

2010-12-15

Karolina Boholm
karolina.boholm@skogsindustrierna.org
08-762 72 30
070-202 98 69

Remissyttrande från Skogsindustrierna angående utredning SOU 2010:69 "Förbättrad vinterberedskap inom järnvägen"

Skogsindustrierna har inte inkluderats i remissinstanserna för ovan nämnda utredning men vill ändå som Sveriges största järnvägstransportör vid sidan av malmbanan lämna följande synpunkter. Vi instämmer även med det remissvar som lämnas av Näringslivets Transportråd tillsammans med Transportindustriförbundet.

SVENSK SKOGSINDUSTRI

Skogsindustrierna är massa- och pappers- samt den trämekaniska industrins bransch- och arbetsgivarorganisation. Skogsindustrierna företräder ett 60-tal massa- och pappersbruk och 140 sågverk samt ett antal företag med nära anknytning till massa-, pappers-, eller trävarutillverkning. Skogsnäringen sysselsätter direkt och indirekt omkring 82 000 personer och exporterade för 129 miljarder kronor (2008).

SKOGSINDUSTRINS JÄRNVÄGSTRANSPORTER

Sverige är världens näst största exportör av papper, pappersmassa och trävaror. Den svenska skogsindustrin exporterar till ett högre värde än fordonsindustrin. 200 000 personer arbetar i skogsindustrin inklusive leverantörer och underleverantörer. Industrin investerar i snitt 10 miljarder om året. Majoriteten av de cirka 20 miljoner ton som produceras årligen går på export via sjöfart, men en stor del går även via järnväg. För inrikestransporter är andelen järnväg högre. Inrikes i Sverige använder skogsindustrin järnvägstransporter för drygt 15 miljoner ton, vilket ger ett transportarbete på 6,6 miljarder tonkilometer¹. Detta motsvarar 26 % av det totala transportarbetet på järnväg. Exporten, med järnväg som transportmedel, är drygt 2,2 miljoner ton, vilket motsvarar över hälften (54 %) alla järnvägsvagnar för export i sydgående riktning, d.v.s. malmbanan borträknad. Inklusivt malmbanan är exportandelen av skogsindustriprodukter med järnväg drygt 14 %.

LÅNGSIKTIG UTMANING FÖR SVENSK KONKURRENSKRAFT

I utvärderingar för att hitta åtgärder att motverka liknande situationer i framtiden används etablerad samhällsekonomisk kalkyl. Problemet med dessa analyser är att det samhällsekonomiska värdet för gods inte återspeglas och att gods- och persontransporter inte kan jämföras. Godset har för lågt värde i de samhällsekonomiska kalkylerna. Enligt den studie McKinsey gjorde för Trafikverket stod godstrafiken för 72 % av alla vinterns förseningstimmar. Samtidigt står godstrafik endast för 7 % av den samhällsekonomiska kostnaden. Detta visar tydligt att den samhällsekonomiska kalkylen är helt felaktig för

¹ Statistik från SIKA för 2008

gods eftersom kostnaden för gods bara utgörs av kapitalkostnaden för godset under förseningstiden. Sverige är ett exportberoende land och industrier som förlorar kunder på grund av sena godsleveranser förlorar sannolikt kunden till en konkurrent i ett annat land. Konkurrensen på internationella marknaden är stenhård. På sikt står svenska jobb på spel.

DET SATSAS FÖR LITE PÅ JÄRNVÄGEN

Effektiva och väl fungerande transporter är nödvändiga förutsättningar för näringslivet. En förbättrad infrastruktur går också hand i hand med ökad miljöeffektivitet. Med den av Riksdagen beslutade budgetsramen för underhåll kommer viktiga klimat- och miljömål för transportsektorn inte att kunna uppnås, bland annat eftersom av näringslivet särskilt utpekade flaskhalsar inte kommer att åtgärdas under planperioden. Särskilt gäller detta behovet av järnvägsinvesteringar där infrastrukturen sedan länge är eftersatt. Utan erforderliga resurser för investeringar/drift och underhåll förblir stråk- och nodperspektivet endast en idé som inte kan omsättas i praktiskt genomförande.

Skogsindustrierna antog i april 2008 flera klimatmål inom ramen för branschorganisationens hållbarhetsprojekt. Ett av målen är att vi ska minska våra utsläpp av koldioxid från transporter med 20 % fram till 2020. För att nå detta mål behövs infrastrukturens satsningar som möjliggör ökad användning av järnvägstransporter och kombinationer av olika transportslag. Skogsindustrins transporter av virkesråvara med tåg har från 2001 till 2008 ökat med 75 %. För att möjliggöra ytterligare ökning av transporter av virkesråvara med järnväg är ökad bärighet samt elektrifieringar, etc. viktiga åtgärder för att öka möjligheten till detta.

Fyrstegsprincip är den grundprincip som ska styra val av åtgärder i infrastrukturen. Underhåll ska enligt fyrstegsprincipen prioriteras först innan nyinvesteringar kan planeras. Fyrstegsprincipen handlar om att hushålla med resurserna och den borde därför tillämpas fullt ut.

VINTERKAOS FÖR JÄRNVÄGEN - EFFEKTER FÖR SKOGSINDUSTRIN

Det svenska näringslivet påverkades kraftigt av 2010 års snökaos på järnvägen. Skogsindustrin är en stor exportör och Skogsindustriernas medlemsföretag måste kunna lita på att de kan leverera till sina kunder. Under vintern 2010 var inte det helt fallet, vilket framkommer i Skogsindustriernas egen undersökning.

Beroendet av järnvägstransporter inom skogsindustrin är stort och ökar ständigt. Problemen på järnvägen under vintern 2009/2010 var därför omfattande och berörde i princip alla anläggningar som använder järnvägstransporter. Speciellt gäller detta för de anläggningar som har vagnslaster eller använder Hallsberg som nav för skapande av heltåg. Fler terminaler än bara Hallsberg drabbades hårt, t.ex. Nässjö.

Direkta kostnader

Direkta kostnader utgjordes av extratåg, extra vagnshyra, extra insatser av tågoperatörer, extra växling, omledning av tåg, tågförlängning och andra järnvägsrelaterade kostnader. Industrier har även betalat för vagnshyra trots att vagnarna inte kunnat utnyttjas. Till detta kan läggas åtskilliga övertidstimmar för personal, speciellt i lager och magasin. Andra direkta kostnader är extra bil- och båtfrakter från bruk och i några fall reklamationer från kunder men även krav från kunder. Krav om 0,5 miljoner kr för att en kund tvingats använda en ersättningsprodukt har förekommit.

Flera industrier har haft fasta åtaganden för järnväg som de har tvingats betala för trots att de inte har kunnat nyttja tjänsten. Flera industrier fick omleda transporter, vilket medförde en mindre optimal transportkedja och därmed något dyrare transporter. Det ska tilläggas att flera företag använder sig av tillfälliga slottider för sina järnvägstransporter, d.v.s. använder outnyttjad kapacitet i järnvägsnätet. Flera av dessa transporter blev under vintern inte genomförda och de syns därmed inte i statistiken eftersom det inte rör sig om planerade tåglägen. Ett mycket stort bolag anger att 8 % av deras järnvägskapacitet försvann på detta sätt.

Skogsindustrierna har tillsammans med medlemsföretagen försökt bedöma den ekonomiska effekten av snökaoset i det svenska järnvägssystemet. Detta är dock svårt då många av effekterna inte helt går att kvantifiera. Av de effekter som går att bedöma uppskattas skogsindustrins direkta kostnader vara cirka 75-95 miljoner kr.

Indirekta effekter

Vinterproblemet för järnvägen innebar även indirekta effekter. Flera av anläggningarna har t.ex. varit tvungna att planera om produktionen i fabriken så att volymer/produkter som ska gå med bil eller båt har prioriterats först. Bara i enstaka fall har avsaknad av järnvägsvagnar för utlastning lett till tillfälligt produktionsstopp. I det fallet har fabriken haft begränsat lagerutrymme och därmed varit beroende av järnvägsvagnar för att kunna lasta färdiga produkter i, d.v.s. järnvägsvagnar som hade fastnat någonstans till exempel i Hallsberg. Stora förseningar kan betyda att gods missar sin avgång med t.ex. ett fraktfartyg, vilket kan leda till oerhörda ekonomiska konsekvenser och svårigheter vid omplanering. I det aktuella fallet kostade stoppet i pappersbruket 10 MSEK om dagen, vilket motsvarar 20 heltidsanställda. Produktionsstoppet blev tack och lov inte långt och stora kostnader kunde därmed undvikas.

Ett av bolagen hade alla sina råvarutransporter försenade på något sätt, allt från ett par timmar till flera dagar. Ett annat bolag rapporterar att de tappade 20 % av leveranserna till en större kund under perioden Q1 på grund av störningar i järnvägstrafiken. Ett tapp som inte kunde tas tillbaka eftersom alternativet bil blev för dyrt på det aktuella avståndet. Ingen fabrik behövde avbryta produktionen på grund av råvarubrist, men hade så skett hade beloppen per dag varit i mångmiljonklassen. Ett av Skogindustriernas medlemsföretag uttryckte det så här: "Tur att vi inte transporterar mer på järnväg." Osäkerhet på järnvägens tillförlitlighet gör att industrierna måste ha större lager av råvara för att inte riskera brist, vilket leder till ökade kostnader för lagerhållning och i förlängningen minskad konkurrenskraft för järnvägen.

Om 13 av skogindustrins största industrier måste avbryta produktion innebär det ett bortfall av exportintäkter på cirka 100 Mkr om dagen, vilket också får effekter på leverantörer. Holmen Timber skriver i sitt halvårsboks slut som förklaring till varför leveranserna har sjunkit 16 %: "produktionsstörningar och transportproblem under första kvartalets stränga vinter har påverkat årets leveranser negativt".

Vinterproblematiken har haft effekt även på skogsindustrins kunder och kundrelationer. Förutom problem med järnväg har den svenska skogindustrin det gångna året även haft båtar som frusit fast, bl.a. på grund av kapacitetsbrist för isbrytning, stopp i produktion på grund av för höga elpriser och en strejk. Goodwilleffekten pga kraftiga och långvariga förseningar är betydande men som vanligt svåra att kvantifiera. Alla typer av avbrott i leveranser får effekter på kunder. TetraPak som är en stor kund till svensk skogsindustri har i artiklar i vintras uttalat att de kanske måste se över vilka länder de köper in vätskekartong från så att de har säkerhet i leveranserna. Detta med bakgrund av att

TetraPaks globala behov av kartong till förpackningar till övervägande andel kommer från svenska skogindustrier. Ingen av Skogsindustriernas medlemsföretag kan ange att de har förlorat en specifik kund på grund av vinterns störningar i järnvägen, men många menar att det på lång sikt påverkar förtroendet för svensk skogsindustri och därmed minskade marknadsandelar. En av Skogsindustriernas medlemsföretag uttryckte det så här: "Alla kunder som får sitt gods med järnväg har blivit lidande!"

Bristande krishantering

Under vintern 2010 verkade Banverket helt sakna handlingsplan för hantering av snö och is. Banverkets krishantering var stundtals helt förlamad. Läget var katastrofalt för många transportköpare. Det saknades kapacitet i verkstäder, vilket har gjort att problem med bromsar och luftledningar inte blir åtgärdade och vagnar och lok blir stående. Banverket har tidigare erkänt brister rutiner och i information till kunderna. På initiativ av Skogsindustrierna bildades en krisgrupp tillsammans med flera transportköpare för att Banverket snabbt skulle kunna redovisa akuta problem, ge en utåtriktad information och vara ett redskap för problemlösning. Flera av Skogsindustriernas medlemsföretag hade gods som fastnade i Hallsberg i uppemot 14 dagar. Det är inte rimligt att sådant får ske!

FRAMTIDA SATSNINGAR

Trafikverket gör nu en satsning under 2011 för att undvika samma problem kommande vintrar. Förhoppningsvis hinner de viktigaste åtgärderna komma på plats före vintern, men vissa åtgärder är långsiktiga och kommer därför att ta tid att fullt ut implementera. Styrning och ledning är till exempel frågor som måste ha långsiktig prioritet för att Sverige till kommande vintrar ska kunna få en fungerad godstrafik på järnvägen. Att Trafikverket varje år rapporterar till Näringsdepartementet är därför en mycket viktig åtgärd som bör genomföras. Ökad information till resenärer är bra, men även transportköpare har behov av att veta vart godset befinner sig så att produktionen kan planeras eller så att transportplaner kan justeras och anpassas vid förseningar eller vinterkaos. Trafikverket bör därför ges tydliga direktiv om detta.

Stockholm, den 15 december 2010

Karolina Boholm