

**Oro, anpassning och nya beteendemönster –  
godstransportaktörers upplevelser  
av coronapandemins första våg**

**Rapport  
2020:15**



**Oro, anpassning och nya beteendemönster –  
godstransportaktörers upplevelser  
av coronapandemins första våg**

**Rapport  
2020:15**

**Trafikanalys**

Adress: Rosenlundsgatan 54  
118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 20

E-post: [trafikanalys@trafa.se](mailto:trafikanalys@trafa.se)

Webbadress: [www.trafa.se](http://www.trafa.se)

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Datum: 2020-12-21

# Förord

Denna rapport är en intervjustudie kring hur coronapandemin påverkat godstransportaktörerna och är en av flera rapporter som Trafikanalys publicerar om pandemin och transporter.

Sara Berntsson och Hans ten Berg har skrivit rapporten. Hans ten Berg har varit projektledare.

Östersund, december 2020

Mattias Viklund

Generaldirektör

# Innehåll

<b>Förord</b> .....	<b>3</b>
<b>Sammanfattning</b> .....	<b>5</b>
<b>Summary</b> .....	<b>7</b>
<b>1 Inledning</b> .....	<b>9</b>
1.1 Bakgrund.....	9
1.2 Metod .....	9
<b>2 Godstransporterna under pandemins första våg</b> .....	<b>11</b>
2.1 Oro, stängda gränser och anpassning .....	11
2.2 Stabil personalsituation men delvis höjda priser .....	16
2.3 Nya handels- och beteendemönster krävde flexibilitet.....	18
2.4 Stabilitet på godstransportmarknaden men fortsatt osäkert läge.....	24
<b>3 Diskussion</b> .....	<b>27</b>
<b>Källförteckning</b> .....	<b>31</b>

# Sammanfattning

Coronapandemin är en global kris som har påverkat samhället på djupet. Under de inledande månaderna av 2020 spred sig viruset allt snabbare i världen. Denna intervjustudie har samlat observationer från sammanlagt 35 intervjupersoner och 20 enkätsvar som illustrerar situationen för ett urval svenska godstransportaktörer under pandemin.

Godstransportsektorn blev liksom andra verksamheter överraskade över pandemins kraftiga framfart och samhällsövergripande effekter. Efter en initial oro och en del problem med nedstängning och karantänsregler har sektorn överlag klarat krisen ganska bra hitintills. Flexibilitet har varit en nyckelfaktor för att klara omställningen. Genom att anpassa verksamheterna efter en förändrad efterfrågan, exempelvis den stora ökningen inom e-handeln men också genom nya transportsätt eller rutter.

Den gamla devisen lägg inte alla ägg i samma korg har i allra högsta grad gällt för transportsektorn. Att bunkra olja och köra gods inom sjöfarten när passagerartrafiken sviktar, att snabbt ställa om för nya varor och rutter, att kunna erbjuda trygg och smittsäker överlämning av gods och paket till kunden, eller att köra gods med tåg när flygpriserna skenar är exempel på den flexibilitet som många företag uppvisat. Andra faktorer som goda arbetsvillkor, tekniska hjälpmedel som ruttoptimering och digital signering av gods samt förtroendedriven affärsutveckling, har också framhållits som viktiga i denna omställning.

Vad framtiden för med sig i pandemins spår är högst oklart. De aktörer vi talat med klarade pandemins första kris relativt väl, men det finns oro inför framtiden och en andra våg. Vissa konsumtionsmönster och logistikverksamheter har stärkts, så som e-handeln, men det är för tidigt att sia om de långvariga ekonomiska effekterna.





# Summary

The covid pandemic is a global crisis that has profoundly affected society. During the initial months of 2020, the virus spread faster and faster in the world. This interview study has collected observations from a total of 35 interviews and 20 questionnaire responses that illustrate the situation for a selection of Swedish freight transport actors during the pandemic.

The freight transport sector, like other businesses, was taken by surprise by the pandemic's strong progress and societal effects. After an initial concern and some problems with shutdown and quarantine rules, the sector has generally managed the crisis quite well so far. Flexibility has been a key factor in coping with the transition. Organizations have adapted their operations to a changing demand, for example as a consequence of the large increase in e-commerce but also through new modes of transport or routes. Other factors such as good working conditions, technical aids such as route optimization and digital signing of goods as well as trust-driven business development, have also been considered important in this transition.

What the future holds in the wake of the pandemic is highly unclear. The actors we spoke to coped with the pandemic's first crisis relatively well, but there are concerns about the future and a second wave of the pandemic. Some consumption patterns and logistics operations have strengthened, such as e-commerce, but it is too early to predict the long-term economic effects.



# 1 Inledning

Trafikanalys har i flera rapporter<sup>1</sup> skildrat hur person- och godstransporter påverkats av coronapandemin. Denna rapport baseras på intervjuer av företag och branschorganisationer för att ge en bild av godstransportsituationen under pandemins första våg i Sverige 2020.

## 1.1 Bakgrund

Ekonomiska kriser kan påverka godstransporternas effektivitet genom överkapacitet och långa omställningstider. Dessutom kan krisen slå olika för enskilda aktörer eller branscher, medan den samlade effekten för hela marknaden på makronivå är en annan.<sup>2</sup>

Coronapandemin är en global kris som har påverkat samhället på djupet. Under de inledande månaderna av 2020 spred sig viruset allt snabbare i världen. Den 11 mars klassades virusspridningen som en pandemi av WHO. Världens länder började införa olika motåtgärder för att begränsa och hindra spridningen. Detta gjordes bland annat i form av stängda landsgränser, nedstängningar och permitteringar av arbetsplatser, begränsningar i kollektivtrafiken och skärpta restriktioner för kultur och nöjesevent. Dessa åtgärder har haft en starkt negativ inverkan på ekonomin både globalt och i Sverige, vilket givetvis också påverkat godstransportsektorn. Trafikanalys ger en mer kvantitativ bild av pandemins påverkan på godstransporternas flöde i Sverige i en annan rapport.<sup>3</sup>

För ökad förståelse av hur godstransportbranschen påverkades under pandemins första våg har Trafikanalys intervjuat företag och organisationer kring hur de påverkades av pandemin och hanterade dess konsekvenser.

## 1.2 Metod

Vi har intervjuat ett femtontal aktörer på godstransportmarknaden. Urvalet av intervjuer har bland annat skett utifrån artiklar om godstransporter och pandemin, men även utifrån kontakter från tidigare projekt. Vi har försökt låta intervjuerna återspegla en stor bredd av transportsektorn, både köpare och utförare av transporter. De som ingår i studien representerar såväl stora industriföretag som små tillverkningsföretag, terminaler, hamnar, branschorganisationer och en stor bredd av utförare inom samtliga trafikslag. Urvalet är därmed avsett som illustrativa fallstudier och bör inte tolkas som representativt för branschen som helhet.

Intervjuerna har varit öppna men följt en semistrukturerad intervjuguide som byggt på frågeställningar kring hur respondenternas verksamhet påverkats av coronapandemin. De är anonymiserade och minnesanteckningarna har godkänts av aktörerna. Delar av intervjuerna

---

<sup>1</sup> [www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/projekt-om-corona-och-transporter-10591/](http://www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/projekt-om-corona-och-transporter-10591/)

<sup>2</sup> Trafikanalys (2019) *Ekonomiska krisers inverkan på transporteffektivitet*, PM 2019:11

<sup>3</sup> Trafikanalys (2020). *Godsflöden under coronapandemins första halvår*, Rapport 2020:14

återges ibland som referat insprängda i rapportens övriga text. De verksamheter som nämns med namn är hämtade från artiklar i olika media.

Våra intervjuer har kompletterats med material från 20 intervjuer och cirka 20 enkätsvar från WSP:s studie inom ramen för Trafikanalys utvärdering av den nationella godstransportstrategin.<sup>4</sup> Dessa intervjuer och enkätsvar är av mer fragmentarisk karaktär men stödjer observationer vi gjort och pekar bitvis på nya infallsvinklar.

Intervjuerna genomfördes under september och oktober 2020 med ett retrospektivt perspektiv tillbaka till pandemins början i mars. Studien skildrar därmed pandemins första våg. Under tiden studien färdigställdes (oktober-december 2020) ökade smittspridningen till något som allmänt omnämns som pandemins andra våg. Flera intervjupersoner uttryckte oro inför en andra våg, men den skildras inte i denna studie.

---

<sup>4</sup> WSP (2020). *Delutvärdering av arbetet med den nationella godstransportstrategin år 2.*

## 2 Godstransporterna under pandemins första våg

### 2.1 Oro, stängda gränser och anpassning

Coronaviruset uppdagades under våren 2020 och den 11 mars bekräftade WHO att det var frågan om en pandemi. Med stängda gränser och begränsad rörlighet kom transportsektorn att påverkas snabbt av pandemin. För många verksamheter var (och är fortfarande) oron för framtiden en av de viktigaste konsekvenserna av coronapandemin.

Ländernas ekonomi bromsades in i takt med nedstängningarna, vilket påverkade efterfrågan av både import och export för vissa typer av varor. Olika typer av stödpaket inrättades av den svenska staten (regeringen). I mitten av mars infördes korttidspermitteringar för stora delar av godstransportbranschen, då infördes även en dispens för kör- och vilotider som gällde en och en halv månad framåt tillsammans med ett uppskov för förnyelse av yrkeskompetensbeviset, YKB. Båda dessa åtgärder välkomnades av branschen och upplevdes som en tillfällig lättnad. Även EU införde en rad åtgärder.<sup>5</sup>

Den kraftigt ökade e-handeln och efterfrågan på hemleveranser har gynnat vissa aktörer men också ställt krav på många transportörer på kort tid. Sammantaget minskade inte trafikflödena av godstransporter i någon större utsträckning under våren 2020.<sup>6</sup>

#### **Växeldragning mellan transportsätt gav stabila godsflöden**

Precis som vi sett lokala utbrott av pandemin inom Sverige har vi sett olika faser av utbrott globalt, vilket påverkat transporter till olika delar av världen i olika skeden. Internationella transporter påverkades initialt genom att flera länder införde stängda gränser. Sjötransporterna minskade först, redan i januari-februari, i och med att Hongkong och Kina stängde ner. De åkerier som under mars och april körde import-containers mot de stora hamnarna fick det svårt ekonomiskt när det inte kom några fartyg. När fordonsindustrin i Sverige stängde ner blev även industritransporterna stående. Lastbilstransporterna i Europa försvårades av att många gränser stängdes ner, vilket bidrog till milslånga köer vid gränsövergångar. Karantänsregler för chaufförer ledde för vissa verksamheter till indirekt chaufförsbrist trots att förarna inte var sjuka.

*När lastbilstransporterna fick det svårt i Europa med stängda gränser kom sjötrafiken igång igen ganska snabbt trots allt. Dessa två transportsätt växeldrog ganska bra i början. Allt stod inte stilla samtidigt.*

För passagerarplanen, som också transporterar gods, blev det nästintill tvärstopp i mars. Samtidigt tycks tågtrafiken för gods ha gått genom pandemin relativt opåverkad, sett till godsmängd.

<sup>5</sup> [https://ec.europa.eu/info/timeline-eu-action\\_sv](https://ec.europa.eu/info/timeline-eu-action_sv)

<sup>6</sup> Trafikanalys (2020). *Godsflöden under coronapandemins första halvår*, Rapport 2020:14

## Gränskontroller och karantänsregler

I slutet av mars införde EU så kallade Green Lanes<sup>7</sup> för att underlätta gränspassager för godstransporter inom EU. Exempelvis innebar detta att en gränskontroll eller hälsoscreening av chauffören inte skulle ta mer än 15 minuter. Internationell export och import kunde således fortgå under smidigare former trots att många länder låg helt nedstängda. Men innan dess blev det en hel del problem för godstransporterna. På grund av karantänsregler kunde lastbilschaufförer ibland inte gå på sina skift. Det blev besvärligt vid skiftbyten där chauffören körde privatbil mellan olika länder för att möta upp lastbilen som man skulle köra. Om chauffören exempelvis bodde i Rumänien och skulle in i Tyskland för att ta över lastbilen blev det stopp/problem på grund av karantänsregler. En verksamhet vi talade med nämnde att när lastbilschaufförer till en början begränsades av karantänsbestämmelser gick mer gods på tåg.

För att undgå gränskontroller, möta krav på karantän och undvika smittspridning, löste man det inom flyget genom att i vissa fall flyga med dubbla besättningar till exempelvis Kina, en besättning flög dit och en annan hem igen. På så sätt behövde ingen besättning stanna kvar i destinationslandet. I en del fall flög man direkt efter leverans till närmast närliggande säkra destination för att gå i land och övernatta då man i vissa länder inte tillät piloten att lämna flygplanet eller lämna internationellt område på flygplatsen, i vissa fall ville heller inte piloten lämna planet. Nedstängningen gjorde så att det ibland inte fanns öppna hotell tillgängliga vid flygplatser.

För lokförare innebar gränspassager så kallade passresor, ofta med övernattnig. Ett tågforetag vi talade med upplevde att det gick att agera snabbt och bra med myndigheter i andra länder för att säkerställa att tågen kunde passera gränserna. För att minimera riskerna för sina lokförare hyrde foretaget bilar eller ordnade samåkning i lokhytter mellan de orter lokförarna skulle arbeta på, så att de skulle slippa åka kollektivt. Foretaget vet ännu inte om detta är något de kommer fortsätta med på samma sätt i framtiden.

Internationellt har coronarestriktionerna till sjöss medfört att många sjömän suttit fast på sina handelsfartyg utan att kunna komma i land. FN uppskattade antalet till över 300 000 sjömän i september 2020 och lika många sjömän väntar i land för att komma ombord. Många gränser är stängda och det är svårt att komma i land. Det kan också vara svårt att ta sig hem från olika delar av världen.<sup>8</sup> Detta medför inte bara risk för psykisk ohälsa för dem som är kvar ombord men även en inkomstförlust för dem som inte har möjlighet att ta sig till sitt fartyg. Besättningsmännen kommer från olika länder, inte minst Filippinerna, och situationen slår hårt mot fattiga familjer som är beroende av den anställdes lön.

Göteborgs hamn var först ut bland Sveriges hamnar med att kräva hälsodeklarationer från anlöpande fartyg 24 timmar innan de anlöper hamnen. Detta innebär att innan ett fartyg anlöper första svenska hamn eller senast vid ankomst till hamnen ska befälhavaren på fartyget lämna information om hälsotillståndet för alla ombord. Av hälsodeklarationen framgår om någon besättningsman är sjuk och har befunnit sig i något riskområde. Skulle någon vara sjuk ombord räcker det att denne isoleras i sin hytt.<sup>9</sup>

<sup>7</sup> [https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/health/coronavirus-response/transportation-during-pandemic\\_en](https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/health/coronavirus-response/transportation-during-pandemic_en)

<sup>8</sup> <https://svenska.yle.fi/artikel/2020/09/25/over-300-000-sjoman-sitter-fast-pa-handelsfartyg-pa-grund-av-corona-kanns-som>

<sup>9</sup> [www.svt.se/nyheter/lokalt/vast/goteborgs-hamn-kraver-fartyg-pa-halsodeklarationer](http://www.svt.se/nyheter/lokalt/vast/goteborgs-hamn-kraver-fartyg-pa-halsodeklarationer)

## Flygfrakten påverkades av inställda passagerarflyg

Flygfrakten är ett område där svängningar i konjunkturen tidigt märks av, både i nedgång och uppgång. När pandemin tilltog i omfattning och många länder stängde ner sina gränser för persontrafik innebar det att stora delar av passagerarflygen stoppades, särskilt långlinjerna. Det berodde inte bara på att efterfrågan försvann utan även på att begränsningar sattes upp både av UD i Sverige och av andra länder. Man fick helt enkelt inte flyga. Detta påverkade flygfrakten direkt eftersom en stor del av godset flygs som så kallad "belly freight" i passagerarflygplan. Det minskade flygutbudet ledde till brist på fraktkapacitet och en del passagerarplan började användas för ren frakt. I pandemins tidiga skede uppstod stor efterfrågan på flygkapacitet framförallt för att få in utrustning och sjukvårdsmaterial. Många gånger chartrades hela flyg, exempelvis köpte svenska regioner flighter.

En intervjuperson beskrev att Arlanda i flera år haft en positiv utveckling av långlinjer för passagerare. Som en följd av detta har även fraktmängderna ökat, då ett stort utbud av passagerarflyg indirekt drar till sig flygfraktverksamheter. När pandemin slog till stannade mycket av verksamheten av men rena fraktflyg det vill säga expressbolag, såsom UPS, DHL, FedEx och TNT, fortsatte flyga frakt tillsammans med ett och annat passagerarbolag såsom Turkish Airlines. Dessa verksamheter har under pandemin hanterat mer gods än tidigare.

Vissa flygplatser har trots stillastående passagerartrafik haft fraktverksamhet som rullat på samma sätt som före utbrottet av pandemin. Ett exempel på detta är Jönköping Airport som hanterar exempelvis sjukvårdsutrustning, reservdelar till fordonsindustrin samt e-handels leveranser. Att flygplatsen varit igång med fraktverksamhet har varit värdefullt även för det så kallade nyttoflyget såsom ambulansflyg, organtransporter, transporter för kriminalvården och brandflyg.<sup>10</sup>

En effekt av att flygkapaciteten reducerats är att mer gods truckats, det vill säga körts med lastbil till navflygplatser. Eftersom det inte gått långlinjer från Sverige truckades exempelvis gods som ska exporteras till USA först till Köpenhamn, för att därifrån flygas till USA. Även så kallade Bonded trucks har ökat under pandemin, det vill säga när gods kommer från Europa i förseglade lastbilar.

I Sverige gjordes en upphandling för inrikesflyget tidigt i pandemin (av Trafikverket) men utan krav på fraktkapacitet. Det fanns dock ett behov av flygfrakt för sjukvårdens utrustning, labprover etc. Detta innebar att logistikföretag inte hade fraktkapacitet att köpa på dessa flighter och godset fick istället gå med lastbil. Upphandlingen motsvarade alltså inte branschens behov.

## Passagerarsjöfarten sjönk dramatiskt

Ett rederi som bedriver passagerar- och frakttrafik på Östersjön har under vissa perioder under pandemin enbart bedrivit frakttrafik, på grund av stängda gränser för svenska passagerare.<sup>11</sup>

Verksamheten är beroende av både passagerare och frakt, varken det ena eller andra kan ensamt upprätthålla en turtäthet eller lönsamhet. När passagerarna försvann mer eller mindre över en natt i mars slutade man trafikera vissa rutter och drog ner turtätheten på andra. När en rutt försvinner informerar man kunderna, det är sedan upp till dessa att hitta lösningar för sitt gods, det finns inga bindande avtal där de garanterar viss volym eller kapacitet.

<sup>10</sup> <https://jonkopingsairport.se/nyheter/mer-flygfrakt-pa-jonkopings-airport>

<sup>11</sup> [www.hbl.fi/artikel/finland-borjar-slappa-in-balter-och-nordbor-men-inte-svenskar/](http://www.hbl.fi/artikel/finland-borjar-slappa-in-balter-och-nordbor-men-inte-svenskar/)

Verksamheten under pandemin har handlat om att överleva, att trycka ned kostnader så mycket det går.

*Frakten har innan pandemin varit en marginell spelare i vår verksamhet, men är nu det enda som inbringar pengar. Från att vara passagerarberoende till fraktberoende.*

Rederiet upplever att det var synd att inte hela Östersjöregionen kunde välja samma corona-strategi. Passagerartrafiken har efter att den återupptogs haft begränsad kapacitet.

En transportör till sjöss uppger att de tappat alla intäkter från passagerare vilket slagit hårt mot verksamheten. De hade initialt ett stort tapp på godssidan som under hösten återhämtat sig och därefter legat på en stabil nivå. Verksamheten har lagt till nya linjer för tåg färja och tåg förbindelse trots att tåg färjorna tappat i efterfrågan.

Det finns inom sjöfartsbranschen en generell oro och förtvivlan kring hur man ska hantera stöd och bidrag så man kan överleva fram till en normal marknad för färjetrafiken.

## **Hamnarna relativt opåverkade**

Mars till maj var besvärliga månader anger en hamn. Fartygen dök inte upp, omsättningen halverades en tid. Eftersom marginalerna är små redan från början var det en utmanande tid.

*Under pandemin har det blivit lite ändrat fokus, mer reaktivt än planerande arbete.*

För en hamn stängdes vissa export/importmarknader ner i och med att länder stängt ner, men det komparerades av att andra marknader istället öppnades upp.

*Branschen är kreativ när saker händer.*

En annan hamn anger att det var "all time high" fram till maj, därefter bromsade verksamheten in. Det som skedde var att leveranserna av bränslevolymer till flyget försvann. Istället kunde de fylla upp sina bergrum med olja när priserna sjönk kraftigt i början av pandemin, vilket kunde väga upp lite av förlusten för de minskade bränslevolymer till flyget.

Trelleborgs Hamn uppger att de har stått starka under pågående pandemi och har totalt sett haft ökade godsvolymer under första halvåret 2020. Hamnens godsvolymer fungerade väldigt väl i mars månad. Sedan kom inbromsningen med nedgång i godsvolymer i både april och maj. I april tappade hamnen 17 procent och i maj 12 procent jämfört med motsvarande månader 2019. Juni visade på en återhämtning och det var ungefär samma flöden som 2019.

I juli och augusti vände det och siffrorna visade på 4,5 procent upp jämfört med motsvarande månader 2019. Trenden framöver är fortsatt positiv och det finns förhoppningar om att nå samma fraktvolymer 2020 som 2019. Hamnen arbetar för att främja intermodal trafik, att överföra trafik från väg till järnväg för att bättre kombinera järnväg, sjö och väg. Den intermodala järnvägstrafiken kring Trelleborgs hamn har ökat med 60 procent hittills i år



jämfört med 2019. Även Trelleborgs Hamns Logistikcenter har bra volymer första halvåret 2020 med en uppgång på 16 procent jämfört med samma period ifjol.<sup>12</sup>

Hallands Hamnar har trots pandemin i stort sett haft samma godsvolymer som under 2019. Godsflödena har rullat på över Kattegatt samt till och från Halmstad. Däremot nådde inte passagerartrafiken med Stena Line de tänkta volymerna eftersom gränserna under långa perioder var stängda för passagerare.<sup>13</sup>

Karlshamns hamn med dess tre verksamhetsområden transporter, oljehamnen och passagerartrafiken – uppger att företaget varit relativt opåverkat av pandemin. Det stora problemet sägs vara att det inte fanns någon framförhållning. Plötsligt fanns ingen efterfrågan i ett visst land. Den långväga exporten ökade dock, med fartyg som ligger och lastar i 1–1,5 vecka inför avfärd. Att passagerartrafiken minskade påverkade inte hamnen inledningsvis.<sup>14</sup>

En industri anger att majoriteten av dess transporter går på sjön, i systemtrafik som de styr över själva tillsammans med andra aktörer. Dessa transporter anses inte vara särskilt konjunktur känsliga.

*Sjön är ett stabilt trafikslag i osäkra perioder.*

När sjötransportmarknaden vek, parkerades vissa fartyg under längre tid. Något som vissa hamnar kunnat tjäna pengar på genom att hyra ut hamnplatser.

## **Åkeribranschen stötte på många praktiska problem**

En enkätundersökning som genomförts av Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd (TYA) visar att åkeribranschen klarat sig förhållandevis bra under pandemin. Skogsindustrin, styckegods (som exempelvis transporter till matbutiker) samt bygg- och anläggning är delar av åkerinäringen som knappt påverkats alls. Efterfrågan på transporter har drivits på av exempelvis ökad e-handel, nya hobbyverksamheter såsom ölbrygging samt att fler bygger om hemma.<sup>15</sup>

De initiala praktiska problemen för åkeribranschen bestod av rädslan för smittspridning, hur skulle chaufförerna gå in i terminalerna? Skulle de få låna toaletterna? Signering av leveranser blev problematisk då mottagarna inte ville ta i chaufförernas telefoner eller handenheter. Det ledde till juridisk osäkerhet framförallt när det handlade om värdefulla transporter, exempelvis när en full last med TV-apparater inte blev korrekt signerad som mottaget. Ett företag vi talat med nämnde att man under en period slopade signaturen eller så signerade chauffören själv, vilket inte är korrekt juridiskt eftersom det skulle bli ord mot ord vid en tvist, men just då hade alla fullt upp att hantera sitt.

För ett åkeri som kör mycket mejerivaror och leveranser till skolor, restauranger och gränshandeln innebar pandemin en minskad intäkt på 1,5 miljoner kronor på en månad, nästan 10 procent, när många verksamheter stängde ner. Ett annat åkeri märkte tydligt av pandemin genom minskad efterfrågan, av företagets 74 lastbilar hade man ställt av 10 bilar när efterfrågan var som lägst. Tidigare gick tre bilar med släp per dag till ett köpcenter, nu när pandemin råder kör de inget alls dit.

<sup>12</sup> [www.trelleborgshamn.se/ett-halvar-med-covid-19-hur-har-trelleborgs-hamn-paverkats/](http://www.trelleborgshamn.se/ett-halvar-med-covid-19-hur-har-trelleborgs-hamn-paverkats/)

<sup>13</sup> [www.hallandsposten.se/%C3%A5sikter/ins%C3%A4ndare/transporterna-fungerar-trots-coronan-1.34460213](http://www.hallandsposten.se/%C3%A5sikter/ins%C3%A4ndare/transporterna-fungerar-trots-coronan-1.34460213)

<sup>14</sup> [www.svt.se/nyheter/lokalt/blekinge/hamnbranschen-opaverkad-av-pandemin-allt-ar-som-vanligt](http://www.svt.se/nyheter/lokalt/blekinge/hamnbranschen-opaverkad-av-pandemin-allt-ar-som-vanligt)

<sup>15</sup> [www.tya.se/trendindikator-kompetensbehov-akeri/](http://www.tya.se/trendindikator-kompetensbehov-akeri/)

## Järnvägstransporterna tuffade på som vanligt

De vi har talat med inom tåg- och terminalbranschen beskriver att, i likhet med andra trafikslag, så präglades första tiden av oro och ett intensivt arbete med att säkerställa de anställdas hälsa. Även tågföretagen fick problem med karantänsregler vid gränsövergångar för framför allt sina lokförare. Samtidigt har just de vi talat med om pandemin haft möjlighet att köra godset på ett mer flexibelt sätt, vilket framför allt berodde på att minskad passagerartrafik med tåg gav betydligt mindre trängsel längs spåren. Som ett resultat av detta uppgav ett företag att de kör mycket gods på järnväg och att dessa transporter fungerat bättre under pandemin. Flera uppger att tågtrafiken har varit stabil och att tågen har kunnat köra fortare än normalt.

## 2.2 Stabil personalsituation men delvis höjda priser

Transportbranschen tycks inte ha drabbats av någon större sjukfrånvaro som påverkat verksamheterna, annat än tillfälligt, vilket varit gynnsamt ur produktionssynpunkt. Av de verksamheter vi talat med har all personal som kunnat jobba hemifrån gjort det när rekommendationen från Folkhälsomyndigheten kom. Det innebar stora omställningar när man i princip över en dag lät all kontorspersonal jobba hemifrån. Inledningsvis var många verksamheter oroliga för kommande sjukskrivningar. När Sverige tog bort karensdagen i mars stannade viss personal hemma i större utsträckning, ofta på grund av oro snarare än sjukdom, vilket drog ned kapaciteten något i viss verksamhet. Men detta varade bara någon vecka, sedan återgick många till jobbet igen.

Trots den omtalade chaufförsbristen i Sverige lyckades en av vinnarna i pandemin, en av budbilsföretagen, på kort tid rekrytera många chaufförer för att möta den ökade efterfrågan. Enligt dem själva har de lyckats med det för att de erbjuder bra villkor till sina anställda och att de har en strategi att vara långsiktiga med stabila kontrakt. En annan faktor var att det var lättare att anställa när många var permitterade från andra branscher.

Ett rederi som normalt sett bedriver passagerar- och frakttrafik berättar att bemanningen drogs ned på samtliga fartyg, i vissa fall till minimal besättning. Det behövdes inte så stor servicegrad med betydligt färre passagerare, som mest bestod av lastbilschaufförer. Ett stort fartyg kan normalt sett ha en bemanning om 120-140 personer, i april-maj var de nere på 30 personer. Under hösten har verksamheten varit inne i en MBL-förhandling för minskad personal eftersom den minskade efterfrågan medfört färre avgångar.

### Skenande flygpriser men stabila tåg och lastbilspriser

Bristen på flygkapacitet gjorde att priset för flygfrakt ökade lavinartat under våren. Obalansen i kapaciteteten berodde dels på att passagerarplanen stod på marken, dels på att det fanns ett stort behov av frakt in i landet samtidigt som mycket mindre skulle ut. Dessutom har e-handeln ökat under pandemin vilket ytterligare genererat behov av flygfrakt.

*Flygfrakten står för omkring en procent av den totala godsfrakten mätt i vikt i världen, men hela 35 procent av värdet. Ett enda stort flygplan kan ta upp till 20 ton frakt utöver passagerare, renodlade fraktflygplan tar betydligt mer vikt.*

Kapacitetsbristen gjorde att det blev snudd på desperat läge inledningsvis. En del flygfraktlinjer gick upp 400 procent i pris. Ett företag ställdes inför att betala 1,2 miljoner för att hämta gods från Korea, vilket innan pandemin hade kostat 250 000 kronor.

*Det märktes tydligt som kund att fraktbolagen hade panik kring de skenande kostnaderna.*

Det är tillgång och efterfrågan som styr priserna. Samtidigt som priset för flygfrakten skenade under våren var priserna för sjöfarten i stort sett oförändrade.<sup>16</sup>

Vi har hört exempel på företag som har fasta avtal med globala transportörer som under pandemin lagt till högsäsongsvavgift som ger dem rätt att ta ut högre priser av sina kunder. Som kund kom det i början mycket e-post om ökade fraktkostnader och tilläggsavgifter vilket upplevdes som godtyckligt. Ett verkstadsföretag vi talat med upplevde däremot inte ökade priser för de lastbilstransporter som de köper in lokalt. Detta bekräftas även av ett åkeri som nämnde att kostnadsbilderna inte ändrats så mycket under pandemin. De berättar att det visserligen finns mandat att förhandla om priset om volymerna faller, men det är inte något man vill driva i onödan. Istället föredrar de att hitta praktiska lösningar med åkaren och om det nyttjas på rätt sätt kan man spara pengar istället för att öka priserna. En industri uppger att transportpriset för lastbil gick ner på grund av det kapacitetsöverskott som uppstod när många fabriker stod stilla.

## **Tågtransporter från Asien - snabbare än båt, billigare än flyg**

Från Kina tar frakten generellt sett 45 dagar med båt, 25 dagar med tåg och 10 dagar med flyg. Tågtransporterna från Kina var innan pandemin en rätt utnyttjad marknad.

Ett tillverkningsföretag som importerar delar från Kina med flyg berättade att både de globala transportföretagen och leverantörer de använder sig av tidigt i pandemin flaggade för försenade leveranser och höjda priser. Efter det ökade priserna stadigt. När flygfrakten för en pall från Kina blev för dyr (en ökning från 12 000 kronor till 58 000 kronor) valde man att istället byta till tåg som var betydligt billigare (4 000 kronor från Kina till Stockholm plus 3 000 kronor för inrikes tågfrakt). Företaget har använt sig av tågfrakt i åtta månader, sedan början av pandemin, och tycker att det på det stora hela fungerar bra. Efter sommaren var det en del leveransförseningar på grund av hög belastning, det uppges även tillfälligt ha varit problem vid ryska gränsen och Vitryssland där det varit allmänt oroligt under en tid. Mindre produkter fraktar de fortfarande på flyg från Kina.

*Det enda som påverkat oss kraftigt är såklart logistik och då främst genom längre leveranstider och kopiöst höjda frakter. Som tur är har vi haft rätt bra avtal med flera logistikföretag så det är mest tilläggsavgifter som har påverkat priset.*

Ett logistikföretag som jobbar mot Asien och Östeuropa berättar att när efterfrågan på tågtransporter ökade gick det smidigt att öka mängden gods, både logistikpartners och de kinesiska operatörerna var redo. Logistikföretaget upplever att de fått jobba lite extra med

<sup>16</sup> [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](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)

kunderna för att upplysa om tåget som alternativ, för många är det nytt och upplevs som en tröskel. Men tåget har seglat upp som ett prisvärt alternativ och blivit mer och mer populärt. Priserna ökade även här men inte alls i samma omfattning som för flyget. Det som styr kunden i grunden är oftast hur bråttom det är att få fram godset.

*Det har blivit rejält tuffare att boka plats på tågen från Kina, konkurrensen har ökat kraftigt under våren, det är en kamp om varje container.*

Flera vi talat med tror att tåg från Kina kommer fortsätta att nyttjas även efter pandemin av dem som fått upp ögonen för detta transportsätt. Två industrier i Sverige anger att de tillfälligt nyttjade tåg för transporter till Asien under pandemin.

Tågavgångarna från Kina har trots allt inte ökat i någon större omfattning eftersom det bara finns en räls på vissa sträckor, vilket begränsar antalet tåg som kan köra åt samma håll samtidigt. Gränspassagerna upplevs inte som något problem, förutom att det är olika bredd på järnvägen på vissa ställen, exempelvis mellan Kina och Ryssland, vilket kräver omlastning. En osäkerhetsfaktor är dock att det kan uppstå oväder på tundran, vilket kan ställa till det för tågtrafiken. Trots detta ses tåget av fler och fler som ett stabilt, säkert, miljömässigt, prisvärt och tidsmässigt bra alternativ.

Den höga flygfrakten från Kina förväntas hålla i sig till slutet av året eftersom den traditionella högsäsongen med e-handels högtidsdagar såsom Singles day, Black Friday och Cyber Monday kombineras med hög efterfrågan på medicinsk utrustning och planerade större produktreleaser från stora teknikföretag.

## 2.3 Nya handels- och beteendemönster krävde flexibilitet

Vi konsumenter förefaller ha ändrat handels- och beteendemönster under pandemin. Vi köper nu mer dagligvaror via e-handel, nya köpgrupper handlar på nätet och efterfrågan på hemleveranser har ökat kraftigt. Samtidigt har efterfrågan minskat på såväl restauranger och andra serviceinrättningar som handeln i gallerior och shoppingcenter. Pandemin har ställt krav på verksameters flexibilitet och handlingsförmåga för att tillmötesgå dessa nya mönster och för att minska smittspridning. Olika strategier har visat sig effektiva. Men sammantaget har det inneburit ett hårt arbete för många att ställa om logistiken kring detta, exempelvis genom att upprätta nya försörjnings och distributionslösningar på kort tid. Den initialt kraftiga efterfrågan på hemleveranser av mat från livsmedelsaffärer och leverantörer av matkassar begränsades exempelvis av tillgången till fordon. Det fanns tillfällen då uppfinningsrikedomen var lite väl hög, då fordon hyrdes i flera led utan trafik tillstånd<sup>17</sup>, från exempelvis bensinmackar för att klara leveransefterfrågan.

De verksamheter vi talat med nämnde alla att flexibilitet varit en framgångsfaktor, antingen att man haft många ben att stå på, många olika typer av kunder, eller att man haft möjlighet att

---

<sup>17</sup> En tillståndshavare för yrkesmässig trafik är skyldig att anmäla de fordon som ska användas i trafiken med registreringsnummer till Transportstyrelsen.

snabbt ställa om och anpassa sig till rådande situation.

*Företag gör det man kan för att överleva, vi hade tur och skicklighet att kunna kompensera visst leveranstopp, det var avgörande att snabbt vara på banan igen.*

En industri anger att de vidtog många interna åtgärder för att bygga en robust intern organisation under pandemins första skede. Tillsammans med en bra dialog och stort stöd från verksamhetens transportörer har kunderna haft en minimal påverkan.

Ett åkeri som innan pandemin främst körde leveranser till skolor och restauranger ställde snabbt om till fler matbutiksleveranser samtidigt som den ökade efterfrågan på alkohol möjliggjorde ökad alkoholdistribution till systembolag och ombud. Från en intäktsminskning på omkring 10 procent per månad under våren var verksamheten tillbaka till normal omsättning i juli, men med delvis andra kunder. Grossistvolymerna hade i oktober månad ännu inte återhämtat sig.

Ett rederi vi talat med har under pandemin hittat nya destinationer (Gotland, Härnösand och Bornholm) för enbart passagerare, dels för att skapa arbetstillfällen dels för att få kunderna att konsumera ombord.

## **Nya rutiner för att minska smittspridning**

För många verksamheter har det skapats nya rutiner för att minska smittspridningen, exempelvis vid hemleveranser. Istället för att varor personligen lämnas över vid hemleveranser som tidigare har det blivit vanligare att leverantören vid ett förutbestämt tidsintervall bara plingar på dörren, skickar ett SMS eller MMS med en bild för att visa att varan är levererad. Möbelföretag går inte längre in som tidigare i hemmen med varor, istället lämnas de vid ytterdörren.

Nya krav på avstånd och hygienrutiner har även utvecklat möjligheten till digital signering av mottagna varor. Istället för att signera på leverantörens handdatorer eller mobiltelefoner kan chauffören exempelvis registrera leveransen genom att GPS-koordinater registreras automatiskt vid leverans. För bud- och hemleveranstjänster kan mottagaren ibland signera leveransen på sin egen mobiltelefon, exempelvis via mobilt Bank-ID. Ett företag nämnde att de levererar 80 procent av produkterna utan mänsklig kontakt, resten är vanligtvis mediciner eller varor med högt värde.

Ett åkeri berättar att deras lastbilar går nära nog dygnet runt, i snitt är det tre olika chaufförer per dag som kör. Deras hygienrutiner består av att varje lastbil ska spritas mellan varje byte, chauffören ska ha mask vid personkontakter och handskar ska användas för att minska smittrisen.

## **Ökad e-handel, när når vi ”peakarnas peak”?**

E-handeln växte med 49 procent under andra kvartalet 2020. Aldrig tidigare har tillväxten varit så kraftig under ett enskilt kvartal. Orsaken är förstås att många spenderar mer tid i hemmen på grund av pandemin. Skillnaden mellan olika produktkategorier är stora, dagligvarorna har mer än fördubblats och apoteksvaror, möbler och heminredning har ökat med omkring 70 procent vardera jämfört med föregående år.<sup>18</sup>

---

<sup>18</sup> [www.postnord.se/siteassets/pdf/rapporter/e-barometern-q2-2020.pdf](http://www.postnord.se/siteassets/pdf/rapporter/e-barometern-q2-2020.pdf)

E-handels utveckling har tidigare drivits av främst yngre konsumenter, nu har även äldre börjat handla på nätet i större utsträckning.

*Det är framförallt äldre som nu e-handlar mer, exempelvis äldre män som handlar mer apoteksvaror på nätet.*

Det har även skett en kraftig ökning av äldre personer (70+) som handlar alkohol med hemleverans från Systembolaget. Vi konsumerar också mer för att må bra, exempelvis kläder, skor, böcker och media. Vi köper mer unika produkter, till exempel tapeter som är speciella och kan levereras hem på två dagar med expressleverans.

*Den stora tillväxten i e-handeln och hemleveranser hade ingen väntat sig. Denna utveckling låg inte i vår affärsplan nu utan längre fram. Det är tydligt att svenska konsumtionen gått upp. Istället för långväga semesterresor köps det mer av exempelvis möbler och inredning, märkeskläder och vi renoverar mer hemma, till exempel bygger altaner.*

E-handeln har ju vuxit under många år, handeln växer också, men det har skett en förflyttning från retail (butiker) till e-handel. Under coronapandemin har det blivit en kraftigt ökad förflyttning.

*Vi har inte sett något motsvarande tapp i e-handeln trots att människor blev lite mer trygga under sommaren när smittalen sjönk. I mars såg vi en kraftig ökning i e-handeln men sedan har det faktiskt ökat igen – människor har fått nya rutiner och vanor. Det är ju ett smidigt sätt att konsumera. Vi tror att det som händer handeln nu under Corona – omställningen till e-handeln - hade hänt ändå, bara det att pandemin påskyndat förloppet.*

Den ökade e-handeln och kraftiga efterfrågan på hemleveranser har skapat vinnare på pandemin, hemleveransföretagen. Oavsett hur fraktbolagen är organiserade och om de äger eller köper kapacitet har många gynnats av e-handeln. Men det ställer stora krav på verksamheten, man får en anstormning av gods som man måste hantera utan att chocka systemet.

*Vi har haft Black Friday-volymer nästan varje dag, vilket är enormt mycket.*

Dessa nya handelsmönster har fått företag att se flöden som motsvarar Black Friday under helt andra perioder på året. E-handeln har förstärkts till nya nivåer på kort tid, nivåer som i många företags kalkyler legat flera år framåt.

*Det finns en skräckblandad förtjusning inför höstens e-handel. Vi har redan sedan i somras legat på samma siffror som förra julen när det gäller leveranser. Mycket tyder på att detta blir peakarnas peak! Allt handlar om att förbereda så kallad peak-planning länge, i flera månader.*

Budföretaget för kolonialvaror<sup>19</sup> berättade att samma vecka som Folkhälsomyndigheten rekommenderade hemarbete såg de en otrolig ökning av efterfrågan på deras tjänster. Bara i år har de överträffat sin prognos med 50 procent. De ser att både nya och gamla kundgrupper handlar mer via nätet, men framförallt är det fler äldre som handlar online. All kolonial handel har ökat.

*Det stämmer det man tror, det man nyttjar hemma har gått bra i e-handeln, allt från toapapper till kaffekapslar, apoteksvaror, träningskläder, sportartiklar, cykeltillbehör, hobbyartiklar. Däremot ses inte samma utveckling för partyprodukter såsom festklänningar och kostymer.*

Ett tillverkningsföretag inom powersportindustrin<sup>20</sup> har haft en lavinartad ökad försäljning sedan pandemins intåg. En orsak till ökningen är att fler är hemma och är ute i naturen vilket ökar intresset för deras produkter. En annan orsak är att de sedan något år tillbaka satsat på sin e-handel. Från att ha en katastrofplan om hur pandemin skulle utveckla verksamheten har det gått i motsatt riktning, med rekordförsäljning.

En transportör anger att det har skett förändrade transportmönster på grund av pandemin. De kör både till butiker och till lager. Påfyllning i butiker har minskat samtidigt som e-handeln ökat. Hemleveranserna har ökat mycket men även hemleveranserna med brevbärare har ökat. Den totala volymen har inte minskat, snarare ökat.

## Låg beläggning på järnvägen har gynnat flexibiliteten

En tågoperatör vi talade med uttryckte sin iakttagelse kring pandemins första skede som att volymerna låg bra, men att det även har ställt krav på flexibilitet, då kundernas volymer förändrades på kort tid. Exempelvis varierade skogsbolagens transportbehov mycket eftersom marknads efterfrågan på olika typer av trävaror förändrades under pandemin. Exempelvis gick sågade trävaror dåligt ett tag och då stängde skogsbolagen ibland ned sågverk, men istället ökade efterfrågan på andra av deras produkter.

Tågoperatörens verksamhet bygger i huvudsak på långsiktiga avtal där tågens längd och fyllnadsgrad ofta har planerats sedan långt tidigare. Det är främst operatörens kunder som står för kostnaden om inte tågen körs, vilket ledde till att kunderna prioriterade tågen och försökte fylla dem för att hålla upp volymen. För att fylla tågen kördes delvis annat gods än planerat. Detta ställde krav på flexibilitet både hos operatör och kund, men sägs ha fungerat bra. Enligt tågoperatören kan detta ses om en möjlighet att visa marknaden sin flexibilitet, något järnvägsbranschen generellt sett inte upplevts vara så bra på tidigare.

Flexibiliteten på järnvägen underlättades av att beläggningen på järnvägsnätet var lite lägre, vilket gjorde det lättare att begära undantag hos Trafikverket som enligt operatören varit mycket tillmötesgående kring detta. Däremot upplever tågoperatören att det externa underhållet med underhållsverkstäder och komponenter varit sämre än vanligt under pandemin. Detta sköts av underleverantörer, som under pandemin tillåtit många anställda.

<sup>19</sup> Kolonialvaror är varor som inte kräver särskild lagerhållning eller transportsätt, utan kan stå i rumstemperatur.

<sup>20</sup> Exempel på powersport fordon räknas exempelvis fyrhjulingar, side-by-side fordon och snöskotrar.

## Uppdämt behov av flygfrakt

Det är tillgång och efterfrågan som styr fraktpriserna och för flygfrakten har priserna ökat märkbart. Det förväntas finnas ett uppdämt behov när länder börjar öppna upp för flygtrafik igen. Så snart flygbolagen är i luften igen så kan de möta efterfrågan på mer fraktkapacitet och priserna kommer då sannolikt att sjunka. Frakten kan bli ännu viktigare för flygbolagen i uppstartsskedet då de kan erbjuda mer fraktkapacitet när antalet passagerare i början är lägre än normalt. Vissa linjer från Arlanda kunde fortsätta köra tack vare att det fanns så mycket frakt som skulle med, det blev på så sätt lönsamt trots att det var få passagerare. På vissa långväga flighter flögs ibland längre rutter med fler stopp längs vägen för att få med mer gods och därigenom öka lönsamheten. Arlanda har mer fraktrörelser idag än före pandemin. Även exempelvis Jönköpings flygplats har haft mer flygfrakt under pandemin än tidigare, på grund av närvaron av Express-bolag.<sup>21</sup>

*Flygfraktsbranschen är förhållandevis liten men samarbetsviljan är väldigt stor, aktörerna hittar varandra, hittar lösningar snabbt och är kreativa.*

Rena fraktflyg blir dyrt när det är obalans i efterfrågan och det i princip blir tomt åt ena hållet. I slutet av oktober startade trots detta ett nytt litet fraktbolag på Arlanda eftersom inte tillräcklig kapacitet fanns att köpa. Företaget planerar att möta kapacitetsbehoven åt åtminstone ena hållet.

*Efterfrågan på flygfrakt kommer alltid tillbaka.*

Flygfraktbolaget som vi har talat med uttrycker stolthet över hur de lyckats hantera och anpassa sig under coronasituationen. Att de kunnat bromsa och gasa samtidigt. De noterade tidigt en ökad efterfrågan på flygfrakt av sjukvårdsmaterial såsom munskydd. Detta följdes av nya konsumentmönster då nedstängning och hemarbete ledde till ökad e-handel.

*Under pandemin kör vi mer gods direkt till slutkund. Vi har gått från att köra B2B "business to business" till mer B2C "business to consumer".*

Den ökade efterfrågan på fraktkapacitet har gett nya kunder som tidigare brukade köra sitt gods på kommersiellt flyg. Företaget nyttjar sin kapacitet till fullt och har även behövt hyra flygfraktskapacitet från andra fraktflygplan för att möta marknadens behov. Fördelen för dem är att de har egna flyg, terminaler och egna anställda som kör lastbilarna. Enligt dem har företag som köper upp både tjänster och kapacitet av andra haft större utmaningar i sin verksamhet på grund av mindre flexibilitet.

## Gods och olja har delvis hållit den krisdrabbade passagerarsjöfarten flytande

Inom sjöfarten har man tappat nästan alla passagerare. En del rederier har kört mer gods och kört nya rutter, men också stängt vissa rutter. Sjöfarten har till viss del täckt förluster genom att bunkra olja när priserna sjönk kraftigt i början av pandemin.

<sup>21</sup> <https://jonkopingsairport.se/nyheter/mer-flygfrakt-pa-jonkoping-airport>



*Samtidigt som Corona slog till i mars så såg vi att oljepriset föll, vi var nere på negativa priser, oljetransporterna gick för högvarv. Man fyllde upp allt man kunde sedan fyllde man de stora oljefartygen, för att sälja när priset var högre. Den marknaden ökade otroligt medan andra minskade. När oljepriset föll bunkrades olja, vissa fartyg bunkrade och var flytande lager vilket gav stor skjuts åt transporterna. Men det hjälper inte den enskilda firman som går i konkurs. Olja räddade sjöfarten.*

Ett rederi berättar att bildäcket vanligen delas mellan lastbilar, personbilar och bussar. När det varken är bussar eller personbilar med får frakten istället mer utrymme. Totalt sett har mängden frakt gått ned något under pandemin, eftersom kapaciteten gått ned, men den kapacitet som är kvar har högre fyllnadsgrad än innan.

Fraktintäkterna är dock inte tillräckligt stora för att det ska motivera att trafikera alla linjer, här är det alltså fraktdäckets konstruktion som begränsar flexibiliteten, att det inte är tillräckligt stort för att kunna fylla upp så det täcker alla kostnader.

*Rederierna står ofta på två ben, de behöver både passagerare och godset. Man lever i symbios mellan passagerare och gods i hela färjebranschen. Passagerare subventionerar godset och tvärtom. Färjorna har högsäsong på sommaren för att kunna korssubventionera godset över vintern. När det blev restriktion på resor och stängda gränser försvann passagerarna. När passagerare försvinner transporteras godset men rederierna blöder. Men de kör ändå för att annars skulle de blöda ännu mer.*

Pandemin gav också initialt en obalans av containrar. Den största mängden av de containrar som används för export, kommer i vanliga fall in via Sveriges importflöden. Antalet tomcontainrar från utrikes till svensk hamn ökade med 38 procent jämfört med andra kvartalet 2019. Obalansen som finns mellan minskad import och ett stort behov av export har varit en utmaning under våren och skapat brist på containrar. Tomcontainrar skeppades därför till Göteborg från andra delar av Europa där det fanns ett överskott.<sup>22</sup>

Företag som är exportberoende genom sjöfarten har drabbats negativt. Exempelvis påverkades företagen BillerudKorsnäs och Setra Group av containerbristen då de inte kunnat skeppa iväg så mycket som de velat.<sup>23</sup>

En industri berättade att utmaningen med sjöfarten var obalansen av import och export till Asien. Tillgången på containers var dålig. Det gick att få ut verksamhetens volymer men till en högre kostnad. De uppgav att mycket energi gick åt till att säkra upp allt för att få transporterna att fungera.

Hantering av containrar och energiprodukter ökade med fyra respektive 22 procent under det första halvåret i Göteborgs hamn, samtidigt som många hamnar runt om i världen visar minusresultat till följd av coronapandemin. Det som däremot inte ökade i Göteborgs hamn under samma period var hanteringen av nya bilar samt ro-ro-enheter (trailers), dessa minskade med 23 respektive 13 procent. Antalet passagerare minskade med 58 procent jämfört med

<sup>22</sup> [www.akeritidning.se/sv/nyheter/covid-19-skapar-obalans-hos-apm-terminals](http://www.akeritidning.se/sv/nyheter/covid-19-skapar-obalans-hos-apm-terminals)

<sup>23</sup> [www.skogsindustrierna.se/aktuellt/nyheter/2020/04/Storst-storningar-i-sjotransporterna/](http://www.skogsindustrierna.se/aktuellt/nyheter/2020/04/Storst-storningar-i-sjotransporterna/)

första halvåret i fjol. Men sedan i somras har dessa volymnedgångar återhämtat sig något. Anlöpen av kryssningsfartyg har under första halvåret varit inställda efter en obefintlig kryssningssäsong i Europa.<sup>24</sup>

Det har inte bara varit brist på containrar, ett rederi berättade att det även varit en obalans av fraktbärare i Finland, till exempel löstrailrar, som varierat från vecka till vecka. Det har varit värre under pandemin. Det går en hel del gods både till och från Sydeuropa från Finland och när Sydeuropa stängde ned kom inte lastbärare till Finland i tillräcklig omfattning. Detta ledde till att bilindustrin tvingades stänga fabriker eftersom det blev brist på komponenter.

## 2.4 Stabilitet på godstransportmarknaden men fortsatt osäkert läge

I det initiala skedet av pandemin upplevde både kunder och transportörer stress av osäkerheten om hur volymer och konjunktur skulle utvecklas. Ett återkommande ämne under våra intervjuer har varit oron för framtiden. Initialt gjorde vissa verksamheter sig av med korttidsanställningar och man lade investeringar på is.

En verksamhet vi talade med hade sedan tidigare "pandemi" som en av många riskpunkter i sin strategi, men de hade inte diskuterat så mycket om vilka effekter och åtgärder det skulle kunna krävas i praktiken. De faktiska effekterna av den verkliga pandemin var långt utöver vad de kunnat föreställa sig. En industri anger att de känt behov av att skapa sig ett kapital som buffert, dels ur transportsynpunkt, dels utifall en leverantör eller producent drar ner sin produktion.

*Osäkerhetsfaktorn och en annars slimmad och optimerad distributionskedja har lett till att vi tenderar att öka säkerhetsgraden i systemet.*

Logistiktföretaget som fokuserar på transporter till och från Östeuropa och Asien upplevde att verksamheten i början av pandemin var mycket osäker, frågan var om den plan och budget man hade för verksamheten kunde följas. Omsättningen halverades i slutet på mars, jämfört med samma tid förra året. Tack vare att verksamheten hade många ben att stå på, med många olika kunder, kunde verksamheten fortgå.

*Plötsligt blev det fokus på bas och kärnverksamhet och bättre service för befintliga kunder istället för expansion.*

Den akuta oron har lagt sig för många men osäkerheten lever kvar. För många är det svårt att planera för framtiden. Flera verksamheter har sedan pandemin kom haft försäljningstoppar som skett utanför normala försäljningsprognoser. Detta har lett till en viss oro ifall det istället kommer att påverka eller minska kommande säsongers försäljning. En grundläggande oro är även om sjukskrivningarna ska skjuta i höjden.

---

<sup>24</sup> [www.goteborgdirekt.se/nyheter/mot-strommen-containervolymer-i-goteborg-okar/repthn!MiJeITOov9dQ@Yksg4ce5g/](http://www.goteborgdirekt.se/nyheter/mot-strommen-containervolymer-i-goteborg-okar/repthn!MiJeITOov9dQ@Yksg4ce5g/)

*Sjuktalet står för den största osäkerhetsfaktorn i höst. Mycket pekar nu på en utveckling vi inte vill ha. I våras var sjuktalet höga, under sommaren mindre och ökar nu under hösten igen, varav mycket är vård av barn. Det har varit kämpigt tidvis men vi lyckas ändå eftersom det finns lojalitet hos personalen.*

En industri nämnde att de som globalt företag är beroende av att internationella transporter fungerar och har med pandemin insett hur bra det är att ha transporterna nära sig.

*Alla intermodala logistikflöden är optimerade, störningar kan få effekter i hela kedjan.*

Ett av tillverkningsföretagen vi talat med kände inledningsvis oro för vad som händer med ekonomin långsiktigt på grund av coronapandemin. Det fanns även en oro att verksamheten skulle tappa på USA-marknaden där deras huvudsakliga kunder finns. Oron visade sig obefogad, under hösten sålde de tre gånger mer än i fjol trots att det normalt sett var lågsäsong. En bidragande orsak till försäljningsökningen från USA kopplar företaget till de 1 200 US dollar som Trump-administrationen delade ut till alla medborgare som coronastöd, pengar som bland annat spenderades på produkter just i deras bransch.

## **Försäljningstoppar innan högsäsong väcker frågor**

Ett mindre tillverkningsföretag vi talade med har normalt sett högsäsong under hösten men i år har företaget haft de bästa försäljningssiffrorna någonsin redan under maj och september månad. Det finns en oro om detta kommer att påverka andra säsongers försäljning istället. Pandemin har även väckt en ny typ av osäkerhet kring smittorisken, de vet inte om kunder vill släppa in montörer i sina hem, och om det kan tänkas påverka försäljningen. Samt en oro kring framtiden, för om inte nya hotell- och galleriabyggen dras igång, kan det få stor påverkan på verksamhetens försäljning långsiktigt.

## **Risk för flaskhalsar under sista milen**

Sista-milen-leveranser har ökat under pandemin. Och det är just i sista-milen-transporterna som det kan vara risk för att flaskhalsar uppstår, uppgav en post- och paketleverantör. Men det finns även många andra risker, yttre faktorer, som inte har med pandemin att göra.

*Vi måste jobba snabbare än tänkt och positionera oss på marknaden. Vi kan hantera ett par hundra tusen paket till. Men sker det exempelvis ett elfel i någon terminal så blir gods stillastående. Så det finns risker som inte har med pandemin att göra. Vi har fått öka takten med hemleveranserna, vi har klarat det men funderar hur vi kan bli bättre framöver.*

Flygfraktens betydelse har lyfts fram under pandemin. Det är sannolikt att företag som en effekt av pandemin kommer att se över sina logistikupplägg och sprida risken genom att ha leverantörer på flera marknader och även hitta leverantörer på hemmamarknaden för att minska risken för uteblivna leveranser.

*Framöver kommer troligtvis flygbolag samarbeta närmare sina fraktavdelningar eftersom frakten blir så viktig.*

Det finns en viss osäkerhet om var flygnaven, de så kallade flyghubbarna, för långlinjer kommer placeras i framtiden. Från att ha haft flera innan pandemin, exempelvis i Oslo, Köpenhamn och Arlanda, kan det vid återgång bli bara ett nav som används och då troligtvis Köpenhamn. Detta kommer även påverka fraktbolagens placering.

*Vi förväntar oss inte en återhämtning av kommersiellt flyg, som den var pre-corona, förrän tidigast 2022.*

En osäkerhet inför framtiden är att man inte vet var i världen vaccinet mot covid-19 kommer att produceras och om det kommer finnas tillräcklig kapacitet att frakta det. När vaccinet kommer till Sverige är det Folkhälsomyndigheten som har ansvaret för att vaccindoserna skickas ut till ett lager i varje region och det kommer att krävas snabba och kalla leveranser men det är fortfarande osäkert hur kallt det ska fraktas. Därifrån är det regionens ansvar att se till att det distribueras ut till de lokala vaccinationscentralerna. Folkhälsomyndigheten upphandlar vilka företag som ska stå för transportererna.<sup>25</sup>

*IATA har beräknat att det kommer saknas cirka 8 000 plan för att transportera vaccinet. Har vi tur så framställs vaccinet inom Europa och transportererna kan gå på bil. Men om det ska flygas och det krävs kyl - var finns den beredskapen och kapaciteten? Detta kommer påverka alla trafikslag.*

---

<sup>25</sup> <https://sverigesradio.se/artikel/7608148>

## 3 Diskussion

Coronapandemins globala kris har drabbat många människor och branscher med effekter långt utöver vad många kunnat föreställa sig. Godstransporterna är inget undantag. Trots att samhället har påverkats kraftigt har godsmängderna totalt sett varit stabila. Detta har delvis berott på nya konsumtionsmönster och politiska åtgärder såsom EU:s Green Lanes, det vill säga förenklade gränspassager. Omfattande restriktioner drabbade luft- och sjöfart hårt, vilket även påverkade godstransporterna negativt till en början. Även om vårt urval inte kan göra anspråk på att ge en heltäckande beskrivning, är vår bild att godstransportsektorn som helhet klarat sig relativt väl, något som bekräftas av andra studier.<sup>26</sup> Vi är dock medvetna om att det inte har gått bra för alla, vissa företag har gått omkull på grund av pandemin och många har fått kämpa hårt med anpassning till rådande omständigheter.

En avgörande faktor för att ekonomin och transporterna har hållits igång i Sverige har varit att konsumenterna inte slutat handla. Istället har pandemin lett till nya handels- och beteendemönster. Pandemin har flyttat fram e-handeln flera nivåer på väldigt kort tid, nivåer som i många företags planering legat flera år framåt. Nya konsumentgrupper har tillkommit, bland annat äldre personer och efterfrågan på hemleveranser har varit lavinartad. Det är vissa varusegment som ökat under pandemin, varor som främst är kopplade till att vi spenderar allt mer tid i hemmen. Varor för vårt välbefinnande, såsom apoteksvaror, kläder, heminredning men även stora mängder livsmedel. Transportföretagen har visat på en hög grad av flexibilitet till dessa ändrade konsumtions- och beteendemönster. Den snabba omställningen har gynnat många transportföretag, exempelvis många av dem som redan haft inriktningen med B2C (business to consumer), hemleveranser, eller verksamheter som haft förmågan och flexibiliteten att snabbt ställa om till detta.

### **Flexibiliteten har lett till kompositionseffekter på vissa godsflöden**

När efterfrågan av transporter till exempelvis hotell, restaurang, nöjeslokaler och arenor minskat har de kompenenserats genom ökad distribution till andra ställen och av andra varor.

Att företag har haft förmåga att ställa om verksamheten har även visat sig på de långväga transporterna. När flyget har blivit för dyrt har logistikaktörer varit framme och visat vägen för nya transportsätt, som godståg till och från Asien. För vissa kunder har det nya ibland initialt upplevts som en tröskel, men i praktiken har det visat sig vara ett både pålitligt och prisvärt alternativ. Transportörer har även visat på flexibilitet när kunders efterfrågan på olika typer av varuslag förändrats under pandemin, det har möjliggjort att såväl rutter som lastbärare kunnat ändras. För järnvägstransporterna har detta varit möjligt och även underlättats av såväl operatörens flexibilitet som av att Trafikverket anpassat sin planering efter transportörernas behov. Detta möjliggjordes i sin tur av en minskad trängsel på spåret, främst till följd av minskad persontrafik.

Att inte ha alla ägg i samma korg har visat sig vara ett vinnande koncept för många verksamheter. De som har många olika typer av kunder och transportsätt tycks ha klarat pandemin något bättre enligt dem vi talat med.

---

<sup>26</sup> Trafikanalys (2020). *Godsflöden under coronapandemins första halvår*, Rapport 2020:14

Trots att man har flera ägg i samma korg kan man ändå begränsas i sin flexibilitet. Vi tänker då på rederiet som bedriver passagerar- och frakttrafik och som är beroende av just kombinationen i verksamheten, varken det ena eller andra kan ensamt upprätthålla en turtäthet eller lönsamhet. När passagerartrafiken upphörde övergick rederiet till ändrade rutter och turtäthet och körde enbart frakt. Men då har fraktdäckets konstruktion till viss del begränsat flexibiliteten, att det inte är tillräckligt stort för att kunna fylla upp så att det täcker alla kostnader. När passagerartrafiken kom igång igen har rederiet hittat nya destinationer i Sverige för att skapa arbetstillfällen och för att sälja varor ombord, på dessa turer gick ingen frakt.

Många tillverkningsföretag har troligen känt en större osäkerhet kring efterfrågan på sina produkter. De vi har talat med har dock också enligt egen utsago varit flexibla, i det avseendet att de kunnat svara mot ökad efterfrågan på kort tid. En efterfrågan som också kommit ganska oväntat och som kan kopplas till de nya handels- och beteendemönster som pandemin har fört med sig.

Många framhåller vikten av goda relationer, dialoger och samarbete under dessa prövande tider. Det handlar här om såväl relationer mellan kund och transportör, som mellan transportörer och logistikpartners. Att man tillsammans jobbat framåt för lösningar, snarare än att exempelvis kortsiktigt höja priser för egen vinnings skull, har varit både en strategi och en framgångsfaktor.

Själva överlämnandet av godset har också till viss del utvecklats under pandemin för att förhindra smittspridning. I vissa fall har därmed pandemin lett till en både utvecklad och tätare kommunikation med kunden.

Pandemin har skapat både vinnare och förlorare, men på sammantaget tycks godstransportbranschen ha klarat sig bra. Denna studie har inte stött på direkta förlorare men de har omnämnts av andra. Studien omfattar pandemins första våg och vi vet att det finns mycket oro och osäkerhet hos godstransportaktörerna inför både en andra våg och framtiden därefter. Denna studie visar, även om underlaget är litet, att godstransportmarknadens aktörer överlag har klarat pandemins första kris, men frågan är alltså hur krisen utvecklas framgent och hur aktörerna klarar den.

## **Kommer pandemin leda till nya trender och arbetssätt inom godstransportbranschen?**

Pandemins första våg har delvis lett till förändrade arbets- och förhållningssätt inom gods-transportbranschen, som mycket väl kan påverka branschen långsiktigt, även efter pandemin.

E-handeln har tagit ett rejält kliv framåt, som ett svar på nya konsumtionsmönster där allt fler grupper handlar allt mer över nätet, ett kliv som tidigare har förutspåtts ske flera år senare än vad som blev fallet. Detta har lett fram till att distributionslogistiken, kopplat till den ökande e-handeln, troligtvis kommer förändras. Ett exempel kan vara att man inte kör onödiga sträckor utan att de stora massorna kommer att gå i konsoliderad distribution inom begränsat område för att slippa flaskhalsar, ungefär som hos en brevbärare. Det blir inte längre försvarbart att ha tio lastbilar till samma hus för leverans.

I våra intervjuer har frågor väckts om framtidens logistik. Måste *alla* köra fortare och med större volymer? Är det istället möjligt att optimera befintligt, förändra och förbättra? Det kommer många initiativ från olika företag med hemleveranser, så det kan bli trångt på gatorna. Städer och landsbygd behöver bli smartare vad gäller transporter. Som ett led i detta har vi i våra intervjuer sett att en ny sorts kommunikation vuxit fram mellan logistikföretag och

konsumenter. Den är framvuxen delvis ur smittoriskhantering men kan komma att prägla den framtida logistiken. Istället för att enbart prioritera snabba hemleveranser kanske konsumenterna väljer logistikföretag som kan erbjuda leveranser på rätt plats och rätt tid.

Under delar av pandemin har vissa verksamheter haft mycket svårt med leveranser på grund av länders nedstängningar. Globala företag är beroende av att internationella transporter fungerar. En del handlar lokalt i största möjliga mån och andra värdesätter tryggheten i att ha verksamheter och transporter nära sig för att minimera osäkerhet. Kanske kan pandemin leda till att verksamheter värnar närheten och att företag tar hem sin produktion?

Samtidigt har pandemin påverkat vissa branscher mycket hårt, så som personflyget och passagerarsjöfarten. Hittills har både flygbolag och passagerarfärjor delvis hanterat krisen genom att transportera gods. Det väcker frågor om vad som återgår till det normala efter pandemin. Hur många av företagen finns kvar efter pandemin, och hur många resenärer är beredda att resa som de gjorde innan pandemin?





# Källförteckning

Europeiska kommissionen (2020) *Tidslinje för EU-åtgärder*. Hämtad 2020-11-30 från: [https://ec.europa.eu/info/timeline-eu-action\\_sv](https://ec.europa.eu/info/timeline-eu-action_sv)

Europeiska kommissionen (2020) *Transportation during the pandemic*. Hämtad 2020-11-30 från: [https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/health/coronavirus-response/transportation-during-pandemic\\_en](https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/health/coronavirus-response/transportation-during-pandemic_en)

Göteborg direkt (2020) *Mot strömmen: Containervolymer i Göteborg ökar*. Hämtad 2020-09-25 från: [www.goteborgdirekt.se/nyheter/mot-strommen-containervolymer-i-goteborg-okar/repthn!MiJeJT0ov9dQ@Yksg4ce5g/](http://www.goteborgdirekt.se/nyheter/mot-strommen-containervolymer-i-goteborg-okar/repthn!MiJeJT0ov9dQ@Yksg4ce5g/)

Hallandsposten (2020) *Transporterna fungerar trots coronan*. Hämtad 2020-10-14 från: [www.hallandsposten.se/%C3%A5sikter/ins%C3%A4ndare/transporterna-fungerar-trots-coronan-1.34460213](http://www.hallandsposten.se/%C3%A5sikter/ins%C3%A4ndare/transporterna-fungerar-trots-coronan-1.34460213)

Hufvudstadsbladet, HBL (2020) *Finland börjar släppa in balter och nordbor, men gränsen mot Sverige förblir stängd*. [www.hbl.fi/artikel/finland-borjar-slappa-in-balter-och-nordbor-men-inte-svenskar/](http://www.hbl.fi/artikel/finland-borjar-slappa-in-balter-och-nordbor-men-inte-svenskar/)

Jönköping Airport (2020) *Mer flygfrakt på Jönköping Airport*. Hämtad 2020-09-24 från: <https://jonkopingsairport.se/nyheter/mer-flygfrakt-pa-jonkoping-airport>

Postnord (2020) *E-barometern*. Hämtad 2020-10-22 från: [www.postnord.se/siteassets/pdf/rapporter/e-barometern-q2-2020.pdf](http://www.postnord.se/siteassets/pdf/rapporter/e-barometern-q2-2020.pdf)

Skogsindustrierna (2020) *Störst störningar i sjötransporterna*. Hämtad 2020-09-14 från: [www.skogsindustrierna.se/aktuellt/nyheter/2020/04/Storst-storningar-i-sjotransporterna/](http://www.skogsindustrierna.se/aktuellt/nyheter/2020/04/Storst-storningar-i-sjotransporterna/)

Svenska Yle (2020) *Över 300 000 sjömän sitter fast på handelsfartyg på grund av corona – "Känns som andra klassens medborgare"*. <https://svenska.yle.fi/artikel/2020/09/25/over-300-000-sjoman-sitter-fast-pa-handelsfartyg-pa-grund-av-corona-kanns-som>

Svensk åkeritidning (2020) *Covid-19 skapar obalans hos APM Terminals*. Hämtad 2020-08-26 från: [www.akeritidning.se/sv/nyheter/covid-19-skapar-obalans-hos-apm-terminals](http://www.akeritidning.se/sv/nyheter/covid-19-skapar-obalans-hos-apm-terminals)

Sveriges radio (2020) *Vaccintransporter kan bli komplicerade*. Hämtad 2020-11-26 från: <https://sverigesradio.se/artikel/7608148>

SVT Nyheter (2020) *Göteborgs hamn kräver fartyg på hälsodeklarationer*. Hämtad 2020-10-12 från: [www.svt.se/nyheter/lokalt/vast/goteborgs-hamn-kraver-fartyg-pa-halsodeklarationer](http://www.svt.se/nyheter/lokalt/vast/goteborgs-hamn-kraver-fartyg-pa-halsodeklarationer)

SVT Nyheter (2020) *Hamnbranschen opåverkad av pandemin: "Allt är som vanligt"*. Hämtad 2020-09-16 från: [www.svt.se/nyheter/lokalt/blekinge/hamnbranschen-opaverkad-av-pandemin-allt-ar-som-vanligt](http://www.svt.se/nyheter/lokalt/blekinge/hamnbranschen-opaverkad-av-pandemin-allt-ar-som-vanligt)

Trafikanalys (2019) *Ekonomiska krisers inverkan på transporteffektivitet*, PM 2019:11.

Trafikanalys (2020). *Aktuella projekt om transporter under coronapandemin*. Hämtad 2020-12-01 från: [www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/projekt-om-corona-och-transporter-10591/](http://www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/projekt-om-corona-och-transporter-10591/)

Trafikanalys (2020). *Godsflöden under coronapandemins första halvår*. Rapport 2020:14

Transportnytt (2020) *Flygfrakten kan ha sett botten*. Hämtad 2022-10-07 från:  
[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](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)

Trelleborgshamn (2020) *Ett halvår med Covid-19 – hur har Trelleborgs Hamn påverkats?*  
Hämtad 2020-10-05 från: [www.trelleborgshamn.se/ett-halvar-med-covid-19-hur-har-trelleborgs-hamn-paverkats/](http://www.trelleborgshamn.se/ett-halvar-med-covid-19-hur-har-trelleborgs-hamn-paverkats/)

TYA (2020) *Trendindikator kompetensbehov – Åkeri*. Hämtad 2020-10-01 från:  
[www.tya.se/trendindikator-kompetensbehov-akeri/](http://www.tya.se/trendindikator-kompetensbehov-akeri/)

WSP (2020). *Delutvärdering av arbetet med den nationella godstransportstrategin år 2*.  
Hämtad 2020-12-09 från: [www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/utvardering-av-nationella-godstransportstrategin---ar-2-11723/](http://www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/utvardering-av-nationella-godstransportstrategin---ar-2-11723/)

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.