även om det noterades en nedgång av lastat och lossat gods i de svenska hamnarna under april månad.

Godstrafiken som fraktas med lastbil uppgavs ha legat på samma nivå som ifjol, men med en omfördelning till mer matvaror och mindre styckegods.¹¹ Postnord har rapporterat om kraftigt ökad pakethantering under våren 2020, med paketvolymen som normalt förekommer under julhandeln.¹² Dessutom ökade hemleveranser av paket påtagligt.¹³ Förklaringen ligger i en kraftig ökning av e-handeln.¹⁴ Under juni och juli stabiliserades godstransporterna och tycks i många fall ha återgått till något av ett normalläge, dock med undantag för flygfrakten som ökade sakta från mycket låga nivåer.¹⁵

Man bör dock komma ihåg att inte alla förändringar av samhället under 2020 kan tillskrivas coronapandemin. Större strukturella förändringar av samhället kan ha pågått under flera år. Däremot vet vi sedan tidigare att större externa förändringar, så som en kris av något slag, ofta kan påskynda redan pågående strukturella förändringar.¹⁶ Både e-handel och distansarbete har till exempel förekommit sedan relativt lång tid tillbaka, men fick en accelererad utveckling i samband med pandemin.

Redan under 2019 kunde vi se tecken på att Sverige var på väg ut ur den högkonjunktur som vi har befunnit oss i under de senaste åren. Det var således förväntat att den ekonomiska aktiviteten skulle vara något lägre under 2020 jämfört med 2019, vilket påverkar efterfrågan av godstransporter. Att separera effekter av pandemin och mer reguljära skeenden är inte möjligt ännu – och kanske inte någonsin - men en del av dessa faktorer är av sådan omfattning att de behöver nämnas, vilket vi gör i nästa avsnitt.

1.1 Godsflöden i en föränderlig värld

Större delen av ekonomin har påverkats av pandemin, företagets produktion, import och export samt konsumenters efterfrågan. Därmed har transportbehovet påverkats, både till storlek och sammansättning. Några andra skeenden, samtida med pandemin och i vissa fall oberoende av pandemin, presenteras nedan.

Ett oljepris som rasade

Under 2020 förändrades råoljepriserna kraftigt då priserna på både den internationella Brent-oljan, och framför allt den amerikanska WTI-oljan föll snabbt. Priset på Brent-olja föll påtagligt redan i januari 2020 när priset gick från ungefär 66 till 52 dollar per fat. I början på mars

¹⁰ https://transportnytt.se/index.php?option=com_content&view=article&id=2935:flygfrakten-kan-ha-sett-botten&catid=79&Itemid=839&lang=sv&utm_source=newsletter_732&utm_medium=email&utm_campaign=transportnytt-nyhetsbrev

¹¹ www.transportforetagen.se/nyhetslista/mars2020/reportage-sa-paverkas-akaren-av-coronaviruset/

¹² <https://omni.se/postnord-levererar-paket-som-vid-jul-och-black-friday/a/EWMP82>

¹³ www.transportnet.se/article/view/711754/postnord_jatteokning_av_hemleveranser?ref=newsletter&utm_medium=email&utm_source=newsletter&utm_campaign=daily

¹⁴ www.postnord.se/vara-losningar/e-handel/e-handelsrapporter/e-barometern?utm_source=linkedin.com&utm_medium=social&utm_campaign=e_barometern&utm_content=e_barometern_q1_2020&dclid=CISno_eJuekCFc8qGAodytUKJQ

¹⁵ www.reuters.com/article/us-health-coronavirus-airlines/global-airlines-less-hopeful-on-covid-19-recovery-idUSKCN24T1OI

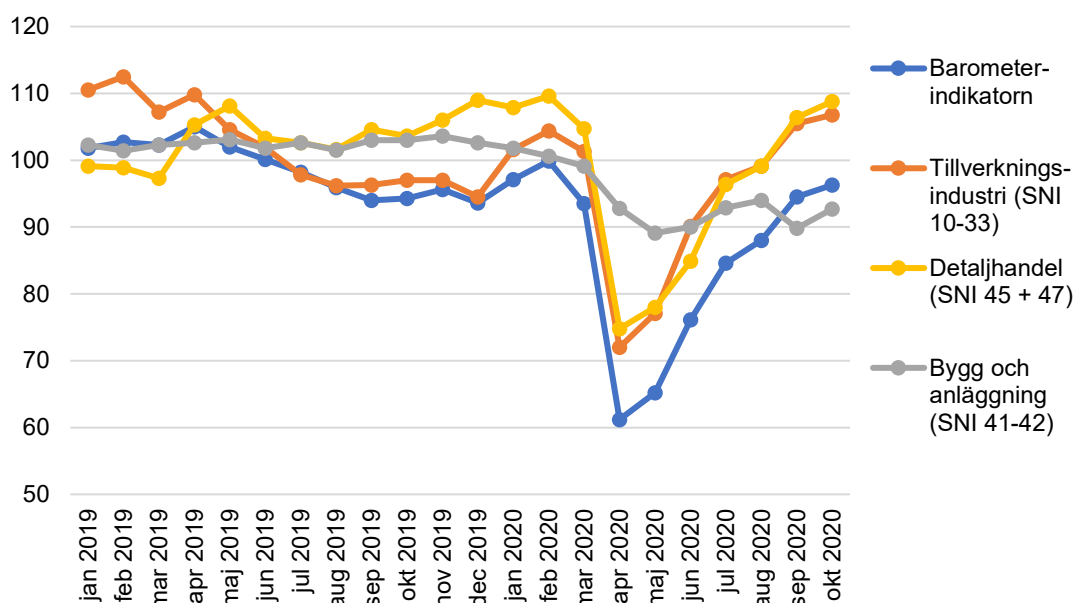
¹⁶ Trafikanalys (2019) PM 2019:11.

fortsatte prisnedgången och priset var som lägst nere på 22 dollar per fat i mitten av april. Anledningen till det mycket kraftiga prisfallet var en överproduktion av amerikansk olja och att samtliga oljelager redan var fyllda. De fyllda lagren i kombination med bristande efterfrågan på grund av den nedkylda globala ekonomin ledde till att priset på WTI-olja till och med var *negativt* ett tag. De globala effekterna av en kraftig prisnedgång på olja kan vara tämligen omfattande.¹⁷

Konjunktur enligt Konjunkturinstitutet

Konjunkturinstitutets så kallade barometerindikator steg i oktober 2020. Detta betyder att efter vårens bottennotering i april har indikatorn stigit sex månader i rad fram till oktober. Barometerindikatorn mäter det aktuella stämningläget i den svenska ekonomin genom att sammanfatta resultaten från företags- och hushållsbarometern.¹⁸ Indikatorn fångar förväntningarna på framtida produktion, synen på nuvarande lagersituation och orderstock. Samtliga sektorer i näringslivet bidrog till oktober månads uppgång.¹⁹

Figur 1.2 visar både den sammanfattande barometerindikatorn och tre indikatorer över sektorer med stort transportbehov: tillverkningsindustrin, detaljhandeln samt bygg- och anläggningsbranschen. För samtliga indikatorer är 100 ett genomsnitt under en längre period.²⁰



Figur 1.2. Ett antal indikatorer från Konjunkturbarometern: barometerindikatorn och indikatorer för tillverkningsindustrin, detaljhandeln samt bygg och anläggning. Källa: Konjunkturinstitutet.

Både den övergripande barometerindikatorn och tillverkningsindustrin visade en avmattning under sommaren och hösten 2019. Detaljhandeln var dock inte påverkad av denna begynnande lågkonjunktur. Januari–februari 2020 normaliserades återigen ekonomin, för att

¹⁷ www.svt.se/nyheter/ekonomi/oljepriset-rasar-lagsta-nagonsin

¹⁸ Sektorernas vikt i Barometerindikatorn är Tillverkningsindustri 40 procent, Tjänstesektorn 30 procent, Hushåll 20 procent, Detaljhandeln 5 procent, Bygg och anläggning 5 procent.

¹⁹ www.konj.se/download/18.507e33261754f2cd10d3e125/1605861290461/Konjunkturbarometern-oktober-2020.pdf

²⁰ Tidsserierna standardiseras en serie med medelvärde 100 och standardavvikelse 10 under perioden 1996 och framåt. (Se Metodbok för Konjunkturbarometern Senast uppdaterat november 2020, www.konj.se/download/18.b13117415e341d103836f7a/1606377627521/Metodbok.pdf).

sedan allt skulle rasa i april månad. Bygg och anläggning var minst påverkad av både coronapandemin och den något sämre konjunkturen under 2019.

I oktober 2020 var både tillverkningsindustrin och detaljhandeln tillbaka på samma nivåer som i slutet av 2019, eller t.o.m. högre. För den övergripande barometerindikatorn och för bygg och anläggning, är det fortfarande en svagare signal.

Konjunkturinstitutet följer företagens produktion och förväntningar. I konjunkturbarometern inkluderas sedan april månad extrafrågor med anledning av coronapandemin. Det handlar om risken för att behöva stänga ned sin produktion och även om anledning till eventuellt minskad produktion i närtid.²¹ De företag som i våras minskat sin produktion uppgav oftast som skäl *minskad efterfrågan*, snarare än leveransproblem av insatsvaror eller personalbrist. I den senaste mätningen var efterfrågan inget större problem, däremot personalbrist i framför allt tillverkande företag.²²

Motorfordonsindustrin är ett tydligt exempel på hur stor påverkan varit av pandemin men också hur snabbt återhämtning kan ske. I Konjunkturinstitutets enkät i maj uppgav hela 98 procent i branschen att pandemin påverkat produktionen negativt i stor utsträckning. I oktober 2020 var det endast 1 procent av företagen som gav denna negativa bild. Det vanligaste svaret blev nu att produktionen påverkats negativt i liten utsträckning.

Butikshandel och e-handels expansion

Under pandemin har butikshandeln förlorat och e-handeln vunnit.²³ Butiker med sällanköpsvaror har stora problem, medan försäljningen av livsmedel har ökat i och med viss inledande bunkring men framför allt till följd av färre restaurangbesök. Livsmedelshandeln är transportintensiv och till stora delar beroende av vägtransporter.

E-handeln – vars transporter också i stora delar utförs på väg – har haft stark tillväxt under coronapandemin. Under andra kvartalet 2020 ökade e-handels omsättning med hela 49 procent och under tredje kvartalet med 39 procent, jämfört med motsvarande kvartal ifjol.²⁴ De varugrupper som ökade mest inom e-handeln under kvartal 3 är dagligvaror (+101 procent), möbler och heminredning (+73 procent) samt apoteksvaror (+53 procent). Efterfrågan har varit så hög att leveranstiderna har förlängts under pandemin. Den ökade e-handeln märks i form av kraftigt ökade paketvolym, där hemleveranser har ökat mer än leveranser till ombud.²⁵

Import och export

I april 2020 minskade både import och export och har även fortsatt legat under fjolårets nivåer, även om viss återhämtning skett. Totalt under perioden april–oktober 2020 har importen mätt i ton minskat med 14 procent och exporten med 11 procent, jämfört med ifjol. (Figur 1.3)

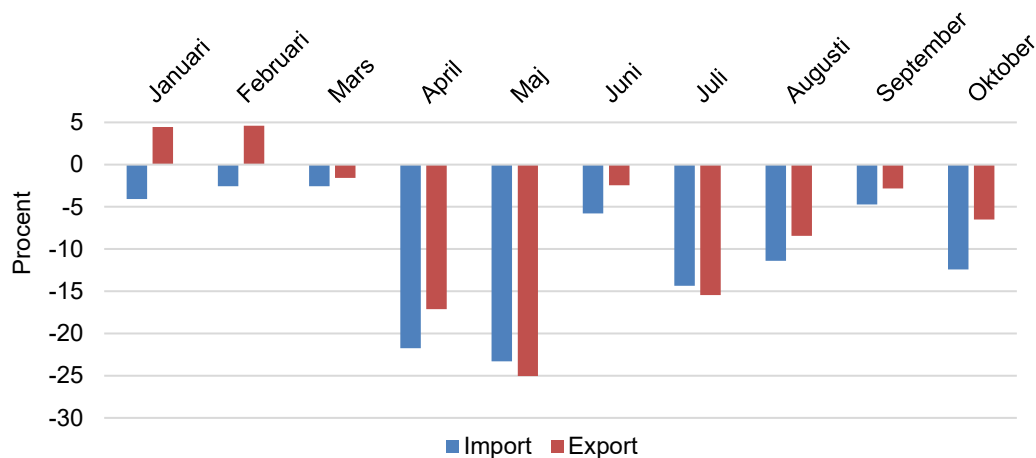
²¹ www.konj.se/download/18_68870b54171ac323b292e349/1588078246810/Extrafr%C3%A5gor%20med%20anledning%20av%20coronaviruset%20och%20pandemin.pdf

²² www.konj.se/statistik-och-data/covid-19-relaterat/extramattningar/2020-11-26-personalbrist-for-industriforetagen-blir-allt-vanligare.html

²³ Se Svensk Handels Handelsbarometern Oktober www.svenskhandel.se/globalassets/dokument/aktuellt-och-opinion/rapporter-och-foldrar/handelsbarometern/2020/handelsbarometern-oktober-2020.pdf

²⁴ E-barometern Q2 respektive Q3 2020 www.postnord.se/vara-losningar/e-handel/e-handelsrapporter/e-barometern

²⁵ www.postnord.se/om-oss/pressmeddelanden/2020/rekordvolym-i-postnords-floden-800-000-paket-pa-ett-dygn



Figur 1.3. Import och export i ton. Procentuell skillnad i januari–oktober 2020, jämfört med motsvarande månad 2019.

Källa: SCB

Utrikeshandel efter avsändar-/mottagarland finns inte redovisad i ton utan enbart i kronor, löpande och fasta priser (vilket tolkas som mått på volym).²⁶ Under de tre första kvartalen 2020, jämfört med året innan, minskade exporten med 3 procent och importen med 6 procent.

Importen från våra 30 största handelspartners minskade under de tre första kvartalen med 10 procent (i löpande priser). Största minskningarna i import var från Ryssland (–66 procent), Japan (–29 procent), Sydkorea (–20 procent) samt Indien, Finland och Storbritannien (alla –15 procent). Exporten till de 30 största mottagarländerna minskade under de tre första kvartalen med 7 procent. Allra mest minskade vår export till Indien (–27 procent), Belgien (–20 procent) och Storbritannien (–18 procent) medan exporten till Kina ökade med så mycket som 19 procent.

1.2 Nedstängning av omvärlden

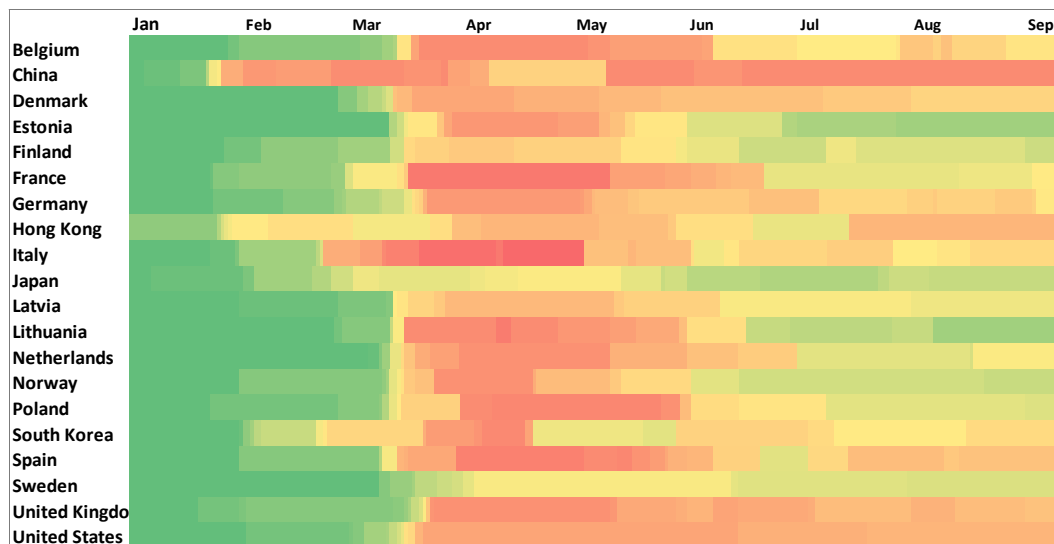
Världens länder har i olika omfattning ”stängt ned” under pandemin. Att ett land stänger ned, eller begränsar människors rörlighet, kan påverka både möjligheten att utföra sitt arbete, och att efterfråga olika produkter. Kraftiga nedstängningar kan således påverka både utbudet och efterfrågan av olika varor i landet, vilket i förlängningen även skulle kunna påverka gods-transporterna.

Det är inte lätt att återge en samlad bild över alla åtgärder i olika länder under den första vågen av pandemin. Åtgärderna varierade kraftigt från land till land och det fanns även många regionala skillnader. Den första nedstängningen började i Wuhan och delar av Hubei-provinsen i Kina i slutet av januari 2020. Detta följdes snart av skolstängningar i Mongoliet och Indonesien. Italien var det första landet i Europa som stängde skolor och arbetsplatser i flera regioner i norra delen av landet, i slutet av februari.

I mitten av mars hade i princip alla europeiska länder stängt sina skolor, med undantag för Sverige som rekommenderade stängning enbart av gymnasieskolor, samt Finland och Österrike där man endast stängde vissa skolor. Däremot var det färre länder som valde att även stänga arbetsplatser. I början av april hade flera europeiska länder infört någon form av

²⁶ www.scb.se/contentassets/29f445d2edc2448d91346b78b6165023/ha0201_2020m09_sm_ha22sm2009.pdf

utgångsförbud. Vidare infördes restriktioner för folksamlingar. I början av april var det många länder som tillämpade restriktioner för folksamlingar på mer än 10 eller för mer än 100 personer. Endast ett fåtal länder hade inga restriktioner eller tillät upp till 1 000 personer att samlas.



Figur 1.4. Index för alla samlade åtgärder för Sverige och 19 länder som är Sveriges största handelspartners sett till varuvärdet under perioden januari-september 2020. Skalan är niogradig och går från grönt till rött, där grönt innebär inga restriktioner och rött innebär mer restriktioner.

Källa: Egen bearbetning. Government Stringency Index, <https://ourworldindata.org/policy-responses-covid>
 SCB www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/handel-med-varor-och-tjanster/utrikeshandel/utrikeshandel-med-varor/pong/tabell-och-diagram/export-och-import-av-varor-fordelade-pa-lander/

Utifrån ett nedstängningsindex från *Our World in Data* är det möjligt att göra en samlad bedömning för varje land under en längre tidsperiod.²⁷ Indexet beräknas utifrån nio olika åtgärder: skolstängning, stängning av arbetsplatser, utgångsförbud, inställda publika evenemang och förbud mot folksamlingar, stängning av kollektivtrafiken, informationskampanjer, inskränkningar i inrikes resor samt inskränkningar i utrikes resor. Varje åtgärd bedöms enligt fyra olika kriterier, inga åtgärder, rekommendationer, tvingande för vissa grupper/områden respektive tvingande för alla. Det sammanfattande indexet redovisas på en skala från 0 till 100 där ett högre värde indikerar strängare åtgärder. I Figur 1.4 visas en sammanställning av indexet för ett urval av de länder som enligt SCB:s statistik är våra viktigaste handelspartners för import och export av varor.

Indexet på stränghet i åtgärder ger inget svar på vilka effekter nedstängningen haft på transportsektorn. Det kan antas att ett utgångsförbud där en stor del av arbetskraften inte kan ta sig till sina arbeten kan ha haft stor betydelse för en del godstransporter. Men även skolstängningar och inskränkningar i kollektivtrafiken kan påverka arbetstagarens förmåga att ta sig till sitt arbete och därmed påverka tillverkningsindustrins behov av godstransporter. Å andra sidan kan stränga åtgärder verka hämmande på smittspridningen, vilket ju är syftet, och om detta uppnås kan ekonomin gynnas av att fler friska människor kan utföra sitt arbete.

I avsnitt 1.1 om Sveriges import och export kunde vi se att vår utrikeshandel sjönk kraftigt under april och maj månad. Extra utmärkande var exporten till Belgien och till Storbritannien

²⁷ Inom ramen för ett samarbete mellan bland annat University of Oxford och Oxford Martin School har ett index tagits fram. Se Government Stringency Index, <https://ourworldindata.org/policy-responses-covid>

som sjönk med 37 respektive 32 procent under våren. Båda dessa länder hade tämligen omfattande nedstängningar mellan april och juni, och då i synnerhet Belgien. Även om vi inte direkt kan härleda förändrade godsflöden mellan olika länder till coronarelaterade åtgärder, kan vi likväl notera att de sammanfaller med varandra väl i tid. Vi vet även att många länder beslutade om statligt stöd för korttidspermitteringar, vilket bl.a. nyttjades av den transport-intensiva bilindustrin. Mellan januari och april 2020 påverkades drygt 1,1 miljoner arbetstagare inom den europeiska bilindustrin av olika korttidspermitteringar och stängning av produktions-orter.²⁸ Även detta sammanfaller i tiden med minskade transporter med svenska lastbilar av varugruppen *transportutrustning*, i vilken insatsvaror till bilindustrin ingår.

²⁸ <https://de.statista.com/>

2 Godsflöden inom Sverige

2.1 Gods på väg

I detta avsnitt beskriver vi godstransporter på väg under våren, sommaren och hösten 2020 jämfört med motsvarande perioder år 2019. Som datakällor använder vi Trafikanalys officiella statistik om transporter med svenskregistrerade tunga lastbilar, Trafikverkets mätningar av trafikarbetet på det statliga vägnätet och data från trängselskatterna i Stockholm och Göteborg.

Oförändrat transportarbete med tunga fordon men förändrad sammansättning av transporterade varor

Trafikanalys presenterar varje kvartal officiell statistik om transporter med svenskregistrerade tunga lastbilar. Statistiken presenteras för fyra olika "dimensioner",

- antal transporter,
- transporterernas samlade vikt i ton,
- totalt antal kilometer av transporter och,
- transportarbetet mätt i tonkilometer.

Under andra kvartalet 2020 var transportererna med tunga lastbilar²⁹ lika många som motsvarande period året innan. Samma slutsats gäller antal ton som fraktades och antal kilometer som lastbilarna körde. Genomsnittlig längd i kilometer för en lastbilstransport och genomsnittlig vikt på godset är också oförändrat jämfört med 2019.

Det är mindre än 1 procent av transportererna med svenskregistrerade tunga lastbilar som går till/från/inom andra länder. Denna andel var oförändrad jämfört med 2019. Tunga lastbilar från andra länder kör också transporter till/från/inom Sverige. Tyvärr finns ännu ingen aktuell information om omfattningen på dessa transporter.³⁰

Den totala omfattningen av transporter på tunga lastbilar var med andra ord oförändrad under andra kvartalet 2020 jämfört med 2019. Detta trots en pandemi som har påverkat de flesta sektorerna i vår ekonomi. Det finns dock signifikanta skillnader i *sammansättningen* av lastbilstransportererna.

- Antal transporter med *Kemikalier, kemiska produkter, konstfiber, gummi- och plastvaror* har minskat.
- Transporter av *Transportutrustning* har minskat (mätt i körda kilometer och tonkilometer). I denna varugrupp ingår insatsvaror till bilindustrin. Minskningen är ett trendbrott jämfört med tidigare år.

²⁹ Den officiella statistiken om Lastbilstrafik täcker transporter med tunga lastbilar med maxlastvikt om minst 3,5 ton. Detta är inte samma sak som den legala definitionen på tung lastbil som innebär en totalvikt över 3,5 ton.

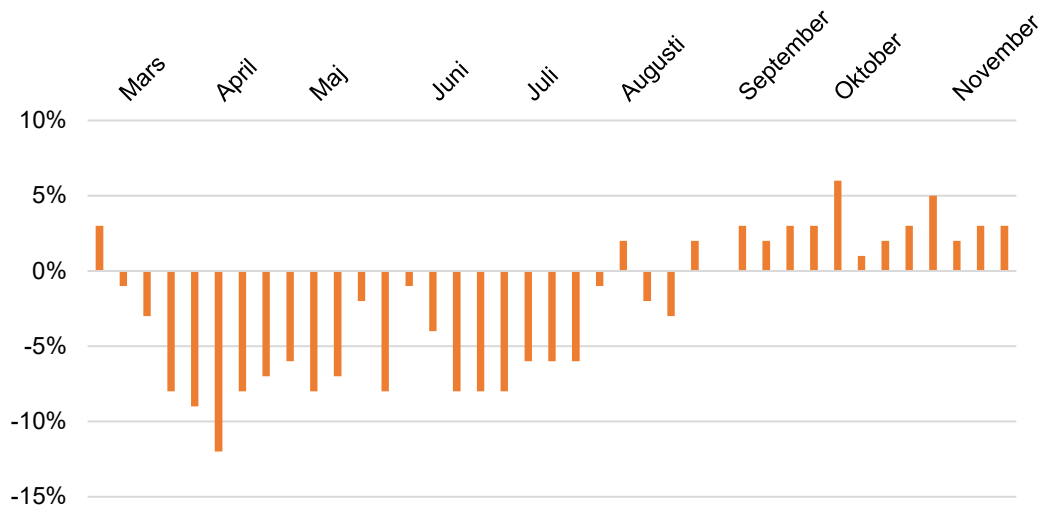
³⁰ www.trafa.se/vagtrafik/utlandska-lastbilar/

- Transporter med *Styckegods och samlastat gods* har ökat (mätt i godsmängd och körd sträcka). Dessa har minskat de senaste åren så vi ser en form av trendbrott även här. Styckegods är en disparat varugrupp som kan innehålla allt från företagsleveranser till e-handelsvaror. Vi vet från andra källor att e-handeln har ökat kraftigt under coronapandemin.³¹
- Transporterad godsmängd i ton har minskat, både till och från storstadsområdena (Stockholm, Göteborg och Malmö sammantaget).

Transporter av livsmedel med tung lastbil uppvisade en tendens till ökning under andra kvartalet, men ökningen är inte statistiskt signifikant. Livsmedelshandeln både i butik och via e-handel har ökat under coronapandemin³², medan restaurangbranschen samtidigt haft en stor nedgång. Denna ökning respektive minskning av livsmedelskonsumtionen tycks transportmässigt alltså mer eller mindre ha tagit ut varandra, åtminstone vad gäller transporter med tung lastbil.

Trafikminskning med tunga fordon andra kvartalet 2020, men ökning tredje kvartalet

Trafikverket redovisar löpande hur trafikarbetet (fordonskilometer) utvecklas på det *statliga* vägnätet. De publicerar varje vecka utvecklingstal som avser dels *total* trafik, dels *tung* trafik. Tung trafik ökade flera veckor i rad under hösten 2020 (Figur 2.1). Samtidigt har den totala trafiken minskat med upp till 15 procent jämfört med 2019 under senhösten.



Figur 2.1. Trafikarbete på statligt vägnät med tung trafik (tung lastbil och buss sammantaget). Procentuell förändring vecka 11–49 under 2020, jämfört med motsvarande veckor 2019. Källa: Trafikverket.

I Trafikverkets mätningar av trafikarbete på statliga vägar kan inte tunga lastbilar och bussar särskiljas. Om man ser till körsträckor enligt fordonens mätarställningar så hade under 2019 de tunga lastbilarna en sammanlagd körsträcka på drygt 400 miljoner mil, mot bussarnas 100

³¹ www.postnord.se/vara-losningar/e-handel/e-handelsrapporter/e-barometern?utm_source=linkedin.com&utm_medium=social&utm_campaign=e_barometern&utm_content=e_barometern_q1_2020&dclid=CISno_eJuekCFc8qGAodytUKJQ

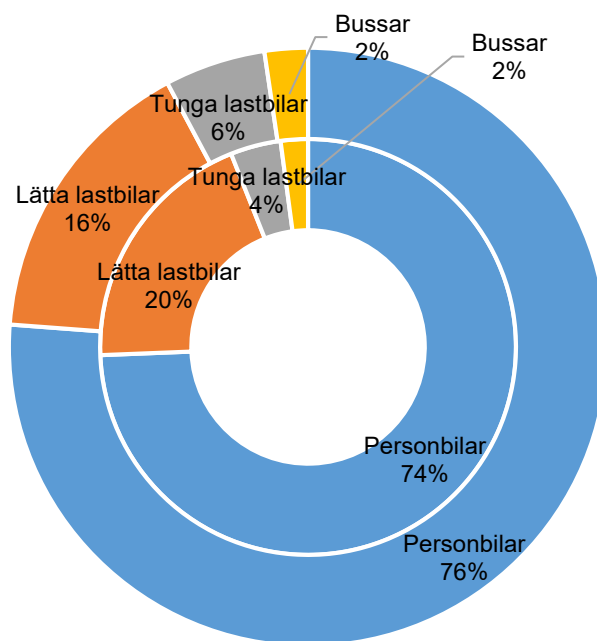
³² www.svenskdagligvaruhandel.se/kontakt/pressrum/

miljoner mil.³³ De tunga lastbilarna står alltså för 4/5 av de svenskregistrerade tunga fordonens körsträckor.^{34,35} Vi kan med andra ord dra slutsatsen att den ökade tunga trafiken på statligt vägnät avspeglar en ökad trafik med tunga lastbilar.

Små förändringar i lastbilstrafiken till och från storstäderna

För att åka in och ut ur centrala Stockholm och Göteborg med personbil, lastbil eller buss betalar fordonsägare en trängselskatt per passerande fordon med undantag för vissa dagar, tider och fordon. Under hela året 2019 åkte 90 miljoner fordon in och ut ur centrala Stockholm och 137 miljoner fordon in och ut ur centrala Göteborg, i bemärkelsen att de passerade en trängselskattestation under skattebelagda tider. Betydligt fler fordon passerar trängselskattestationer i Göteborg än i Stockholm eftersom Göteborg har fler betalstationer: 36 mot 20 i Stockholm. Under 2019 passerade 290 000 tunga lastbilar per månad till/från centrala Stockholm och 620 000 till/från centrala Göteborg.

Antal passerande fordon i Stockholm och Göteborg har en likartad fördelning mellan fordonsslagen. Den tydligaste skillnaden mellan städerna är att Stockholm har en något större andel passerande lätta lastbilar och Göteborg har en något större andel med tunga lastbilar (Figur 2.2).



Figur 2.2. Trängselskattepassager under 2019 (samtliga under skattebelagda tider, även skattebefriade fordon). Andel per fordonsslag för Stockholm (inre cirkeln) respektive Göteborg (yttre cirkeln). Källa: Transportstyrelsen

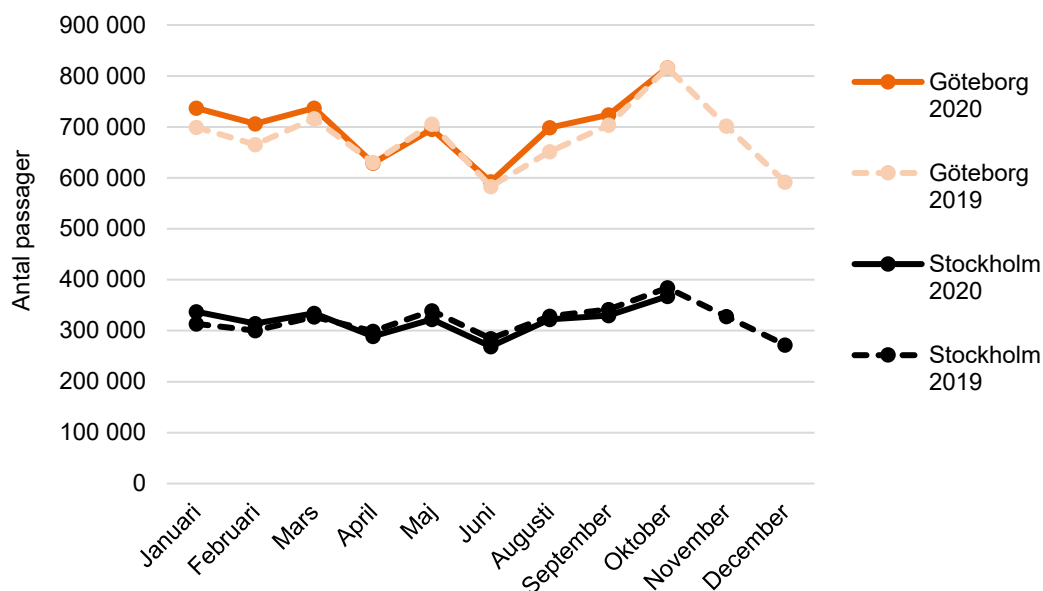
Trafiken med tunga lastbilar ökade i januari–februari 2020 jämfört med fjolåret (med 4–8 procent) i både Stockholm och Göteborg. Denna utveckling med ökad trafik kom dock av sig när pandemin började påverka vårt samhälle. Under april–maj var trafiken med tunga lastbilar

³³ Körsträckor 2019 (Trafikanalys Statistik 2020:11).

³⁴ Utifrån den tidtabellagda busstrafiken vet vi att en stor majoritet av de bussarnas sträckor körs i den subventionerade regionala kollektivtrafiken (98 procent). Denna trafik går främst i tätorter och därmed till stor del på kommunala vägar. De mer långväga bussturerna som kör längre sträckor på statligt vägnät – beställningstrafik, chartertrafik och flygbussar – har haft en starkt reducerad trafik under pandemin.

³⁵ Regional linjetrafik 2019 (Trafikanalys Statistik 2020:25).

på fjolårets nivå (Göteborg) eller strax under (Stockholm). I juni–oktober³⁶ ökade trafiken med tunga lastbilar igen i Göteborg, medan i Stockholm ligger antal tunga lastbilar fortfarande strax under 2019 års nivåer (Figur 2.3).



Figur 2.3. Antal tunga lastbilar som passerat trängselskattestationer (samtliga under skattebelagda tider, även skattebefriade fordon). Januari 2019–oktober 2020.

Källa: Transportstyrelsen

Anm: Trängselskatt för juli togs endast ut i Stockholm och enbart under 2020 och denna månad presenteras inte i figuren.

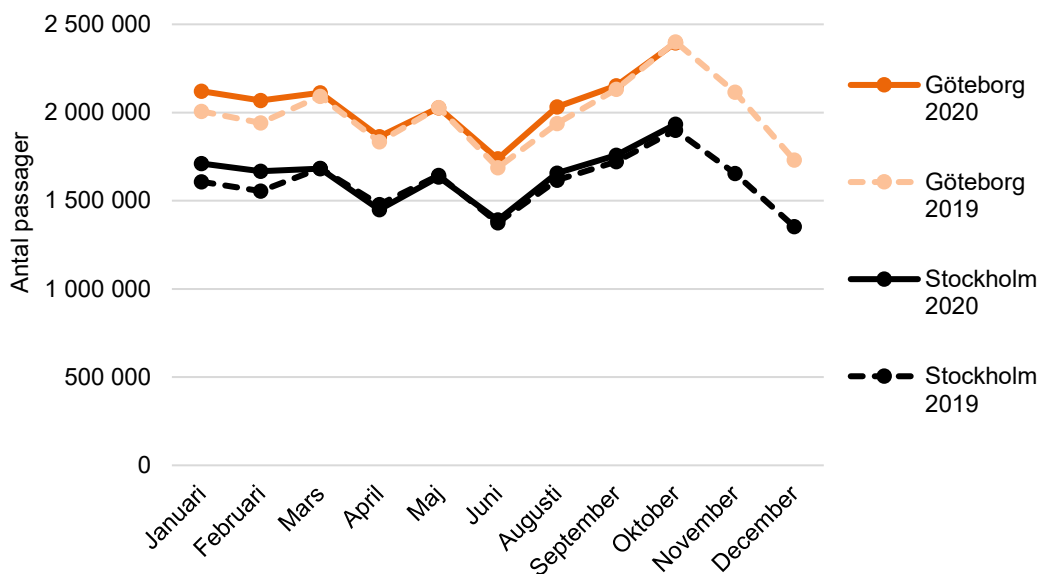
Totalt under perioden mars–oktober 2020, jämfört med motsvarande period föregående år, minskade trafiken med tunga lastbilar till/från centrala Stockholm med 3 procent (–70 000 lastbilar). I Göteborg ökade trafiken med tunga lastbilar under samma period med 2 procent (+86 000 lastbilar).

Vi vet inte vilken branschtillhörighet lastbilarna som passerar trängselskattestationerna har haft. Därmed kan vi inte heller uttala oss om vilka branscher som stått för den inledande minskningen av trafiken och den följande ökningen.

Fler lätta lastbilar till och från centrala Stockholm och Göteborg

Tack vare uppgifterna från trängselskattestationerna i Stockholm och Göteborg kan vi även följa antalet lätta lastbilar in och ut ur de centrala delarna av dessa städer. Trafiken med lätta lastbilar ökade kraftigt i januari–februari 2020 jämfört med motsvarande period ifjol, i både Stockholm och Göteborg. Denna ökning stannade helt av när pandemin började påverka vårt samhälle. Redan i juni, och än mer i augusti, ökade dock trafiken igen med lätta lastbilar, jämfört med motsvarande period föregående år (Figur 2.4).

³⁶ Juli har t.o.m. 2019 varit en skattebefriad månad men under 2020 togs trängselskatt ut i Stockholm under första veckan i juli. Därmed har vi ingen jämförelseperiod för trängselskatterna i juli.



Figur 2.4. Antal lätta lastbilar som passerat trängselskattepassager (samtliga under skattebelagda tider, även skattebefriade fordon). Januari 2019–oktober 2020.

Källa: Transportstyrelsen

Anm: Trängselskatt för juli togs endast ut i Stockholm och enbart under 2020 och denna månad presenteras inte i figuren.

Totalt under perioden mars–oktober 2020, enligt trängselskatteuppgifter, ökade antal lätta lastbilar till/från både centrala Stockholm och Göteborg. I Stockholm var skillnaden mot ifjol +1 procent (+88 000 fordon) och i Göteborg +2 procent (+209 000 fordon).

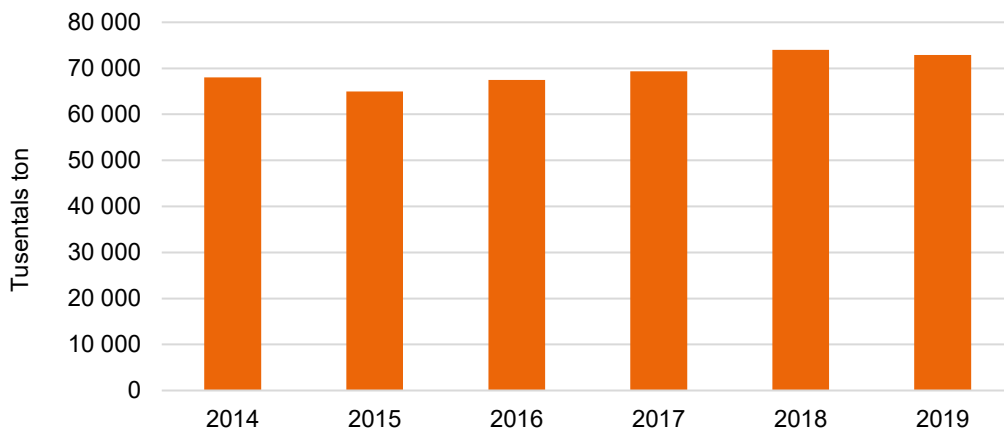
Även här saknar vi information om branschtillhörighet för de lätta lastbilar som passerar trängselskattestationerna. Vi kan inte heller säga något om vilken typ av lätta lastbilar som minskat respektive ökat sina passager, huruvida det är bilar som fraktar varor eller om det främst är servicebilar för hantverkare. Vi har dock tidigare (stycke 1.1) sett att e-handeln har ökat stort under pandemin. Dessa varor tenderar att fraktas till delar med lätt lastbil (inom e-handeln eller till butik).

Sammanfattningsvis kan vi konstatera att den tunga vägtrafiken påverkats relativt lite av pandemin. Under hösten har tung trafik på statliga vägar t.o.m. ökat. Tunga lastbilar till/från centrala Stockholm minskade med 3 procent medan de i Göteborg ökade med 2 procent. De lätta lastbilarna har vi ingen annan information om än uppgifter från trängselskatterna. Enligt dessa avläsningar har lätta lastbilar ökat marginellt till/från både centrala Stockholm och Göteborg.

2.2 Opåverkade godsflöden på järnväg

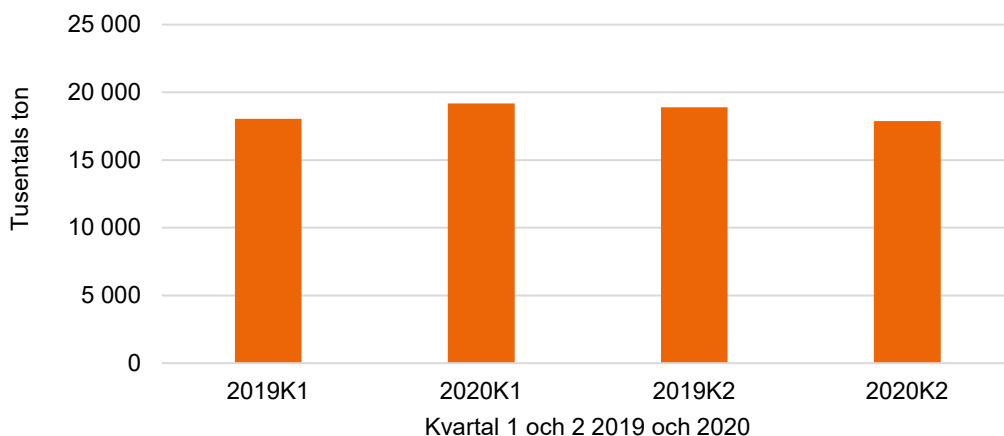
Tillgången på uppgifter om godsflöden på det svenska järnvägsnätet är tämligen begränsad eftersom vi endast har kvartalsstatistik att tillgå. Till viss del kan vi med hjälp av uppgifter från Trafikverkets uppföljningssystem för punktlighet och störningar för järnvägssystemet (LUPP) bredda kunskapsbilden något. Med hjälp av LUPP kan vi se hur trafiken och trafikarbetet med godståg har förändrats under första halvan av 2020 jämfört med samma period 2019. Statistik om järnvägsgods per varugrupp saknas dock för år 2020.

I ett lite längre perspektiv har godsvolymererna på det svenska järnvägsnätet ökat under några år, men minskade mellan 2018 och 2019 (–2 procent, Figur 2.5).



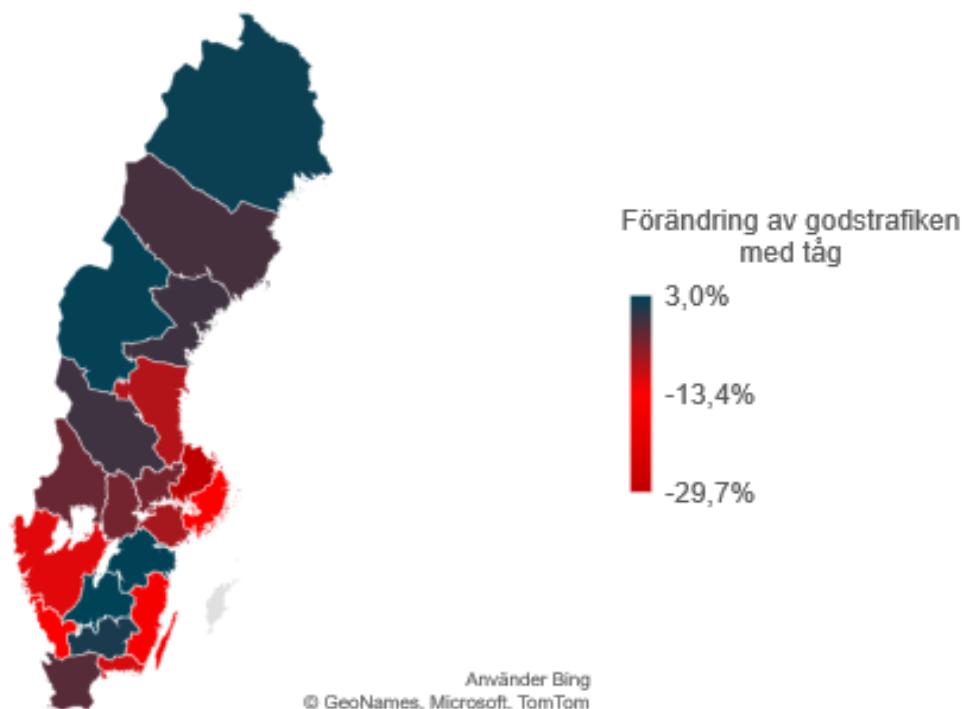
Figur 2.5. Transporterad godsmängd på järnväg inom Sverige, tusentals ton, år 2014–2019.
Källa: Järnvägstransporter 2020 kvartal 2 (Trafikanalys Statistik 2020:29).

Redan under 2019 hade således de samlade godsvolymererna på järnväg minskat något jämfört med tidigare år. Under första kvartalet 2020 ökade godsvolymererna på järnväg med sex procent jämfört med samma period 2019 (Figur 2.6). Under andra kvartalet 2020 minskade volymererna istället med 5 procent jämfört med motsvarande kvartal 2019.



Figur 2.6. Transporterad godsmängd på järnväg inom Sverige, tusentals ton. Kvartal 1 och 2, 2019 och 2020.
Källa: Järnvägstransporter 2020 kvartal 2 (Trafikanalys Statistik 2020:29).

Vi kan således se en viss nedgång i godsvolymererna på järnväg under coronapandemin, nedgången är dock så pass liten att den faller inom normal variation mellan kvartalen. Jämför vi första halvåret 2020 med samma period för 2019 så ökade volymererna marginellt (+ 0,4 procent). Ser vi istället till trafiken av godståg, mätt som framförda tågkilometer, kan vi observera en något större förändring. Under första halvåret 2020 minskade antalet framförda tågkilometer med godståg i Sverige totalt med närmare 6 procent (Figur 2.7).



Figur 2.7. Framförda tågakilometer med godståg inom respektive län, differens mellan de två första kvartalen 2020 med motsvarande period 2019.

Källa: Trafikverket.

Det är dock stora skillnader i trafikutvecklingen mellan länen. I en del län, såsom Jönköping och Östergötlands län, har godstågstrafiken ökat med ungefär 3 procent under första halvåret 2020. Trafiken har även ökat i de två norrlandslänen Jämtland och Norrbotten. Bland länen som har en betydande minskning av trafiken med godståg finns Stockholm, Kalmar och Hallands län, där tågtrafiken med godståg har minskat med runt 15 procent. Den största nedgången har dock skett i Uppsala län där tågtrafiken minskade med nästan 30 procent under det första halvåret 2020 jämfört med samma period 2019.

Det förefaller därmed som att tågtrafiken med godståg framför allt har minskat längs med kustområdena i södra och mellersta Sverige. Däremot har förändringen av godstågstrafiken i inlandet och norra Sverige varit betydligt blygsammare och har på sina håll faktiskt ökat något.

Godsvolymer på det svenska järnvägsnätet har till stor del varit på samma nivå under coronapandemins första halvår, som motsvarande period 2019. Under andra kvartalet minskade volymerna något, men inte mer än vad som kan betraktas som normal variation mellan kvartalen.

2.3 Liknande godsvolymer på sjöfarten – men förändrat innehåll och fler anlöp

Uppgifterna om gods i sjöfarten hämtas från underlagen till den officiella statistiken om sjötrafik, där månadsdata finns. Statistiken omfattar havsgående fartyg med en brutto-

dräktighet³⁷ om minst 20 som trafikerar svenska hamnar för att lossa/lasta gods och för att hämta eller lämna passagerare. Ett 100-tal hamnar rapporterar till undersökningen.

Den totala godshanteringen i svenska hamnar var 42,7 miljoner ton under andra kvartalet 2020, vilket motsvarar en minskning på en procent jämfört med motsvarande period föregående år (Tabell 2.1).

Godshanteringen i svenska hamnar har således förändrats relativt lite under pandemin, sett till totalt hanterad godsmängd. Däremot finns betydande skillnader i utvecklingen för olika månader, för lastat (avgående) respektive lossat (ankommande) gods samt för olika typer av gods.

Sett till andra kvartalet var det i april 2020 som nedgången var som störst, -5 procent, jämfört med motsvarande månad föregående år. I maj noterades istället en uppgång på 3 procent, och i juni var nedgången en procent. Uppgången i maj förklarades av en tillfällig ökning i lossad godsmängd. Den tillfälliga ökningen i lossad godsmängd bidrog till att lossad godsmängd under andra kvartalet som helhet ökade och att nedgången i totalt hanterad godsmängd under detta kvartal dämpades. Sammantaget under andra kvartalet 2020 minskade mängden lastade varor med 8 procent medan mängden lossade varor ökade med 5 procent.

Som jämförelse var den totala godshanteringen 43,4 miljoner ton under första kvartalet 2020, vilket var i princip samma mängd som ifjol (+0,4 procent). Liksom under det andra kvartalet varierade utvecklingen stort från månad till månad, med en nedgång på 8 procent i februari och uppgång på 9 procent i mars. Från januari 2013 har den procentuella årliga utvecklingen i lastat gods (nivån per månad jämfört med nivån motsvarande månad föregående år) varierat mellan -16 och +19 procent, i genomsnitt har den varit -1 procent. Motsvarande för lossat gods är mellan -15 och +19 procent, i genomsnitt +1 procent.

Tabell 2.1. Utveckling total godshantering i svenska hamnar i miljoner ton.

	2019	2020	Procentuell årlig utveckling
Januari	14,4	14,3	-0,6%
Februari	14,2	13,1	-7,7%
Mars	14,5	15,9	9,4%
Kvartal 1	43,2	43,4	0,4%
April	14,6	13,9	-4,9%
Maj	14,7	15,1	3,1%
Juni	13,9	13,7	-1,3%
Kvartal 2	43,2	42,7	-1,0%

Källa: Bearbetning av Trafikanalys officiella statistik Sjötrafik.

³⁷ Bruttodräktigheten anger fartygets storlek och bygger på fartygets totala inneslutna rymd.

Godsvolymerna kan således variera ganska mycket månad för månad, vilket innebär att det inte är möjligt att dra alltför stora slutsatser av dessa förändringar. Inte ens minskningen med fem procent i april 2020 kan alltså tolkas som en effekt av coronapandemin.

Ökad hantering av flytande bulkgoods såsom oljeprodukter

Sedan pandemin slog igenom i mars och påverkade världens produktion och konsumtion, minskade hamnarnas hantering av de flesta typer av gods under andra kvartalet. Last som transporteras på lastbilar på fartygen och i containers föll med 12 procent respektive 6 procent, jämfört med 2019. Det är främst den ökade hanteringen av flytande bulkgoods som medfört att den totala mängden gods i svenska hamnar inte har påverkats så mycket under pandemin. I samband med att krisen slog till föll oljepriset kraftigt. Det gav en efterfrågestimulans på olja och oljetransporter. Lager byggdes upp för att sälja av när priset går upp.³⁸ Vissa fartyg bunkrade och var flytande lager vilket gav stor skjuts åt transporterna. I gruppen flytande bulk ingår bland annat råolja och oljeprodukter (se mer om dessa varugrupper nedan). Flytande bulk ökade med 14 procent andra kvartalet 2020 jämfört med ifjol, medan containrar och roro-enheter minskade (Tabell 2.2).

Tabell 2.2. Utveckling total godshantering i svenska hamnar för olika typer av last, miljoner ton.

	2019K2	2020K2	Förändring
Totalt	43 151	42 715	-1%
Flytande bulk	14 172	16 089	14%
Torr bulk	7 243	7 221	0%
Containrar	3 645	3 436	-6%
Roro-enheter	12 429	10 951	-12%
Annan last	5 663	5 017	-11%

Källa: Bearbetning av Trafikanalys officiella statistik Sjötrafik.

Raffinerade petroleumprodukter (som stod för ungefär 20 procent av godsvikten i sjöfarten både utrikes och totalt 2019) och råolja (främst import, står för runt 10 procent av godsvikten både utrikes och totalt) tillhör de enskilt största varugrupperna som lastas och lossas i svenska hamnar.³⁹

I inrikes trafik är Raffinerade petroleumprodukter störst (nästan 37 procent av godsvikten 2019) men även Cement, kalk och byggnadsmaterial (14 procent), Järnmalm (13 procent) och Jord, sten, grus, lera och sand (8 procent) är betydande varugrupper. Inrikes lossade godsmängder av Raffinerade petroleumprodukter ökade med 18 procent, sannolikt till följd av den bunkringseffekt som nämns ovan. Anläggningsbyggandet och bostadsrenoveringarna har klarat sig bra under krisen.⁴⁰ Sjöfartsstatistiken visar också att inrikes lossade godsmängder med de byggrelaterade produkterna Cement, kalk och byggnadsmaterial samt Jord, sten, grus, lera och sand ökade med 6 respektive 66 procent. Järnmalm som är högst beroende av den internationella efterfrågan på stål minskade istället med 18 procent andra kvartalet 2020, jämfört med motsvarande kvartal 2019.

³⁸ Trafikanalys (2020) Rapport 2020:15.

³⁹ En stor del av lasten blandas därtill i lastbärare vilket gör att hamnen inte kan identifiera den (utgör cirka 30 procent av godsvikten). Det är varor som t.ex. lastas i lastbilar eller i containers.

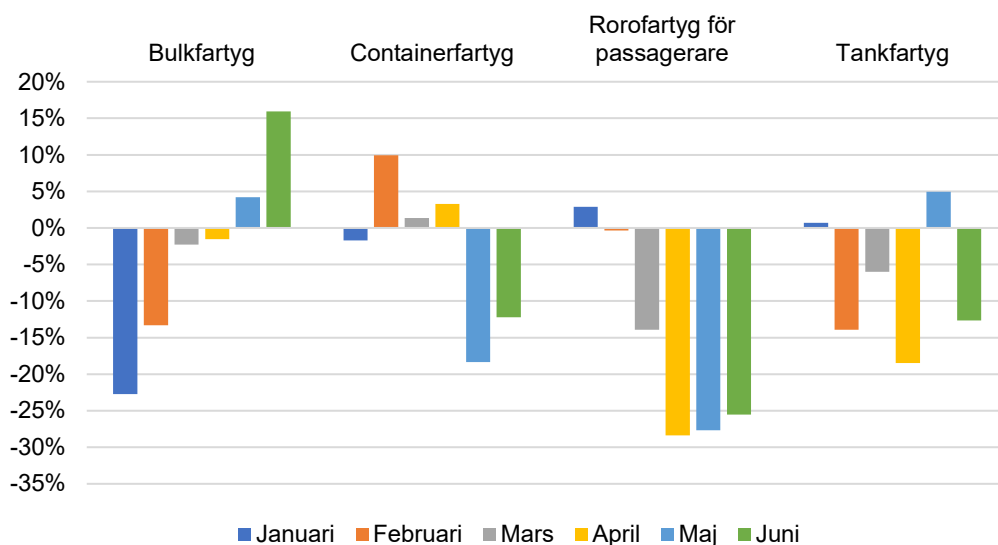
⁴⁰ Se t.ex. https://byggforetagen.se/app/uploads/2020/10/BK2_2020-2.pdf.

Kraftig minskning av antal passagerarfärjor för gods men ökad last per fartyg

Passagerarfärjor som också transporterar gods (rorofartyg för passagerare, RoPax) utgjorde drygt 60 procent av fartygsanlöpen (år 2019) och transporterar drygt 20 procent av lasten till och från svenska hamnar (Tabell 2.1). En betydande andel av godset transporteras således på vanliga passagerarfartyg. Därmed finns det ett visst samband mellan utvecklingen i passagerar- och godsvolymer.

Bulkfartyg⁴¹ utgjorde knappt 10 procent av fartygsanlöpen (år 2019) och transporterade drygt 20 procent av lasten, tankfartygen transporterade runt 20 procent av lasten (men utgjorde bara cirka 5 procent av fartygen) medan containerfartygen transporterade runt 10 procent av godset (cirka 3 procent av fartygen) till och från svenska hamnar.

Det totala antalet ankommande och avgående fartyg till och från svenska hamnar under det andra kvartalet uppgick till cirka 30 600, jämfört med 41 400 föregående år, en minskning på 26 procent. Det är framför allt antalet anlöp och utbudet med passagerarfärjor som har minskat under pandemin (Figur 2.8). Antal anlöp med RoPax-fartyg har minskat med 27 procent under det andra kvartalet jämfört med samma kvartal 2019 (mest under april och maj), containerfartygen med 10 procent (mest under maj) och tankfartygen med 9 procent (mest under april). Antal bulkfartyg har istället ökat med 6 procent (mest under juni).



Figur 2.8. Antal anlöp (ankommande och avgående fartyg) i svenska hamnar fördelat på stora fartygstyper. Procentuell förändring januari–juni 2020, jämfört med motsvarande månader 2019. Källa: Bearbetning av Trafikanalys officiella statistik Sjötrafik.

Trots att passagerartrafiken minskat kraftigt har rorofartyg för passagerare som är i trafik ändå transporterat en hel del gods under pandemin. Rederierna lyckades till viss del kompensera nedgången i passagerartrafiken genom att fylla en del av fartygen med last. Nedgången i lastad och lossad godsmängd för RoPax-fartygen stannade på –9 procent under det andra kvartalet. Övriga fartygstyper ökade i olika utsträckning, mest ökade lossat och lastat gods på

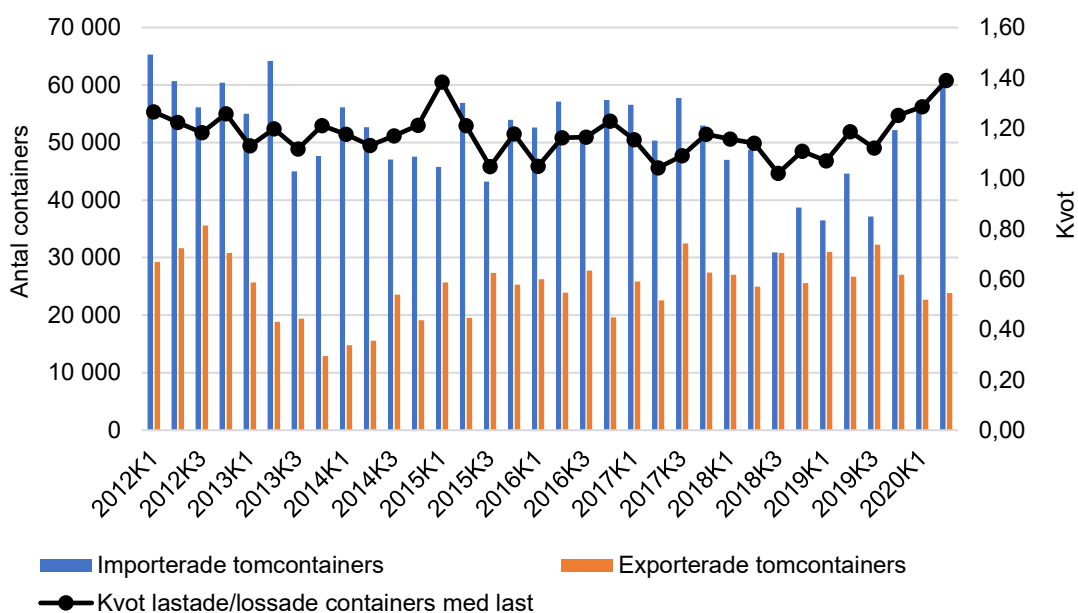
⁴¹ I kategorin bulkfartyg ingår fartyg som transporterar torrbulk, men även kombinationsfartyg för bulk och oljeprodukter. Rena tankfartyg kategoriseras däremot under tankfartyg.

bulkfartyg⁴², +15 procent, medan godsmängderna på tankfartyg och containerfartyg ökade med tre respektive en procent.

Eftersom antalet anlöp minskat mer än godsmängderna har genomsnittlig last per fartyg ökat. Det gäller alla de vanliga lastfartygen. Eftersom antal anlöp minskat så kraftigt för RoPax-fartygen har den genomsnittliga lasten för dessa ökat mest, med 24 procent, jämfört med andra kvartalet 2019. Motsvarande för tankfartygen, bulkfartygen och containerfartygen var ökningarna på 12, 9 respektive 12 procent. Enligt Trafikanalys sjötrafikstatistik har samtidigt bruttodräktigheten per fartyg under det andra kvartalet ökat med mellan 4 och 10 procent för de olika fartygstyperna. Den ökade genomsnittliga lastvikten skulle därmed till viss del kunna förklaras av att fartygen som är i trafik blivit större, mätt i bruttodräktighet.⁴³

Containerobalanser och ökad import av tomcontainrar

Sverige köper varor från utlandet som transporteras i containers. När importen minskar blir fler containrar kvar i utlandet, vilket visar sig i hamnstatistiken som att det är fler containers med last som exporteras än som importerats. Denna obalans, mätt som kvoten mellan lastade och lossade containrar med last, växte under första och andra kvartalet 2020 och har inte varit så stor sedan början av 2015. Rederiernas behov av tomcontainrar ökade därmed och antalet importerade tomcontainrar (i TEU⁴⁴) från utrikes hamn ökade andra kvartalet 2020 med 38 procent, jämfört med året innan, från 44 600 till 61 600 TEU (Figur 2.9).



Figur 2.9. Antal importerade och exporterade tomcontainrar (TEU), och obalanser mellan lastade och lossade containrar med last, kvartalsdata 2012 K1–2020 K2.
Källa: Bearbetning av Trafikanalys officiella statistik Sjötrafik.

⁴² Oljeprodukter (Råolja och petroleum), som bidragit till ökningarna under kvartal 2, kan lastas så väl på tankfartyg (knappt 60 % av godsmängderna) som på kombinationsfartyg för bulk/olja, dvs. bulkfartyg (cirka 36 % av godsmängderna) samt resterande på containerfartyg.

⁴³ Observera att bruttodräktighet är ett volymmått, det finns inget direkt samband med maximal lastvikt hos fartygen.

⁴⁴ Antal containrar är omräknade till att motsvara 20 fot (TEU=Twenty-foot Equivalent Unit). Containerar som är lastade på fordon eller järnvägsvagnar ingår ej.

Ökad andel sjöfrakt i Norra Mellansverige

Runt 40 procent av lastat och lossat gods inom svensk handelssjöfart hanteras i de västsvenska hamnarna och runt 25 procent i de sydsvenska hamnarna. Övriga andelar är mer jämnt fördelade mellan de geografiska områdena.

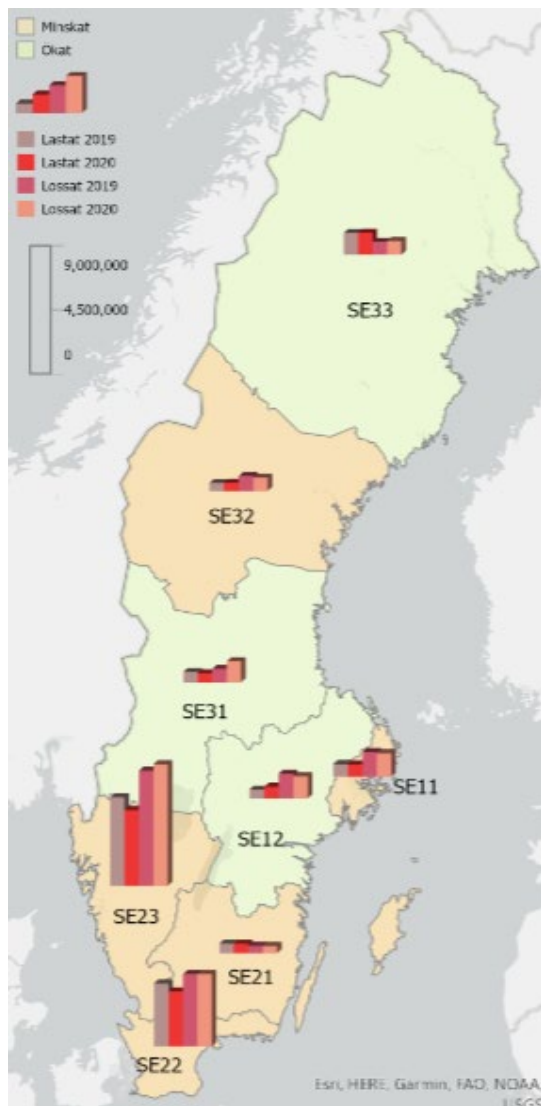
Hamnarna är specialiserade på olika typer av gods, vilket betyder att utvecklingen av marknaden för enskilda varugrupper påverkar varuflödena i enskilda hamnar.

Omfördelningarna i flöden mellan hamnar summerat till geografiska områden (NUTS2)⁴⁵ har dock varit små under andra kvartalet (totalt för ankommande och avgående gods).

I enskilda hamnar förekommer det däremot större ändringar. Hamnarna i Norra Mellansverige har haft en stark tillväxt i hanterade godsmängder under april och maj och ökade därmed sin andel av godsmängderna till 6 procent under andra kvartalet, jämfört med 5 procent motsvarande period i fjol. Lossat gods från utländsk hamn steg med 56 procent och i inrikes trafik ökade den hanterade godsmängden med 97 procent jämfört med andra kvartalet 2020. Framför allt ökade hanteringen av raffinerade petroleumprodukter.

De syd- och västsvenska hamnarna har istället haft en svagare tillväxt och minskat sina andelar under motsvarande period, från 25 till 23 procent, respektive från 38 till 37 procent, främst på grund av nedgångar i lastat gods i utrikes trafik.

⁴⁵SE11 Stockholm: Stockholms län, SE12 Östra Mellansverige: Uppsala, Södermanlands, Östergötlands, Örebro, Västmanlands län, SE21 Småland med öarna: Jönköpings, Kronobergs, Kalmar, Gotlands län, SE22 Sydsverige: Blekinge, Skåne län, SE23 Västsverige: Hallands, Västra Götalands län, SE31 Norra Mellansverige: Värmlands, Dalarnas, Gävleborgs län, SE32 Mellersta Norrland: Västernorrlands, Jämtlands län, SE33 Övre Norrland: Västerbottens, Norrbottens län.



Figur 2.10. Lastad respektive lossad godsmängd i utrikestrafik per NUTS2 (riksområden). Kvartal 2 2020 jämfört med motsvarande kvartal 2019.

Källa: Bearbetning av Trafikanalys officiella statistik Sjötrafik.

Anm: Ljusgrön respektive orange markering innebär ökning respektive minskning i lastat och lossat gods, totalt.

Uppsummering av gods inom sjöfart

Godshanteringen i svenska hamnar har påverkats relativt lite, sett till totalt hanterad godsmängd. En tillfällig bunkringseffekt av flytande bulk gods såsom oljeprodukter resulterade i ökad mängd ankommande gods till svenska hamnar, något som delvis kompenserade den minskade mängden avgående gods. Totalt hanterad godsmängd i svenska hamnar minskade med en procent jämfört med motsvarande period föregående år. Volymen lastade varor minskade med 8 procent mätt i vikt under andra kvartalet 2020, medan volymen lossade varor ökade med 5 procent, jämfört med motsvarande kvartal föregående år.

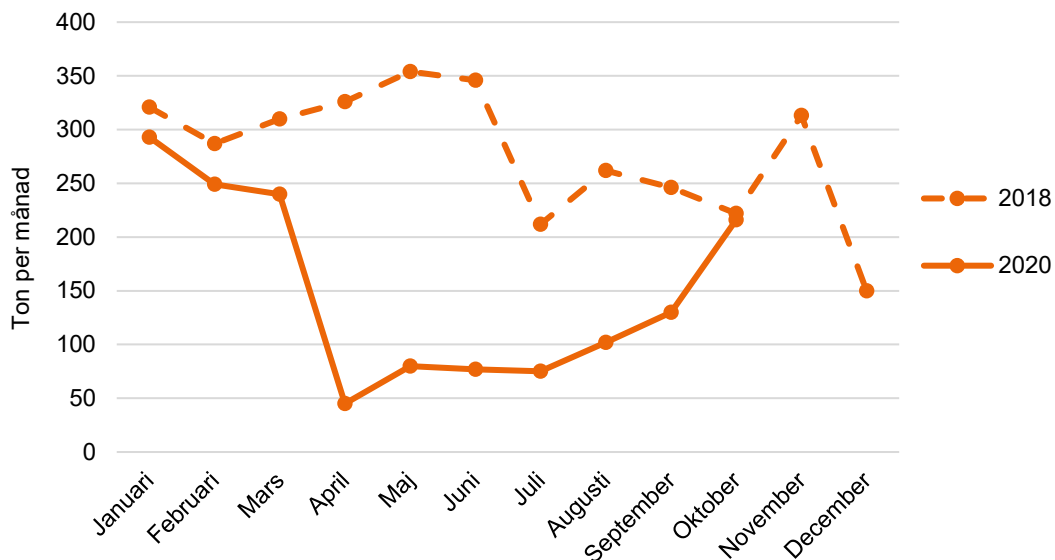
Trots en kraftig minskning av antalet passagerarfärjor för gods har en ökad genomsnittlig last för de fartyg som är kvar i trafik medfört att godsmängderna inte minskat lika mycket som trafiken. Delvis kan det bero på att nya större fartyg har tagits i bruk.

En ökad obalans av containerflöden, då exporten varit högre än importen av containerlast har lett till en period med ökat behov av att importera tomcontainrar

Vi har också kunnat se en viss omfördelning av godsflöden mellan olika hamnar. Till exempel har andelen av sjöfrakten som hanteras i Norra Mellansverige stigit vid en jämförelse mellan andra kvartalet 2020 och motsvarande kvartal 2019. Detta är kopplat till den ökade mängden ankommande fartyg med oljeprodukter.

2.4 Gods som flygs

Av allt gods som flygs är runt 2 procent av godsvikten inrikes och således 98 procent utrikes. Inrikes gods med flyg är i normalfall runt 3 300 ton per år (2018). Inrikes flygfrakt föll i mars månad och störtök i april (Figur 2.11). Hittills under pandemin (mars–oktober 2020, jämfört med samma period 2018) har mängden inrikes gods med flyg minskat med 58 procent.



Figur 2.11. Inrikes flygfrakt (frakt exklusive post). Ton per månad 2018 och 2020 avgående frakt från Sveriges samtliga flygplatser.

Källa: Transportstyrelsen, www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/Statistik/Flygplatsstatistik/

Anm: 2018 används som jämförelseår eftersom Transportstyrelsen inte publicerar några uppgifter för 2019 på grund av problem med datainsamling.

Trafikverket gjorde i april en upphandling av flygtrafik till sju norrländska orter och till Visby, för att upprätthålla ett minimum av trafik. Frakt ingick inte i denna upphandling.⁴⁶

Swedavias flygplatser (10 flygplatser) står i normalfallet (2018) för 72 procent av all inrikes flygfrakt. De fem största flygplatserna mätt i inrikes frakt i ton är i fallande ordning Stockholm Arlanda, Göteborg Landvetter, Bromma Stockholm, Malmö och Luleå. Hittills under pandemin (mars-oktober 2020 jämfört med motsvarande period 2018) har Bromma tappat mest av sitt gods (–90 procent) följt av Landvetter (–81 procent). Största flygplatsen Arlanda har tappat 62 procent medan Luleå ökat sin flygfrakt under pandemin (+10 procent).

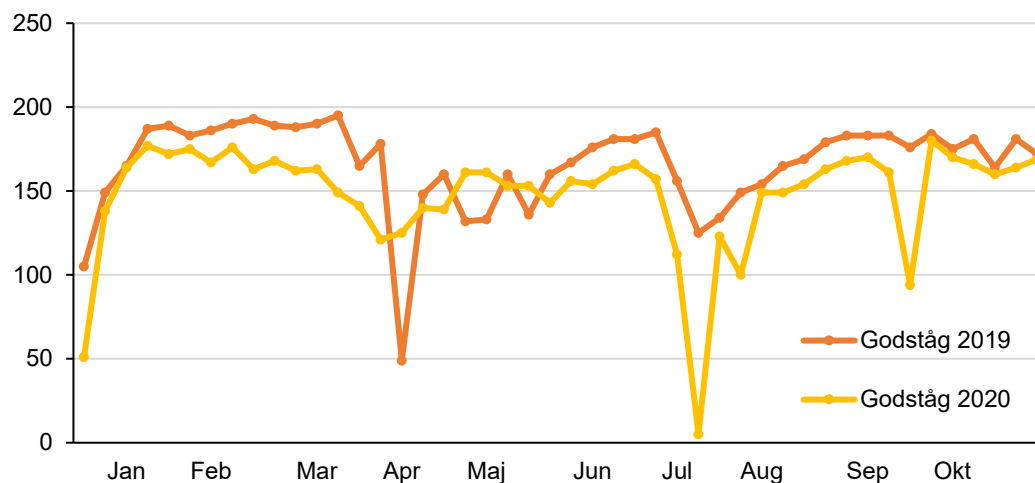
⁴⁶ www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/Nationellt2020-04/trafikverkets-upphandling-av-flygtrafik-klar/

Inrikes flygfrakt går till ungefär 55 procent med passagerarplan (2018). Denna andel har minskat över tid. För tio år sedan gick nästan 80 procent av den inrikes flygfrakten med passagerarplan (se vidare om utrikes flygfrakt under avsnitt 2.5).

2.5 Trafik och transporter över gräns

Godståg över gränserna

Av godsmängderna på järnväg går hela 45 procent i utrikestrafik. En mycket stor del av utrikes gods på järnväg mätt i ton är malm på Malmbanan: 62 procent under 2019.⁴⁷ Vi kan inte följa mängden fraktat gods på järnväg under pandemin utan enbart trafikeringen (antal tåg). Godstågstrafiken över Öresundsbron har gått ungefär som ifjol, med ett stort undantag för en vecka i juli (18–26 juli) då banarbeten på den danska sidan medförde minskad trafik. Under vecka 40 påverkades återigen godstågstrafiken på grund av banarbeten.



Figur 2.12. Antal tåg mellan Sverige och Danmark via Öresundsbron, per vecka under 2019 och 2020. Källa: Trafikverket.

Godstågstrafiken till och från Norge är relativt opåverkad, med i genomsnitt cirka 300 tåg per vecka både 2020 och 2019. För godstågstrafiken till/från Finland saknas tyvärr tillförlitliga data.

De kraftigt höjda priserna på flygfrakt har öppnat upp för tågtransporter från Kina till Europa, vilket är en del av Nya Sidenvägen. Vi saknar uppgifter om omfattning och godsvolymer på dessa tåg. Men uppenbart är det ett koncept som blivit intressant under pandemin.⁴⁸

Utrikes sjöfart

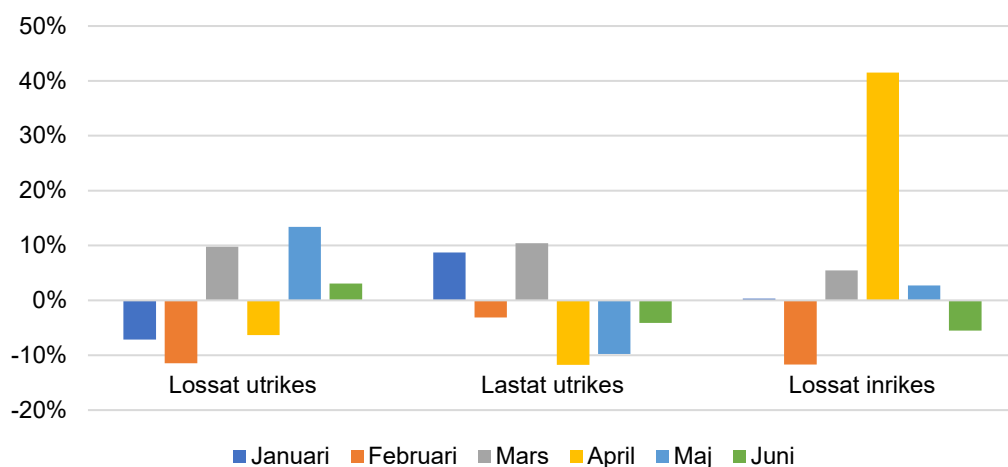
Cirka 90 procent av hanterad godsmängd i sjöfart sker i utrikes trafik. Hanterad godsmängd i utrikes trafik (lastat och lossat) minskade totalt sett med 2 procent jämfört med andra kvartalet 2019. Motsvarande för det första kvartalet var en blygsam uppgång på en knapp procent. Som jämförelse ökade den lossade godsvikten i inrikes trafik med 13 procent, andra kvartalet 2020

⁴⁷ Se Bantrafik 2019 (Trafikanalys statistik 2020:19) www.trafa.se/bantrafik/bantrafik/.

⁴⁸ Trafikanalys (2020) Rapport 2020:15.

jämfört med motsvarande kvartal 2019. Motsvarande förändring för det första kvartalet var -2 procent.

Det var en ökad mängd ankommande gods i utrikes sjötrafik (liksom inrikes) som delvis kompenserade minskningen i exporterad godsmängd (lastat utrikes) (se avsnitt 2.3 om bunkringen av flytande bulkgoods) under den period då pandemins påverkan var som störst. Mängden lossat gods i utrikes trafik ökade med 3 procent (främst under maj) och uppgick till 21,3 miljoner ton medan mängden lastat gods i utrikes trafik minskade med 9 procent och uppgick till 14,7 miljoner ton. Första kvartalet gällde motsatta förhållanden, -3 procent för lossat och +5 procent för lastat. Det visar på kortsiktigt stora variationer i de hanterade godsmängderna (Figur 2.13).



Figur 2.13. Utrikes lossad och lastad respektive inrikes lossad godsvikt i svenska hamnar. Procentuell förändring januari–juni 2020, jämfört med motsvarande månader 2019.
Källa: Bearbetning av Trafikanalys officiella statistik Sjötrafik.

Norge blev största avsändarlandet

Den officiella statistiken *Sjötrafik* mäter godsmängden från och till den hamn där godset lastades/lossades.⁴⁹ Om godset lastats om i hamnar längs vägen, saknas uppgift om vad som är ursprunglig eller slutlig hamn för godset. Därmed avspeglar uppgifterna om avsändar- och mottagarländer inte nödvändigtvis våra handelspartners.

De tio största avsändarländerna för ankommande gods svarade för 80 procent av godsmängderna andra kvartalet 2020 (79 procent 2019). En ökad mängd lossad råolja ökade Norges andelar. Norge blev därmed största avsändarlandet under andra kvartalet med 16 procent av vikten för ankommande gods följt av Tyskland. Även andelen ankommande gods från Ryssland har ökat, till stor del på grund av ökade transporter av raffinerade petroleumprodukter. Att USA kommit upp på topplistan bland avsändarländer kan även det förklaras av stora råoljeleveranser (se avsnitt 1.1).

De tio största mottagarländerna för avgående gods stod för 81 procent av godsmängderna andra kvartalet 2020 (86 procent kvartal 2 2019). Koncentrationen till de största mottagarländerna verkar således ha minskat något under det andra kvartalet. Tyskland är fortfarande största mottagarland med 21 procent av godsvikten följt av Finland (Tabell 2.3).

⁴⁹ Det förekommer även att hamnen eller kustkoden där godset lastades och lossades är okänd. Informationen om länder bygger på de hamnkoder och kustkoder som de svenska hamnarna rapporterat. Informationen bedöms ändå ge en tillräckligt god bild av vilka som är de största avsändar- och mottagarländerna.

Tabell 2.3. Största länderna för ankommande respektive avgående gods, procentuella andelar av totalt lossad resp. lassad godsmängd.

<i>Kvartal 2 2020 (kvartal 2 2019 inom parentes)</i>		<i>Kvartal 2 2020 (kvartal 2 2019 inom parentes)</i>	
<i>Avsändarland</i>	<i>Andel</i>	<i>Mottagarland</i>	<i>Andel</i>
Norge	16% (9%)	Tyskland	21% (23%)
Tyskland	12% (13%)	Finland	11% (12%)
Danmark	10% (10%)	Danmark	10% (10%)
Ryssland	9% (7%)	Polen	8% (8%)
Finland	8% (8%)	Belgien	7% (8%)
USA	6% (1%)	Nederländerna	7% (7%)
Polen	5% (7%)	Storbritannien	6% (9%)
Storbritannien	5% (5%)	Norge	5% (5%)
Nederländerna	5% (6%)	Okänt land	3% (3%)
Lettland	5% (5%)	Spanien	2% (2%)
Totalt	21,3 miljoner ton (20,7 miljoner ton)	Totalt	14,7 miljoner ton (16,1 miljoner ton)

Källa: Bearbetning av Trafikanalys officiella statistik Sjötrafik.

Tunga lastbilar över gränserna

Finska Trafikledsverket publicerar varje månad uppgifter om antal passerande vägfordon över den svensk-finska landgränsen.⁵⁰ Under hela 2019 passerade 6,7 miljoner fordon denna gräns. Antalet passerande fordon presenteras uppdelat på lätt trafik (person- och paketbilar) respektive tung trafik (lastbilar och bussar). Den tunga trafiken står för ungefär 4 procent av alla passerande fordon.

Redan i mars 2020 minskade antalet tunga fordon över svensk-finska gränsen med 25 procent och har sedan dess legat 36–55 procent under 2019 års trafiknivåer, under samtliga månader april–september. Totalt under perioden mars–oktober 2020 minskade gränspassagera med tung trafik med 41 procent (–78 000 tunga fordon) jämfört med motsvarande period föregående år.

Öresundsbron passerades under hela 2019 av knappt 7,5 miljoner fordon, där 88 procent var personbilar, 7 procent tunga lastbilar (eg. lastbilar från 9 meter) och 3 procent lätta lastbilar (inkl. bilar med husvagn). Under pandemiperioden har hittills den tunga godstrafiken över Öresundsbron varit betydligt mindre påverkad än trafiken med personbilar och lätta lastbilar. Antalet tunga lastbilar över bron har t.o.m. ökat vissa veckor. För hela pandemiperioden (vecka 11–47) har antalet tunga lastbilar över Öresundsbron minskat med 4 procent (–14 000 fordon) jämfört med motsvarande period föregående år.

För gränsen mot Norge finns inte uppgifter om annat än totala trafikflöden över gränsen, dvs. inget specifikt om tunga lastbilar.

⁵⁰ <https://vayla.fi/sv/trafikleder/material/statistik/vagstatistik/granstrafik>

Flygfrakt till/från andra länder

Gods som går med flyg transporteras på två olika sätt: i speciella fraktflygplan (s.k. freighters) eller i passagerarplanens godsutrymme (s.k. belly-cargo). Passagerarplanens andel i utrikes flygfrakt förefaller ha ökat de senaste tio åren från runt 20 procent till över 50 procent. Det finns dock en betydande osäkerhet i uppgifterna om hur mycket gods som transporteras med fraktflyg, på grund av att Transportstyrelsen inte har kunnat samla in fraktuppgifter för samtlig flygtrafik innan år 2020.

Utrikesflyget har varit starkt reducerat under pandemin (Figur 1.1). Störst skillnad mot motsvarande månad ifjol var det i april (vecka 15) med –91 procent och i oktober var skillnaden runt –70 procent. (Tabell 1.1) Därmed har möjligheten att frakta gods med passagerarplan kraftigt minskat. Detta har lett till en mycket hög efterfrågan på fraktflygets tjänster och kraftigt höjda priser på flygfrakt. Enligt uppgifter från branschen kan det röra sig om flerdubblade priser jämfört med det normala.⁵¹

På grund av problem med att finna en komplett datakälla kan vi tyvärr inte beskriva exakt hur utrikes flygfrakt utvecklats under pandemin.⁵² Enligt uppgift från Swedavia har total utrikes flygfrakt under hela perioden januari–augusti, på deras tio flygplatser, minskat med runt 30–35 procent jämfört med 2019. Till detta kan läggas att mer gods går på lastbil till hubbar i norra Europa och att fraktflygplanen tar en allt större andel, eftersom det helt enkelt inte går så många passagerarplan som kan ta flygfrakt.

⁵¹ Trafikanalys (2020) Rapport 2020:15.

⁵² Data över mängd flygfrakt i ton publiceras varje månad av Transportstyrelsen för 41 flygplatser www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/Statistik/Flygplatsstatistik/ och av Swedavia för deras 10 flygplatser www.swedavia.se/om-swedavia/statistik/#gref. Tyvärr är inte de så kallade expressbolagen (DHL, UPS och FedEx) fullständigt rapporterade innan året 2020. Inga fullständiga data finns för utrikes flygfrakt 2019 och även året 2018 är osäkert. Det gör att vi inte har något år att jämföra 2020 års fraktvolym med. Säsongsvariation och viss upplevd konjunkturedgång i flyget redan i slutet av 2019 och början av 2020 gör att vi inte heller kan använda januari-februari 2020 som jämförelseperiod.

3 Hur har transportbranschen påverkats av pandemin?

3.1 Konkurer, varsel och korttidsarbete

Antal *konkurser* är en indikator för hur näringslivet påverkas av coronapandemin.

Tillväxtanalys framställer officiell statistik om konkurser varje månad.⁵³ Under perioden mars–september 2020 gick 4 035 företag i konkurs. Dessa konkurser berörde 16 068 anställda, 26 procent fler än ifjol. Av de anställda som berördes av konkurser fanns 1 047 personer (+12 procent jämfört med ifjol) inom *Transporter och magasinering* (SNI 49–53). Observera att detta är en blandad bransch som täcker både gods- och persontransporter.

Konkurser är dock ett relativt trubbigt mått för att beskriva pandemins påverkan på svenskt företagande. Till exempel så var antal konkurser totalt i mars–september till och med färre än ifjol, trots pandemin. Dessutom har det genomförts en rad åtgärder för att *förhindra* konkurser. Det har tilldelats vissa riktade stöd⁵⁴ och det finns ett omställningsstöd till företag vars nettoomsättning har minskat som en konsekvens av covid-19.⁵⁵ En annan åtgärd är stöd till korttidsarbete (se nedan).

Antalet *varsel* är en indikator som beskriver risken för neddragning i arbetskraften. Varsel innebär att arbetsgivaren förvarnar sin personal om att den kan komma att bli uppsagd.⁵⁶ Under perioden mars–november 2020 varslades totalt i Sverige 114 130 personer, varav 13 494 (12 procent) inom *Transport och magasinering* (SNI 49–53). Jämfört med samma period ifjol var skillnaden i antal varsel i transportbranschen +359 procent, medan skillnaden bland samtliga företag var +236 procent. Transportbranscherna (gods och person) har alltså haft betydligt fler varsel än genomsnittsbranschen.

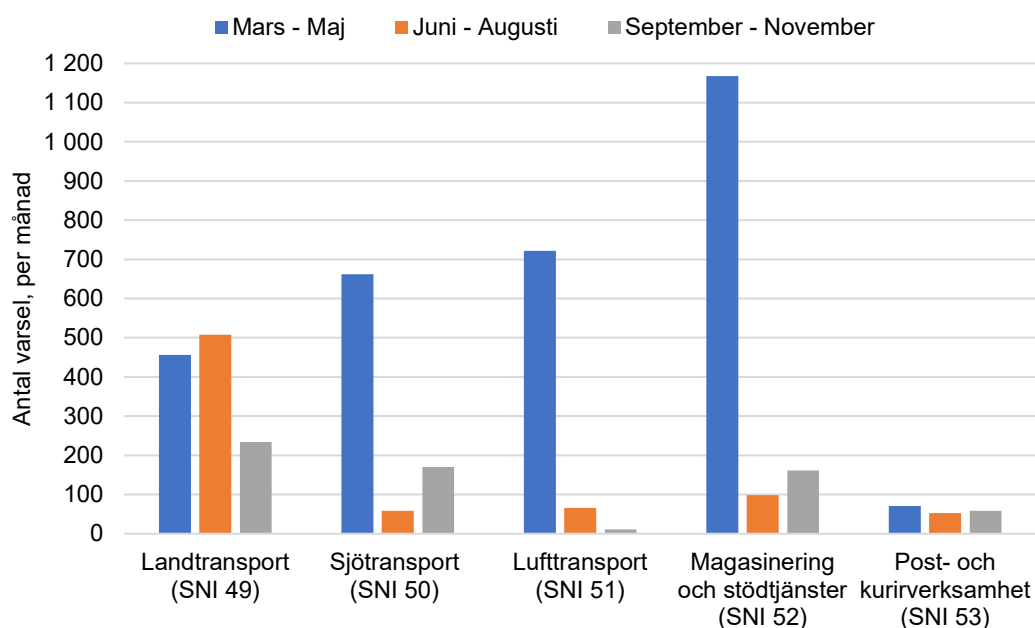
Varslen var flest under våren (mars–maj) och drabbade då främst rederier, flygbranschen samt magasinering och stödtjänster. Landtransporter hade flest varsel under juni månad. Sedan juli har varslen inom transporter varit relativt få. Av varslen i transportbranschen under hela perioden mars–november 2020 har flest varit inom *Magasinering och stödtjänster till transport* (32 procent) följt av *Landtransport* (27 procent) och *Sjötransport* (20 procent). Observera att dessa branscher i vissa fall har blandad verksamhet, dvs. både person- och godstransporter. Detta gäller land-, sjö- och lufttransporter (Figur 3.1).

⁵³ www.tillvaxtanalys.se/statistik/konkurser.html

⁵⁴ www.regeringen.se/sveriges-regering/finansdepartementet/statens-budget/ekonomiska-atgarder-med-anledning-av-covid-19/

⁵⁵ <https://skatteverket.se/foretagochorganisationer/skatter/coronainformationforforetagforeningarochoffentligaaktorer/omställningsstodtillfoljdavcorona.4.1c68351d170ce5545274834.html>

⁵⁶ <https://arbetsformedlingen.se/om-oss/statistik-och-analyser/statistik>



Figur 3.1. Antal varslade personer i mars–november 2020, per bransch inom Transport och magasinering (SNI 49–53). Antal personer per månad för de tre perioderna.
Källa: Arbetsförmedlingen.

Transportbranschen är en av de branscher som drabbats hårdast av varsel om man mäter i antal berörda personer. Transportbranschen (SNI 49–53) står för knappt 5 procent av sysselsättningen⁵⁷ men har under coronapandemin stått för 12 procent av de anställda som varslats. Under perioden mars–november 2020 har varslen varit allra flest inom *Hotell och restaurang*. Därefter följer *Tillverkning*, branschen som inkluderar *resetjänster*⁵⁸ och *Transport och magasinering*. *Handel* är den femte största branschen för varsel. Sammantaget stod dessa fem branscher för 70 procent av alla varsel under perioden.

Arbetsförmedlingen har följt upp de varsel som annonserades i mars och april 2020 och fann att 53 procent av de varslade blev uppsagda inom 3 månader. För transportbranschen var det 46 procent av de varslade som blev uppsagda. Under de studerade månaderna stod transportbranschen för 12 procent av varslen och 10 procent av de uppsagda. Arbetsförmedlingen konstaterar att uppsägningar på grund av coronapandemin kommer snabbare efter varsel än vad som var fallet under finanskrisen 2008–2009.⁵⁹

Korttidsarbete (även kallat korttidspermittering) kan användas när företag drabbas av tillfälliga ekonomiska problem till följd av att något oväntat händer.⁶⁰ I och med coronapandemin utfärdade regeringen en förordning som reglerar korttidsarbete, vilken trädde i kraft den 7 april 2020. Korttidsarbete innebär att anställda går ner i arbetstid under en period samtidigt som staten går in och ger ekonomiskt stöd. Arbetstiden kan minskas med 20, 40, 60 eller 80

⁵⁷ Enligt registerbaserad arbetsmarknadsstatistik (RAMS) <https://scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/arbetsmarknad/sysselsattning-forvarvsarbete-och-arbetstider/registerbaserad-arbetsmarknadsstatistik-rams/>

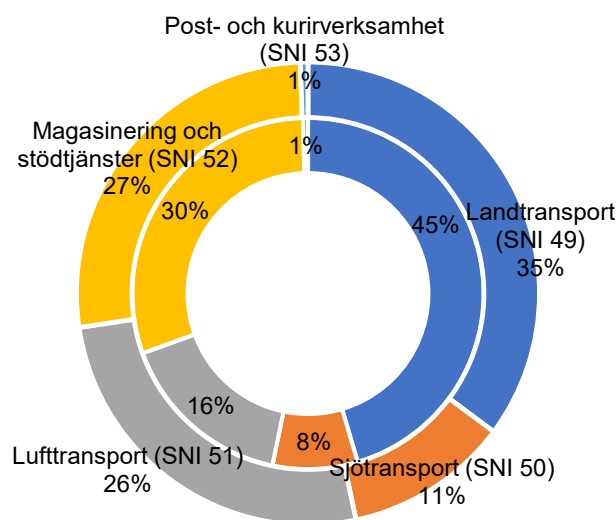
⁵⁸ Enligt SNI-nomenklaturen: *N. Uthyrning, fastighetservice, resetjänster och andra stödtjänster*.

⁵⁹ <https://arbetsformedlingen.se/om-oss/press/pressmeddelanden?id=438873D89211A163>
<https://mb.cision.com/Public/1326/3190005/b28fec47b4ed1243.pdf>

⁶⁰ Lag (2013:948) om stöd vid korttidsarbete.

procent. Åtgärden administreras av Tillväxtverket som dagligen uppdaterar statistik om beviljade korttidsarbeten, mätt i antal berörda personer och i beviljade belopp.⁶¹ Totalt har hittills 582 000 anställda beviljats korttidsarbete i olika omfattning.⁶²

De största branscherna, mätt i beviljade ersättningsbelopp för korttidsarbete, är *Tillverkning* (28 procent), *Handel* (16 procent), *Verksamhet inom juridik, ekonomi, vetenskap och teknik* (13 procent), *Hotell och restaurang* (10 procent) följt av *Transporter och magasinering* (7 procent). Transporter är alltså den femte största branschen vad gäller beviljat korttidsarbete. Som nämnts ovan står Transporter för knappt 5 procent av sysselsättningen och har alltså haft en något större andel av korttidspermitteringarna mätt i beviljade belopp. Observera dock att Transportbranschen innehåller både person- och godstransporter.



Figur 3.2. Antal anställda som berörs av korttidsarbete (inre cirkeln) samt beviljade medel (yttre cirkeln). Andel per bransch inom Transport och magasinering (SNI 49–53).

Källa: Tillväxtverket.

Anm: Avser hela perioden 7 april–22 november 2020.

3.2 Lägre omsättning under pandemin

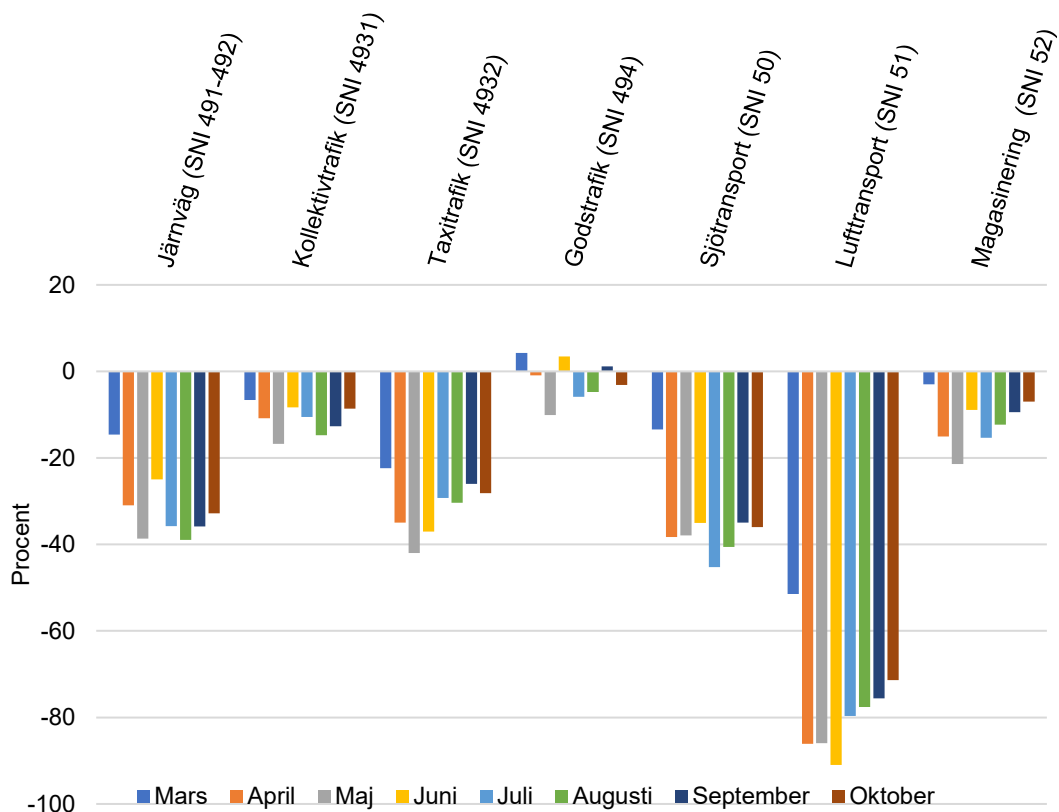
Sedan pandemin började påverka vårt samhälle i mars 2020 har nära nog samtliga transportbranschers månatliga omsättning varit lägre än under motsvarande period föregående år. (Figur 3.3.) Trots en återhämtning för nästan alla delbranscher inom transporter, låg de flesta fortfarande i oktober långt under fjolårets omsättning. Skillnaden mot oktober i fjol och i stigande ordning var för delbranscherna: luftfart –71 procent, sjötransport –36 procent, järnvägsoperatörer –33 procent, taxi –28 procent, kollektivtrafik –9 procent, magasinering och stödtjänster –7 procent, och godstrafik på väg –3 procent.

⁶¹ <https://tillvaxtverket.se/om-tillvaxtverket/information-och-stod-kring-coronakrisen/korttidsarbete/sa-fungerar-korttidsarbete.html>

⁶² Avser perioden 7 april–22 november 2020.

Omsättning i alla transportbranscher sammantaget (SNI 49–53) låg i oktober 13 procent lägre än i oktober i fjol. Skillnaden mot fjolåret var som störst i maj månad: –24 procent.⁶³

Godstrafik på väg (SNI 494, där åkerier ingår) och post- och kurirverksamhet (SNI 53) är de branscher som varit minst negativt påverkade under hela perioden. Luftfarten har varit allra mest påverkad under hela pandemin och trots viss återhämtning under året var i oktober skillnaden i omsättning jämfört med ifjol –71 procent. Näst störst minskning i omsättning har sjötransporter haft. Observera att de branscher som presenteras i vissa fall har blandad verksamhet, dvs. inkluderar både person- och godstransporter. Det gäller järnväg, sjö- och lufttransporter (Figur 3.3).



Figur 3.3. Omsättning inom valda delbranscher inom Transporter och magasinering (SNI 49–53) i löpande priser. Januari–oktober 2020 med procentuell skillnad mot samma månad föregående år. Källa: SCB.

⁶³ www.scb.se/om-scb/nyheter-och-pressmeddelanden/liten-uppgang-for-naringslivets-forsaljning-i-september/

4 Avslutande diskussion

Under det drygt första halvåret med coronapandemin har – såvitt vi kan bedöma – de svenska godsflödena fungerat. På aggregerad nivå kan vi endast se smärre förändringar i trafikmängder eller hanterade godsvolymer. Dessa förändringar har dock inte varit större än normala variationer mellan kvartal och har inte visat någon större avvikelse från den minskning av hanterat gods som vi kunde observera redan under 2019. Trots en pandemi och en nedstängning av samhället av sällan skådat slag har alltså godsflödena till och från Sverige fungerat. Hårdast drabbat har varit flygfrakten, men man ska ha med sig att flygfrakten står för en liten del av Sveriges totala godshantering (någon procent). Att flygfrakten minskar innebär således inte att Sveriges totala godsvolymer har påverkats i någon större omfattning, även om enstaka branscher och företag kan ha drabbats hårt av t.ex. de flerfaldigade priserna för flygfrakt.

Att godsflödena har fungerat betyder inte att det nödvändigtvis har varit enkelt att förhålla sig till pandemin. Transportbranschen, företag, aktörer och individer har på olika sätt drabbats och tvingats göra anpassningar till de nyuppkomna förutsättningarna. Transportbranschen som helhet har varit hårt drabbad av varsel. Undantaget är godstrafiken på väg som än så länge har klarat sig relativt väl.

Även om det förefaller som att de svenska godsflödena har fungerat och upprätthållits under pandemin har vi observerat en del förändringar och anpassningar som är värda att belysa.

4.1 Vilka förändringar kan vi observera?

Sjöfrakt i gungning

På aggregerad nivå förefaller godstransporterna med fartyg ha påverkats relativt lite under pandemin. Vi har dock kunnat se att exporten har minskat för nära nog samtliga varugrupper under andra kvartalet 2020. Samtidigt har importen av olja och petroleumprodukter ökat kraftigt, vilket kan kopplas till det kraftiga prisraset på råolja under mars och april.

Passagerartrafiken till sjöss har minskat kraftigt, men de roro-fartyg för passagerare som är kvar i trafik har ändå transporterat en hel del gods under pandemin. Rederierna lyckades därmed till viss del mildra nedgången i passagerartrafiken genom att fylla en del av fartygen med last. En annan anpassning är att lasten per fartyg har ökat, vilket till viss del kan bero på att större fartyg har tagits i bruk. Trots att sjötrafiken har minskat till följd av kraftigt minskad trafik med passagerarfärjor har alltså inte godsvolymer minskat i samma omfattning.

Tidigt under krisen rapporterades det om containerobalanser i de svenska hamnarna. Importen från Kina, som i regel görs med containerlast, minskade i början av 2020 i och med att Kina tidigt var drabbat av coronapandemin. Samtidigt fortsatte exporten från Sverige relativt opåverkad fram till mars, vilket enligt uppgifter i media har skapat en brist på containrar.⁶⁴ Obalanser i import och export av containrar förekommer relativt återkommande även under tidigare år, men det är tydligt att obalanserna ökade under pandemins inledning. Under våren 2020 var obalansen i lastade containrar som skickas till/från Sverige den mest

⁶⁴ Trafikanalys (2020) Rapport 2020:15.

omfattande sedan 2015. Statistiken visar dock att balansen snabbt återställdes genom en ökad import av tomcontainrar.

Vi har också kunnat se en viss omfördelning av godsflöden mellan olika hamnar. Till följd av den ökade mängden ankommande fartyg med oljeprodukter har andelen av sjöfrakten som hanteras i Norra Mellansverige stigit under andra kvartalet jämfört med ifjol. På grund av en ökad mängd lossad råolja blev Norge i år (kvartal 2) också största avsändarlandet för gods till svenska hamnar.

Godstågen har fått extra draghjälp

Godsflödena på den svenska järnvägsvägnätet har varit relativt opåverkade under den pågående pandemin. Både trafiken och de totala godsvolymerna har visserligen minskat något jämfört med motsvarande period 2019, men nedgången är inte större än att den ligger inom normala kvartalsvariationer. En viss nedgång var också att förvänta, till följd av en allmänt avmattad konjunktur och en något lägre hanterad godsvolym under 2019 jämfört med 2018, efter flera år av stigande godsvolymer på järnväg.

Däremot har vi kunnat se att coronapandemin har fört med sig omständigheter som *de facto* har gynnat tåget. Att personresorna med både flyg och tåg har minskat tycks ha kunnat flytta över godstransporter till tåget. Avsaknaden av passagerarflyg har inneburit kraftigt höjda priser för flygfrakt vilket har öppnat upp för tågtransporter från Kina till Europa. Godstrafiken med tåg över Öresundsbron har också varit relativt opåverkad under pandemin. Ett minskat antal persontransporter med tåg har även frigjort kapacitet i järnvägsnätet, vilket förefaller ha gynnat godstågen då dessa med mindre svårigheter än tidigare har kunnat få de tågtider de efterfrågat och minskade problem med trafikstörningar.

Lastbilstransporterna rullar på

Den totala omfattningen av transporter på tunga lastbilar förefaller vara på ungefär samma nivå under första halvåret som motsvarande period 2019. Detta trots en pandemi som vi vet har påverkat de flesta sektorerna i vår ekonomi. Det finns dock vissa signifikanta skillnader i *sammansättningen* av lastbilstransporterna under andra kvartalet som är värda att kommentera. Bland annat minskade transporter av *Transportutrustning*, i vilken insatsvaror till bilindustrin ingår. Detta är ett tredebrott mot tidigare år då volymen av denna varugrupp som fraktats med lastbil har ökat kontinuerligt under flera års tid. Minskningen sammanfaller i tid med att flera länder i Europa stängde ner, där bland annat Tyskland, som har en omfattande fordonsindustri, hade omfattande korttidspermitteringar. Det är troligt att nedstängningen av stora produktionsländer därmed har påverkat de svenska godsflödena i och med att efterfrågan på olika insatsvaror har minskat.

Samtidigt har vi sett att den inhemska efterfrågan på transporter har kunnat hållas uppe i och med att hushållen fortfarande har efterfrågat produkter som behöver transporteras. Detta syns genom att varugruppen *Styckegods* har ökat, vari e-handelsvaror ingår.

En vingklippt flygfrakt

Att flyget har drabbats synnerligen hårt av coronapandemin var känt sedan tidigare. När svackan var som djupast låg flygtrafiken närmare 90 procent lägre jämfört med motsvarande månad föregående år.

Som vi har kunnat se går ungefär hälften av allt flyggods med passagerarplan. När den trafiken har uteblivit har således även kapaciteten för att frakta gods med flyg kraftigt reducerats. En direkt konsekvens av detta är högre priser på flygfrakt, vilket har flyttat över gods från flyg till lastbil och järnväg. Tyvärr finns det inga uppgifter som närmare beskriver hur stor den överflyttningen är. Det saknas även tillförlitliga uppgifter om hur mycket gods som

fraktas med fraktflygplan. Vi har därför ingen möjlighet att kvantitativt kartlägga huruvida godsvolymerna som fraktas med fraktflygplan har förändrats under första halvan av 2020. Förhoppningsvis kommer det att vara möjligt att utreda frågan närmare längre fram.

4.2 Hur långt har vi kommit i krisen?

Med undantag för flygfrakten förefaller de svenska godsflödena ha påverkats relativt lite under det första halvåret av coronapandemin. Det innebär inte på något sätt att branschen har varit opåverkad. Vi har sett flera exempel på nya problem som tillkommit, och äldre problem som försvårats under krisen. Vi har också kunnat se att transportbranschen varit hårt drabbad av varsel. Hur många som faktiskt realiseras i uppsägningar är fortfarande oklart. Arbetsförmedlingen konstaterar att uppsägningar på grund av coronapandemin kommer snabbare efter varsel än vad som var fallet under finanskrisen 2008–2009, men hur många som faktiskt kommer att behöva gå är fortfarande oklart.

Av de åtgärder som regeringen infört för att lindra effekterna av krisen är möjligheten till korttidspermitteringar den mest omfattande åtgärden. Transporter är den femte största branschen vad gäller beviljat korttidsarbete med 7 procent av beviljade medel. Transporter står för knappt 5 procent av sysselsättningen och har alltså haft en något större andel av korttidspermitteringarna mätt i beviljade belopp.

Det är dock för tidigt att uttala sig om hur den svenska transportbranschen i allmänhet, och godsflödena mer specifikt, kommer att påverkas av pandemin. Under hösten 2020 är vi inne i en andra våg av smittspridning och vet således inte i vilket stadium av krisen vi befinner oss. Vi vet alltså inte om vi har en utslagningsfas med konkurser framför oss. Trafikanalys intervjuer med representanter för godstransportbranschen visar också på en kvarstående oro för den fortsatta utvecklingen.⁶⁵ De krispaket som regeringen har tillsatt har säkerligen hjälpt många företag på vägen, men framtiden är osäker. Vi vet inte heller hur olika delar eller regioner av Sverige har drabbats av pandemin, och hur detta på sikt kan påverka efterfrågan på godstransporter.

⁶⁵ Trafikanalys (2020) Rapport 2020:15.

5 Referenser

Rapporter och statistik

Byggföretagen (2020) konjunkturrapport oktober 2020
https://byggforetagen.se/app/uploads/2020/10/BK2_2020-2.pdf

Trafikanalys (2019) PM 2019:11

Trafikanalys (2019) Statistik 2020:11, körsträckor

Trafikanalys (2020) Statistik 2020:25, regional linjetrafik.

Trafikanalys (2020) Statistik 2020:29, järnvägstransporter

Trafikanalys (2020) Statistik 2019:19, bantrafik

Trafikanalys (2020) Rapport 2020:15

Webbplatser

Arbetsförmedlingen, mer än varannan har blivit uppsagd: <https://arbetsformedlingen.se/om-oss/press/pressmeddelanden?id=438873D89211A163>

Arbetsförmedlingen, statistik: <https://arbetsformedlingen.se/om-oss/statistik-och-analyser/statistik>

Arbetsförmedlingen, uppföljning av varsel:
<https://mb.cision.com/Public/1326/3190005/b28fec47b4ed1243.pdf>

Dagens logistik, godstransporter prioriterade i coronatider:
<https://dagenslogistik.se/godstransporter-prioriterade-i-coronatider/>

DB Schenker, landtransporter rullar på:
www.mynewsdesk.com/se/dbschenker/blog_posts/landtransporterna-rullar-paa-91640

EU-kommissionen, guidance to ensure continuous flow of goods across EU via green lanes:
https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2020-03-23-covid19-continuous-flow-of-goods_en

Folkhälsomyndigheten, covid-19 är en pandemi: www.folkhalsomyndigheten.se/nyheter-och-press/nyhetsarkiv/2020/mars/spridningen-av-covid-19-ar-en-pandemi/

Konjunkturinstitutet, konjunkturbarometern:
www.konj.se/download/18.507e33261754f2cd10d3e125/1605861290461/Konjunkturbarometern-oktober-2020.pdf

Konjunkturinstitutet, metodbok för konjunkturbarometern:
www.konj.se/download/18.b13117415e341d103836f7a/1606377627521/Metodbok.pdf

Konjunkturinstitutet, personalbrist för industriföretagen:

www.konj.se/statistik-och-data/covid-19-relaterat/extramatningar/2020-11-26-personalbrist-for-industriforetagen-blir-allt-vanligare.html

Our world in Data, Government Stringency Index:

<https://ourworldindata.org/policy-responses-covid>

Postnord, E-barometern:

www.postnord.se/vara-losningar/e-handel/e-handelsrapporter/e-barometern?utm_source=linkedin.com&utm_medium=social&utm_campaign=e_barometern&utm_content=e_barometern_q1_2020&dclid=CISno_eJuekCFc8qGAodytUKJQ

Postnord, pakethantering skjutet i höjden:

<https://omni.se/postnord-levererar-paket-som-vid-jul-och-black-friday/a/EWMP82>

Postnord, rekordvolym av paket på ett dygn:

www.postnord.se/om-oss/pressmeddelanden/2020/rekordvolym-i-postnords-floden-800-000-paket-pa-ett-dygn

Regeringskansliet, ekonomiska åtgärder för 2020 till följd av virusutbrottet:

www.regeringen.se/sveriges-regering/finansdepartementet/statens-budget/ekonomiska-atgarder-med-anledning-av-covid-19/

Reuters, Global airlines less hopeful on COVID-19 recovery:

www.reuters.com/article/us-health-coronavirus-airlines/global-airlines-less-hopeful-on-covid-19-recovery-idUSKCN24T1O1

SCB, arbetsmarknadsstatistik:

<https://scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/arbetsmarknad/sysselsattning-forvarvsarbete-och-arbetstider/registerbaserad-arbetsmarknadsstatistik-rams/>

SCB, uppgång för näringslivet:

www.scb.se/om-scb/nyheter-och-pressmeddelanden/liten-uppgang-for-naringslivets-forsaljning-i-september/

SCB, utrikeshandel, export och import av varor:

www.scb.se/contentassets/29f445d2edc2448d91346b78b6165023/ha0201_2020m09_sm_ha_22sm2009.pdf

Skatteverket, omställningsstöd:

<https://skatteverket.se/foretagochorganisationer/skatter/coronainformationforforetagforeningar-ochoffentligaakter/omstallningsstodtillfoljdavcorona.4.1c68351d170ce5545274834.html>

Svensk Handel, Handelsbarometern oktober:

www.svenskhandel.se/globalassets/dokument/aktuellt-och-opinion/rapporter-och-foldrar/handelsbarometern/2020/handelsbarometern-oktober-2020.pdf

Statista:

<https://de.statista.com/>

Svensk dagligvaruhandel, stark tillväxt för dagligvaruhandel och E-handel:

www.svenskdagligvaruhandel.se/kontakt/pressrum/

Swedavia, statistik om flygplatser:

www.swedavia.se/om-swedavia/statistik/#gref

SVT, Oljepriset rasar:

www.svt.se/nyheter/ekonomi/oljepriset-rasar-lagsta-nagonsin

Tillväxtanalys: konkurser:

www.tillvaxtanalys.se/statistik/konkurser.html

Tillväxtverket, korttidsarbete:

<https://tillvaxtverket.se/om-tillvaxtverket/information-och-stod-kring-coronakrisen/korttidsarbete/sa-fungerar-korttidsarbete.html>

Trafikanalys, pågående projekt om corona och transporter:

www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/projekt-om-corona-och-transporter-10591/

Trafikanalys, transportarbete:

www.trafa.se/vagtrafik/metod-och-kallor-9316/

Trafikanalys, Transportläget:

www.trafa.se/sidor/transportlaget/

Trafikverket, Lupp uppföljningssystem:

www.trafikverket.se/tjanster/system-och-verktyg/forvaltning-och-underhall/Lupp-uppfoljningssystem/

Transportföretagen, så påverkas åkaren av coronaviruset:

www.transportforetagen.se/nyhetslista/mars2020/reportage-sa-paverkas-akaren-av-coronaviruset/

Transportnet, ökning av hemleveranser:

www.transportnet.se/article/view/711754/postnord_jatteokning_av_hemleveranser?ref=newsletter&utm_medium=email&utm_source=newsletter&utm_campaign=daily

Transportnytt, flygfrakten kan ha sett botten:

https://transportnytt.se/index.php?option=com_content&view=article&id=2935:flygfrakten-kan-ha-sett-botten&catid=79&Itemid=839&lang=sv&utm_source=newsletter_732&utm_medium=email&utm_campaign=transportnytt-nyhetsbrev

Transportstyrelsen, flygplatsstatistik:

www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/Statistik/Flygplatsstatistik/

Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.