

**Godstransporter – vad skrivs och sägs om konkurrenskraft? PM  
2021:10**



**Godstransporter – vad skrivs och sägs om konkurrenskraft? PM 2021:10**

**Trafikanalys**

Adress: Rosenlundsgatan 54  
118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 20

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

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

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Publiceringsdatum: 2021-12-17

# Förord

Regeringen presenterade i juni 2018 en nationell godstransportstrategi – Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter. Trafikanalys har regeringens uppdrag att årligen följa upp strategins genomförande under perioden 2018–2022, samt att redovisa en delutvärdering år 2020 och en slututvärdering år 2022.

Rapporten *Gods och konkurrenskraftens utveckling*<sup>1</sup> beskriver och analyserar nuläge och trender av konkurrenskraften i Sverige ur ett godstransportperspektiv. Resultaten kommer att utgöra ett av underlagen till Trafikanalys slututvärdering av den nationella godstransportstrategin.

Denna PM utgör ett underlag till den rapporten och undersöker vad som skrivs och sägs om konkurrenskraft i avsikt att öka kunskapen om den nationella godstransportstrategins genomslag och genomförande.

Huvudförfattare till denna PM är Tom Buurman. Krister Sandberg har varit projektledare.

Östersund i december 2021

Per-Åke Vikman  
Avdelningschef

---

<sup>1</sup> (Trafikanalys, 2022)

# Innehåll

<b>Förord</b> .....	<b>3</b>
<b>Sammanfattning</b> .....	<b>5</b>
<b>1 Inledning</b> .....	<b>7</b>
1.1 Tidigare medieanalyser.....	8
1.2 Syfte och metod .....	9
<b>2 Vad skrivs och sägs om konkurrenskraft?</b> .....	<b>11</b>
2.1 Hållbara transporter som konkurrensfördel (eller nackdel).....	11
2.2 Sund konkurrens inom åkerinäringen .....	13
2.3 Överflyttning som konkurrens mellan trafikslagen .....	14
2.4 Att effektivisera är att öka konkurrenskraften .....	17
2.5 Digitaliseringen skapar nya möjligheter för effektivisering .....	18
2.6 Elektrifieringens genombrott .....	20
<b>3 Avslutande diskussion</b> .....	<b>23</b>
<b>4 Referenser</b> .....	<b>27</b>
<b>5 Bilagor</b> .....	<b>28</b>
5.1 Medierapportering .....	28
5.2 Årsredovisningar .....	30
5.3 Intervjuer .....	31

# Sammanfattning

För att öka den nationella godstransportstrategins genomslag och genomförande, analyseras vad som skrivs och sägs om konkurrenskraft i relation till godstransporter. Undersökningen bygger på en triangulering av datakällor och har analyserat medierapportering om konkurrenskraft, årsredovisningar från transportföretag och transportköpare samt intervjuer med personer i sådana företag.

Undersökningen visar att uppmärksamheten för godstransporter har ökat de senaste åren och vad som skrivs och sägs om konkurrenskraft kretsar kring sex centrala teman: sund konkurrens, överflyttning, effektivitet, hållbarhet, digitalisering och elektrifiering. Sund konkurrens är en nyckelfråga för åkeribranschen och överflyttning är en nyckelfråga för järnvägen och sjöfarten. Båda är komplexa frågor som rör flera aktörer, inom Sverige och internationellt, och utgör spänningar inom och mellan trafikslagen. Vidare framgår att digitalisering, elektrifiering och i synnerhet hållbarhet är några av de viktigaste katalysatorerna för förändring och utveckling i branschen. Dessa processer utgör nya möjligheter men också risker – inte minst på grund av ovissheten till följd av deras snabba genombrott.

Analysen visar att samspelet mellan aktörer och intressen är komplext och att det finns utmaningar, hinder och spänningar i spel. Medier utgör en arena där spänningar mellan olika aktörer och intressen spelas ut. Undersökningen belyser att medier spelar en viktig roll i meningsskapande kring komplexa frågor och i interaktionen mellan aktörer inom godstransportbranschen och politiken.

Sammanlagt återspeglas en del av strategins centrala områden och insatser i diskursen om godstransporternas och godstransportbranschens konkurrenskraft, även om det sällan görs någon specifik referens till den nationella godstransportstrategin. Trafikanalys har tidigare påpekat att det är av stor vikt att genomförandet av strategin fortsätter i oförminskad takt.<sup>2</sup> Denna undersökning tydliggör, i linje med detta, att det finns ett fortsatt behov av arbete inom analys, dialog och kommunikation, framtagande av styrmedel/regelverk och förslag till beslut på godstransportområdet.

---

<sup>2</sup> (Trafikanalys, 2020b)





# 1 Inledning

Regeringen presenterade i juni 2018 en nationell godstransportstrategi (NGTS) – effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter.<sup>3</sup> Trafikanalys har regeringens uppdrag att årligen följa upp strategins genomförande under perioden 2018–2022, samt att redovisa en delutvärdering år 2020 och en slututvärdering år 2022. Uppföljningarna avser genomförandet av godstransportstrategin. Den slutliga utvärderingen avser såväl genomförandet av godstransportstrategin som resultatet av arbetet med att genomföra strategin.

Utvärderingen ska genomföras i relation till strategins syfte och övergripande inriktning, det vill säga att skapa förutsättningar för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter, samt att arbetet ska bidra till att de transportpolitiska målen nås, att stärka näringslivets konkurrenskraft och att främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Strategin innehåller 95 insatser, grupperade inom övergripande inriktningar:

- konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter,
- omställning till fossilfria transporter samt,
- innovation, kompetens och kunskap.

Därtill har ett flertal regeringsuppdrag aviserats inom ramen för strategin.

I mars 2021 bedömdes 25 av 95 insatser fullföljda och med avrapporterade resultat i enlighet med strategin.<sup>4</sup> I 57 fall var insatserna pågående och i 13 fall fanns betydande osäkerheter kopplade till genomförandet av insatserna. Ett av de tre fokus- och målområdena i NGTS avsåg insatser för att åstadkomma *Konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter*. Detta område är i sin tur indelat i sex insatsområden med sammanlagt 50 insatser. Av dessa hade 13 fullföljts till uppföljningen i mars 2021. 30 insatser bedömdes som pågående, medan för 7 bedömdes insatsernas genomförande som osäkra.

Rapporten *Gods och konkurrenskraftens utveckling*<sup>5</sup> innehåller en analys av konkurrenskraften i det svenska godstransportsystemet i stort, men har inte någon ansats att utvärdera hur konkurrenskraften utvecklats i relation till genomförandet av godstransportstrategin. Rapportens analys utgör ett underlag till den utvärdering som ska redovisas till Regeringskansliet i december 2022.

Denna PM utgör ett underlag till denna rapport och innehåller en undersökning av vad som *skrivs* och *sägs* om konkurrenskraft samt dess utveckling i relation till strategin och dess genomförande. Undersökningen bygger på en triangulering av datakällor och har analyserat medierapportering om konkurrenskraft, årsredovisningar från transportföretag och transportköpare samt intervjuer med transportföretag och transportköpare. I denna PM gör vi även en uppföljning på de tidigare mediananalyser<sup>6,7,8</sup> som Trafikanalys har gjort för att skapa en bild av strategins genomslagskraft.

---

<sup>3</sup> (Regeringskansliet, 2018)

<sup>4</sup> (Trafikanalys, 2021a)

<sup>5</sup> (Trafikanalys, 2022)

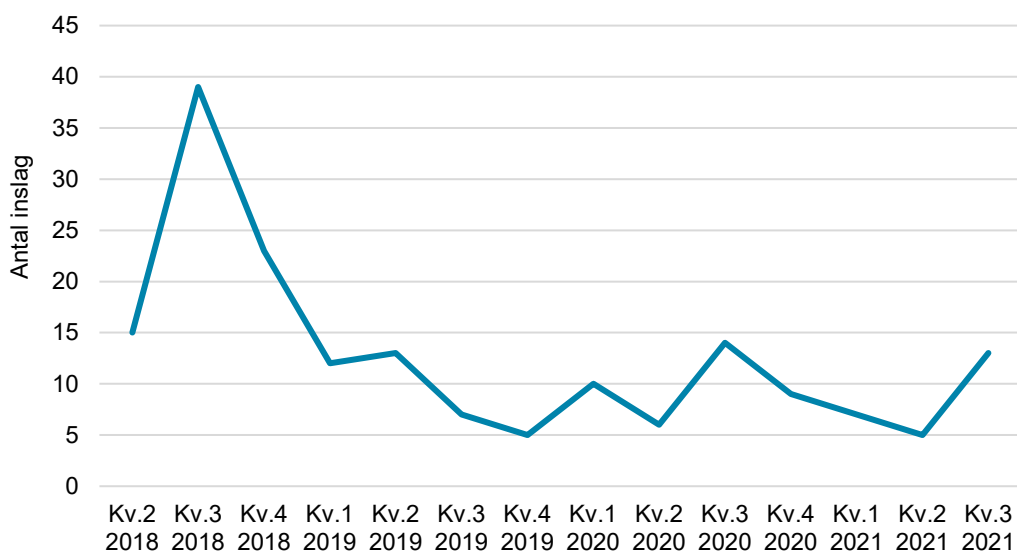
<sup>6</sup> (Trafikanalys, 2019)

<sup>7</sup> (Trafikanalys, 2020a)

<sup>8</sup> (Trafikanalys, 2020b)

## 1.1 Tidigare medieanalyser

Trafikanalys har vid uppföljningarna av den nationella godstransportstrategin genomfört medieanalyser<sup>9,10,11</sup> för att skapa en bild av strategins genomslagskraft. Dessa analyser, som bygger på sökningar av ord relaterat till den nationella godstransportstrategin och gods-transportrådet, har visat att strategins mediegenomslag var stor initialt, men minskade relativt snabbt. En ny sökning på förekomsten av den nationella godstransportstrategin<sup>12</sup> i Retrievers databas Mediearkivet<sup>13</sup> bekräftar vår tidigare bild.



Figur 1.1. Antal inlägg i medier som nämner den nationella godstransportstrategin per kvartal. Källa: Mediearkivet. Källfilter: rikspress, magasin, fackpress; tryck, webb, tv och radio.

Trenden utgörs av olika *händelser* som har uppmärksammats i medierna. Kortfattat så nådde uppmärksamheten sin kulmen redan i samband med lanseringen av strategin. Strategin presenterades i juni 2018 och godstransportrådet inrättades i augusti 2018. I juni 2019 träffades aktörer från transportbranschen på Infrastrukturdepartementet med anledning av att strategin hade funnits i ett år. Infrastrukturminister Eneroth utsåg nya ledamöter till gods-transportrådet i januari 2020. I september 2020 presenterades, bland annat, förslag för att främja överflyttning av transporter från väg till järnväg. Beslutet att förlänga Ekobonusen uppmärksammades i december 2020 och i slutet av augusti 2021 rapporterades om slutsatserna från ett forskningsprojekt om hur överflyttning av gods kan bidra till att uppfylla miljökvalitetsmålen.

Det är ett väl etablerat faktum i medieforskningen att medier tenderar att rapportera om saker för att de uppfyller vissa medialogiska krav och anses vara relevanta för målgruppen. De olika händelser som utgör trenden hade vid det aktuella tillfället ett nyhetsvärde, och nyhetsvärde

<sup>9</sup> (Trafikanalys, 2019)

<sup>10</sup> (Trafikanalys, 2020a)

<sup>11</sup> (Trafikanalys, 2020b)

<sup>12</sup> I bilaga 5.1 redovisas alla sökningar som har gjorts i utredningen. I detta fall har exempelvis följande söksträng använts för att fånga förekomsten av NGTS: "nationel\* AND (godstransportstrategi\* OR gods-transportråd\* OR (godstransport\* near/5 strategi))"

<sup>13</sup> [www.retrievegroup.com/sv/product-mediearkivet](http://www.retrievegroup.com/sv/product-mediearkivet)

kan i allmänhet sägas öka om händelser till exempel avviker från det normala, har en stor samhällselig betydelse, ligger oss nära (geografiskt, tidsmässigt eller kulturellt) eller involverar en konflikt.<sup>14</sup>

Utifrån detta perspektiv så hade strategin ett relativt stort mediegenomslag vid lanseringen. Lanseringen hade ett högt nyhetsvärde som katalyserades av ett effektivt PR-arbete från regeringen med bland annat en pressträff och ett flertal pressmeddelanden. Som Trafikanalys har dokumenterat tidigare<sup>15</sup> så var omdömen, som framgår i medierapporteringen, överlag positiva och det fanns ett stort intresse för samverkan kring målsättningarna i strategin. Efter lanseringen minskade uppmärksamheten för strategin som sådan. De olika händelser som utgör den fortsatta rapporteringen om strategin har inte haft samma nyhetsvärde och därmed inte haft samma genomslag som själva lanseringen.

Det som är viktigt att förhålla sig till när det gäller de tidigare genomförda, och förhållandevis snäva, medieanalyserna är att uppmärksamheten i medierapportering inte motsvarar strategins totala genomslag, vare sig i medierapporteringen eller godstransportbranschen i förlängning. Det kan hända att det skrivs om strategins insatser på godstransportområdet utan att det görs någon specifik referens till NGTS, en förändring som kan bli starkare över tid när man kommer längre bort från strategins lansering. För att fånga hur godstransportstrategin framställs i medier, behövs därför en annan och bredare metodansats som tar hänsyn till att själva strategidokumentet inte längre står i fokus.

## 1.2 Syfte och metod

Med detta i åtanke och med utgångspunkt i de tidigare medieanalyserna fördjupar vi oss i denna promemoria i konkurrenskraft ur ett diskursivt perspektiv. Syftet med utredningen är att undersöka vad som skrivs och sägs om godstransporternas och godstransportbranschens konkurrenskraft i avsikt att öka kunskapen om den nationella godstransportstrategins genomslag och genomförande. Studien avser att besvara följande frågeställningar:

- Vad skrivs om konkurrenskraft i medierna?
- Hur uttrycker sig transportföretag och transportköpare kring konkurrenskraft?
- Vad säger resultatet om den nationella godstransportstrategins genomslag och genomförande?

Studien har en kvalitativ ansats och triangulerar<sup>16</sup> olika datakällor för att utveckla en omfattande och nyanserad förståelse av vad som skrivs och sägs om godstransporternas och godstransportbranschens konkurrenskraft. Tematisk analys<sup>17</sup> har applicerats på materialet enligt följande grundläggande steg: 1) göra sig bekant med materialet; 2) generera initiala koder; 3) söka efter tema; 4) granska teman; 5) definiera och namnge teman; 6) rapportskrivning. Skrivandet har varit en viktig del av tolkningsarbetet och utvecklingen av tematiseringen.

Det är viktigt att påpeka att de sex teman som redovisas i kapitel 2 är en gruppering av de centrala mönster och egenskaper som framkommit vid analys av materialet. Vi har med andra ord inte på förhand utgått från dessa teman för att undersöka vad som skrivs om dem.

---

<sup>14</sup> (Strömbäck, 2004)

<sup>15</sup> (Trafikanalys, 2020b)

<sup>16</sup> (Carter et al., 2014)

<sup>17</sup> (Braun & Clarke, 2006)

Analysen har dock kompletterats med riktade sökningar (se Tabell 5.1) i Mediearkivet för att fånga och illustrera utvecklingen av vissa teman över tid. Dessa sökningar ligger till grund för figurerna som redovisas i kapitel 2.

## Medierapportering

Studien har analyserat medierapportering som rör godstransporternas och godstransportbranschens konkurrenskraft. Materialet har hämtats från Retrievers databas Mediearkivet och består av närmare 70 artiklar publicerade i olika dagstidningar och branschtidningar<sup>18</sup> under perioden maj 2018 (strax innan lanseringen av strategin) till september 2021. Vi har även undersökt förekomsten av NGTS och olika begrepp för att illustrera utvecklingen över tid. Denna trendanalys syftar till att ge en generell bild av utvecklingen över tid. I bilaga 5.1 diskuterar vi databassökningarna, urvalet och materialet i mer detalj.

## Årsredovisningar

Vi har analyserat närmare 60 årsredovisningar från transportföretag och transportköpare för att fördjupa förståelsen av hur transportföretag och transportköpare uttrycker sig kring konkurrenskraft. Bilaga 5.2 redovisar de årsredovisningar som vi har analyserat. Vi har även tittat på ett urval färdplaner för att uppnå fossilfrihet<sup>19</sup> för att komplettera näringslivets perspektiv<sup>20</sup>.

## Intervjuer

I samma syfte som analysen av årsredovisningar har 10 intervjuer med transportföretag och transportköpare genomförts. Dessa intervjuer har genomförts i samarbete med projektet *Godsflöden och godsbranschen under pandemin*.<sup>21</sup> I dessa intervjuer har specifika frågor ställts om konkurrenskraft. I bilaga 5.3 redovisas hur intervjuerna har genomförts, hur urvalet gått till med en specificering av respondenterna.

## Att fånga konkurrenskraft

Det är viktigt att påpeka att det finns utmaningar när det gäller att fånga hur konkurrenskraft framställs i materialet. Som vi diskuterar mer specifikt i projektens huvudrapport<sup>22</sup> finns det ingen entydigt accepterad definition av begreppet konkurrenskraft. Betydelsen varierar mellan olika sammanhang. Tillväxtanalys har exempelvis tidigare konstaterat<sup>23</sup> att:

Konkurrenskraft – ett vare sig entydigt eller väldefinierat begrepp – är ett område som i allmänhet väcker stort intresse hos politiker, beslutsfattare och samhällsdebattörer. Trots att begreppet inte har ett tydligt vetenskapligt innehåll eller enkelt kan mätas är det flitigt förekommande i den ekonomisk-politiska debatten.

Vårt tillvägagångsätt för att hantera utmaningarna knutna till detta har varit att låta materialet tala för sig själv. Vi har fokuserat på att identifiera relevanta mönster och tema som knyter till konkurrens och konkurrenskraft snarare än på vilka sätt olika aktörer använder sig av begreppet. Det betyder även att vi inte utvärderar vad som menas med begreppet konkurrenskraft i denna studie.

---

<sup>18</sup> Aftonbladet, Dagens Nyheter, Svenska Dagbladet, Göteborgs Posten, Sydsvenskan, Sjöfartstidningen, Svensk Åkeritidning och Järnvägssnyheter.

<sup>19</sup> (Fossilfritt Sverige, 2020)

<sup>20</sup> (RISE, Teknikföretagen, Vinnova, 2020)

<sup>21</sup> (Trafikanalys, 2021b)

<sup>22</sup> Se 2.2 i huvudrapporten *Gods och konkurrenskraftens utveckling*.

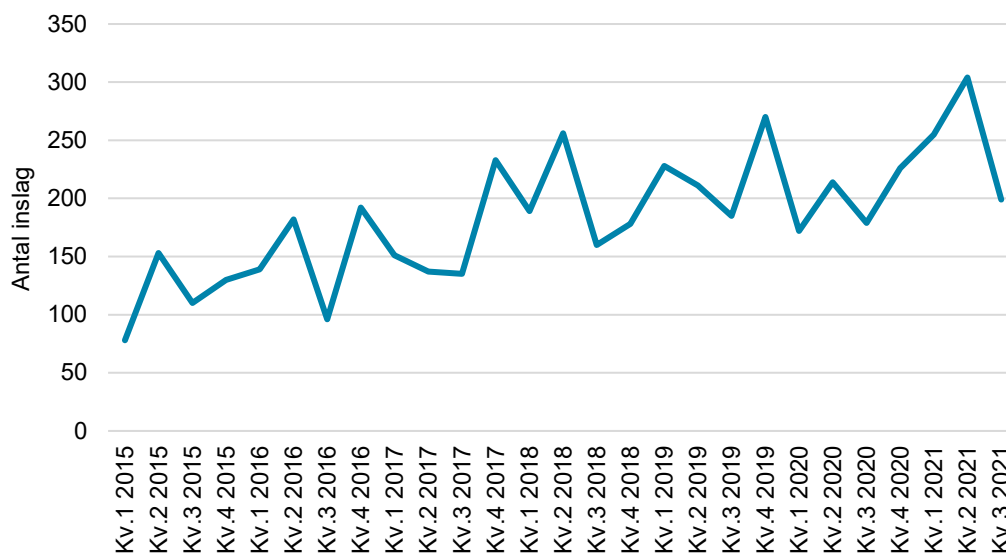
<sup>23</sup> (Tillväxtanalys, 2009)

## 2 Vad skrivs och sägs om konkurrenskraft?

I detta kapitel presenteras undersökningens resultat, utifrån de sex teman som har framkommit i analysen.

### 2.1 Hållbara transporter som konkurrensfördel (eller nackdel)

Hållbarhet, framförallt ekologisk hållbarhet, är en nyckelfråga och en brännpunkt för utveckling och förändring i godstransportbranschen. En sökning på förekomsten av begreppet hållbarhet (och relaterade begrepp som miljö och klimat) i medierapporteringen om godstransporter illustrerar att hållbarhet fortsätter att få alltmer uppmärksamhet (Figur 2.1).



Figur 2.1. Antal inlägg i medier som nämner godstransport tillsammans med hållbarhet per kvartal.

Källa: Retrievers databas Mediearkivet.

Anm: Källfilter: rikspress, magasin, fackpress; tryck, webb, tv och radio. Den exakta söksträngen som har använts redovisas i Tabell 5.1.

Det finns konkreta hållbarhets- och klimatomål i den nationella godstransportstrategin och ambitionerna för att ställa om till hållbarare transporter delas av de flesta aktörer i godstransportbranschen. Det framgår tydligt i årsredovisningarna att transporter är en viktig del av transportköparnas hållbarhetsarbete. Lantmännen skriver exempelvis följande i sin årsredovisning från 2020.

*Den stora utmaningen att ställa om transportsektorn delar Lantmännen med resten av samhället. [...] Lantmännens tredje klimatmål är att minska klimatpåverkan från köpta transporter med 70 procent till 2030.*

Efterfrågan på hållbara transporter ökar. Det finns konkreta ambitioner när det gäller transportinköp med lågt klimatavtryck. Det handlar bland annat om att byta ut diesel för förnybara bränslen och olika effektiviseringsprocesser såsom ruttoptimering. I linje med NGTS överflyttningsambition finns också ambitioner bland transportköpare att flytta gods till järnvägen och sjöfarten. Mellanskog och Polarbröd skriver i sin redovisning från 2020 att:

*De senaste tio åren har Mellanskog arbetat målinriktat med att flytta transporter från lastbil till järnväg – något som både miljön och skogsägarna tjänar på.*

*I så stor utsträckning som möjligt använder vi tåg för fjärtransporter. Där vi inte kan använda tåg satsar vi på förnybara drivmedel till lastbilarna samt testar eldrivna lastbilar.*

Vidare är målet att minska antalet transporter – något som transportföretag sällan pratar om antagligen för att det underminerar deras kärnverksamhet<sup>24</sup> – ett viktigt sätt att uppnå klimatmål för transportköpare. I en färdplan för svensk industri skrivs det exempelvis att:

*Minskat fossilberoende kan till exempel nås genom byte från fossilbaserade material till biobaserade, nyttjande av lokala material och lokal produktion för att minska transporter, fossilfri energi vid produktion och transporter samt lättare produkter (mindre energikrävande transporter och transportlösningar med reducerad energiförbrukning).*

Det ökande behovet av hållbara transporter utgör en särskild konkurrensram inom transportbranschen. Det ger nya möjligheter att skaffa konkurrensfördelar. I intervjuerna framgår i detta sammanhang att hållbarhetscertifieringar betraktas som allt viktigare. Det gäller ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet. Sveriges Åkeriföretag har exempelvis utvecklat certifieringen Fair Transport som säkerställer att transporter utförs ansvarsfullt, trafiksäkert och klimatsmart. Certifieringen syftar på att främja sund konkurrens och är ett sätt för åkerier att använda kvalitet och hållbarhet som försäljningsargument. Vi återkommer till detta i avsnittet om sund konkurrens inom åkerinäringen (2.2).

Samtidigt som hållbarhetsfrågan ger nya möjligheter kan den även påverka konkurrenskraften negativt. Flera intervjupersoner uttrycker en oro för att svenska miljökrav kan påverka transportaktörer negativt då deras tjänster blir förhållandevis dyrare. Styrmedel medför också osäkerhet inför kommande investeringar och framtida kostnadsökningar. Tillgången på miljövänliga bränslen är exempelvis begränsad och ökad efterfrågan driver upp priserna.

Vidare är det viktigt att påpeka att det finns särskilda spänningar när det gäller flygfrakt. Även om det pågår hållbarhetsarbete inom flygbranschen, särskild när det gäller flygplatser, står flyget lägst ner i hierarkin av hållbara transporter. Transportköpare försöker i allmänhet att minska flygtransporterna och tenderar inte att skylta med att de använder flyget för att transportera gods. Detta tyder också på att det finns normer i spel som påverkar efterfrågan och tillgången på hållbara transporter. Som denna undersökning visar i sin helhet, spelar flyget en begränsad roll i vad som skrivs och sägs om godstransporternas konkurrenskraft.

Det finns ett komplext samspel mellan hållbarhetsambitioner och ekonomiska intressen där omställningen till hållbara godstransporter i slutänden måste vara ekonomiskt hållbart dvs. lönsam för företaget. Hållbarhet genomsyrar materialet och de avsnitt som följer bidrar till

---

<sup>24</sup> Undantag är bland annat s.k. tredjepartslogistik och fjärdepartslastlogistik där helhetslösningar tillåter en business-case för minskade transporter.

förståelsen av den centrala roll som hållbarhet har när det gäller godstransporternas och godstransportbranschens konkurrenskraft.

## 2.2 Sund konkurrens inom åkerinäringen

Svenska åkerier och transportföretag har alltid haft en öppenhet för fackföreningar och goda arbetsvillkor för chaufförer och andra anställda. Utländska åkerier använder ofta chaufförer från de nya östra EU-medlemsländerna där lönerna fortfarande är lägre än i norra och västra Europa. Detta ser svenska åkerier som en osund konkurrensfaktor, eftersom de utländska chaufförerna har haft sämre arbetsvillkor och löner som ligger under svenska kollektivavtalsnivåer. Cabotageregler tillåter utländska chaufförer att arbeta ett visst antal dagar i Sverige, men man har framfört kritik om att det fuskas bland utländska åkerier. Ett av målen i NGTS är därför att främja sund konkurrens och schysta villkor för vägtransporter, för att stärka den svenska åkerinäringens konkurrenskraft.

*Sund konkurrens, ordning och reda och schysta villkor är viktigt inom alla trafikslag, men regeringen anser att arbetet med dessa frågor behöver stärkas särskilt avseende godstransporter på väg. Kontrollerna på vägtransportområdet kan förbättras och effektiviseras, men även beställarna måste ta sitt ansvar och köpa transporter av företag som följer gällande regelverk.<sup>25</sup>*

Sund konkurrens är ett tema som uppmärksammas ständigt i medierna. Det är ett viktigt tema för åkerinäringen och det är framförallt i Svensk Åkeritidning och tidningen Proffs som ämnet diskuteras flitigt. I rapporteringen om sund konkurrens är begrepp såsom cabotageregler, vilotider, schyssta villkor, trafikkontroller, konkurrens på lika villkor och social dumping mycket förekommande. Nyckelhändelser som utgör trenden inkluderar exempelvis förslaget om skärpt beställansvar (2018), initieringen av utredningen om effektivare kontroller (2019) och godkännandet av mobilitetspaketet (2020).

Tittar vi närmare på rapporteringen ur ett konkurrensperspektiv framgår det tydligt att det finns en frustration i åkeribranschen gällande den osunda konkurrensen som mestadels utgörs av utländska företag. En VD för ett åkeriföretag påminner till exempel i en artikel i Svensk Åkeritidning om att 'seriösa' företag som har en svenskregistrerad lastbilsflotta och sköter sina åtaganden med kollektivavtal och tydliga regler för chaufförernas arbetssituation har det tufft. Samtidigt betonar han att:

*Vi kommer aldrig att kompromissa om våra chaufförers trygghet i arbetet. Och vi kommer aldrig att bidra till snedvriden konkurrens. Våra lastbilschaufförer ska inte sova i tältsängar på lastbilsflaken. Det ska vara rättvist för alla. (Svensk Åkeritidning 2019-06-19)*

Sverige är ett av länderna som har drivit på hårdast för att få bort den snedvridna konkurrensen i åkerinäringen. Det finns stor enighet i frågan och det är vanligt att svenska politiker understryker vikten av att ta itu med problematiken. En ledamot i Riksdagens Trafikutskott säger till exempel att:

*Cabotagetransporter som inte följer reglerna undergräver förutsättningarna för rättvisa villkor inom åkerinäringen. (Svensk Åkeritidning, 2020-04-15)*

---

<sup>25</sup> (Regeringskansliet, 2018)

Den frustration som framgår i rapporteringen har obestridligt att göra med den långdragna polariseringen mellan de väst- och östeuropeiska EU-länderna som har förhindrat lagstiftningsändringar. Diskussioner och överläggningar har pågått i många år, vilket har blottat stora skillnader i arbetsmiljöfrågor, affärsmodeller och ekonomiska verkligheter. Mobilitetspaketet skulle slå undan benen för tveksamma affärsmodeller i åkeribranschen och godkännandet av paketet under 2020 togs emot med mycket glädje:

*Det här är en mycket glädjande dag för europeisk transportnäring, säger Rickard Gegö, VD i Sveriges Åkeriföretag. Det här paketet kommer att sätta stopp för brevlådeföretag, social dumpning och systematiska cabotage-verksamheter, som har fått pågå alltför länge. Förare kommer nu att kunna arbeta under ordnade förhållanden, där den obligatoriska veckovilan måste tas utanför förarhytten. Och de kommer dessutom oftare kunna återvända hem vilket säkerställer bättre balans i arbetslivet. (Svensk Åkeritidning, 2020-07-09)*

Efter godkännandet kännetecknas medierapporteringen av ett ökat fokus på efterlevnad och handhavande av reglerna på svenska vägar. Det pågår en del fusk. I en huvudledare i Sydsvenskan skrivs det exempelvis att:

*Seriösa företagare konkurreras ut. Fusk med vilobestämmelser skapar trafikfaror. Åkerierna har också lärt sig att runda regelverken genom att passera gränsen mellan Sverige och Danmark eller Sverige och Norge, plocka upp ett paket, vifta med en fraktsedel och på så vis kvalificera sig för ytterligare inrikes transporter. (Sydsvenskan, 2021-06-11)*

Kontroller är i detta sammanhang ett centralt ämne. Det skrivs flitigt om kontroller av kör- och vilotider, körkort, bötesstraff, polisens resurser och utveckling av nya kontrollmetoder. Det uttrycks ett starkt behov för mer kontroller. I samband med detta uttrycks också ett missnöje med regeringens och myndigheternas engagemang. Kritik riktas också mot transportköpare som inte tar ansvar och som fortsätter att förlita sig på ful-transporter trots att skärpta regler för beställansvar infördes 2018.

Analysen visar att sund konkurrens är ett viktigt tema i åkerinäringen och transportpolitiken. Ramen<sup>26</sup> för konkurrensen är mestadels internationell. Det är främst utländska företag som snedvrider konkurrensen och problematiken kräver lösningar på EU-nivå. För transportbranschen är krav på schysta villkor ett sätt att ge motvikt mot de ekonomiskt konkurrenskraftiga utländska alternativen som transportköpare fortsätter att förlita sig på. Det skildras i detta sammanhang en kontrast mellan så kallade seriösa och icke-seriösa transportföretag. Frågan om sund konkurrens är därmed även en fråga om kvalitet och att kunna utnyttja kvalitet (och hållbara transporter) som försäljningsargument.

## 2.3 Överflyttning som konkurrens mellan trafikslagen

Transportsektorn behöver ställa om för att möta en ökad godstransportefterfrågan och de nationella klimatmålen. Ett primärt syfte med NGTS är att främja överflyttning av gods-transporter från väg till järnväg och sjöfart.

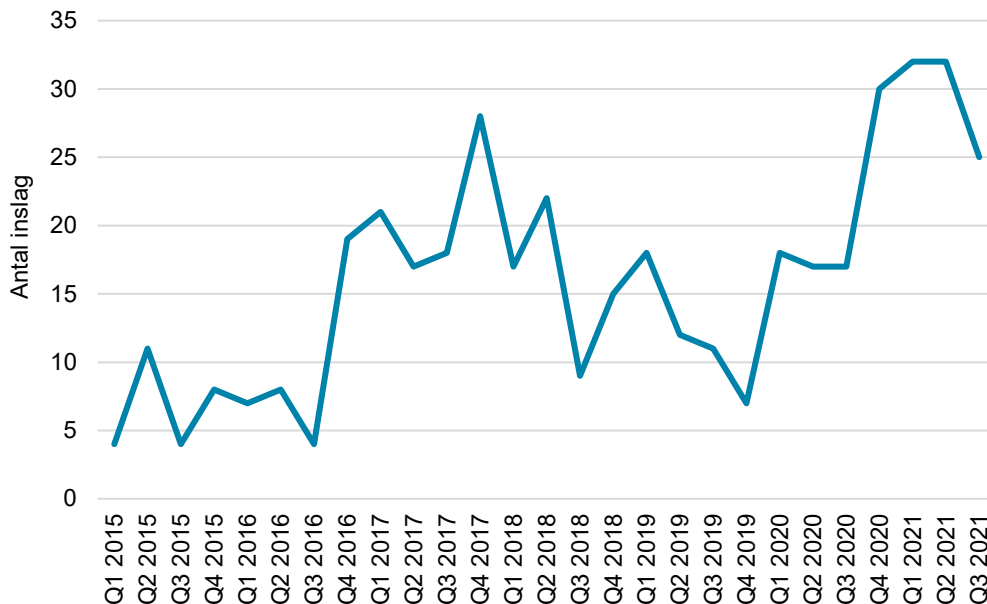
Överflyttning är ett återkommande tema i rapporteringen om godstransporter (Figur 2.2). Det fick relativt mycket uppmärksamhet i perioden innan NGTS lanserades. Under de senaste

---

<sup>26</sup> Ram, eller "frame", avser hur en process eller händelse gestaltas och ges en särskild innebörd.



åren har uppmärksamheten återigen intensifierats i samband med exempelvis beslutet att förlänga Ekobonusen (2020)<sup>27</sup> och Sjöfartsverkets rapport Överflyttningsanalys (2021).<sup>28</sup>



Figur 2.2. Antal inslag i medier som nämner godstransport tillsammans med överflyttning per kvartal.

Källa: Retrievers databas Mediearkivet.

Anm: Källfilter: rikspress, magasin, fackpress; tryck, webb, tv och radio. Den exakta söksträngen som har använts redovisas i Tabell 5.1.

Överflyttning är en nyckelfråga för sjöfarten och järnvägen. Det framgår tydligt att överflyttning utgör den övergripande ramen för hur sjöfartens och järnvägens konkurrenskraft kommer till uttryck i materialet. I sin årsredovisning från 2020 skriver Green Cargo exempelvis att:

*Med en otålig uthållighet kommer vi att säkerställa att de investeringar vi gör skapar kundnytta för både våra befintliga och framtida kunder och att det blir enklare och mer konkurrenskraftigt att flytta nya godsflöden till järnväg. På så sätt kan vi i Green Cargo bidra till att nå de uppsatta miljömålen och stärka svenskt näringslivs konkurrenskraft.*

I detta stycke knyts järnvägens konkurrenskraft till överflyttning och i förlängning till hållbarhetsmålen. Det är på det här sättet som sjöfarten och järnvägen tenderar att *omfamna* strategin och positionerar sig som en del av lösningen för ett hållbart transportsystem. Detta kommer också till uttryck i medierapporteringen där vikten av förstärkt överflyttning lyfts fram av olika aktörer såsom branschorganisationen Svensk Sjöfart och initiativet Fossilfritt Sverige. I en debattartikel i Dagens Industri skriver Svensk Sjöfart till exempel att:

*Riksdagen har beslutat att inrikes transporter ska minska utsläppen av växthusgaser med 70 procent till 2030. Ett utmanande men inte omöjligt mål att nå. Utmaningen är dubbel eftersom godstransporterna förväntas öka med 50% till 2030. Även om det kommer behövas fler lastbilstransporter måste en stor del av denna godstransportökning utgöras av tåg och sjöfart som har gott om tillgänglig kapacitet. (Dagens Industri, 2019-02-09)*

En förutsättning för överflyttning anses vara att trafikslagen är ekonomiskt eller på annat sätt lönsammare att använda framför andra trafikslag. Sjöfartens och järnvägens konkurrenskraft

<sup>27</sup> (Regeringskansliet, 2020)

<sup>28</sup> (Sjöfartsverket, 2021)

framställs således oftast i relation till vägtransportens dominanta position på godstransportmarknaden. Det är vägtransporten som är jämförelse- och motparten. I en debattartikel skriver vd:n till Green Cargo exempelvis att:

*Den relativa konkurrenskraften skapar en uppförsbacke för godståget. Det är en mer kostsam och regelstyrd apparat än åkeribranschen vilket ökar kostnaderna. Och det är väldigt svårt för oss att skära emellan och samtidigt behålla kunderna. Det är en ond spiral eftersom förlusterna minskar möjligheterna att investera och effektivisera. (Dagens Industri, 2019-10-22)*

Samtidigt som det finns ambitioner att förstärka överflyttningen har det endast skett smärre förändringar de senaste åren<sup>29</sup>. Det skrivs därför flitigt om det som hindrar en ökad överflyttning. Vägtransport är relativt billig och snabb, samtidigt som järnväg och sjöfart lämpar sig bättre för transporter på längre sträckor. Det är flera aktörer som dessutom betonar att det måste bli enklare för transportköpare att flytta godsflöden. Som en logistikchef på ett byggföretag säger:

*Som det är nu hamnar vi transportköpare i kläm. Å ena sidan vill man trycka oss mot sjön med saker som kilometerskatt och vägslitageavgift, å andra sidan trycker man oss tillbaka med farleds- och hamnavgifter. Om man nu vill få oss att använda vattnet borde man ju göra det mer ekonomiskt fördelaktigt. (Dagens Industri, 2018-10-28)*

Marknadschefen för Norrköping Hamn påpekar i detta sammanhang också att tillgänglighet hindrar en ökad överflyttning.

*Transportköparna kan vilja se en övergång till sjöfart, men när de står där med sitt gods som ska till Tyskland och har i huvudet ett telefonnummer till DHL så kan det vara jättesvårt att välja en annan lösning. Det är lite mer papper som ska ur skrivaren för att få ihop sjöfrakten och det är ett dilemma. (Sjöfartstidningen, 2019-02-07)*

Tågbranschen och sjöfarten riktar pekfinger mot politiken. De menar att det finns uttalade ambitioner att förstärka överflyttning, men att bristen på effektivt och konsekvent beslutsfattande är ett stort hinder. I en intervju betonar en transportör exempelvis att det är positivt att regeringen satsar mer resurser på järnvägen i sina budgetar, men att detta vägs upp av att man satsar ännu mer på elektrifiering av vägtransport. Det anses i samband med detta också vara anmärkningsvärt att man höjer avgifter medan det finns kapacitet i såväl fartyg, hamnar som farleder för att främja en ökad överflyttning.

Vidare är det viktigt att påpeka att hamnar har en relativt neutral position i spänningsfältet som överflyttningens fråga utgör. Omlastning är en viktig del av hamnarnas verksamhet och en förutsättning för förstärkt överflyttning till sjö. Till skillnad från överflyttning betonar omlastning dock en symbios snarare än en konkurrens mellan trafikslagen. Omlastning är ett neutralare begrepp utan tydlig konkurrensram och är därför inte lika omdebatterat som överflyttningens fråga är i medierapporteringen.

Överflyttning är en komplex fråga. Det finns ett stort intresse för ökad överflyttning bland olika aktörer men det finns också många hinder, inte minst för att överflyttning rör olika trafikslag och konkurrensen dessemellan. Förespråkare av överflyttning problematiserar vägtransportens överlägsna position och i detta sammanhang är det värt att nämna att överflyttning sällan diskuteras i vägtransportens branschmedier. Det tyder på att överflyttning varken upplevs som konkret möjlighet eller som hot av åkeribranschen.

---

<sup>29</sup> Se 6.1 i huvudrapporten *Gods och konkurrenskraftens utveckling*.

## 2.4 Att effektivisera är att öka konkurrenskraften

Effektivitet är ett nyckelbegrepp i NGTS och det skrivs flitigt i årsredovisningarna såväl som i medierapporteringen om exempelvis transporteffektivitet, energieffektivitet, klimateffektivitet, och kostnadseffektivitet. Det är också ett viktigt ämne som tas upp i intervjuerna. Begreppet används i olika betydelser, sammantaget är det dock tre övergripande perspektiv som kännetecknar hur effektivitet framställs, se Tabell 2.1.

Tabell 2.1. Perspektiv som kännetecknar hur effektivitet framställs i relation till konkurrenskraft.

Perspektiv	Mål	Exempel
Kostnader	Att minska transportkostnader; att minska verksamhetens utgifter i allmänhet	Ruttoptimering, lastoptimering, sparsam körning, minska onödiga körningar, minska personalkostnader
Hållbarhet	Att minska klimat- och miljöpåverkan; att kunna erbjuda hållbara transporter	Miljövänliga bränslen, sparsam körning, elektrifiering, långa ekipage, tunga och långa transporter (HCT), minska onödiga körningar
Tid och flexibilitet	Att kunna erbjuda tidseffektiva och flexibla transporter	Smidig omlastning, tillgänglighet, realtidsinfo, appar för bokning, störningsfria transporter

Anm: Sammanställningen bygger på den tematiska analysen av materialet.

Det skrivs frekvent om effektivitet ur ett kostnadsperspektiv. Att effektivisera transporter är ett sätt att öka marginaler och den egna konkurrenskraften. SCA länkar exempelvis samman transporteffektivitet med konkurrenskraft på följande sätt i sin årsredovisning från 2020.

*Logistik är kärnverksamhet för ett skogsföretag. Råvara ska kostnadseffektivt transporteras till industrin; Det ökade virkesbehovet till den utbyggda massfabriken i Östrand levereras i hög grad med järnväg. Genom effektiva järnvägstransporter kan virket levereras också från Syd- och Mellansverige till konkurrenskraftig kostnad.*

Analysen visar att såväl transportföretag som transportköpare arbetar intensivt med att utnyttja resurserna på ett så effektivt sätt som möjligt. Bland annat skogsindustrin uttrycker ett stort intresse för tunga och långa transporter på väg och järnväg. Det är också många företag som jobbar med optimering av rutt och fyllnadsgrad för att förbättra förutsättningar för en lönsam tillväxt. Digitaliseringsprocesser<sup>30</sup> är en viktig del av effektiviseringsinsatser. Axfood skriver exempelvis i sin årsredovisning från 2020 att de utvecklar ett system:

*...som möjliggör transportoptimering, mindre omlastningar och skapar en överblick över våra transportflöden. Systemet möjliggör också en modern och effektiv ruttplanering, och möjlighet att följa leveranser och avisering för både butik och e-handel.*

<sup>30</sup> Vi återkommer till digitalisering i nästa avsnitt.

Effektivitet är vidare viktigt ur ett *hållbarhetsperspektiv*. Att effektivisera transporter är ett sätt att minska kostnader samtidigt som det är ett sätt att minska klimat- och miljöpåverkan för transportföretag såväl som transportköpare. Det finns här en tydlig och självklar överlappning mellan de två effektivitetsperspektiven. Viking Line skriver i sin årsredovisning exempelvis att:

*Vårt effektiviseringsarbete är en del i vårt hållbarhetsarbete.*

Billerud Korsnäs skriver i sin tur:

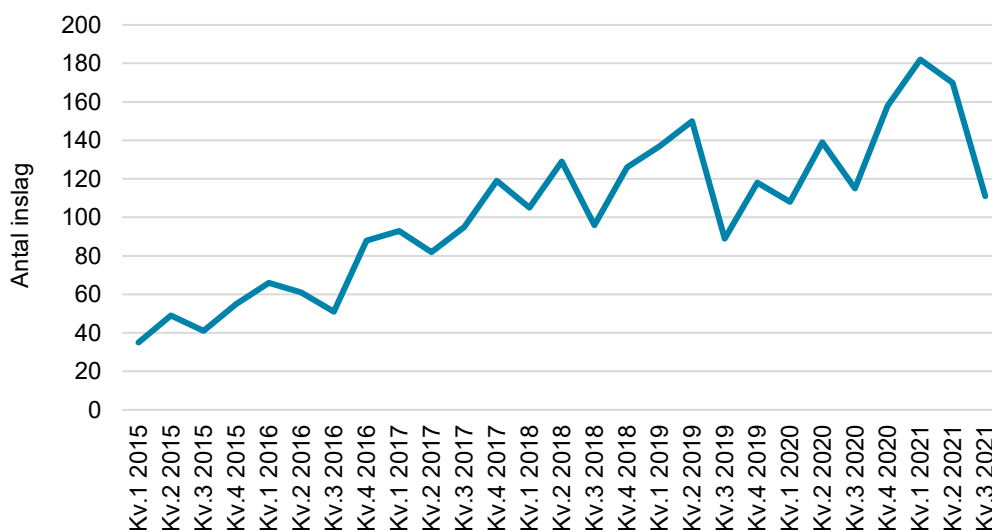
*Att transporterna optimeras är viktigt både ur ett klimat- och ett kostnadsperspektiv. Vi ställer krav på våra samarbetspartners och arbetar med digitala transportledningssystem som bidrar till att större volymer kan hanteras och till att hitta returflöden så att fordonen alltid går så fullastade som möjligt.*

Det tredje sättet som det skrivs om effektivitet är ur ett *tids- och flexibilitetsperspektiv*. Detta perspektiv är inte lika uttalat och närvarande i materialet men handlar om att smidiga, flexibla och störningsfria transporter är en förutsättning för transportföretagens konkurrenskraft. Det ska vara enkelt och säkert för transportköpare att få sitt gods från A till B. Det finns flera transportköpare som i intervjuerna betonar att transporttider är viktiga för konkurrenskraften. Detta perspektiv kristalliseras vidare i samband med omlastning – som är en viktig faktor i dynamiska transportkedjor.

Effektiviseringsprocesser är ett viktigt sätt för olika företag och branscher att öka konkurrenskraften. Jämfört med överflyttningsfrågan eller frågan om sund konkurrens finns det dock inte lika tydliga jämförelseobjekt eller motparter när det gäller framställningen av effektivitet. Det diskuteras mestadels på ett inåtriktat sätt utifrån enskilda aktörers eller branschens perspektiv.

## 2.5 Digitaliseringen skapar nya möjligheter för effektivisering

Digitalisering är en av nutidens stora förändringsprocesser och har oundvikligen blivit ett centralt tema inom godstransport de senaste åren. Det skrivs flitigt i medier om allt från automation och fjärrstyrning av fordon till digitala bokningstjänster, rutt- och lastoptimering samt e-handelns framgång under coronapandemin. Figur 2.3 visar att digitalisering i snabb takt har fått en prominent plats i diskursen om godstransporter.



Figur 2.3. Antal inslag i medier som nämner godstransport och digitalisering per kvartal.

Källa: Retrievers databas Mediearkivet.

Anm: Källfilter: rikspress, magasin, fackpress; tryck, webb, tv och radio. Den exakta söksträngen som har använts redovisas i Tabell 5.1.

Det framgår tydligt, även om det ofta är i allmänna och svepande ordalag, i årsredovisningarna och intervjuerna, att digitalisering har en betydande plats i dagens transportverksamhet. Digitalisering anses ge nya möjligheter för effektiviseringar av verksamheten och dess transporter, och därmed en förstärkt konkurrensposition på marknaden. Trelleborgs Hamn skriver i sin årsredovisning från 2020 exempelvis att:

*Våra investeringar skapar också förutsättningar för våra kunder att utveckla sin produkt och sina tjänster. Det betyder större fartyg, digitalisering och transparens i våra tjänster som därmed ska ge konkurrensfördelar gentemot andra hamnar.*

Postnord och Billerud Korsnäs skriver i sin tur att:

*[...] effektiva IT-lösningar ska bidra till ytterligare konkurrenskraft.*

*Digitalisering innebär möjligheter att effektivisera.*

I intervjuerna framgår vidare att spårbarhet efterfrågas alltmer i samband med e-handels tillväxt och anses vara en konkurrensfördel. En aktör inom åkerinäringen berättar också att all ruttplanering skedde på papper när hen började för två decennier sedan. Nuförtiden mäts allt elektroniskt. Med hjälp av datorprogram följer man upp var lastbilarna befinner sig, deras stopp, distans, och körtiden. Detta gör det möjligt att erbjuda precisa leveranser där avlämning i rätt tid på dagen är viktig.

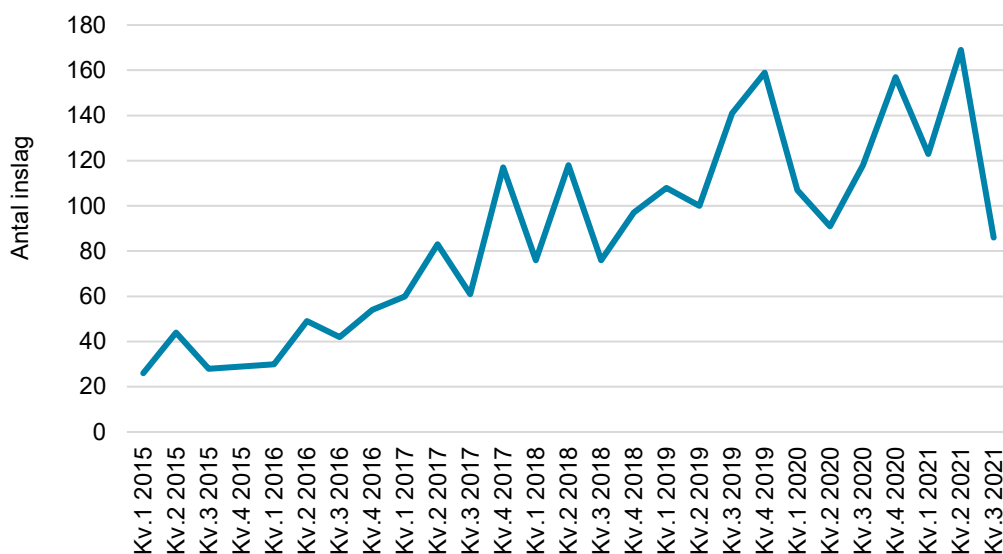
Samtidigt som digitalisering ger möjligheter utgör digitaliseringens förändringskraft också risker. Till exempel kan bristande innovation leda till att man hamnar efter. Detta uttrycks av flera stora (internationella) aktörer såsom DSV Panalpina, Agility och Imperial Logistics. DSV Panalpina skriver i sin årsredovisning från 2020 att:

*When digital start-ups emerge in our industry or if established carriers offer traditional freight forwarding services, we are potentially faced with new competition.*

Dessa aktörer betonar även vikten av digital kompetens bland personalen, något som utgör en särskild konkurrensram.

## 2.6 Elektrifieringens genombrott

Transportsektorn står för nära en tredjedel av utsläppen i Sverige i dag. Regeringen ser elektrifiering som en viktig del av lösningen för att minska utsläppen i transportsektorn i snabbare takt<sup>31</sup>. Utvecklingstakten inom elektrifiering är hög och det är något som genomsyrar materialet på olika sätt. En sökning på förekomsten av begreppet elektrifiering visar att uppmärksamheten för elektrifiering har ökat kraftigt de senaste åren (Figur 2.4).



Figur 2.4. Antal inlägg i medier som nämner gods och elektrifiering per kvartal.

Källa: Retrievers databas Mediearkivet.

Anm: Källfilter: rikspress, magasin, fackpress; tryck, webb, tv och radio. Den exakta söksträngen som har använts redovisas i Tabell 5.1.

Tittar man närmare på vad som skrivs och sägs om elektrifiering blir det snabbt tydligt att flera stora aktörer aktivt arbetar med att utveckla och övergå till eldrivna vägtransporter. Postnord och Axfood skriver exempelvis följande i sina årsredovisningar:

*PostNord genomför en omfattande elektrifiering av fordonsflottan. Alla länder fasar successivt in elfordon anpassat efter den lokala produktionen. Den svenska flottan har utökats med knappt 20 distributionsfordon och närmare 300 mindre utdelningsfordon med eldrift.*

*Tillsammans med Scania testar och utvecklar vi också nya lösningar för elektrifiering av tunga transporter, vilket är en viktig pusselbit för att nå vart mal om fossilfria transporter.*

Lastbilstillverkarna Volvo och Scania är starka intressenter och drivande i elektrifieringens utveckling. Detta framgår i intervjuerna som har genomförts och även i medierapporteringen. Bolagen försöker att främja och påverka elektrifieringsagendan. I en debattartikel i Dagens Industri skriver bolagen gemensamt att de är:

*...beredda att investera miljardbelopp för att snabbt producera lastbilar som genom olika tekniker går på el. (Dagens Industri, 2019-09-05)*

<sup>31</sup> Se [www.regeringen.se/artiklar/2020/12/elektrifieringskommissionens-arbete-har-startat/](http://www.regeringen.se/artiklar/2020/12/elektrifieringskommissionens-arbete-har-startat/)

Samtidigt betonar de att deras satsningar är beroende av infrastrukturinvesteringar från regeringen.

*Men om vi som producerar lastbilar, och åkarna som ska köpa bilarna, ska våga investera krävs det att regeringen är tydlig när det gäller mål och löften om var och när en laddinfrastruktur kan vara på plats. (Dagens Industri, 2019-09-05)*

Elektrifiering utgör spänningar inom godstransportbranschen mellan branscher och trafikslagen. Det väntas en oundviklig och storskalig strukturomvandling, framför allt för vägtransporter, samtidigt som utvecklingen medför många osäkerheter. Det behövs exempelvis en storskalig utbyggnad av laddinfrastruktur och eventuellt investeringar i elvägar. Vidare innebär elalternativet en omfattande investering – dvs. en risk – för åkerier. Det är flera aktörer som därför betonar att det är viktigt med ekonomiska incitament för att få lönsamhet.

Vidare kastar elektrifiering ett nytt ljus över överflyttningsfrågan. Elektrifiering väntas öka vägtransportens relativa konkurrenskraft jämfört med sjöfarten och järnvägen, och anses därmed undergräva överflyttningsambitionerna. I en intervju betonar en transportör inom järnvägsbranschen exempelvis att de satsningar som görs på elektrifiering av vägtransporter kan ha en negativ påverkan på järnvägen och sjöfarten. Dessutom är det nya och dyra system medan järnvägen redan är elektrifierad. Järnvägsfrämjandet hävdar i sin tur, i en debattartikel i Ny Teknik, att det finns en stor ovisshet kring elvägar och att satsningar på elväg minskar sannolikheten att järnvägen byggs ut.

*Är målet ett hållbarare resande så vore det verksammare att satsa på järnvägen med känd teknik. Elmotorvägar är ännu bara ett forskningsprojekt. Det är ett slag i luften som hindrar järnvägsutbyggnad. (Ny Teknik, 2020-11-11)*

Fordonsindustrin tonar ner oron som uttrycks kring en förstärkt position för vägtransporter.

*Elektrifiering av våra fordonstransporter är det mest effektiva och snabba sättet att minska koldioxidutsläppen för våra godstransporter. Elvägar är ett mycket effektivt sätt att överföra den energi som krävs för att driva fordonen. Elektrifiering av fordonstransporter och elvägar är ett komplement till järnvägen! (Ny Teknik, 2020-11-19)*

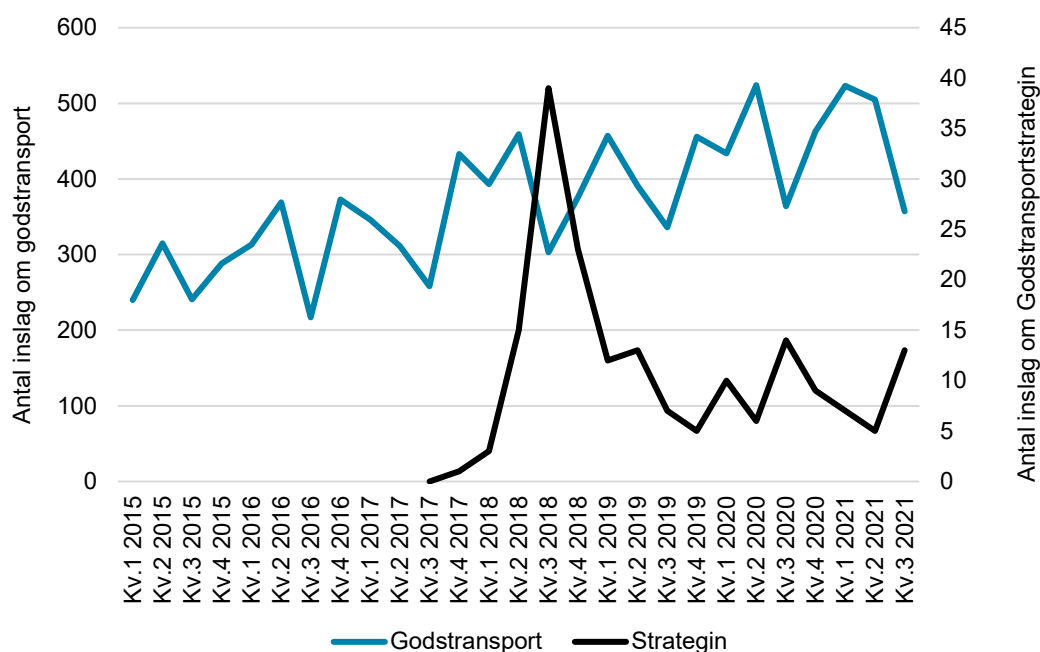
Analysen tydliggör att elektrifieringens snabba utveckling utgör spänningar i godstransportbranschen. Samtidigt finns det flera intressenter (såsom initiativet Fossilfritt Sverige) som ur ett hållbarhets- och samhällsperspektiv betonar att såväl överflyttning som elektrifiering av vägen behövs för att uppnå klimatmålen.





### 3 Avslutande diskussion

Trafikanalys har vid flera tillfällen undersökt NGTS genomslag i medier som en sammanhållen helhet. Analyserna visar att genomslaget har varit begränsat. Samtidigt har uppmärksamheten för godstransporter i medier ökat de senaste åren och inte minst efter att strategin lanserades (Figur 3.1).



Figur 3.1. Antal inlägg i medier som nämner godstransport (vänster) och den nationella godstransportstrategin (höger) per kvartal.

Källa: Retrievers databas Mediearkivet.

Anm: Källfilter: rikspress, magasin, fackpress; tryck, webb, tv och radio. Den exakta söksträngen som har använts redovisas i Tabell 5.1.

I denna PM har vi undersökt vad som skrivs och sägs om konkurrenskraft i avsikt att öka kunskapen om den nationella godstransportstrategins genomslag och genomförande. Undersökningen bygger på en triangulering av datakällor och har analyserat medierapportering om konkurrenskraft, årsredovisningar från transportföretag och transportköpare samt intervjuer med transportföretag och transportköpare. Resultatet visar att diskursen kring konkurrenskraft kretsar kring sex centrala teman: hållbarhet, sund konkurrens, överflyttning, effektivitet, digitalisering och elektrifiering.

Hållbarhet är en brännpunkt för utveckling och förändring i godstransportbranschen och det knyter på olika sätt an till övriga teman. Undersökningen kastar ljus på det komplexa samspelet mellan hållbarhet och ekonomisk lönsamhet där omställningen till hållbara godstransporter i slutändan anses behöver vara ekonomiskt hållbart. Vidare visar resultatet att sund konkurrens fortsätter att vara en nyckelfråga för åkeribranschen och att överflyttning är en nyckelfråga för järnvägen och sjöfarten. Båda är komplexa frågor som rör flera aktörer, inom Sverige och internationellt, och utgör spänningar inom och mellan trafikslagen. Digitalisering och elektrifiering har i snabb takt blivit en central del av diskursen om

godstransporter och anses vara ostoppbara processer som främjar strukturomvandlingar. Dessa processor utgör nya möjligheter men också risker – inte minst på grund av ovissheten som det snabba genombrottet av dessa processor medför.

I Tabell 3.1 redovisas de centrala teman och nyckelaspekter som kännetecknar vad som skrivs och sägs om konkurrenskraft.

**Tabell 3.1. De centrala teman och des nyckelaspekter utifrån ett konkurrenskraftsperspektiv.**

<i>Tema</i>	<i>Nyckelaspekter</i>
<b>Hållbarhet</b>	Hållbara transporter som affärsfokus • kvalitet som försäljningsargument • certifieringar betraktas som allt viktigare • det finns en ökande efterfråga för hållbara transporter • ökande miljökrav kan påverka konkurrenskraften negativ • flyget står lägst ner i hierarkin av hållbara transporter • samspelet mellan ekonomiska intressen och hållbarhet är komplex.
<b>Sund konkurrens</b>	Konkurrens från utlandet pga. cabotageregler • seriösa vis-a-vis oseriösa aktörer • frågan ligger delvis på EU-nivå • beställare har ett ansvar att inte förlita sig på ful-transporter • det finns ett behov för politisk agerande när det gäller kontroller och tillsyn.
<b>Överflyttning</b>	Det finns ambitioner bland transportköpare att flytta gods till sjö • det är vägtransporten som är jämförelse- och motparten • bristen på effektivt och konsekvent beslutsfattande anses vara ett stort hinder • järnvägen och sjöfarten omfamnar överflyttningsfrågan och positionerar sig som en del av lösningen för ett hållbart transportsystem.
<b>Effektivitet</b>	Tre övergripande perspektiv: kostnader, hållbarhet samt tid och flexibilitet • att effektivisera transporter är ett sätt att minska kostnader samtidigt som det är ett sätt att minska klimat- och miljöpåverkan • digitalisering är en viktig del av effektiviseringsinsatser • det finns inga tydliga jämförelseobjekt eller motparter när det gäller framställningen av effektivitet. Det diskuteras mestadels på ett inåtriktat sätt.
<b>Digitalisering</b>	Digitalisering har i snabb takt kommit att spela en viktig roll i branschen • det anses ge nya möjligheter för effektiviseringar av verksamheten och dess transporter • Digitaliseringens förändringskraft utgör också risker för att hamna efter.
<b>Elektrifiering</b>	Elektrifiering, som digitalisering, har i snabb takt kommit att spela en viktig roll i branschen • Volvo och Scania är starka intressenter och drivande i elektrifieringens utveckling • det finns ett behov för ekonomiska incitament för att minska investeringsrisker och för att få lönsamhet • elektrifiering väntas öka vägtransportens relativa konkurrenskraft och vissa anser att det undergräver överflyttningssambitionerna.

Det är viktigt att betona att det finns en skillnad i vad som skrivs och sägs i de olika former av material vi har undersökt. Årsredovisningar kännetecknas av ett starkt fokus på den enskilda verksamheten samt omvärldsfaktorer. Det är mestadels i medierapporteringen - framförallt i

Dagens industri och de olika branschtidningarna - som intressen, hinder och spänningar kring olika konkurrensramar konkretiseras och spelas ut. Undersökningen tydliggör på detta sätt att medier spelar en viktig roll i meningsskapande kring komplexa frågor och i interaktionen mellan aktörer inom godstransportbranschen och politiken.

Sammantaget återspeglas en del av strategins centrala områden och insatser i diskursen om godstransporternas och godstransportbranschens konkurrenskraft, även om det sällan görs någon specifik referens till NGTS i det undersökta materialet.

Å andra sidan, att NGTS skulle nämnas frekvent vore heller ingen garanti för att strategins mål uppnås. Samverkan inom godstransporter skulle inte nödvändigtvis gå bättre med ett starkare diskursivt närvarande av strategin. I slutändan används olika begrepp för att de har relevans i en viss kontext. Strategin är omfattande och knyter an till mega-trender i samhället såsom elektrifiering, digitalisering och hållbarhet. Är strategins signalvärde då helt enkelt begränsat? Finns det ingen relevans i att nämna strategin? Avviker branschens intressen från strategins mål? Eller har branscher tagit till sig delar av strategin på ett sätt som gör det irrelevant att referera till strategin?

Denna undersökning har visat att det inte finns ett entydigt svar på dessa frågor. Samspelet mellan aktörer och intressen är komplext och det finns utmaningar, hinder och spänningar i spel som i många fall knyter an till strategins mål. Exempelvis visar undersökningen att elektrifieringstrenden (och ambitionerna) utgör spänningar mellan trafikslag i relation till överflyttningsfrågan. Det tyder på att det kan vara betydelsefullt att genom medierapportering och årsredovisningar läsa av de frågor som är viktiga för godstransportmarknadens aktörer och finna vägen till attraktiva lösningar.

Trafikanalys har tidigare påpekat att det är av stor vikt att genomförandet av strategin fortsätter i oförminskad takt.<sup>32</sup> Denna undersökning har, i linje med detta, tydliggjort att det finns ett fortsatt behov för arbete inom analys, kommunikation, framtagande av styrmedel/regelverk och förslag till beslut. Det finns mycket att vinna på att ta hänsyn till de olika aktörernas intressen och främja dialog inom och mellan branscher för att skapa förutsättningarna för mer effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter.

---

<sup>32</sup> (Trafikanalys, 2020b)



## 4 Referenser

- Braun, V., & Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 77-101.
- Carter, N., Bryant-Lukosius, D., DiCenso, A., Blythe, J., & Neville, A. J. (2014). The use of triangulation in qualitative research. *Oncology Nursing Forum*, 545-7.
- Fossilfritt Sverige. (2020). *Färdplan för fossilfri konkurrenskraft - Sammanfattningar 2018-2020*.
- Regeringskansliet. (2018). *Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi*.
- Regeringskansliet. (2020). *Ekobonus för sjöfarten förlängs*. Hämtat från <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2020/12/ekobonus-for-sjofarten-forlangt/>
- RISE, Teknikföretagen, Vinnova. (2020). *Färdplan - Teknik, material och förmågor för hållbar industriell konkurrenskraft*.
- Sjöfartsverket. (2021). *Överflyttingsanalys – land till sjö*.
- Strömbäck, J. (2004). *Den medialiserade demokratin: om journalistikens ideal, verklighet och makt*. SNS Förlag.
- Tillväxtanalys. (2009). *2009:09 Svensk konkurrenskraft - Utfall och förslag till metod för framtida analys*.
- Trafikanalys. (2019). *Rapport 2019:5 Regeringens godstransportstrategi - uppföljning 2019*.
- Trafikanalys. (2020a). *Rapport 2020:3 Regeringens godstransportstrategi - uppföljning 2020*.
- Trafikanalys. (2020b). *PM 2020:9 Dialog, kunskapsutbyte och samverkan – om genomförandet av den nationella godstransportstrategin*.
- Trafikanalys. (2021a). *Rapport 2021:5 Nationella godstransportstrategin – uppföljning 2021*.
- Trafikanalys. (2021b). *Rapport 2021:9 Godstransporterna under pandemin - Hur klarade den svenska godstransportsektorn en global kris?*
- Trafikanalys. (2022). *Rapport 2022:02 Godstransporter och konkurrenskraftens utveckling*.

# 5 Bilagor

## 5.1 Medierapportering

Materialet för den grundläggande medieanalysen består av artiklar publicerade i olika dagstidningar och branschtidningar<sup>33</sup> under perioden maj 2018 (strax innan lanseringen av strategin) och september 2021. Söksträngen som användes redovisas i Tabell 5.1.

Det initiala urvalet består av närmare 70 artiklar, ett urval som är hanterbar inom ramen för undersökningen. Irrelevanta inslag, exempelvis när godstransporter inte är ett huvudspår i inslaget, har exkluderats. Artiklarna har sedan analyserats i detalj. För att komplettera och validera analysen har vi under analysens gång gjort enstaka riktade sökningar i övriga branschtidningar.<sup>34</sup>

För att undersöka förekomster har särskilda söksträngar använts. När det gäller dessa sökningar är det viktigt att påpeka att volymen material som är indexerat i Mediearkivet varierar. Över tid har det totala antalet inslag i källkategorierna<sup>35</sup> relevanta för denna undersökning dock minskat snarare än ökat. Det publiceras generellt också mindre under sommaren, vilket kan förklara varför många trendserier visar en temporär nedgång under det tredje kvartalet. Irrelevanta inslag har inte exkluderats för dessa sökningar.

---

<sup>33</sup> Aftonbladet, Dagens Nyheter, Svenska Dagbladet, Göteborgs Posten, Sydsvenskan, Sjöfartstidningen, Svensk Åkeritidning och Järnvägsnyheter.

<sup>34</sup> Dagens Infrastruktur, Industritorget, Infrastrukturnyheter, Infraverige, Järnvägsnyheter, Ny Teknik, Proffs, TrafikForum, Trailer, Transportarbetaren, Transportföretagen, Transportnytt och Transportochlogistik.se

<sup>35</sup> Rikspress, magasin och fackpress.

Tabell 5.1. Översikt av söksträngar som har använts i databasen Mediearkivet.

Syfte	Söksträng	Period	Kommentar
Urval för grundläggande medieanalys	(godstransport* OR transport* near/10 gods) AND konkurr* AND WC:>400	2018-05-01 till 2018-09-30	Strängen fångar inslag om gods och konkurrens/ konkurrenskraft. Strängen tar hänsyn till böjningar. Artiklar kortare än 400 ord filterades bort i syfte att få lämpligt material för den fördjupande analysen.
Att fånga förekomsten av NGTS	nationel* AND (godstransportstrategi* OR godstransportråd* OR (godstransport* near/5 strategi))	2015-01-01 till 2021-09-30	Strängen fångar inslag om NGTS. Strängen tar hänsyn till böjningar.
Att fånga förekomsten av hållbarhet	(godstransport* OR transport* near/10 gods) AND (hållbar* OR klimat* OR miljö* OR fossilfri*)	2015-01-01 till 2021-09-30	Strängen fångar inslag om gods och hållbarhet. Strängen tar hänsyn till böjningar. Strängen tar hänsyn till synonymer såsom klimat, miljö och fossilfritt.
Att fånga förekomsten av överflyttning	gods* AND överflytt*	2015-01-01 till 2021-09-30	Strängen fångar inslag om gods och överflyttning. Strängen tar hänsyn till böjningar.
Att fånga förekomsten av digitalisering	gods* and digital*	2015-01-01 till 2021-09-30	Strängen fångar inslag om gods och digitalisering. Strängen tar hänsyn till böjningar.
Att fånga förekomsten av elektrifiering	gods* AND (elektrif* OR eldri*)	2015-01-01 till 2021-09-30	Strängen fångar inslag av gods i relation till elektrifiering och tar hänsyn till synonymer och böjningar.
Att fånga förekomsten av godstransport	godstransport* OR transport* near/10 gods*	2015-01-01 till 2021-09-30	Strängen fångar inslag om godstransporter.

## 5.2 Årsredovisningar

Tabell 5.2 redovisar årsredovisningarna som har inkluderats i studien. Urvalet baserades på en sammanställning som gjordes inom Trafikanalys projekt *Innovation, utbildning och forskning på godstransportområdet*. Det förekommer att dokument vi har analyserat även avser hållbarhetsredovisningen. Det förekommer också att årsredovisningar är inskannade och ger en begränsad bild av företagets verksamhet. Det är främst större företag som har utförliga årsredovisningar där konkurrenskraft kommer till uttryck på olika sätt.

Tabell 5.2. Årsredovisningarna som har inkluderats i studien.

<i>Transportföretag</i>	<i>Avser (år)</i>	<i>Transportköpare</i>	<i>Avser (år)</i>
Agility	2020	AB Volvo	2020
Bring Frigo	2019	ArlaFoods	2020
Copenhagen Malmö Port	2020	Axfood	2020
Dascher Sweden	2020	Billerud Korsnäs	2020
DFDS Logistics	2020	Boliden	2020
DHL Freight (Sweden)	2019	Electrolux	2020
DHL Global Forwarding (Sweden)	2019	Holmen Paper	2020
DHL Nordic	2020	Höganäs Sweden	2019
DVS Road / DSV Panalpina	2019/2020	ICA	2020
Green Cargo	2020	Lantmännen	2020
Hallands Hamnar	2020	Mellanskog	2020
Hector Rail	2020	Outokumpu Stainless	2020
Helsingborgs Hamn	2020	Polarbröd	2020
Imperial Logistics	2020	Preem	2020
Karlshamns Hamn	2019	SCA	2020
KGH Customs Services	2019	Scania	2020
Logent Customs	2020	SKF	2020
Maser Frakt	2020	Spendrups	2019
Oxelösunds Hamn	2020	SSAB	2020
Postnord	2019/2020	Stena Recycling	2019/2020
Sandahös Vårgårda	2020	Stora Enso	2020
SCA Logistics	2020	Swerock (PEAB)	2020
Scandinavian Airlines System	2020	Södra Skogsägarna	2020
Schenker Åkeri	2020	Volvo Cars	2020
SDK Logistics	2019/2020		
Stockholms Hamn	2020		
Swedavia	2020		
Södertälje Hamn	2019		
Trelleborgs Hamn	2020		
UPS SCS (Sweden)	2020		
Viking Line Skandinavien	2019		
Ystad Hamn Logistik	2020		
Örebro Airport	2020		



## 5.3 Intervjuer

I samband med rapporten *Godstransporterna under pandemin*<sup>36</sup> har semi-strukturerade intervjuer genomförts i avsikten att öka kunskapen om coronapandemins påverkan på godstransporterna. Urvalet avser att återspegla en stor bredd av transportsektorn, både transportföretag och transportköpare.

De som ingår i studien representerar såväl stora industriföretag som små tillverkningsföretag, terminaler, hamnar, branschorganisationer och en stor bredd av utförare inom samtliga trafikslag. För en mer detaljerad metodbeskrivning av intervjuerna hänvisar vi till bilagan i rapporten *Godstransporterna under pandemin*.

I tio av dessa intervjuer (se listan nedan) har specifika frågor ställts (se listan nedan) om konkurrenskraft.

### Urval av transportföretag och transportköpare

Intervjuer med följande företag ingår i studien. Intervjuföretagen och -personerna har behandlats anonymt för att uttalanden kan vara känsligt ur konkurrenssynpunkt.

- Ett företag som erbjuder logistik tjänster och godstransporter till och från Östeuropa och Asien
- En branschorganisation för vägtransporter
- En branschorganisation för sjöfart
- Två tillverkningsföretag som köper godstransporter
- Ett företag som driver och utvecklar flygplatser
- En rederikoncern som trafikerar Östersjön
- En järnvägsoperatör inom godstransporter
- Ett fastighetsbolag som förvaltar fastigheter kopplat till järnvägen
- Ett vägtransportföretag inom samdistribution

### Intervjufrågor

De följande huvudfrågor har ställts om konkurrenskraft. Mer specifika följdfrågor har ställts baserat på intervjupersonernas svar.

- Vilka viktiga *förändringar* har skett i omvärlden i er bransch, säg sedan fem år tillbaka (oberoende av corona)? T.ex. vad beträffar transportområdet och
- Är ni mer eller mindre *konkurrenskraftiga* nu, än för fem år sedan? – ”hur känns det?”
- Vad kommer att spela roll för er (branschens) *lönsamhet* på kort och lång sikt ur ett transportperspektiv?

---

<sup>36</sup> (Trafikanalys, 2021b)

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.