



"Höjda bränslepriser slår hårt mot oss och det tar ett tag innan vi förhandlar om pris på nytt", säger Anette Berg, vd för företaget Vivaldi.

FOTO: TOMAS ONEBORG

Branschen ligger långt fram



PERSPEKTIV
ÅKERIER

NILS-OLOF OLLEVIK

De höga dieselpriserna, som tynger framför allt de mindre åkarnas resultat, är inte enbart ett resultat av nervösa oljehandlare utan också svenska bilköparens ökade intresse för dieselbilar. Minst lika viktigt för bränslepriserna i svenska mackar som råoljepriset är efterfrågan på bränsle.

I dag är mer än 60 procent av alla nya personbilar i Sverige diesel-drivna, medan andelen dieselbilar 2005 bara var omkring 10 procent. Det har gjort att efterfrågan på

dieselbränsle har ökat kraftigt och därmed stiger dieselpriset, som nu är högre än bensinpriset. En förbisedd effekt av stigande dieselpriser är den påverkan de har på det allmänna kostnads-läget och därmed på inflationen. Det som är en besparing på ett konto blir en kostnadshöjning på andra konton.

Åkerier och transportföretag ligger erfarenhetsmässigt långt framme i konjunkturen och fungerar som stigfinnare för den övriga industrin. Det gäller både i upp- och nedgång. Skälet är helt enkelt att ingen beställer transporter såvida det inte finns något att transportera och tvärtom.

Under det sista kvartalet i fjol vek efterfrågan brant neråt från en förhållandevis hög nivå visar den senaste Åkeribarometern

från åkarnas branschförening, Sveriges Åkeriföretag. Åkeribarometern bygger på enkäter som görs fyra gånger per år och som speglar åkarnas förväntningar och planer framöver.

Nedgången i efterfrågan är markant, även med hänsyn till att det sista kvartalet regelmäs-

Följden blir att den otillåtna cabotagetrafiken slår ut de mindre inhemska åkarna samtidigt som trafiksäkerheten blir sämre. ”

sigt är sämre än de första tre kvartalen. Värdet i barometern, som mäts i procent, sjönk från 20 procent under det tredje kvartalet till -24,7 procent i barometern för det sista kvartalet.

Ett av åkeribranschens stora problem är det som brukar kallas otillåtet cabotage, vilket innebär att åkare från framför allt östra Europa tar inrikes transportuppdrag i många länder i Väst-europa, utöver den enda körning som cabotagereglerna tillåter. I många fall är bilarna gamla utrustade och illa utrustade fordon som köpts billigt i väst, chaufförerna arbetar med löner långt under avtalen i de länder de kör. Följden blir att den otillåtna cabotagetrafiken slår ut de mindre inhemska åkarna samtidigt som trafiksäkerheten blir sämre.

Ett tecken på att befaktarna, transportköparna, håller på att inse att det otillåtna cabotaget på sikt också skadar den egna verksamheten, trots att den på kort sikt är billigare, är att åkarna i enkäten uppger att transportpriserna ligger kvar på den relativt höga nivån från 2011 eller att de till och med beräknas stiga under det första kvartalet.

Ett annat skäl och en mer positiv tolkning är att transportköparna avvaktat med att teckna nya uppdrag i väntan på utvecklingen av krisen i eurozonen men accepterar prisnivån eftersom man tror på en konjunkturuppgång.

Nils-Olof Ollevik är reporter på SvD Näringsliv.
nils.ollevik@svd.se

Åkerinäringen

Lastbilar står för överlägset störst andel godstransporter, 2008 transporterades 417 miljoner ton på svenska vägar. Åkerinäringen går mot färre men större enheter. En tredjedel av åkerierna har 16 eller fler lastbilar för yrkesmässig trafik.

Var tionde åkeri har en lastbil. Omsättningen inom åkerinäringen har stadigt ökat från 1993 till 2008, från 45 miljarder till 96 miljarder.

Källa: Fakta om åkerinäringen utgiven 2010 av Sverige Åkeriföretag

” Jag tror inte på några stora reaktioner om bara marknaden får råda. Ingen har att vinna på krig eller på att Hormuzsundet stängs, men länder har fattat konstiga beslut tidigare och naturen rår vi inte på.

Ulf Svahn, vd för Svenska Petroleum & Biodrivmedel Institut, om utvecklingen av bränslepriser under 2012.

Bränslen i siffror

14 procent av koldioxidutsläppen står tung trafik för.
Källa: Naturvårdsverket

14 kronor milens skatt uppgår

till enligt en budgetmotion från Miljöpartiet som oppositionen ställer sig bakom.

28 miljarder kronor uppgår Sveriges subventioner till fossila

bränslen till enligt en inte helt okontroversiell studie från OECD.
EMMYLOU TUVHAG

FOTO: SCANPIX

