

RAPPORT

BRANSCHANALYS

EN FULLSTÄNDIG ANALYS AV FORDONSKOMPONENTBRANSCHENS
UTVECKLING MELLAN 2021 OCH 2023

FKG - FORDONSKOMPONENTSGRUPPEN AB





Agenda



Projektbakgrund &
Metod



Executive Summary



Slutsats



Rekommendationer



Kontaktuppgifter

Fordonskomponentgruppen efterfrågar en fullständig analys av branschens utveckling sedan 2022

Projektbakgrund & metod

Situation

Fordonskomponentgruppen (FKG) är en branschorganisation för skandinaviska leverantörer till fordonsindustrin, och består av cirka 300 medlemsföretag. De agerar språkrör för branschen gentemot industri, politiker, myndigheter och media.

FKG har tidigare utfört två undersökningar kring branschens finansiella utveckling samt en branschanalys i samråd med HandelsConsulting, och har som mål att göra detta vart tredje år framöver.

Komplikation

FKG efterfrågar en kartläggning av hur många leverantörer som finns, vilka de är samt en ökad förståelse för branschens finansiella utveckling.

HandelsConsulting rekommenderar en branschanalys för att identifiera leverantörerna inom fordonsindustrin samt för en djupare förståelse för branschens finansiella utveckling. Branschanalysen syftar till att utgöra ett underlag för FKG i deras arbete och stärka dess position som aktör inom branschen.

Syfte

Att upprätta en fullständig analys av fordonskomponentbranschens utveckling sedan 2022 med tillhörande databasframtagning, strukturanalys samt lönsamhetsanalys.

HandelsConsulting har genomfört en uppdatering av FKG:s databas samt en lönsamhetsanalys och en strukturanalys

Projektbakgrund & metod

Uppdatering av databas & lönsamhetsanalys

HandelsConsulting genomförde en succesiv uppdatering av den redan befintliga databasen. Initialt exkluderades bolag som gått i konkurs eller upplösts genom fusion. Samtliga bolag utvärderades, där de bolag som inte uppnådde förutbestämda kriterier exkluderades. Kriterierna var att bolagen skall ha en omsättning överstigande fem miljoner SEK under räkenskapsåret 2023 mot fordonsindustrin, där intäkter genereras genom försäljning av produkter eller tjänster.

Därefter inkluderades nya bolag i databasen, där ett tydligt fokus riktades mot "den nya fordonsindustrin". Totalt inkluderades 117 nya bolag, varav en betydande andel är verksamma inom produktionssystem, elektrifiering samt mjukvaru- och konsultbolag. Dessa segment har ökat i betydelse relativt tidigare analyser. Det totala nettotillskottet av nya bolag är således 39 stycken, där det totalt exkluderades 78 bolag. Ett särskilt tack riktas till Lars Tööj på IDC West Sweden AB för bidrag med vissa relevanta bolag.

Lönsamhetsanalysen genomfördes genom att identifiera förutbestämda finansiella nyckeltal för samtliga företag. Data hämtades från Business Retriever och validerades löpande genom stickprovskontroller.

Strukturanalys

Arbetet genomfördes genom att först framställa en enkät med väsentliga frågor. Därefter skickades enkäten till FKG:s 276 medlemsföretag. Under en tvåveckorsperiod, gick påminnelser ut kontinuerligt till de företag som ännu inte svarat. Av företagen var det 71 som svarade, vilket motsvarar en svarsfrekvens på 25,7%.

För att öka antalet svar skickades samma enkät ut till ytterligare 477 företag från databasen. En påminnelse skickades ut till företagen som resulterade i att 10 av 477 företag svarade på enkäten, vilket gav en svarsfrekvens på 2,1%.

Till sist sammanställdes samtliga svar för analys och det ligger till grund för strukturanalysen, vilket består av data från 2025.





Agenda



Projektbakgrund &
metod



Executive Summary



Slutsats



Rekommendationer



Kontaktuppgifter

Branschen har genomgått en period av tillväxt mellan 2021 och 2023, men brist på kompetens och finansiering hindrar vidare utveckling

Executive Summary



Tillväxt & fördelning i branschen

Fordonskomponentbranschen har sedan 2021 upplevt tillväxt i flera dimensioner. Både vad gäller omsättning, antal anställda samt antal verksamheter. Från 2021 till 2023 har branschens totalt viktade omsättning ökat med 26%. Totalt antal anställda har ökat med 14% från 2021 till 2023.

68% av respondenterna tror på en fortsatt ökad omsättning de kommande fem åren, samtidigt som 49% av respondenterna tror på en ökad lönsamhet de kommande fem åren. Gruppen producerande kompletta komponenter är den branschgrupp som omsätter mest.



Regelverk & bidrag - FoU

Många företag inom branschen ser ett ökat behov av ekonomiskt stöd för att stärka sin forskning och utveckling. Framför allt de mindre företagen lyfter fram svårigheterna med att finansiera nödvändiga FoU-satsningar, samtidigt som kraven på innovation och hållbar omställning ökar.

Företagen anser också att dagens stödformer och bidragsnivåer ofta är otillräckliga, vilket riskerar att hämma branschens konkurrenskraft och långsiktiga utvecklingsmöjligheter. Utökade och riktade FoU-stöd anses därmed avgörande för att svenska företag fortsatt ska kunna vara konkurrenskraftiga internationellt.



Kompetens & utveckling

Sedan den senaste rapporten 2021 kvarstår en märkbar brist på tillgänglig och kvalificerad kompetens inom företagen. Enligt branschföretagen är det särskilt utmanande att hitta rätt kompetens till rätt pris. Bland de största framtida kompetensbehoven lyfts automatisering och digitalisering fram.

Många företag inom branschen har börjat implementera Artificiell Intelligens i sin dagliga verksamhet, men det finns fortfarande ett stort behov av att stärka kompetensen för att driva innovation framåt.



Agenda



Projektbakgrund &
Metod



Rekommendationer



Executive Summary



Kontaktuppgifter



Slutsats

- Lönsamhetsanalys

 - Geografi & Arbetskraft

 - Omsättning & Lönsamhet

- Strukturanalys

 - Lönsamhetsutveckling & Förbättringsmöjligheter

 - Import & Export

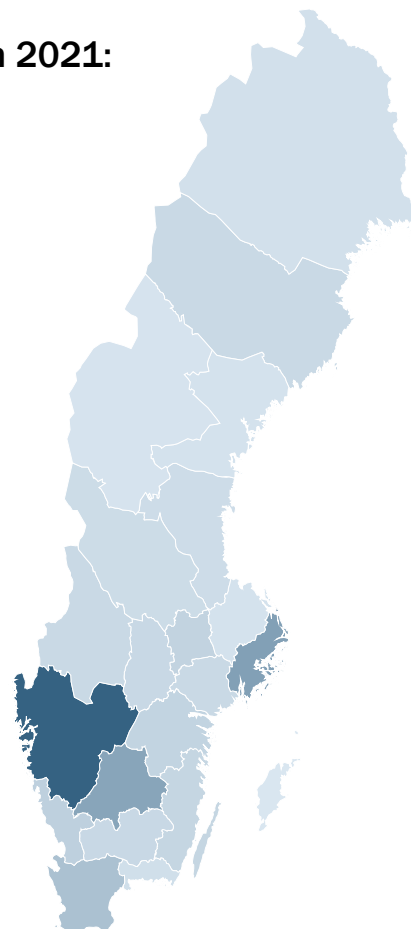
 - Kompetens & Verksamhetsinriktning

Västra Götalands län har störst antal företag inom svenska fordonskomponentbranschen, följt av Stockholms och Jönköpings län

Lönsamhetsanalys – Geografi & Arbetskraft

Geografisk fördelning av verksamheter 2021-2023

Län	Antal 2023:	Förändring sedan 2021:
1. Västra Götalands län	291	7%
2. Stockholms län	155	11%
3. Jönköpings län	144	0%
4. Skåne län	83	-6%
5. Hallands län	49	4%
6. Västmanlands län	42	5%
7. Östergötland län	41	11%
8. Kalmar län	37	0%
9. Örebro län	31	0%
10. Kronobergs län	31	0%
11. Västerbottens län	30	0%
12. Södermanlands län	29	-3%
13. Värmlands län	29	0%
14. Dalarnas län	24	4%
15. Gävleborgs län	23	4%
16. Blekinge län	17	0%
17. Norrbottens län	14	0%
18. Västernorrlands län	9	12%
19. Uppsala län	9	29%
20. Jämtlands län	7	0%
21. Gotlands län	1	0%
Totalt	1096 (1057)	4%



Företagens fördelning över olika län

Utvecklingen av antal företag inom branschen för fordonskomponenter har sett en ökning sedan 2021, där det endast är Skåne och Södermanlands län som sett en faktisk minskning.

Västra Götalands län fortsätter att vara det största länet till antal verksamma företag. Stockholms län har gått från att vara tredje största länet till det andra största, med en ökning på 11% mellan åren 2023-2025.

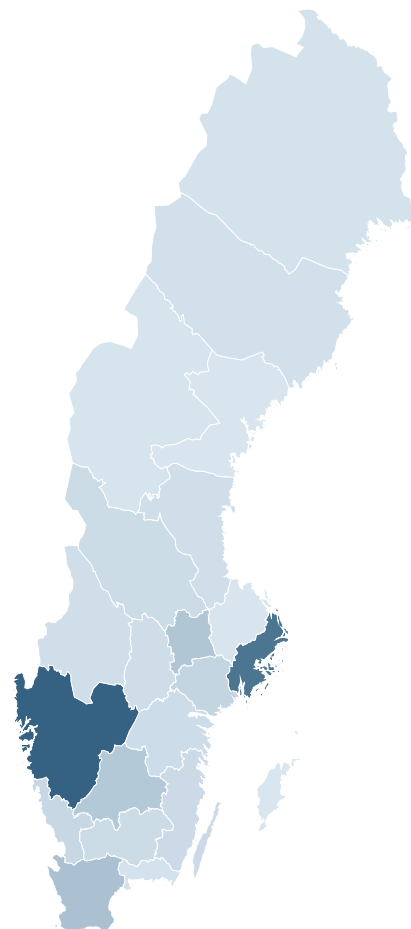
Fördelat på de tre landsdelarna så är andelen företag som är verksamma i Norrland 6%, i Svealand 31% och i Götaland 70%. Västra Götaland har en andel av totala företag på 27%. Stockholms andel är 14%, och Jönköpings län har en andel på 13%. Andelen företag i Sverige som befinner sig i dessa tre län uppgår till cirka 54%.

Västra Götalands län står för 29% av Sveriges totala omsättning inom fordonskomponentsbranschen, följt av Stockholms län med 25%

Lönsamhetsanalys – Geografi & Arbetskraft

Geografisk fördelning av viktad omsättning 2023

Län	Omsättning (mkr)	Procentandel
1. Västra Götalands län	111 924	28,55%
2. Stockholms län	96 307	24,57%
3. Skåne län	31 269	7,98%
4. Västmanlands län	27 026	6,90%
5. Jönköpings län	24 946	6,36%
6. Södermanlands län	14 684	3,75%
7. Hallands län	12 157	3,10%
8. Kalmar län	9 918	2,53%
9. Kronoberg	8 866	2,26%
10. Dalarnas län	8 595	2,19%
11. Östergötlands län	8 693	2,22%
12. Örebro län	7 819	1,99%
13. Värmlands län	7 170	1,83%
14. Gävleborgs län	7 069	1,80%
15. Västerbottens län	4 801	1,22%
16. Norrbottens län	3 601	0,92%
17. Blekinge län	3 494	0,89%
18. Jämtlands län	2 112	0,54%
19. Uppsala län	820	0,21%
20. Västernorrlands län	660	0,17%
21. Gotlands län	30	0,01%
Totalt	391 961	100%



Branschens omsättning fördelat på län

Västra Götalands län utgör tillsammans med Stockholms län en viktad omsättning på 208 231 mkr vilket motsvarar cirka 53% av branschens totala viktade omsättning. Över hälften av all omsättning i landet inom branschen för fordonskomponenter kommer därmed från dessa två län, vilket visar sig på den höga graden av geografiska koncentration.

I Västmanlands län har den viktade omsättningen ökat med 49% sedan 2021, samtidigt som det endast tillkommit två nya bolag i regionen. Det indikerar en markant tillväxt hos befintliga aktörer snarare än en bredare etablering av nya företag i länet.

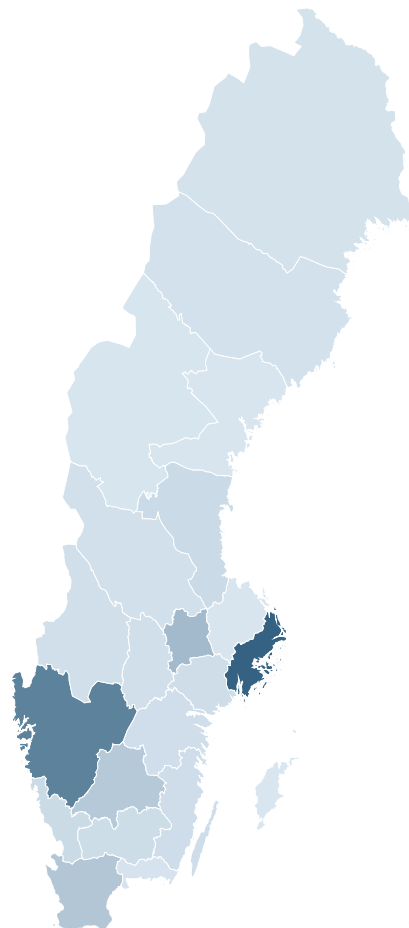
Endast två län omsatte mindre mellan 2021 och 2023. Dalarnas län (-7%) och Gävleborgs län (-1%). Samtliga andra län ökade, vilket gör dessa relativa minskningar anmärkningsvärda.

Stockholms län står tillsammans med Västra Götalands län för 54% av totala anställda i svenska fordonskomponentbranschen

Lönsamhetsanalys – Geografi & Arbetskraft

Geografisk fördelning av viktat antal anställda 2023

Län	Antal	Procentandel
1. Stockholms län	39 400	30,7%
2. Västra Götalands län	29 752	23,22%
3. Västmanlands län	13 013	10,15%
4. Skåne län	9 433	7,48%
5. Jönköpings län	8 511	6,66%
6. Gävleborgs län	3 596	2,80%
7. Hallands län	3 427	2,67%
8. Kronobergs län	2 805	2,18%
9. Södermanlands län	2 700	2,10%
10. Kalmar län	2 558	1,99%
11. Östergötlands län	2 303	1,79%
12. Värmlands län	2 042	1,59%
13. Örebro län	2 006	1,56%
14. Dalarnas län	1 794	1,40%
15. Västerbottens län	1 585	1,23%
16. Norrbottens län	1 275	0,99%
17. Blekinge län	784	0,61%
18. Jämtlands län	454	0,35%
19. Uppsala län	331	0,25%
20. Västernorrlands län	308	0,24%
21. Gotlands län	27	0,02%
Totalt	128 107	100%



Fördelning av viktat antal anställda

Totalt antal anställda inom fordonskomponentbranschen har ökat från 112 224 år 2021 till 128 107 för 2023, en ökning med cirka 14%.

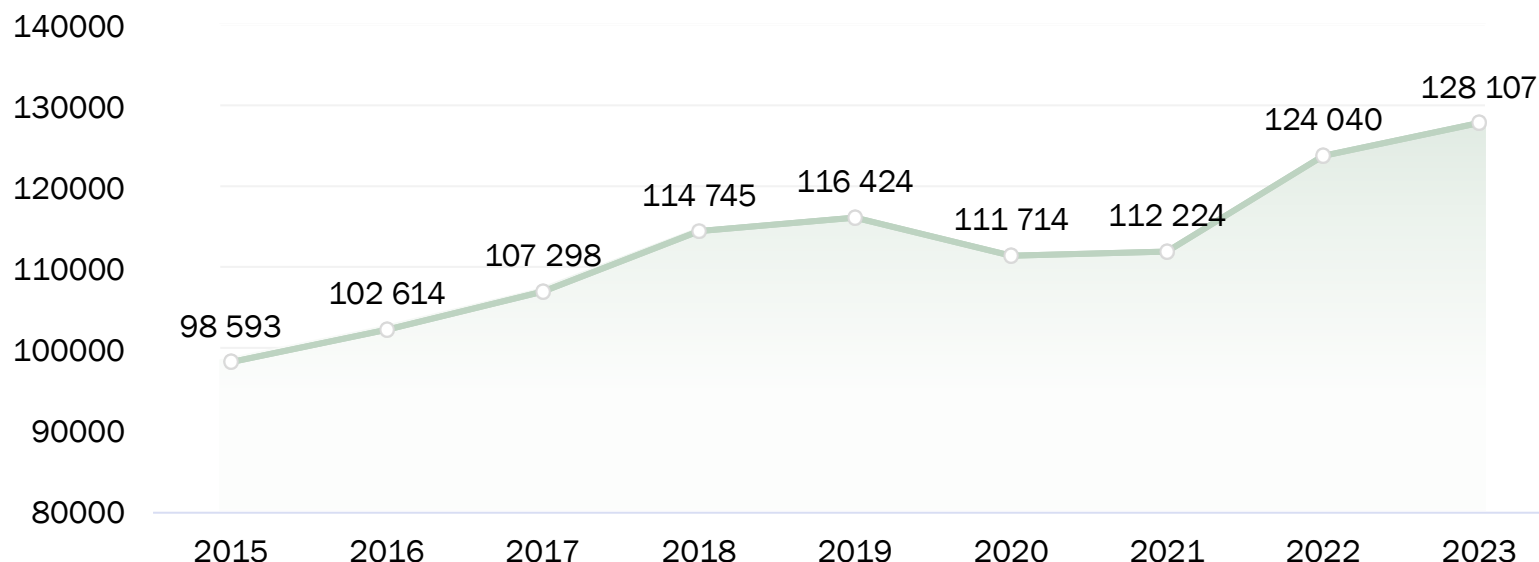
Stockholms län är det största länet sett till antal anställda inom svenska fordonskomponentbranschen och står för 30,7% av det totala antalet viktade anställda. Tillsammans med Västra Götalands län står de två länen för över hälften av alla anställda i Sverige med en andel på 54%. Andelen viktat anställda i Västmanlands län har stigit till cirka 10% jämfört med andelen som 2023, vilket var 3,6%. Genom inkluderingen av de nya bolagen speglar andelarna nu en mer rättvis bild av branschen som helhet.

Sett till de tre landsdelarna uppgår andel viktat anställda i Norrland upp till 5,6%. I Götaland arbetar upp mot 46% av branschens totalt antal anställda. Störst, sett till total andel viktat anställda 2023 i fordonskomponentbranschen, är Svealand som uppgår till 47,7%.

Antalet anställda minskade från 2019 till 2020 med 4% för att sedan och därefter fortsätta öka med totalt 15% till 2023

Lönsamhetsanalys – Geografi & Arbetskraft

Viktat antal anställda i fordonskomponentsbranschen 2015-2023



Period	Förändring (antal)	Genomsnittlig årlig tillväxt
2015-2019	+17 831	4,3%
2020-2023	+16 393	4,5%
2022-2023	+4 067	3,3%
2015-2023	+29 514	3.4%

Utveckling av antal anställda

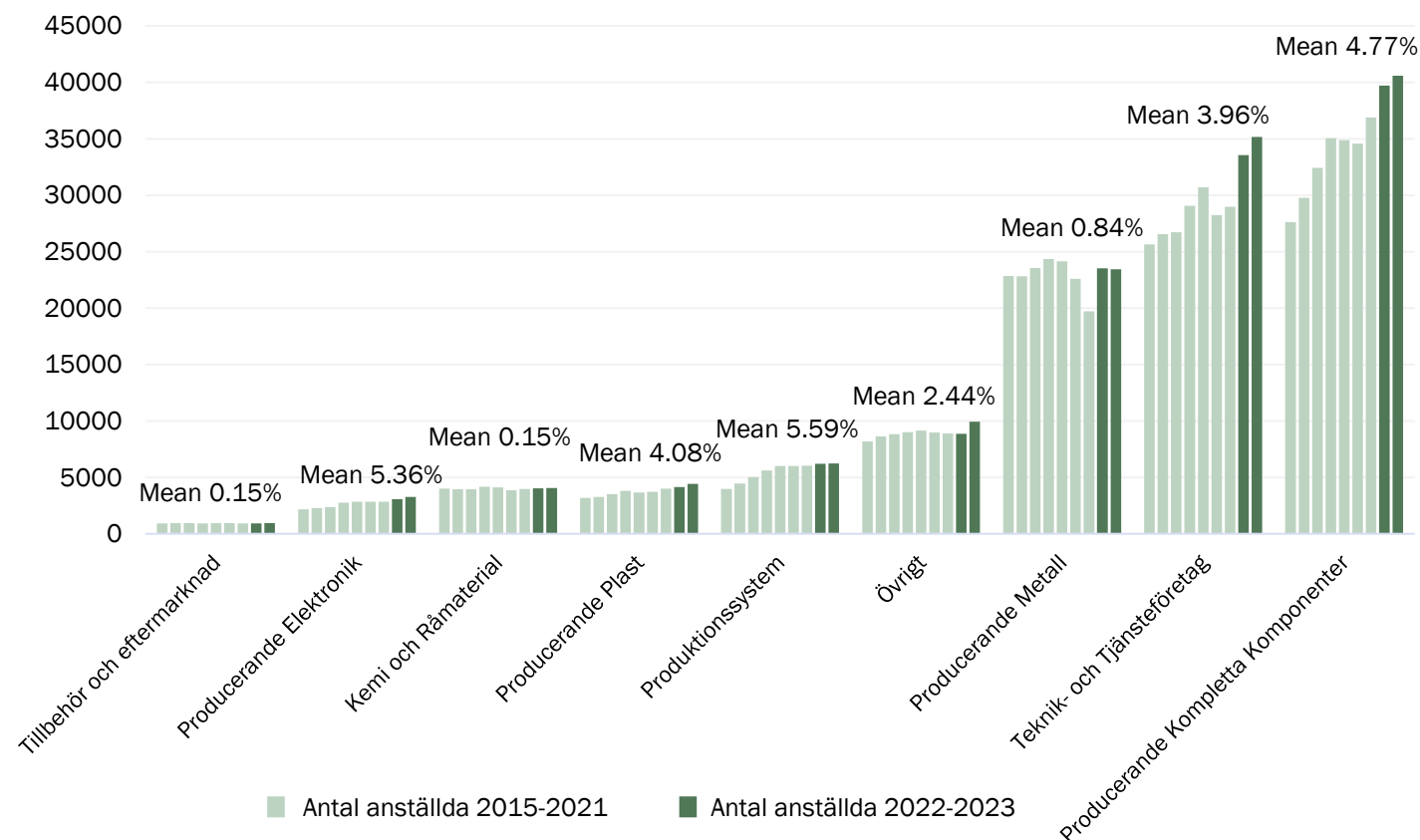
Sysselsättningen i fordonskomponentsbranschen har ökat med 30% mellan 2015 och 2023, vilket motsvarar en genomsnittlig årlig tillväxt på 3,3%. Efter en tillfällig nedgång på 4% under 2020, kopplat till pandemins effekter, återhämtade sig branschen snabbt. Mellan 2020 och 2023 ökade antalet anställda med över 16 000 personer, motsvarande en årlig tillväxttakt på 4,5 %, vilket var den snabbaste under hela perioden.

År 2023 nåddes den högsta sysselsättningsnivån hittills, med 128 107 anställda i branschen. Utvecklingen visar en stark återhämtning och att branschen genomgår en strukturell tillväxt i antal anställda. Om den historiska utvecklingen fortsätter i samma takt, pekar prognosen med 3,4% genomsnittlig årlig tillväxt mot att antalet anställda kan överstiga 137 000 till år 2025 och 141 000 till år 2026.

Starkast tillväxt i producerande och teknikorienterade branscher och stora skillnader mellan segmenten

Lönsamhetsanalys – Geografi & Arbetskraft

Viktat antal anställda per branschgrupp år 2015 - 2023



Mean: genomsnittlig årlig tillväxt mellan 2015-2023

Utveckling inom branschens olika segment

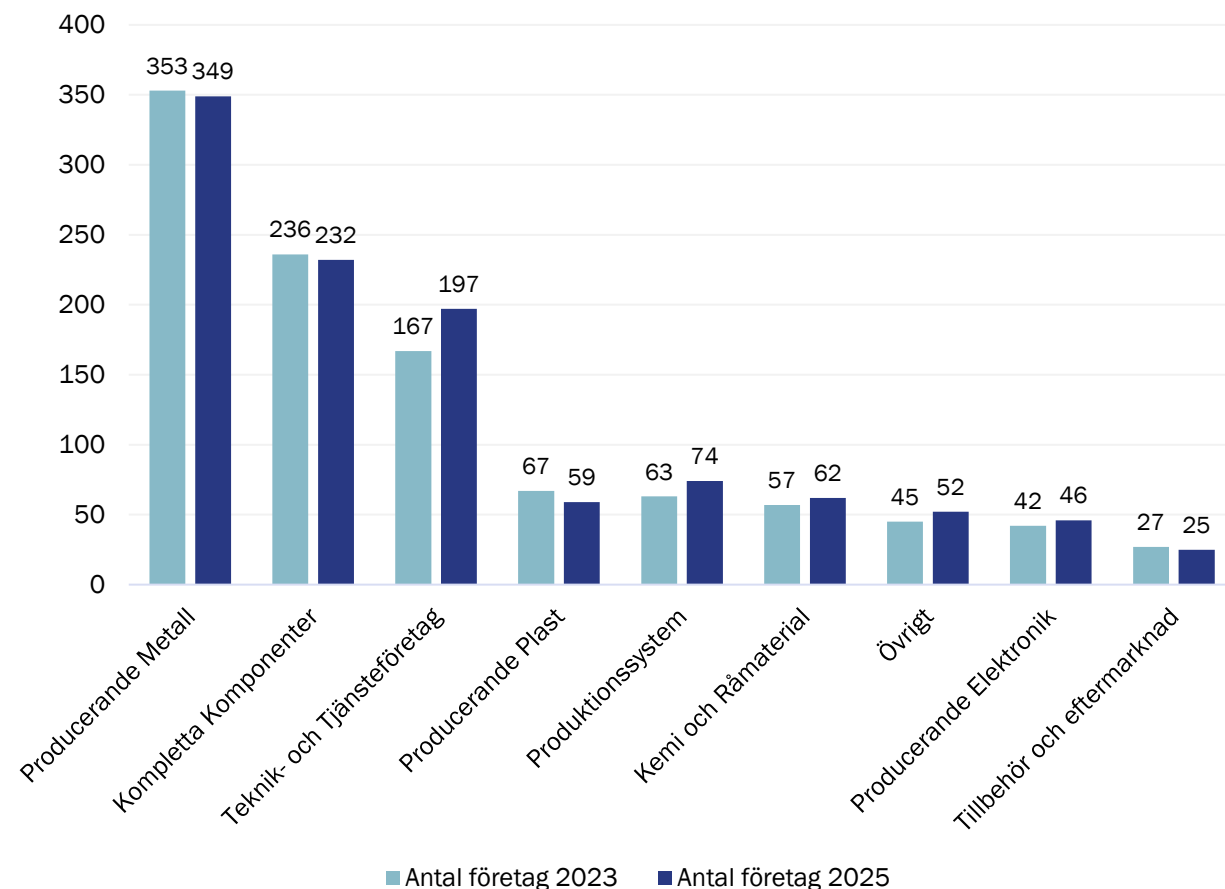
Tillväxten mellan 2015-2023 har varit ojämnt fördelad mellan olika branschsegment. De mest snabbväxande segmenten återfinns bland teknik, tjänst och producerande verksamheter. Produktionssystem har haft den högsta genomsnittliga årliga tillväxttakten på 5,6%, följt av Producerande Elektronik med 5,4%, Producerande Kompletta Komponenter med 4,8% och Producerande Plast med 4,1%. Även Teknik- och Tjänsteföretag har haft en stark utveckling med en genomsnittlig tillväxt på 4% per år.

I motsats till detta visar flera segment en avsevärt lägre tillväxt. Tillbehör och eftermarknad, Kemi och Råmaterial samt Övrigt har vuxit med endast mellan 0,15% och 2,4% per år. Dessa skillnader pekar på en tydlig struktur i branschen där tillväxten i huvudsak drivs av branscher med högre teknikinnehåll, modern produktion och utvecklingskapacitet. De långsammare segmenten kan å andra sidan representera mer mogna delar av industrin eller områden som möter större strukturella utmaningar.

Statistiken visar en trendminskning av hårdvara och ökning av mjukvara, teknik- och tjänsteföretag

Lönsamhetsanalys – Geografi & Arbetskraft

Branschfördelning antal företag, år 2023 och 2025



Fördelning av branschgrupper och deras storlek

Producerande metallföretag utgör den största gruppen inom fordonskomponentbranschen sett till antal företag. De står för 31,8% av branschens totala bolag 2025. Bolagsfördelningen är relativt lik jämfört med tidigare rapport. Den största absoluta skillnaden är i branschgruppen teknik- och tjänsteföretag vilken har ökat med 30 stycken bolag.

Den generella trenden visar på en minskning av de traditionella fordonkomponentstillverkarna i form av metall, plast samt kompletta komponenter. Samtidigt ökar exempelvis teknik- och tjänsteföretag, produktionssystem och producerande elektronik, vilket kan vara ett resultat av branschens teknologiska utveckling där utvecklingen gradvis skiftar från hård- till mjukvara. RISE, Sveriges forskningsinstitut och innovationspartner, skriver att bilar blir allt mer datorer än fordon¹, vilket överensstämmer med den observerade trenden i grafen.

¹ Källa: RISE - Från fordonstillverkare till mjukvarubolag – så ska bilindustrin klara omställningen



Agenda



Projektbakgrund &
Metod



Rekommendationer



Executive Summary



Kontaktuppgifter



Slutsats

Lönsamhetsanalys

Geografi & Arbetskraft

Omsättning & Lönsamhet

Strukturanalys

Lönsamhetsutveckling & Förbättringsmöjligheter

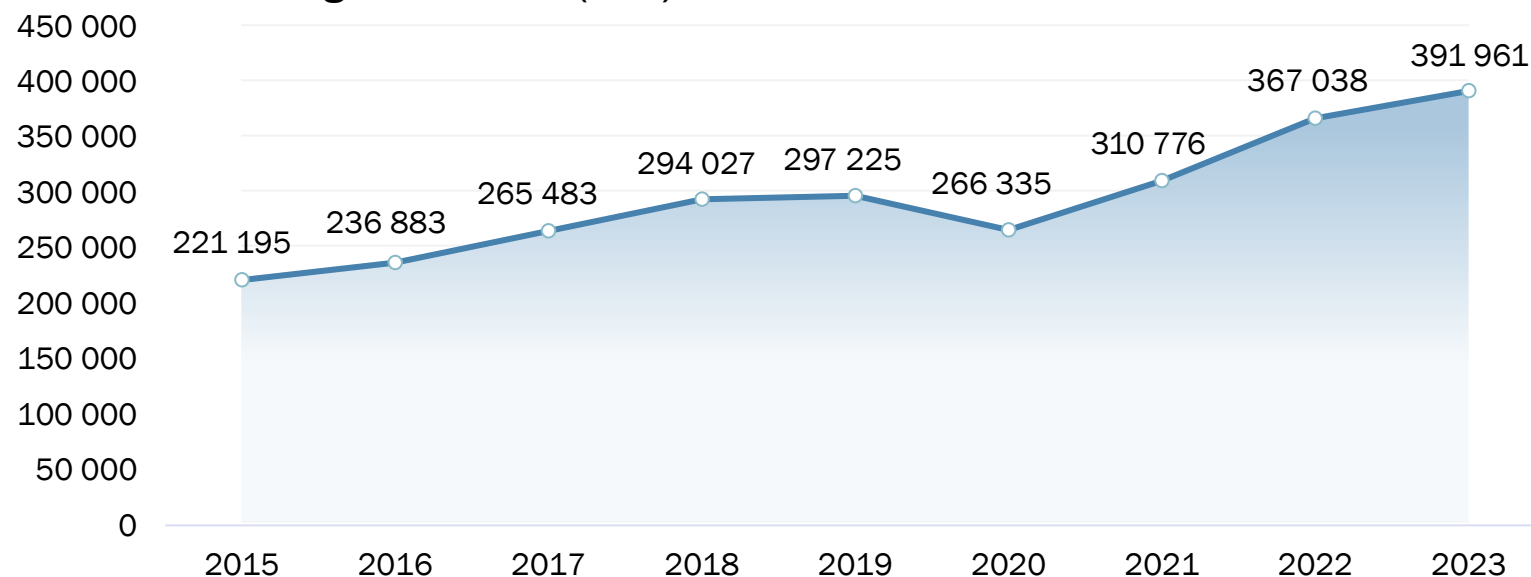
Import & Export

Kompetens & Verksamhetsinriktning

Fordonskomponentsbranschen har uppvisat en tydlig tillväxt i omsättning under en längre period, med undantag för år 2020

Lönsamhetsanalys – Omsättning & Lönsamhet

Viktad omsättning 2015-2023 (mkr)



Period	Genomsnittlig årlig tillväxt
2015–2019	7,7%
2020–2023	13,9%
2022–2023	6,3%
2015–2023	7,5%

Utveckling av branschens totala omsättning

Den totala omsättningen uppvisade en positiv utveckling under perioden 2015-2023, med en genomsnittlig årlig tillväxttakt på 7,5%. Sedan 2021 har viktade omsättningen ökat med 26% till 2023.

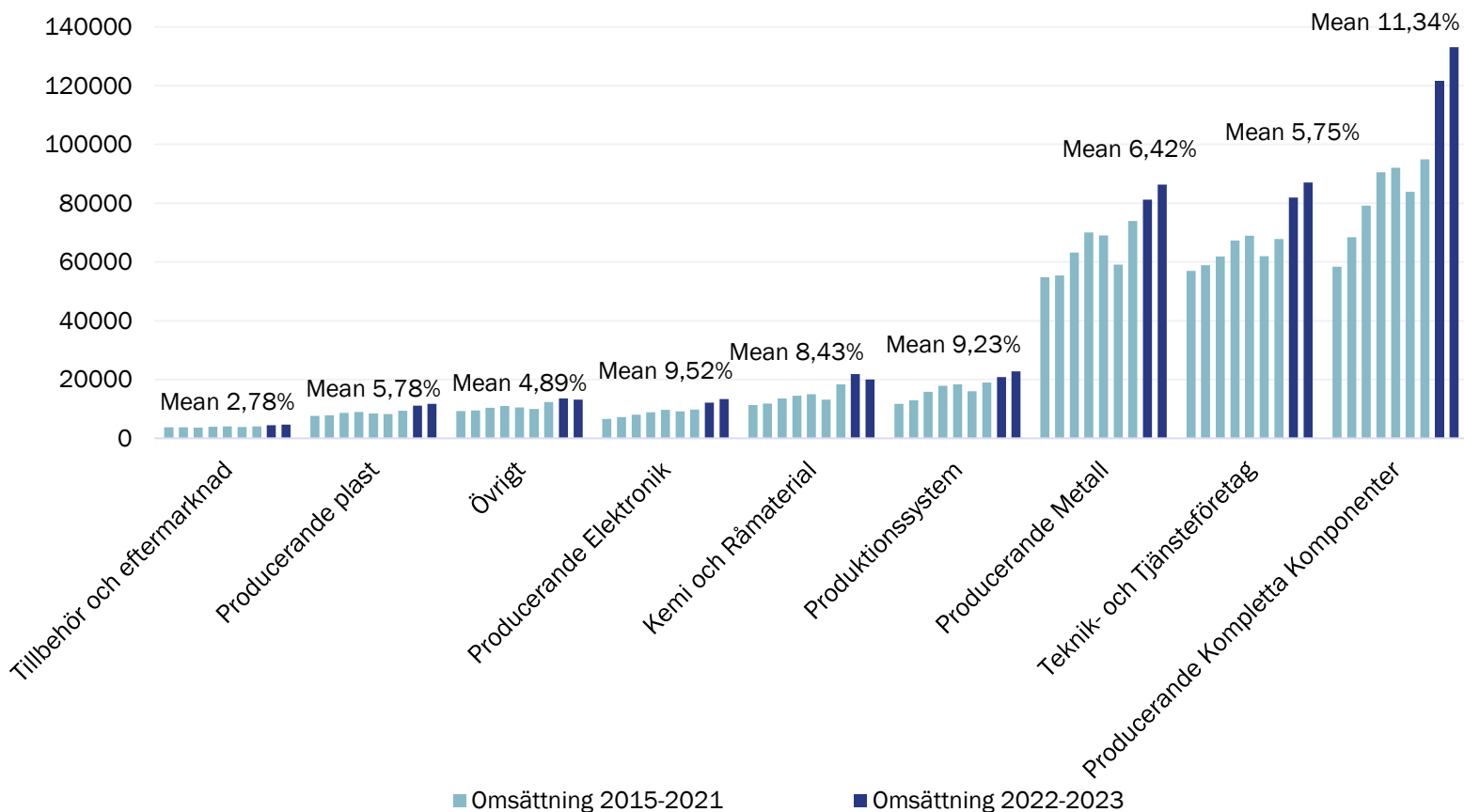
En särskilt anmärkningsvärd utveckling är den brantare tillväxtkurvan under perioden 2020-2023, där den genomsnittliga årliga tillväxttakten uppgick till 13,9%. Dock har den senaste årliga tillväxttakten avtagit till 6,3%, vilket är en återgång till den mer långsiktiga trenden.

I detta sammanhang är det värt att beakta den ökade inflationen, som kan ha bidragit till den uppmätta tillväxten i omsättning genom nominella prisökningar snarare än enbart volymtillväxt.

Ett fåtal dominerande branschgrupper driver branschtillväxten medan övriga grupper har en mer begränsad utveckling

Lönsamhetsanalys – Omsättning & Lönsamhet

Viktad omsättning per branschgrupp år 2015-2023 (mkr)



Mean: genomsnittlig årlig tillväxt mellan 2015-2023

Utveckling inom branschens olika segment

Producerande kompletta komponenter har bidragit till en betydande tillväxt av branschens omsättning, med en ökning på 40% sedan 2021. Inom branschgruppen finns flertalet svenska marknadsledare med unik teknik och få substitut, vilket skapar starka konkurrensfördelar, i Sverige men även globalt.

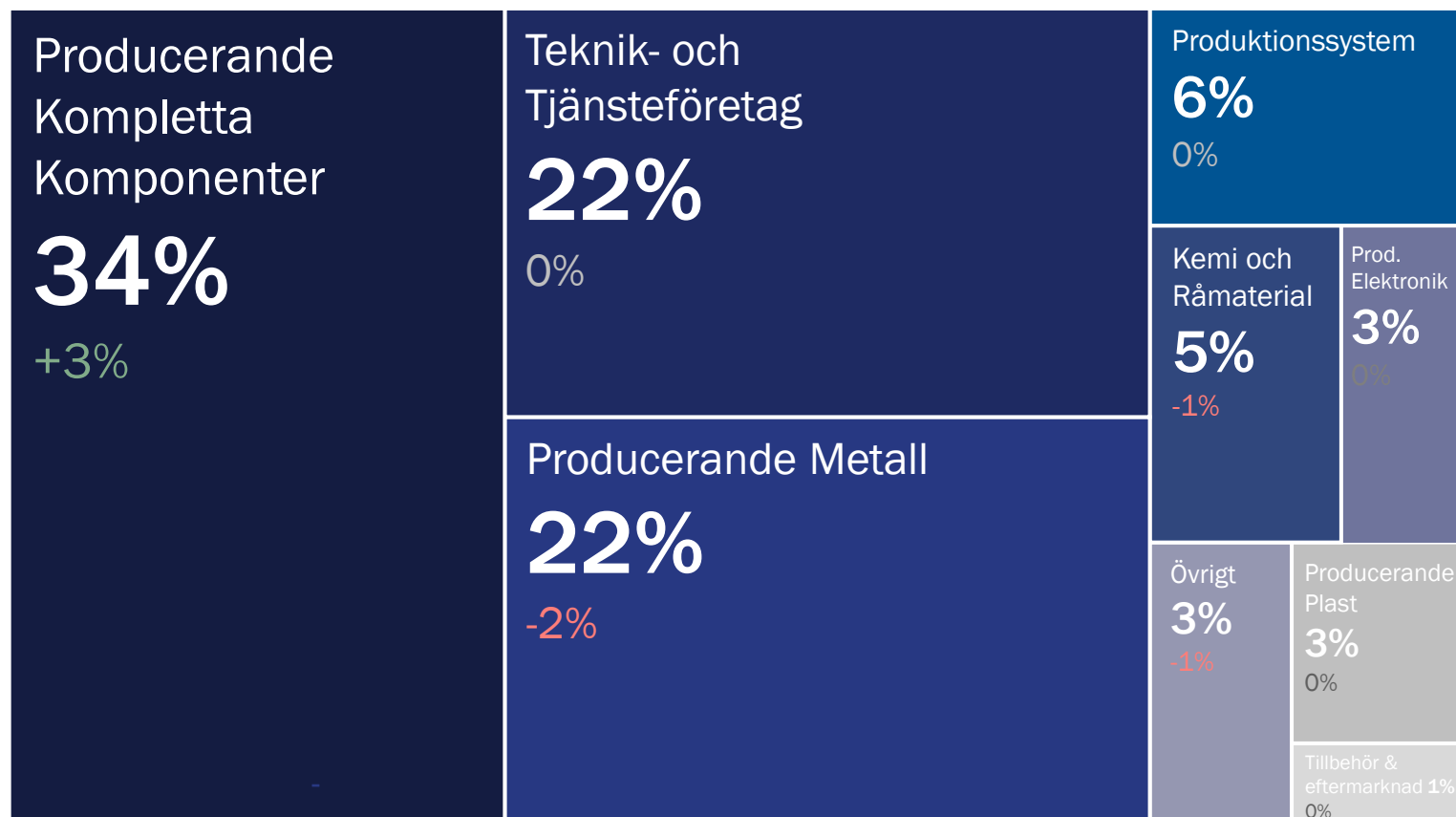
Teknik- och tjänsteföretag har stärkt sin position inom branschen och har passerat producerande metall i total omsättning. Denna utveckling kan spegla en bredare trend, där traditionella komponenter minskar i relativ betydelse i takt med att fordon blir allt mer mjukvarudefinierade.

Producerande elektronik har haft en stark omsättningsutveckling och ökat med 36% sedan 2021. Detta kan reflektera den växande andelen elektronik i fordon.

Producerande kompletta komponenter fortsätter att vara den största branschgruppen och står idag för 34% av branschens totala omsättning

Lönsamhetsanalys – Omsättning & Lönsamhet

Andel av total viktad omsättning i % per branschgrupp år 2021-2023



Utveckling inom branschens olika segment

De tre största branschgrupperna, producerande metall, kompletta komponenter, teknik- och tjänsteföretag, är fortsatt betydligt störst i branschen och står tillsammans för 78% av den totala viktade omsättningen.

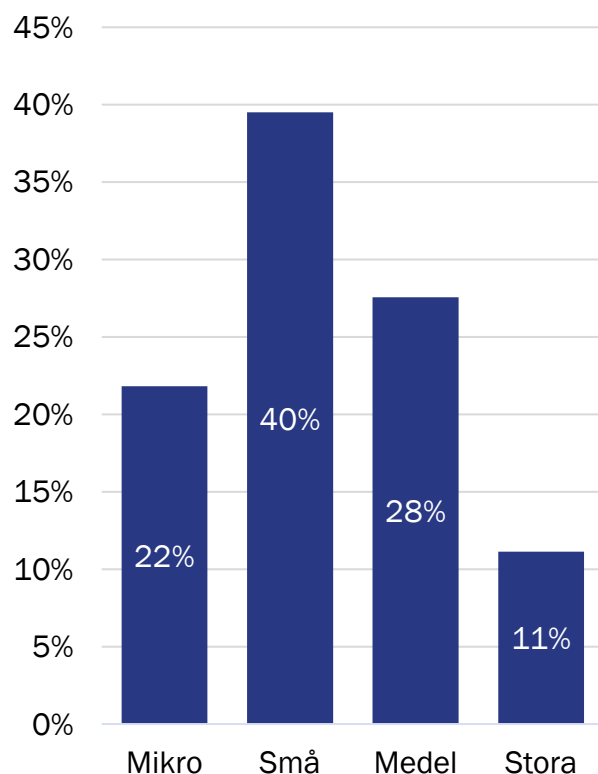
Procentandelarna mellan de olika branschgrupperna skiljer sig relativt lite åt från den senaste rapporten 2021. Den enda branschgrupp som ökat i procentandel av totala viktade omsättning är producerande kompletta komponenter. Producerande metall har minskat sin andel med 2 procentenheter.

I övrigt har inga utmärkande förändringar skett vad gäller andelar av totalt viktad omsättning. Trots ökningen i antal företag inom teknik- och tjänsteföretag har denna branschgrupp fortsatt samma 22% andel av totala omsättningen.

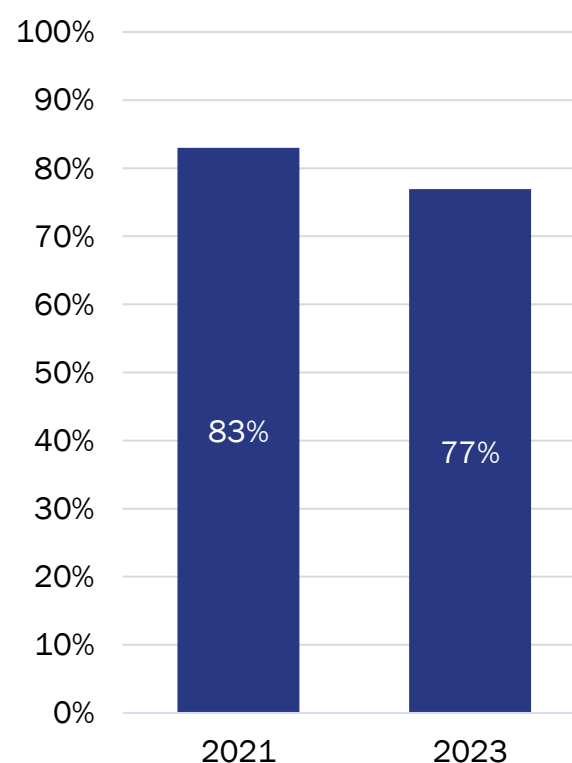
Andelen svenska företag inom fordonskomponentsbranschen med Sverige som hemvist land har minskat från 2021 till 2023

Lönsamhetsanalys – Omsättning & Lönsamhet

Fördelning av företag efter storleksklasser i procent



Andelen företag med Sverige som registrerat hemvistland



Storleken på Företagen, och deras hemvist i eller utanför Sverige

Vi följer EU kommissionens definitioner på små och medelstora företag utifrån SME-kriterier.

Den största storleksklassen med hänsyn till antal företag är små bolag.

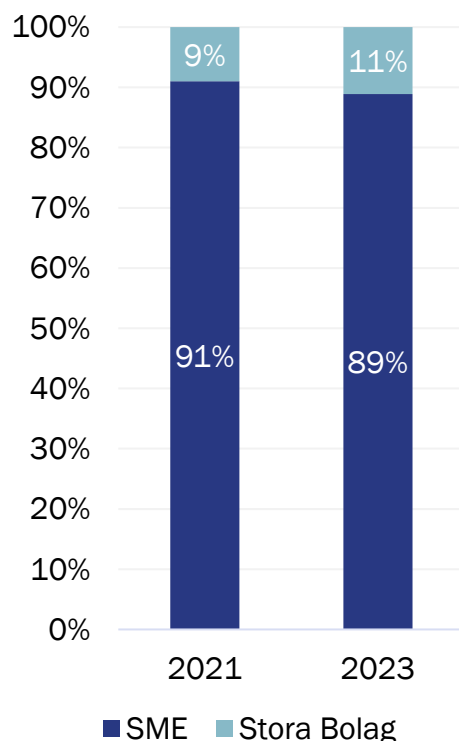
Till skillnad från siffrorna från 2021 har populationen av företag förändrats, vilket kan bero på ett bredare urvalskriterium för vilka bolag som klassificeras som verksamma inom fordonskomponentsbranschen. Flera av dessa företag är aktiva inom mjukvara, teknik och tjänstesektorn, vilket kan ha bidragit till denna förändring.

Ytterligare en möjlig förklaring till den tydliga förändringen kan vara att fler internationella företag i högre utsträckning söker sig till den svenska marknaden. Efterfrågan på ny teknik, som utvecklats av dessa internationella aktörer, kan ha ökat i Sverige vilket i sin tur kan ha gett dessa bolag incitament att etablera sig här.

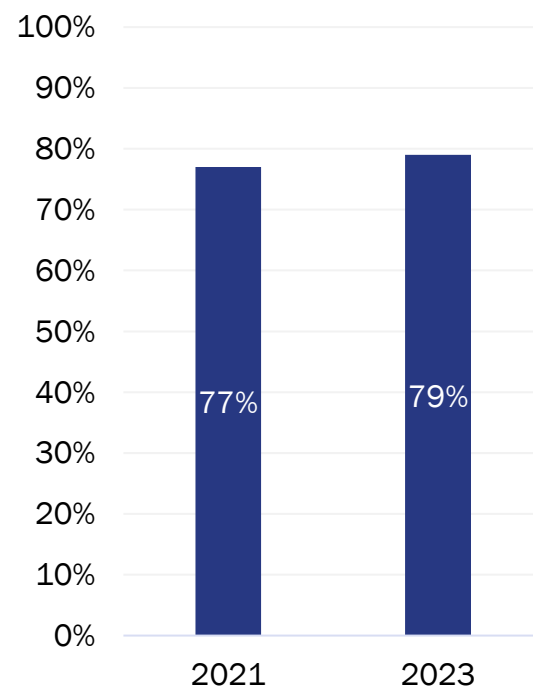
89% av företagen i branschen kategoriseras som SME, 79% klassas som SME samt har sitt koncern- eller moderbolag i Sverige

Lönsamhetsanalys – Omsättning & Lönsamhet

Andel SME och stora bolag av totalt antal företag



Andelen SME med koncern i Sverige som hemvist land



Konkurrens inom fordonsindustrin

En övervägande majoritet av företagen inom fordonskomponentsbranschen utgörs av små och medelstora företag (SME). År 2023 klassificeras 89% av företagen som SME, vilket är en fortsatt hög andel jämfört med 91% år 2021. Detta visar att branschen präglas av en stark konkurrensstruktur där mindre aktörer dominerar marknaden, medan stora bolag endast står för en begränsad del av företagspopulationen.

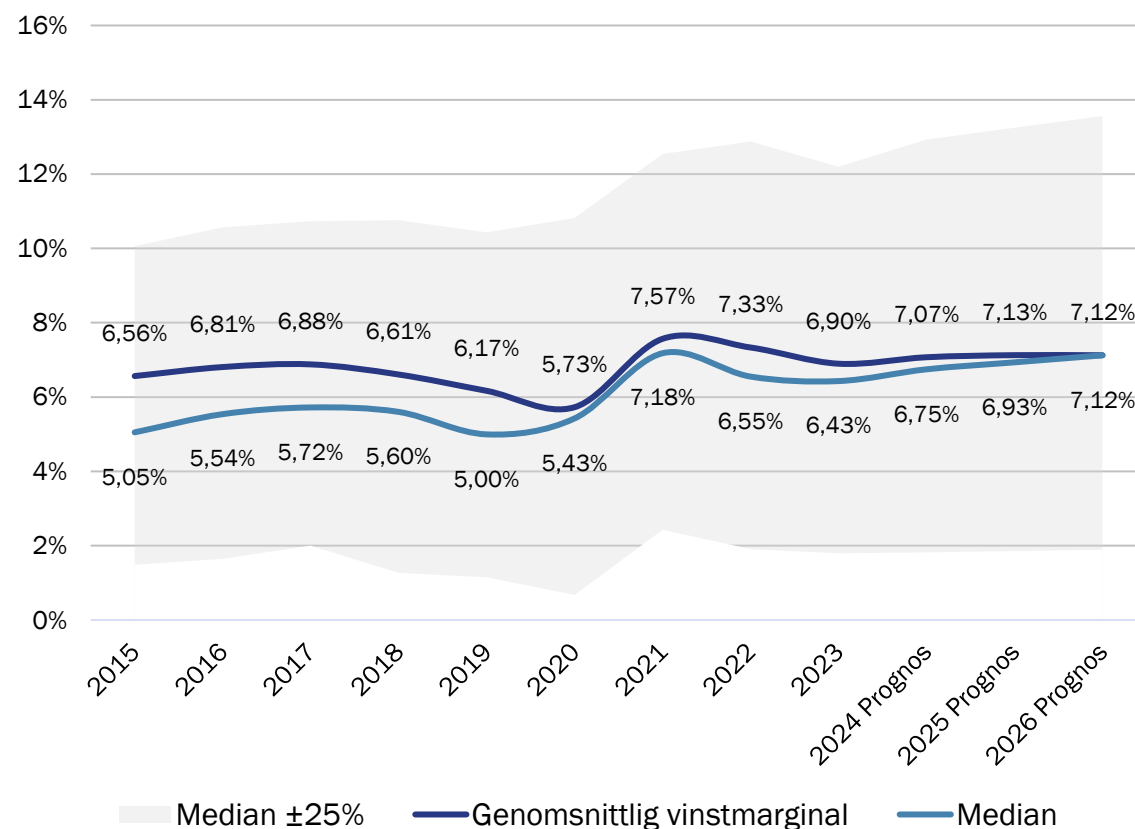
Utöver storleksfördelningen är det anmärkningsvärt att 79% av SME-företagen har sin koncern eller sitt moderbolag med hemvist i Sverige – en ökning från 77% år 2021. Det tyder på att branschen är djupt rotad i den svenska ekonomin, med stark lokal förankring och nationellt ägande.

Denna struktur innebär att en betydande del av branschens vinster, investeringar och arbetstillfällen stannar inom landet, vilket är positivt för Sveriges ekonomi i stort. Det skapar förutsättningar för lokal kompetensutveckling, långsiktigt företagande och regional tillväxt. Samtidigt kan det även innebära att svenska SME-företag är mer känsliga för nationella regelverk, arbetskraftsutbud och konjunktursvängningar.

Efter pandemin har fordonskomponentbranschen visat rekordhöga vinstmarginaler, men som under senare år börjat stagnera

Lönsamhetsanalys – Omsättning & Lönsamhet

Utveckling av genomsnittlig vinstmarginal i branschen



Utveckling av genomsnittlig vinstmarginal

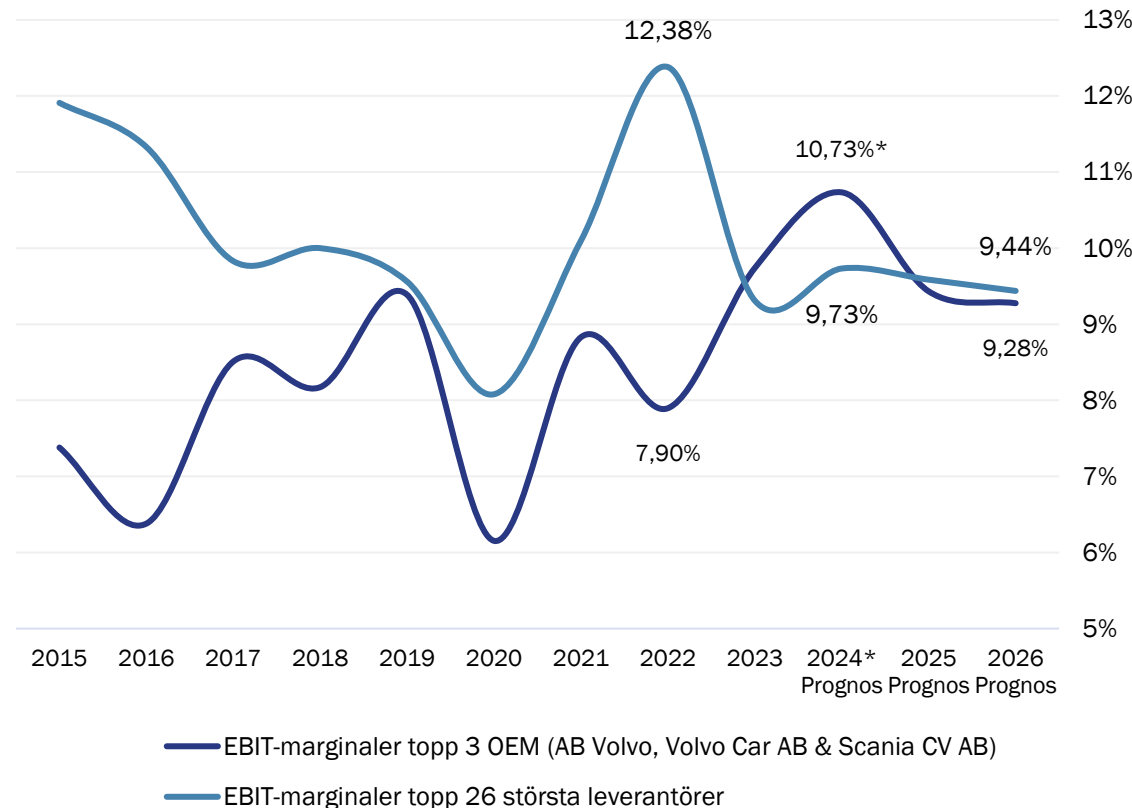
Då databasen innehåller extremobservationer, har dessa hanterats genom att använda den statistiska metoden Winsorisering. Detta har gjorts då extremobservationerna har en signifikant påverkan på genomsnittet. Extremobservationer definieras som de företag vilka överskrider 95:e percentilen, samt de som underskrider femte percentilen. Resultatet blir en mer balanserad databas, som således speglar branschens långsiktiga genomsnittliga vinstmarginaler på ett mer verklighetstroget sätt.

Under 2020 pressades vinstmarginalerna ned till historiskt låga nivåer om 5,7%. Därefter genomgick branschen en stark återhämtning där marginalerna nådde rekordnivåer om 7,5% under 2021. Intervallet där vinstmarginalerna befinner sig har ökat över tid, vilket indikerar en bransch med ökad spridning vad gäller vinstmarginaler bland företagen. Den ökande diskrepansen av vinstmarginaler kan förklaras av en hårdare konkurrens inom traditionella branschgrupper vilket leder till lägre marginaler, samt ökad innovationskraft inom andra branschgrupper där innovation lämnar utrymme för högre marginaler. Prognosen för vinstmarginaler givet historiska data från 2015-2023 indikerar en stagnering i vinstmarginaler hos leverantörerna.

Leverantörslönsamheten pressas av OEM:er, där det nu noteras ett trendskifte för EBIT-marginaler till OEM:ernas fördel

Lönsamhetsanalys – Omsättning & Lönsamhet

Utveckling av EBIT-marginaler i branschen relativt OEM:er



EBIT-marginal: andel av omsättningen som blir kvar som rörelseresultat före räntor och skatt.

* Visar att 2024-siffran är känd för de tre största OEM:erna.

Utveckling av EBIT-marginaler för de största aktörerna

Från ett externt perspektiv framträder en intressant utveckling vad gäller svenska OEM:ers EBIT-marginaler relativt de 26 största komponents- och tjänsteleverantörerna baserat på viktad nettoomsättning. Den långsiktiga trenden för leverantörerna indikerar en försvagning av EBIT-marginaler. Det omvända gäller för OEM:er, vilka visar på en långsiktig ökning av EBIT-marginaler, vilket kan visa tecken på ett eventuellt trendskifte.

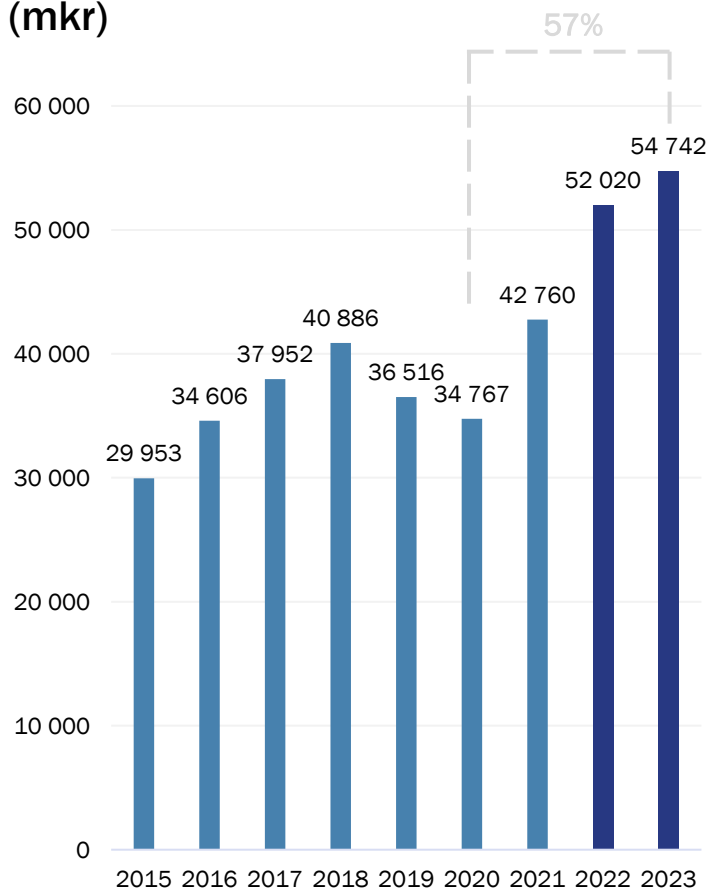
För helåret 2024 har de tre största OEM:erna rapporterat sina siffror och trots vikande europeisk konjunktur, omställning i efterfrågan och policychocker har de uppnått rekordnivåer med en genomsnittlig EBIT-marginal på 10,73%. Detta indikerar stark global konkurrenskraft, pricing-power och historiskt höga marknadsandelar.

En mindre andel av leverantörerna har redovisat för helåret 2024, vilkas EBIT-marginaler har estimerats. Därav är 2024 och framåt EBIT-marginaler endast en prognos baserat på historisk data från 2015-2023. Givet närmast dagliga chocker för marknader samt företag kan utfallet komma att bli annat än uppskattat. Fordonskomponentbranschens EBIT-marginaler hotas av vikande efterfrågan, främst från personbilsmarknaden samt ökad global konkurrens.

Från 2020 till 2023 ökade viktade kundfordringar med 57%, samtidigt som kredittiderna i snitt ökat med över tre dagar

Lönsamhetsanalys – Omsättning & Lönsamhet

**Viktade kundfordringar 2015-2023
(mkr)**



**Viktad genomsnittlig kredittid
2015-2023 (dagar)**



Kundfordringarnas utveckling

Från 2020 har kundfordringarna ökat snabbt, med en markant uppgång. Mellan 2020 och 2021 sker en ökning med 23%, och till 2022 fortsätter uppgången med ytterligare 21%. År 2023 når kundfordringarna 54 742 mkr, vilket innebär en total ökning på 57% från 2020.

Samtidigt har den viktade genomsnittliga kredittiden varierat under perioden. Från 49,4 dagar år 2015 steg den till 53,3 dagar år 2016, men sjönk därefter till 44,8 dagar år 2019. Sedan 2020 har kredittiden åter ökat och nådde 51,7 dagar år 2022, för att slutligen landa på 51,0 dagar år 2023.

Denna utveckling kan vara ett tecken på ökad försäljning och expansion, men det kan också indikera att betalningstider har förlängts, vilket innebär att en större andel av omsättningen är bunden i utestående fordringar. Om tillväxten i kundfordringar är driven av längre kredit-tider snarare än ökad försäljning, kan det finnas en risk för försämrade likviditet.



Agenda



Projektbakgrund &
Metod



Rekommendationer



Executive Summary



Kontaktuppgifter



Slutsats

- Lönsamhetsanalys

 - Geografi & Arbetskraft

 - Omsättning & Lönsamhet

Strukturanalys

- Lönsamhetsutveckling & Förbättringsmöjligheter

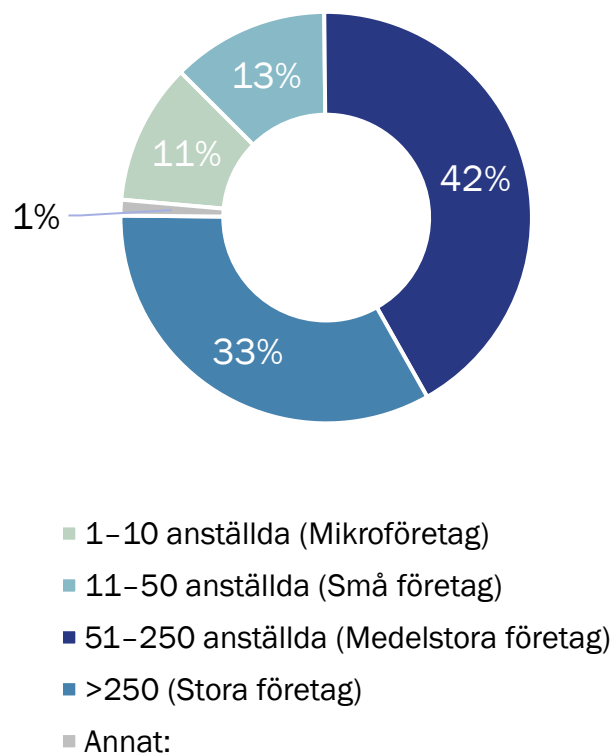
 - Import & Export

 - Kompetens & Verksamhetsinriktning

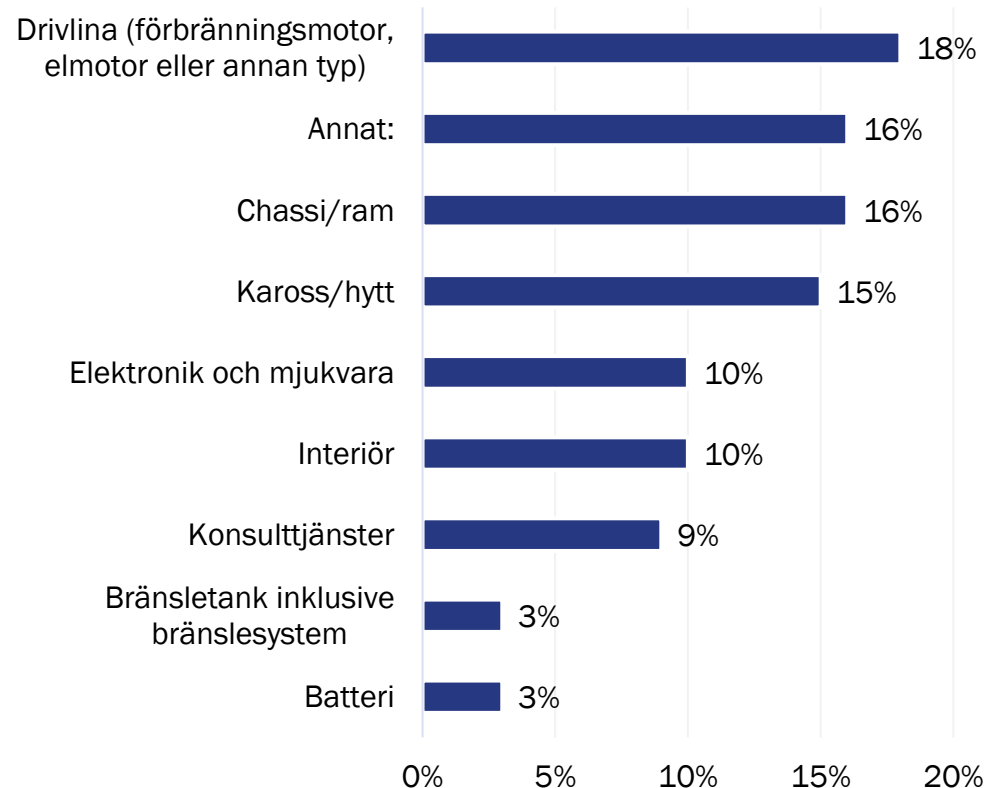
Totalt svarade 81 företag på enkäten, varav cirka hälften producerar komponenter till både tunga och lätta fordon

Strukturanalys – Lönsamhetsutveckling & Förbättringsmöjligheter

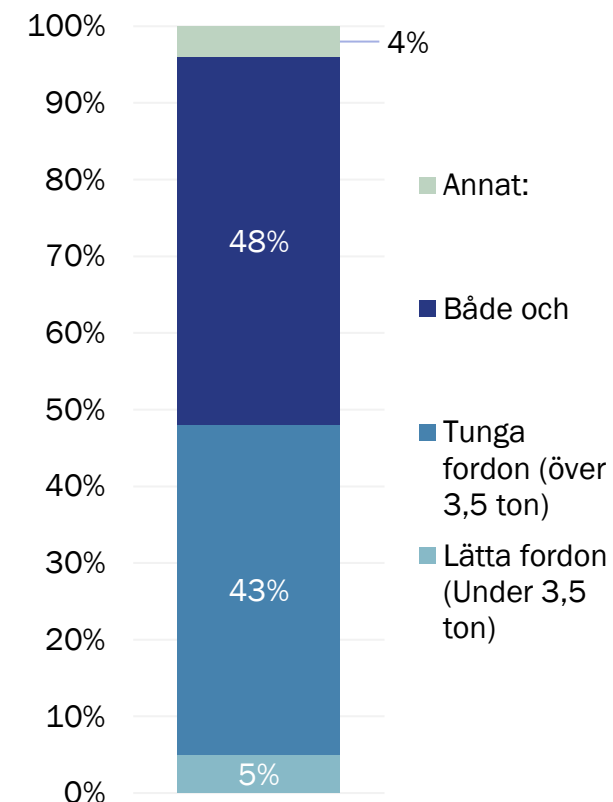
Fördelningen antal anställda i företagen



Uppdelning av tillverkade komponent



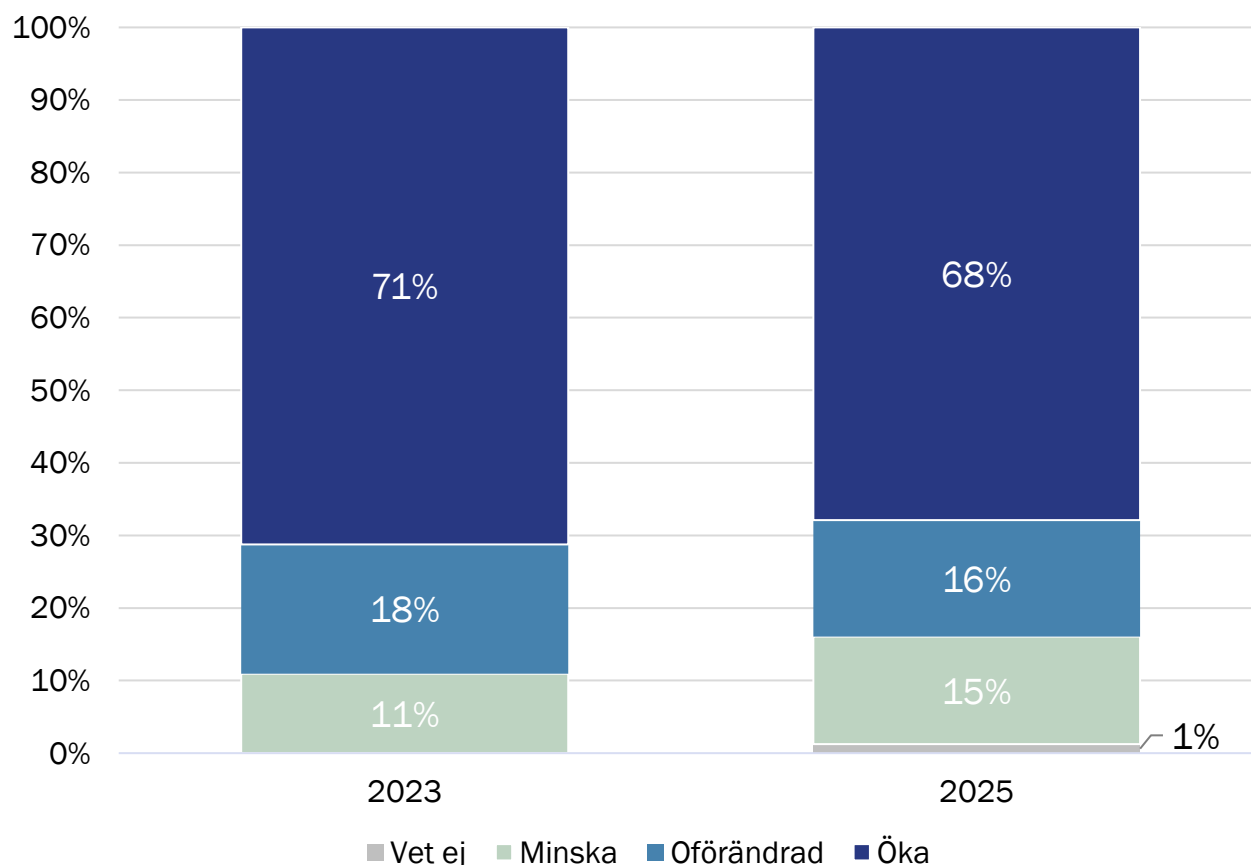
Uppdelning fordonsinriktning



68% av företagen tror att omsättningen kommer öka under de kommande fem åren men fler ser också en osäker marknad i framtiden

Strukturanalys – Lönsamhetsutveckling & Förbättringsmöjligheter

Uppskattad förändring av omsättning kommande fem åren



Företagens syn på omsättning kommande fem åren

År 2023 var framtidstron tydlig, då 71% av bolagen trodde på en ökad omsättning under de kommande fem åren, en signal om stark marknadstro och tillväxtambitioner. När bolagen återigen blickar framåt, noteras en minskning av andelen till 68%, även om den positiva synen kvarstår.

Andelen bolag som förväntar sig en oförändrad omsättning har minskat från 18% till 16%. Den mest anmärkningsvärda förändringen är andelen företag som förutser en minskad omsättning, vilka har ökat från 11% till 15%.

Den ökade andelen av bolag som förväntar sig en minskad omsättning kan spegla en oro för marknadsförändringar. Samtidigt kan den fortsatt höga andelen optimister indikera goda förutsättningar för tillväxt, även om vissa företag anpassar sina förväntningar.

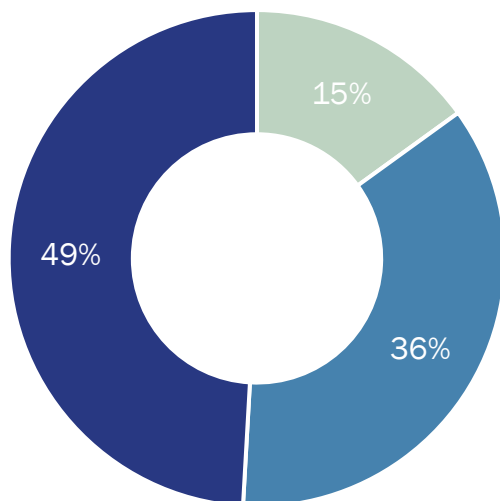
Hälften av respondenterna tror att lönsamheten kommer att öka de kommande fem åren, detsamma gäller 78% av alla mikroföretag

Strukturanalys – Lönsamhetsutveckling & Förbättringsmöjligheter

Estimerad utveckling av lönsamhet de kommande fem åren

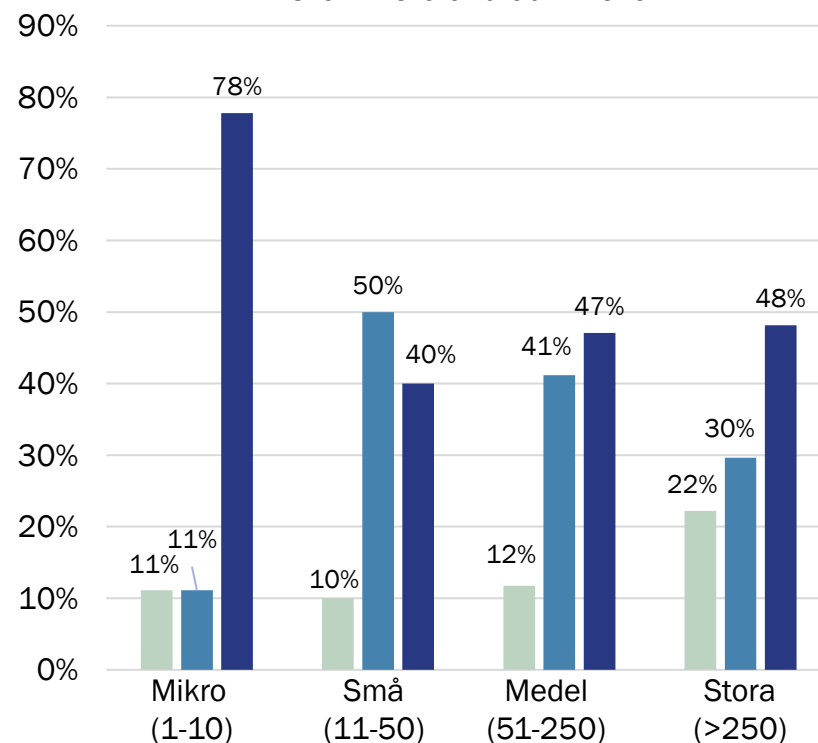
Samtliga företag

■ Minska ■ Oförändrad ■ Öka



Uppdelat efter Företagstorlek

■ Minska ■ Oförändrad ■ Öka



Företagens syn på lönsamhetsutvecklingen

Optimismen kring lönsamheten i fordonskomponentbranschen har ökat markant jämfört med rapporten 2023 där 34% av respondenterna estimerade en ökad lönsamhet de kommande fem åren. Idag tror 49% av respondenterna, nästan hälften, att lönsamheten kommer att öka de kommande fem åren.

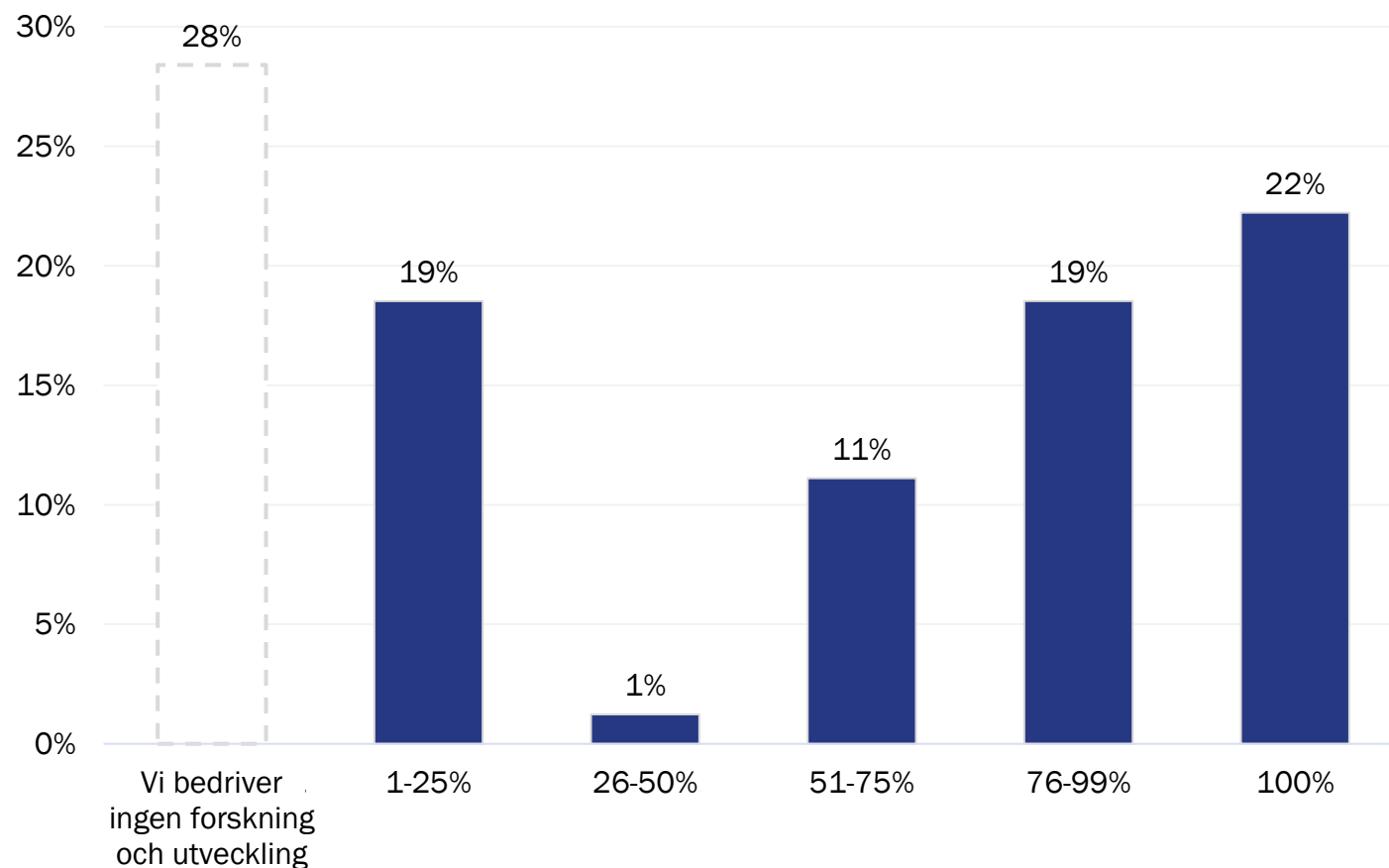
När svarsalternativen segmenteras framgår det tydligt att det framför allt är mikroföretag som väntar sig en ökad lönsamhet för de kommande fem åren. Det är också framför allt stora företag som tror på en minskning, där cirka en femtedel av alla stora företag tror att lönsamheten kommer att minska de kommande fem åren.

Trots det aktuella geopolitiska läget råder det generellt en mer optimistisk syn på lönsamhetsutvecklingen de kommande fem åren jämfört med hur det estimerades 2023.

22% av företagen i branschen bedriver all sin FoU i Sverige, samtidigt som 28% av företagen inte bedriver någon FoU över huvud taget

Strukturanalys – Lönsamhetsutveckling & Förbättringsmöjligheter

Andel av företagens forskning och utveckling som bedrivs i Sverige



Utvecklingen av FoU sedan 2023

Jämfört med den tidigare rapporten 2023 har svarsalternativen ändrats för att kategorisera andelarna tydligare. Nästan 30% av respondenterna svarar att de inte bedriver någon FoU över huvud taget.

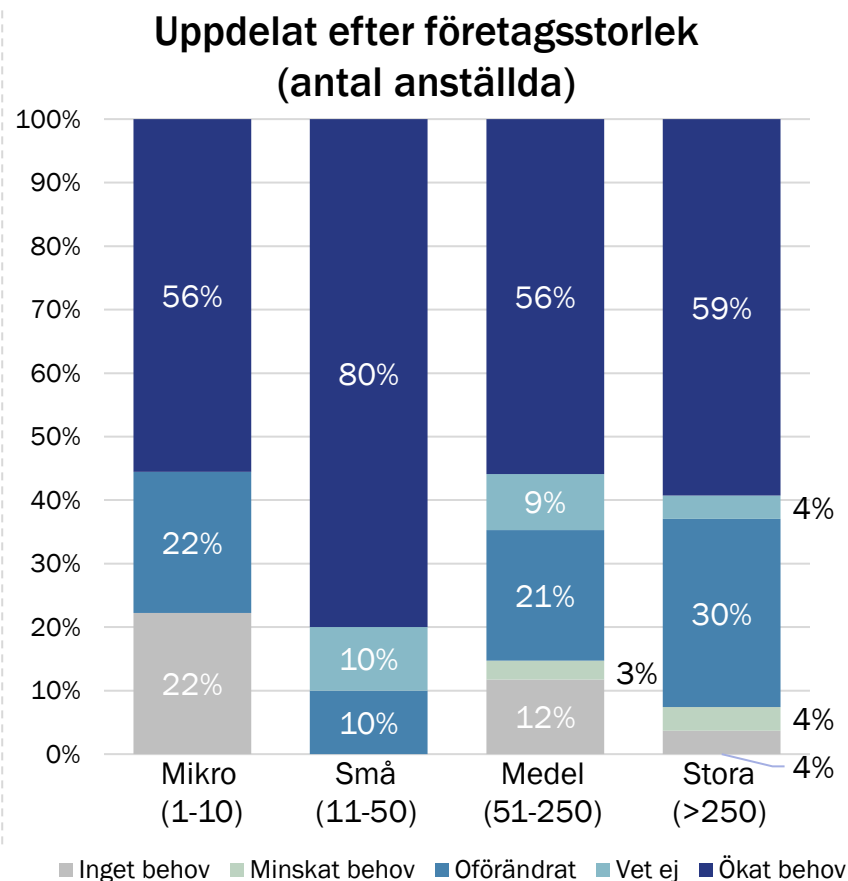
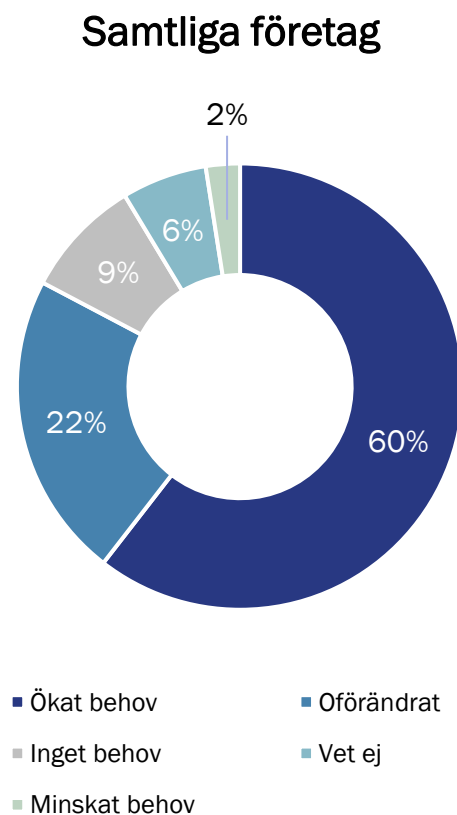
I rapporten 2023 angav cirka 10% av respondenterna att 26-50% av deras FoU bedrivs i Sverige. Denna siffra har nu minskat ner till enbart 1%. Samtidigt noteras en nedgång av andel företag som bedriver hela sin FoU i Sverige. I tidigare rapport nämnde 37% av respondenterna att man bedrev 91-100% av sin FoU inom Sverige, samtidigt som endast 22% av företagen idag bedriver hela sin FoU inom Sverige.

Diagrammet tyder på att företagen inom branschen antingen har en tydlig närvaro eller frånvaro vad gäller forskning och utveckling i Sverige. Man bedriver antingen ingen FoU alls, eller har en relativt hög andel inom Sverige. Det är därför inte lika vanligt för företag inom branschen att bedriva FoU i utlandet.

60% av företagen ser ett ökat behov av investeringar i FoU de kommande fem åren, och behovet är störst bland småföretag

Strukturanalys – Lönsamhetsutveckling & Förbättringsmöjligheter

Behovet av investeringar i FoU kommande fem åren



Företagens syn på forskning och utveckling

Branschen är relativt överens när det gäller behovet av investeringar i forskning och utveckling. Generellt ser 60% av respondenterna ett ökat behov av FoU de kommande fem åren. Det är enbart 2% av respondenterna som ser ett minskat behov av FoU de kommande fem åren.

Framför allt är det de små företagen som uppger ett växande behov av FoU, där hela 80% förväntar sig en ökning under de kommande fem åren. Det är också cirka en tiondel av både små och medelstora företag som inte vet hur behovet kommer att se ut de kommande fem åren, vilket kan dels grunda sig i marknadens osäkerhet. Bland branschens större företag tycks läget vara mer stagnerat, då 30% uppger att behovet av FoU väntas förbli oförändrat under de kommande fem åren.

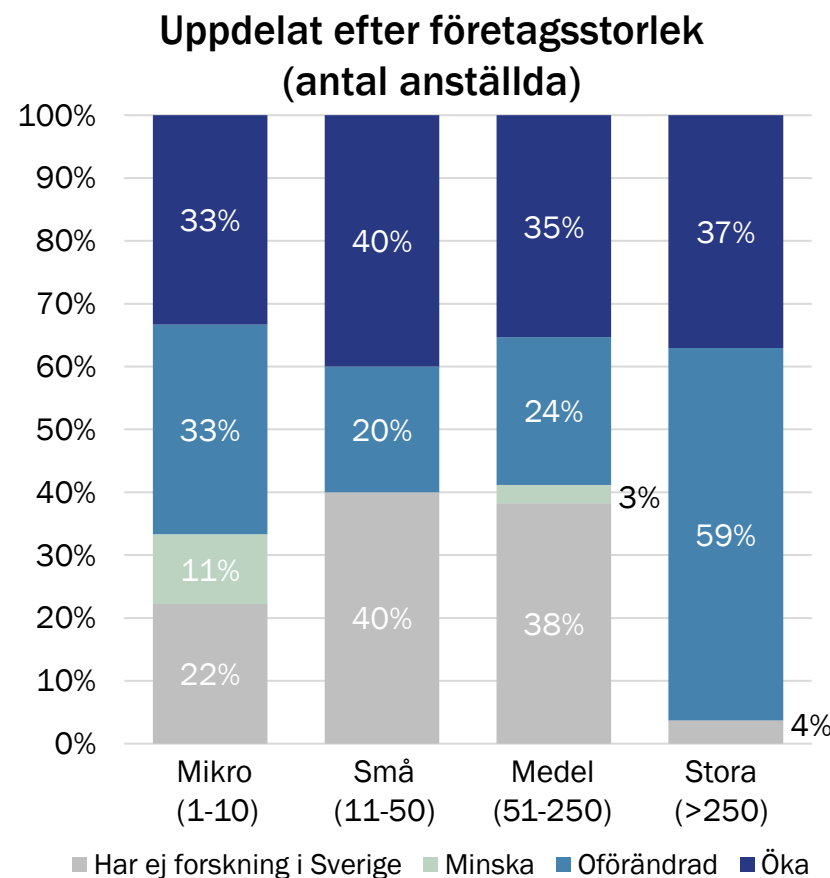
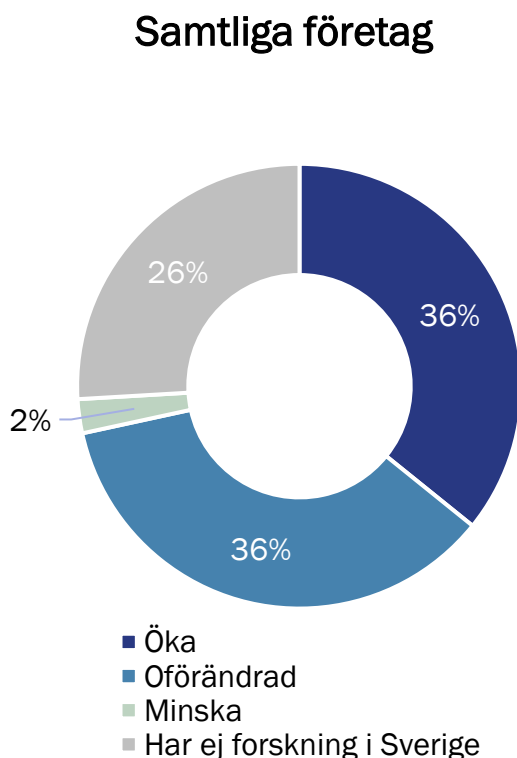
”Tar lång tid att få miljötillstånd för nya investeringar.”
”Dålig return on investment.”

Två företag inom fordonskomponentbranschen 2025

36% av företagen tror på en positiv utveckling av forskning och utveckling inom Sverige medan endast 2% tror på en minskning

Strukturanalys – Lönsamhetsutveckling & Förbättringsmöjligheter

Uppskattad förändring av företagens FoU i Sverige kommande fem åren



Företagens syn på utvecklingen av F&U i Sverige kommande fem åren

Likt den senaste rapporten från 2023 svarar 36% av respondenterna att de tror att företagets forsknings- och utvecklingsavdelning kommer att öka i Sverige under de kommande fem åren.

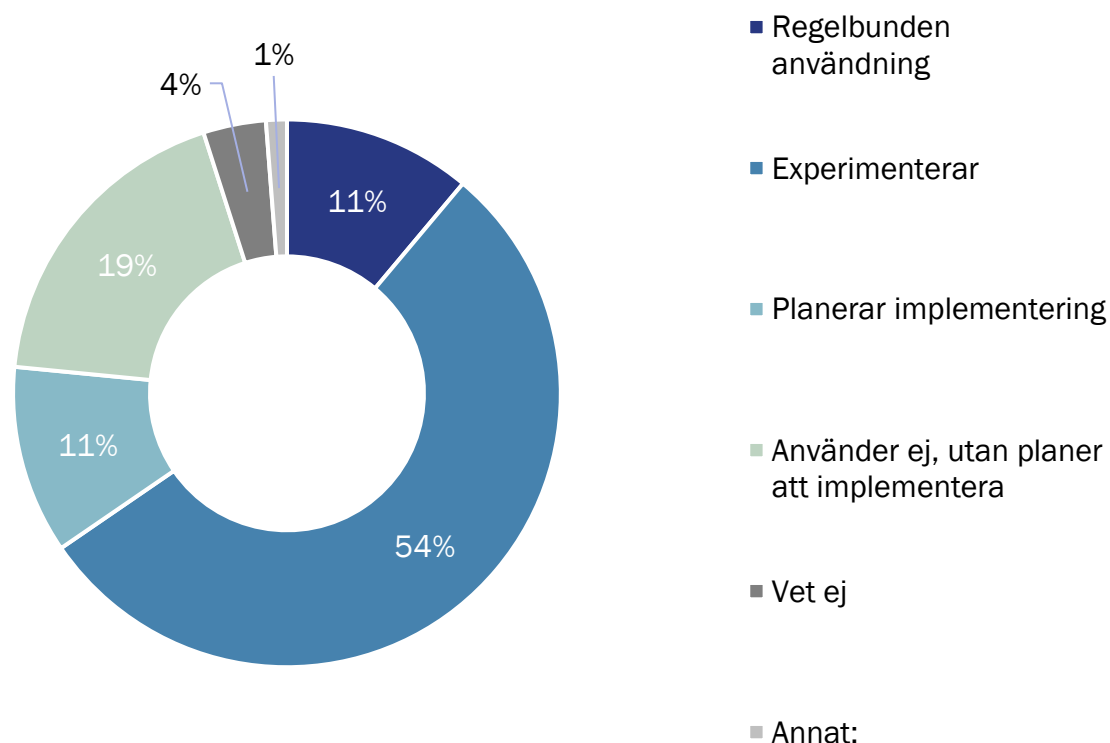
Generellt sett är det framför allt mikroföretag som tror på en minskning av FoU de kommande fem åren. Stora företag har ofta en större FoU-avdelning, och dessa väntas hållas stabila eller växa kommande år.

En fjärdedel nämner att de ej bedriver någon FoU i Sverige idag. Om de respondenter som har svarat att de ej bedriver någon FoU i Sverige exkluderas, anser ungefär 50% av respondenterna att FoU kommer vara oförändrad under de kommande fem åren. Detsamma gäller för dem som tror att det kommer att öka. Av samtliga företag som idag bedriver FoU i Sverige är det enbart 3,3% som tror på en minskning de kommande fem åren.

En stor majoritet av branschens företag har redan börjat implementera AI i deras dagliga verksamhet, men Sverige ligger generellt efter Europa

Strukturanalys – Lönsamhetsutveckling & Förbättringsmöjligheter

I vilken utsträckning branschens företag arbetar med AI i dagsläget



Hur implementering av AI har utvecklats sedan 2023

I rapporten 2023 lyfte branschens företag AI:s möjligheter men betonade vikten av utbildning. AI-utvecklingen har sedan gått snabbt, och idag svarar 76% av respondenterna att de antingen har eller planerar att implementera AI i sin verksamhet, medan 19% inte har sådana planer.

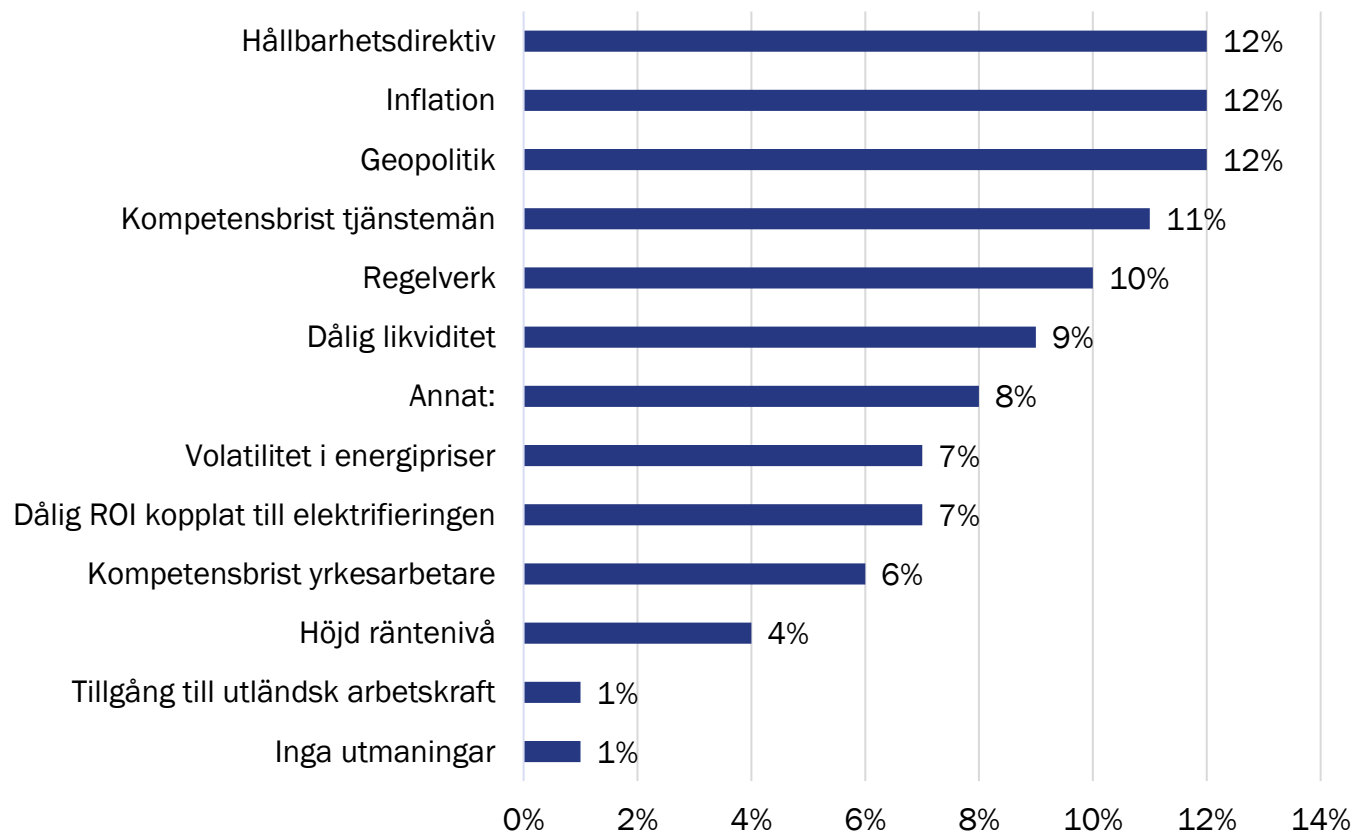
Över tre fjärdedelar av branschens företag satsar på AI, vilket väntas effektivisera produktionen och stärka konkurrenskraften. Samtidigt ligger Sverige efter internationellt. Enligt en rapport av BCG använder endast 18% av svenska tjänstemän AI veckovis, jämfört med Europas genomsnitt på 54%. Samtidigt nämns det i rapporten att det kommer behövas stora investeringar för att hänga med i utvecklingen.² I en bransch som fordonsbranschen, som genomgår ett tekniskt skifte, kommer investeringar i AI vara av största vikt för framtiden.

² Källa: BCG – GenAI in the Nordics - A deep-dive on Sweden (2025)

Hållbarhetsdirektiv, inflation och geopolitisk oro är bara några av de många utmaningar som påverkar branschen i dagsläget

Strukturanalys – Lönsamhetsutveckling & Förbättringsmöjligheter

Branschens största utmaningar i dagsläget



De största utmaningarna idag

Jämfört med den tidigare rapporten 2023 ser företagen i branschen nu ett mycket större antal olika utmaningar. I rapporten år 2023 svarade hälften av alla företag att den största utmaningen var ökade kostnader, följt av kompetensbrist som valdes av 28% av respondenterna samt omställning i efterfrågan på 15%.

Idag konstateras det en mycket större spridning av utmaningar i branschen. Det är relativt mindre fokus på ökade kostnader, inflation, vilket kan bero på att inflationen har börjat att stabiliserats vid Riksbankens mål på 2%. Samtidigt noteras en rad övriga utmaningar vilket en stor andel av företagen anser påverka dem mycket i dagsläget. Resultaten visar på stor geopolitisk oro och dålig likviditet, samtidigt som hållbarhetsdirektiv också har en hög svarsfrekvens bland respondenterna. Det indikerar hur relevant den gröna omställningen är för branschen samt kraven som ställs på dess företag.

Den geopolitiska situationen har en stor påverkan på branschen idag, där företagen framför allt ser ökade kostnader som följd

Strukturanalys – Lönsamhetsutveckling & Förbättringsmöjligheter

Upplevda utmaningar kopplade till dagens geopolitiska situation



De olika utmaningarna kopplade till den geopolitiska situationen

Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina, kriget i mellanöstern och USA:s handelstullar är bara några exempel på anledningar som bidrar till den geopolitiska spänningen idag. Fordonsbranschen kommer att påverkas väldigt mycket. Företag i fordonskomponentbranschen ser ett antal utmaningar kopplade till läget kring geopolitiken idag. Ungefär en tredjedel av företagen tror att kostnader kommer öka, och 17% påpekar att det finns osäkerhet kopplat till handel med Kina, och 15% tror att det kommer leda till störningar i leveranskedjor.

Baserat på enkätsvaren väntas det spända geopolitiska läget framför allt utmana företag med likviditetsproblem, samt företag som är beroende av internationell handel. Utmaningarna för företag som inte bedriver någon import eller export väntas vara något mildare.

Även slutkunderna påverkas av den geopolitiska spänningen i omvärlden, vilket branschens företag och marknad i stort märker av

Strukturanalys – Lönsamhetsutveckling & Förbättringsmöjligheter

Hur företagen märker av slutkundernas oro

”

Allt för försiktig hållning och "vänta läge" hos slutkunderna pga osäker omvärld och ekonomi.

Företag inom
fordonskomponentbranschen 2025

”

Kundernas inköspolicy och prisläge.

Företag inom
fordonskomponentbranschen 2025

Stor osäkerhet hos kunder beroende på elektrifieringen.

”

Företag inom
fordonskomponentbranschen 2025

”

Dålig return on investment, låg förändringsvilja till ett hållbart samhälle.

Företag inom
fordonskomponentbranschen 2025

Hur slutkunderna påverkas av oron i omvärlden

Den aktuella geopolitiska spänningen påverkar inte bara företagen inom fordonskomponentbranschen, utan har också en direkt effekt på slutkunderna. Företagen i branschen möter en ökande osäkerhet och förändrade kundförväntningar, vilket driver på behovet av att omvärdera affärsstrategier och anpassa sin produktion. Citat från branschföreträdare understryker hur faktorer som kundernas inköspolicy, prisläge och oro kring ekonomin och osäkerhet i omvärlden påverkar företagens arbete och långsiktiga strategi.

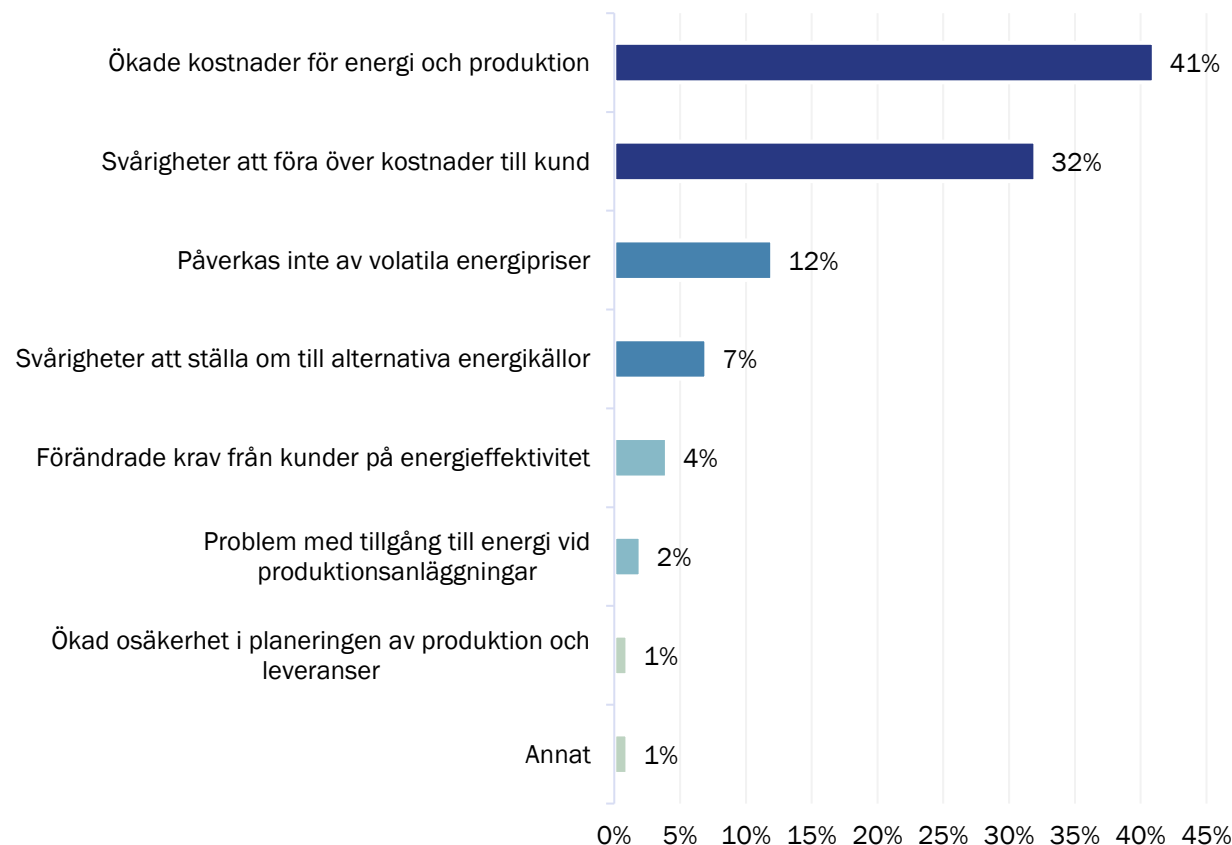
Detta ger en tydlig bild av hur den globala situationen påverkar både från företagets interna utmaningar till påverkan på marknaden i stort. Samtidigt befinner sig Sverige i en lågkonjunktur, och 2024 var ett svagt fordonsår med den lägsta nivån av nyregistreringar av personbilar på tio år.³

³ Källa: Mobility Sweden - Svagt fordonsår 2024 med ökade utsläpp, men viss ljusning 2025 (2025)

Volatila elpriser resulterar framför allt i ökade kostnader och svårigheter för företagen att föra över dessa kostnader till slutkonsumenterna

Strukturanalys – Lönsamhetsutveckling & Förbättringsmöjligheter

Volatila energiprisers påverkan på branschens företag



Vilka utmaningar som uppstår till följd av volatila elpriser

I Sverige råder det stora ojämlikheter i priser på el. I elområde 1 (Luleå) är månadsmedelpriset för februari månad år 2025 12,9 öre per kWh, jämfört med i elområde 4 (Malmö) där månadsmedelpriset för samma månad låg på 103,9 öre per kWh. El var med andra ord över åtta gånger så dyrt i elområde 4 jämfört med elområde 1.⁴

Det är dyrare att konsumera el ju längre söderut företagen är verksamma. Av de tillfrågade företagen i fordonskomponentbranschen påverkar de volatila elpriserna framför allt via ökade kostnader för energi och produktion samtidigt som företagen ser svårigheter att föra över dessa ökade kostnader till kunderna. Resultatet blir på sikt mindre marginaler och det, tillsammans med ökade kostnader, kommer att sätta press på företagen i branschen.

Samtidigt varnar flera olika organisationer och företag för att det finns en risk för fortsatt höga och stigande elpriser. Volatila elpriser försvårar planeringen och ökar osäkerheten. Det är enbart en tiondel av branschens företag som nämner att de inte påverkas av volatila elpriser.

⁴ Källa: Konsumenternas energimarknadsbyrå – Elpriser – prognos och utveckling (2025)

Företagen vill ha fler skattelättnader och subventioner samt stöd till den gröna omställning för att stärka branschens konkurrenskraft

Strukturanalys – Lönsamhetsutveckling & Förbättringsmöjligheter

Vilka politiska åtgärder företagen vill se för att stärka fordonskomponentbranschen



Företagens önskade politiska åtgärder

När företagen fick ange vilka åtgärder de önskar från beslutsfattare och lagstiftare, betonade de framför allt olika former av skattelättnader och omställningsstöd för grön energi.

En fjärdedel av företagen lyfte vikten av riktade bidrag för små och medelstora aktörer. 22% respektive 21% konstaterar dessutom att digitaliseringsstöd och förenklade regler för forskning och utveckling skulle stärka både innovation och konkurrenskraft.

Sammantaget framgår att branschen efterfrågar kostnadslättnader, hållbara satsningar och ett gynnsamt regelverk för att fortsätta hävda sig på den inhemska och globala marknaden.



Agenda



Projektbakgrund &
Metod



Rekommendationer



Executive Summary



Kontaktuppgifter



Slutsats

- Lönsamhetsanalys

 - Geografi & Arbetskraft

 - Omsättning & Lönsamhet

Strukturanalys

- Lönsamhetsutveckling & Förbättringsmöjligheter

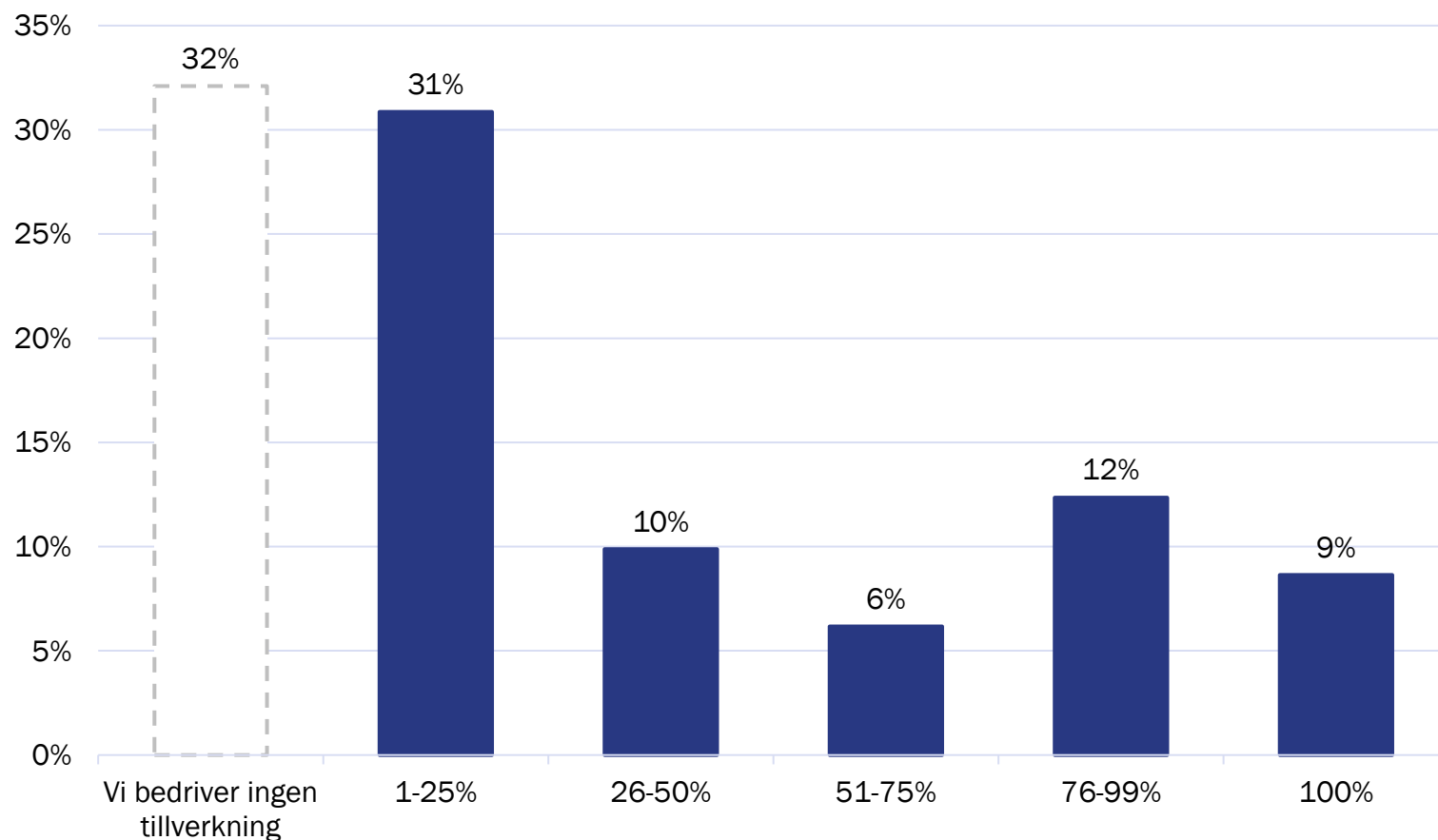
- Import & Export

- Kompetens & Verksamhetsinriktning

Majoriteten av de tillverkande företagen har ingen eller endast en liten andel av sin produktion utanför Sverige

Strukturanalys - Import & Export

Andel av total tillverkning som sker utanför Sverige



Tillverkning i och utanför Sverige

Bland de tillfrågade företagen uppger 32% att de inte bedriver någon egen tillverkning, vilket förklaras av den stora andelen av branschen verksamma inom tjänst- och tekniksektorn.

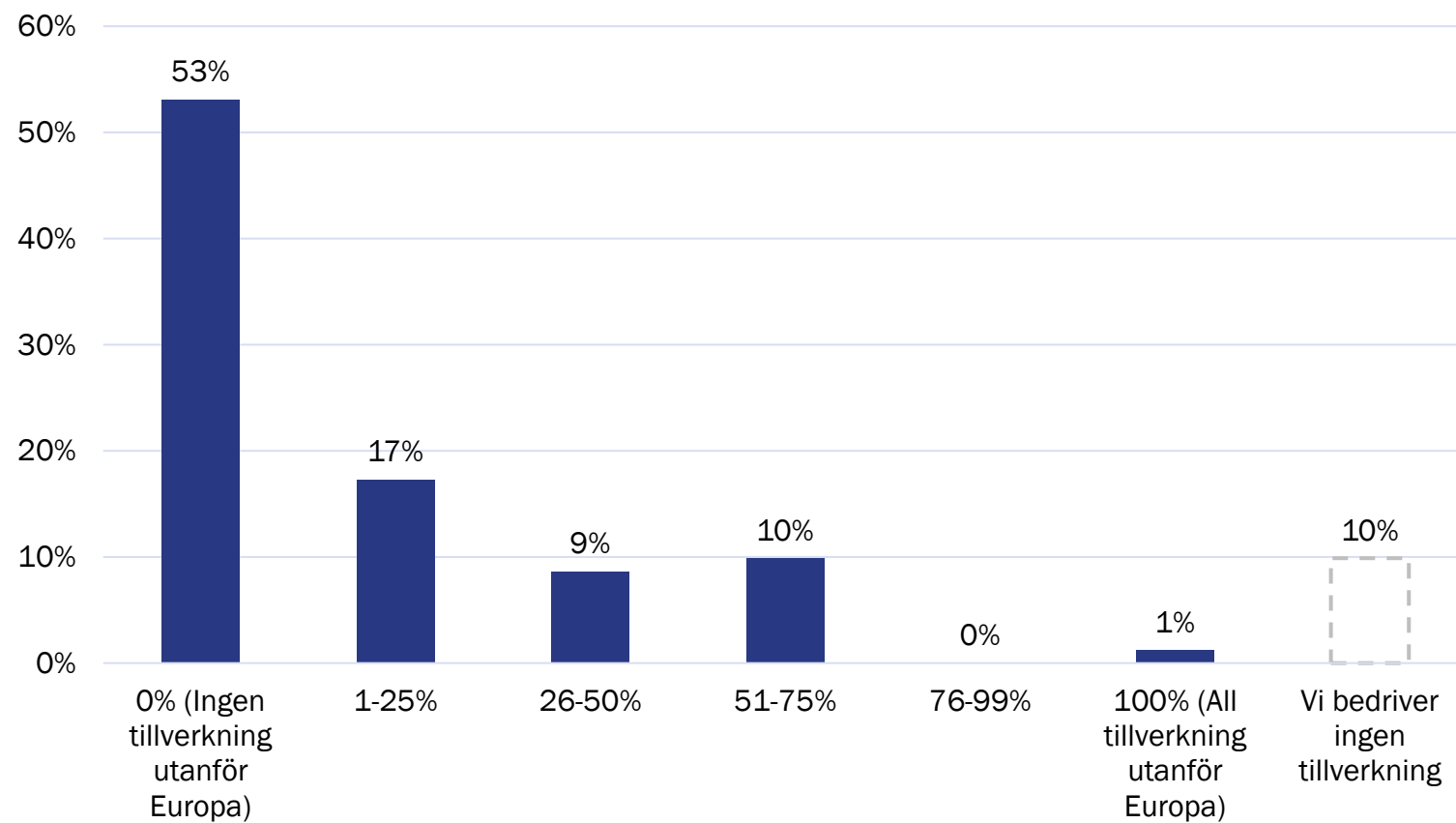
Bland de företag som faktiskt tillverkar produkter visar svaren att majoriteten antingen inte förlägger någon del av sin produktion utomlands eller endast har en liten andel utländsk produktion.

Outsourcing utgör en central del för en betydande grupp företag, motsvarande 27% av företagen lägger mer än hälften av sin produktion utanför Sveriges gränser, och 9% placerar hela sin tillverkning i andra länder.

Europa står kvar som den största produktionshuben, med en stor majoritet som saknar tillverkning utanför kontinenten

Strukturanalys - Import & Export

Andel av total omsättning som sker utanför Europa



Europa som främsta produktionsnav

En tydlig majoritet, 59%, av företagen som bedriver tillverkning, anger att de inte har någon produktion alls utanför Europa. Därmed fortsätter Europa vara den huvudsakliga basen för mer än hälften av respondenterna i undersökningen.

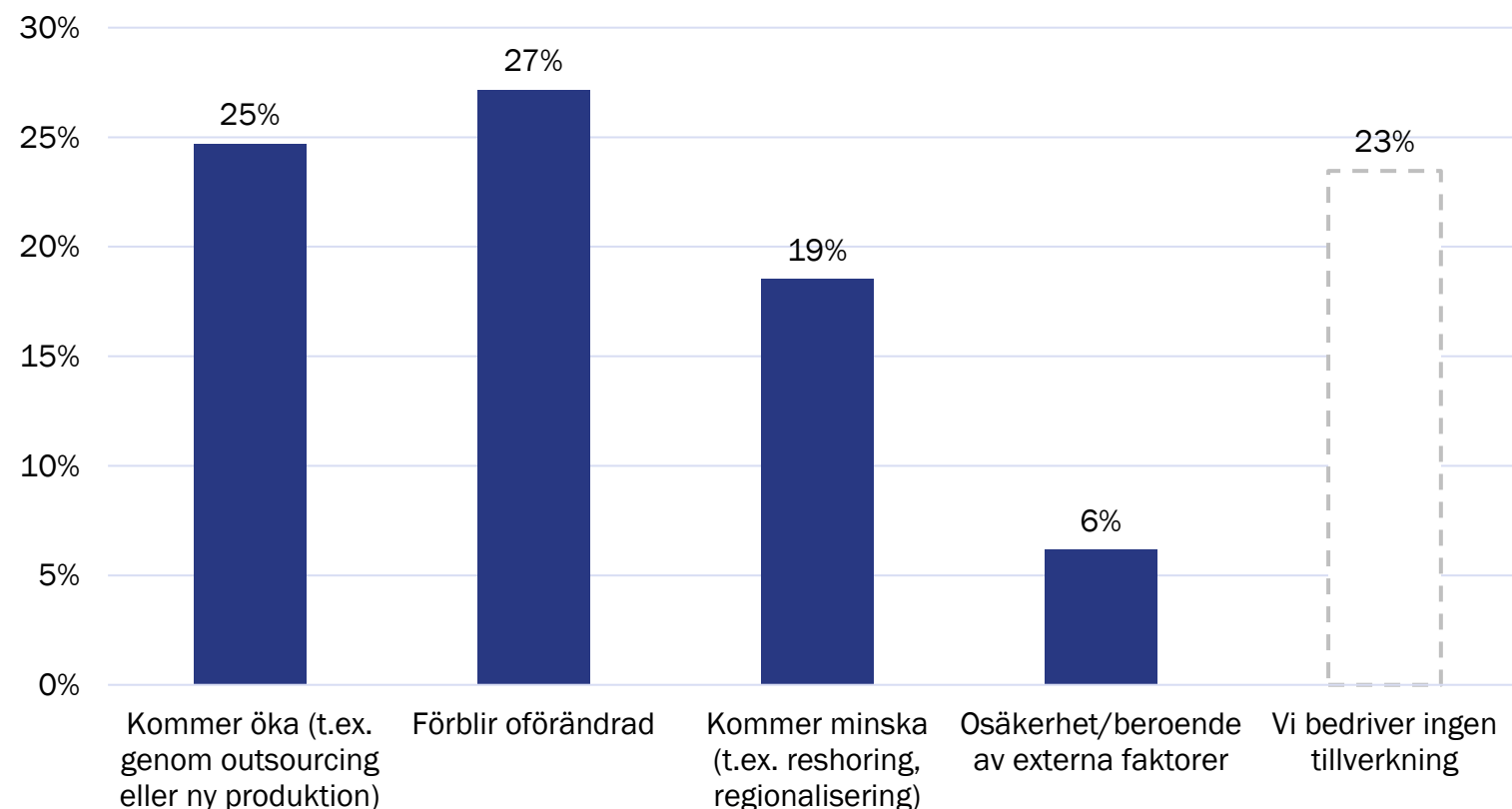
Samtidigt anger 41% av de tillverkade företagen att de har förlagt viss tillverkning utanför Europa. Vanligast är att en mindre andel, 1–25%, av omsättningen placeras i andra regioner. Endast 1% väljer att bedriva all produktion utanför Europa.

Trots globalisering och outsourcing väljer företagen i hög grad att hålla sin produktion nära den europeiska hemmamarknaden.

Majoriteten av företagen räknar med en oförändrad tillverkning i Europa tätt följt av de som tror att den kommer att öka

Strukturanalys - Import & Export

Hur företagen tror deras tillverkning utanför Europa kommer att utvecklas de närmaste fem åren



Produktion i och utanför Europa

Branschen är oenig om hur produktionen utanför Europa kommer att utvecklas. 27% tror att läget förblir oförändrat, 25% förutspår en ökning och 19% räknar med en minskning.

Dessutom uppger 6% att de är osäkra eller anser att externa faktorer kommer att avgöra beslutet.

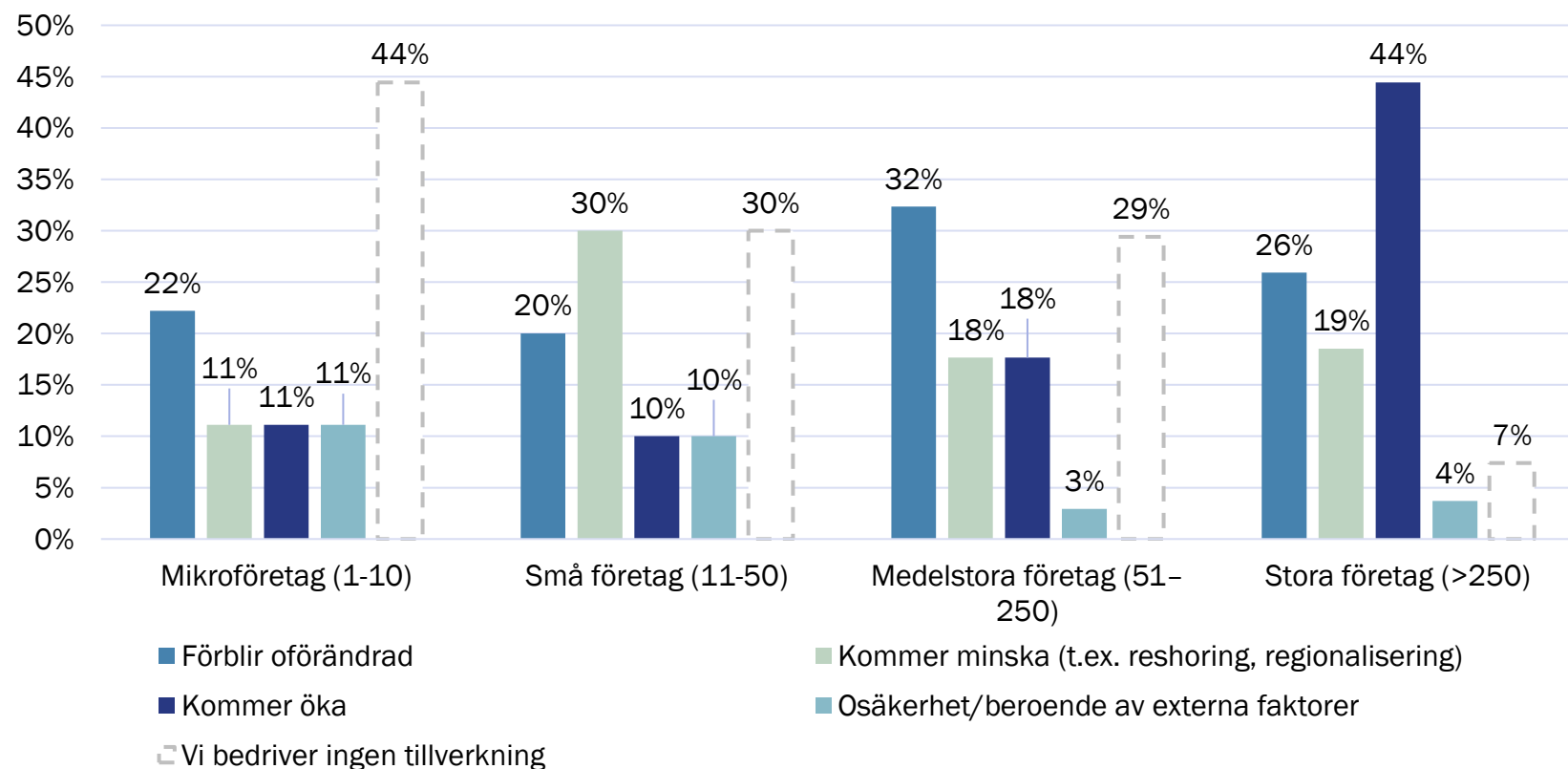
Svaren ger en splittrad bild, där vissa ser fördelar med ökad utomeuropeisk tillverkning, medan andra överväger att flytta produktionen närmare Europa.

På nästa slide presenteras en mer detaljerad översikt, där svaren segmenterats efter företagens storlek.

Stora företag tror på ökad outsourcing medan medelstora företag förutspår en minskning av deras produktionen utomlands

Strukturanalys - Import & Export

Hur företagen tror deras tillverkning utanför Europa kommer att utvecklas kommande fem år, segmenterat efter storlek på företagen



Produktion i och utanför Europa

När svaren segmenteras efter företagsstorlek framgår det att nästan hälften av de stora företagen förväntar sig en ökad produktion utomlands under de kommande fem åren.

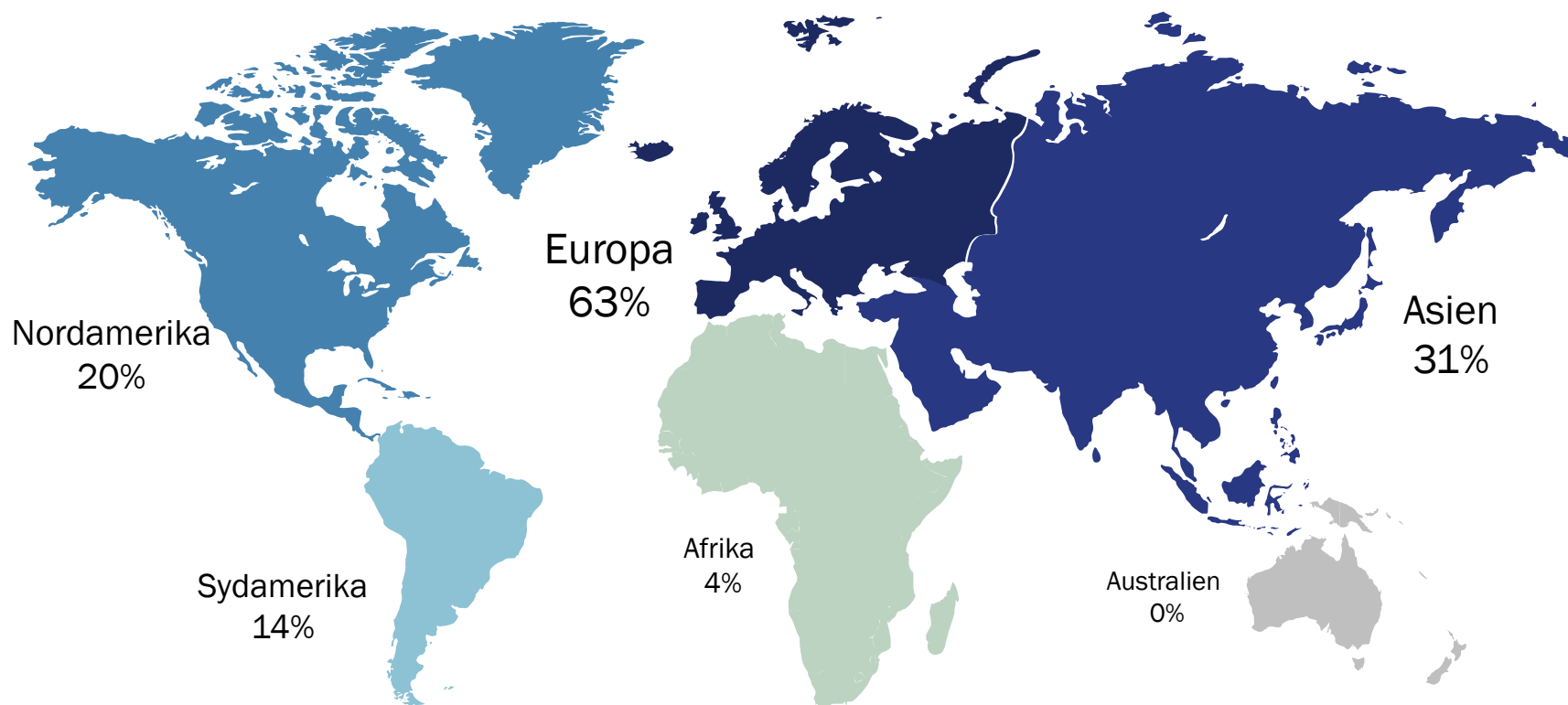
För mindre företag är bilden annorlunda, endast 10% av dem förutser en ökning medan 30% tror på en minskning av produktionen utanför Sverige.

Bland mikro- och medelstora företag råder en tydligare enighet, där majoriteten förutspår en oförändrad omfattning av deras utlandsproduktion.

Företagen behåller Europa som dominerande produktionsbas, medan Asien står som det främsta alternativet utanför kontinenten

Strukturanalys - Import & Export

Vart i världen bedriver företagen sin produktion



Produktionsanläggningar

Europa utgör fortsatt den viktigaste produktionsregionen för företagen inom branschen där 63% har produktion inom Europa. Samtidigt framträder Asien, 31%, som det främsta alternativet utanför kontinenten, vilket speglar tillgången till stora marknader, leverantörsnätverk och konkurrenskraftiga kostnadsnivåer.

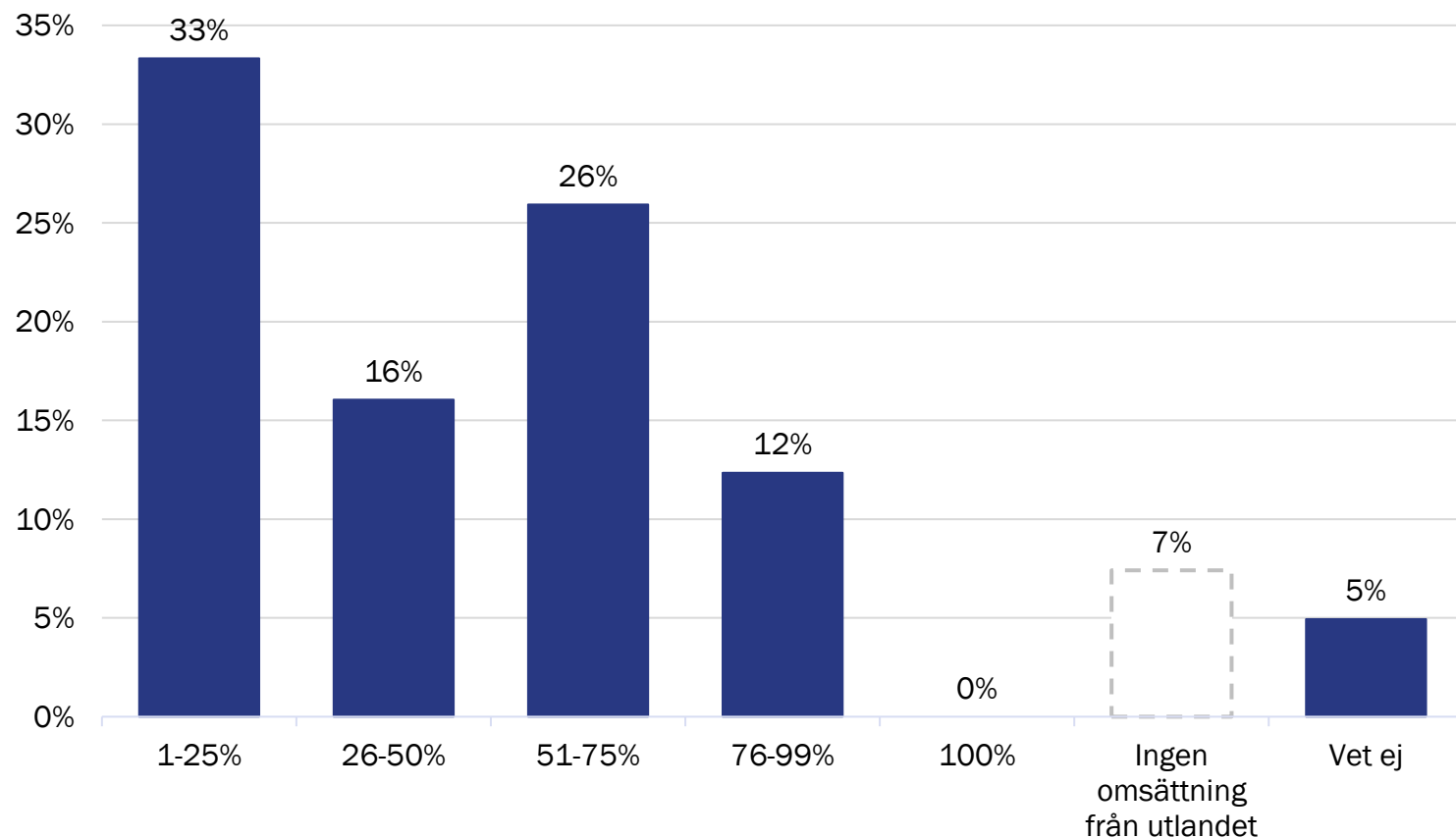
Nordamerika (20%) och Sydamerika (14%) är också relevanta etableringsområden, medan Afrika (4%) och Australien (0%) spelar en mer marginell roll. Resultaten visar att företag diversifierar sin produktion geografiskt, men att Europa fortfarande har en stark ställning, sannolikt drivet av närhet till huvudmarknader, etablerade värdekedjor och reglerad affärsmiljö.

*Frågan var en flersvarsfråga, summan summerar därför till mer än 100%

38% av företagen angav att export står för över hälften av deras omsättning medan 46% angav att den står för mindre än hälften

Strukturanalys - Import & Export

Hur stor andel av omsättningen står exporten för



Exportens roll för svensk tillverkning

En tredjedel av företagen angav att 1–25% av deras omsättning genereras genom export, medan 16% anger att andelen ligger mellan 26–50%. Ytterligare 26% hämtar 51–75% av sin omsättning från utlandet, och 12% rapporterar att exporten utgör 76–99% av deras totala omsättning. Ingen av de tillfrågade företagen uppger att hela deras omsättning genereras från export och 7% saknar helt utlandsexport.

Siffrorna visar att exporten är en viktig men varierande inkomstkälla inom branschen. Majoriteten av företagen har en lägre exportandel. Samtidigt är exporten den huvudsakliga inkomstkällan för över en tredjedel av företagen, vilket understryker vilken betydelse den internationella marknaden för den Svenska fordonsindustrin.

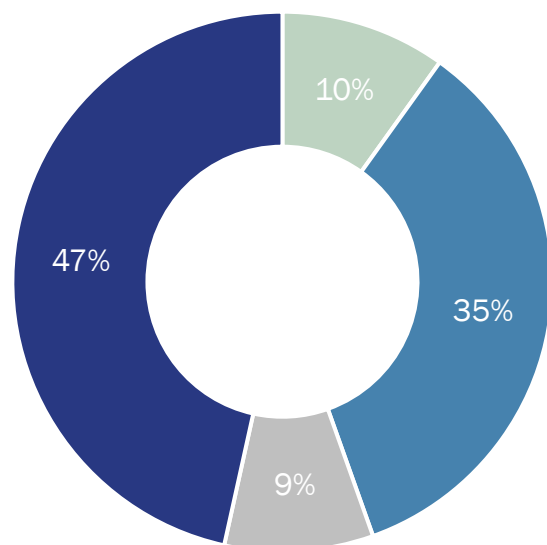
Endast 10% av företagen inom fordonskomponentbranschen tror på en minskad export de kommande fem åren medan 47% tror på en ökning

Strukturanalys - Import & Export

Förväntningar på exportutvecklingen inom de kommande fem åren

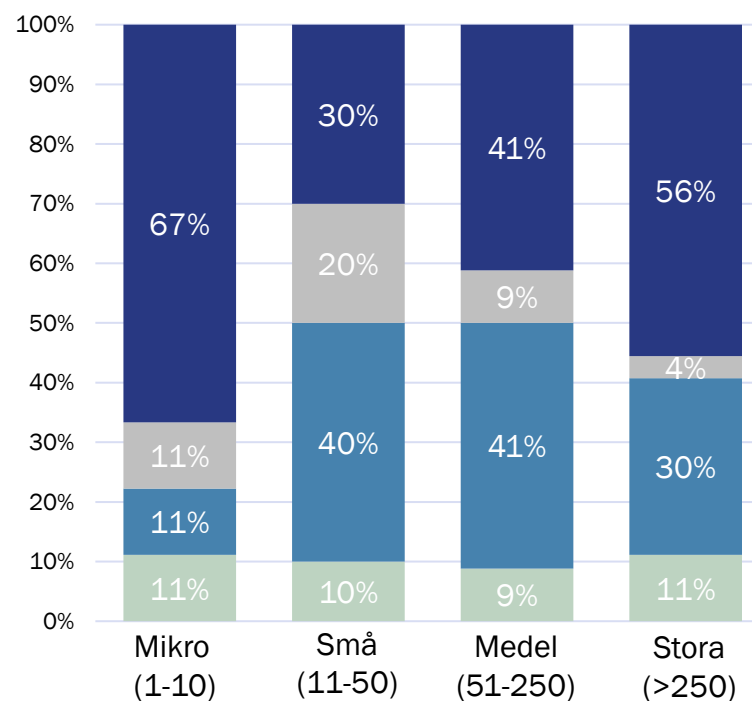
Samtliga företag

■ Minska ■ Oförändrad ■ Vet ej ■ Öka



Uppdelat efter företagsstorlek (antal anställda)

■ Minska ■ Oförändrad ■ Vet ej ■ Öka



Förväntningar på exportutvecklingen

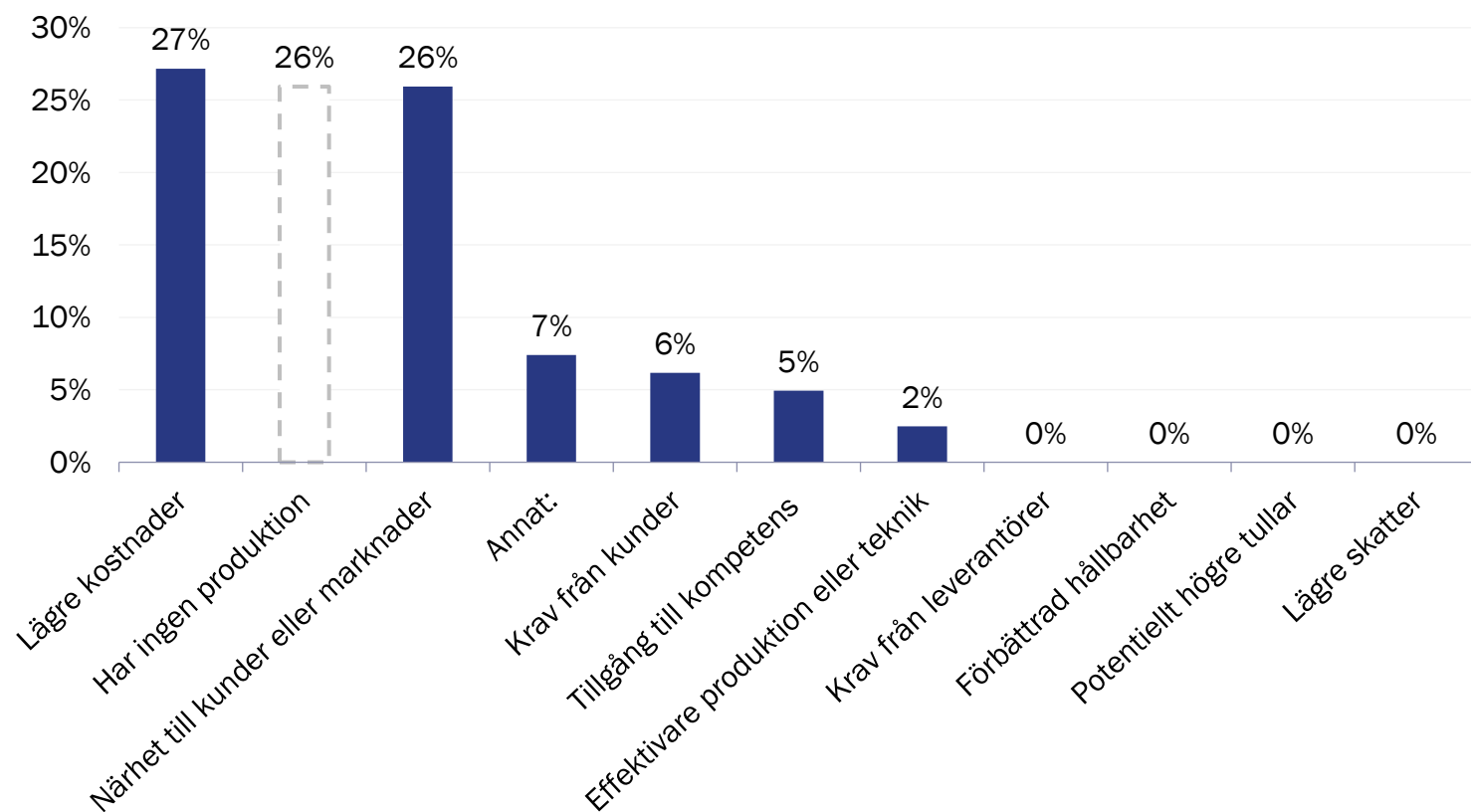
Trots det ökade hotet från tullar och en exportberoende bransch med priskänsliga slutkonsumenter råder en övervägande optimistisk syn på framtiden. 2025 tror 47% av respondenterna att exporten kommer att öka de kommande fem åren. I rapporten 2023 svarade 49% av respondenterna samma svar.

Det är framför allt mikroföretag och stora företag som tror på en ökad exportutveckling de kommande fem åren. Denna framtidsstro kan sannolikt förklaras av flera faktorer. Den svenska marknaden erbjuder kvaliteter som är svåra att replikera globalt, såsom hög kvalitet och teknisk kompetens. Dessutom gör en svag valuta det mer lönsamt för företag att exportera, vilket stärker konkurrenskraften på världsmarknaden.

Lägre kostnader och närhet till kunder eller marknader är huvudskälen till att företag inom branschen etablerar sig utanför Sverige

Strukturanalys - Import & Export

De främsta orsakerna till att företag har etablerat eller planerat att etablera utanför Sverige



Förväntningar på exportutvecklingen

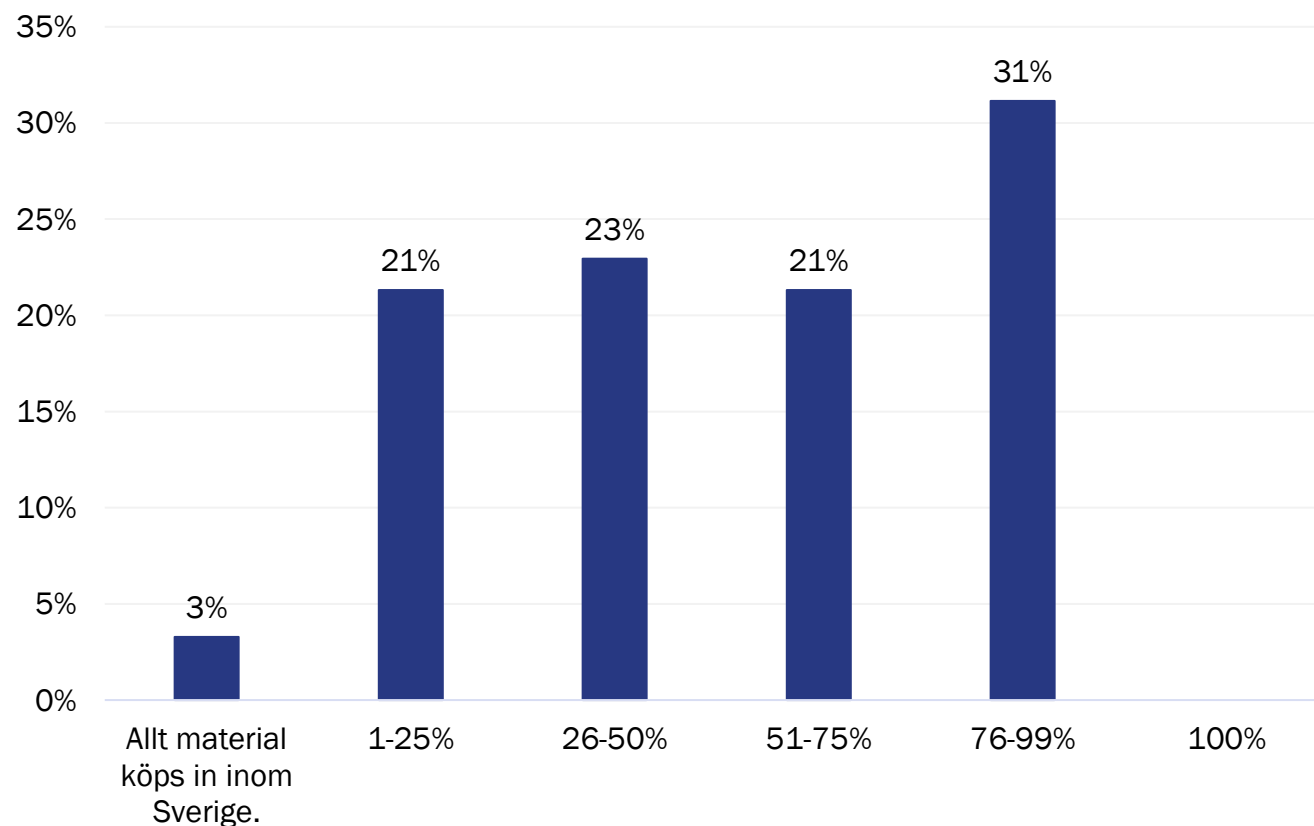
27% av företagen uppger att lägre kostnader är det främsta skälet till att etablera sig utanför Sverige. Det tyder på att svenska produktionskostnader, såsom arbetskraft, material, energi och skatter, upplevs som högre än på andra marknader. Det antyder en brytpunkt där det inte längre är lönsamt att producera i Sverige för vissa aktörer.

Att företag väljer att etablera sig utomlands för att komma närmare sina kunder och marknader understryker vikten av geografisk närhet i affärsstrategin. Närheten kan minska transportkostnader, förbättra kundrelationer och stärka konkurrenskraften, utöver den redan starka position som de svenska producenterna redan besitter.

31% av företagen importerar mer än 75% av sitt material, branschens höga importberoende ökar risken vid globala störningar

Strukturanalys - Import & Export

Företagens import andel av direkt material



Flera företag beroende av import

En stor andel av företagen inom fordonskomponentsbranschen är beroende av importerade material. 31% av företagen uppger att mellan 76–99% av deras direkta material är importerat. Ytterligare 44% anger att mellan 26–75% av materialet är importerat. Endast 3% av företagen uppger att allt material köps in inom Sverige.

Att endast 3% av företagen köper allt sitt material inom Sverige visar tydligt att inhemsk materialförsörjning är undantaget snarare än normen. Samtidigt är det anmärkningsvärt att ingen av respondenterna uppger att de importerar 100% av sitt material, vilket tyder på att de flesta företag ändå har en viss grad av lokal försörjning, något som kan fungera som en buffert vid internationella störningar.

Detta visar att branschen i hög grad är integrerad i globala leveranskedjor och därmed potentiellt sårbar vid internationella störningar, såsom handelsrestriktioner, transportförseningar eller geopolitiska händelser.



Agenda



Projektbakgrund &
Metod



Rekommendationer



Executive Summary



Kontaktuppgifter



Slutsats

- Lönsamhetsanalys

 - Geografi & Arbetskraft

 - Omsättning & Lönsamhet

Strukturanalys

- Lönsamhetsutveckling & Förbättringsmöjligheter

- Import & Export

- Kompetens & Verksamhetsinriktning

Brist på teknisk kompetens och svårigheter att hitta rätt kompetens till rätt pris är två stora utmaningar enligt företag inom branschen

Strukturanalys - Kompetens & Verksamhetsinriktning

Andelen av företagen som antar att de har följande utmaningar gällande kompetensbehovet



*Frågan var en flersvarsfråga, summan summerar därför till mer än 100%

Utmaningar som företag inom fordonskomponent branschen ser idag

47% av företagen upplever svårigheter med att hitta rätt kompetens, samtidigt som arbetslösheten är 8,4% år 2024.⁵ Trots detta anser endast 6% av företagen att höga kostnader för utbildning och kompetensutveckling är ett problem.

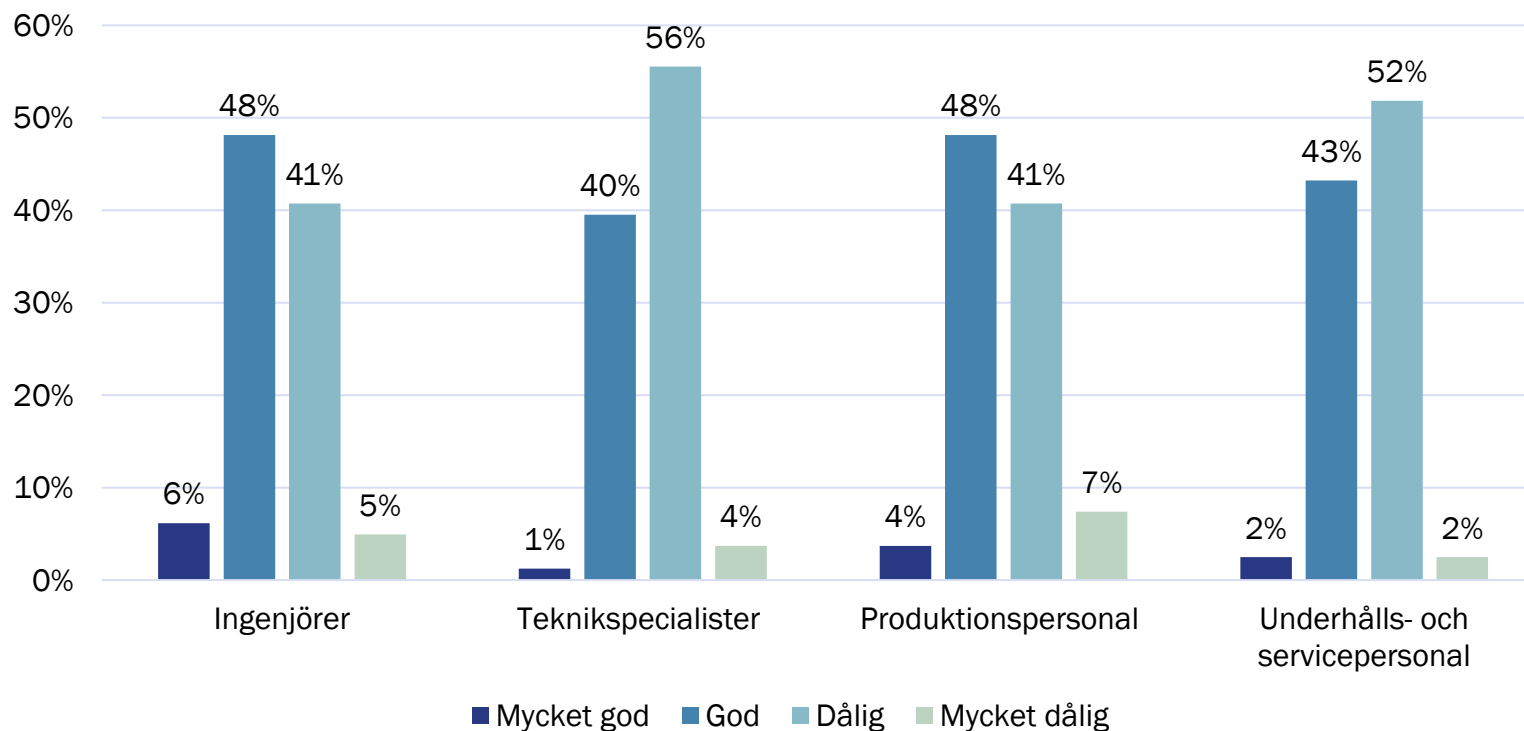
Om företag satsar mer på internutbildningar kan det öka tillgången på kompetens och minska beroendet av extern rekrytering. Risken med detta är dock att kostnader för utbildning och kompetensutveckling kan bli en större utmaning framöver.

⁵ Källa: Statistiska centralbyrån – arbetslöshet (2024)

Företag inom fordonskomponentsbranschen anser att det råder mest brist på teknikspecialister och underhålls- och servicepersonal

Strukturanalys - Kompetens & Verksamhetsinriktning

Hur tillgången på kompetent personal uppfattas inom olika kompetensområden



Hur uppfattas tillgången på arbetskraft

60% av företagen anser att det råder brist på teknikspecialister, däribland 4% som bedömer tillgången som mycket dålig. Även inom underhåll och service uppger 54% att tillgången är otillräcklig.

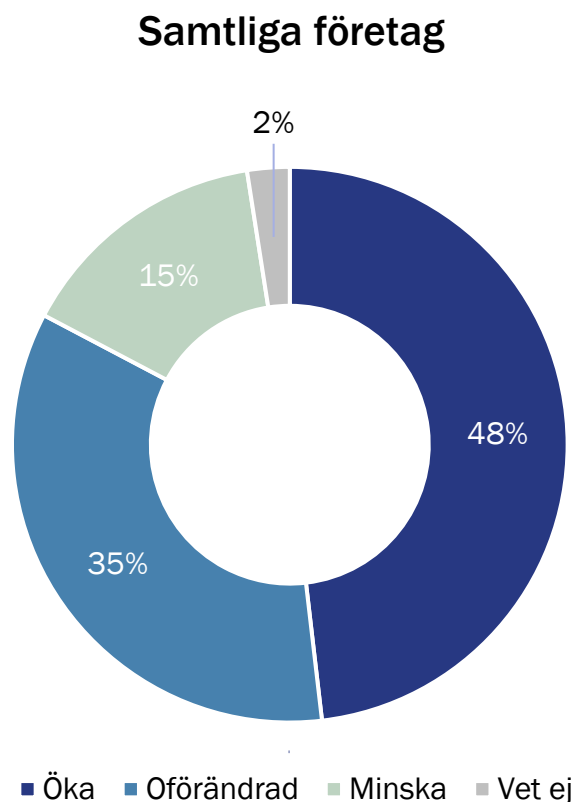
För både ingenjörer och produktionspersonal uppger 41% av företagen att tillgången är dålig, men samtidigt upplever nästan hälften att tillgången är god vilket pekar på en mer blandad bild i dessa grupper.

Resultaten visar att bristen på kompetens är utbredd men särskilt påtaglig i tekniskt specialiserade roller, vilket understryker behovet av riktade insatser inom utbildning och rekrytering.

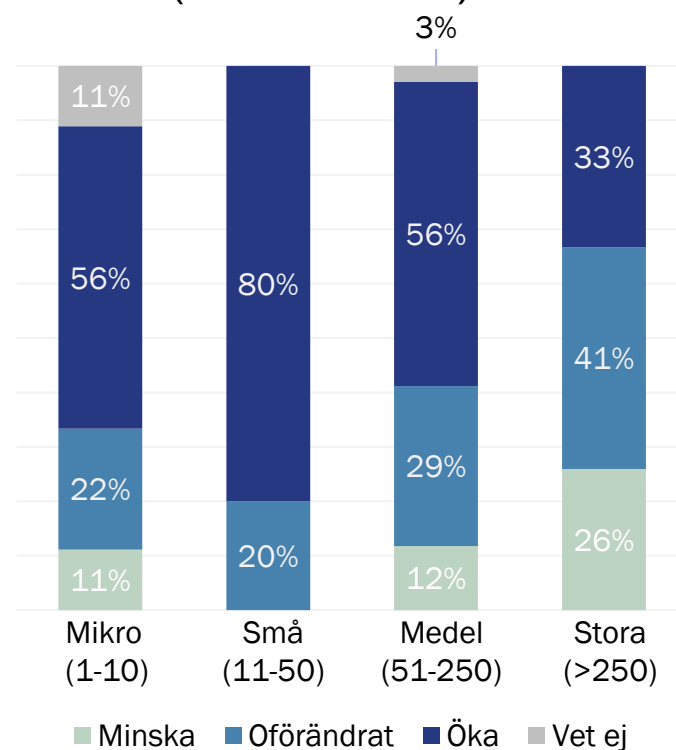
Nästan hälften av företagen tror på ökad personalstyrka, särskilt små och medelstora bolag är mest optimistiska inför framtiden

Strukturanalys - Kompetens & Verksamhetsinriktning

Förväntad förändring av personalstyrkan de kommande fem åren



**Uppdelat efter företagsstorlek
(antal anställda)**



Optimism kring ökad personalstyrka i branschen

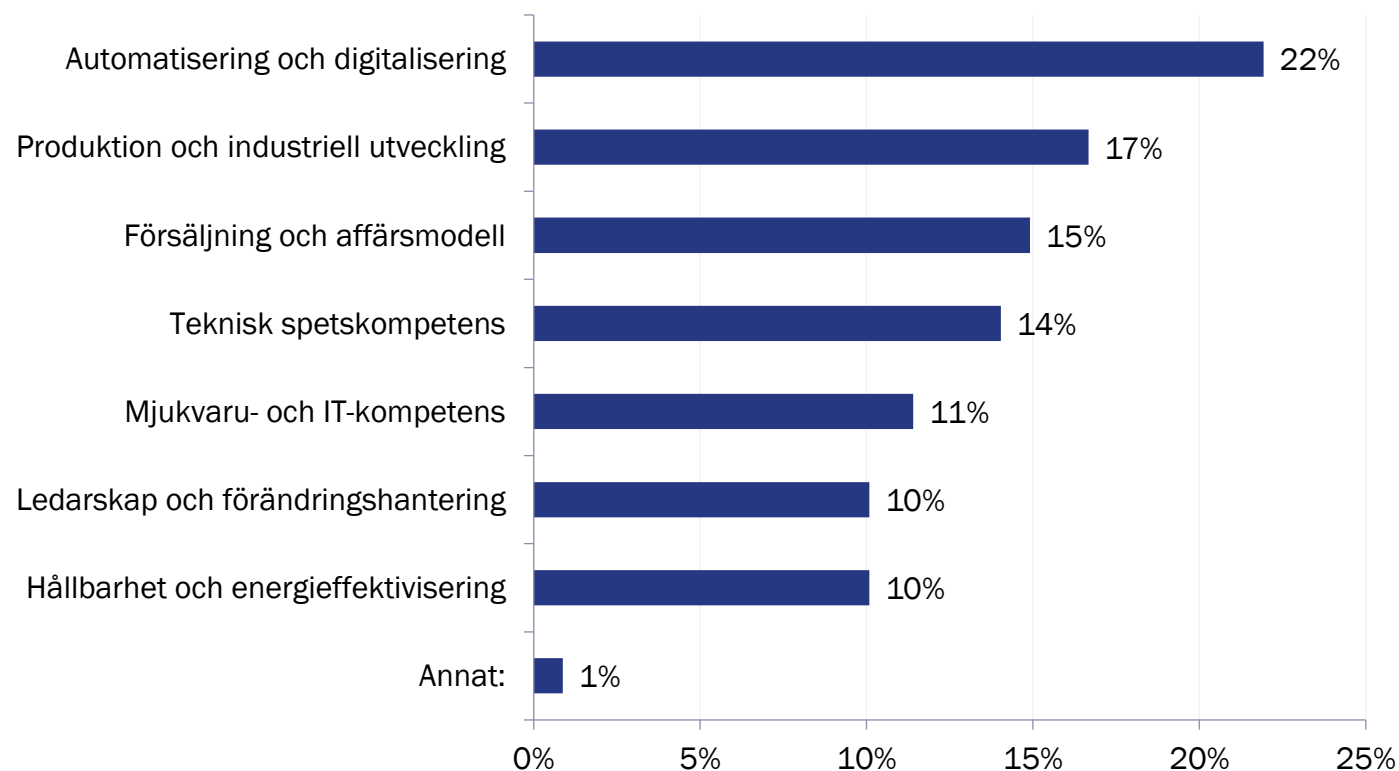
48% av företagen tror på ökad personalstyrka de kommande fem åren, medan 35% förväntar sig en oförändrad nivå och 15% räknar med en minskning. Mest optimistiska är små företag, där hela 80% förutser tillväxt. Även mikro- och medelstora företag är positiva, med 56% som tror på en ökning. Stora företag är däremot betydligt mer reserverade; endast 33% förväntar sig en ökning, och så många som 26% förväntar sig att minska personalstyrkan.

Jämfört med rapporten från 2023, där 54% av företagen trodde på en ökning, är optimismen nu något lägre (48%). Andelen företag som tror på minskad personalstyrka har samtidigt ökat något, från 11% till 15%. Denna utveckling indikerar en försiktigare syn på framtiden.

Automatisering och digitalisering rankas högst bland framtidens kompetensbehov inom fordonskomponentbranschen

Strukturanalys - Kompetens & Verksamhetsinriktning

Prioriterade kompetensområden de kommande fem åren – baserat på företagens tre främsta val



Fokus på automatisering och digitalisering

Majoriteten av företagen, 22%, rangordnar automatisering och digitalisering som en av sina tre viktigaste framtidskompetenser, vilket understryker en stark teknikdriven omställning i branschen.

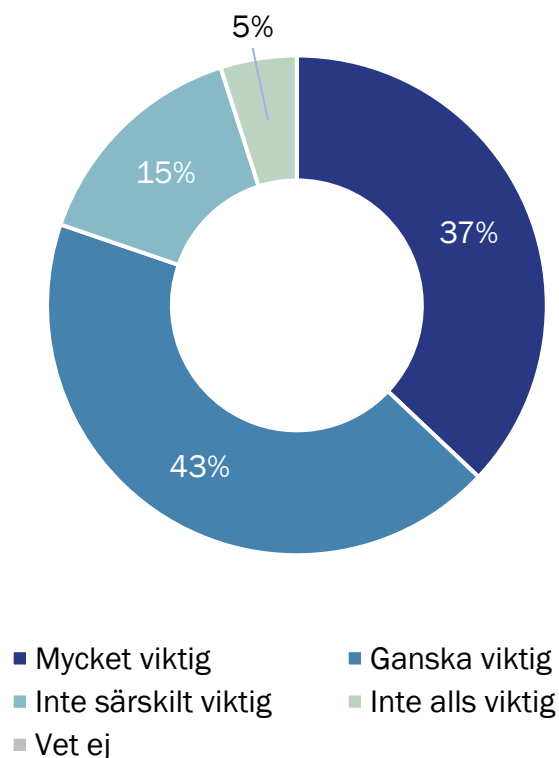
17% av företagen lyfter produktion och industriell utveckling som ett av de viktigaste områdena, följt av försäljning och affärsmodell, 15%, samt teknisk spetskompetens 14%. Resultatet tyder på att företagen prioriterar en kombination av ökad produktionskapacitet, affärsförnyelse och avancerat tekniskt kunnande. Hållbarhet och energieffektivisering lyfts av 10% av företagen, vilket är en något lägre andel men fortsatt ett betydande fokusområde.

Sammantaget visar svaren att företag inom fordonskomponentbranschen fokuserar på att integrera digitala lösningar och utveckla effektiva processer för att möta framtidens krav på både innovation och konkurrenskraft.

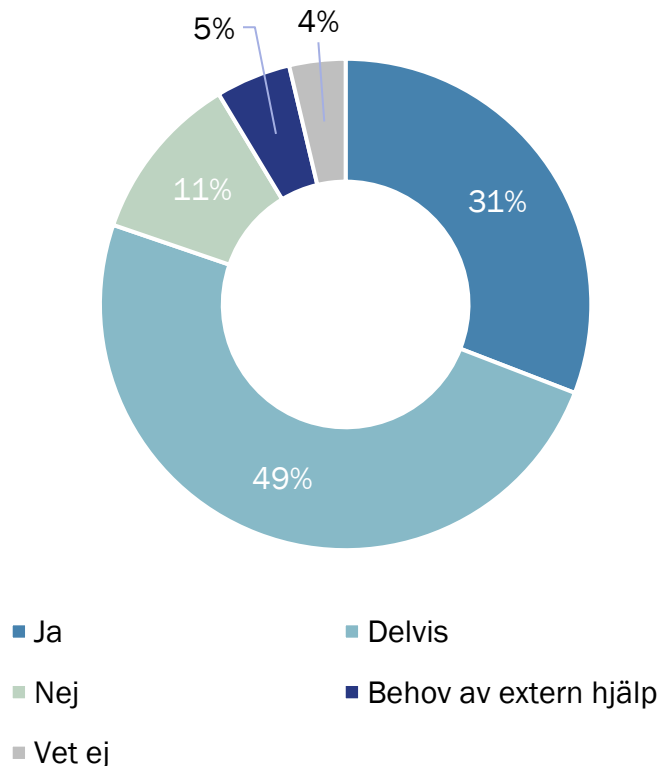
Majoriteten av företagen ser hållbarhet som en strategisk fördel, men många behöver stärka sin kompetens för att möta nya krav

Strukturanalys - Kompetens & Verksamhetsinriktning

Hållbarhet som en konkurrensfördel



Kompetens och resurser för att möta ökade krav



Hållbarhet som konkurrensfördel

37% av företagen betraktar hållbarhet som en central del av affärsstrategin och en tydlig konkurrensfördel. Samtidigt anger 43% att de aktivt arbetar med hållbarhet men inte ser det som en stark fördel i nuläget.

Endast 20% menar att hållbarhet inte är särskilt eller alls viktigt, vilket indikerar att de flesta företag ändå värderar hållbarhet högt i sin verksamhet.

Kompetens och resurser för att möta ökade krav

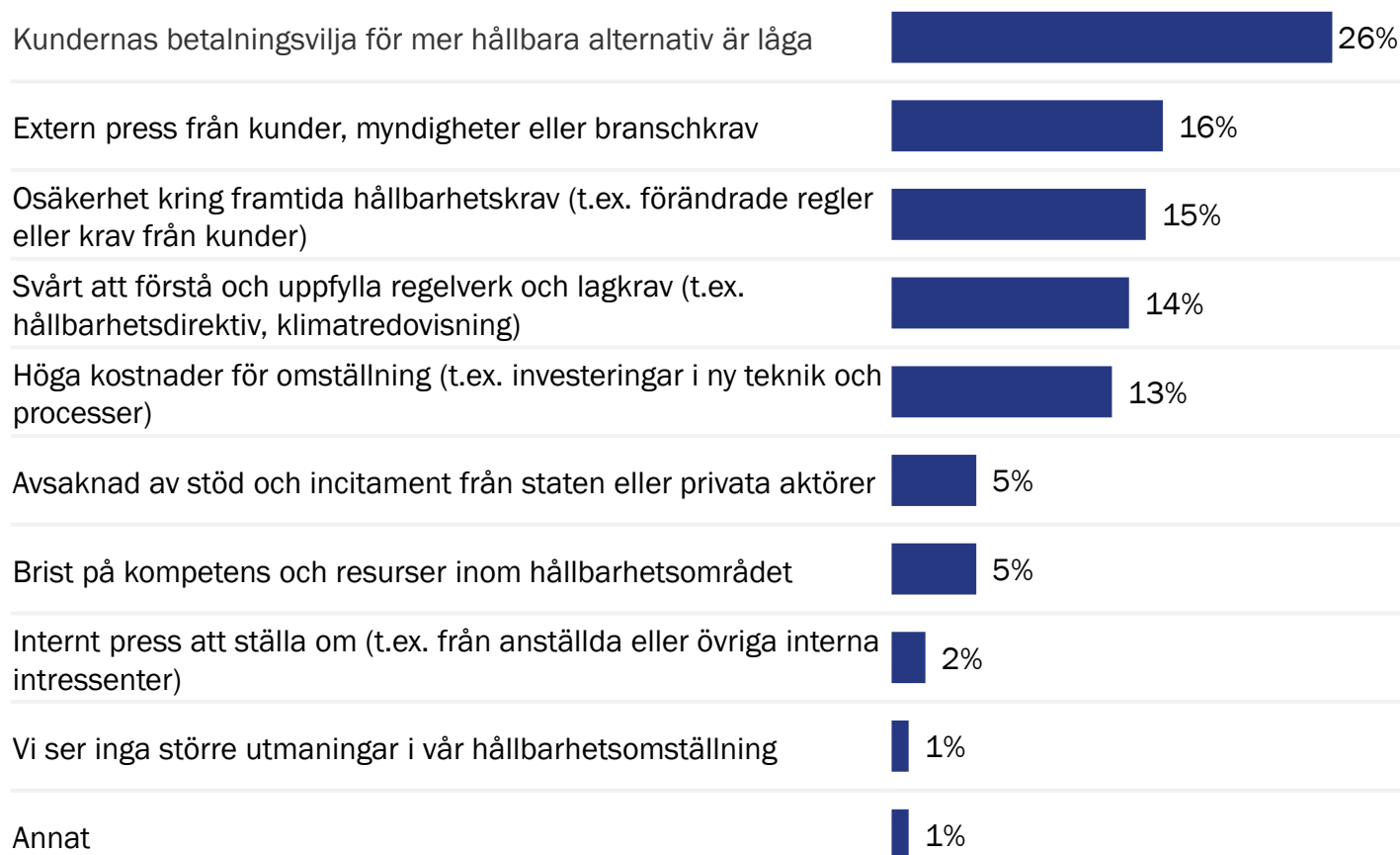
31% av företagen upplever att de redan har tillräckliga interna resurser och kompetens för att hantera nya hållbarhetskrav.

Däremot bedömer 49% att de behöver vidareutveckla sin befintliga kompetens, och 11% saknar helt den interna förmågan. Vidare anger 5% att de behöver extern rådgivning, vilket pekar på en tydlig spridning i företagets förutsättningar.

Låg betalningsvilja och komplexa regelverk utgör de största utmaningarna kopplat till hållbarhetsarbetet i verksamheten

Strukturanalys - Kompetens & Verksamhetsinriktning

Utmaningar vid omställning till en mer hållbar verksamhet



Ekonomiska och regulatoriska hinder

26% av företagen anser att deras största utmaning, kopplat till hållbarhetsomställningen, är kundernas låga betalningsvilja för hållbara alternativ, vilket försvårar investeringar. Regulatoriska hinder påverkar också omställningen, där 16% av företagen upplever extern press och 15% osäkerhet kring framtida hållbarhetskrav.

En annan central hållbarhetsutmaning är komplexa regelverk, vilket upplevs som en hinder av 14% av företagen. Dessutom anger 13% av företagen att höga investeringskostnader bromsar omställningen mer än kompetensbrist, som endast 5% anser vara ett hinder.

”

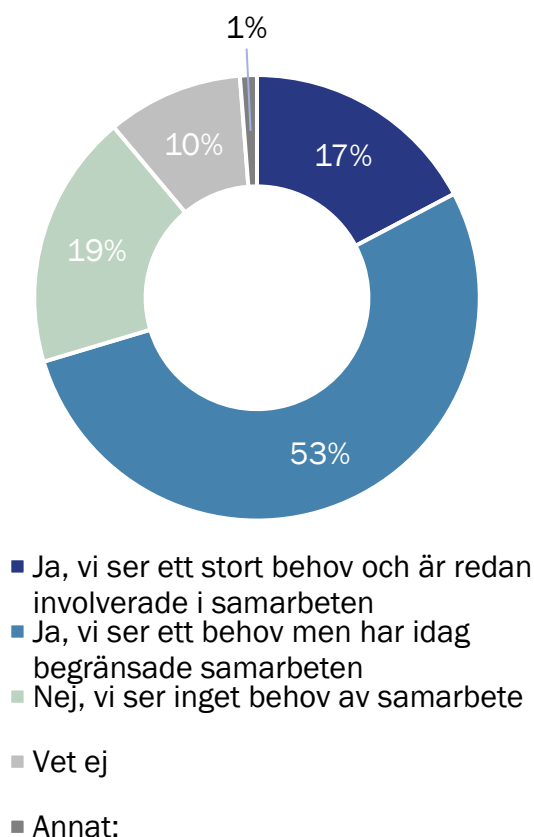
EU:s Green Deal är otillräckligt förankrad och finansiellt osäker, vilket skapar osäkerhet för svensk exportindustri. Företag vågar inte fullt ut ställa om, och nödvändiga investeringar skjuts på framtiden.

Företag inom fordonskomponentbranschen 2025

Det finns ett stort samarbetsbehov i fordonsbranschen, men hinder kring partnerskap och sekretess bromsar möjligheterna för samarbeten

Strukturanalys - Kompetens & Verksamhetsinriktning

Behov av samarbete inom fordonsbranschen



Hinder för samarbete med andra företag



Strategiska samarbeten och utmaningar

En majoritet av företagen, 53%, ser ett behov av att samarbeta med andra aktörer inom branschen men har idag begränsade samarbeten. Endast 17% är redan involverade, vilket tyder på en outnyttjad potential. Samtidigt ser 19% inget behov av samarbete, vilket kan bero på självförsörjning eller branschspecifika faktorer.

När det gäller utmaningar med samarbete uppger 35% av företagen att de inte ser några större hinder. Dock anser 25% att det är svårt att hitta rätt samarbetspartners, och 20% pekar på konkurrens- eller sekretesshinder. 14% respektive 4% av företagen anser att brist på resurser och otydliga juridiska ansvarsområden utgör mindre vanliga men ändå betydande hinder.

Resultaten visar att behovet av samarbete är stort, men att det finns utmaningar i att etablera samarbeten. Svårigheten att hitta rätt partners och hantera sekretess- och konkurrensfrågor är särskilt tydlig. Att lösa dessa hinder kan öppna för fler strategiska samarbeten och stärka branschens långsiktiga konkurrenskraft.



Agenda



Projektbakgrund &
Metod



Executive Summary



Slutsats



Rekommendationer



Kontaktuppgifter

HandelsConsulting rekommenderar FKG att fokusera på AI, ökat stöd till FoU och satsningar på internutbildning

Rekommendationer

Rekommendationer

Det finns en tydlig efterfrågan bland medlemsföretagen på ökat samarbete. Här kan FKG bidra genom att arrangera och genomföra gemensamma kompetenshöjande utbildningar, exempelvis om hur artificiell intelligens kan implementeras i olika delar av verksamheten.

Samtidigt lyfter många företag behovet av ekonomiska incitament, såsom skattelättnader och subventioner, för att möjliggöra investeringar i forskning och utveckling. Företagen ser i dag ett större behov av FoU än vad de tror att den faktiska utvecklingen kommer att vara, vilket tyder på en oro kring framtida innovationskraft.

Eftersom fordonsbranschen är samhällsbärande och står för en betydande del av Sveriges export, är det viktigt att FKG fortsatt lyfter branschens behov och potential i dialogen med beslutsfattare.

01

Möjliggör kompetensutbyte för AI

AI:s möjligheter och utmaningar innebär betydande utmaningar för företag. Genom att främja kunskapsutbyte så kan omställningen för svenska företag underlättas.

02

Driv politisk förändring för FoU-satsningar

Företagen ser ett växande behov av FoU, men efterfrågar skattelättnader eller subventioner för att kunna investera. Fordonsbranschens betydelse för exporten behöver fortsatt lyftas av FKG gentemot beslutsfattare.

03

Uppmuntra till internutbildningar

Företag ser en utmaning med att hitta bra kompetens på den svenska marknaden. I kombination med att inte lika många anser att det är svårt att behålla kompetent personal vilket möjliggör internutbildningar.

Genom att informera företag om nya AI-tillämpningar kan teknologiskt eftersläp förhindras i fordonskomponentsbranschen

Rekommendationer

Rekommendation 01

HandelsConsulting rekommenderar FKG att främja kunskapsutbyte inom AI. Genom att hjälpa till att planera inför samt arrangera och genomföra gemensamma utbildningar så förbättras kunskapen i hur AI kan implementeras och därmed se till så att svenska företag hänger med i utvecklingen.

Situation & Problem

AI utvecklas snabbt och skapar både nya möjligheter och utmaningar för företag inom fordonskomponentsbranschen.

För många aktörer inom fordonskomponentindustrin innebär detta en omfattande omställning, där brist på kunskap och erfarenhet kan leda till att företag halkar efter i den tekniska utvecklingen.

Beskrivning

Genom att kartlägga medlemmarnas kunskap och förutsättningar för att arbeta med AI kan FKG ta en aktiv roll i att möjliggöra kompetensutbyte. Detta kan handla om att arrangera AI utbildningar som riktar in sig på just de områdena som just berör bolag inom fordonskomponentgruppen. För att komplettera detta så skulle FKG även kunna publicera nyheter om nya relevanta sätt att applicera AI inom relevanta områden som berör fordonskomponents producenter, exempel på områden är automatisering, process optimering och simulering. Detta kan ske via FKGs webbplats eller nyhetsbrev.

Resultat

- Företag kommer lättare få information om hur de kan applicera AI i sin verksamhet.
- Minskad risk att företag hamnar efter då de kan upprätthålla konkurrenskraft i den snabbt förändrande miljön.
- Förbättrad samverkan inom branschen.
- En mer recipient och framtidssäkrad fordonskomponentindustri i Sverige.

Företagen efterfrågar starkare stöd för att främja investeringar i FoU, samt en förenklad och mer effektiv avdragsprocess för FoU-kostnader

Rekommendationer

Rekommendation 02

HandelsConsulting rekommenderar FKG att i dialog med beslutsfattare tydligt lyfta behovet av riktade FoU-stöd i form av skattelättnader och subventioner, samt en förenkling av FoU-avdragsprocessen. Detta för att möjliggöra investeringar i utveckling och främja innovation, givet branschens betydelse för svensk export.

Situation & Problem

Många av FKG:s medlemsföretag ser ett växande behov av forskning och utveckling, men saknar de ekonomiska förutsättningarna för att investera utan riktat stöd. En komplicerad avdragsprocess utgör dessutom ett ytterligare hinder för dessa investeringar. Fordonsbranschen är avgörande för svensk export, men detta får ofta otillräcklig uppmärksamhet i den politiska debatten. Denna brist på stöd skapar en växande klyfta mellan behov och möjligheter, där innovation bromsas ned. Utan riktade stödinsatser riskerar svenska leverantörer att tappa i konkurrenskraft, samtidigt som viktiga framtidssatsningar uteblir.

Beskrivning

FKG kan stärka branschens förutsättningar för forskning och utveckling genom en kontinuerlig, faktabaserad dialog med politiker och relevanta myndigheter.

Dialogen bör tydliggöra behovet av riktade skattelättnader, subventioner och förenklingar i avdragsprocessen. Detta med stöd av konkreta exempel från medlemsföretagen och en tydlig koppling till branschens betydelse för sysselsättning, innovation och export.

Resultat

- Ökad politisk förståelse för fordonsbranschens utmaningar och behov.
- Större sannolikhet att riktade stödinsatser samt en förenklad avdragsprocess för FoU införs.
- Förbättrade investeringsmöjligheter för medlemsföretagen.
- Förbättrad konkurrenskraft för svenska leverantörer inom fordonsindustrin.

Företag ser en utmaning i att både hitta rätt kompetens och behålla personal, vilket skapar möjligheter för satsningar på internutbildning

Rekommendationer

Rekommendation 03

HandelsConsulting rekommenderar FKG att stötta medlemsföretag i att utveckla och genomföra interna utbildningsinsatser. Genom att tillhandahålla riktlinjer, verktyg och möjligheter till erfarenhetsutbyte kan fler företag stärka sin kompetensförsörjning, behålla nyckelpersoner och minska rekryteringsbehovet.

Situation & Problem

47% av alla företag anser att det råder brist på teknisk kompetens, 32% anser att det råder brist på yrkesarbetare, 28% anser att det är hög konkurrens om samma kompetens från andra företag.

Endast 6% anser att det är höga kostnader för utbildning och kompetens utveckling. Endast 16% anser att det är utmaningar att behålla personal. Detta indikerar på att det bör vara möjligt att internutbilda personal på ett lönsamt sätt.

Beskrivning

Genom att genomföra en djupare analys av hur de finansiella och operativa regelverken är utformade, kan man få en bättre förståelse för vilka delar som behöver förbättras och vilka negativa effekter de har på branschen.

När detta är kartlagt kan FKG identifiera konkreta förbättringsområden som gynnar medlemsföretagen, särskilt kopplat till kompetensförsörjning och internutbildning.

Resultat

- Ökad möjlighet att behålla personal genom kontinuerlig utveckling.
- Högre motivation genom tydliga satsningar på kompetensutveckling och karriärvägar.
- Förenklad rekrytering tack vare internutbildade medarbetare.
- Snabbare anpassning till förändringar i branschen.
- Stärkt kompetensbas inom svenska företag.



Agenda



Projektbakgrund &
Metod



Executive Summary



Slutsats



Rekommendationer



Kontaktuppgifter

Kontaktuppgifter

Avsändare

Adress

HHGS HandelsConsulting AB
Viktoriagatan 9
411 25 Göteborg
Org. Nr. 556551-6183

Vår referens

Alireza Raghebi, VD
073 - 595 54 44
alireza.raghebi@handelsconsulting.se

Philip Pettersson, *Projektledare*
072 - 395 67 02
philip.pettersson@handelsconsulting.se

Mottagare

Adress

Fordonskomponentgruppen
Lilla Bommen 3
411 04 Göteborg
Org. Nr. 556332-5181

Er referens

Peter Bryntesson, VD
070- 966 67 08
peter.bryntesson@fkg.se

