

**Godstransporterna under pandemin
- hur klarade den svenska
godstransportsektorn en global kris?**

**Rapport
2021:9**

**Godstransporterna under pandemin
- hur klarade den svenska
godstransportsektorn en global kris?**

**Rapport
2021:9**

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: 2021-12-15

Förord

Denna rapport är en studie om hur coronapandemin har påverkat godstransporternas flöden och aktörer under pandemin, och är en av flera rapporter som Trafikanalys publicerar om pandemin och transporter. Rapporten är ett bidrag till Trafikanalys regeringsuppdrag att redovisa "Trafikutveckling med anledning av covid-19-pandemin". Utöver det vänder sig rapporten till organisationer, så som myndigheter, bransch- och intresseorganisationer, som följer godstransportsektorns utveckling.

Hans ten Berg, Sara Berntsson och Henrik Petterson har skrivit rapporten. Hans ten Berg har varit projektledare och Per-Åke Vikman ansvarig avdelningschef.

Östersund, december 2021

Mattias Viklund
Generaldirektör

Innehåll

Sammanfattning	5
Summary	7
1 Inledning	9
1.1 Syfte, mål och metod	10
2 Pandemin gav störningar på godstransportmarknaden	13
2.1 Fallande råoljepriser steg igen	13
2.2 Stor brist på halvledarkomponenter	13
2.3 Kraftigt ökad e-handel	14
2.4 Konjunktoren steg efter våren 2020	14
2.5 Import och export återhämtade sig fjärde kvartalet 2020	15
2.6 Containerbrist och stigande fraktpriser	16
2.7 Ökade råvarupriser under pandemin	17
2.8 Oklart hur nedstängningar påverkade godstransporterna	17
3 Små förändringar i svenska godsflöden totalt sett	21
3.1 Varutransporter per trafikslag	21
3.2 Gods på väg utan större förändringar	22
3.3 Stabila godsflöden på järnväg	28
3.4 Liknande godsvolymer för sjöfarten – men färre fartygsanlöp	31
3.5 Mer gods i renodlade fraktflygplan	42
4 Kämpigt för många men ingen godskris	45
4.1 Ökad sjukfrånvaro och förarbrist	45
4.2 Fortsatt osäkra volymer för många	46
4.3 Permitteringar och uppsägningar inom sjöfart och flyg	48
4.4 Ökade fraktpriser och längre leveranstider	49
4.5 Staternas pandemistrategi påverkar godstransporterna	52
4.6 Distansarbete har utmanat företagens verksamheter	52
4.7 Företagens lärdomar från pandemin	53
5 Diskussion	57
6 Bilaga	61
7 Referenser	63

Sammanfattning

Med över fem miljoner döda och 250 miljoner smittade i världen har coronapandemin påverkat vårt samhälle i grunden.¹ Människor har ändrat sitt sätt att leva praktiskt taget över en natt. Detta har medfört stora förändringar i vårt konsumtionsmönster vilket påverkat gods-transporterna. Trots stor variation i efterfrågan på världsmarknaderna, prisökningar på råvaror och störningar i de globala godstransportsystemen har de svenska godstransporterna fungerat relativt väl. Något fullständigt fraktkaos blev det aldrig under pandemin. Förutom de kraftiga svängningarna under pandemins första veckor kan vi på en aggregerad nivå endast se små förändringar i transportmönster och godsvolymer.

Vi ser heller inga större förändringar på fördelningen av transportarbetet mellan de olika trafikslagen, vilket innebär att det inte tycks ha skett någon överflyttning mellan trafikslagen totalt sett. Tittar man på varugrupper ser vi ökade godsmängder från skogsbruk, metallråvaror och kartong under pandemiåret 2020. Varor som haft en stor efterfrågan under pandemin, både i Sverige och utrikes. Det tycks också ha skett förändringar inom vissa varugrupper som indikerar en viss överflyttning från sjö och järnväg till väg.

Även om den officiella statistiken visar på relativt små förändringar ger intervjuer med godstransportköpare och -utförare en mer komplex bild. Det har varit stora skillnader i hur företagen påverkats av pandemin beroende på transportsätt, kunder och vilka varugrupper företagen transporterat. Företagen har behövt anpassa sig till snabba förändringar på godstransportmarknaden för att upprätthålla volymer eller på kort tid kunnat växla upp verksamheten under pandemin. Vissa företag vi talat med som haft lägre lönsamhet under pandemins första våg, t.ex. de som kört varor till hotell och restaurang, har fortsatt haft minskade volymer under pandemins andra och tredje våg.

Flyget och sjöfarten, som kombinerar passagerartrafik med godstransporter, har haft det tufft. Även om företagen vi talat med inte direkt drabbats av sjukdom i covid har de påverkats av sjukskrivningar eller vård av sjukt barn när anställda stannat hemma vid minsta symptom. Företagen har också påverkats av att pandemin bidragit till störningar i produktionen, brist på komponenter, ökade fraktpriser och längre leveranstider.

Pandemin har bidragit till en ökad e-handel. De företag som transporterat e-handels paket och livsmedel har haft en stark tillväxt. Särskilt stark har tillväxten varit för uppstickare inom e-handels logistik. Dessa företag har satt en ny standard inom logistik med fossilfria transporter och IT-system som svarar mot kundernas krav på snabbhet, spårning, kommunikation mot kund och flexibla leveranssätt. Pandemin har flyttat e-handeln och dess logistik flera år framåt enligt branschföreträdare.

Sammantaget verkar den svenska godstransportsektorn vara robust och haft kapacitet att ställa om till de utmaningar pandemin ställt den inför. Pandemin är inte över men det finns skäl att tro att den svenska godstransportsektorn klarat av pandemins värsta följdverkningar. Det är dock oklart vilka ekonomiska och strukturella långtidseffekter pandemin kommer att få och vilka konsekvenser det för med sig för godstransporterna i Sverige.

¹ Our World in Data (2021). Coronavirus Pandemic (COVID-19) – the data.

Summary

This report concerns a study of the ways in which the coronavirus pandemic has affected the flows of, and actors involved in, the transport of goods during the pandemic, and is one of several reports that Transport Analysis is publishing about the pandemic and transport. It is a contribution to Transport Analysis carrying out its government mandate to report on 'Transport development in connection with the Covid 19 pandemic'. The report also addresses organisations such as government agencies, industry organisations and special interest groups that track developments in the goods transport sector.

With over five million dead and nearly 250 million infected worldwide, the Covid pandemic has had a fundamental impact on our society. People have changed the ways they live practically overnight. This has led to major changes in the consumption patterns that affect the transport of goods. The Swedish goods transport system has worked relatively well despite major variations in demand on the world markets, price increases for raw materials, and disruptions in the global goods transport systems. There has been no chaos with regard to shipping during the pandemic. Excepting the dramatic fluctuations during the first weeks of the pandemic, we have seen only minor changes in transport patterns and goods volumes at the aggregate level. Nor have we seen any major changes in the distribution of transport mileage among various modes of transport overall, which means that, in sum, there has been no switching between modes of transport. If we consider specific groups of goods, we have seen higher volumes of forestry goods, metal raw materials and cardboard during the 2020 pandemic year, i.e. goods for which there has been heavy demand during the pandemic, both in Sweden and abroad. Changes also appeared to have occurred within certain groups of goods, changes that are indicative of some degree of switching from waterborne and railway transport to transport by road.

Even though the official statistics point to relatively small changes, our interviews with those who purchase and provide goods transport services paint a more complex picture. There have been major differences in the ways that these companies have been affected by the pandemic, depending on their modes of transport, customers, and which groups of goods they have transported. These companies have had to adapt to rapid changes in the goods transport market in order to maintain volumes, or to be able to gear up their operations quickly during the pandemic. Some of the companies we spoke with that saw lower profitability during the first wave of the pandemic, for example those who provided goods to hotels and restaurants, have continued to see reduced volumes during the second and third waves of the pandemic as well. Aviation and waterborne transport, which combine passenger services with the transport of goods, have had a hard time. Even if the companies we spoke with have not been directly impacted by the disease during the pandemic, they have been affected by sick-listings or those caring for sick children, staying at home with even the slightest symptoms. These companies have also been impacted insofar as the pandemic has contributed to production disruptions, component shortages, higher shipping costs and longer delivery times.

The pandemic has contributed to increased e-commerce. Companies that ship e-commerce packages and foodstuffs have seen strong growth. Newcomers in the area of e-commerce logistics have enjoyed especially strong growth. These companies have set a new standard for logistics, with fossil-free transport and IT systems that satisfy customer demand in terms of

speed, tracking, customer communication and flexible modes of delivery. Industry representatives report that the pandemic has pushed e-commerce and its logistics forward by many years.

Overall, the Swedish goods transport sector appears to be robust, and to have had the capacity to adapt to the challenges that the pandemic has posed. The pandemic is not over, but there is reason to believe that the Swedish goods transport sector has overcome its worst consequences. The long-term economic and structural effects that the pandemic will have are, however, still unclear, as are the consequences of those effects for the transport of goods.

1 Inledning

I början av 2020 erkändes covid-19 som en pandemi och världens länder började införa en rad åtgärder och restriktioner i syfte att begränsa smittspridningen.²

Under hösten 2020 publicerade Trafikanalys flera rapporter för att beskriva hur transportsektorn påverkades av coronapandemin. Rapporterna visade att pandemin fick följder för både person- och godstransporter. Efter initiala problem vid landsgränsövergångar och produktionsstopp i många av Europas fabriker under våren 2020 började gods-transporterna på väg och järnväg rulla relativt problemfritt igen. Under det första halvåret visar både den svenska godstrafiken och godsvolymerna generellt en nedgång med mellan fem och tio procent. Detta är dock i samma storleksordning som normala variationer mellan kvartal, det vill säga inga anmärkningsvärda avvikelser. Däremot påverkades godsets sammansättning. Till sjöss ökade flytande bulkgoods, såsom oljeprodukter, vilket kan förklaras med ökad bunkring under främst maj månad, medan övrigt gods minskade i ungefär samma omfattning. På vägsidan minskade transporterna med godsutrustning (som bland annat går till fordonindustrin), medan styckegods och samlastat gods ökade. Styckegods och samlastat gods är en disparat varugrupp som kan innehålla allt från företagsleveranser till e-handelsvaror. Till följd av en kraftigt minskad trafik med passagerarplan minskade även kapaciteten för flygfrakt drastiskt under pandemins första halvår.

Trafikanalys intervjuer med godstransportköpare och -utförare i rapporten *Oro, anpassning och nya beteendemönster – godstransportaktörers upplevelser av coronapandemins första våg*³ visade att pandemin till en början påverkade alla verksamheter på ett tydligt sätt. Förändrad efterfrågan och initiala problem vid många gränsövergångar gjorde att godsvolymerna tillfälligt minskade under våren 2020. De flesta företag vi då talade med klarade dessa påfrestningar relativt väl, med undantag för sjöfartens passagerarrederier och luftfarten, som upplevde kraftigt minskade intäkter när passagerartrafiken sjönk både inrikes och utrikes.

Marknaden förändrades snabbt för godsleverantörer till event-, hotell- och restaurangbranschen. Vissa delar av industrin saktade in sin produktion eller till och med pausade den helt. Många anställda permitterades eller förlorade jobbet. De som kunde arbetade hemifrån. Pandemin förändrade efterfrågan på konsumtionsvaror. Till en början var dagligvaror som toalettpapper, hygienartiklar och livsmedel särskilt eftertraktade. Fler upplevde att de hade mer tid i vardagen i och med hemarbete eller permitteringar. Intresset för att snickra på stugan och renovera hemmen ökade, vilket skapade en stor efterfrågan på byggvaror. Att fler höll sig hemma och följde restriktionerna bidrog till att e-handeln ökade kraftigt. Uteblivna restaurangbesök gav ett uppsving till livsmedelsbutiker och systembolag.

Godstransportsektorn var tvungen att snabbt anpassa sig till dessa förändringar. Flexibilitet var en nyckelfaktor. De som hade möjlighet anpassade verksamheterna efter den förändrade efterfrågan för att hålla volymerna uppe och täcka eventuella förluster. Inom sjöfarten bunkrade de som kunde råolja, när den var rekordbillig, eller trafikerade nya ruttor. Järnvägen fick bland annat trafikera nya linjer och köra delvis andra varor. Åkerier som vanligtvis körde

² Nationalencyklopedin (2021), covid-19.

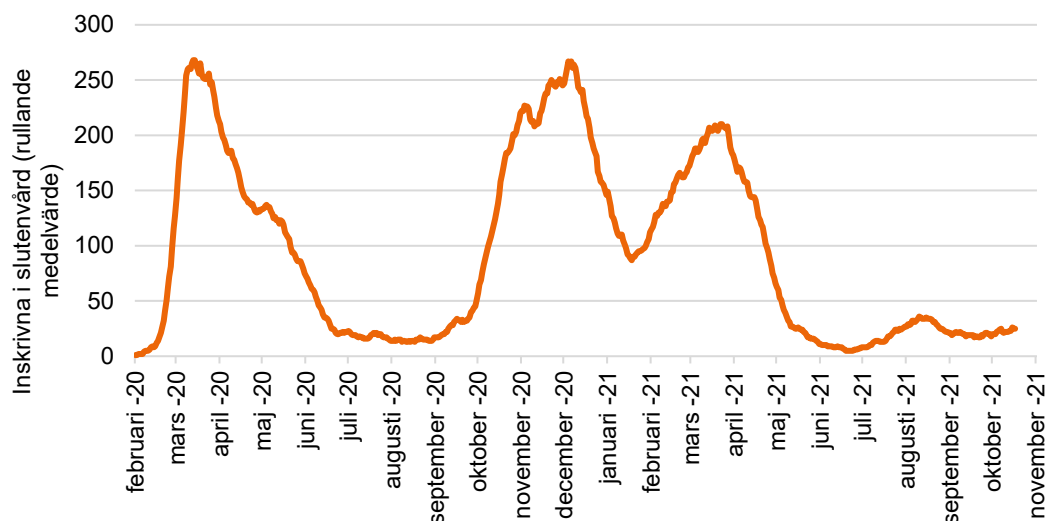
³ Trafikanalys (2020). Oro, anpassning och nya beteendemönster – godstransportaktörers upplevelser av coronapandemins första våg Rapport 2020:15. Trafikanalys (2020). Godsflöden under coronapandemins första halvår Rapport 2020:14.

till hotell och restaurang började köra mer varor till Systembolaget och livsmedelsbutiker. E-handeln skapade en snabbt ökad efterfrågan på hemtransporter och till ombud, vilket gav en tillväxt till både nya och gamla logistikföretag. Bättre, tätare dialog med kunder och smittsäkra eller kontaktfria leveransalternativ utvecklades.

I denna rapport skildrar vi hur godsflöden och godstransportaktörer påverkats under pandemin.

1.1 Syfte, mål och metod

Ett år har gått sedan vi skildrade pandemin och godstransporterna. Efter att vi publicerade vår rapport under senhösten 2020 utbröt pandemins andra och tredje våg⁴⁵ i november 2020 respektive februari 2021 i Sverige (Figur 1.1). Denna rapport är en uppföljning av de rapporter som Trafikanalys publicerade under 2020 om hur pandemin påverkade godsflöden och godstransportaktörer.



Figur 1.1. Inskrivna patienter i slutenvård för covid-19. Utveckling över tid från mars 2020 och framåt. Den heldragna linjen visar ett centrerat sju-dagars rullande medelvärde.
Källa: Socialstyrelsen

Med utgångspunkt i de tidigare arbetena syftar denna studie till att undersöka övergripande hur coronapandemin har påverkat godstransportsektorn i Sverige. Syftet specificeras genom nedanstående frågeställningar:

- Hur har det globala godstransportläget förändrats under pandemin?
- Hur har pandemin påverkat godsflöden i Sverige?
- Hur upplever olika aktörer att pandemin har påverkat deras verksamhet och godsflöden?

⁴ Att beskriva pandemin i tre vågor är vedertaget. Bland andra [Socialstyrelsen](#) beskriver en första våg i mars till juli 2020 där man såg en kraftig ökning av patienter i intensivvården med, för sjukvården, ny virussjukdom. En andra våg med ökning av inskrivning på sjukhusens intensivvårdsavdelningar skedde november till januari 2021. En tredje våg startade i februari 2021 och varade till maj samma år.

⁵ Socialstyrelsen (2021). Statistik om covid-19.

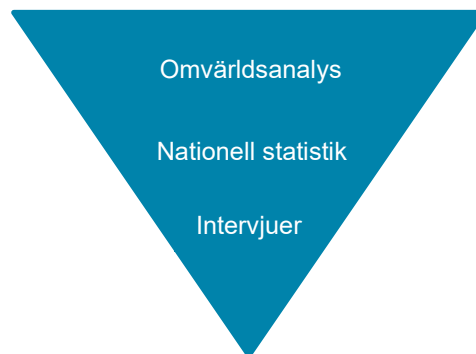
- Överensstämmer bilden som förmedlas av statistiken med den från intervjuerna? Om inte, vad är det som avviker?

Frågorna besvaras löpande i tre olika kapitel. Kapitel 2 fångar viktiga pandemieffekter på ekonomin och godstransporterna med utgångspunkt i det globala transportläget. Underlaget kommer främst från myndighetsrapporter och relevanta artiklar i media.

Kapitel 3 beskriver godsflöden och baseras på underlagsdata till de kvartals- och årsrapporter som Trafikanalys redovisar som officiell statistik samt övrig tillgänglig relevant statistik. Underlagsdata speglar helåret 2020 men även första kvartalet och andra kvartalet 2021. År 2019 är att betrakta som referensår. Vi utgår främst från transporterat gods i ton då den statistiken är mer detaljerad och jämförbar på kvartalsnivå mellan trafikslagen. Transportarbetet i tonkilometer används som komplement då det är möjligt.

Kapitel 4 baseras på intervjuer med godstransportköpare och -utförare. Det är delvis samma företag som intervjuades 2020 i samband med rapporten *Oro, anpassning och nya beteendemönster – godstransportaktörers upplevelser av coronapandemins första våg*. Intervjuerna speglar hela pandemiperioden men inför denna rapport har intervjuerna främst handlat om tidsperioden från pandemins andra våg och framåt, det vill säga från och med november 2020, fram till oktober 2021. Intervjuerna har varit semistrukturerade med fokus på hur företagen påverkats av pandemins fortsättning.⁶

De tre metoderna med omvärldsanalys, statistik och intervjuer syftar till att ge läsaren kunskap och förståelse för hur godsflöden och godstransportaktörer påverkats under pandemin i tre steg. Omvärldsanalysen belyser övergripande förändringar i den globala världshandeln och fraktmarknaden. Statistikdelen ger ökad kunskap om Sveriges godstransporter utifrån trafikslag och varugrupper på aggregerad nationell nivå. Intervjuerna ger slutligen exempel på hur enskilda företag upplevt och hanterat pandemin (Figur 1.2).



Figur 1.2. Modell för rapportdisposition.

Målet med denna rapport är att ge ökad kunskap om hur pandemin påverkat godsflöden och vilka lärdomar godstransportaktörerna dragit inför kommande kriser. Tillgången till aktuell och detaljerad kvantitativa data är dock begränsad. Vid små förändringar kan det vara svårt att urskilja pandemins effekter från andra variationer. Intervjuerna baseras på en bredd av företag på godstransportmarknaden och inom samtliga trafikslag och kan ses som en källa som tillför information om den komplexitet och de utmaningar företag har upplevt under pandemin.

Urvalet av företag är dock litet (för mer information om intervjustudien, se Bilaga 6).

Statistikens begränsningar och att intervjuerna är få, gör att rapporten inte ska tolkas som en fullständig redogörelse för hur de svenska godsflödena har påverkats under coronapandemin. Metodvalet baserat på de tre olika metoderna ger dock förutsättningar för en nyanserad bild av helheten.

⁶ Se mer information metod, urval och frågeställningar för intervjuerna i bilaga 6.

2 Pandemin gav störningar på godstransportmarknaden

Pandemin har gett stora effekter på världsekonomin. Under pandemins första våg påverkades efterfrågan av stängda gränser, snabbt minskad efterfrågan med hastig volymminskning på globala transporter. Problemen vid godstransporternas gränsövergångar löstes inom några veckor och företag och konsumenter hittade tillbaka till marknaden. E-handel och ändrade konsumtionsmönster var viktiga drivkrafter. Stora ekonomiska stöd till företag och hushåll i flera länder gav en ketchupeffekt på efterfrågan av konsumtionsvaror och frakten av dessa. Denna ryckighet i ekonomin har lett till stora störningar i både produktion och transportkedjor vilket lett till högre priser på råvaror och transporter.

Underlaget till detta kapitel är främst hämtat från myndighetsrapporter och artiklar i media. Urvalet av ämnen bygger dels på uppdatering av den omvärldsanalys som ingick i Trafikanalys tidigare rapport *Godsflöden under coronapandemins första halvår*, dels från artiklar på ämnen som figurerat frekvent i media under hösten 2021.

2.1 Fallande råoljepriser steg igen

Under 2020 förändrades råoljepriserna kraftigt då priserna på både den internationella Brentoljan, och framför allt den amerikanska WTI-oljan föll snabbt. Orsaken var överproduktion av amerikansk olja i kombination med att samtliga oljelager redan var fyllda och en bristande efterfrågan på grund av det globala ekonomiska läget. Priset på Brent-olja föll påtagligt redan i januari 2020 när priset minskade från ungefär 66 till 52 dollar per fat, till att vara som lägst i mitten av april samma år med 22 dollar per fat. Efter det skedde en långsam återhämtning. I januari 2021 hade priset på Brent-oljan återhämtat sig till prisnivån från ett år innan och i september 2021 var priset på Brent-oljan på samma nivå som under januari 2019.⁷

2.2 Stor brist på halvledarkomponenter

Halvledare är av grundläggande betydelse inom elektroniken och ingår i dioder, transistorer och övriga halvledarkomponenter.⁸ Under 2021 har bristen på halvledare inom industrin uppmärksamats. Inte minst inom fordonsindustrin, där bristen gett upphov till minskad produktion och tillfälliga produktionsstopp, bland annat inom Volvo Cars. Många företag drog ned på produktionen i sina fabriker i början av pandemin, varpå efterfrågan och produktionen på halvledare minskade.

Samtidigt har efterfrågan på hemelektronik ökat under pandemin, bland annat på grund av ökat hemarbete. När fordonsindustrin ökade produktionen igen blev det brist på halvledare. En del av förklaringen till bristen är att industrin förlitat sig på "just-in-time"-leveranser vilket gjort

⁷ Dagen industri (2021). Brentolja.

⁸ Nationalencyklopedin (2021). Halvledare.

produktionen känslig för plötsliga förändringar i efterfrågan. Signaler om brister på halvledare har också lett till ett hamstringsbeteende som förvärrat krisen.⁹

2.3 Kraftigt ökad e-handel

E-handeln har haft stark tillväxt under coronapandemin.¹⁰ Totalt under 2020 ökade den svenska e-handeln med 40 procent jämfört med 2019. Vidare under första kvartalet 2021 ökade den totala e-handeln med 53 procent jämfört med motsvarande kvartal 2020, som är det sista kvartalet med "normala" jämförelsetal innan coronapandemin slog till mot Sverige.

Trots den höga tillväxttakten inom e-handeln under 2020 fortsatte branschen att växa med 16 procent under andra kvartalet 2021. Dagligvaruhandeln ökade med 27 procent, medan leksakshandeln på nätet ökade med 22 procent. Möbler och heminredning (+21 procent), hemelektronik (+18 procent) och apotekshandel (+17 procent) har också haft en stark utveckling.¹¹

Den ökade e-handeln märks i form av kraftigt ökade paketvolym, där hemleveranser har ökat mer än leveranser till ombud.¹² Den ökade e-handeln har fått logistik-branschen att växa. Detta gäller särskilt relativt nya aktörer på logistikmarknaden som har sett en snabb tillväxt under pandemin.^{13, 14}

2.4 Konjunkturer steg efter våren 2020

Pandemin innebar en drastisk nedgång på konjunkturbarometern¹⁵ med en bottennotering i april 2020. Efter april har indikatorn stigit fram till hösten 2021 (Figur 2.1). Tillverkningsindustrins konfidensindikator steg marginellt med 0,6 enheter i augusti 2021 till 129,2. Företagens produktionsplaner blev ytterligare optimistiska medan företagens omdömen om färdigvarulagrens och orderstockarnas storlek håller tillbaka ökningen. Konfidensindikatorn för bygg- och anläggningsverksamhet steg också med 0,6 enheter. Byggföretagens syn på orderstockarnas storlek har förbättrats och är nu de starkaste sedan augusti 2018.

Detaljhandelns konfidensindikator, som omfattar handel med motorfordon, dagligvaruhandel, sällanköpshandel och detaljhandel med drivmedel, föll i juli 2021 tillbaka med 7,0 enheter men pekar trots det på ett betydligt starkare läge än normalt. Samtliga frågor i indikatorn bidrar till minskningen, men den förklaras till störst del av mindre positiva signaler om de senaste månadernas försäljningsutveckling.

⁹ Dagens Nyheter (2021). Hamstring bakom bristen som stänger fabriker.

¹⁰ Trafikanalys publicerar en rapport om e-handel och godstransporter i januari 2022.

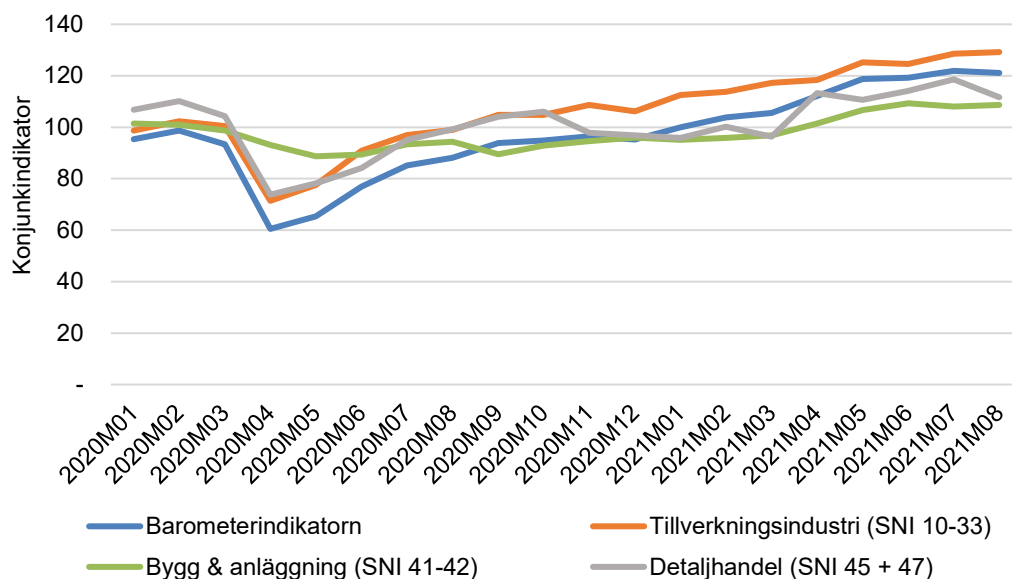
¹¹ PostNord (2021). E-barometern Kvartal 2.

¹² PostNord (2020) Rekordvolym i PostNords flöden – 800 000 paket på ett dygn.

¹³ Dagens industri (2021). Instabox fyrdubblar omsättningen: "Kan bli en enhörning".

¹⁴ Dagens industri (2021). Budbolagets superutveckling: 1 miljon fler svenska kunder – på ett år.

¹⁵ Barometerindikatorn mäter det aktuella stämningssläget i den svenska ekonomin genom att sammanfatta resultaten från företags- och hushållsbarometern. Indikatorn fångar förväntningar på framtida produktion, synten på nuvarande lagersituation och orderstock. Barometerindikatorn sammanfattar konfidensindikatorerna för industri, tjänster, bygg, detaljhandel och hushåll, som baseras på företagens och hushållens svar från enkäterna i Konjunkturbarometern.



Figur 2.1. Ett antal indikatorer från tre branscher baserat på SNI 10–33, 41–42 och 45+47 från Konjunkturbarometern: barometerindikatorn och indikatorer för tillverkningsindustrin, detaljhandeln samt bygg och anläggning.

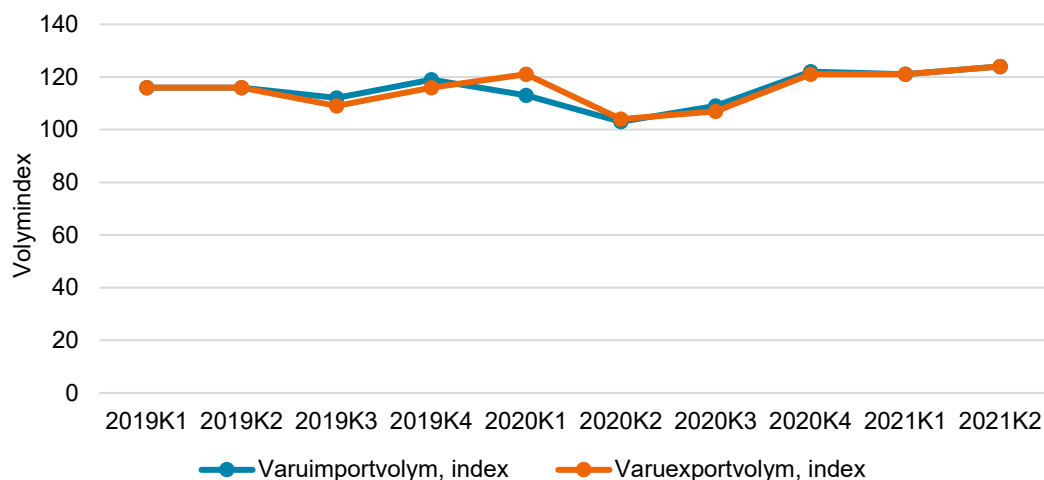
Källa: [Konjunkturbarometern](#), Konjunkturinstitutet.

Anm. Standardiseringen av Barometerindikatorn innebär att den inte kan beräknas som ett vägt medelvärde av nivån på de ingående sektorernas konfidensindikatorer. Medelvärde för samtliga indikatorer är 100 och standardavvikelse 10 från 1996 och framåt.

2.5 Import och export återhämtade sig fjärde kvartalet 2020

I början av pandemin, under andra kvartalet 2020, minskade både import och export med -11 respektive -10 procent jämfört med samma kvartal föregående år, rensat för prisförändringar (fasta priser). Vi mäter utvecklingen i fasta priser här istället för i löpande priser eftersom det bör ha en bättre överensstämmelse med transporterade godsmängder.

SCB:s import- och exportindex visar en stark återhämtning på import- och exportmarknaden redan från fjärde kvartalet 2020. Under det andra kvartalet 2021 ökade både varuexporten och varuimporten med 7 procent, jämfört med läget 2019, innan pandemin (Figur 2.2).



Figur 2.2. Varuimport och varuexport. Volymindex 2015=100 efter kvartal.
Källa: SCB

2.6 Containerbrist och stigande fraktpriser

Transporterna har blivit dyrare under pandemin. Bakom prishöjningarna finns en rad orsaker. I samband med att pandemin bröt ut skapades obalanser mellan utbud och efterfrågan på containerfrakt. Det är speciellt priserna på ruttor från Asien till Europa som har ökat. Kostnaderna för frakter i motsatt riktning har inte stigit lika mycket, vilket tyder på stora obalanser i transportkedjorna.¹⁶ Till följd av störningarna i den globala värdekedjan och det höga trycket på logistiklösningar har fartyg blivit stillastående i de stora hamnarna. Covid-utbrott har gjort att det tar längre tid att lossa och lasta fartygen, varpå det bildas kö på inkommande skepp.

Störningarna har lett till att containerbrist uppstått i Asien efter att tomma container blivit kvar i USA eller i Europa.¹⁷ Fartyg hamnar efter sin tidtabell, vilket orsakar köbildning, förseningar och stora kostnader.

Den nedsatta kapaciteten i kombination med fortsatt hög efterfrågan har lett till stigande fraktpriser.¹⁸ Tidigare låg standardpriset för en container på cirka 2 000 dollar men under pandemin ökade det till runt 16 000 dollar – en prisuppgång på cirka 800–900 procent. Under hösten 2021 har läget förbättrats men man får fortfarande betala fyra gånger mer för en container än innan pandemin och dessutom räkna med längre frakttider än vanligt. Obalansen väntas vara kvar åtminstone till våren 2022.¹⁹ Det stora trycket på containerfrakt har gett ett ekonomiskt uppsving för containerrederierna, som länge haft låg lönsamhet.²⁰

¹⁶ Riksbanken (2021). Fördjupning – Hur påverkar högre råvarupriser och fraktkostnader svensk inflation?

¹⁷ Svenska Dagbladet (2021). Tomma butikshyllor hotar i fraktkaoset.

¹⁸ Dagens infrastruktur (2021). Så ska svenska hamnar klara den nya logistikvärlden.

¹⁹ Aftonbladet (2021). Skyhöga containerpriser hotar svenska företag.

²⁰ Svenska Dagbladet (2021). Fraktboom ger nytt nordiskt vinstrekord.

2.7 Ökade råvarupriser under pandemin

Sedan pandemins akuta fas har efterfrågan på världsmarknaden ökat kraftigt, vilket har lett till att priset på råvaror, speciellt metaller och livsmedel, stigit kraftigt under 2021. Bland annat har priset ökat kraftigt för järn, stål och koppar, men även för halvledare, virke och kartong. Prisökningarna är starkt kopplat till den starka efterfrågan efter pandemins initiala dämpning av världsekonomin. Metaller och halvledare behövs inom både bygg- och bilindustrin samt i elektronikbranschen. Under pandemin har byggandet och hemsnickrandet ökat vilket gjort att efterfrågan på virke ökat. Den kraftigt ökade e-handeln har ökat efterfrågan på kartong.²¹

Den kraftiga efterfrågan beror dels på att ekonomierna kommit i gång i takt med att vaccinationerna ökat och smittspridningen minskat, dels på att många länder injicerat ekonomierna med kraftigt ekonomiskt stöd till både företag och hushåll. Bara i USA har stimulanspaket på flera tusen miljarder dollar delats ut för att stimulera konsumtionen.^{22, 23} Under pandemin har amerikanska hushåll vid tre tillfällen erhållit 27 000 svenska kronor i kontanta stöd för att hålla konsumtionen i gång.²⁴

2.8 Oklart hur nedstängningar påverkade godstransporterna

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 efterfrågan på olika produkter. Kraftiga nedstängningar kan således påverka både utbudet och efterfrågan av olika varor i landet, vilket också påverkar godstransporterna.

Utifrån ett nedstängningsindex från Our World in Data är det möjligt att göra en samlad bedömning av nedstängningsgraden för varje land under en längre tidsperiod. 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 2.3 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. Grönt innebär inga restriktioner och ju rödare färg på skalan betyder mer restriktioner.

²¹ Svenska Dagbladet (2021). Varorna alla vill ha – prisrusning.

²² Svenska Yle (2020). USA:s massiva räddningspaket på 2 000 miljarder är historiskt – men det är oklart om det räcker till för att skingra coronavirusets mörka moln.

²³ Svenska Dagbladet (2021). Bidens nya stödpaket: 1 900 miljarder dollar.

²⁴ Svenska Dagbladet (2021). Therese Larsson Hultin: Vill släppa fången fri – för halvledarnas skull.



Figur 2.3. Index för alla samlade nedstängningsåtgärder för Sverige och 19 länder som är Sveriges största handelspartners sett till varuvärdet under perioden januari 2020 till augusti 2021.

Anm: Skalan är niogradig och går från grönt till rött, där grönt innebär inga restriktioner och rött innebär mer restriktioner.

Källa: Egen bearbetning av Government Stringency Index.

Pandemins utbredning följdes snabbt av gränskontroller, utgångsförbud och exportrestriktioner. Åtgärder för att bekämpa coronaviruset har påverkat Sveriges utrikeshandel. Dagens produktionskedjor som sträcker sig över flera landsgränser är känsliga när det blir störningar i någon del av kedjan.²⁵

För Sveriges del började krisen och osäkerheten i världsekonomin göra avtryck på handelsflödena framför allt från mars 2020. Botten nåddes under andra kvartalet då osäkerheten i den svenska ekonomin var som störst.²⁶ Vid pandemins första våg kunde man se att Sveriges utrikeshandel sjönk samtidigt som flera länder, däribland Belgien och till

²⁵ Kommerskollegium (2020). Coronavirusets spridning – så påverkas utrikeshandeln.

²⁶ Kommerskollegium (2021). Turbulent handelsår i coronapandemins spår.

Storbritannien, införde omfattande nedstängningar. Även om man inte direkt kan härleda förändrade godsflöden mellan olika länder och till coronarelaterade åtgärder, sammanfaller dessa med varandra väl i tid.²⁷

Efter den turbulenta våren 2020 förefaller det inte vara någon tydlig koppling mellan godstransporterna och ländernas nedstängningar eller graden av stränghet i åtgärderna. Vi vet dock att varuhandeln återhämtade sig under andra halvåret medan tjänstehandelns nedgång följde med in i 2021, då den sektorn varit känsligare för begränsad personrörlighet och andra restriktioner.²⁸

Det är dock rimligt att anta att nedstängningarna fortsatt påverka godstransporterna och varuhandeln då nedstängningar och restriktioner påverkat människors förmåga att komma till arbete och skola men också påverkat deras konsumtion. Vi har dock inte funnit stöd för det, men är något som vore intressant att studera vidare i framtiden.

²⁷ Trafikanalys (2020) Godstransporterna under pandemins första halvår.

²⁸ Kommerskollegium (2021). Turbulent handelsår i coronapandemins spår.

3 Små förändringar i svenska godsflöden totalt sett

Detta kapitel baseras på underlagsdata till de kvartals- och årsrapporter som Trafikanalys redovisar som officiell statistik samt övrig tillgänglig relevant statistik. Underlagsdata speglar helåret 2020 men även första och andra kvartalet 2021. År 2019 är att betrakta som referensår. Vi utgår främst från mängden transporterat gods (ton) då den statistiken är mer detaljerad och jämförbar på kvartalsnivå mellan trafikslagen. Transportarbetet (tonkilometer) används som komplement då det är möjligt.²⁹

3.1 Varustransporter per trafikslag

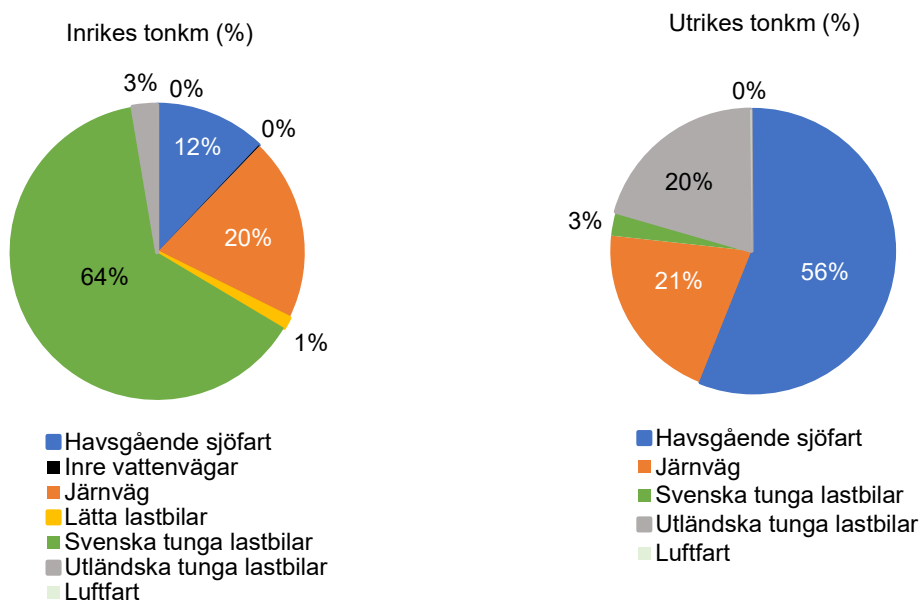
På aggregerad nivå för hela landet är det normalt sett små förändringar i godstransportmönster från år till år. Variation inom enskilda redovisningsgrupper, såsom varugrupper eller län, kan däremot vara stora. Särskilt i lastbilsundersökningen, som är en urvalsundersökning, kan det uppstå stora variationer inom vissa redovisningsgrupper mellan kvartal och år. Det gör det svårt att dra större starka slutsatser om stora tillfälliga förändringar.

Inrikes respektive utrikes godstransporter utgör marknader med olika förutsättningar. Förutom tillgänglighet till infrastruktur påverkas transportmönstren bland annat av näringslivets struktur, vilka varor som produceras och konsumeras och var produktion och konsumtion är lokaliserad.

I inrikes trafik, på kortare avstånd och på första och sista sträckan i en leveranskedja, har lastbilstransporter stora logistiska fördelar, genom ett omfattande transportnät och möjligheter att nå olika målpunkter.

Under 2020 svarade lastbilstransporter för cirka 68 procent av allt godstransportarbete *inrikes*, varav de svenska tunga lastbilarna utgjorde 64 procent, de utländska tunga lastbilarna 3 procent och de lätta lastbilarna omkring 1 procent (Figur 3.1). Av resterande 32 procent stod järnvägen och havsgående inrikes sjöfart för 20 respektive 12 procent. Inrikes godstransporter med flyg och de inre vattenvägarna (Mälaren, Vänern och Göta älv) är i sammanhanget obetydliga, med andelar på runt 0,1 procent vardera.

²⁹ Godstransportarbete mäts i tonkilometer (tonkm). När ett ton gods transporteras en kilometer utförs en tonkilometer. Transportarbete är ett användbart mått för att fånga aktiviteten eller produktionen i transportsektorn. Transportarbete i Sverige mäter transportarbete som utförs på svenskt territorium, alltså på svensk mark, i svenska farvatten och i svenskt luftrum.



Figur 3.1. Inrikes och utrikes transportarbete efter trafikslag, miljoner tonkm. År 2020.

Källa: Trafikanalys bearbetningar av Transportarbete.

Anm: För år 2020 saknas dataunderlag för de utländska lastbilarnas transportarbete och deras uppgift är därför skattad med hjälp av tidigare år genom att anta en linjär trend som extrapoleras till aktuellt år.

I utrikes trafik är avstånden ofta längre. Genom att Sverige till stor del är omgivet av vatten blir sjötrafiken central för frakt av varor.

Sjöfarten svarade för cirka 56 procent av allt godstransportarbete *utrikes*. Järnvägen och lastbilarna svarade för 21 respektive 23 procent, varav utländska tunga lastbilar för 20 procent och svenska tunga lastbilar för 3 procent. I den gränsöverskridande lastbilstrafiken är alltså de utländska lastbilarna vanliga. Inom järnvägen svarar malmtransporter för en betydande andel, inte minst utrikes. Utrikes flygfrakt är i sammanhanget obetydligt med en andel på runt 0,1 procent av det totala transportarbetet.

Jämfört med 2019 är det små förändringar i det totala transportarbetet och marknadsandelarna för de olika trafikslagen. Vägtrafikens andel kvarstår på ungefär samma nivå som 2019.

3.2 Gods på väg utan större förändringar

I detta avsnitt beskriver vi godstransporter på väg. Som datakällor används Trafikanalys officiella statistik om godstransporter med svenskregistrerade tunga lastbilar³⁰, Trafikverkets mätningar av trafikarbetet på det statliga vägnätet samt data från trängselskatterna i Stockholm och Göteborg.

³⁰ Trafikanalys presenterar varje kvartal officiell statistik baserat på en urvalsundersökning om transporter med svenskregistrerade tunga lastbilar, lastbilsundersökningen. Statistiken presenteras för fyra olika "dimensioner": antal transporter, transporternas samlade vikt i ton, totalt antal kilometer av transporter och transportarbetet mätt i tonkilometer. 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.

Viss förändring av transporterade varor med lastbil

Resultaten från Trafikanalys lastbilsundersökning visar att lastbilstrafiken i stort sett var oförändrad under 2020 jämfört med 2019. Detta avser såväl antal transporter som lastad godsmängd, körda kilometer och transportarbetet. Totalt fraktades 470 miljoner ton gods i inrikestrafiken med svenskregistrerade tunga lastbilar under 2020.

Även om inga signifikanta skillnader syns på totalnivå för den tunga inrikes lastbilstrafiken är det vissa varugrupper som sticker ut under året. Exempelvis varugruppen *Jordbruk, skogsbruk och fiske* som ökade med 35 procent, varav *Rundvirke* som ingår i denna grupp, stod bakom förändringen med en ökning om 36 procent av fraktad godsmängd mellan 2019 och 2020. Faktum är att varuslaget *Rundvirke* ökade signifikant inom samtliga mätvariabler dvs. även för körda kilometer (+41 procent), transportarbetet (+40 procent) samt antal transporter (+35 procent). Det hänger troligen samman med den stora efterfrågan på byggvaror under pandemin, både i Sverige och utrikes.³¹

Stora signifikanta minskningar av transporterad godsmängd ses inom varugrupperna *Metallvaror* (-56 procent), *post och paket* (-40 procent) samt *Flyttgods* (-48 procent). När det gäller *Post och paket* minskade transportarbetet med över hälften (-53 procent) och körda kilometer med last med 35 procent. Även transportarbetet för *Flyttgods* minskade under året till hälften (-50 procent). Avseende antal transporter med last var det två varugrupper som minskade, *Textil och beklädnadsvaror* (-66 procent) samt *Kemikalier och kemiska produkter* (-44 procent).

Att de tunga lastbilarnas transporter med varugruppen *Post och paket* minskat under pandemin när e-handeln ökat kraftigt kan tyckas märkligt. Förklaringar kan bestå av att butikshandeln haft en svagare utveckling denna period och därmed haft färre leveranser med tunga lastbilar till butiker och köpcentra. Istället har e-handelns transporter till ombud och hemleverans ökat, vilket oftast körs med lätta lastbilar. Vi vet dock inte detta med säkerhet, då e-handelns transporter inte kan särskiljas i vare sig lastbilsstatistiken eller annan statistik. Dessutom fortsätter brevmängderna att minska.³²

Livsmedelshandelns omsättning ökade under pandemin, både i butik och via e-handel, medan restaurangbranschen samtidigt haft en stor nedgång. Denna ändrade fördelning av livsmedelshanteringen tycks transportmässigt ha tagit ut varandra, åtminstone vad gäller de transporter med tung lastbil som återspeglas i statistiken i varugruppen *Livsmedel, drycker och tobak*.

På länsnivå syns mellan 2019 och 2020 en signifikant förändring i Västerbottens län där lastad och lossad godsmängd på tunga lastbilar ökat med 74 respektive 63 procent. Utifrån våra intervjuer skulle denna ökning kunna kopplas till den ökade trävaruhandeln som delvis fått andra marknader och transportmönster. Viss överflyttning av trävaror har, enligt vår intervjustudie (se avsnitt 4.2), skett från sjö i de norra hamnarna i Sverige till väg för transport till hamnar söderut i samband med större försäljning på den amerikanska marknaden. Siffror

³¹ Enligt branschorganisationen Svenskt trä (2021) har efterfrågan på svenska trävaror ökat främst på grunda minskad produktion från andra länder. Inledningsvis hade både Kanada och Ryssland svårt att leverera under pandemin vilket ledde till stora underskott på den globala marknaden. E-post från en branschorganisation pekar också på pandemieffekter som ökad renovering men också hemarbete som skapade ökad inhemsk efterfrågan på sågat trä men också mer papper. Därtill spelar strukturella faktorer roll, som längre transportavstånd från aktuella avverkningar som i sin tur samvarierar med säsong, konjunktur och geografiska förutsättningar.

³² PTS (2021). Svensk postmarknad 2021.

från Skogsindustrierna visar också att försäljningen av svenska trävaror till den amerikanska marknaden under 2020 nästan har fördubblats.³³

Varken första eller andra kvartalet 2021 syns några signifikanta skillnader på total nivå jämfört med 2019 i den tunga lastbilstrafikens statistik. Men kraftiga variationer i vissa varugrupper och län förekommer. Under första kvartalet 2021 ökade både lastade och lossade godsmängder i Gävleborgs och Västernorrlands län på total nivå signifikant. I Gävleborgs län med +112 respektive +119 procent och i Västernorrlands län med +149 respektive +189 procent jämfört med 2019. Bland varuslagen syns ökning i körda kilometer med last i varugruppen *Andra icke-metalliska mineraliska produkter* (+83 procent) samt en nästintill halvering av *Metallvaror* (-48 procent).

Under andra kvartalet 2021 ökade transportarbetet för varugruppen *Jordbruk, skogsbruk och fiske* (+67 procent) utan någon signifikant skillnad specifikt för rundvirket jämfört med 2019. Dessutom ökade *Styckegods och samlastat gods* för flera variabler, transportarbetet (+57 procent), körda kilometer med last (+43 procent) och transporterad godsmängd (+39 procent). I Gävleborgs län ökade den lastade godsmängden med tunga lastbilar med 91 procent.

Svenska lastbilar fraktade mindre gods inom andra länder

Färre än 1 procent av transporterna med svenskregistrerade tunga lastbilar går till, från, eller inom andra länder. Denna andel var oförändrad jämfört med 2019. Drygt 5 miljoner ton gods fraktades i utrikestrafiken med svenskregistrerade fordon under 2020. Majoriteten av detta (67 procent) kördes till eller från Norge. De svenska lastbilarnas cabotage³⁴ utgör en liten del av de internationella transporter som utförs med svenska tunga lastbilar (3 procent av fraktade ton och 4 procent av körda kilometer i utrikes trafik). Under 2020 minskade cabotaget signifikant, både mätt i ton (-60 procent) och körda km (-44 procent). Denna minskning kan bero på de restriktioner som infördes kring passager och karantänsregler i olika länder inledningsvis under pandemin.

Tung trafik på statligt vägnät minskade marginellt under pandemin

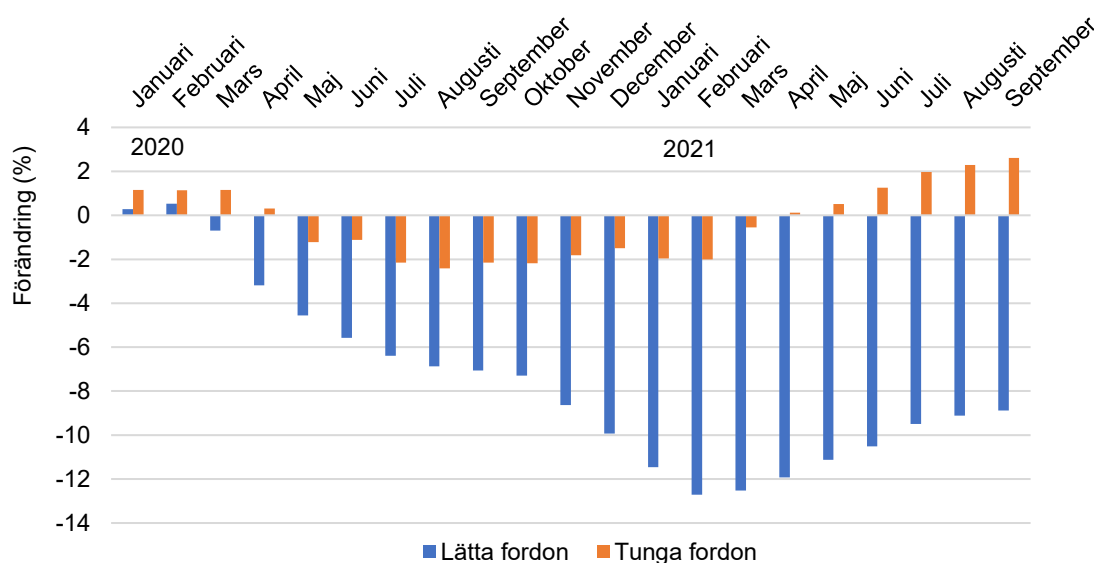
Trafikverket redovisar löpande hur trafikarbetet (fordonskilometer) utvecklas på det *statliga* vägnätet.³⁵ De publicerar varje månad utvecklingstal som avser dels *lätt* trafik (personbil och andra lätta fordon dvs. med totalvikt om max 3,5 ton), dels *tung* trafik (tung lastbil och buss). I dessa uppgifter kan inte tunga lastbilar och bussar särskiljas, inte heller om de är utländska eller inte. Denna statistik visar att den tunga trafiken påverkats betydligt mindre än den lätta trafiken under hela pandemiperioden. Under sensommaren – hösten 2021 är nivån på den tunga trafiken till och med högre än 2019. (Figur 3.2) För hela kalenderåret 2020 uppmättes förändringen i totalt trafikarbete på statligt nät till -8,9 procent, medan den tunga trafiken minskade med 1,5 procent.³⁶

³³ Skogsindustrierna (2020). Skogsindustrin ökar exporten till USA. Marknadsrapport: Så går det för skogsindustrin.

³⁴ De svenskregistrerade lastbilarnas cabotage är de transporter som både startar och slutar i ett specifikt land som inte är Sverige.

³⁵ Knappt 75 procent av allt trafikarbete på väg utförs på det statliga vägnätet.

³⁶ Trafikverkets årsredovisning 2020.



Figur 3.2. Trafikarbete på statligt vägnät, för lätt trafik (personbilar och andra lätta fordon) respektive för tung trafik (tung lastbil och buss). Förändring av trafikvolym i procent under januari 2020 – september 2021. Januari – februari 2021 jämförs med motsvarande månad 2020, medan mars 2021 och framåt jämförs med 2019.
Källa: Trafikverket

Trafikanalys statistik över trafikarbetet visar att de tunga lastbilarna stod för 84 procent av de tunga fordonens trafikarbete på svenska vägar (inklusive utländska fordon) under 2020. Trafikarbetet med tunga lastbilar på det svenska vägnätet minskade med 3 procent medan bussarnas trafikarbete minskade med 11 procent jämfört med 2019.³⁷ Vi kan med andra ord dra slutsatsen att den ökade tunga trafiken på statligt vägnät avspeglar en ökad trafik med tunga lastbilar.³⁸

Ökning av lätta lastbilar till och från storstäderna

För att beskriva trafikutvecklingen i storstäderna Stockholm och Göteborg för olika fordons-typer kan trängselskattedata användas. 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.³⁹

Det är med dessa uppgifter möjligt att särskilja exempelvis lätta och tunga lastbilar som passerar trängselskattestationerna. Däremot saknar vi information om branschtillhörighet för lastbilarna. Vi kan inte heller säga något om vilken typ av lastbilar som passerar, om det är bilar som fraktar varor eller om det främst är servicebilar för hantverkare, mer än om de är lätta eller tunga.

³⁷ Under 2020 hade de tunga lastbilarna ett sammanlagt trafikarbete på drygt 4 624 miljoner fordonskilometer, mot bussarnas drygt 900 miljoner fordonskilometer. Trafikanalys (2021). Trafikarbete på svenska vägar (Trafikanalys statistik).

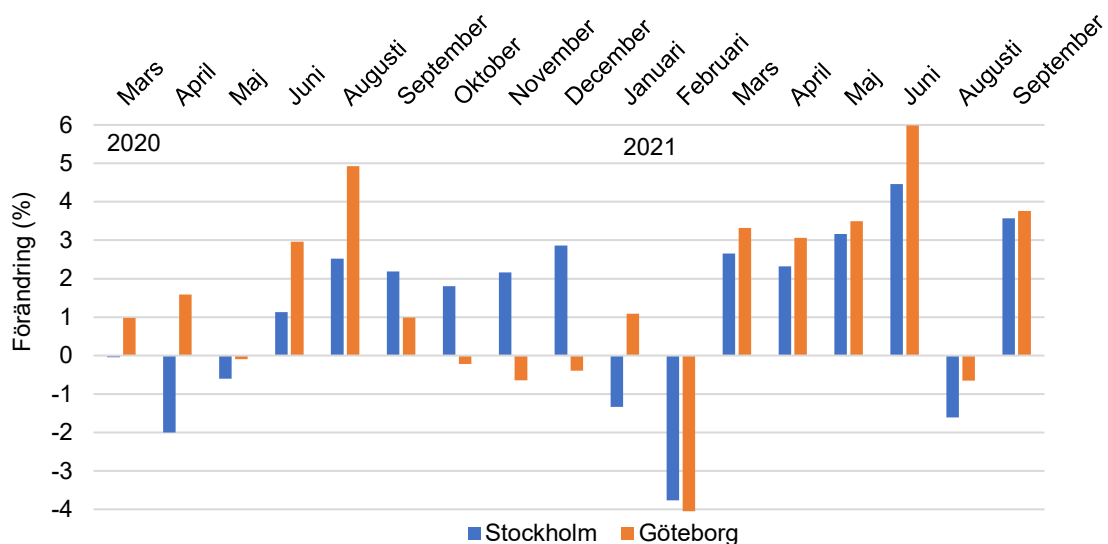
³⁸ Utifrån den tidtabellagda busstrafiken vet vi att en stor majoritet av de bussarnas sträckor körs i den subventionerade regionala kollektivtrafiken (98 procent). Denna trafik går främst i tätorter och därmed till stor del på kommunala vägar. De mer långväga bussturerna som kör längre sträckor på statligt vägnät – beställnings- trafik, chartertrafik och flygbussar – har haft en starkt reducerad trafik under pandemin.

³⁹ I Stockholm finns 20 betalstationer och i Göteborg 36 betalstationer. Trängselskatt betalas per passerande fordon under måndag-fredag, alla månader utom juli (fr.o.m. 2020 beskattas dock passerande fordon första veckan i juli i Stockholm). Undantag från skatt är nätter, vissa helgdagar och vissa fordon (uttryckningsfordon, bussar med totalvikt av minst 14 ton, diplomatregistrerade fordon, motorcyklar samt militära fordon).

Antal passerande fordon i Stockholm och Göteborg har en likartad fördelning mellan de olika fordonsslagen. Men Stockholm har en något större andel lätta lastbilar som passerar och Göteborg har en något större andel tunga lastbilar.

Både de lätta och tunga lastbilarnas trafik ökade kraftigt strax innan pandemin, i januari–februari 2020 jämfört med motsvarande period 2019, i både Stockholm och Göteborg. Denna ökning stannade helt av när pandemin började påverka vårt samhälle. I januari – februari 2021 minskade både de tunga och lätta lastbilarnas passager kraftigt igen, i både Stockholm och Göteborg. Observera att detta är i jämförelse med motsvarande månader 2020 då trafiken med tunga lastbilar ökade rejält.

Redan i juni och än mer i augusti 2020 ökade trafiken med lätta lastbilar igen, jämfört med motsvarande period året innan. Mellan mars och juni 2021 har antalet lätta lastbilar legat långt över prepandemiåret 2019. Hur stor del som ökad e-handel har i detta kan vi tyvärr inte mäta, eftersom vi inte vet vad eller hur mycket som fraktas med dessa fordon (Figur 3.3).

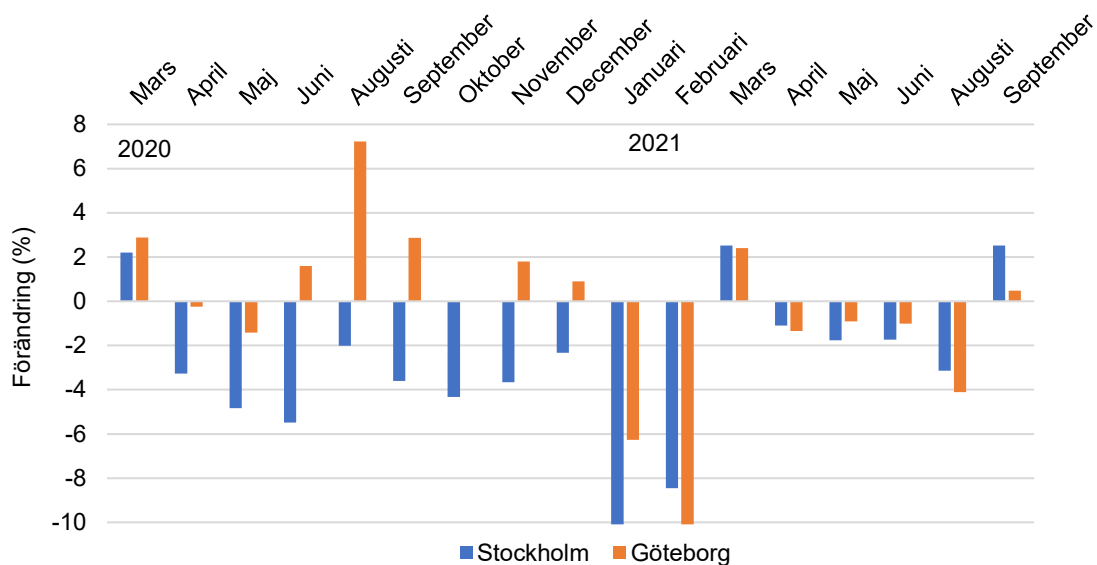


Figur 3.3. Trängselskattepassager i Stockholm respektive Göteborg, procentuell skillnad mellan åren. Mars 2020 – februari 2021 jämförs med motsvarande månader året innan, mars–september 2021 jämförs med motsvarande månad 2019. Lätta lastbilar.

Källa: Transportstyrelsen

Anm: Figuren avser samtliga passager under skattebelagda tider, även av skattebefriade fordon. Jämförelser görs med månader innan pandemin under 2019 och 2020. Juli månad görs inga mätningar.

Inledningsvis i pandemin, i april 2020, minskade de tunga lastbilarnas passager till/från Stockholm. Samtidigt har de i Göteborg under flera månader legat över eller mycket över normala nivåer. Både de tunga och lätta lastbilarnas passager minskade kraftigt i januari – februari 2021, i både Stockholm och Göteborg vid jämförelse med motsvarande månader 2020 då trafiken med tunga lastbilar ökade rejält. Från mars till september 2021 har antalet tunga lastbilar legat ett par procent över eller under pre-pandemiåret 2019 (Figur 3.4).



Figur 3.4. Trängselskattepassager i Stockholm respektive Göteborg, procentuell skillnad mellan åren. Mars 2020 – februari 2021 jämförs med motsvarande månader året innan, mars – september 2021 jämförs med motsvarande månader 2019. Tunga lastbilar.

Källa: Transportstyrelsen

Anm: Figuren avser samtliga passager under skattebelagda tider, även av skattebefriade fordon. Jämförelser görs med månader innan pandemin under 2019 och 2020. Juli månad görs inga mätningar.

Sammanfattningsvis kan vi konstatera att den tunga inrikes vägtrafiken totalt sett tycks ha påverkats relativt lite av pandemin, godstransporterna visar inga signifikanta skillnader på total nivå under vare sig 2020 eller första halvan av 2021. Under hösten 2020 har trafikarbetet av tung trafik på statliga vägar t.o.m. ökat.

Enligt avläsningar av trängselskattepassager har de lätta lastbilarnas passager ökat kraftigt till/från både centrala Stockholm och Göteborg jämfört med innan pandemin. Sedan mars 2021 har antalet lätta lastbilars passager i både Stockholm och Göteborg legat långt över 2019 års nivåer. De tunga lastbilarnas passager har samma period legat under 2019 års nivåer.

Utförlig statistik om fordonspassager över gränserna saknas

För pandemiperioden saknar vi information om utländska lastbilars verksamhet till, från och inom Sverige. Vi vet dock att i den gränsöverskridande lastbilstrafiken har de utländska lastbilarna en betydligt högre andel än de svenska.

Mängden passerande fordon över svensk-finska gränsen mäts av Finska Trafikledsverket. Mot Danmark har vi statistik om passager över Öresundsbron. För gränsen mot Norge finns inte uppgifter om annat än totala trafikflöden över gränsen, dvs. inget specifikt om tunga lastbilar. För statistik kring gränspassager hänvisar vi till Trafikanalys sammanfattande beskrivning *Transportläget*.⁴⁰

Summerar vi den tunga vägtrafikens godstransporter tycks den ha påverkats relativt lite av pandemin, även om det funnits relativt tydliga förändringar kvartalsvis för specifika varugrupper. Däremot visar trängselskattedata att de lätta lastbilarna ökat.

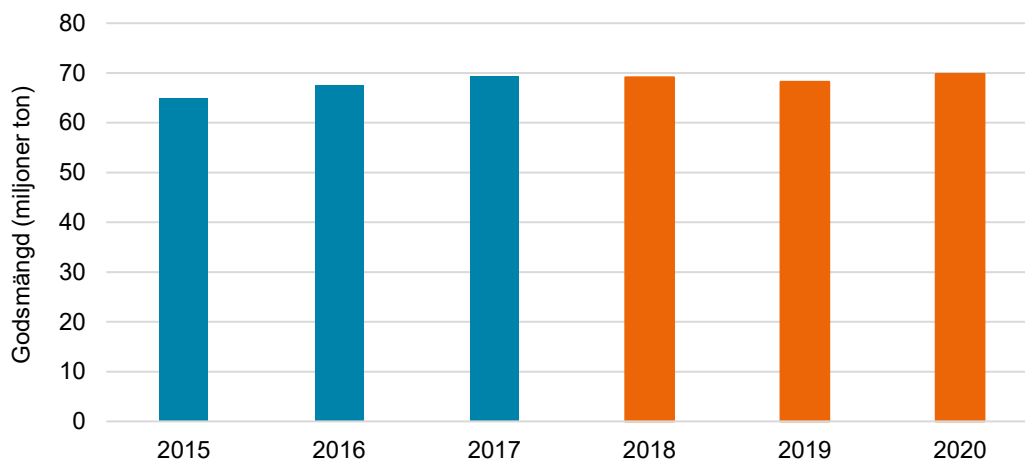
⁴⁰ Trafikanalys (2021). Transportläget, Gränsöverskridande trafik.

3.3 Stabila godsflöden på järnväg

Statistiken om godsflöden på det svenska järnvägsnätet innefattar kvartalsuppgifter om fraktade ton, tonkilometer och körda kilometer. Statistik om järnvägsgods per varugrupp publiceras enbart för helår och saknas därför i redogörelsen för första halvan av 2021. Med hjälp av uppgifter från Trafikverkets uppföljningssystem för punktlighet och störningar för järnvägssystemet (LUPP) kan vi se hur trafiken med godståg har förändrats geografiskt, mätt som framförda tågkilometer, under första halvan av 2021 jämfört med samma period 2020.

Sammanfattningsvis har det totalt sett inte skett några stora förändringar för gods-transporterna på järnväg. De förändringar som syns är svåra att koppla till pandemin. Under 2020 transporterades 70 miljoner ton gods på järnväg i Sverige (både inrikes och utrikes), en ökning med 2 procent från 2019. På grund av förändrade insamlings- och bearbetningsmetoder är statistiken om godsvolymer på det svenska järnvägsnätet enbart jämförbara från 2018 och framåt. Vi kan dock konstatera att förändringen sedan dess har varit liten. Mellan 2018 och 2019, minskade godsvolymer som helhet med 1 procent (Figur 3.5).

Knappt hälften, 34 miljoner ton, (48 procent) av godsmängden på järnväg i Sverige transporterades utrikes där även transit räknas in.



Figur 3.5. Transporterad godsmängd på järnväg i Sverige, miljoner ton, år 2015–2020.

Källa: Järnvägstransporter 2021 kvartal 2 (Trafikanalys Statistik 2021:30).

Anm. Statistiken från och med 2018 är inte jämförbar med tidigare år på grund av förändrade insamlings- och bearbetningsmetoder. Därav avvikande färg på staplarna för åren 2015 - 2017.

Största varugruppen på järnvägen är malm och andra produkter från utvinning, som under 2020 utgjorde 42 procent av godsvikten. Varuslag som ökade på järnvägen under 2020 jämfört med fjolåret mätt i godsmängd var *Metallvaror* (+ 19 procent), *Returmaterial och återvinning*, *Livsmedel drycker och tobak* med ökningarna på 12 procent vardera. Produkter från *Jordbruk, skogsbruk och fiske* ökade med 18 procent, trots att mängden *Rundvirke* som ingår i denna varugrupp minskade kraftigt (- 16 procent).

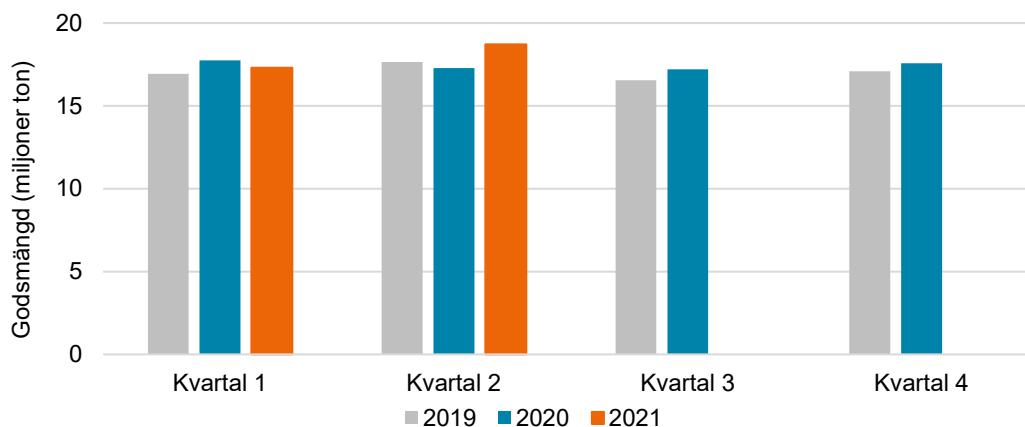
På järnväg ser vi således en motsatt bild när det gäller fraktad mängd *Rundvirke* (-16 procent) jämfört med lastbilstransporterna där de ökade med 36 procent. Inom varugruppen *Trä samt varor av trä och kork* ökade transporterad godsmängd på järnväg med 4 procent, däremot var det kraftiga variationer av segmenten inom denna varugrupp. Exempelvis ökade *Flis, trä och sågavfall* med 28 procent samtidigt som *Sågade och hyvlade trävaror* minskade med 12 procent.

Transportmängderna av *Farligt gods* på järnväg minskade med 16 procent under 2020. Varav mängden *Brandfarliga vätskor* minskade med 36 procent mellan 2019 och 2020. Vilket bland annat kan bero på minskade bränsletransporter till Arlanda. En effekt av färre flygavgångar är minskade bränsleleveranser till flygplatserna. Till Arlanda går flygbränsletransporterna på järnväg mellan Gävle Hamn och Brista lossningsstation utanför Arlanda. Innan pandemin körde Green Cargo mellan 10–15 tåg i veckan på denna sträcka. Under pandemin minskade detta till ett tåg i veckan. Flygresandet har ökat igen, men det är en oviss framtid.⁴¹

Ökning av malm på Malmbanan under 2020

Vi kan alltså totalt se en viss ökning i godsvolymer på järnväg i Sverige under 2020 (+2 procent), förändringen är dock så pass liten att det är svårt att bedöma pandemins påverkan. Det enda kvartal där godsvolymer minskade på järnväg var andra kvartalet 2020, när pandemin började drabba Sverige (Figur 3.6). Denna minskning tycks bero på en minskning av *Malm på Malmbanan* detta kvartal. Under övriga kvartal under 2020 ökade de totala godsmängderna med mellan tre och fem procent jämfört med fjolåret. För helåret 2020 ökade den inrikes godsmängden av *Malm på Malmbanan* med 20 procent, men i utrikestrafiken var det en minskning med 3 procent.⁴²

Under både första och andra kvartalet 2021 ökade de totala godsmängderna på järnvägen i Sverige (+2 procent respektive +6 procent) jämfört med motsvarande kvartal 2019. Ökningen blir ännu starkare sett enbart till inrikestrafiken (+5 procent respektive +9 procent). Förändringen tycks bestå av ökad godsmängd fraktad i både inrikes- och utrikestrafiken, samt främst av annat gods än malm på Malmbanan (Figur 3.6).



Figur 3.6. Transporterad godsmängd på järnväg i Sverige, miljoner ton. Kvartal 1–4, 2019–2020 samt kvartal 1–2 2021.

Källa: Järnvägstransporter 2021 kvartal 2 (Trafikanalys Statistik 2021:30).

Transportarbetet⁴³ för gods på järnväg uppgick totalt sett till nära 22,1 miljarder tonkilometer under 2020, en minskning med 1 procent jämfört med 2019. Som nämnts tidigare har godsmängden ökat under denna period, även om förändringen är liten (+2 procent). En möjlig förklaring till det ökade transportarbetet är högre fyllnadsgrad mellan 2020 och 2019.

⁴¹ Green Cargo (2021) Utan tåget lyfter inte flyget – nytt avtal mellan AFAB och Green Cargo.

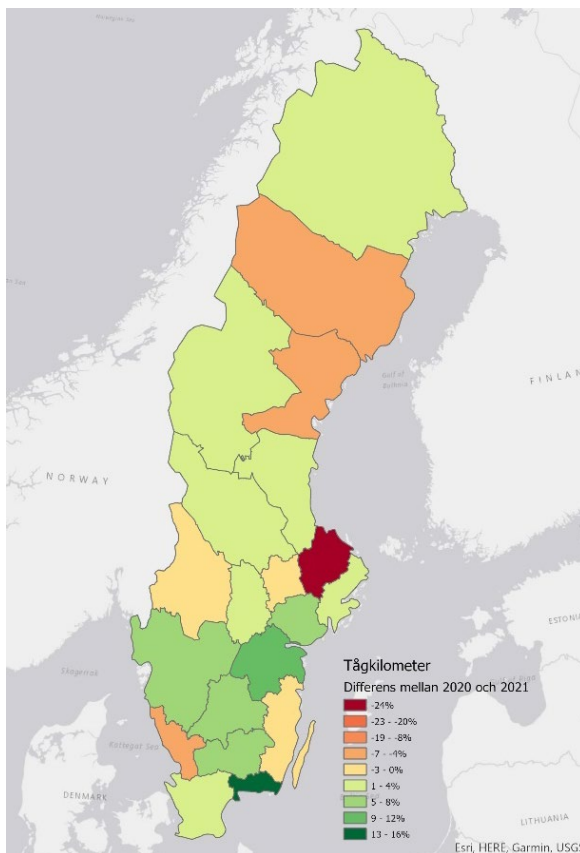
⁴² Malmtågen går i två riktningar. Till Luleå (inrikes) och till Narvik (utrikes). Det är alltså inrikes som ökat med +20 procent. Totalt ökade godsmängden på Malmbanan med +3%.

⁴³ Transportarbetet mäts i tonkilometer och beräknas som godsmängden som lastats på en järnvägsvagn gånger den debiterade transportsträckan i kilometer.

Första kvartalet 2021 minskade det totala transportarbetet för gods på järnväg med 2 procent jämfört med 2019. Under andra kvartalet var ökningen däremot 8 procent. I inrikestrafiken uppgick ökningen i transportarbetet under andra kvartalet 2021 till 14 procent jämfört med 2019, exklusive malm på malmbanan var ökningen 16 procent.

Färre körda tågkilometer med godståg under 2020

Ser vi istället till trafiken av godståg i Sverige, mätt som framförda tågkilometer, kan vi observera en minskning med 3 procent för helåret 2020 jämfört med 2019. Och det är stora skillnader i trafikutvecklingen mellan länen. Under 2020 ökade godstrafiken i Jönköpings län (3 procent), Norrbottens län (4 procent) och Östergötlands län (6 procent). Samtidigt som den minskade främst i Uppsala län (–34 procent), Stockholms län (–15 procent), Kalmar län (–11 procent) samt i Hallands län (–12 procent). Vi saknar kännedom om vad förändringarna består av, men ett rimligt antagande är att minskningen av trafik i Uppsala län kan bestå av minskade bränsletransporter till Arlanda (se mer under 3.3). Den totala minskningen i mängden transporterat farligt gods under 2020 (–16 procent) kan styrka detta. Under 2021 års första halvår ökade däremot antalet framförda tågkilometer totalt med närmare 2 procent jämfört med motsvarande period 2020. Län med störst ökning var Blekinge län (16 procent), Östergötlands län (9 procent) samt Jönköping och Västra Götalands län (8 procent vardera). Samtidigt som mängden framförda tågkilometer som framfördes i Uppsala län har fortsatt att minska kraftigt, jämfört med första halvåret 2020 var nedgången 24 procent (Figur 3.7).



Figur 3.7. Framförda tågkilometer med godståg inom respektive län baserat på startlän för tåget, differens mellan första halvåret 2021 med motsvarande period 2020.

Källa: Egen bearbetning av data från Trafikverkets trafikuppföljningssystem.

Godståg över gränserna

Av godsmängderna på järnväg går hela 48 procent i utrikestrafik. En mycket stor del av utrikes gods på järnväg mätt i ton är malm på Malmbanan. Av godset som fraktades till utlandet 2020 minskade kombigodset⁴⁴ med 27 procent, däremot ökade vagnslastgodset med 33 procent jämfört med 2019.

Godsmängden som fraktades utrikes ökade totalt sett (+2 procent) under 2020. Bortser man från mängden malm på Malmbanan var ökningen ännu högre (11 procent). Transportarbetet i utrikestrafiken minskade dock med 7 procent detta år, både med och utan malm på malmbanan. Det betyder alltså att transporterad vikt per kilometer ökat. Vi vet inte om det beror på att trafikarbetet minskat eller om varje tåg lastar mer.

Under det första kvartalet 2021 minskade både fraktad godsmängd (–1 procent) och trafikarbetet (–9 procent) jämfört med motsvarande kvartal 2019. Under andra kvartalet ökade den fraktade godsmängden (+3 procent) samtidigt som förändringen var fortsatt negativ för transportarbetet (–2 procent).

Godstågstrafiken över Öresundsbron har gått ungefär som före pandemin. Med undantag för en vecka i juli respektive september då banarbeten på den danska sidan medförde minskad trafik.⁴⁵

Avslutningsvis kan vi konstatera att transporterad godsmängd på järnväg ökade med två procent under 2020 jämfört med fjolåret, men med stora variationer inom varuslagen. I inrikestrafiken ökade godsmängden av malm på Malmbanan med 20 procent detta år, i utrikestrafiken var det däremot en minskning med 3 procent. Godsmängderna har under andra kvartalet 2021 ökat kraftigt, främst i inrikestrafiken.

3.4 Liknande godsvolymer för sjöfarten – men färre fartygsanlöp

Inom sjöfarten är det framför allt färjeresandet som drabbats samt även trafiken med passagerarfartyg för gods (RoPax). Jämförelserna nedan görs mot hur det såg ut innan pandemin under 2019, per kvartal eller månad eller för pandemin som helhet. Sjöfrakten har klarat sig relativt väl under pandemin, sett till totalt hanterad godsmängd, men det har förekommit enskilda kvartal och månader med stora förändringar⁴⁶. Ser vi till hela pandemin (2020Kv2 – 2021Kv2) jämfört med närmaste perioden innan (2019Kv1 – 2020Kv1), är minskningen i totalt hanterad godsmängd endast -1 procent.

Stora förändringar enskilda kvartal och månader

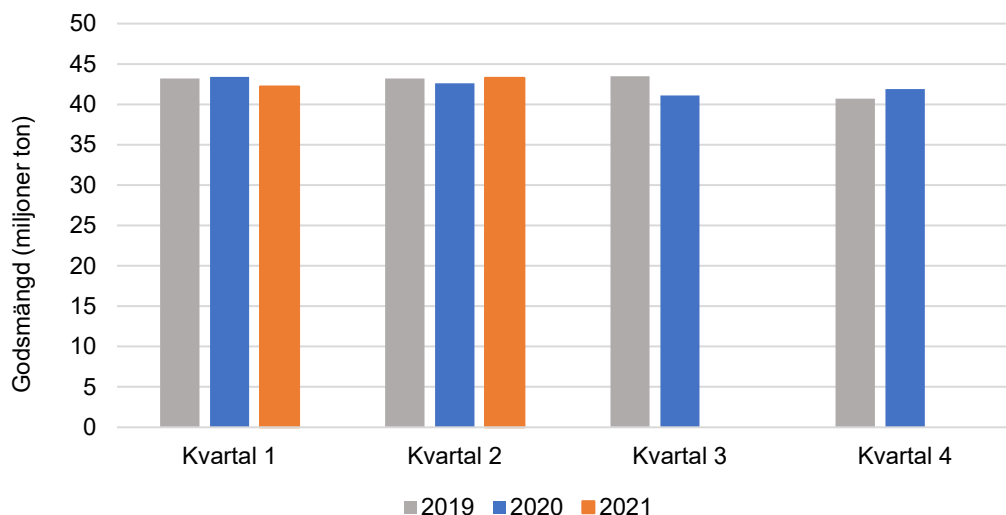
Även om godshanteringen i hamnarna totalt sett klarat sig bra har svängningarna inom och mellan kvartalen tidvis varit stora. Störst nedgångar jämfört med 2019 kunde observeras under tredje kvartalet 2020, –6 procent (Figur 3.8). Även under det andra kvartalet 2020 och första kvartalet 2021 noterades mindre nedgångar. Under det senaste kvartalet vi har

⁴⁴ Inom kombitransporterna används olika sorters lastenheter för att frakta godset i.

⁴⁵ Trafikanalys (2021), Gränsöverskridande trafik – 2020.

⁴⁶ Uppgifterna om gods i sjöfarten hämtas från underlagen till den officiella statistiken om sjötrafik, där månadsdata finns. Statistiken omfattar havsgående fartyg med en bruttodräktighet om minst 20 brutto (BRD) som trafikerar svenska hamnar för att lossa/lasta gods eller för att hämta eller lämna passagerare. Ett 100-tal hamnar rapporterar till undersökningen.

mätningar för, andra kvartalet 2021, var den totala godshanteringen i svenska hamnar 43,3 miljoner ton, vilket motsvarar en ökning med 0,4 procent jämfört med samma period 2019.



Figur 3.8. Hanterad godsmängd i svenska hamnar, miljoner ton. Kvartal 1 – 4, 2019 – 2020 samt kvartal 1 – 2 2021. Källa: Bearbetning av Trafikanalys officiella statistik Sjötrafik.

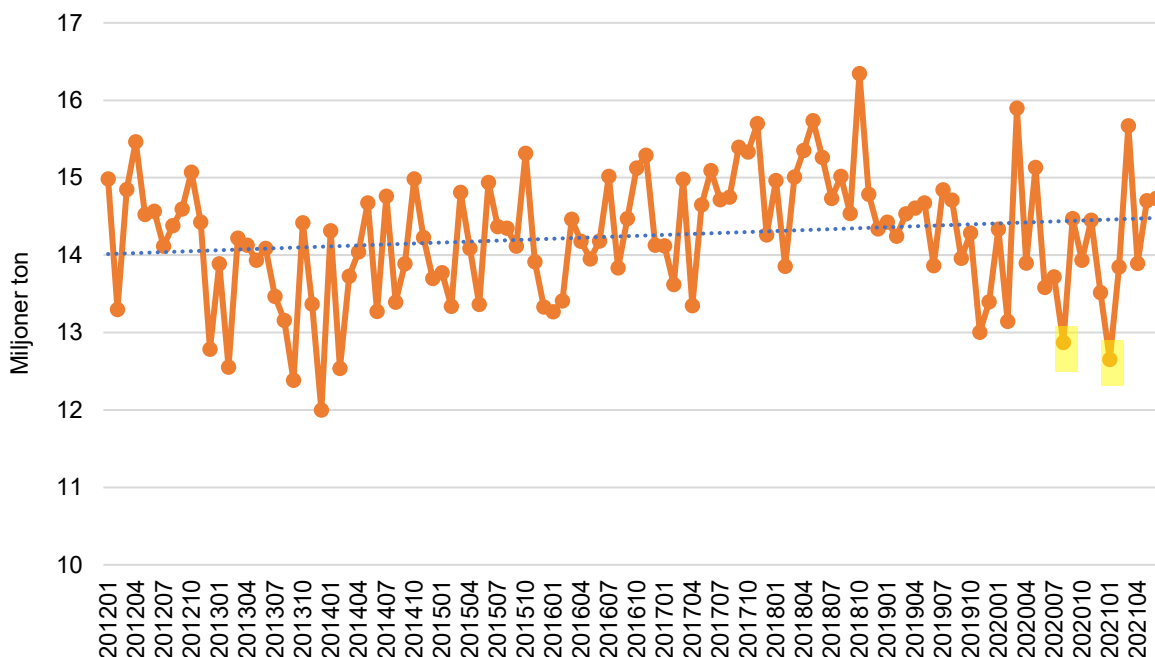
Enstaka månader visar på särskilt stora variationer. Under sommarmånaderna juli och augusti 2020 var nedgångarna särskilt stora, –8 respektive –13 procent, störst var nedgångarna i lossade godsmängder. Det medförde att de hanterade godsmängderna för kvartal 3 som helhet sjönk med 6 procent. Därmed visade tredje kvartalet 2020, den sämsta relativa utvecklingen under hela pandemin.

Under fjärde kvartalet ökade de hanterade godsmängderna återigen, mycket på grund av de stora uppgångarna på totalt 11 procent i november.

Lägst nivåer på hanterade godsmängder i hamnarna under hela pandemin hade januari 2021, då föll både lossade och lastade godsmängder. I januari 2021 var nivåerna 12 procent lägre än 2019. Det medförde att första kvartalet 2021 blev det näst sämsta kvartalet under hela pandemin. Efter en svag inledning på 2021, skedde en stark återhämtning under framför allt juni månad. I juni var de hanterade godsmängderna i hamnarna till och med 6 procent högre än 2019.

För att förstå de stora månatliga variationerna behöver de jämföras ur ett längre perspektiv. Om vi jämför perioden från januari 2012 och framåt ser vi att det är vanligt med stora variationer i totalt hanterade godsmängder i hamnarna över tid (Figur 3.9).

Spridningen är liknande för både lastat och lossat gods. Klart är att augusti 2020 och januari 2021 tillhör månader med historiskt låga nivåer på godshanteringen, 12,9 respektive 12,7 miljoner ton. Sedan 2012 finns det bara ett fåtal månader som noterat lägre volymer.



Figur 3.9. Total godshantering i svenska hamnar månad för månad januari 2012 – juni 2021, miljoner ton samt linjär trendlinje för hela tidsperioden.

Källa: Bearbetning av underlag från Trafikanalys officiella statistik om Sjötrafik.

Anm. Gulmarkerade observationer visar lägstannivåer under pandemin. Notera att y-axeln ej börjar i skärningspunkten.

Minskad hantering av rundvirke samt pappersvaror

Eftersom cirka 30 procent av godsvikten i sjötrafiken saknar detaljerade uppgifter om varuslag⁴⁷ kommenteras här resultaten efter typ av last, såsom olika sorters enhetsgods och bulkgods.

Ser vi till hela pandemin (2020Kv2–2021Kv2) jämfört med närmaste perioden innan (2019Kv1–2020Kv1), är förändringarna för de flesta lasttyperna små. Den enskilt största typen av last, mätt som andel av hanterad godsmängd, är *Flytande bulk* med drygt 30 procent av godsmängderna, där råolja- och oljeprodukter ingår. Näst störst är *Roro-enheter*, med cirka 30 procent av godsmängden, där lastfordon med eller utan släpvagnar (lastbilar) ingår. *Containrar*, 20 fot eller större, transporterar knappt 10 procent av godsmängderna medan *Torr bulk* står för knappt 20 procent av godsmängderna, där jord, sten, grus och sand, järnmalm, byggmaterial och spannmål ingår. Lasttyperna *Flytande bulk* och *Containrar* har minskat 1 procent medan *Torr bulk* och *Roro-enheter* ökat med 2 respektive 1 procent.

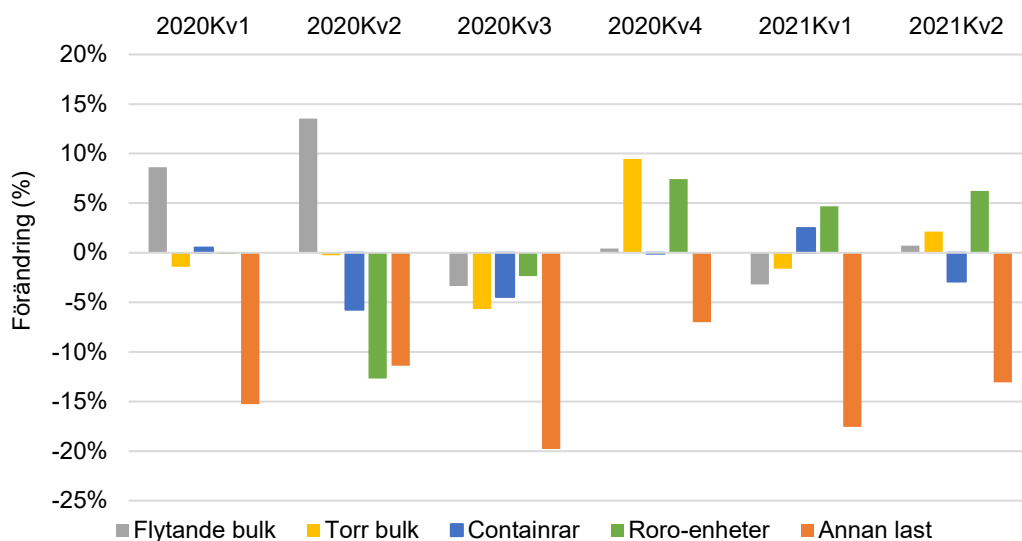
Undantaget är *Annan last* som haft en svag utveckling under hela pandemin och totalt minskat med 13 procent. *Annan last* svarar för cirka 15 procent av hanterade godsmängder med viktiga varugrupper såsom timmer samt skogs- och stålindustriprodukter. Inom gruppen *Annan last* utmärker sig rundvirke (huvudsakligen import), trä- och sågavfall (huvudsakligen export) samt papper och pappersvaror (huvudsakligen export) med nedgångar på –27, –13 respektive –8 procent under perioden.

⁴⁷ Det gäller framför allt gods som transporteras i containrar eller på lastbilar (roro-enheter) och som i sin tur fraktas på fartygen.

Medan vi såg ökade transporter av rundvirke på lastbil inrikes minskade istället importen av rundvirke på fartyg från hamnar i östeuropeiska länder. Den stora minskningen skulle kunna förklaras av handelsstopp när byggindustrin såg ökad efterfrågan på virke. Efterfrågan på vissa pappersvaror har varit lägre under pandemin, vilket kan förklara nedgången i exporten av pappers- och pappersvaror⁴⁸.

När pandemin slog igenom i mars 2020 och påverkade världens produktion och konsumtion, minskade hamnarnas hantering av de flesta typer av gods under det följande andra kvartalet. Ett undantag var *Flytande bulk* (Figur 3.10). I samband med att krisen slog till föll oljepriset kraftigt vilket gav en efterfrågestimulans på olja och oljetransporter. Lager byggdes upp för att sälja av när priset gått upp. Vissa fartyg bunkrade och användes som flytande lager vilket gav stor skjuts åt sjötransporterna med flytande bulk gods under andra kvartalet 2020.⁴⁹

De tillfälligt kraftiga ökningarna i oljetransporterna dämpade alltså minskningen i kvartal 2. Det följande kvartal 3 var det sämsta kvartalet under pandemin hittills. Då sågs minskad godshantering inom samtliga typer av last. En återhämtning skedde under kvartal 4, då alla lasttyper utom *Annan last* steg eller var oförändrade. Under 2021 har hanteringen av *Roro-enheter* stigit mest, inte minst under kvartal 2, då uppgången var 6 procent, jämfört med samma kvartal 2019.



Figur 3.10. Utveckling total godshantering i svenska hamnar för olika typer av last, procentuell förändring mot samma kvartal 2019.

Källa: Bearbetning av underlag från Trafikanalys officiella statistik om Sjötrafik.

Kraftig minskning av antal anlöp med gods men ökad last per fartyg

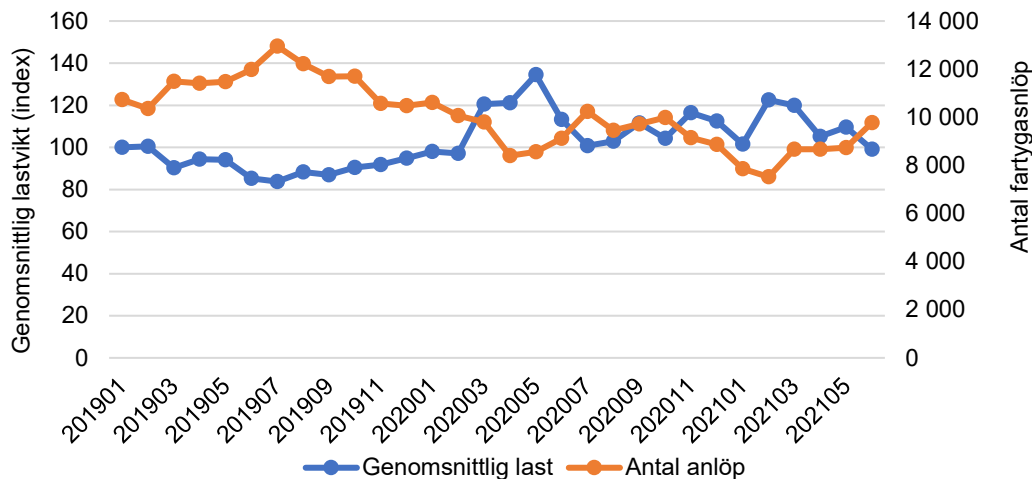
En betydande andel av godset transporteras på vanliga passagerarfartyg, (rorofartyg för passagerare, RoPax). Passagerarfärjor som också transporterar gods utgör mer än 60 procent av fartygsanlöpen och transporterar mer än 20 procent av lasten till och från svenska hamnar. Därmed påverkar passagerartrafiken även möjligheten att frakta gods.

Vi har tyvärr ännu ingen färdig statistik med uppdelning på fartygstyper för 2021. Vi avgränsar oss därför till att analysera den senaste utvecklingen för lastförande fartyg på aggregerad

⁴⁸ Dagens [handel \(2021\). Global pappersbrist - Så undviker du att drabbas.](#)

⁴⁹ Concordia Maritime (2021). Uppgången som kom av sig... tar nu fart igen 2021.

nivå. Vi kan då se att antal anlöp med lastförande fartyg⁵⁰ har minskat med 20 procent under pandemin (2020Kv2 – 2021Kv2) jämfört med närmaste perioden innan (2019Kv1– 2020Kv1). Antal fartyg har därmed minskat mer än transporterade godsmängder (Figur 3.11).



Figur 3.11. Utvecklingen i genomsnittlig lastvikt (index), 2019Q1=100 och antal fartygsanlöp i svenska hamnar för lastförande fartyg (Tankfartyg, Bulkfartyg, Containerfartyg, Rorofartyg för passagerare samt Övriga rorofartyg), per månad 2019–2021.

Källa: Bearbetning av underlag från Trafikanalys officiella statistik om Sjötrafik.

Rederierna har till viss del lyckats kompensera nedgången i passagerartrafiken genom att fylla en del av fartygen med last. Trots att antal anlöp minskat kraftigt har fartygen som är i trafik ändå transporterat en hel del gods under pandemin. Eftersom antalet anlöp minskat mer än godsmängderna har genomsnittlig last per fartyg ökat. Det verkar som om rederierna blivit bättre på att fylla sina fartyg, särskilt märktes en uppgång av genomsnittlig lastvikt per fartyg i början av pandemin mars-juni 2020.

Sett till hela pandemin (2020Kv2 – 2021Kv2) har genomsnittlig last per fartyg ökat med 19 procent jämfört med perioden närmast innan (2019Kv1 – 2020Kv1). Enligt Trafikanalys sjötrafikstatistik har samtidigt bruttodräktigheten per fartyg under pandemin bara ökat med 2 procent.⁵¹ En möjlig tolkning är att den genomsnittliga fyllnadsgraden för lastförande fartyg i trafik därmed ökat under pandemin som helhet.

De svenskflaggade fartygen ökade sina marknadsandelar något

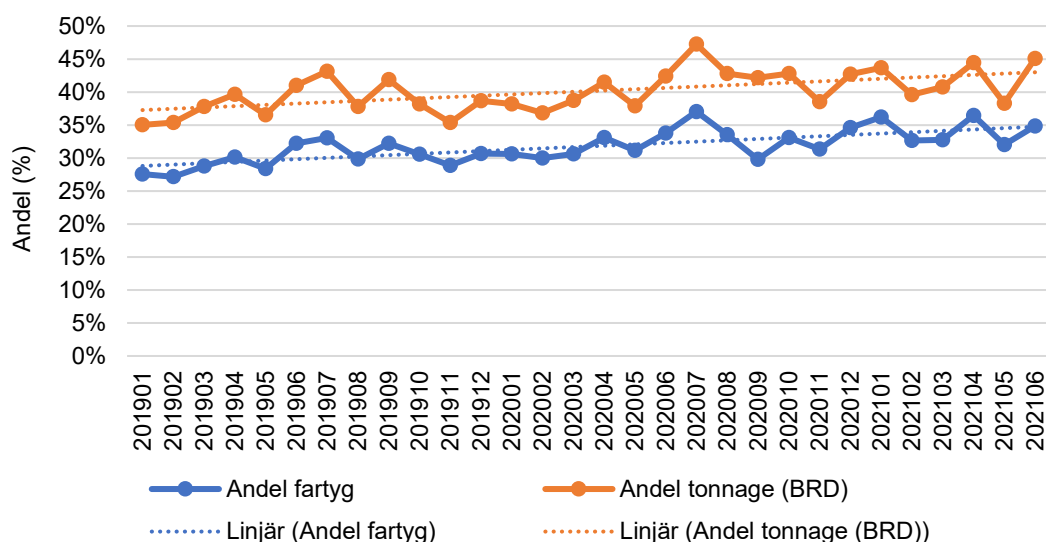
Andelen svenskregistrerade fartyg som trafikerar svenska hamnar har ökat något under pandemin. Innan pandemin (2019Kv1–2020Kv1) låg andelen svenskregistrerade fartyg på mellan 27 och 33 procent. Under pandemin (2020Kv2–2020Kv2) hade andelen ökat till mellan 30 och 37 procent. De svenska fartygen är i genomsnitt större än de utländska, mätt i bruttodräktighet (BRD)⁵² (Figur 3.12).

⁵⁰ Inkluderar här Tankfartyg, Bulkfartyg, Containerfartyg, Rorofartyg för passagerare samt Övrigt rorofartyg.

⁵¹ Observera att bruttodräktighet är ett volymmått, det finns inget direkt samband med maximal lastvikt hos fartygen.

⁵² Bruttodräktighet är ett storleksmått som används i sjötrafikstatistiken. Målobjekt är anlöp av havsgående fartyg med en bruttodräktighet om minst 20. Bruttodräktighet är en enhetslös term, endast en mängd, som beskriver fartygets storlek. Dräktighet baseras på fartygets totala inneslutna volym. Det är den internationella skeppsmåtningskonventionen som bestämmer reglerna för hur man mäter dräktigheten.

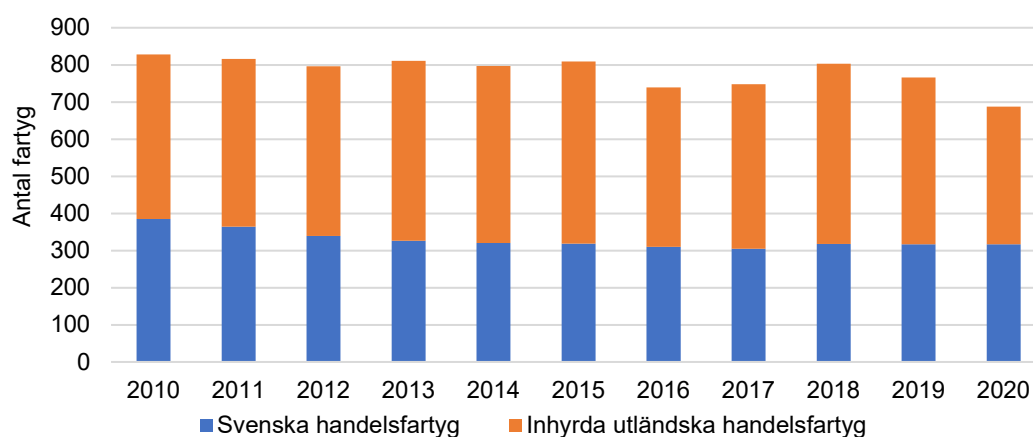
Motsvarande andelar för det svenska tonnaget, mätt i BRD, var 35–43 procent innan pandemin och 38–47 procent under pandemin. Förutom svensk flagg har runt 25 procent av fartygen dansk flagg som svarar för knappt 20 procent av kapaciteten, mätt som BRD.



Figur 3.12. Utveckling för andelen svenskflaggat tonnage (mätt som bruttodräktighet (BRD)) respektive andelen svenskflaggade fartyg i svenska hamnar, januari 2019 till juni 2021. Linjära trendlinjer baserade på hela den visade perioden.

Källa: Bearbetning av underlag från Trafikanalys officiella statistik om Sjötrafik.

En möjlig förklaring till den ökade andelen svenskregistrerade fartyg under pandemin kan vara att de svenska rederierna inte hyrt in kapacitet från utlandet i samma utsträckning. När marknaden försämrades något har det varit enklare att göra sig av med de inhyrda fartygen istället för att sälja av egna fartyg. Enligt Trafikanalys fartygsstatistik för 2020⁵³ framgår att svenska rederier hyrt in färre utländska fartyg under 2020, medan antalet svenskregistrerade fartyg var oförändrat (Figur 3.13).



Figur 3.13. Den svenskregistrerade handelsflottan i antal fartyg (≥100 bt) den 31 december respektive år.

Källa: Trafikanalys Statistikportal, Fartyg.

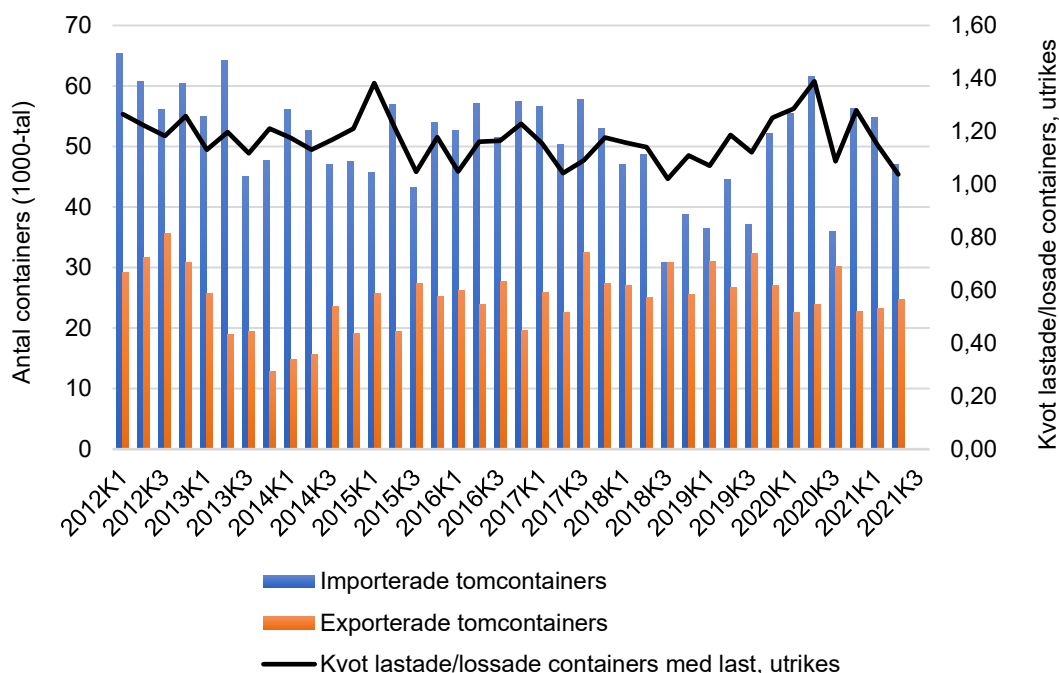
⁵³ Trafikanalys (2021), Fartyg 2020 - Statistik 2021:21.

Containerbrist och import av tomcontainerar

Sverige importerar varor från utlandet som transporteras på fartyg i containers. När importen minskade blev fler containerar kvar i utlandet. Under det tidiga skedet av pandemin uppstod ett underskott på containerar i Sverige.

Vi kan se i sjötrafikstatistiken att betydligt fler containerar med varor exporterades än importerades. Denna obalans, här mätt som kvoten mellan lastade och lossade containerar i utrikes sjöfart, växte under pandemins början. Under första och andra kvartalet 2020 låg obalanserna på nivåer som inte hade setts sedan början på 2015. Rederiernas behov av tomcontainerar ökade därmed och importen av tomcontainerar (i TEU⁵⁴) från utrikes hamn ökade. Den akuta bristen verkade därmed ha löst sig tillfälligt och importen av tomcontainerar till svenska hamnar föll under tredje kvartalet.

Men redan under fjärde kvartalet ökade obalanserna på nytt. Under första och andra kvartalet 2021 minskade däremot obalanserna igen, samtidigt som importen av tomcontainerar till svenska hamnar fortsatte att vara hög⁵⁵ (Figur 3.14).



Figur 3.14. Import och export av tomcontainerar, 1000-tal samt obalanser mellan lastade och lossade containers med last i utrikes trafik i svenska hamnar, 2012 Kv1–2021 Kv2. En kvot >1 är tecken på en obalans, eftersom fler containerar lastas än lossas.

Källa: Bearbetning av underlag från Trafikanalys officiella statistik om Sjötrafik.

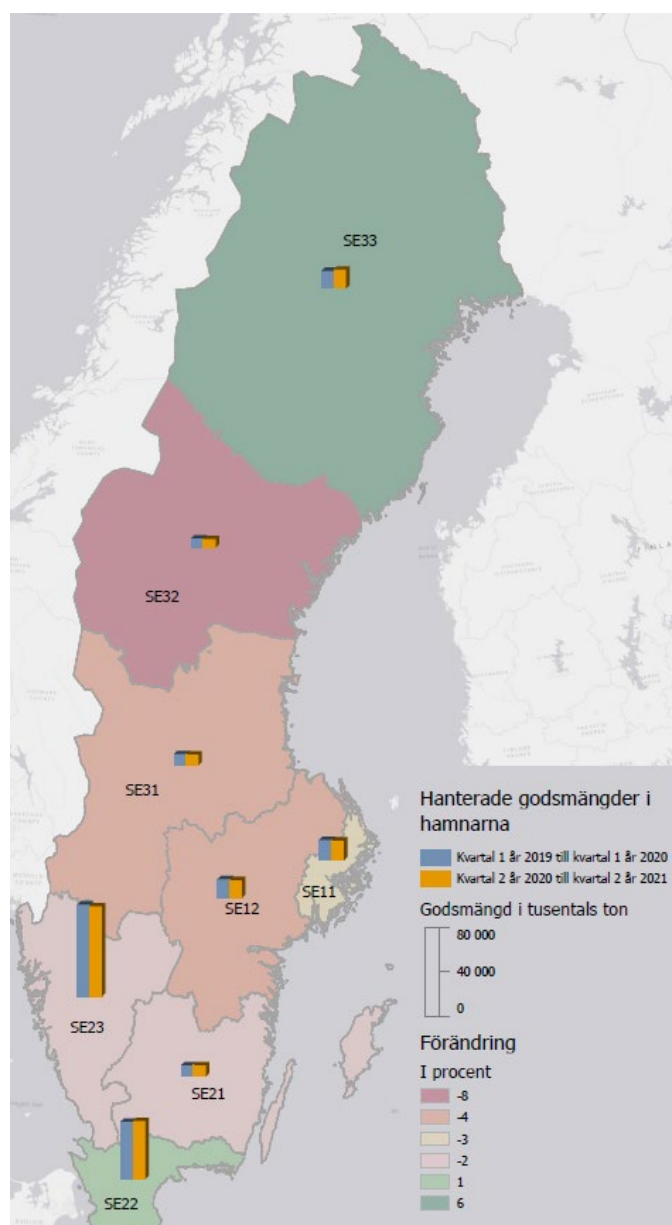
Många av containerarna till och från Sverige, såväl lastade som tomma, går via de stora hamnarna i Nederländerna, Tyskland och Belgien. Eftersom vi i statistiken bara har information om närmast föregående eller nästa lastnings- och lossningshamn, kan vi varken se slutdestinationen för containerarna eller var de hade sitt ursprung.

⁵⁴ Antal containerar är omräknade till att motsvara 20 fot (TEU=Twenty-foot Equivalent Unit). Containerar som är lastade på fordon eller järnvägsvagnar ingår ej här, utan räknas som ro-ro-enheter.

⁵⁵ Observera att det kan finnas andra faktorer som påverkar tillgången på containers i Sverige och globalt och att containerflöden i de svenska hamnarna bara är en indikator på eventuella obalanser.

Ökad godshantering i hamnarna i övre Norrland

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 olika hamnområdena. Sett till hela pandemin (2020Kv2–2021Kv2) jämfört med närmaste perioden innan (2019Kv1–2020Kv1), har den regionala fördelningen mellan hamnar summerat till hamnområden (NUTS2)⁵⁶ ändrats relativt lite (Figur 3.15).



Figur 3.15. Totalt hanterade godsmängder (ton, staplar) i Sveriges hamnar per NUTS2 (riksområde), 2020 Kv2–2021 Kv2 jämfört med 2019 Kv1–2020 Kv1, samt procentuell förändring (färgnyans).
Källa: Bearbetning av underlag från Trafikanalys officiella statistik om Sjötrafik.

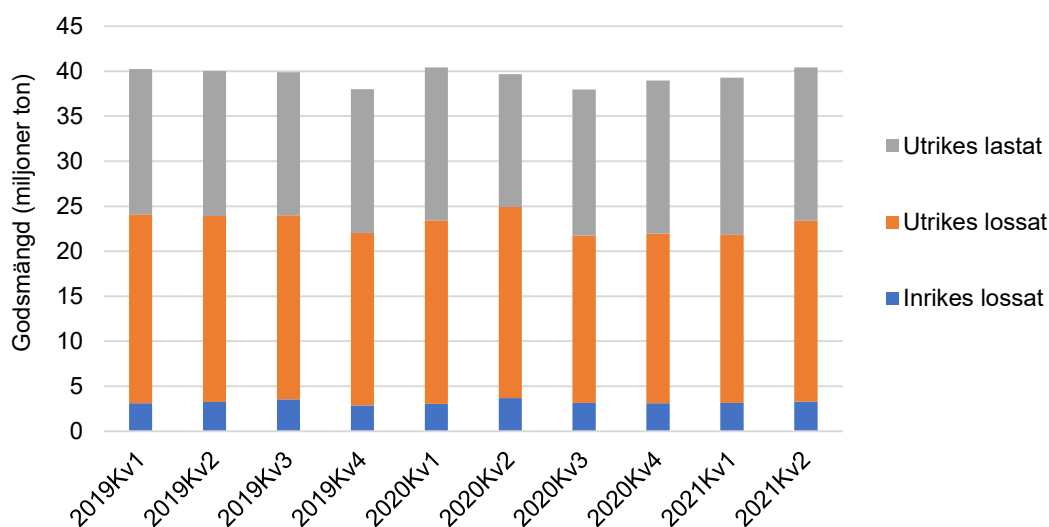
⁵⁶ SE11 Stockholm: Stockholms län, SE12 Östra Mellansverige: Uppsala, Södermanlands, Östergötlands, Örebro, Västmanlands län, SE21 Småland med öarna: Jönköpings, Kronobergs, Kalmar, Gotlands län, SE22 Sydsverige: Blekinge, Skåne län, SE23 Västsverige: Hallands, Västra Götalands län, SE31 Norra Mellansverige: Värmlands, Dalarnas, Gävleborgs län, SE32 Mellersta Norrland: Västernorrlands, Jämtlands län, SE33 Övre Norrland: Västerbottens, Norrbottens län.

Hamnarna är specialiserade på olika typer av gods vilket kan förklara varför utvecklingen ser ut på ett visst sätt i en viss region. Den samlade bilden är att variationerna mellan åren normalt är påtaglig för alla hamnområden, medan det är svårare att se långsiktiga, trendmässiga förändringar.⁵⁷

Störst ökning under pandemin har hamnarna i *Övre Norrland* haft, +6 procent, andelen av totalt hanterad godsmängd har ökat från 7 till 8 procent. Malmproduktionen i Sverige 2020 var den högsta någonsin⁵⁸ och ökade sjötransporter av järnmalm till utlandet bidrog till ökningarna i *Övre Norrland*. Sämst utveckling hade hamnarna i *Mellersta Norrland*, –8 procent, men behåller ändå ungefär samma andel av godsmängderna i Sverige, en minskning från 3,9 till 3,6 procent. Minskad import av rundvirke och minskad export av papper och pappersvaror bidrog till minskningarna i regionen (se även avsnittet om Minskad hantering av rundvirke samt pappersvaror).

Utrikes sjöfart

Cirka 90 procent av godsmängden i sjöfarten hanteras i utrikes trafik, endast 10 procent av godsmängden har både avsändare och mottagare i Sverige (Figur 3.16).



Figur 3.16. Utrikes lastad och lossad respektive inrikes lossad godsvikt i svenska hamnar, miljoner ton, kvartal 1 2019 till kvartal 2 2021.

Källa: Bearbetning av underlag från Trafikanalys officiella statistik om Sjötrafik.

Sett till hela pandemin (2020Kv2–2021Kv2) jämfört med närmaste perioden innan (2019Kv1–2020Kv1), har importerat gods via sjöfarten minskat med 4 procent medan exporterat gods ökat med 2 procent.

I inledningen av pandemin under det andra kvartalet 2020 minskade hanterad godsmängd i utrikes trafik med 2 procent jämfört med andra kvartalet 2019. Godsmängderna minskade ytterligare under det svaga kvartal 3, 2020, på grund av lägre volymer av importerat gods som

⁵⁷Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2021, Trafikanalys Rapport 2021:8.

⁵⁸SGU (2021) Malmproduktion och trender.

fraktas i fartyg. Råolja, rundvirke (se även avsnittet om Minskad hantering av rundvirke samt pappersvaror) och kemikalier tillhörde de varugrupper som bidrog mest till minskningen i importerade godsmängder med fartyg under det tredje kvartalet.

Under kvartal 4 skedde en återhämtning, då exporterat gods med fartyg steg med hela 7 procent jämfört med samma kvartal 2019. Järnmalm (se även avsnittet om Ökad godshantering i hamnarna i övre Norrland, raffinerade petroleumprodukter och gods på lastbilar (roro-enheter) bidrog mest till ökningen.

Under första och andra kvartalet 2021 har mängden ankommande gods med fartyg från utlandet fortsatt att utvecklats svagt medan mängden avgående gods fortsatt gå starkt. Under första och andra kvartalet steg mängden lastat gods till utlandet med 8 respektive 6 procent (se även den ökade hanteringen av gods på lastbilar/ro-ro-enheter under Blandad utveckling för lasttyperna). Starkast var utvecklingen under mars 2021 då mängden exporterat gods med fartyg steg med hela 21 procent, jämfört med mars 2019.

Norge blev största avsändarlandet

Den officiella statistiken Sjötrafik mäter godsmängden från och till den hamn där godset lastades/lossades.⁵⁹

Lossat sjögods från utlandet har minskat med cirka 4 procent, jämfört med närmast föregående period. De tio största avsändarländerna för ankommande gods svarade för 80 procent av godsmängderna från utlandet under pandemin (79 procent 2019Kv1 –2020Kv1). En ökad mängd lossad råolja medförde att Norge blev största avsändarlandet med 17 procent av vikten för ankommande gods. Näst störst var Tyskland på 14 procent. I övrigt är det ganska små förändringar i landfördelningen.⁶⁰

Lastat gods till utlandet har i stället ökat med cirka 2 procent under pandemin. De tio största mottagarländerna för avgående gods från svenska hamnar stod för 83 procent av godsmängderna under pandemin (85 procent 2019Kv1-2020Kv1). Koncentrationen till de största mottagarländerna verkar således ha minskat något under pandemin som helhet. Tyskland är fortfarande största mottagarland med 20 procent av godsvikten följt av Finland på 11 procent (Tabell 3.1). Det är i stort sett samma rangordning och fördelning mellan destinationsländerna före och under pandemin.

⁵⁹ Det förekommer även att hamnen eller kusten 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.

⁶⁰ 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.

Tabell 3.1. Största länderna⁶¹ för ankommande respektive avgående gods till och från svenska hamnar, procentuella andelar av totalt lossad resp. lassad godsmängd.

<i>Under pandemin, 2020Kv2–2021Kv2 (2019K1-2020K1 inom parentes)</i>		<i>Under pandemin, 2020Kv2–2021Kv2 (2019K1-2020K1 inom parentes)</i>	
<i>Avsändarland</i>	<i>Andel</i>	<i>Mottagarland</i>	<i>Andel</i>
Norge	17% (12%)	Tyskland	20% (20%)
Tyskland	14% (13%)	Finland	11% (11%)
Danmark	10% (10%)	Danmark	10% (9%)
Finland	7% (8%)	Belgien	9% (8%)
Polen	6% (7%)	Storbritannien	8% (9%)
Nederländerna	5% (6%)	Polen	8% (8%)
Storbritannien	5% (6%)	Nederländerna	7% (8%)
Ryssland	5% (7%)	Norge	4% (5%)
Belgien	5% (5%)	Okänt land	3% (4%)
Lettland	4% (6%)	USA	3% (2%)
Totalt	97,5 miljoner ton (101,7 miljoner ton)	Totalt	82,5 miljoner ton (81,1 miljoner ton)

Källa: Bearbetning av Trafikanalys officiella statistik Sjötrafik.

Uppsummering av gods inom sjöfart

Godshanteringen i svenska hamnar har påverkats relativt lite, sett till totalt hanterad godsmängd. Ser vi till hela pandemin (2020K2-2021K2) jämfört med närmaste perioden innan (2019K1-2020K1), stannar minskningen i totalt hanterad godsmängd på –1 procent. Det finns däremot enskilda kvartal och månader som sticker ut. Klart är att augusti 2020 och januari 2021 tillhör månader med historiskt låga nivåer på godshanteringen, 12,9 respektive 12,7 miljoner ton. Störst nedgångar jämfört med 2019 kunde observeras under tredje kvartalet 2020, –6 procent.

Ser vi till hela pandemin (2020Kv2–2021Kv2) jämfört med närmaste perioden innan (2019Kv1–2020Kv1), är förändringarna för de flesta lasttyperna små. Undantaget är Annan last som haft en svag utveckling under hela pandemin och totalt minskat med 13 procent. Inom gruppen Annan last utmärker sig nedgångar i hanterade godsmängder av rundvirke (huvudsakligen import), trä- och sågavfall (huvudsakligen export) samt papper och pappersvaror (huvudsakligen export).

Även om vi inte vet den ursprungliga eller slutliga hamnen för godset kan vi se att Norge under pandemin gått om Tyskland som största avsändarlandet för ankommande gods till svenska hamnar. Det kan förklaras av en ökad import av olja till Sverige. Hamnarna i Tyskland är fortfarande de som tar emot mest sjöfrakt från Sverige. I övrigt är det små förändringar i landfördelningen.

Vi har också endast kunnat se en liten omfördelning av godsflöden mellan hamnar i olika regioner under pandemin. Mest ökade godshanteringen i hamnarna i övre Norrland och det var kopplat till ökad järnmalsproduktion och export av järnmalm med sjöfart. Containerbrist medförde att importen av tomcontainrar ökade vilket gjorde att åtminstone de värsta obalanserna minskade.

⁶¹ Avser senaste eller nästkommande hamn för omlastning, inte nödvändigtvis godset start- eller målpunkt.

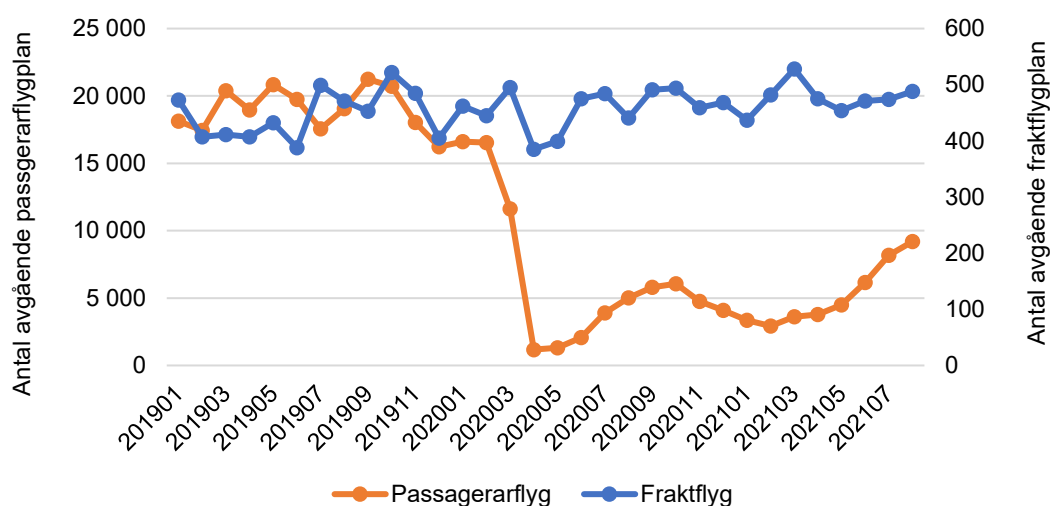
Vi såg en betydande minskning av antalet lastförande fartyg vilket verkar ha balanserats av ett bättre utnyttjande av de fartyg som ändå varit i trafik. Genomsnittlig last för fartygen har ökat samtidigt som storleken på fartygen inte har ökat lika mycket.

Under 2020 när efterfrågan dämpade behovet av kapacitet, minskade de svenska rederierna inhyrningen av utländska fartyg. Vi ser att andelen utlandsregistrerade fartyg som trafikerar svenska hamnar också har minskat något under pandemin.

3.5 Mer gods i renodlade fraktflygplan

Flygfrakt går antingen med rena fraktflyg eller i "belly" på passagerarplan. Det är vanligare med renodlade fraktflygplan i utrikes jämfört med i inrikes trafik. Passagerarflyget drabbades synnerligen hårt av coronapandemin. När svackan var som djupast låg flygtrafiken närmare 90 procent lägre jämfört med motsvarande månad föregående år. Sedan dess har det skett en viss återhämtning (Figur 3.17).

Som en följd av en kraftigt minskad trafik med passagerarplan har även kapaciteten för flygfrakt minskat drastiskt. Transportstyrelsen redovisar i sin omvärldsanalys⁶² att fraktflyget är känsligt för ekonomiska svängningar, men just i samband med coronapandemin har sektorn visat sig vara mer robust än passagerartrafiken, genom att den möjliggör leveranser till industrin, leveranser av mat, leveranser av läkemedel och annat nödvändigt.⁶³ Flygfrakten har inte heller haft samma restriktioner som passagerarflyget i samband med pandemin. Antal passagerare har minskat ännu snabbare än utbudet av flygningar. När passagerarflygningarna minskat har tomma kabiner i de passagerarplan som ändå varit i trafik kunnat omvandlas till lastutrymmen⁶⁴. På så sätt har flygbolagen kunnat kompensera en del av sina förlorade passagerarintäkter med mer flygfrakt.



Figur 3.17. Utbudet av flygningar med fraktflyg respektive passagerarflyg, antal avgående flygplan per månad 2019–2021 från Sveriges samtliga flygplatser.

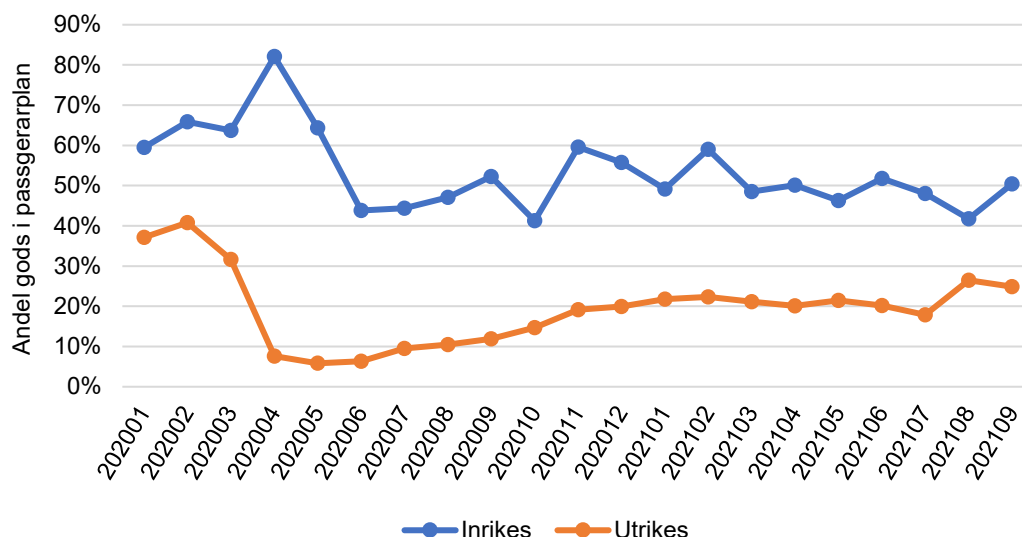
Källa: Egen bearbetning av data från Transportstyrelsens flygrörelseregister, www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/Statistik/Flygplatsstatistik/

⁶² Transportstyrelsen (2021), Luftfartsmarknadens utmaningar. En rapport om effekter av pandemin covid-19.

⁶³ Ibid.

⁶⁴ Ibid.

På grund av pandemin finns det idag väldigt få långflygningar med passagerarplan från Sverige och därmed är fraktkapaciteten begränsad. Kraftigt minskad passagerartrafik har medfört att andelen flygfrakt som går i passagerarplan sjunkit under pandemin (Figur 3.18).



Figur 3.18. Andelen godsmängd (ton) av flygfrakt som går i vanliga passagerarplan inrikes respektive utrikes, per månad 2020 och 2021 från Sveriges samtliga flygplatser.

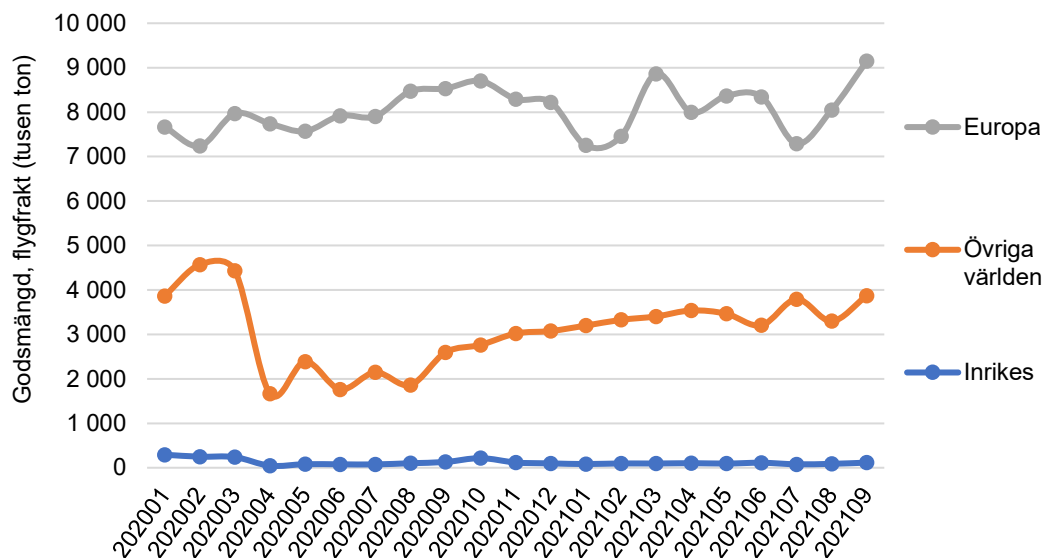
Källa: Egen bearbetning av data från Transportstyrelsens flygrörelseregister.

Kapacitetsbristen märktes mest inom det hårt drabbade utrikesflyget. I utrikes trafik låg andelen gods som flygs i passagerarplan runt 40 procent precis innan pandemin. I början av pandemin sjönk den till under 10 procent. Sedan dess har andelen ökat successivt, till 25 procent i september 2021, men den är fortfarande betydligt lägre än innan pandemin.

Flygfrakten uppgick under 2020 till ungefär 132 000 ton, varav 73 procent till/från Europa och 26 procent till/från övriga världen. Endast 1 procent flygs inom Sverige. Stockholm-Arlanda är klart största flygplats för flygfrakt följt av Malmö och Göteborg-Landvetter, tillsammans har dessa tre flygplatser en marknadsandel på runt 80 procent. Även Örebro flygplats har betydande godshantering. Andelarna har varit relativt stabila sett till hela pandemin.

Flygfrakt till och från länder utanför Europa drabbades hårdast när pandemin inleddes (Figur 3.19). I april 2020 sjönk fraktad godsmängd med 62 procent i förhållande till månaden innan, till rekordlåga nivåer. Flygfrakten till och från länder utanför Europa har sedan dess långsamt återhämtat sig och ligger under september 2021 på runt 90 procent av nivåerna precis innan pandemin i början på 2020.

Länder som Förenade Arabemiraten och Qatar är stora avsändare och mottagare för svensk flygfrakt till och från Asien, vanligen med passagerafluggplan, och där syns minskade volymer.



Figur 3.19. Flygfrakt (frakt exklusive post). Tusentals ton per månad 2020 och 2021 till och från Sveriges samtliga flygplatser.
Källa: Transportstyrelsen
Anm: På grund av problem med datainsamling publiceras inga uppgifter för 2019. Jämförelser mot tidigare år ska göras med försiktighet då nya uppgiftslämnare tillkommit 2020.

Flygfrakten till och från europeiska flygplatser har med några undantag i januari och i juli 2021, i stället visat en stabil utveckling under pandemin. Om vi jämför perioden under pandemin (april 2020 – september 2021) med perioden precis innan (januari 2020 – mars 2020) är fraktad godsmängd till och från europeiska flygplatser i genomsnitt 6 procent högre.

September 2021 blev den bästa månaden för utrikes flygfrakt hittills under pandemin med ungefär 13 000 ton flugen frakt. Inom Europa ligger de största flygplatserna för svensk flygfrakt i Tyskland, Belgien och Danmark, de tar vanligen emot renodlade fraktflygplan, och dessa har ökat sina andelar.

Sammantaget har flyget påverkats starkt av pandemin då en stor del av passagerartrafiken uteblivit. Mycket tyder på att frakt med flyg fortsatt som innan, men här saknar vi uppgifter för att kunna jämföra med åren innan pandemin. Mycket tyder på att flygfrakten ökat under senare delen av 2021 jämfört med den rekordlåga flygfrakten under pandemiåret 2020. Den har dock inte hämtat sig till de nivåer som rådde innan pandemin.

4 Kämpigt för många men ingen godskris

Detta kapitel baseras på intervjuer med 17 godstransportköpare och -utförare och tillför information om hur olika aktörer upplever att pandemin har påverkat deras verksamhet och godsflöden. Det är i stort sett samma företag vi talade med för ett år sedan.⁶⁵ Intervjuerna har varit semistrukturerade, vilket innebär att alla intervjupersoner har fått samma frågor, samtidigt som intervjun delvis utformats efter intervjupersonens svar. För mer detaljer om intervjustudien, så som frågeställningar och urval, se bilaga i kapitel 6.

4.1 Ökad sjukfrånvaro och förarbrist

Gemensamt för den andra och tredje vågen är att den sammantaget var längre än den första då den totalt sträckte sig från november 2020 till sommaren 2021. Den oro för minskad efterfrågan och ökade sjukskrivningar som intervjupersonerna gav uttryck för vid första vågen gällde även för andra och tredje vågen. Att pandemin höll samhället i sitt grepp över så lång tid gjorde den ännu mer kännbar.

Folkhälsomyndighetens råd och rekommendationer om att stanna hemma vid minsta symptom och att testa sig för covid-19 har varit kännbart för många företag. En järnvägsoperatör upplever att detta blev mer problematiskt än vad de räknat med. Även om de inte exakt räknat ut förlusterna för exempelvis inställda turer, handlar det om stora ekonomiska förluster.

"Under pandemin har vi sett mer sjukfrånvaro hos personalen. Det har inneburit extra krav på företagets planering och på förarna. Det finns ingen backup-produktion när en förare uteblir med kort varsel. I stället har vi försökt planera om och köra in inställda turer. Det har påverkat företaget mer än vad vi trodde, det är inte kvantifierat men effekten är stor."

Så gott som samtliga företag vi talat med upplever att bristen på personal blivit värre under pandemins andra och tredje våg. Ett större logistikföretag vi talat med menar att sjukskrivningar och vård av sjukt barn under pandemins andra och tredje våg gjort det svårare att planera verksamheten och täcka upp för perioder av ökad efterfrågan och semesterar.

"Nu är det återgång till det normala men samtidigt ska man ju stanna hemma vid minsta symptom. Det påverkar ju de anställda men kanske ännu mer rekommendationerna kopplat till barnomsorg. I vår verksamhet har det blivit mer utmanande med många som behövt vara hemma med sina barn. Framför allt för att säkra personal vid semester, då har det inte funnits tillräcklig kapacitet."

En intervjuperson med lång erfarenhet inom åkeribranschen spår att bristen på chaufförer kommer bli än värre när hotell och restauranger öppnar upp för fullt och efterfrågan på

⁶⁵ Trafikanalys (2020). Oro, anpassning och nya beteendemönster – godstransportaktörers upplevelser av coronapandemins första våg Rapport 2020:15.

transporter till dessa ökar. Chaufförsbristen är särskilt påtaglig för personer med C-körkort, dvs. för tunga fordon. Konkurrensen om chaufförerna är hård och förvärras av att många med körkortsbehörighet rekryteras till industribyggen.

I norra Sverige pågår en kraftig expansion med bland annat bygget av en batterifabrik i Skellefteå. Utvecklingen är lönedrivande och många chaufförer söker sig till dessa byggen. Enligt en person inom åkeribranschen är det ett mer välbetalt och bekvämare jobb där man "mest trycker på knappar" vilket för en del kanske är mer attraktivt än att köra långa sträckor med övernattnings- eller rutters med många stopp och många lyft. En annan person berättar om lastbilschaufförer som till och med sadlar om och blir snickare vid dessa byggen för det är bättre betalt.

Flera företag som rekryterar förare menar att förarbristen gör det svårare för dem att rekrytera kompetent och "rätt" personal. Någon uttryckte att de rekryterar personal idag som de inte skulle anställt om det inte rädde förarbrist. Situationen kunde dock varit än värre om svenska regeringen valt strängare restriktioner och exempelvis stängt för- och grundskolorna helt. Det hade gjort det omöjligt för många förare att jobba heltid då många förare också är föräldrar. Även innan pandemin rädde brist på lastbilschaufförer. Pandemin har enligt flera vi talat med ökat bristen, inte bara i Sverige utan också i Europa.

I Östeuropa blev många tillåtna och började i stället jobba på exempelvis lager. De har då kunnat vara hemma med familjen i stället för att vara ute på vägarna i långa perioder, vilket resulterat i att det blivit svårare att få tillbaka chaufförer när efterfrågan ökat igen, berättar en intervjuperson.

4.2 Fortsatt osäkra volymer för många

Pandemins marknadseffekter har utgjort en prövning för många av de företag vi talat med. Den första vågen blev kännbar och väckte oro och farhågor för framtiden. Våra samtal ett år senare visar att många av de konsekvenser pandemin förde med sig har kvarstått över pandemins andra och tredje våg. Aktörerna har i fortsatt utsträckning, om än inte mer än vid pandemins första våg, behövt anpassa sig till stora förändringar i efterfrågan.

"Förra sommaren kändes det som om pandemin var över men sedan kom en ny våg, det ledde till mer osäkerhet och försök till att planera för det man inte visste skulle hända. Men summerar man ihop det så klarade vi oss bra volymmässigt, men det har varit tuft i omgångar."

Godsvolymnerna hos företagen vi talat med har varierat beroende på trafikslag och vilken typ av varor de fraktat. För många har volymerna sjunkit under pandemin, i alla fall tillfälligt. För vissa har volymerna inte nått dit de var innan pandemin. Ett företag som erbjuder logistikjänster och godstransporter till och från Östeuropa och Asien berättar om tydliga volymminskningar under pandemin.

"Vi märkte definitivt av pandemins andra och tredje våg. Främst genom att exporten försvann från svenska marknaden. I stället blev det mer import från andra länder till Sverige, exempelvis Italien och Spanien. Den uteblivna exporten höll i sig länge. Svårt att se vad det beror på, i somras var det "dött", det är fortfarande på låg nivå men har blivit bättre under slutet av augusti. Vi behövde exempelvis inte ta in folk över sommaren eftersom det var lite verksamhet."

En järnvägsoperatör såg också minskad export och import hos sina kunder under pandemin. Det har fortfarande inte riktigt hämtat sig till nivåerna innan pandemin. En del av nedgången kan förklaras av att Danmark pausat mycket av godstransporterna på järnväg för att jobba med säkerhetsfrågor kopplat till en olycka på Öresundsbron för två år sedan.

Den observerade nedgången hade alltså mindre att göra med en neddragning till följd av pandemin. Även en kombiterminalägare som vi talat med har märkt av färre trailervagnar från Danmark, men inga förändrade godsflöden i övrigt. Däremot har företaget förlorat reklam- och hyresintäkter på tågstationer, då passagerartrafiken minskat kraftigt under pandemin.

En hamn i norra Sverige berättar att volymerna försvann i princip helt under två veckor när pandemin startade, men efter det hämtade sig volymerna snabbt. I efterhand ser man inga direkta förändringar i godsvolymer till och från hamnen.

"När pandemin började blev det två veckors tvärnit. Det var marknaden på sågade trävaror till England som märktes först. Efter det har det gått högkonjunktur på sågverken. Skogsindustrin har haft uppsving under pandemin. Den stora ökningen av e-handeln under hela pandemin har gett ökad efterfrågan på kartonger som våra kunder tillverkar".

Bland åkerierna har volymerna varierat beroende på vilket segment de verkar inom. De som kör skogsvirke har det gått bra för, medan när- och fjärrdistributionen som exempelvis kör till skolor, hotell och restaurang sett minskade volymer, menar en företrädare för en branschorganisation för åkeribranschen. Många segment har dock hämtat sig under 2021.

Ett åkeriföretag inom samdistribution av livsmedel upplevde en snabbt sjunkande efterfrågan på hösten 2020 och det tog lång tid innan den hämtade sig. Under sommaren 2020 började människor besöka restauranger och butiker igen, vilket ledde till öknings som gjorde att företaget kunde hämta in delar av de förluster de haft under vintern. De såg däremot inte någon återhämtning vid gränshandeln. När den tredje vågen kom i november 2020 infördes skärpta restriktioner. Det skedde en snabb tillbakagång till det läge som rådde under våren 2020, med skillnad att situationen höll i sig längre, vilket blev kännbart för företaget.

"Volymerna hann hämta sig under sommaren och hösten 2020 fram till andra vågen. Efter Halloween 2020 sjönk efterfrågan på transporter kraftigt och höll i sig fram till april-maj 2021. Sommaren 2021 var mer normal, fler restauranger hade öppet och många handlade från butiker som därmed ökade sina volymer. Vi gjorde då stora volymer och tog igen mycket av de förluster vi haft under vintern och våren."

Långt ifrån alla godstransportföretag har sett minskade volymer under pandemin. Nya logistikaktörer på e-handelsmarknaden har visat tillväxttal på 100 till 200 procent under pandemin. Vi har talat med ett "techföretag"⁶⁶ inom logistikbranschen som kör sista sträckan med e-handelspaketet. De har rekryterat ny personal och vuxit som bolag med 200 procent. De har gynnats av pandemin av flera skäl. Dels har e-handeln ökat mycket under pandemin, dels erbjuder företaget leveranslösningar via paketskåp eller hemkörning med kontaktfri överlämning och signering av varorna.

"Vi har vuxit enormt under pandemin. Våra kontaktlösa leveranser hemma eller i paketskåp har underlättat under pandemin. Vi hade erbjudit marknaden det ändå, men pandemin snabbade på det arbetet. Hela branschen utvecklas fortare nu än för några år sedan. Pandemin har bidragit till handelns omställning med mer handel i mobilen eller på

⁶⁶ Begreppet Techföretag härrör ur det faktum att företaget ser sig själva som teknikföretag snarare än ett logistikföretag, då en stor del av deras affärsidé bygger på teknikutveckling utifrån ruttoptimering och appar.

datorn. All handel kommer inte ske på nätet i framtiden, men det kommer krävas mer kreativa lösningar hur butiker ser ut och hur man säljer.”

Ett annat logistikföretag vi talat med har också gynnats av den växande e-handeln. De märkte av pandemin inledningsvis i mars 2020, något som de beskriver som en inbromsning men som följdes av markant ökning. Det som märks av det senaste året är att fysiska butiker kommer tillbaka en del. På det stora hela beskriver de att e-handeln och dess paketlogistik som växte fram under pandemin är ett nytt normalläge som är kvar för att stanna.

4.3 Permitteringar och uppsägningar inom sjöfart och flyg

Samtidigt som bristen är stor på lastbilschaufförer och olika yrken inom järnvägen har man behövt permittera och säga upp personal inom sjöfarten och flyget.⁶⁷ Det beror på en kraftig minskning av passagerare under pandemin. Flera av våra intervjupersoner menar att pandemin främst varit en resandekris och inte en godskris men att det lett till diskussioner och en översyn av verksamheterna för att göra sig mindre sårbar.

En intervjuperson som är verksam inom en rederikoncern berättar att pandemin lett till ett ökat lärande om företagets styrkor och svagheter och hur man kan optimera verksamheten utan att tulla på säkerheten. Samma person menar att företaget vid framtida kriser måste vara ännu snabbare med omställning och anpassning när förutsättningarna förändras.

”Vi vet mer om vår maxkapacitet och hur mycket besättning vi behöver i ansträngda lägen och samtidigt uppfylla lagkraven. Vi vet mer om var efterfrågan på gods finns och vad kunderna efterfrågar.”

Flyget har drabbats hårt av pandemin. Sveriges flygplatser varslade många anställda i början av pandemin och man tror inte att alla kan komma tillbaka. En intervjuperson vi talat med menar att fraktens betydelse har ökat inom flygfarten. Samarbetet mellan frakt och passageraravdelningarna har ökat under pandemin. Man lyssnar numera mer på cargo-avdelningarna än tidigare.

”Expressflygbolagen kör som vanligt men mer, de går fullt. Om det finns plats över kan speditörerna köpa denna plats. Det har varit en hel del adhoc-flygningar då man köper utrymmet på ett helt flygplan, flygningar som inte är planlagda utan mer spontant planerade. Det kan vara vilket flygbolag som helst som kör adhoc. Fraktflyget var det enda flyg som ökade under förra året.”

Under pandemin har man fyllt de flyg som gått med frakt, ibland åkte några enstaka passagerare med. Flygbolag har ofta hållit flygavgångarna öppna även för passagerare för att se om efterfrågan finns. Vissa flygbolag har satt in extra kapacitet, de har även kört passagerarflyg med bara frakt under pandemin. Det är en osäker marknad där man flyttar flygplanen till marknader med bäst avkastning. Man räknar med att det kommer ta år innan flyget hämtar sig till de nivåer man såg innan pandemin.

⁶⁷ De varsel som kommit i transportbranschen kom till största delen tidigt (mars–maj 2020) och drabbade då främst magasinering och stödtjänster, flygbranschen och rederier. Landtransporter hade sina flesta varsel under sommaren, främst i juni månad. Sedan juli 2020 har varslen inom transporter varit relativt få. För mer information se Trafikanalys (2021) - [Andra transportrelaterade indikatorer](#).

Staternas stöd till godstransportaktörer har varit betydelsefullt. Genom att staten gått in med kreditgarantier har flyg och sjöfartsaktörer kunnat finnas kvar på marknaden. Ett rederi vi talat med berättar att de fått statligt stöd från närliggande länder för löpande kostnader. Det har garanterat täckning för deras förluster från passagerarsidan. Under sommaren har de inte fått stödet då intäkterna varit större än utgifterna i samband med att passagerarna ökat. Inom flyget har statliga stöd gjort att inget flygbolag gått i konkurs även om några flygbolag på nordiska marknaden rekonstruerats. Ågarländerna har gått in och stöttat med emissioner och lånegarantier.

En intervjuperson verksam inom flygbranschen tror att stödet kommer att behövas länge till. Även om flygandet till exempel Sydeuropa ökat under sommaren 2021 har många destinationsländer för fritidsresande långt kvar med vaccinationsarbetet. Inom järnvägen har staten på grund av pandemin skjutit till resurser för att reducera kostnaderna för infrastruktur- och banavgifter, vilket också underlättat menar en godstransportaktör på järnvägssidan.

Av de företag vi talat med har få tillåtit sin personal. Inledningsvis gjorde några det och flera hade planer på det, men eftersom de kunde upprätthålla sina volymer genom att anpassa sin verksamhet till pandemins förutsättningar kunde de behålla eller ta tillbaka sin personal. För de företag som arbetar med samdistribution och paketlogistik gjorde den snabbt ökande e-handeln att många behövde nyanställa. Ett annat företag vi talat med uppmuntrade personal som arbetat övertid att ta ut ledighet istället för att tillåta.

"Vi tillåtte när det var som värst. Vi bestämde oss fort, men reglerna var att om man tillåtet fick man inte ta in extra personal tillfälligt, då gick vi istället tillbaka till 100% arbetskraft."

"I början tänkte vi korttidsvarsla men såg att e-handeln ökade snabbt, när pandemin var ett faktum fick vi snabbt anställa mer personal."

"Vi har kunnat behålla all personal under pandemin. Den initiala nedgången löste vi med att be personal ta ut ledighet. Ganska snabbt fick kunder nya rutiner och skyddsutrustning på plats. Till byggen dit många av produkterna levereras är det ganska lätt att hålla distans"

Inom luft och sjöfart har däremot många sagts upp, tillåtats men också hittat andra jobb. Många har eftertraktad kompetens, vilket kommer göra det svårt att rekrytera ny personal då efterfrågan på flyg och sjöresor ökar igen.

"Man har sagt upp mycket personal på passagerarsidan. Många yrken är bristyrken i övriga samhället också. Det kan bli svårt att få tillbaka dem. Det var svårt innan pandemin att rekrytera och ännu mer nu."

4.4 Ökade fraktpriser och längre leveranstider

Flera intervjupersoner ger en bild av att fraktpriserna och råvarupriserna ökat kraftigt under hela pandemin och några uttrycker att detta förvärrats under pandemins senare skede.⁶⁸ Ett

⁶⁸ Global container freight rate index visar en ökning på 80 procent för containerfrakt mellan september 2020 och september 2021. Global price of Agr. Raw Material Index visar en genomsnittlig ökning på 25 procent mellan maj 2020 och juni 2021.

annat problem är att leveranstiderna har ökat. Ett tillverkningsföretag i norra Norrland som vi talat med har märkt av båda problemen.

"Vi har upplevt ungefär samma sak som då pandemin började. Det som har dragit iväg väldigt markant är fraktpiserna som skjutit i höjden, vi har minst dubbelt så stora kostnader som normalt vilket såklart äter kapital. Vi hade en plan att köra i gång med containerfrakt på importen från Asien men det var bara glömma då priset på en 20 fots container gått från 3 000 dollar till 29 000 dollar. Vi har också påverkats negativt av att dom olika tillverkarna av fordon som köper våra produkter haft leveransproblem."

Ett annat företag som tillverkar ventilationskanaler, bland annat till kaminer, har liknande erfarenheter. De har begränsats av materialtillgången och de ökade råvarupiserna. Människor har lagt mer tid och pengar på att rusta sina hus under pandemin vilket lett till stor efterfrågan på kaminer. Företaget vi talat med har varit tvungna att höja priserna på sina produkter mellan 5–15 procent kontinuerligt de senaste månaderna på grund av de ökade råvarupiserna. De har aldrig tidigare varit med om att höja priserna per månad på sina produkter. Transporterna har på det stora hela fungerat bra även om det varit längre leveranstider på isoleringsmaterial och aluminium. Även de har märkt av containerbristen.

Personal vid en hamn i norra Sverige har märkt av globala ökningar i containertrafiken. Hamnens kunder är främst exportföretag och det är inte så mycket som lastas via container. En operatör på hamnen menar att containerföretagen har ökat omloppstiden på containers för att öka sin avkastning nu när priset är högt. Det blir därför få containers som kommer upp till norra Sverige där volymerna på containers är låga. De hamnar söderut, exempelvis i Göteborgs hamn, som har bättre balans mellan export och import och som därmed har bättre containerbalans. En del av deras kunder har på grund av ändrade handelsmönster fraktat sitt gods på tåg söderut till andra hamnar.

"Vi har märkt av störningar i containertrafiken. Den delen har varit skakig och vi har haft viss övergång från sjö till tåg. Under pandemin har det delvis uppstått nya marknader. Tidigare gick mycket av sågverkens varor till Nordafrika. Under pandemin har dessa flöden tagit nya vägar. Störningar och ändrade försörjningslinjer har gjort att vi tappat en del av sågverkens gods, när deras Afrikaexport i stället gått över till USA. Då har det gått mer på bil och tåg till södra Sverige och andra hamnar söderut för vidare transport till USA."

Hamnoperatören tror att containerbristen delvis förklaras av ökad export till USA. Betydligt fler containerfartyg lossas än lastas i de amerikanska hamnarna. De ökade priserna på containers har också att göra med en konsolidering av containermarknaden. Det är numera tre stora kluster av ägare som äger alla containerrederier och med en sådan konsolidering kan de höja priserna.

En godstransportköpare på den asiatiska marknaden menar att priserna ökat på samtliga transportsätt. I början av pandemin var tåg från Asien tämligen outnyttjat. Priset var lågt eftersom kinesiska staten subventionerade transporterna som ett led att öka exporten via järnväg. Allt eftersom fler upptäckte tågtransporterna från Asien steg också de fraktpiserna.

Tågtransporter har begränsningar genom olika spårbredd mellan länder vilket kräver omlastning, men kommer vara efterfrågade även efter pandemin tror transportköparen. Inte minst för att det är ett relativt billigt, snabbt och hållbart transportsätt. Intresset för lastbilstransporter från Asien har också ökat under pandemin. Men även dessa börjar bli dyrare allt eftersom efterfrågan ökar. Bland annat har det periodvis varit långa köer till tullen vid ryska gränsen vilket förlängt leveranstiderna.

Pandemin och det faktum att Kina stänger hamnar och flygplatser helt i en vecka eller mer vid positiva testsvar, har påverkat fraktkapaciteten och prisutvecklingen på frakt från Asien. Det har också containerbristen och stoppet i Suezkanalen gjort.⁶⁹

"Det byggs upp stora mängder av varor som inte kan förflyttas. Sjö- och flygfrakten har kunnat ta hutlösa fraktpriiser. Bland annat IKEA har haft tomma hyllor på sina varuhus för att de väntar på gods. Det har blivit en efterfrågemarknad där priser på frakten pressas upp. Nu budar man på de leveranserna. Att passagerartrafiken i luften kommit i gång hjälper en hel del för flyggodset."

"Priserna i Asien hoppar mer just nu. Om någon hamn eller flygplats stängs ner på grund av smitta skjuts priset upp. Men nu används prislistor igen sedan 1,5 månad och det har godsköparen inte haft på ett och ett halvt år. Då fick man fråga priset på varje sändning. Det skiftade från dag till dag. När det gäller priser på transporter är det fler faktorer som spelar in nu än innan pandemin."

Vanligtvis brukar priserna på frakt stiga efter sommarsemestrarna. En prissänkning brukar normalt sett komma i oktober och november och sedan stiga igen vid jul, men i år kommer vi inte se en sådan sänkning, spår vår intervjuperson. Det är mer rimligt att se en prissänkning igen efter kinesiska nyåret i februari, menar hen. Under första halvåret 2022 levereras nämligen flera nya stora fartyg i Kina. Rederierna kommer framgent nog ligga högre prismässigt än för två år sedan, då de har märkt att de kan ta högre priser. Förr slogs rederier om kontrakt med stora kunder såsom stora detaljhandelsföretag för att det innebar säker last. Nu ser rederierna att efterfrågan är annorlunda, det är deras marknad, de behöver inte längre sälja ut sig på billig frakt, menar hen.

Flera av dem av dem vi talat med uttrycker en oro för att framtida miljökrav och nya styrmedel kommer hålla priserna uppe i framtiden. En av aktörerna på sjösidan tror att denna osäkerhet riskerar påverka företagets konkurrenskraft. Man vet inte vilka krav som kommer eller när, vilket gör det svårt att planera framåt.

Tillgången på miljövänliga bränslen är begränsad och driver upp priset vilket påverkar kunderna i slutändan. Nu har de satsat på flytande naturgas, LNG, i sitt nya fartyg och företaget har investerat i nya fartyg med samma bränsle. LNG är ett fossilt bränsle med låga utsläpp och med möjlighet att ställa om till bland annat flytande biogas, LBG, eller olika andra gaser. Vad det kommer tillverkas av är oklart och beror på tillgång.

Längre leveranstider har det rapporterats om i media under hösten (se omvärldsavsnittet i kapitel 2). Även våra intervjupersoner vittnar om längre leveranstider, både för sin egen del men också för sina kunder. Ett åkeri vi talat med märker av att det är längre leveranstider under pandemin. Leveransen av nya lastbilar de beställt från en lastbilstillverkare har dragit ut på tiden. De kommer inte få dem under 2021 som utlovats. De märker också att det varit problem på fraktsidan då kunder är upprörda då de väntat på sina varor i månader.

Även hamnen i norra Sverige vi talat med har upplevt att pandemin medfört förseningar och minskade volymer för vissa varor. Solceller de beställt för en nybyggnation har inte kommit i tid. Ett vindkraftsbygge i regionen har saktat in och har inte kommit i gång med samma fart som innan.

Flera av de logistikaktörer verksamma inom e-handels "last mile" vi talat med menar att de ökade leveranstiderna många gånger handlar om att producenterna inte hinner få iväg varorna tillräckligt fort. Varorna blir då stående hos företagets lager. När en förare vid

⁶⁹ Wikipedia (2021). Blockeringen av Suezkanalen 2021.

hemleveransen möter besvikna kunder för att de fått vänta på sin vara, kan det ha berott på att e-handlaren inte fått iväg varan från sitt lager som utlovat.

4.5 Staternas pandemistrategi påverkar godstransporterna

Statens agerande i en pandemi har stor betydelse för ekonomin och för godstransporterna. De vi talat med upplevde initialt minskade volymer som en konsekvens av stängda gränser mellan länderna. Det problemet löstes dock snabbt när EU i mars beslöt att godstransporter skulle undantas ländernas stängda gränser och lockdown. Problemen med gränsövergångar har dock delvis fortsatt under pandemin för några av dem vi talat med.

Ett rederi som kör över Sverige, Finland och Baltikum har fått förhålla sig till olika pandemi-restriktioner vilket påverkat deras verksamhet negativt. En järnvägsoperatör som bland annat kör över norska gränsen menar att Norges strategi att återkommande stänga gränsen mot Sverige har försvårat deras arbete. Åkerier som kört varor till gränshandeln mot Norge tappade i stort sett all omsättning på dessa rutter och de har inte återhämtat sig ännu. Långväga leveranser från Asien har hindrats av både lockdowns vid hamnar och flygplatser, men också av långa köer vid ryska vägtullar.

Sverige har inte infört någon lockdown (Figur 2.3), haft skolor och förskolor mestadels öppna och relativt milda restriktioner för allmänheten. Detta har gjort att en godskris kan ha undvikits menar en företrädare för åkeribranschen vi talat med.

"Sett ur ett samhällsperspektiv var det bra att man inte stängde låg- och mellan-stadieskolorna, då hade många förare behövt stanna hemma för att ta hand om barn. Det hade lett till förarbrist, och därmed varubrist och i förlängningen kanske förvärrat pandemin då grundläggande renlighet hade påverkats negativt när skyddsutrustning och avfallshantering och annat hygieniskt inte hanterats korrekt. Där ser man hur lastbilar och chaufförer är väldigt viktiga. Infrastrukturministern gick också ut och sa att chaufförer är samhällsviktiga precis som sjukvårdspersonalen."

Runt om i världen vidtas åtgärder för att motverka de ekonomiska effekterna av pandemin. I Sverige har det främst handlat om stöd för permitteringar, men i USA och många andra länder har även hushållen fått direkt stöd för att upprätthålla konsumtionen. Det har lett till en stark efterfrågan, framförallt efter varor som de haft nytta och glädje av på fritiden.

Ett tillverknings-företag vi talat med, som gör avgassystem till fyrhjulingar, trodde att de skulle behöva minska eller till och med lägga ned sin verksamhet när pandemin kom. Istället såg de en väldig efterfrågan på deras produkter, inte minst från USA. Ågaren till företaget såg en direkt koppling till president Trumps stöd till hushållen på 1 000 USD vid början av pandemin.

4.6 Distansarbete har utmanat företagens verksamheter

Distansarbete har blivit en del av vardagen för många under pandemin. Det gäller också för de företag vi talat med. Flera företag tycker att distansarbete för dem som haft möjlighet till det fungerat bra, men de har samtidigt märkt att man tappat effektivitet i organisationen.

Diskussioner och beslutsfattande blir inte lika effektivt när medarbetare inte träffas. Ett företag med verksamheter på olika orter nämner att samverkan och det gemensamma lärandet försämrats när man inte har kunnat träffas.

Det kan vara svårt att bygga gemenskap och företagskultur på distans. Detta gäller inte minst för dem som nyanställts under pandemin. Ett logistikföretag inom e-handeln vi talat med har vuxit kraftigt under pandemin och medger att pandemin har varit en utmaning i tider när man anställt många medarbetare.

"Det har funnits utmaningar med att växa samtidigt som personalen jobbar hemifrån. Det är svårare att bygga vi-känsla, företagskultur och gemenskap, inte minst med många nyanställda. Pandemin har inneburit en ofrivillig isolering för många, vilket är viktigt att beakta som arbetsgivare. Alla har inte en social kontext i hemmet."

Ett företag vi talat med vill gärna återgå till att alla jobbar på kontoret efter pandemin, både för att nå maximal effektivitet i organisationen men också för att kunna ta arbetsgivaransvaret fullt ut. Andra företag upplever att distansarbetet fungerat så pass bra att de ser en slags "hybridlösning" framför sig då distansarbete bland annat innebär minskad sjukfrånvaro. Ett företag har under pandemin blivit uppköpta och genomfört hela processen digitalt.

"Hybridkontoret är här för att stanna. Pandemin har visat att vi har en bra digital bas, den kommer utvecklas ytterligare genom mer IT-stöd och digital infrastruktur."

Samtidigt som distansarbetet inneburit ett upplevt tapp i effektivitet i organisationen har det varit en fördel då kontorspersonalen kunnat jobba även om de känt symptom, till skillnad från andra arbetsgrupper som chaufförer där det lett till inställda körningar när förare känt sig krassliga.

Flera vi talat med menar också att pandemin har inneburit färre tjänsteresor, vilket frigjort tid inte minst för privatlivet och för återhämtningen. En annan fördel som nämns är mer strukturerade digitala möten.

Ett företag upplever att informationen kring pandemin inte har varit tillräcklig för företagen utan främst varit inriktade till medborgare och sjukvården. De har saknat ett företagsperspektiv och saknat stöd från sina branschorganisationer att lyfta fram det perspektivet till myndigheterna, men också att förklara hur företagen skulle agera. Företaget kommer själva ta fram tydliga policys för frånvaro i och med nya kriser och snabbt samla ledningsgruppen för att hantera liknande situationer.

"Råd och rekommendationer kom plötsligt. Exempelvis att anställda skulle jobba hemifrån i möjligaste mån samtidigt som det var otydligt vad som gällde för karens och smittbärapeng. Smittprovtagning och -spårning var i början långsam. Bristen på bra snabbtester blev påtaglig. På helgerna testades ingen och väntan på återgång till jobbet blev lång även om man i själva verket var frisk från covid-19."

4.7 Företagens lärdomar från pandemin

Alla vi talat med menar att de inte kunnat förutse pandemins effekter. De var så omfattande och genomgripande att den inte gick att planera för. Samtidigt har transportsektorns samtliga trafikslag visat på stor flexibilitet och förmåga att ställa om efter snabbt förändrade beteendemönster och efterfrågan. Pandemin har fått många att dra nya lärdomar inför framtiden.

Kraftigt höjda fraktpriser har fått transportköpande företag att se över hur de kan hantera stora förändringar på fraktmarknaden i framtiden. Ett företag vi talat med har avsatt mer pengar för oförutsedda utgifter, som t.ex. kraftigt ökade fraktpriser.

Pandemin har visat på vikten av att vara mer flexibel. De som har möjlighet försöker diversifiera sin portfölj och ha fler ben att stå på. I flera av intervjuerna, bland annat med en transportköpare, pekar man på vikten av att ha bredd i verksamheten när konjunkturen vek kraftigt i början av pandemin.

"Vi har relativt bred verksamhet och har inte behövt oroa oss för lönsamheten. Det beror ju på vilka områden man jobbar på, vissa har gått i konkurs under 2021. Vi har klarat oss bra. Vi är dock inte där vi trodde vi skulle vara på grund av pandemin."

Pandemin var främst en passagerarkris och inte en godskris, vilket drabbade rederier på framför allt Östersjön mycket hårt. Till sjöss har man under pandemin öppnat nya rutter för att öka intäkterna. Åkerier som kört till verksamheter som påverkats av pandemirestriktionerna har fortsatt fått söka nya kunder för att upprätthålla volymerna.

"Vi har strävat efter att vara påhittiga under pandemin och har hela tiden försökt vara flexibla. Fartygen måste trafikera, annars är det bara kostnader. Vi har hela tiden tittat på nya rutter och destinationer. Det får vi fortsätta med men den får inte störa vår linjetrafik och pålitlighet, vi ska ha kombinerad verksamhet även i framtiden."

En annan lärdom från pandemin är att sättet att handla kan förändras fort. Våren 2020 ställde många kunder om och började e-handla som aldrig förr. Den hastigt ökade efterfrågan på leveranser till ombud och hemadresser gjorde att fordonen inte räckte till. Det ledde till att speditörer var tvungna att hyra in de fordon och släp de fick tag på. I vissa fall hyrde man till och med fordon från bensinmackar. Fordon som saknade tillstånd att transportera gods. Mot vad man kan tro har det dock inte varit någon kapacitetsbrist inom e-handelns gods-transporter. En intervjuperson vi talat med menar att e-handelns utmaningar inte handlar om kapacitetsbrist i framtiden heller.

"Det finns kapacitet så det räcker, e-handeln har andra utmaningar för e-handlarna handlar det snarare om komponent och varubrist. Elen i Kina begränsar produktions-takten, Kina börjar bli en egen marknad med större medelklass, man prioriterar den inhemska marknaden, e-handlare får hämta hem produktion till Europa. För logistikaktörerna är miljön den stora utmaningen. Hur fixar vi elektrifieringen av transportsektorn? Det blir en jobbig omställning. Någon ska betala för den, köra elfordon kostar många gånger mer än en fossil lastbil, det är billigare att tanka med el men hur blir elpriset?"

Dels har de stora logistikaktörerna hög kapacitet, dels har de fått sällskap av nya uppstickare som tagit andelar av paketlogistiken. Under pandemin har flera av dem fördubblat sin storlek och byggt ut sina nätverk över stora delar av landet.

Många av de nya logistikföretagen har börjat sin tillväxtresa med ny IT-infrastruktur och fossilfria leveranser. De har en ny grad av service, flexibilitet i leveranser och en hög grad av teknisk integration med e-handlare, samt väl utvecklad digital kommunikation ut till kund, exempelvis genom visuellt attraktiva appar. De kör mindre paket, både till ombud och sista sträckan ut till kund. Många av dessa bolag är relativt små och därmed snabbfotade rent verksamhetsmässigt. Vissa äger egna fordon och har till viss del egen personal, men både bilar och chaufförer hyrs även in av under-leverantörer.

Flera av bolagen har vuxit med hjälp av riskkapital och därmed kan priser hållas låga trots att de inte går med vinst ännu. De har därmed kunnat ta sig an marknaden på ett helt annat sätt än större etablerade aktörer.

Marknaden hade ett uppdämt behov av de flexibla leveranser som dessa bolag erbjuder. Detta har, i kombination med den kraftigt ökade e-handeln under pandemin, möjliggjort att dessa företag kunnat växa ytterligare. De stora logistikföretagen har en längre resa mot fossilfrihet då de har tusentals fordon som fortfarande går på diesel.

Aktörer på logistikmarknaden har fått se över sin digitala infrastruktur och kommunikation för att möta kundernas, både privatpersoners och företags, allt större krav på snabba och smidiga leveranser och därmed kunna mäta sig konkurrensmässigt med de nya mindre uppstickande logistikföretagen.

En annan lärdom flera intervjupersoner tagit upp är att pandemin blottat hur känsligt det globala transportsystemet är. Fraktpriserna har ökat kraftigt under pandemin och det har ibland varit svårt att få de varor de önskat i tid. Den politiska utvecklingen och spänningarna mellan USA och Kina, inte minst i handelsfrågor, har också fått flera företag att tänka i andra banor.

"Man måste börja titta på hur sårbara vi är i världen när man ser på transporter, en sådan sak som vaccinet mot covid-19 är beroende av delproducenter i olika länder. Framöver blir det säkert företag som kommer titta på inhemsk tillverkning för sina produkter: "Just in time"-leveranser är känsligt och ökar sårbarheten. Tillgängligheten, snabba transporter, är viktigt för svensk industri, vi skulle aldrig kunna ha tillverkning och centrallager i Sverige om vi inte kunde få ut dem snabbt i världen."

Några av dem vi talat med tror därför att många företag kommer att lägga delar av produktionen närmare sina huvudkontor i Europa. Samtidigt kommer också många gå tillbaka till delvis samma handelsmönster när efterdyningarna på marknaderna lagt sig efter pandemin. Pandemin har dock visat att det är klokt att sprida sina risker och vara mer självständiga, menar flera företag.

"Vi kommer inte smälla upp stora fabriker i Europa men vi kommer se till att vi har alternativ. Vad man ser är att många företag som drabbas nu tittar mer på att "sourca" (skapa försörjning av varor och tjänster) mer regionalt för att sprida sina risker. Fler länder kommer på sikt inse att man måste klara sig själv mer på hemmaplan, åtminstone till viss del. Då måste man investera nära sig."

"I takt med ökade fraktpriser ser allt färre fördelarna med att lägga produktionen i Asien för att spara kostnader. Det är inte lika smidigt och billigt, och upplevs som mer känsligt. Många kommer ta hem sin produktion. Som företagare kan jag sätta in fler skift på min fabrik men jag kan inte påverka båten som fraktar varorna."

Pandemin har påverkat våra beteenden och konsumtionsmönster. Pandemin har också drivit på de stora megatrenderna globalisering, digitalisering, urbanisering och klimatförändring, vilka drivit utvecklingen i världen.⁷⁰ Främst genom stora svängningar i efterfrågan på de stora världsmarknaderna, vilket lett till höga priser på råvaror och frakt, men också genom en kraftigt ökad e-handel.

Innan pandemin krävde klimatkrisen en kraftfull omställning av vår produktion och våra transporter till fossilfrifrihet men också mer hållbara konsumtionsmönster. Våra intervjuer visar

⁷⁰ Sweco (2021). Sweco bjuder in till dialog i Sundsvall om hållbara samhällen efter pandemin covid-19. Se även trender och mottrender under pandemin Trafikanalys (2021). Transporter och resande i en postpandemisk värld – trender och mottrender PM 2021:4.

att arbetet för ökad hållbarhet verkar lika aktuellt som innan pandemin. Några av dem vi talat med menar att pandemin kan ha drivit på denna utveckling då de ser en industriell utveckling kopplat till en omställning mot fossilfri produktion och nämner investeringarna i Norrland. Regionen har en industriell expansion med allt ifrån produktionen av grönt stål, batterifabrik och tillverkning av biobränslen.

"Hållbarhetsfrågan har kommit starkt av eller åtminstone under pandemin. Investerings-eran i Norrland är en konsekvens av den trenden. Vi måste bli en del av hållbarhets-utvecklingen. Allt detta startade samtidigt som pandemin. Miljön har hamnat i ett helt annat fokus. Pandemin är en trigger, det skakar om oss i grunden."

Flera företag vi talat med hänvisar till högt ställda hållbarhetsmål i linje med Paris klimatavtal. En aktör som är verksam i ett globalt logistikföretag nämnde att de inom de kommande tio åren ska investera tiotals miljarder svenska kronor i omställningen mot hållbara gods-transporter. Bland annat genom stora investeringar i elfordon. Utvecklingen är kunddriven och är idag en konkurrenskraftsfråga för godstransportföretagen.

Kravet på hållbarhetsarbete pressar företagen till omställning på gott och ont. Inköp av fordon och bränslen är en viktig fråga. En åkare i mellersta Norrland vi talat med menar att utvecklingen är positiv men också en utmaning då utbudet av fossilfria bränslen är begränsat och driver upp priserna. Det finns en frustration över osäkerheten kring vilket som blir framtidens bränsle och därmed en osäkerhet kring valet av fordon för framtida investeringar.

5 Diskussion

Med utgångspunkt i de tidigare rapporter som Trafikanalys publicerade under 2020, om hur godsflöden och godstransportaktörer påverkades under pandemins första halvår, syftar denna rapport till att övergripande undersöka hur coronapandemin hitintills har påverkat godsflöden och godstransportaktörer i Sverige.

För att söka svar på frågeställningarna i rapportens inledning har vi använt oss av tre olika metoder; en omvärldsanalys, en statistisk beskrivning av godsflöden i Sverige samt intervjuer med olika företag som köper och utför godstransporter. Resultaten diskuteras i detta avslutande kapitel.

Pandemin påverkade det globala godstransportläget

Omvärldsanalysen visar hur pandemin har skakat om världen och fått oss att ändra beteende och konsumtionsmönster över en natt. Genom en rad kedjereaktioner skapade pandemin "en perfekt storm" där kraftfulla restriktioner, i kombination med generöst ekonomiskt stöd till företag och hushåll, ledde till obalanser mellan utbud och efterfrågan. Det fick följden att världshandeln präglades av komponentbrist, störningar i containertransporter och kraftigt ökade priser på råvaror och frakt. Detta påverkade delvis också Sverige och svensk industri, bland annat genom komponentbrist, sena leveranser till svenska företag och minskad export. Pandemin har även visat hur komplexa och känsliga godstransportkedjorna är.

Små förändringar av godsflöden och volymer

Trots att pandemin påverkade det globala godstransportläget på ett betydande sätt ser vi inga signifikanta förändringar av de totala godsmängderna i Sverige. Sammantaget innebar pandemiåret 2020 små förändringar i det totala transportarbetet och marknadsandelarna för de olika trafikslagen jämfört med 2019. Även om godsvolymer och varusammansättning varierat under pandemin är det inom samma storleksordning som normala variationer mellan år och kvartal innan pandemin.

Vi ser dock förändringar mellan trafikslagen på varugruppernivå, där rundvirke ökade på väg men minskade på järnväg och sjöfart, medan metallvaror minskade på väg men ökade på järnväg. Dessa överflyttningar mellan trafikslagen kan ses som förändrade transportmönster till följd av pandemin, vilket också några av våra intervjuer indikerade. Mindre frakt av rundvirke inom sjöfarten är dock en konsekvens av minskad import av virke från Östeuropa, som går på fartyg. Där handlar det alltså om ett bortfall i efterfrågan snarare än om ett aktivt val av ändrade trafikslag.

Ingen godskris men många utmaningar för godstransportaktörerna

Samtidigt som statistiken visar på små förändringar av godsmängderna på aggregerad nivå, visar våra intervjuer med godstransportaktörer att pandemin inneburit påtagliga utmaningar för dem. Många av företagen såg tydliga volymförluster under pandemins inledning, men också under dess andra och tredje våg. Flera företag upplever att dessa volymer inte helt återhämtat sig till vad de var innan pandemin. En annan sak flera företag uppger är att de märkt av att fraktkapaciteten försämrats under pandemin. Varubeställningar har försenats och fraktpiserna

har varit höga. Pandemin har på så sätt blottat hur känsliga godstransportkedjorna är i världen. Flera av våra intervjupersoner tror att många företag i västvärlden kommer öka sin produktion och lagerhållning närmre hemmamarknaderna då transporterna visat sig vara en flaskhals under pandemin. Även om sjukskrivningstalen inte varit högre för godstransportsektorn än för övriga sektorer, har många företag påverkats negativt när personal stannat hemma vid minsta symptom.

E-handeln har ökat under pandemin vilket gynnat de logistikföretag som transporterat e-handels varor. Flera nya logistikaktörer, med sina välutvecklade digitala plattformar, har ökat sina marknadsandelar under pandemin. Detta har tvingat mer etablerade aktörer utveckla sin service och sina digitala logistikverktyg.

Är pandemieffekterna över för godsets del?

Trots pandemins dramatiska följdverkningar på världsekonomin och de globala godstransportkedjorna visar vår rapport att det svenska godstransportsystemet som helhet har varit kapacitetsstarkt och robust. De svenska transportföretagen har visat flexibilitet och resiliens i en tid då det mesta varit oroligt. Genom att anpassa sig till snabba förändringar på marknaden med stabila och säkra transporter, samtidigt som de internt utmanades av ökad sjukfrånvaro och de övriga restriktioner covid-19 inneburit, har transportföretagen klarat av att upprätthålla en av samhällets mest grundläggande samhällsfunktioner. Företag och hushåll har fått sina varor, om än ibland lite sent. Någon godskris i akut bemärkelse blev det aldrig. Pandemin förstärkte trenden att handla över nätet, vilket lett till ett delvis förändrat transportmönster från många logistikföretag. En förändring som vi förväntar oss bli bestående.⁷¹

Delar av världen står nu inför en fjärde våg med ökad smittspridning. Samtidigt har vaccinationerna i de resursstarka länderna kommit långt. Smittspridningen kommer troligen fortsätta men inte skapa samma katastrofala följder genom insjuknande och död som vid de tidigare pandemivågorna. Med vaccinationsläget i Sverige och stora delar av Europa ser framtiden på många sätt ljusare ut än för ett år sedan.

Samtidigt är det oklart vilka effekter pandemin kommer att ha på ekonomin och fraktmarknaden på lång sikt. Hur länge kommer fraktstörningar och höga fraktpriser att hålla i sig på världsmarknaden och hur kommer det att påverka den svenska ekonomin och godsflöden? Flera bedömare, både i vår omvärldsanalys och i våra intervjuer, tror att höga fraktpriser och långa leveranstider kommer bestå till våren eller sommaren 2022. Pandemins inverkan på inflationen kan också medföra en dämpning av världsekonomin och därmed få konsekvenser för fraktaktörerna.

Utifrån våra observationer klarade de svenska godstransportaktörerna pandemins första ett och ett halvt år ganska bra. Transportföretagen tycks ha hanterat utmaningarna väl i något som kan ses som ett nytt normalläge under pandemin. Mycket tyder därför på att de även kommer klara eventuellt nya vågor längre fram. För de fall det finns samband mellan gods- och passagerartransporter, som i flyg- och färjetransporter, kommer lättade restriktioner som gynnar passagerartrafiken även att påverka fraktkapaciteten positivt.

⁷¹ Mer om transporttrender under pandemin, läs Trafikanalys (2021). Transporter och resande i en postpandemisk värld – trender och mottrender PM 2021:4. Trafikanalys publicerar även en rapport om e-handel och godstransporter i januari 2022.

Fler studier behövs

Hur relaterar rapportens olika metoder och dess resultat till varandra? Säger statistiken detsamma som intervjuerna? Eller finns det skillnader? Hur kan man tolka dessa skillnader? Ingen av metoderna kan sägas förklara helheten eller samtliga frågeställningar. Istället har varje metod sina styrkor och förklaringsvärden. Omvärldsanalysen, som bygger på myndighetsrapporter och medieartiklar, kan i stora drag beskriva vad som skett på världsmarknaderna och hur det påverkat de globala transportkedjorna.

Statistikkapitlet kan i sin tur ge svar på hur godsflödena sett ut i Sverige under pandemin och om det inneburit förändringar inom och mellan trafikslag och varugrupper. Intervjuerna kan å sin sida exemplifiera hur enskilda företag upplevt pandemin och hur de har hanterat dess utmaningar. Bortsett från begränsningar i materialet, så som tillförlitligheten i vissa data, bristen i tidsserier och att intervjuerna till antalet är få, ger materialet en samlad bild av hur pandemin påverkat godsflödena och godstransportaktörer i Sverige.

De tre använda metoderna har gett oss delvis olika beskrivningar, men också iakttagelser som i viss utsträckning bekräftar av varandra. Detta gäller särskilt omvärldsanalyserna och intervjuerna, som i stor utsträckning ger samma bild av de stora förändringarna i världshandeln och de globala transportkedjorna. Här ser vi att enskilda företag upplevt pandemin genom framför allt kraftigt höjda fraktpriser, längre leveranstider och minskad export som påverkat godsvolymer negativt.

Däremot finner vi en mindre överensstämmande bild mellan statistikdelen som beskriver godsflöden i Sverige och omvärldsanalysen och intervjuerna. På aggregerad nivå har förändringarna i statistiken varit så små att de inte skiljer sig från normala år innan pandemin. Det gör också att det är svårt att belägga tydliga pandemieffekter genom att bara titta på statistiken.

I omvärldsanalysen och intervjuerna syns pandemins effekter på ett tydligare sätt. I viss utsträckning kan både statistikdelen och intervjuerna visa på förändringar i vissa varugrupper, men inte i sådan utsträckning att frågorna som förändringarna väcker ges tydliga och utförliga svar. Det är dock Trafikanalys ambition att göra fördjupade analyser på detta område i framtida studier.

6 Bilaga

Intervjustudien – metod och urval

Rapportens fjärde kapitel baseras på intervjuer med 17 godstransportköpare och -utförare. Flera intervjupersoner har ibland deltagit för ett och samma företag. Det är delvis samma företag som intervjuades 2020 i samband med rapporten *Oro, anpassning och nya beteendemönster – godstransportaktörers upplevelser av coronapandemins första våg*.

Urvalet av intervjuer i den tidigare rapporten 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 (se lista nedan). 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. Det innebär att alla intervjupersoner har fått samma frågor samtidigt som intervjun delvis utformas efter interpersonens svar. Se intervjuguide nedan.

Intervjuerna speglar hela pandemiperioden men intervjuerna inför denna rapport har främst handlat om tidsperioden från pandemins andra våg, det vill säga från och med november 2020, fram till oktober 2021.

Intervjuföretagen och -personerna har behandlats anonymt i rapporten då det ökat sannolikheten att tala om sådant som kan annars upplevas känsligt ur konkurrenssynpunkt. Detta har ansetts särskilt viktigt då vi ställt frågor rörande konkurrenskraft på transportmarknaden kopplat till ett annat projekt som Trafikanalys arbetar med (se fråga 5 i Intervjuguide).

Intervjuerna har skett via Teams i samtliga fall och i genomsnitt tagit 45 minuter. En intervjuperson svarade på frågorna skriftligt på grund av tidsbrist.

Följande frågor har ställts till samtliga företag.

Intervjuguide

1. Sist vi talade med dig/er var tidig höst 2021 strax innan pandemins andra våg, som följdes av höga smittotal och restriktioner. I korta ordalag nämnde du då att verksamheten påverkats genom bland annat... (ge några exempel så de uppdaterar sig på läget då vs. nu)... Hur påverkades ditt/ert företag av pandemins andra, och senare tredje, våg?

- Ökad/minskad efterfrågan?
- Teknikutveckling/investeringar (appar/ruttoptimeringsverktyg/fordon (el/gas) eller dyl.)?
- Samverkan inom branschen?
- Containerbrist eller råvaruprisutveckling (priserna har ökat kraftigt på många varor)
- Nya transportmönster? (dyra flygtransporter och containrar?)

- Nya marknader?
- Nya kunder och kundbeteenden?
- Fortsatta permitteringar?
- Har pandemin påverkat hållbarhetsarbetet?

2. Har pandemin inneburit en utveckling ni annars inte skulle tagit? Positivt eller negativt?

3. Vad i er/medlemmarnas verksamheter återgår till hur det var före pandemin och vad kommer bestå?

4. Vad har ni lärt sig inför framtida kriser? Gjort handlingsplaner? Andra åtgärder?

5. Frågor om konkurrenskraft:

- Vilka viktiga *förändringar* har skett i omvärlden i er bransch, säg sedan fem år tillbaka (oberoende av corona)? T.ex. vad beträffar transportområdet och

- Teknisk utveckling
- Politiska beslut
- Övrigt
- Ex transportbidrag
- Hur upplever du transportmarknaden de senaste 5 åren rörande er konkurrenskraft?

- Är ni mer eller mindre *konkurrenskraftiga* nu, än för fem år sedan? – "hur känns det?"

- Vad beror det på? Kan det kopplas till regeringens godstransportstrategi?

- Vad kommer att spela roll för er (branschens) *lönsamhet* på kort och lång sikt ur ett transportperspektiv?

- Ex. Vad har ni/branschen för *investeringsplaner*, som påverkar konkurrenskraften?
 - mot andra företag inom trafikslaget
 - mot andra trafikslag?

Urval av anonymiserade företag

Två tillverkningsföretag som köper godstransporter

Två vägtransportföretag inom samdistribution

Ett företag som erbjuder logistiktjänster och godstransporter till och från Östeuropa och Asien

Ett företag som driver och utvecklar flygplatser

En branschorganisation för vägtransporter

En branschorganisation för sjöfart

Fyra logistikföretag inom brev och paket

En hamn i norra Sverige

En hamnoperatör i norra Sverige

En rederikoncern som trafikerar Östersjön

Ett fastighetsbolag som förvaltar fastigheter kopplat till järnvägen

En järnvägsoperatör inom godstransporter

7 Referenser

Our World in Data (2021). Coronavirus Pandemic (COVID-19) – the data. Hämtad 29 november 2021 från <https://ourworldindata.org/coronavirus>

Nationalencyklopedin (2021). Covid-19. Hämtad den 30 augusti 2021 från www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/covid-19

Trafikanalys (2020). Oro, anpassning och nya beteendemönster – godstransportaktörers upplevelser av coronapandemins första våg Rapport 2020:15.

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

Socialstyrelsen (2021). Statistik om covid-19. Hämtad den 30 augusti 2021 från www.socialstyrelsen.se/statistik-och-data/statistik/statistik-om-covid-19/

Dagens industri (2021). Brentolja. Hämtad 13 november från <https://www.di.se/ravaror/ukoilUSD-4606814/>

Nationalencyklopedin (2021). Halvledare. Hämtad den 30 augusti 2021 från www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/halvledare

Dagens Nyheter (2021). Hamstring bakom bristen som stänger fabriker. Hämtad 30 augusti 2021 från www.dn.se/ekonomi/hamstring-bakom-bristen-som-stanger-fabriker/

PostNord (2021). E-barometern Kvartal 2. Hämtad den 30 september 2021 från www.postnord.se/siteassets/pdf/rapporter/e-barometern-q2-2021.pdf

PostNord (2020) Rekordvolym i PostNords flöden – 800 000 paket på ett dygn. Hämtad den 30 augusti 2021 från www.postnord.se/om-oss/pressmeddelanden/2020/rekordvolym-i-postnords-floden-800-000-paket-pa-ett-dygn

Dagens industri (2021). Instabox fyrdubblar omsättningen: "Kan bli en enhörning". Hämtad den 30 augusti 2021 från www.di.se/digital/instabox-fyrdubblar-omsattningen-kan-bli-en-enhorning/

Dagens industri (2021). Budbolagets superutveckling: 1 miljon fler svenska kunder – på ett år. Hämtad den 6 oktober 2021 från www.di.se/digital/budbolagets-superutveckling-1-miljon-fler-svenska-kunder-pa-ett-ar/

Riksbanken (2021). Fördjupning – Hur påverkar högre råvarupriser och fraktkostnader svensk inflation? Hämtad den 1 september 2021 från www.riksbank.se/globalassets/media/rapporter/ppr/fordjupningar/svenska/2021/hur-paverkar-hogre-ravarupriser-och-fraktkostnader-svensk-inflation-fordjupning-i-penningpolitisk-rapport-juli-2021.pdf

Svenska Dagbladet (2021). Tomma butikshyllor hotar i fraktkaoset. Hämtad 1 september 2021 från www.svd.se/fraktkaos-kan-leda-till-tomma-butikshyllor

Dagens infrastruktur (2021). Så ska svenska hamnar klara den nya logistikvärlden. Hämtad 17 september 2021 från www.dagensinfrastruktur.se/2021/09/17/sa-ska-svenska-hamnar-klara-den-nya-logistikvarlden/

Svenska Dagbladet (2021). Fraktboom ger nytt nordiskt vinstrekord. Hämtad 2 november 2021 från www.svd.se/fraktboom-ger-nytt-nordiskt-vinstrekord

Svenska Dagbladet (2021). Varorna alla vill ha – prisrusning. Hämtad 20 maj 2021 från www.svd.se/bristvarorna-alla-vill-ha--far-priserna-att-rusa

Svenska Yle (2020). USA:s massiva räddningspaket på 2 000 miljarder är historiskt – men det är oklart om det räcker till för att skingra coronavirusets mörka moln. Hämtad 1 november 2021 från <https://svenska.yle.fi/artikel/2020/03/26/usas-massiva-raddningspaket-pa-2-000-miljarder-ar-historiskt-men-det-ar-oklart-om>

Svenska Dagbladet (2021). Bidens nya stödpaket: 1 900 miljarder dollar. Hämtad 1 november 2021 från www.svd.se/biden-vantas-presentera-stodpaket

Svenska Dagbladet (2021). Therese Larsson Hultin: Vill släppa fången fri – för halvledarnas skull. Hämtad 1 november 2021 från www.svd.se/vill-slappa-fangen-fri--for-halvledarnas-skull

Kommerskollegium (2020). Coronavirusets spridning – så påverkas utrikeshandeln. Hämtad 15 oktober 2021 från www.kommerskollegium.se/om-oss/nyheter/2020/coronavirusets-spridning--sa-paverkas-utrikeshandeln/

Kommerskollegium (2021). Turbulent handelsår i coronapandemins spår. Hämtad 15 oktober 2021 från www.kommerskollegium.se/om-oss/nyheter/2021/turbulent-handelsar-i-coronapandemins-spar/

Svenskt Trä (2021). Stor efterfrågan har tömt svenska trälager. Hämtad 30 november 2021 från www.skogsaktuellt.se/artikel/2228217/stor-efterfragan-har-tmt-svenska-tralager.html

Skogsindustrierna (2020). Skogsindustrin ökar exporten till USA. Marknadsrapport: Så går det för skogsindustrin. Hämtad 29 november 2021 från www.skogsindustrierna.se/aktuellt/nyheter/2020/12/skogsindustrin-okar-exporten-till-usa/

PTS (2021). Svensk postmarknad 2021.

Trafikverket (2021). Trafikverkets årsredovisning 2020

Trafikanalys (2021). Transportläget, Gränsöverskridande trafik. Hämtad 15 november 2021 från www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/gransoverskridande-trafik-12419/

Green Cargo (2021) Utan tåget lyfter inte flyget – nytt avtal mellan AFAB och Green Cargo. Hämtad 15 september 2021 från www.nordiskjamvag.se/nyheter/utan-tajpyget-lyfter-inte-flyget-nytt-avtal-mellan-afab-och-green-cargo

Dagens_handel (2021). Global pappersbrist - Så undviker du att drabbas. Hämtad 15 oktober 2021 från www.dagenshandel.se/announcement/view/151885/global_pappersbrist_sa_undviker_du_att_drabbas

Concordia maritime (2021). Uppgången som kom av sig... tar nu fart igen 2021. Hämtad 30 november 2021 från www.concordiamaritime.com/sv/nyheter/nyheter/2020/market-update-sept-2020/

Trafikanalys (2021). Fartyg 2020 - Statistik 2021:21. Hämtad 15 oktober 2021 från www.trafa.se/sjofart/fartyg

Transportstyrelsen (2021). Luftfartsmarknadens utmaningar. En rapport om effekter av pandemin covid-19. Hämtad 15 oktober 2021 från

www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/luftfart/trender-inom-luftfarten_uppdat.2021-03-09.pdf

Trafikanalys (2021). Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2021. Rapport 2021:8

SGU (2021) Malmproduktion och trender. Hämtat 30 november 2021 från www.sgu.se/mineralnaring/mineralstatistik/malmproduktion-och-trender/

Trafikanalys (2021). Andra transportrelaterade indikatorer. Hämtad 30 november 2021 från www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/annat-kring-transporter-12418/

Global container freight rate index (2021). Hämtad 30 november 2021 från www.statista.com/statistics/1250636/global-container-freight-index/

Global price of Agr. Raw Material Index (2021). Hämtad 30 november 2021 från <https://fred.stlouisfed.org/series/PRAWMINDEXM>

Sweco (2021). Sweco bjuder in till dialog i Sundsvall om hållbara samhällen efter pandemin covid-19. Hämtad 30 november från www.sweco.se/aktuellt/pressmeddelanden/%E2%80%8Bsweco-bjuder-in-till-dialog-i-sundsvall-om-hallbara-samhallen-efter-pandemin-covid-19/

Wikipedia (2021). Blockeringen av Suezkanalen 2021. Hämtad den 29 november 2021 från https://sv.wikipedia.org/wiki/Blockeringen_av_Suezkanalen_2021

Trafikanalys (2021). Transporter och resande i en postpandemisk värld – trender och mottrender PM 2021:4.

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.