

MARKNADSRAPPORT • OKTOBER 2026

Marknadsläget för åkerinäringen



Första halvåret 2026



En tydligare bild av åkerinäringens marknad



För åkeriföretagen gäller det att förstå var efterfrågan finns och vad uppdragen behöver ge för att vara lönsamma. Vi samlar statistik om transporterna, kundernas efterfrågan och företagets ekonomi för att ge stöd i affärsbeslut och i samtal med kunder. Årets rapport följer utvecklingen under första halvåret 2026, jämfört med samma period 2025.

Bakom statistiken finns företagare som varje dag planerar transporter, tar ansvar för sina medarbetare och får kundernas verksamheter att fungera. Vi vet vilket arbete det innebär. Vår uppgift är att synliggöra näringens förutsättningar och bidra med kunskap som är användbar i vardagen.

Ulric Långberg

Branschdirektör
Sveriges Åkeriföretag

OM RAPPORTEN

Transporterna speglar utvecklingen i ekonomin

Lastbilstransporter knyter samman industrin, handeln och byggandet. Råvaror ska till produktionen, varor till butiker och lager och material till byggarbetsplatser. När aktiviteten i dessa verksamheter förändras påverkas också behovet av transporter.

Genom att följa transporterna tillsammans med utvecklingen hos transportköparna ger marknadsrapporten en bild av hur konjunkturen märks i åkerinäringen. Den visar var efterfrågan stärks, var den är fortsatt svag och hur förutsättningarna för transportföretagen förändras.

Sveriges Åkeriföretags marknadsrapport ges ut årligen och ska ge åkeriföretag, transportköpare och beslutsfattare ett gemensamt faktaunderlag för att förstå marknaden.

Summering av marknadsläget i åkerinäringen

Första halvåret 2026

Marknadsläget i korthet



Transportmarknaden återhämtar sig, men uppgången är svag och skiljer sig mellan olika delar av ekonomin. Industrin och handeln växer, medan bostadsbyggandet ligger kvar på en låg nivå. För åkeriföretagen är både efterfrågan och kostnadsutvecklingen avgörande för hur återhämtningen slår igenom.

Det viktigaste att ta med sig



+0,9 %

Transportarbete med svenska lastbilar

Transporterna har ännu inte tagit igen nedgången

Transportarbetet med svenska lastbilar ökade med 0,9 procent under första halvåret 2026 jämfört med samma period 2025. Det var fortfarande omkring 9 procent lägre än första halvåret 2022. Gränspassagera ökade samtidigt med 4,7 procent efter fyra år med minskningar.



+4,5 %

Industriproduktion

Industrin och handeln växer, men bostadsbyggandet står still

Industriproduktionen ökade med 4,5 procent och detaljhandeln med 3,6 procent. Det stärker förutsättningarna för fler transportuppdrag. Antalet påbörjade bostäder var däremot nästan oförändrat och omkring 58 procent lägre än första halvåret 2022. Återhämtningen ger därför olika förutsättningar för olika typer av transporter.



306

Konkurser under första halvåret

Stigande kostnader och fortsatt höga konkurstal

Transportpriserna steg med 4,2 procent, samtidigt som drivmedel, el och löner blev dyrare. Företagens bedömning av lönsamheten har förbättrats sedan början av 2024, men konkurserna har ännu inte minskat. Under första halvåret gick 306 lastbilsåkerier i konkurs, jämfört med 293 samma period 2025.

Rapporten går från transporterna till kundernas efterfrågan, priser och kostnader, företagens ekonomi och signaler framåt.

Jämförelserna gäller första halvåret 2026 mot samma period 2025 om inget annat anges. Källor, beräkningar och definitioner finns på sista sidan.

Transporterna ökar men återhämtningen går långsamt



Transportarbetet steg med 0,9 procent under första halvåret 2026. Det är en betydligt mindre ökning än under samma period 2025.

Efter minskningar under 2023 och 2024 steg transportarbetet tydligt första halvåret 2025. Ökningen fortsatte 2026, men i lägre takt. Gränstrafiken utvecklades annorlunda: efter fyra år med minskningar ökade antalet passager med 4,7 procent första halvåret 2026. Värdet av Sveriges varuhandel med omvärlden ökade samtidigt med 5,4 procent i löpande priser. Värdet påverkas av både priser och volymer.

Två mått som kompletterar varandra

Transportarbete mäter godsets vikt och hur långt det körs. Om tio ton gods körs tio mil blir transportarbetet 1 000 tonkilometer. Mer gods och längre körsträckor ger ett större transportarbete. Statistiken avser svenska lastbilar.

Gränstrafik mäts i antal passager med lastbilar och roro-enheter, exempelvis trailers som transporteras på färjor, på de gränsförbindelser som ingår i statistiken.

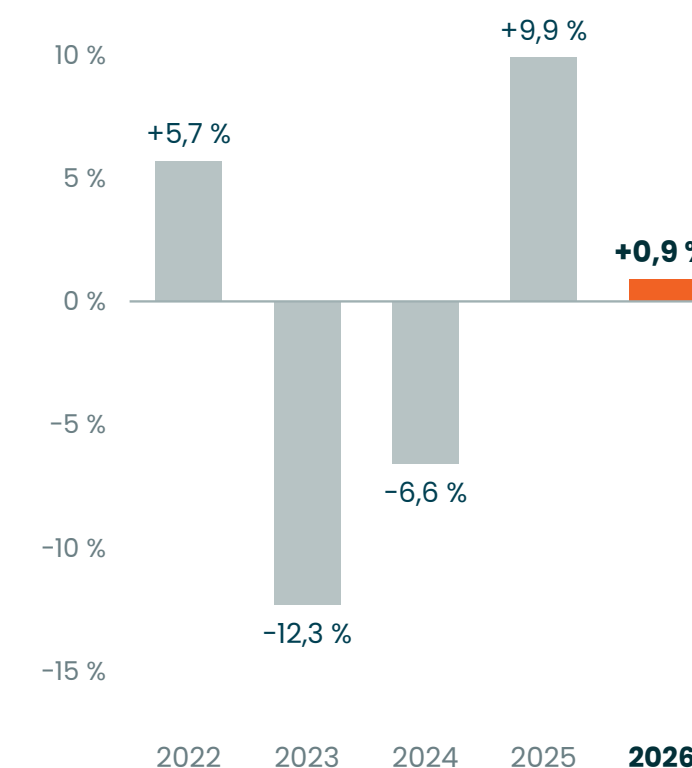
Fortfarande under nivån 2022

Trots förbättringen var transportarbetet omkring 9 procent lägre första halvåret 2026 än samma period 2022. Gränspassagera var omkring 4 procent färre. År 2022 används som jämförelsepunkt före nedgången i transportarbetet under 2023 och 2024. Återhämtningen har ännu inte fört tillbaka transporterna till den nivån.

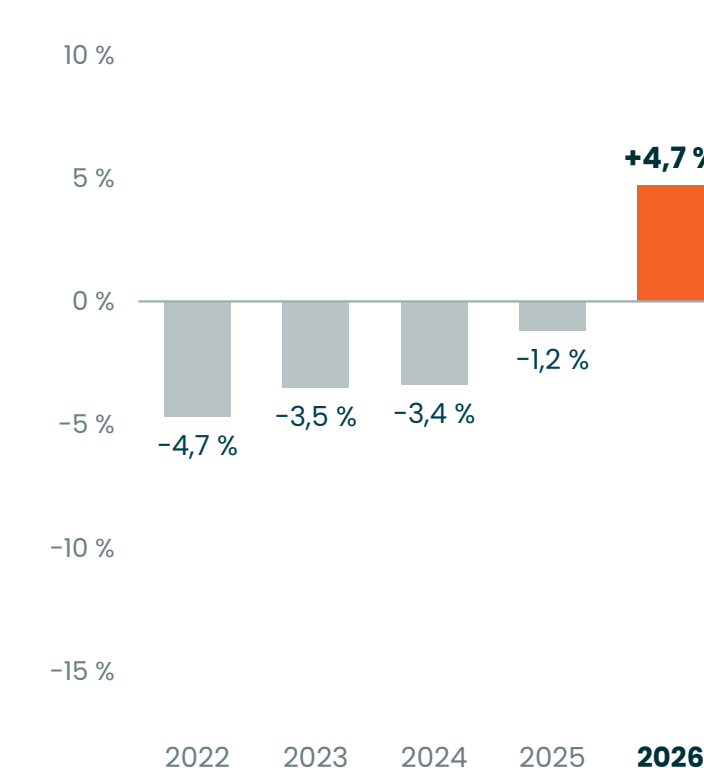
Lägre andel transporter med last

Andelen transporter med last minskade från 75,2 till 74,1 procent, en nedgång med 1,1 procentenheter. En något större andel av transporterna kördes alltså utan last, trots att transportarbetet ökade. Andelen varierar mellan åren och ligger nära genomsnittet för första halvåret sedan 2012, omkring 75 procent. Att hitta returlaster är fortsatt viktigt för att utnyttja fordonen effektivt.

Transportarbete med svenska lastbilar



Gränspassager



Staplarna visar förändringen under första halvåret varje år jämfört med samma period året före. Förändringen för 2022 beräknas alltså mot 2021. Källor: Trafikanalys och Öresundsbro Konsortiet.

Industrin och handeln växer medan bostadsbyggandet står still

Det finns fler positiva signaler från industrin och handeln. Bostadsbyggandet ligger däremot kvar långt under nivån 2022.

Industriproduktionen ökade med 4,5 procent första halvåret 2026 jämfört med samma period 2025. Detaljhandeln ökade med 3,6 procent. Samtidigt påbörjades 14 188 bostäder, bara 25 fler än ett år tidigare.

Industrin ger stöd åt efterfrågan

Industrins uppgång stärker förutsättningarna för fler transportuppdrag med råvaror, komponenter och färdiga varor. Industriproduktionen låg omkring 10 procent över nivån första halvåret 2022. Kronan stärktes samtidigt med 4,9 procent mot första halvåret 2025. En starkare krona gör svenska exportvaror dyrare utomlands men sänker priset på importerade insatsvaror.

Handeln har återhämtat tidigare nedgångar

Detaljhandeln utvecklas bättre än 2025 och har åter nått ungefär samma nivå som första halvåret 2022. Det stärker förutsättningarna för transporter till handeln och dess lager.

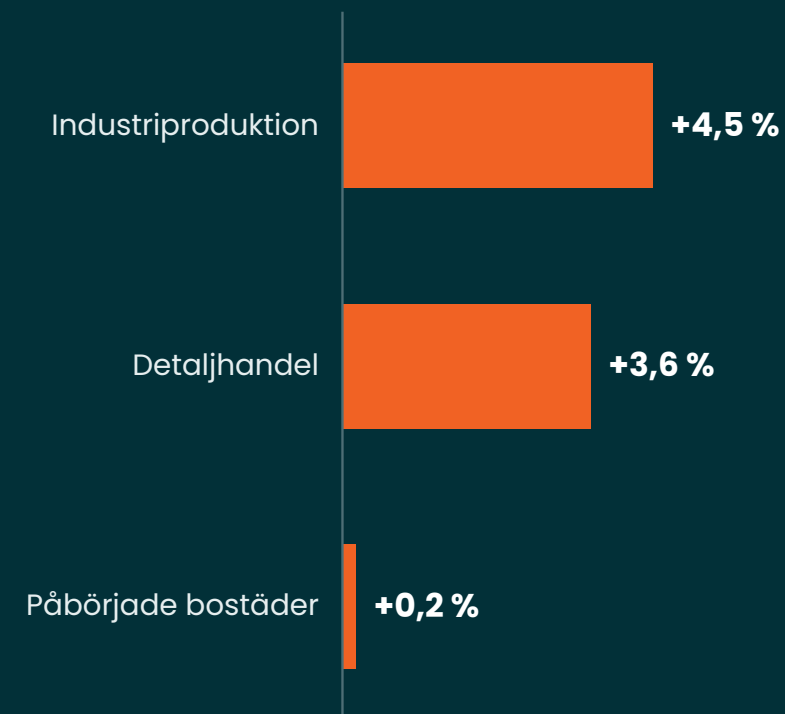
Bostadsbyggandet är fortsatt lågt

Antalet påbörjade bostäder var omkring 58 procent lägre än första halvåret 2022. Den låga nivån innebär färre nya bostadsprojekt och en fortsatt svag marknad för transporter till bostadsbyggandet.

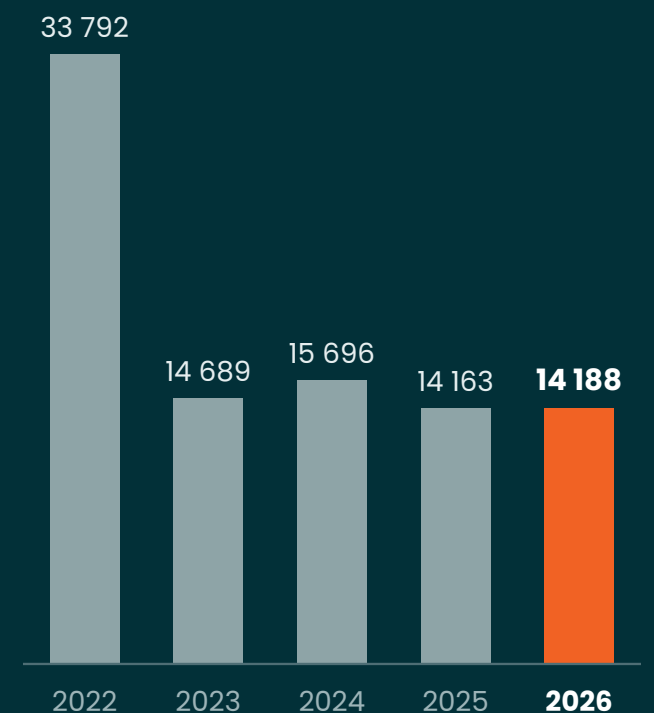
Utvecklingen i Europa

Lastbilstrafiken i Europa ökade med 1,3 procent under första halvåret och EU:s bygglov med 11 procent. Industriproduktionen i EU minskade med 0,3 procent, medan den svenska ökade med 4,5 procent. Bygglov visar planerad byggaktivitet, medan den svenska serien avser bostäder som har börjat byggas.

Förändring mot första halvåret 2025



Antal påbörjade bostäder



Vänster: förändring första halvåret 2026 jämfört med 2025. Höger: antal påbörjade lägenheter under första halvåret respektive år. Begreppet bostäder används här för lägenheterna i statistiken. Källa: SCB.

Transportpriserna stiger snabbare än den allmänna prisnivån



Transportpriserna steg med 4,2 procent första halvåret 2026, medan konsumentprisindex, KPI, ökade med 0,5 procent. Drivmedel, el och löner blev också dyrare.

Hela kostnaden behöver räknas med

KPI beskriver hushållens prisutveckling. För ett transportuppdrag behöver priset i stället bedömas mot kostnaderna för personal, drivmedel, fordon och övrig verksamhet. Varje kostnadsdel vägs efter sin andel av uppdragets totala kostnad.

Dieselpriiset ökade med 16 procent, men dess bidrag till den totala kostnadsökningen beror på hur mycket diesel uppdraget kräver. För att bedöma om transportpriset täcker kostnadsökningen behöver även löner, fordonskostnader och övriga kostnader räknas in.

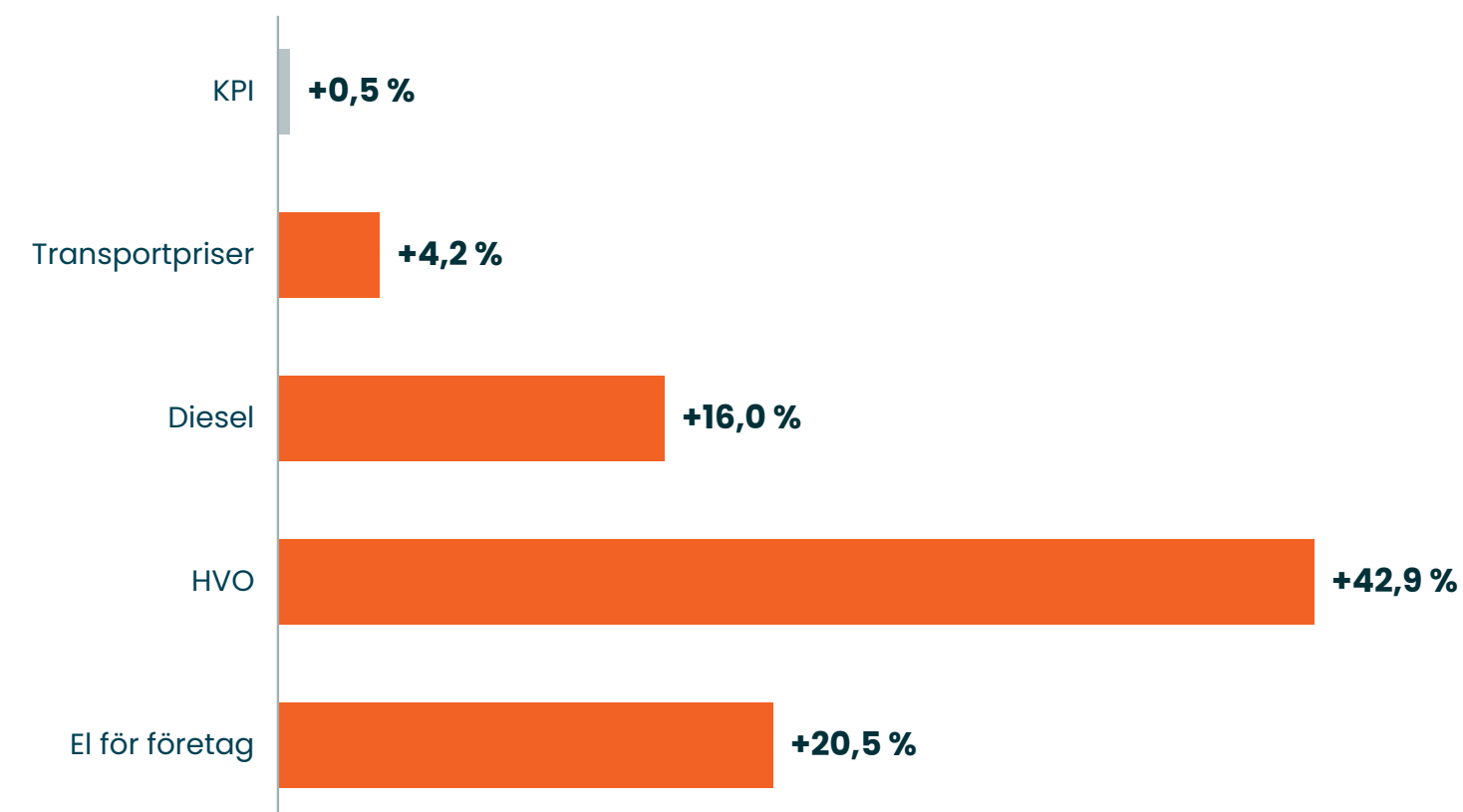
Olika drivmedel ger olika kostnadsutveckling

Priiset på HVO, ett biodrivmedel som används som alternativ till fossil diesel, steg med omkring 43 procent. Elpriset för företag steg med drygt 20 procent. Drivmedelsvalet får därmed stor betydelse för företagets kostnadsutveckling.

Lönerna ökar också

Den genomsnittliga timlönen för arbetare inom transport och magasinering steg med 3,1 procent, från 198,20 till 204,33 kronor. Jämförelsen gäller första halvåret 2026 mot samma period 2025 och löner exklusive övertidstillägg. Källa: SCB/Medlingsinstitutet.

För att uppdragen ska bära sina kostnader behöver transportavtalen följa utvecklingen för både personal, drivmedel, fordon och övriga kostnader. När priserna förändras spelar även tidpunkten för avtalsjusteringarna roll för lönsamheten.



Förändring i genomsnittligt pris första halvåret 2026 jämfört med samma period 2025. Källor: SCB, Drivkraft Sverige, Eurostat och Nordpool.



Lönsamhetsbedömningen förbättras men fler företag går i konkurs



Företagens bedömning av lönsamheten har stärkts sedan början av 2024. Samtidigt ökade antalet konkurser bland lastbilsåkerier under första halvåret 2026.

En tydlig förbättring från den låga nivån 2024

Nettotalet för lönsamheten steg från -46 första kvartalet 2024 till -16 andra kvartalet 2026, en förbättring med 30 procentenheter. Nettotalet föll under andra halvåret 2025 innan det steg igen. Trots förbättringen ligger det under toppen på -10 första kvartalet 2023.

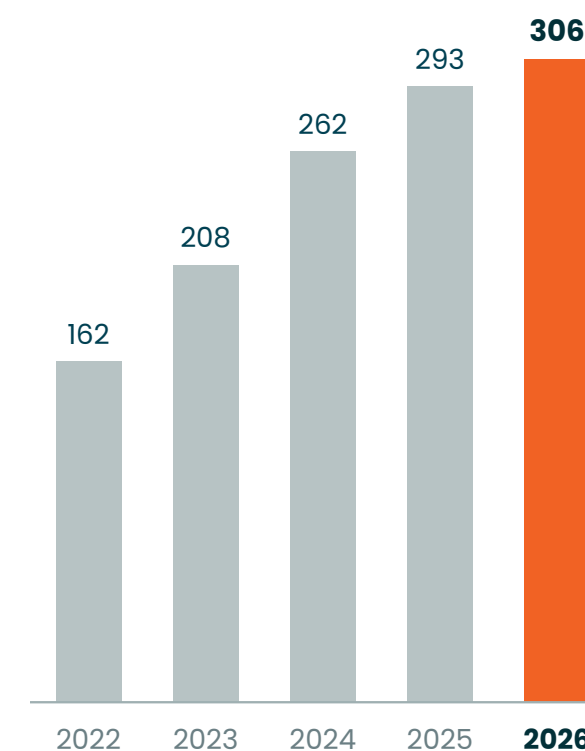
306 konkurser under första halvåret

Antalet konkurser ökade från 293 första halvåret 2025 till 306 samma period 2026. Det är 13 fler, eller drygt 4 procent. Jämfört med första halvåret 2022, då 162 konkurser registrerades, är nivån betydligt högre. Antalet är också omkring 63 procent högre än genomsnittet för första halvåret från och med 2012 till och med 2025, som var 188 konkurser.

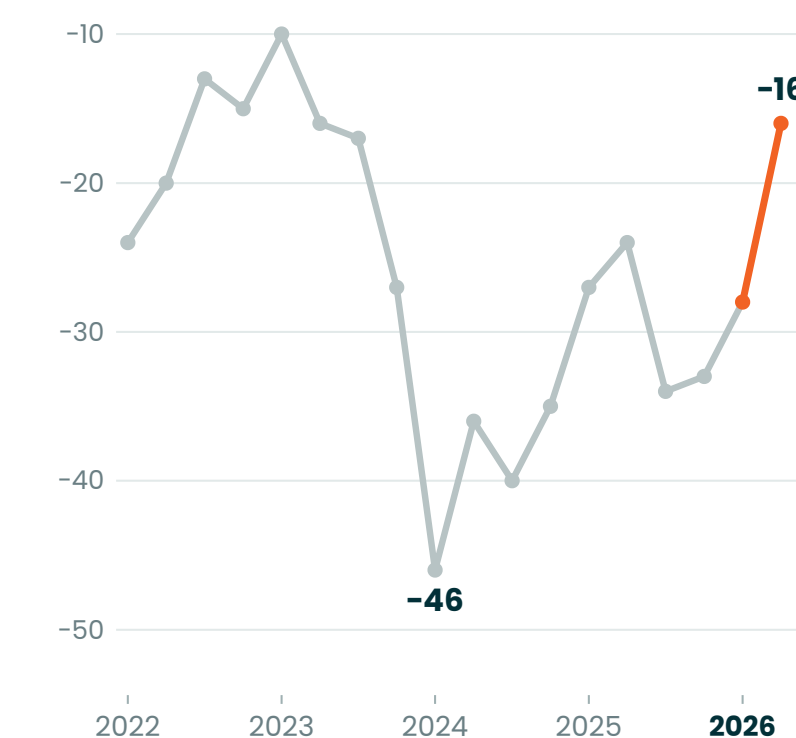
Återhämtning med fortsatt höga konkurstal

De förbättrade lönsamhetsbedömningarna är ett positivt tecken för näringen. Samtidigt ligger antalet konkurser kvar på en hög nivå och har ökat jämfört med första halvåret 2025. Sammantaget visar måtten en återhämtning där företagens bedömningar har stärkts, medan konkurserna ännu inte har minskat.

Konkurser under första halvåret



Lönsamhetsbedömning, netttotal



Vänster: antal konkurser under första halvåret, från och med 2022 till och med 2026. Höger: företagens bedömning av lönsamheten, redovisad som netttotal per kvartal från och med första kvartalet 2022 till och med andra kvartalet 2026. Källor: UC Allabolag och Konjunkturinstitutet.

Vad kan påverka marknaden framåt



Tendensbilden visar utfallet för första halvåret 2026 och Rementums bedömning för andra halvåret 2026. Därefter följer de serier där tredje kvartalet redan är komplett.

Uppgifter för tredje kvartalet

Kapacitetsbalansen på fraktbörserna var 22,2 under tredje kvartalet, mot 25,4 samma kvartal 2025. Det är första gången sedan andra kvartalet 2024 som måttet ligger under nivån ett år tidigare. Diesel var 19 procent dyrare än ett år tidigare, HVO 57 procent och el knappt 10 procent. Antalet konkurser var 84, mot 76. Den tioåriga statsobligationsräntan steg till 3,04 procent, den högsta nivån i underlaget sedan 2012.

Rapportens samlade bedömning

Vår samlade bedömning är att transportmarknaden återhämtar sig långsamt. Industrin och handeln stärker förutsättningarna för fler uppdrag. Det låga bostadsbyggandet och de höga konkurstalen visar samtidigt att återhämtningen ännu är ojäm. Stigande kostnader för drivmedel, el och personal gör att transportpriserna behöver följa kostnadsutvecklingen för att uppdragen ska bära sig.

Samlad tendensbild

Område	Indikator	Utfall H1 2026	Bedömning H2 2026	Att följa framåt
Transporter	Transportarbete	➡	↗	Om återhämtningen tar fart och närmar sig nivån 2022.
	Gränspassager	⬆	↗	
	Andel med last	↘	➡	
Kundernas efterfrågan	Industriproduktion	⬆	⬆	Om industrins och handelns uppgång ger fler transportuppdrag och bostadsbyggandet ökar.
	Detaljhandel	⬆	⬆	
	Köpkraft (reallön)	⬆	➡	
	Påbörjade bostäder	➡	➡	
Priser och kostnader	Transportpriser	⬆	⬆	Hur intäkter och samlade kostnader utvecklas, samt när avtalen justeras.
	KPI (inflation)	➡	↗	
	Diesel	⬆	⬆	
	HVO	⬆	⬆	
	El för företag	⬆	⬆	
Lönsamhet och konkurser	Lönsamhet, nettotal	⬆	⬆	Om förbättrad upplevd lönsamhet följs av färre konkurser.
	Konkurser	⬆	➡	
Digitala fraktbörser	Kapacitetsbalans	⬆	➡	Om balansen försvagas och hur det påverkar transportpriserna.
Ränta och valuta	Tioårig ränta	⬆	⬆	Hur räntan påverkar investeringarna och kronan exporten och importkostnaderna.
	Kronans värde	⬆	↘	
Europa	Lastbilstrafik	↗	⬆	Om efterfrågan i Europa stärker gränstrafiken.
	Industriproduktion, EU	➡	↗	
	Bygglov, EU	⬆	⬆	

Utfall H1 2026: förändringen jämfört med första halvåret 2025, i procent av halvårsvärdet. För lönsamheten avses förändringen i nettotal, i procentenheter, och för köpkraften reallönens ökning. ⬆ över +3, ↗ +1 till +3, ➡ mellan -1 och +1, ↘ -1 till -3, ⬇ under -3. Bedömning H2 2026: Rementums bedömning av andra halvåret 2026 jämfört med samma period 2025. Pilarna visar riktning, inte om utvecklingen är positiv eller negativ för åkeriföretagen.

Så har rapporten tagits fram



Rapporten bygger på statistik om godstransporter, efterfrågan, priser, kostnader och lönsamhet.

En gemensam period gör jämförelserna tydligare

Huvudjämförelsen gäller januari till och med juni 2026 mot samma månader 2025. Transportarbete, gränspassager, påbörjade lägenheter och konkurser summeras över de två kvartalen. För övriga serier, som priser, index, andelar och räntor, jämförs kvartalsvärdenas enkla genomsnitt. För löner jämförs det enkla genomsnittet av de sex månadsvärdena. Procentförändringar beräknas från nivåerna, inte som genomsnitt av procenttal. Tal i löptext är ibland avrundade.

Samma månader jämförs för att minska påverkan av återkommande skillnader mellan årstider. Tidsseriediagrammen omfattar åren från och med 2022 till och med 2026. De visar första halvåret respektive år eller kvartalsvärden till och med andra kvartalet 2026. Förändringstalen för 2022 beräknas mot första halvåret 2021. Inga glidande medelvärden används. Orange markerar 2026. Grått visar äldre perioder och jämförelsemått.



Källor till de uppgifter som används

Område	Källor
Transportarbete, transporter med last och gränstrafik	Trafikanalys, Öresundsbro Konsortiet
Kundernas verksamheter, varuhandel, transportpriser och KPI	SCB
Diesel och HVO	Drivkraft Sverige
El för företag	Eurostat, Nordpool
Konkurser och lönsamhetsenkät	UC Allabolag, Konjunkturinstitutet
Fraktbörser, lång ränta och kronans värde	TimoCom, Riksbanken
Löner och reallön	SCB/Medlingsinstitutet
Europeisk lastbilstrafik, EU:s industriproduktion och bygglov	Rementum, Eurostat

Definitioner som hjälper läsningen

Transportarbete avser svenska lastbilar och mäts i tonkilometer. Andelen transporter med last beskriver förekomsten av last, inte hur fullt fordonet är. Gränstrafik räknar passager med lastbilar och roro-enheter, och lastbilstrafiken i Europa antal transporter. Byggmåttet för Sverige avser påbörjade bostadslägenheter. EU-serierna avser bygglov och industriproduktion. Transportpriserna följer SCB:s tjänsteprisindex för godstransporter på väg och flyttjänster. Köpkraften mäts som reallön (lön enligt Medlingsinstitutet, justerad för KPI), och kronans värde vägs mot euro, dollar och norska kronor. Lönsamhetsenkäten redovisas som nettotal:

andelen företag som bedömer lönsamheten som god minus andelen som bedömer den som dålig. På fraktbörserna betyder ett högre kapacitetsmått större efterfrågan i förhållande till ledigt lastutrymme.

Lönestatistiken avser arbetare inom privat transport och magasinering, SNI 2007 avdelning H, och omfattar flera yrken och verksamheter. Måttet är genomsnittlig timlön exklusive övertidstillägg. Arbetsgivaravgifter och andra personalrelaterade kostnader tillkommer. Källa: SCB/Medlingsinstitutet, tabell AM0101D4, publicerad 31 augusti 2026.