

# Vägen till nyindustrialisering

De svenska teknikföretagens transportbehov  
i globaliseringens tidevarv



**TRANSPORTFÖRETAGEN**



Teknikföretagen



# Förord

**TEKNIKFÖRETAGEN FÖRETRÄDER** 3 800 medlemsföretag som står för en tredjedel av Sveriges export och Transportföretagen samlar 10 500 företag inom transportnäringen. Medlemsföretagen i våra organisationer är beroende av goda infrastrukturella förutsättningar för transporter och logistik, och det är bakgrunden till att vi gemensamt har tagit fram denna rapport.

Teknikföretag av alla storlekar och olika inriktning finns runtomkring i Sverige och genererar viktiga jobb i många kommuner. Inte sällan är dessa företag en dominerande arbetsgivare på orten, och för dem är ett gott näringslivsklimat av stor betydelse. Dit hör en väl utbyggd och funktionell transportinfrastruktur som förutsättning för företagens logistikkedjor och för deras möjligheter att såväl nå sina exportmarknader som att få sin försörjning av insatsvaror tillgodosedd på ett effektivt och hållbart sätt. Infrastruktur av god kvalitet är också avgörande för medarbetarnas möjligheter att smidigt resa mellan bostad och arbete.

Trots att vi i Sverige är beroende av vår export och att vi har långt till många viktiga marknader, tycks såväl teknikföretagen som transporterna tas för givna. I vart fall uppmärksammas inte brister och infrastrukturella behov av politiken på det sätt som vi menar vore befogat. Tvärtom kommer oroande signaler om att en ”transportsnål” samhällsstruktur ska främjas i ökad utsträckning, medan transporternas nyttsida sällan belyses på det sätt som de rätteligen borde.

Detta är bakgrunden till att vi gemensamt beslutat att sätta strålkastarljuset på hur infrastruktuursatsningar och förbättrad tillgänglighet både kan öka industrins konkurrenskraft och ge förutsättningar för smarta transporter av såväl medarbetare som produkter. Som jämförelse har vi låtit studera vilka insatser på området infrastruktur och transporter som görs för exportföretag i andra länder runtomkring i världen. Det avsnittet i rapporten har författats av tekn. dr Nima Sanandaji. I framtagandet av rapporten har också Martin Nilsson (ÅF) och Anders Hallberg (WSP Analys & Strategi) medverkat.

Vår förhoppning är att de förhållanden som redovisas i rapporten ska leda till ett ändrat synsätt när det gäller sambandet mellan infrastruktur och företagens konkurrenskraft. Vi är eniga i uppfattningen att de nyttor som såväl teknikföretag som transportföretag tillför samhället i ökad utsträckning behöver vägas in i statens infrastrukturplanering. Inte minst vill vi se en förändring när det gäller prioriteringar av infrastruktuursatsningar över tid. Mindre kostsamma satsningar kan vara nog så viktiga för att teknikföretagens logistikflöden ska flyta på, men om de ständigt skjuts på en obestämd framtid kan företagens tillväxtmöjligheter i onödan hämmas.

STOCKHOLM I JUNI 2016

*Mattias Dahl*

Vd, Transportföretagen

*Åke Svensson*

Vd, Teknikföretagen



Foto: Transportföretagen

# Innehåll

<b>Förord</b> .....	3
<b>Teknikföretagens och Transportföretagens 14 slutsatser</b> .....	6
<b>Inledning – ett globalt, ett svenskt och ett regionalt perspektiv</b> .....	9
<b>Globaliseringens nya logik</b> .....	11
Industrins roll för Sveriges framtid.....	12
Lär av omvärlden.....	14
Back to basics.....	16
<b>De svenska teknikföretagens transportutmaning</b> .....	19
Näringslivsklimatet och transporterna.....	19
Hinder och osäkerheter för företagens transporter.....	20
Otillräckliga och missriktade infrastruktursatsningar.....	21
Planering som bättre värderar godstransporterna.....	23
Kompetensförsörjningen kräver bättre pendlingsmöjligheter.....	24
<b>Företagens verklighet i ett osäkert transportsystem</b> .....	27
Tre regionala nedslag.....	27
Västerbotten – Volvo Lastvagnar i Umeå och Rototilt Group i Vindeln.....	27
Dalarna – ABB och STRI i Ludvika.....	29
Blekinge – Volvo Cars i Olofström och Water Jet Sweden i Ronneby.....	31
<b>Referenser</b> .....	34

# Teknikföretagens och Transportföretagens 14 slutsatser

Teknikföretagens medlemmar är stora transportköpare och transportföretagens roll är att utföra dessa transporter. Organisationernas medlemsföretag är därför ömsesidigt beroende av varandra och de är också beroende av en välfungerande infrastruktur som medger effektiva logistikled. Organisationerna drar gemensamt följande slutsatser inför 2016 års infrastrukturproposition:

## Näringslivsklimatet och transporterna

- 1 En svensk nyindustrialisering – som skulle innebära ökad tillväxt och fler jobb, inte minst i glesbygd – kräver bättre fungerande och mer konkurrenskraftiga transporter.
- 2 Politiken ska bidra till att öka transporternas effektivitet, inte till minskad rörlighet.
- 3 Skatter och avgifter på trafikområdet ska vara innovationsdrivande, inte tillväxthämmande.

## Hinder och osäkerheter för företagens transporter

- 4 Bristande kapacitet och tillförlitlighet hos väg- och järnvägssystemet orsakar stora kostnader och konkurrensnackdelar för svensk exportindustri.
- 5 Regeringens strategier och andra initiativ på flyg- och sjöfartsområdet behöver resultera i minskad osäkerhet kring framtida kostnader och villkor för näringslivets resor och transporter.

## Otillräckliga och missriktade infrastruktursatsningar

- 6 Den samhällsekonomiska styrningen av prioriteringar och åtgärdsval bör stärkas och systemnödvändiga drift- och underhållsåtgärder prioriteras framför kostsamma nyinvesteringar.
- 7 Anslagen till drift- och underhållsåtgärder på väg och järnväg bör höjas väsentligt.
- 8 Åtgärder som ökar kapacitet och framkomlighet för näringslivets transporter bör tidigareläggas genom slutförandet av centrala stråkprojekt som pekats ut.
- 9 Sambanden mellan internationell och nationell infrastrukturplanering bör bli tydligare framöver, särskilt kopplat till EU:s utpekade stråk och korridorer.

## Planering som bättre värderar godstransporterna

- 10 Metoder bör utvecklas för en bättre värdering av nyttor och kostnader för godstrafiken och de företag som transporterar varor.
- 11 Tydligare prioriteringsgrunder av underhållsåtgärder bör utvecklas genom en mer konsekvent och rättvisande värdering av olika åtgärder.
- 12 Näringslivet bör involveras mer i Trafikverkets kvalitetssäkring av kalkyler, prognoser m.m..

## Kompetensförsörjningen kräver bättre pendlingsmöjligheter

- 13 Pendlingsmöjligheterna på mindre orter måste förbättras, både med kollektivtrafik och personbil.
- 14 Utvecklingen av tillväxtregionernas infrastruktur och transporter bör inriktas mot att stärka pendlingsmöjligheterna och förutsättningarna för ett ökat bostadsbyggande.





# Inledning – ett globalt, ett svenskt och ett regionalt perspektiv

**EN LITEN ÖPPEN EKONOMI** som Sveriges kräver kontinuerligt en förbättring av företagsklimatet och näringslivets konkurrenskraft. Det är ingen nyhet, utan har sagts många gånger förr. Sveriges exportberoende har länge präglat landets ekonomi och företagens framgångar har legat till grund för framväxten av en stark välfärdsstat. Men världen förändras, invanda mönster och positioner ställs på prov.

En förbättrad tillgänglighet till marknader och kompetens är avgörande för svenska företags möjligheter att bidra till export och jobbtillväxt. Globala trender förändrar transportbehoven, men en växande befolkning och en högre ekonomisk aktivitet gör att transporterna fortsätter att öka.

Transporternas klimatpåverkan måste bemötas med åtgärder och styrmedel som lägger grund för såväl hållbar utveckling som en ökad konkurrenskraft. Det som behövs är smartare och energieffektiva transportupplägg, inte åtgärder som kväver efterfrågan på transporter. Den största globala klimatnyttan som Sverige kan bidra med, är sannolikt att stärka sin konkurrenskraft och vinna marknadsandelar för en, internationellt sett, koldioxidsnål produktion.

Den svenska regeringen har under våren 2016 presenterat en Nyindustrialiseringsstrategi som är tänkt att bidra till att stärka industrins konkurrenskraft och göra investeringar i svensk industri mer attraktiva. Teknikföretagen har välkomnat detta initiativ, men har samtidigt pekat på behovet av mer konkurrenskraftiga villkor kopplat till infrastruktur och skattesystem, utöver de specifika utmaningar som strategin är uppbyggd kring.

Under hösten 2016 förväntas regeringen presentera en infrastrukturproposition med ekonomiska ramar och förslag till inriktning för åtgärder i transportsystemet 2018-2029. Samtidigt bereds frågan om nya klimatpolitiska mål med förslag till kraftiga utsläppsminskningar från trafiken till 2030. Både infrastrukturen och transporternas ekonomiska styrmedel är av största betydelse för att svenska företag ska kunna möta den globala konkurrensen.

För att förstå näringslivets villkor och hur de påverkas av regeringens olika processer, behöver analysen ta in flera nivåer samtidigt. Utöver det nationella, tittar rapporten därför på den globala och den regionala utvecklingen. Utifrån detta helhetsperspektiv identifieras ett antal slutsatser för den pågående svenska infrastrukturplaneringen. Slutsatserna tar sin utgångspunkt i de utmaningar som teknikföretag och företag i transportnäringen möter vid export av produkter, import av insatsvaror och vad gäller medarbetarnas arbetsresor.

För att förstå Sveriges roll i en global utveckling, inleds rapporten med internationell utblick. Den undersöker hur och i vilken mån satsningar på infrastruktur ger bättre förutsättningar för en effektiv logistik som är en grundläggande förutsättning för tillverkning och export av varor.

Sveriges situation är summan av dess regioners varierande situationer. Rapporten ser närmare på dagens verklighet för teknikföretag i tre regioner, där exportförutsättningarna skiljer sig åt. Utifrån företagens problem och utmaningar identifieras nationella insatser som skulle effektivisera både godstransporterna och medarbetarnas pendlning, för att därigenom öka företagets konkurrenskraft.



Foto: Shutterstock

# Globaliseringens nya logik

**SVERIGE ÄR EN DEL** av den globala marknaden. Svenska företags konkurrenser verkar över hela världen. Dessutom har konkurrensen ökat under de senaste tio åren i och med utvecklingen i Asien. Detta avsnitt beskriver hur transporter, export och länders ekonomiska utveckling hänger ihop. De länder som målmedvetet satsar på transportinfrastruktur har också en konkurrensfördel.

I slutet av 2014 siktade det indiska företaget Mahindra på att köpa en majoritetspost i biltillverkaren Nevs i Trollhättan. Avsikten var att komma över Saab-varumärket. Det var inte första gången som entreprenören Anand Mahindra, som delar namn med familjeföretaget han driver, försökte ta över ett europeiskt bilmärke. Tidigare hade han bland annat varit spekulant på Jaguar Land Rover. Den klassiska brittiska bilen såldes i slutändan till Tata Motors, en annan indisk biltillverkare.<sup>1</sup> I mitten av 2015 öppnade Tech Mahindra, som grundats av samma indiska entreprenör, sitt nya kontor i Torslanda, vägg i vägg med Volvo. Företaget har inlett ett omfattande samarbete med Volvo Personvagnar som innebär att man levererar support för IT-infrastruktur och service på globalt plan.<sup>2</sup> Volvo Personvagnar köptes i sin tur redan 2010 upp av kinesiska biltillverkaren Geelys. I slutet av 2015 gick det indiska IT-konsultföretaget HCL Technologies vinnande ut i budstriden om Volvo IT.<sup>3</sup> Varför är dessa exempel på affärer intressanta? Anledningen är inte att utländska aktörer köper upp svenska företag. Det har hänt förr och kommer att hända igen, på samma sätt som svenska företag expanderar i omvärlden. Exempelen är intressanta eftersom de visar på att globaliseringens logik snabbt håller på att förändras.

Den process som vi refererar till som globalisering har pågått under många årtionden. Till en början följde den dock en logik som var förhållandevis enkel att förstå. Länder som Sverige låg långt före

när det kom till att ha hög kunskapsnivå, en välutbildad befolkning och framgångsrika företag. Företag från länder som Sverige etablerade sig i låglöneländer som Kina och Indien, där de bidrog med arbetstillfällen, höjd levnadsstandard och en gradvis teknologiöverföring. Konsumenterna i länder som Sverige kunde ta del av ett växande utbud av billiga produkter. Samtidigt behövde många arbetsgivare i väst egentligen inte oroa sig över den nya konkurrensen. Så länge som företag i länder som Sverige satsade på teknik och kvalificerade tjänster skulle de fortsätta ligga flera steg före sina konkurrenter i ”utvecklingsländerna”. Den sanningen håller snabbt på att bli förlegad.

Idag ser vi många exempel på företag från länder som Indien och Kina som inte konkurrerar med billig arbetskraft, utan snarare med ny teknik, avancerad design och hög kvalitet. Liksom sina svenska konkurrenter blir de alltmer medvetna om värdet av etiskt och miljömässigt hållbar produktion. Så sent som vid millennieskiftet var det för många närmast otänkbart att företag från Kina och Indien, eller för den delen Polen och de baltiska staterna, skulle konkurrera på lika villkor med framgångsföretagen i Sverige. En ny situation, där allt fler länder konkurrerar med hög kunskapsnivå, håller på att skapas.

McKinsey Global Institute uppskattar att år 1980 fanns 95 procent av världens 500 största företag i de traditionella industriländerna, det vill säga västländerna, Japan och de asiatiska tigerekonomierna. Under de kommande tjugo åren var bilden i stort oförändrad. År 2000 fanns fortfarande 95 procent av de största företagen i samma länder. Tio år senare hade dock andelen minskat till 83 procent, i takt med att framförallt många kinesiska företag vuxit sig stora. Fram tills 2025 förväntas andelen storföretag som finns i de traditionella industriländerna minska till 54 procent. Nära hälften av världens största företag förväntas nämligen då finnas i Asien, Afrika samt Central- och Sydamerika.<sup>4</sup>

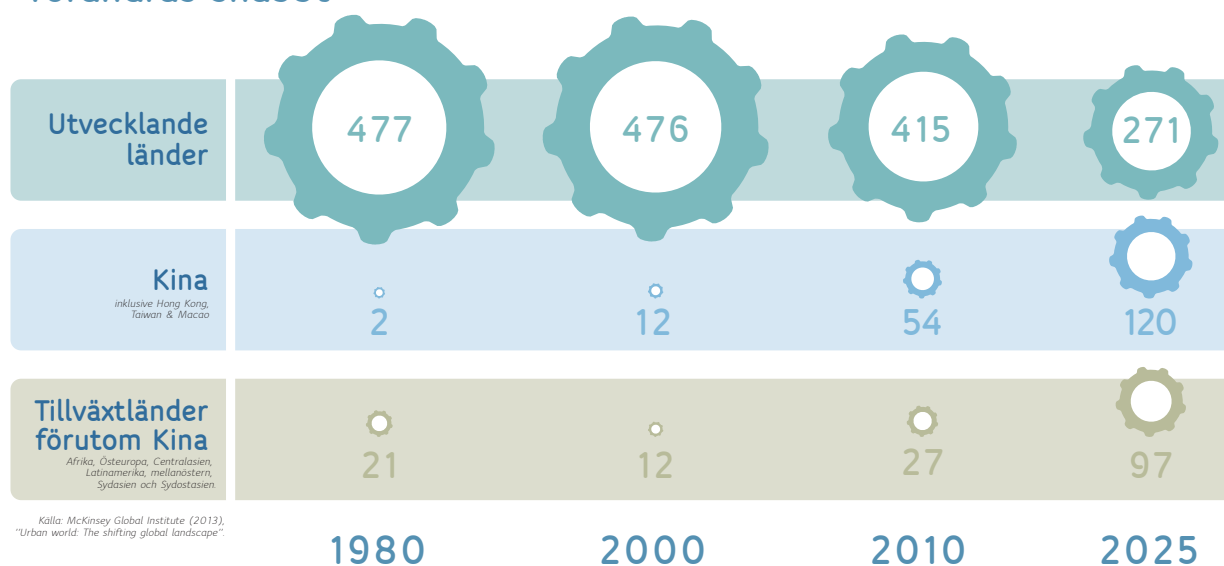
<sup>1</sup> Dagens Industri (2014).

<sup>2</sup> Göteborgs Posten (2015).

<sup>3</sup> Computer Sweden (2015).

<sup>4</sup> McKinsey Global Institute (2013).

## Framgångsföretagandets geografi förändras snabbt



Det är lätt att tolka utvecklingen som att länder som Sverige håller på att hamna i efterkälken. Om utvecklingen framöver framförallt förväntas ske i Kina, Indien, Mexiko, Iran och Etiopien, kommer då Västeuropa att förvandlas till ett dammig museum över tidigare framgång? Det är en feltolkning av utvecklingen. Vad vi ser är i själva verket en process där den globala marknaden växer snabbt, vilket skapar stora möjligheter för svenska företag som lyckas med internationell expansion. Vi ser också att Kina, för första gången i sin moderna historia, har börjat investera mera i omvärlden än vad omvärlden investerar i Kina.<sup>5</sup> Uppenbarligen ses Sverige som så pass attraktivt att investeringar från både Kina och Indien lockas hit.

Hur ska då rika länder som Sverige klara konkurrensen i en tid då konkurrensen från nya konkurrenter blir allt skarpare? Ett svar som ofta ges är att vi behöver skifta bort fokus från industrin till att enbart sälja tjänster. Kanske kan datorspel och musik täcka upp industrins värdeskapande? Det tankesättet är vare sig realistiskt eller i linje med internationell erfarenhet. Visst är det glädjande att Sverige lyckas väl inom musik och datorspel, men även här skärps konkurrensen. Dessutom kan intäkterna från dessa branscher inte jämföras med industrins bidrag till ekonomin. Moderna ekonomier växer genom en kombination av kunskapsintensiv industri och kvalificerade tjänster, inte ena

sektorn eller den andra. Sverige måste liksom andra rika ekonomier lyckas med en industriell renässans för att också framöver vara på topp. För att nå dit krävs inte bara investeringar i kunskap och en hög-utbildad befolkning.

Dessutom är det avgörande att näringsklimatet, i form av till exempel transportinfrastrukturen och energiförsörjningen, stärks.

Vi lever i en tid då globaliseringens vindar blåser åt båda hållen, då många världsledande företag växer fram i nya kunskapsekonomier som Indien och Kina. Den nya ekonomin erbjuder många fördelar för länder som lyckas väl med näringspolitiken, men innebär också att arbetstillfällena och investeringar kan flöda bort från de länder som inte lyckas skärpa konkurrenskraften.

### Industrins roll för Sveriges framtid

Industrin har spelat en avgörande roll för Sveriges resa från ett fattigt land i slutet av 1800 talet till dagens moderna välfärdssamhälle. När transportinfrastrukturen byggdes ut i form av vägar, järnvägar och hamnar, och industriföretag som Atlas Copco, Electrolux, SKF och Ericsson växte fram, började Sverige utmärka sig som en kunskapsintensiv industrialisation. Över tid har tjänsteinnehållet i ekonomin ökat. En vanlig föreställning är att den trenden kommer att fortsätta, tills industrin bara spelar en marginell roll för svensk ekonomi. Denna föreställ-

<sup>5</sup> Läs mer i Sanandaji och Rankka (2015).

ning bygger dock på ett missförstånd över den ekonomiska utvecklingens drivkrafter.

Det är inte så att rika länders industrier saknar förmågan att konkurrera med nya industriländer. En viktig förklaring till den ekonomiska återhämtningen i USA efter den globala finanskrisen 2007/2008 var till exempel en industriell renässans. Visst har en del industriföretag fortsatt att lokalisera bort sin verksamhet från USA till länder med lägre lönenivåer. Samtidigt har dock nya industrier vuxit fram, bland annat med investeringar från Asien. Vissa företag har till och med investerat stora summor för att flytta tillbaka produktion till USA.

År 2003 skapades som exempel cirka 12 000 nya industrijobb i USA. Samtidigt flyttades 150 000 arbetstillfällen utomlands, framförallt till låglöneländer som Kina, i en process som refereras till som ”off-shoring”. Under 2014 minskade antalet jobb som lokaliserades bort från landet till cirka 50 000. Samtidigt tillkom cirka 60 000 nya industrijobb, bland annat genom ”re-shoring”, det vill säga att företag som tidigare lokaliserat bort sin produktion flyttade hem den igen.<sup>6</sup>

Varför kan samma företag som investerat många miljoner på att utlokalisera ett företag investera ännu mera för att flytta tillbaka den? Den enkla

förklaringen är att löner inte är det enda som spelar roll för industrin. Industriföretagen som överväger re-shoring nämner kostnadsbesparingar och högre kvalitet som skäl till återflytt, samt möjligheten att närma sig den inhemska marknaden.<sup>7</sup> Intresset är i synnerhet stort för etablering i de delar av landet där faktorer som infrastruktur, näringsklimat och energipriser är fördelaktiga för industrin.<sup>8</sup>

Under senare tid har den pessimistiska inställning till industriell utveckling som rått i västvärlden börjat ändras. Europeiska kommissionen manade i början av 2014 medlemsländerna ”att inse industrins centrala betydelse för att skapa jobb och tillväxt och att integrera industrirelaterade konkurrensfrågor i alla politikområden”. Kommissionens mål är att främja ”en europeisk industriell renässans”.<sup>9</sup>

Perspektivet ligger i linje med den moderna ekonomins förutsättningar. Visst har industrins roll i ekonomin förändrats på grund av en rad trender, som ökad global konkurrens, ökat tjänsteinnehåll, ökat kunskapsinnehåll och snabb teknisk utveckling – men den förblir avgörande för samhällsutvecklingen. Länders vars industrisektorer inte förnyas och anpassar sig riskerar mycket riktigt att hamna

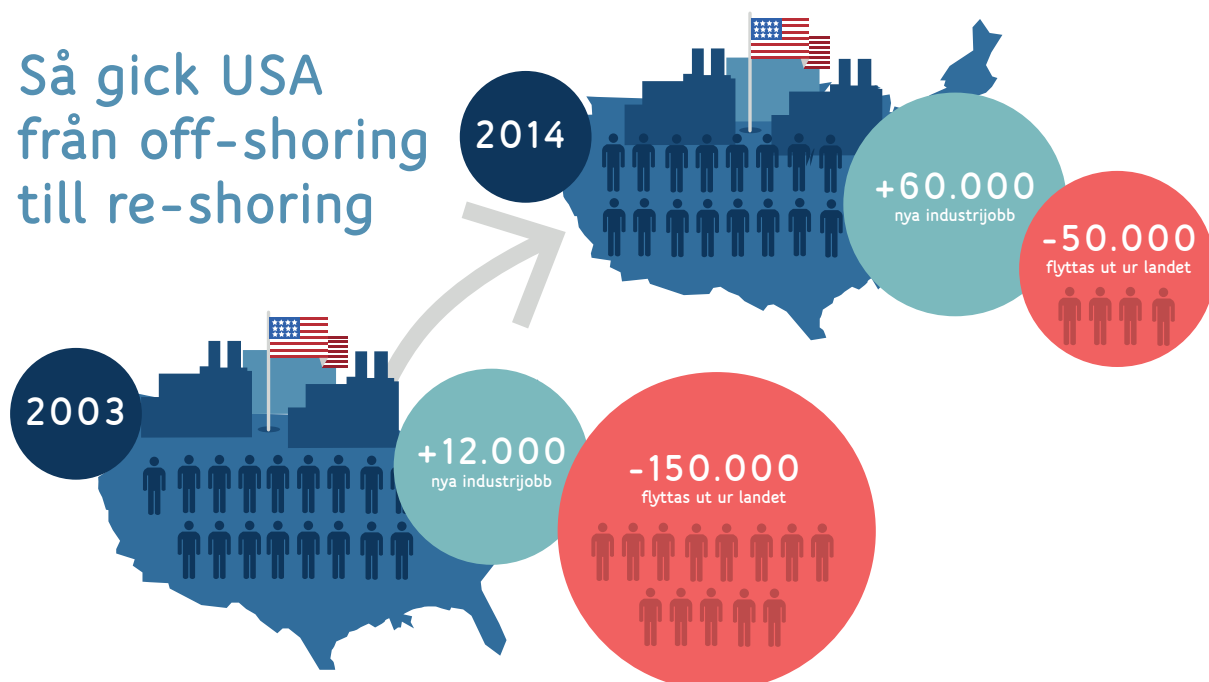
<sup>6</sup> Market Watch (2015).

<sup>7</sup> Massachusetts Institute of Technology (2013).

<sup>8</sup> Vilket förklarar varför framförallt delstaterna i de södra delarna av USA attraherar de nya industrijobben.

<sup>9</sup> Europeiska kommissionen (2014).

## Så gick USA från off-shoring till re-shoring



på efterkälken. De som lyckas med en nyindustrialisering kan däremot lyckas väl, eftersom industrin är en central del i den näringskedja som den moderna samhällsekonomin bygger på.

Tillverkningssektorns bidrar direkt med ungefär en femtedel av det samlade ekonomiska värde som produceras i Sverige och andra utvecklade ekonomier i Europa. Resten av ekonomierna utgörs av bland annat affärstjänster, byggtjänster, handel, offentliga tjänster, turism och personliga tjänster.<sup>10</sup> Utan industrin skulle dock samhällsekonomin inte gå runt. Industrin, inklusive industrinära tjänster, står till exempel för tre fjärdedelar av den svenska exporten.<sup>11</sup> Dessutom sker nästan tre fjärdedelar av de direkta satsningarna på forskning och utveckling i Sverige inom industrin.<sup>12</sup> Industrisektorn är helt enkelt en viktig katalysator för resten av samhällsekonomin. Utan den skulle det vara svårt, om ens möjligt, att finansiera välfärdstjänster och stora delar av den privata servicemarknaden. Med tanke på industrins betydelse är det bekymmersamt att industrisektorn i Sverige under senare tid upplevt en stagnerande utveckling. Som visas i nästa avsnitt gäller detta också en rad andra moderna ekonomier. Samtidigt finns också länder som gått emot strömmen, genom att tack vare goda förutsättningar i form av välfungerande kommunikationer, kunskapsinvesteringar, energipriser och skattevillkor bana väg för industriell tillväxt.

<sup>10</sup> Eurostats databas.

<sup>11</sup> Sanandaji (2015).

<sup>12</sup> SCB (2014).

## Lär av omvärlden

Samtidigt som industrin i Sverige förvisso står för ett viktigt bidrag till ekonomin har den under senare tid upplevt en stagnerande utveckling. Mellan 2000 och 2013 minskade den industriella produktionen med 0,2 procent i Sverige. Det är inte en ovanlig utveckling, i ett Europa där många länders industrier stagnerat. Samtidigt finns vissa västeuropeiska länder vars industrier har lyckats växa trots den omfattande konkurrensen. Det handlar om Belgien, Irland, Österrike, Tyskland och Nederländerna. I genomsnitt har produktionen i dessa länder ökat med 2,1 procent per år.<sup>13</sup>

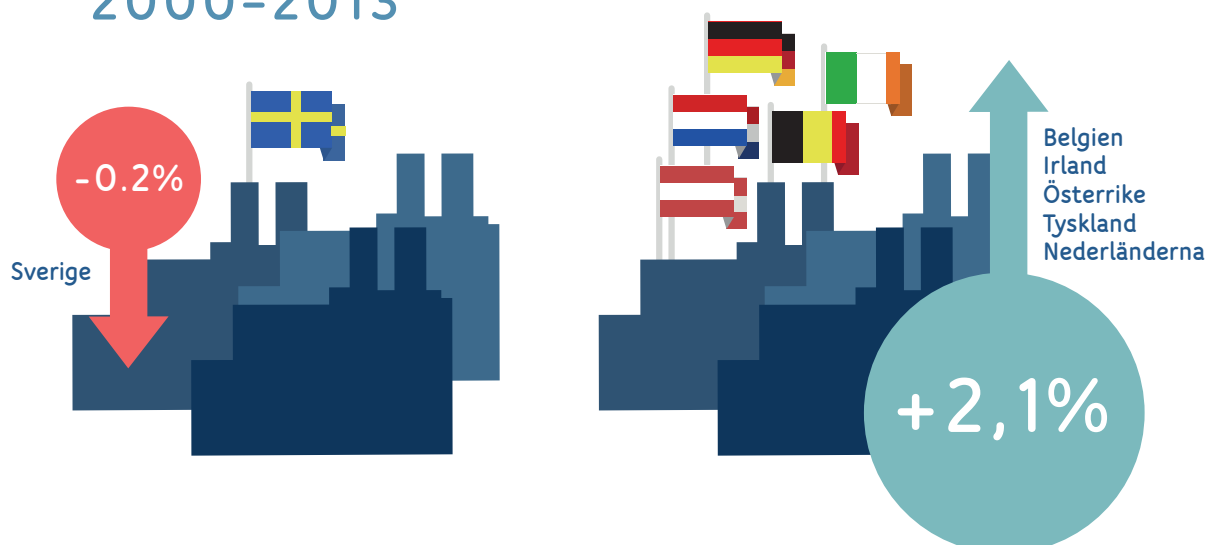
En rapport som Siemens publicerat beräknar det samhällsvärde som skulle skapas om Sverige fram tills 2040 kunde växla om från den stagnerande utveckling som tidigare skett (-0,2 procents årlig förändring) till utvecklingstakten i de fem ovan nämnda västeuropeiska länderna (+2,1 procent årlig förändring). Det ackumulerade ökande ekonomiska värde som skulle skapas fram tills år 2040 genom högre industriell tillväxttakt motsvarar drygt 6 800 miljarder kronor, vilket är nära fem gånger det nuvarande värdet av de sex stora AP-fonderna.<sup>14</sup>

Som visas i bilden nedan slog den globala finanskrisen hårt mot de rika ländernas industrisektorer. Flertal länder hade så sent som 2013 ännu inte återhämtat sig från den nedgång som krisen ledde

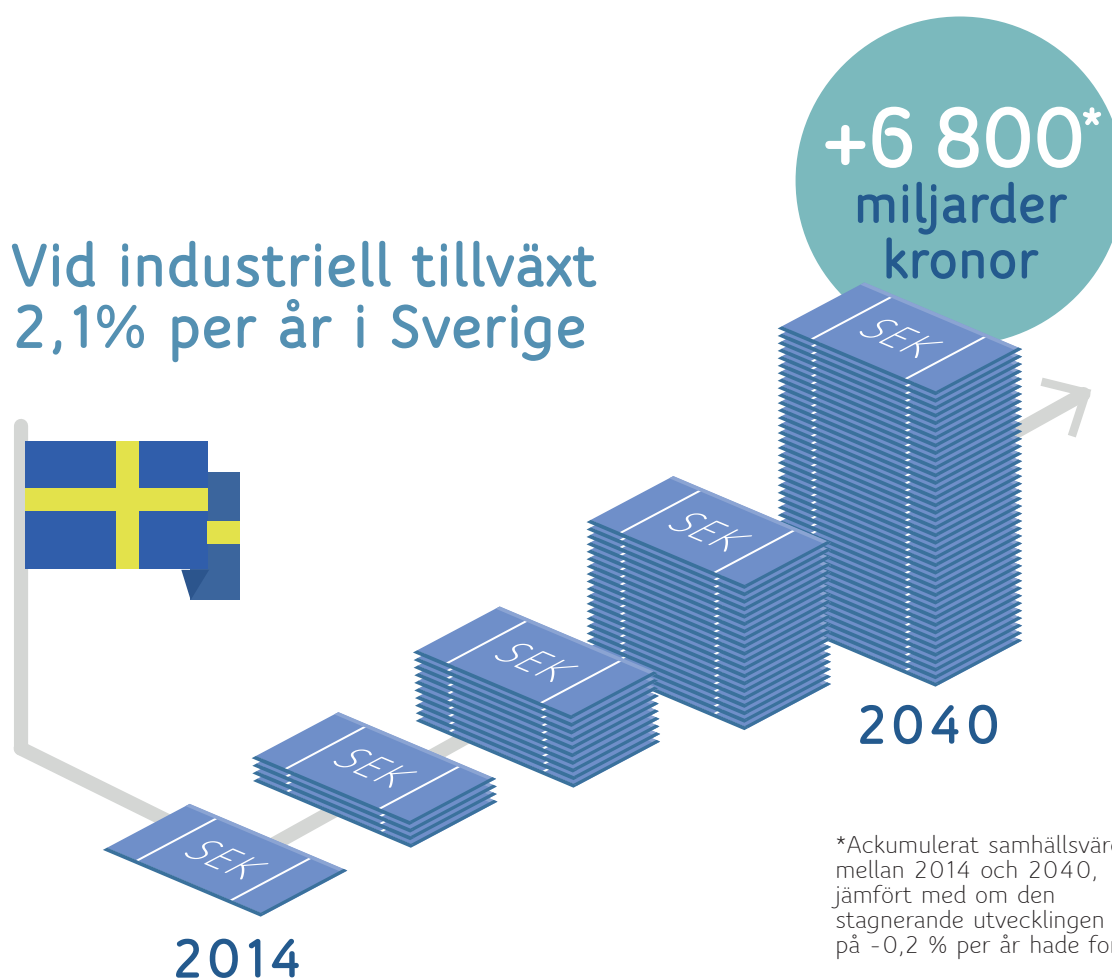
<sup>13</sup> Sanandaji (2015).

<sup>14</sup> Ibid.

## Industriell tillväxt/år 2000-2013



## Vid industriell tillväxt 2,1% per år i Sverige



till. Samtidigt finns också en grupp länder som har gått emot strömmen. Det tydligaste exemplet är Sydkorea, vars industriella produktion ökade med 26 procent mellan 2008 och 2013, en klar skillnad jämfört med Sverige där den minskade med 14 procent.<sup>15</sup> Utvecklingen kan te sig märklig vid en första anblick. Trots allt är Sydkorea ett land med relativt höga lönenivåer, som är en direkt granne till låglönelandet Kina. Istället för att trängas undan av den kinesiska konkurrensen har dock sydkoreanska industriföretag vuxit i symbios med kinesisk industri. Vägen till framgång tycks ha varit att satsa brett på att skapa ett gott näringsklimat för industrin.

Sydkorea rankas av affärstidningen Bloomberg som världens mest innovativa ekonomi, bland annat eftersom statliga satsningar på forskning och utveckling har kompletterats med att uppmuntra näringslivets investeringar i kunskap.<sup>16</sup> Landets industrisektor har dragit nytta av detta försprång, i en tid då industrin blir alltmer kunskapsintensiv.

Dessutom kombinerar landet ett gott näringsklimat med omfattande investeringar i transportinfrastruktur. Såväl offentlig sektor som privata aktörer investerar stort i Sydkoreas infrastruktur. Landets infrastruktur företag har kommit så långt i sin utveckling att de utför stora projekt i alltifrån Kina till Australien, Indien och Mexiko.<sup>17</sup>

Även i andra länderna som upplevt en positiv industriell utveckling har nyckeln till framgång varit en framtidsinriktad politik. I Israel utvecklas industrin tack vare högkvalificerad tillverkning. Till exempel har Intel gjort en stor investering i landet för att tillverka mikrochip.<sup>18</sup> Regeringen uppmuntrar liknande projekt genom riktade skattelättnader.<sup>19</sup> I USA drivs utvecklingen fram i delstater som kombinerar gott näringsklimat med välfungerande infrastruktur. De amerikanska delstater som har välutvecklad transportinfrastrukturen och utbyggt industriparkeer som har attraherat nya industriella investeringar.<sup>20</sup>

<sup>15</sup> Industriarbetsgivarna (2016).

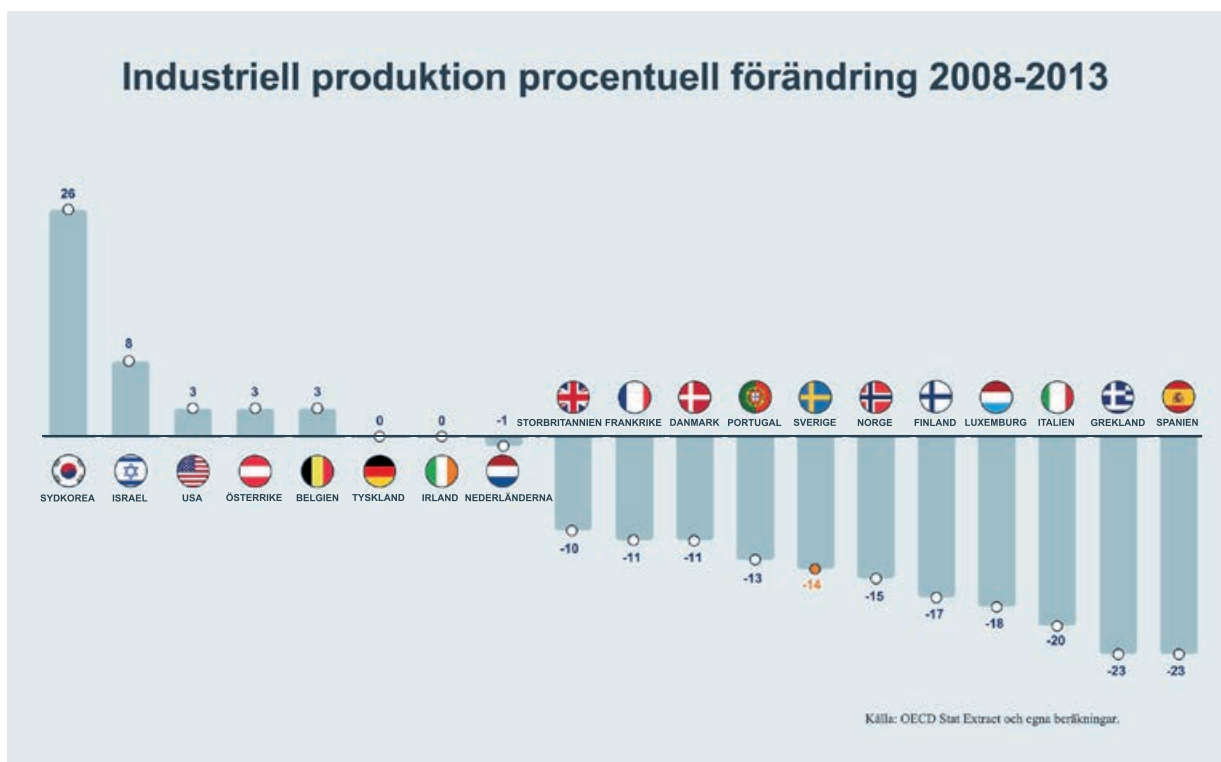
<sup>16</sup> Bloomberg (2016).

<sup>17</sup> White & Case (2016).

<sup>18</sup> Forbes (2014).

<sup>19</sup> Cnet (2014).

<sup>20</sup> NAIOP (2014).



En motivering till re-shoring i USA är att företagen kan dra nytta av välfungerande transporter i USA. Därmed kan de billigare, mera tillförlitligt och snabbare nå ut till konsumentmarknaderna i Nordamerika. Att minska transporttiden kan vara särskilt viktigt för innovativa och konkurrensutsatta näringar, där det i synnerhet är viktigt att nå ut till marknaden före konkurrenterna.<sup>21</sup> Belgien och Österrike är andra exempel på länder vars industrier drar nytta av välfungerande transportinfrastruktur.<sup>22</sup>

Utvecklingen visar oss alltså två saker. Det första är att föreställningen om en industriell stagnation i rika länder som Sverige kan bli en självuppfyllande profetia. Om inte förutsättningarna för industriell utveckling stärks kan det mycket väl vara så att framtidens industrier växer fram i andra delar av världen, och att svensk samhälls ekonomi därmed hamnar på efterkälken.

Samtidigt är det uppenbarligen som så att också rika västländer kan bli vinnare i den globala konkurrensen. En kombination av god kompetensförsörjning, satsningar på infrastruktur och offensiv näringspolitik har resulterat i industriell renässans såväl bland

en del av våra västeuropeiska grannländer som på andra sidan Atlanten. Vad krävs då för att Sverige ska hamna på topp?

### Back to basics

Industrins förutsättningar förändras idag genom en rad långsiktiga samhällstrender. Det första är att samhällssekonomi blir alltmer kunskapsintensiv. Värdet av innovationer, industriella patent och andra former av kunskap växer med tiden. En studie visar att investeringar i kunskap redan har blivit lika omfattande som fysiska kapitalinvesteringar i länder som Sverige, USA, Finland, Frankrike och Storbritannien.<sup>23</sup> Utvecklingen drivs i stor utsträckning inom industrin. De investeringar i formell kunskap som sker i näringslivet handlar nämligen i många fall om att ta fram nya produkter eller tillverkningsmodeller. De handlar också om att koppla olika former av avancerade tjänster till industriprodukter.

En annan långsiktig utveckling är just den så kallade tjänsteföringen av samhällssekonomi. Som regel efterfrågar konsumenter inte bara varor, utan vill också att relevanta tjänster kopplas till produk-

<sup>21</sup> Se till exempel OECD (2011) samt Europeiska kommissionen (2015).

<sup>22</sup> Cerasis (2015).

<sup>23</sup> OECD (2013).



terna. De avancerade smarta mobiltelefoner som idag ägs av miljarder människor runtom i världen är exempel på hur innovationer inom tillverkning och tjänstesektorn samspelar. Telefonerna skulle inte vara särskild användbara om de inte var kopplade till telefonitjänster, och via olika appar dessutom till en myriad av specialiserade tjänster. Å andra sidan skulle dessa tjänster inte ha varit möjliga utan själva hårdvaran i smarta mobiltelefoner.

En snabb automatisering håller samtidigt på att ske. Begreppet Industri 4.0, som vuxit fram i samverkan mellan akademi, näringsliv och politik i Tyskland, bygger på visionen om att långtgående förnyelse av industrin, digitalisering och automatisering av såväl design som produktion. Industrirobotarna och de smarta datorsystemen gör mycket riktigt inbrott i industrin. Världsbanken har som exempel noterat att 200 000 industrirobotar tas i bruk varje år globalt, en hög siffra som stiger snabbt år för år.<sup>24</sup> Nya tillverkningsmetoder, som till exempel 3D-printing där hela strukturer av metaller, plaster och biomaterial kan "skrivas ut". År 2015 lyckades den amerikanska biltillverkaren Local Motors, som första företag i världen, "skriva ut" en fungerande bil med 3D-skrivare.<sup>25</sup>

Det är lätt att få bilden av att industrins förutsättningar i grunden håller på att förändras. Digitala fabriker, bilar som "skrivas ut", tjänstefiering, högre kunskapsinnehåll och snabbt ökande global konkurrens påverkar all industri. Det är dock viktigt att hålla i sinnet att industrin alltid varit i kontinuerlig förändring, ända sedan Sverige i slutet av 1800-talet tog steget mot en industrination genom utbyggnad av infrastruktur, näringsreformer och investeringar i nya fabriker.

Företag som Atlas Copco, Electrolux, SKF och Ericsson grundades i slutet av 1800-talet och början av 1900-talet och blev världsledande, just eftersom de var kunskapsintensiva företag som låg före i teknikutvecklingen, hade kvalificerade medarbetare och kontinuerligt satsade på att förbättra produktionen genom automatisering. Sverige var ett bra land för dessa företag att växa fram eftersom transportinfrastrukturen var välutbyggd, energikostnaderna låga, förutsättningarna till internationell handel goda och näringsklimatet förmånligt.

Världen förändras, men de förhållanden som krävs för att industrin ska utvecklas väl förblir den samma. Grundförutsättningarna för en god industriell utveckling är på många sätt idag samma som när Sverige genom investeringar i infrastruktur, kunskap och fabriker började sin resa mot ett välutvecklat välfärdssamhälle. De amerikanska delstater som lyckats locka till sig industriella investeringar från omvärlden har som tidigare nämnt utvecklat transportinfrastrukturen och byggt industriparke- rer dit ny tillverkning smidigt kan lokaliseras.<sup>26</sup> En "back to basics" strategi, det vill säga att fokusera på grundfaktorer som länge varit avgörande för industrins konkurrenskraft, tycks också idag fungera väl.

Det är till exempel uppenbart att transporter spelar en avgörande roll för industrinäringen. En ny trend i industrin är att företag fokuserar på sina kärnverksamheter och outsourcar aktiviteter som logistik. En annan är att större krav ställs på låga transportkostnader och smidiga transportkedjor. Det borde inte komma som en förvåning att kraven på effektiv logistik ökar. I en alltmer globaliserad och föränderlig världsmarknad kan små skillnader i transportkostnader och i förekomsten av förseningar spela stor roll.<sup>27</sup> Satsningar på att bygga ut infrastrukturen och minska handelshindren, exempelvis genom att skapa bättre fungerande tullar och investera i vägar, hamnar och järnvägar, kan spela stor roll för den industriella konkurrenskraften.

Potentialen för Sverige att växa som en kunskapsintensiv industrination, där ledande företag inom tillverkning samspelar med kvalificerade tjänsteföretag i att skapa framtidens exportintäkter, är god. Industrier i Sverige kan växa genom att sälja till växande globala marknader och locka till sig investeringar från omvärlden. Samtidigt kan vi inte bortse ifrån att risken finns för att industriell stagnation blir en självuppfyllande profetia. Framtiden är ännu inte given. Sveriges industriella utveckling kommer i stor utsträckning bero på de förbättringar av näringsklimatet, eller brist därpå, som idag sker.

<sup>24</sup> Världsbanken (2016).

<sup>25</sup> Forbes (2015).

<sup>26</sup> NAIOP (2014).

<sup>27</sup> Se till exempel Cerasis (2014).

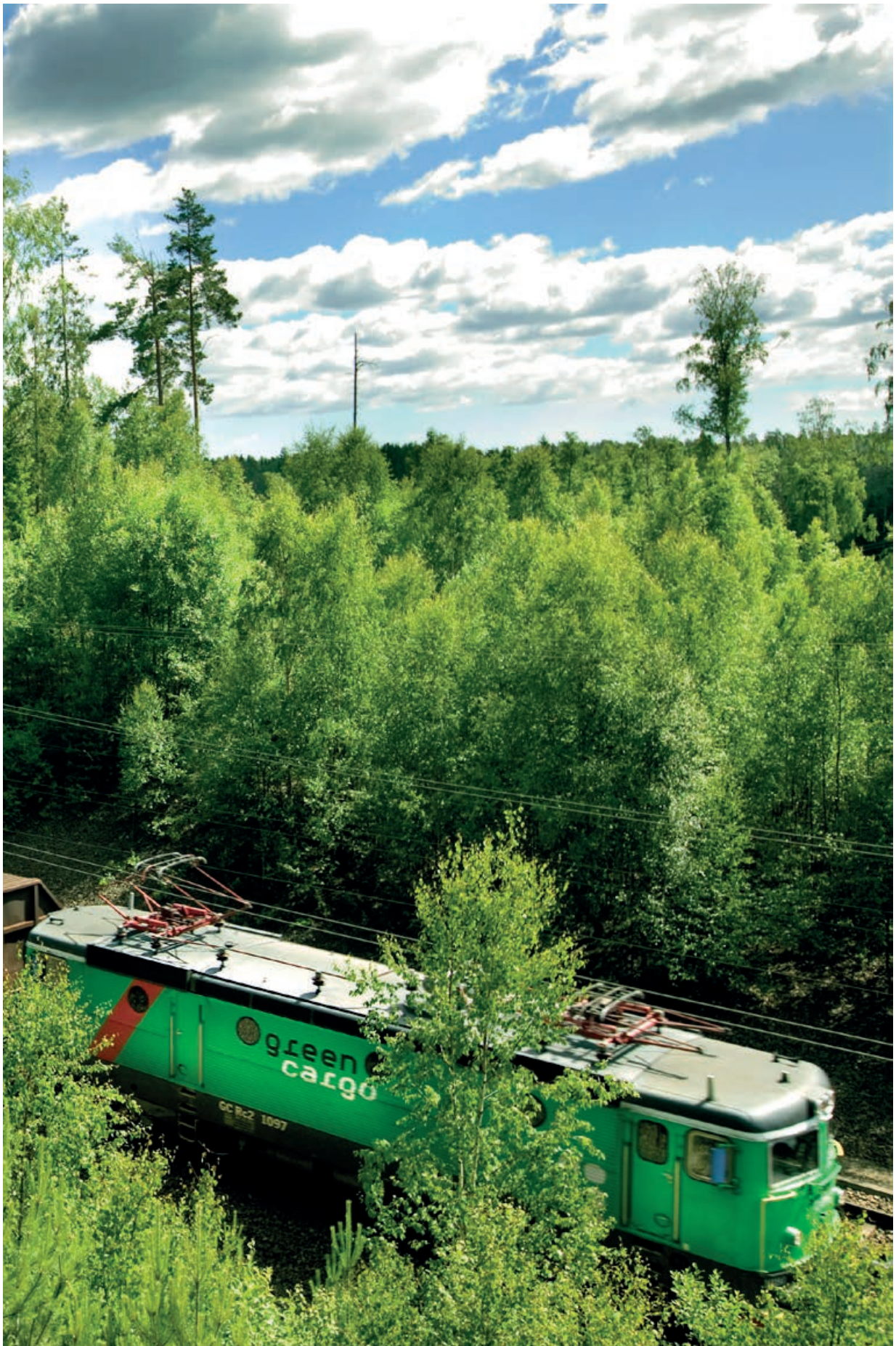


Foto: Green Cargo.

# De svenska teknikföretagens transportutmaning

**DEN SVENSKA EKONOMIN** är sedan länge starkt beroende av konkurrenskraftig utrikeshandel och baserad på varor och tjänster med ett högt kunskapsinnehåll. Sverige har en hög andel av både export och import jämfört med övriga EU och OECD. Exportens utveckling framöver avgörs av hur konkurrenskraftigt det är att producera varor i Sverige. Tillgången till arbetskraft, rimliga skattenivåer och politisk stabilitet är avgörande faktorer, men det är också tillgången väl fungerande infrastruktur och transporter.

## Näringslivsklimatet och transporterna

En effektiv export ställer höga krav på transporterna till och från tillverkningen. Konkurrensen på en global marknad förutsätter fungerande och prisvärda logistikflöden, vilket i sin tur kräver en transportinfrastruktur som är robust och har en hög kapacitet. Generellt går utvecklingen mot mindre orderstorlekar med tätare leveranser och kortare ledtider. Kraven på leverans- och tidsprecision ökar.

Teknikföretagen transporterar en mångfald varor, alltifrån stora transformatorer som kräver tunga sjö- och/eller järnvägstransporter, till komponenter som måste flygas in till produktionen ”just-in-time”. Många företag köper in komponenter som enbart tar upp en mindre del av en container men behöver levereras inom kort tid, i vissa fall inom ett dygn. Variationen av transportsätt innebär att teknikföretagen är särskilt beroende av flexibilitet och pålitlighet från samtliga transportslag.

Sveriges förhållandevis stora avstånd till många marknaderna blir i praktiken ännu längre till följd av en dåligt fungerande transportinfrastruktur. Förstärkningar i transportsystemet leder till lägre transportkostnader, kortare restider och större tillförlitlighet. Ökad tillgänglighet ger också en rad dynamiska följd effekter i form av vidgade marknader.

Teknikutveckling i form av digitalisering och automatisering förändrar företagens transportbehov. De globala trenderna minskar inte kraven på näringslivets olika transporter, snarast skärps kraven på en fungerande godshantering. Dessutom är goda pendlingsmöjligheter som stödjer rekrytering, både i storstäder och på mindre orter, viktiga för företagens överlevnad.

## *Minskad rörlighet är inget alternativ – lösningen är ökad effektivitet*

Prognoserna i Sverige och internationellt talar entydigt om ökade transporter under kommande decennier. Trafikverkets inriktningsunderlag från november 2015 bedömer att persontransporterna ökar med ca 25 procent mellan 2010 och 2030 och godstransporterna med ca 55 procent. Till 2050 beräknas lastbilstransporterna öka med ca 100 procent jämfört med 2010. EU-kommissionen har prognostiserat drygt 80 procents ökning av det europeiska godstransportarbetet 2005–2050. Samtidigt har kommissionen fastställt målet att minska transporterarnas utsläpp av växthusgaser med minst 60 procent 1990-2050, vilket ska göras utan att ”äventyra rörligheten”.<sup>28</sup>

Transporternas utsläpp av växthusgaser utgör en stor utmaning för Sverige, men det betyder inte att lösningen ligger i att minska transporterna. Nyckeln är att effektivisera och utveckla smartare transportupplägg. Företagen, både de som köper och som utför transporterna, står bakom en omställning av transportsektorn för att minska fossilberoende och utsläpp. Det pågår en kontinuerlig och snabb energieffektivisering inom transportbranschen.

Det är viktigt att förbättra förutsättningarna för att flytta över mer av godset till de mest energieffektiva transportslagen. Men tågtransporter är inte ett realistiskt alternativ för att hantera hela transportked-

<sup>28</sup> EU-kommissionen (2011)

jan för många svenska teknikföretag. Att utveckla, inte avveckla vägtransporterna är därför nödvändigt. Vid sidan av motor- och bränsleutvecklingen pågår forskning och innovation för att utveckla teknik, affärsmodeller och incitament för effektivare logistik, genom t.ex. ruttoptimering, ökad fyllnadsgrad och längre fordon.

### **Styrmedel som stärker konkurrenskraften**

Beskattningen av utsläpp är ett viktigt instrument för att påverka utvecklingen, men skatterna kan också försvaga näringslivets konkurrenskraft om de utformas på ett felaktigt sätt. Skatter och regelverk ska fungera innovations- och teknikdrivande för miljöarbetet, inte tillväxthämmande. Ekonomiska styrmedel för att uppnå klimatmål måste vara konsekventa och långsiktigt förutsägbara för att ge goda incitament.

Miljömålsberedningen har fram till juni 2016 arbetat på regeringens uppdrag för att ta fram förslag på nya svenska klimatmål och ett klimatpolitiskt ramverk till år 2050. Etappmål och en styrmedelsstrategi syftar till att Sverige ska gå i täten för en global omställning, bl.a. genom att tidigt vidta olika åtgärder.

Näringslivet ser också värdet av tidiga investeringar för att kunna vara innovativa och marknadsledande. Men det måste finnas ett tydligt globalt perspektiv. Sverige kan inte ensidigt sätta mycket höga utsläppsmål med hårda styrmedel och samtidigt förvänta sig att kunna upprätthålla en stark internationell konkurrenskraft inom sektorer som är beroende av råvaror, energi och transporter. Ledarskap i klimatomställningen handlar inte om att ha högst skatter eller minska transporter mest, utan om att var en förebild för hur konkurrenskraft och tillväxt kan förenas med minskade utsläpp.

### **SLUTSATSER**

- En svensk nyindustrialisering – som skulle innebära ökad tillväxt och fler jobb, inte minst i glesbygd – kräver bättre fungerande och mer konkurrenskraftiga transporter.
- Politiken ska bidra till att öka transporternas effektivitet, inte till minskad rörlighet.
- Skatter och avgifter på trafikområdet ska vara innovationsdrivande, inte tillväxthämmande.

## **Hinder och osäkerheter för företagens transporter**

Teknikföretagens leveranser vilar på en sårbar kedja av olika transportslag som är beroende av varandra.

För många företag börjar transporten med en lastbil. För vissa med att tåget avgår från företagets industrispår som ansluter till det statliga väg- eller järnvägsnätet. Transporten sker inte sällan till en hamn där varorna flyttas över till fartyg. Gemensamt för de exporterande företagen är att toleransen mot förseningar är liten och att flödet måste fungera. Att optimera transporttiden är vitalt för att få möjlighet att utveckla verksamheten. Företagen som producerar högteknologiska produkter för export över hela världen får lägga ner mycket tid på att säkerställa transportflöden. Det gäller oavsett om de har sin produktion i Norrland, Mellansverige eller i de södra landsdelarna.

### **Försämrad standard på väg och järnväg**

Det svenska transportsystemets sårbarhet orsakar stora kostnader för transportköpare och transportföretag. Osäkerheter om kvalitet och kapacitet är något alla transportslag och branscher brottas med. Återkommande trafikavbrott och låg bärighet på vägar och järnvägar ökar kostnaderna för industrin och hotar konkurrenskraften. För teknikföretagen medför transportstörningar direkt minskad volym i produktionen, stilleståndskostnader och leveransförseningar.

I sitt inriktningsunderlag från november 2015 konstaterade Trafikverket att problemen framförallt handlar om bristande kapacitet och tillförlitlighet. Det gäller både otillräcklig spårkapacitet och bristande bärighet på väg och järnväg. Trafikverket påtalar att bristerna finns i hela landet och blir särskilt uttalade i områden där järnvägen domineras av enkelspår.

Studier av järnvägstrafiken<sup>29</sup> visar också att de långa trafikavbrotten blivit allt vanligare under senare år, framförallt kopplat till urspårningar och svåra väderförhållanden. Urspårningarna har blivit vanligare som följd av ökad trafik, och därmed ökat slitage, tillsammans med eftersatt underhåll.

På vägsidan har det tidigare varit främst på lågtrafikerade sträckor som brister i bärighet ökat fordonskostnader och risken för hastighetsreduktioner, vilket framförallt har berört skogsnäringen. Men

<sup>29</sup> Nelldal (2014) och Nelldal (2015)

produktionens utveckling innebär att kraven på bärighet successivt höjs och blir en angelägenhet för fler företag. Volymen av tunga vägtransporter har ökat och fordonen som trafikerar vägarna blir allt tyngre, vilket påskyndar vägstandardens nedbrytning. Planerna på att upplåta en del av vägnätet för 74 tons fordon gör att brister framöver kan förväntas på större delen av det statliga vägnätet.

### ***Osäkerhet och höjda kostnader för flyget och sjöfarten***

En rad svenska flygplatser omgärdas av stora osäkerheter. I Stockholmsregionen finns frågetecken för Brommas framtid och för möjligheterna att utveckla Arlanda. På många orter runt om i landet har staten dragit tillbaka sitt ägar- och finansieringsansvar för flygplatsen och kommunernas förutsättningar att långsiktigt driva verksamheten är i flera fall begränsade och hotade av EU:s regelverk.

Regeringen eftersträvar dessutom att höja kostnaderna för flyget och utreder hur en skatt på flygresor ska införas. En flygskatt skulle få en direkt effekt för företag främst i norra Sverige i form av ökade kostnader och försämrade konkurrenskraft. För många företag finns inga transportalternativ till de flygresor som genomförs i dag.

Å andra sidan har regeringen utlovat en svensk flygstrategi under 2016, i syfte att utveckla flyget mot fler internationella destinationer som ger företag en bättre tillgänglighet till Sverige och skapar förutsättningar för ökad export. Det är viktigt att dess motsägelsefulla initiativ utvecklas på ett sätt som sammantaget stärker de svenska företagens tillgänglighet och konkurrenskraft.

Sjöfarten har en stor potential för att effektivt frakta stora mängder gods och det finns kapacitet i de svenska hamnarna för att öka transporterna. Men staten har medverkat till flera beslut som bidragit till fördröjade transporter till sjöss. För sjöfarten trädde under 2015 nya regler i kraft för hur mycket svavel som får släppas ut i Östersjön och Nordsjön. Regelverket har beslutats stegvis inom den internationella sjöfartsorganisationen IMO och inom EU, men med bristande konsekvensanalyser. De svenska branscher som särskilt berörs har haft svårt att vinna gehör för sina synpunkter om hur en omställning till miljövänligare tekniker och bränslen kan ske med bibehållen konkurrenskraft.

Kopplat till sjöfarten har presenterade regeringen hösten 2015 en maritim strategi, som bl.a. berör transportfrågorna. I strategin konstateras att likvär-

diga konkurrensvillkor är av största vikt för svenska rederier i internationell trafik samt att regeringen avser att se över möjliga regelförändringar inom sjöfartsområdet och återkomma samlat kring dessa.

### **SLUTSATSER**

- Bristande kapacitet och tillförlitlighet hos väg- och järnvägssystemet orsakar stora kostnader och konkurrensnackdelar för svensk exportindustri.
- Regeringens strategier och andra initiativ på flyg- och sjöfartsområdet behöver resultera i minskad osäkerhet kring framtida kostnader och villkor för näringslivets resor och transporter.

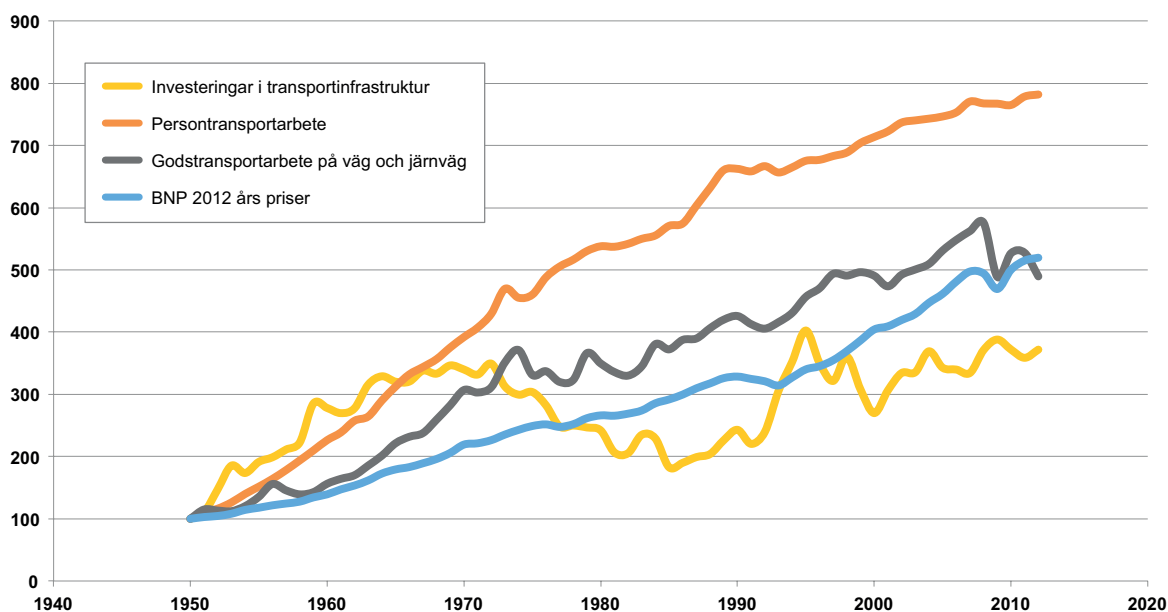
### **Otillräckliga och missriktade infrastruktursatsningar**

Under de senaste åren har regeringen i ett par steg genomfört budgetsatsningar på infrastrukturen. Men det har skett från en låg nivå och efter lång period då vägar och järnvägar har missköts. Det är uppenbart att för lite resurser satsats på vissa åtgärdsstyper under en lång rad av år, framförallt på järnvägens förebyggande underhåll. Att den svenska infrastrukturen är eftersatt har dock fler orsaker än brist på pengar. Bakom problemen ligger en kombination av kunskapsbrist, resursbrist och felaktiga prioriteringar.

### **Långsiktiga underinvesteringar**

Transportföretagen har tillsammans med konsultföretaget WSP tagit fram statistik för att illustrera utvecklingen av investeringarna i transportinfrastruktur under perioden 1950-2012, jämfört med utvecklingen av BNP. Analysen utgick från transportarbetet, det vill säga belastningen på vägar, järnvägar, flygplatser, hamnar och godsterminaler. Transportarbetet bör långsiktigt utvecklas ungefär som BNP. Fram till mitten av 1960-talet ökade investeringarna snabbare än både transportarbetet och BNP. Investeringstakten var så hög att den höll jämna steg med massbilismens genombrott. Efter 1970-talet skedde dock en ordentlig avmattning. Från mitten av 1980-talet ökade investeringarna på nytt och under det tidiga 1990-talet skedde en dramatisk uppgång som efterföljdes av en lika dramatisk nedgång under slutet av 1990-talet.

## Investeringar i transportinfrastruktur (fasta priser), persontransportarbete, godstransportarbete samt BNP (fasta priser) 1950–2012. 1950=index 100



Källa: WSP:s bearbetning av data från SCB/rAps och Trafikanalys

Sett över hela perioden, 1950–2012, har investeringarna i transportinfrastruktur vuxit betydligt långsammare än såväl BNP som transportarbetet. För att ligga helt i fas med BNP skulle investeringarna år 2012 ha varit omkring 40 procent högre. För att hålla jämn takt med godstransportarbetet hade det krävts drygt 30 procent högre investeringar.<sup>30</sup>

Trafikverket har i sitt inriktningsunderlag inför 2016 års infrastrukturproposition betonat att det krävs kraftigt ökade resurser till drift och underhåll för att upprätthålla infrastrukturens funktionalitet. Trafikverket föreslår att drift och underhåll bör prioriteras i förhållande till större investeringar. För att vidmakthålla funktionaliteten på dagens nivå bedömer Trafikverket att det årliga behovet är 6–7 miljarder kronor högre än nuvarande anslagsnivå. För att eliminera det eftersläpande underhållsbehovet under kommande tolvårsplan, krävs enligt Trafikverket ytterligare 4–5 miljarder kronor per år. Sammantaget föreslår Trafikverket en ökning av drift- och underhållsinsatserna från 269 till 399 miljarder kronor sett över tolv år. Av ökningen på 130 miljarder kronor föreslås 79 miljarder kronor avsättas för järnvägen och 51 miljarder kronor för vägnätet.<sup>31</sup>

<sup>30</sup> WSP (2014)

<sup>31</sup> Trafikverket (2015)

### ***Kunskapsbrist och felaktiga prioriteringar***

En rad granskningar under senare år, av bl.a. Riksrevisionen, Utredningen om järnvägens organisation (SOU 2015:42) och Trafikverkets egen internrevision, har kritiserat underlagen som används för att bedöma underhållsbehoven för järnvägssystemet. Granskningarna har identifierat stora kunskapsbrister om vilken standard infrastrukturen har och hur pengarna egentligen används.

Avvägningen mellan nyinvesteringar och underhållsåtgärder, liksom prioriteringar mellan olika investeringar, har också kritiserats av bl.a. Finanspolitiska rådet<sup>32</sup>. Kritiken har i första hand pekat på att prioriteringar görs utifrån politiska hänsynstaganden snarare än samhällsekonomisk effektivitet.

Utgångspunkten måste vara att statens resurser ska användas effektivt. Utredningar visar att många mindre investeringar och trimningsåtgärder betalar sig snabbt i form av ökad effektivitet och bättre lönsamhet för transportföretag. För att åstadkomma detta i praktiken behöver transportpolitiken utvecklas mot att stärka den samhällsekonomiska styrningen av prioriteringar och åtgärdsval. Systemnödvändiga drift- och underhållsåtgärder bör prioriteras framför stora och kostsamma nyinves-

<sup>32</sup> Finanspolitiska rådet (2015)

teringar och i prioriteringen mellan olika möjliga nyinvesteringar bör samhällsekonomisk lönsamhet framöver väga tyngre.

I kommande nationella transportplan bör strategiska transportstråk ges en högre prioritet. I den nu gällande planen är stråktänkandet inte tillräckligt omsatt i faktiska prioriteringar. Genomförandet är alldeles för lång för åtgärder i de centrala godsstråk som näringslivet pekat ut. Åtgärder som ökar tillgänglighet, kapacitet och framkomlighet för näringslivets transporter behöver tidigareläggas.

Detta gäller inte minst i ett internationellt perspektiv, där Europas transportsystem nu sammanflätas i ett gränsöverskridande nät. Kraven ökar på Sverige att höja standarden på de viktigaste stråken. Det gäller dels för att formellt uppfylla EU:s krav, men framförallt för att näringslivets transporter ska ha konkurrenskraftiga villkor och en bättre koppling till övriga Europas stora godsstråk.

Grundläggande för att öka kunskaperna och förbättra prioriteringarna är att Trafikverket utvecklar sin dialog med företag som köper och utför transporter. Trafikverkets regioner måste ha god kunskap om vilka transporter som trafikerar deras nät och hur företagens behov ser ut, både i dag och framöver. Trafikverket bör skapa strukturer och rutiner för kontakten med näringslivet så att den inte blir personberoende.

#### SLUTSATSER

- Den samhällsekonomiska styrningen av prioriteringar och åtgärdsval bör stärkas och systemnödvändiga drift- och underhållsåtgärder prioriteras framför kostsamma nyinvesteringar.
- Anslagen till drift- och underhållsåtgärder på väg och järnväg bör höjas väsentligt.
- Åtgärder som ökar kapacitet och framkomlighet för näringslivets transporter bör tidigareläggas genom slutförandet av centrala stråkprojekt som pekats ut.
- Sambanden mellan internationell och nationell infrastrukturplanering bör bli tydligare framöver, särskilt kopplat till EU:s utpekade stråk och korridorer.

## Planering som bättre värderar godstransporterna

### *Godstrafiken utvecklas ...*

Mycket arbete bedrivs för att inom ramen för befintlig infrastruktur, och alla de brister den har, ändå höja godstrafikens kapacitet. Det kan åstadkommas genom alla parter samverkar. Staten som infrastrukturförvaltare, transportföretagen och transportköparna kan tillsammans öka effektiviteten och uppnå en högre kapacitet. Transportköparen kan ytterligare öka sin samverkan med transportören för att få till ett effektivt flöde, t.ex. genom packa varorna på ett sätt som håller nere vikten och volymen. Utvecklingen är ändå tydlig mot att logistiken nu effektiviseras genom såväl ruttoptimering och ökad fyllnadsgrad som längre och tyngre fordon.

På järnvägssidan skulle ett möjliggörande av längre tåg effektivisera transportuppläggen och pressa kostnaderna. Likaså skulle förändrade och mer flexibla strukturer på tidtabellsplaneringen ge en effektivare användning av befintlig infrastruktur. Utbyggda mötesstationer och förbigångsspår på det befintliga järnvägsnätet är förhållandevis begränsade åtgärder som har stor effekt. Tekniskt finns redan lösningarna för att köra tyngre lastbilar och längre tåg. Begränsningarna sätts av regelverken som behöver moderniseras och harmoniseras på europeisk nivå för att följa med i den tekniska utvecklingen.

### *... men den är åsidosatt i planeringen*

En vanligt förekommande uppfattning bland företrädare för näringslivet är att godstrafiken systematiskt missgynnas i prioriteringen av infrastrukturåtgärder. Bedömningen är att nyttan av godstransporter inte fullt ut får genomslag i de nettonuvärdeskalkyler som utgör ett viktigt planeringsinstrument för Trafikverket. Det hänger till viss del samman med att det ofta varit lättare för regioner och ansvarig myndighet att få loss pengar till persontrafikprojekt än till rena godstrafikprojekt. Det är dock snarare ett resultat av politiska överväganden än av brister i den samhällsekonomiska kalkylmetodiken.

Men det finns också belegg för att många av problemen för näringslivets transporter bottnar i en undervärdering av godstransporter i de samhällsekonomiska kalkylerna. I dag saknas viktiga effekter för näringslivet vid värderingen av förseningskost-

nader för godstransporter. Det gäller t.ex. utebliven fakturering och ökade kostnader för byte av transportslag.

T.ex. har Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, konstaterat att dagens tillämpning av samhällsekonomiska kalkyler uppvisar brister när det gäller godstransporter. Problemet är att alla relevanta nyttor inte inkluderas på ett korrekt sätt.<sup>33</sup>

Förklaringen ligger delvis i själva kalkylerna för värdering av investeringars nyttor, där komplexiteten är högre på godsområdet. Inom godstrafiken är det svårt att värdera t.ex. en ökad tillförlitlighet hos transporter, vilket är av avgörande betydelse för varuägarna. Det behövs också utvecklade analysverktyg för den samhällsekonomiska värderingen av förbättrat underhåll.

Kostnadskalkyler, samhällsekonomiska kalkyler, effektbedömningar och trafikprognoser behöver kvalitetssäkras i bred samverkan med berörda intressen. Inför de senaste nationella planerna har kvalitetssäkringen främst genomförts i samråd med myndigheter och övrig offentlig sektor. Näringslivets kunskaper och synpunkter bör tas tillvara bättre i dessa processer.

#### SLUTSATSER

- Metoder bör utvecklas för en bättre värdering av nyttor och kostnader för godstrafiken och de företag som transporterar varor.
- Tydligare prioriteringsgrunder av underhållsåtgärder bör utvecklas genom en mer konsekvent och rättvisande värdering av olika åtgärder.
- Näringslivet bör involveras mer i Trafikverkets kvalitetssäkring av kalkyler, prognoser m.m.

### Kompetensförsörjningen kräver bättre pendlingsmöjligheter

Den regionala arbetsmarknaden och utbudet av kvalificerad arbetskraft styr i hög grad möjligheterna för företagens tillväxt. I den rådande, förhållandevis starka, konjunkturen ökar efterfrågan

på arbetskraft. Trots en betydande arbetslöshet, upplever många arbetsgivare rekryteringsproblem i dag, eftersom efterfrågan främst ökar inom yrken som kräver högskoleutbildning, samtidigt som en allt högre andel av de arbetslösa saknar gymnasieutbildning.

Rekryteringsvårigheter och kompetensbrist är en tillväxthämmande faktor i hela landet, även om problemen skiftar mellan orter och regioner. Utanför tillväxtregionerna handlar det i många fall om svårigheter att åstadkomma en praktisk fungerande lösning för hela familjen, när deras olika jobb inte finns på en och samma ort. I storstäderna samverkar bostadsbrist, trängsel och krångliga resvägar till att försvåra matchningen på arbetsmarknaden. Lösningarna ser däremot ganska lika ut över landet. Förbättrade pendlingsmöjligheter är en generell verkande åtgärd för att vidga arbetsmarknadsregionerna och därmed underlätta jobbsökande och rekrytering.

#### *Kompetensförsörjning på mindre orter*

Det som får medarbetare att stanna kvar på eller flytta till orter utanför tillväxtregionerna är inte sällan att de trivs med att arbeta på en ort där det är enkelt och smidigt att ta sig till jobbet och till olika aktiviteter. Tempot är lägre, det är enklare att få ihop familjeliv, samtidigt som det finns en attraktiv miljö att vistas i.

Men för att det ska vara möjligt, måste företag ges förutsättningar att finnas kvar på den ort där de i dag har sin verksamhet. Utflyttningen från mindre orter till större, eller från inlandet till kusten, är del i en global trend. Att bibehålla och skapa nya arbetstillfällen på mindre orter är nödvändigt för att bromsa urbaniseringen och hålla liv i många orter och regioner. Men det är inte rimligt att tro att ett företags alla medarbetare ska bo på den mindre ort där företaget verkar. Goda möjligheter till arbetspendling, både mellan olika mindre orter och från större orter till mindre där en industri är lokaliserad, är nödvändigt.

Förstorade arbetsmarknadsregioner är inte bara en fråga för storstäderna och andra tillväxtregioner. Infrastrukturen måste underlätta resor till och från arbetet och tjänsteresor i hela landet. På många orter handlar det om att utveckla effektiva kollektivtrafiklösningar. Antingen i form infrastrukturåtgärder för tågtrafik, eller trafikeringsåtgärder som gör att busstrafik kan möta företagets behov. På många mindre orter, framförallt i norra delen av

<sup>33</sup> VTI (2013)



landet, handlar det också om att höja standarden på vägnätet så att pendling med personbil blir praktiskt möjligt och attraktivt för fler.

Bättre möjligheter för cykling till arbetet inom och mellan orter har också en potential för att erbjuda ett alternativ till bilen eller en otillräcklig kollektivtrafik. Cykelstrategier kan vara viktiga planerings- och prioriteringsdokument framförallt på lokal och regional nivå.

### ***Kompetensförsörjning i storstäderna***

Jobbtillväxten under senare år har i hög grad koncentrerats till områden i Sverige där kollektivtrafiken och persontransporterna med bil slagit i kapacitetstaket. Företag i tillväxtområden drabbas av stora kostnader pga förseningar och trängsel i persontrafiken.

I alla tre storstäder finns exempel på stora järnvägsinvesteringar som relativt nyligen avslutats eller är under genomförande: Citytunneln i Malmö, Citybanan i Stockholm och Västlänken i Göteborg. Det är viktiga kapacitetshöjande åtgärder, men de löser inte problemen i trafiksystem som varit eftersatt under en lång tid och där belastning ökat kraftigt under senare år. Dessa städer behöver en fortsatt utveckling av infrastrukturens alla delar, med utgångspunkt i att arbetspendlingen ofta sker i en kombination av fler än ett trafikslag.

Bostadsmarknaden är ett stort rekryteringshinder, framförallt för företagen i Stockholmsregionen. Utbyggd infrastruktur är i många fall en förutsättning för nya bostadsområden. Det finns gott om byggbar mark i anslutning till hårt belastade järnvägssträckor i storstadsregionerna. Problemet är att spåren redan i dag är fulla i rusningstid. En höjd kapacitet i den regionala tågtrafiken förändrar påtagligt förutsättningarna för pendling och i förlängningen också för bostadsbyggande.

En fortsatt regionförstoring förutsätter också att vägtrafiken har goda förutsättningar. Att investera i vägtrafiksystemen i tillväxtområdena är en nödvändighet för att inte belastningen av innerstadsgatorna ska bli för stor och för att lösa trängselproblematiken. Ny teknik, t.ex. elektrifiering och smarta fordon, kan bidra till såväl ökad effektivitet i vägtrafiken som minskad klimatpåverkan.

Förutsättningarna för cykling till arbetet är också viktiga för att kunna avlasta kollektivtrafiken och igenkorkade bilvägar. Planeringen av nya bostads-

områden och nya vägar måste ske utifrån cykelperspektiv samtidigt som innerstädernas gatumiljöer behöver bli mer cykelvänliga.

### **SLUTSATSER**

- Pendlingsmöjligheterna på mindre orter måste förbättras, både med kollektivtrafik och personbil.
- Utvecklingen av tillväxtregionernas infrastruktur och transporter bör inriktas mot att stärka pendlingsmöjligheterna och förutsättningarna för ett ökat bostadsbyggande.



# Företagens verklighet i ett osäkert transportsystem

## Tre regionala nedslag

Rapportens regionala nedslag bygger på intervjuer med näringslivsföreträdare i Västerbotten (Umeå och Vindeln), Dalarna (Ludvika) och Blekinge (Ronneby och Olofström). Samtalen har handlat om teknikföretagens möjligheter att exportera sina varor, få leveranser och klara kompetensförsörjningen.

Företagens godsflöden, deras olika typer av transporter och deras anställdas resor till och från arbetsplatsen står i centrum för dessa regionala bilder. Men också företagens betydelse för sysselsättningen i respektive kommun och deras potential att växa, givet att rätt förutsättningar finns.

Företagens behov av infrastrukturåtgärder relateras till planerade insatser i nuvarande nationella transportplan, för att identifiera investeringar vars nytta kan komma företagen till del.

De intervjuade teknikföretagen verkar i regioner med skiftande förutsättningar och utmaningar för export. Samlat ger detta en bild av de infrastrukturbrister som förekommer runt om i Sverige. Intervjuerna fångar också företagens bild av möjligheterna till kompetensförsörjning på sikt och vilken betydelse tillgängligheten, i form av tåg- och bussförbindelser och vägstandard, har i sammanhanget.

Företagen som har intervjuats är högspecialiserade och producerar högteknologiska produkter som efterfrågas över hela världen. Det är företag som, om de ges möjlighet, kan växa betydligt i takt med att samhället blir allt mer teknologiskt avancerat. De är företag som dessa som kan utgöra grunden för en nyindustrialisering.

Flera av de intervjuade företagen är betydande arbetsgivare på respektive ort. De sysselsätter en stor del av befolkningen och ger ett underlag för andra verksamheter, som exempelvis frisörer, restauranger och butiker. Orter som har en stor eller

ett fåtal stora arbetsgivare är sårbara om företagen väljer att reducera eller avveckla verksamheten. Att föreställa sig orter som Ludvika eller Olofström utan dessa företag som arbetsgivare är mycket svårt. Därför är det vitalt att företagen ges förutsättningar att finnas kvar och växa på de orter vi besökt.

## Västerbotten – Volvo Lastvagnar i Umeå och Rototilt Group i Vindeln

### *Ett komplext transportsystem*

I Umeå tillverkar Volvo Lastvagnar lastbilshytter. De färdiga hytterna transporteras med tåg från Umeå till Göteborg och Gent. Till Göteborg går det fem tåg i veckan från Umeå, transporttiden är cirka 20 timmar och avståndet är cirka 98 mil. Tåg från Umeå till Gent avgår fem dagar i veckan och sammankopplas med Volvo Cars tåg till Gent i Älmhult, längs med Södra stambanan. Därifrån avgår tio tåg i veckan till Gent. Den totala transportsträckan är cirka 250 mil och tar cirka tre dygn.

Volvo lastvagnars fabrik i Umeå har ingen egen spåranslutning till järnvägsnätet. Lastbilshytterna lastas först på lastbil och körs till Umeå godsbangård där de omlastas till tåg. I dagsläget går transportererna på dispens genom centrala Umeå.

### *Kapacitetsproblem stör verksamheten*

Trafikverkets rapport om järnvägens kapacitet 2015 visar på ett mycket högt kapacitetsutnyttjande på de sträckor där godstågen från Umeå kör. Det höga kapacitetsutnyttjandet innebär begränsningar i framkomligheten främst vid störningar. Försenas godstågen påverkar det hela flödet, vilket i förlängningen kan ge produktionsstopp eller försenade leveranser. Eftersom varje tillverkad hytt görs på order, kan ett produktionsstopp innebära förseningar i senare led. Vid förseningar behöver Volvo Lastvagnar emellanåt köpa in lastbilstransport för att forcera leveranserna, något som är mycket kostnadskrävande.

För Volvo Lastvagnars del är flygplatsen i Umeå viktig, men den har för kort landningsbana. När fabriken är i behov av reservdelar till maskiner för att klara produktionen, flygs dessa ofta in med flygplan till Arlanda, eftersom flygplanen ofta är för stora för att kunna landa i Umeå. Det gör att varorna behöver transporteras med lastbil mellan Arlanda och Umeå. Processen är tidskrävande och påverkar produktionen.

### **Lösningar finns**

Volvo Lastvagnar har främst behov av en robustare järnvägsinfrastruktur. Företaget, som är länets största privata arbetsgivare, tar emot och skickar gods på tåg. Att transportera på lastbil till destinationen är inte aktuellt eller realistiskt. Dels skulle det innebära väldigt många lastbilar, dels skulle det inte vara kostnadseffektivt. En stor del av tågen är 630 meter långa, vilket i dagsläget är den maximala längden på tåg i Sverige. Om det skulle vara möjligt att trafikera med tåg som är 750 meter långa eller ännu hellre 835 meter långa tåg, skulle det innebära effektivare transportupplägg för Volvo Lastvagnar. Vid nybyggnation har Trafikverket byggt mötesstationer och förbigångsspår anpassade till 750 meter långa godståg. En utredning som VTI gjort visar att det endast behövs små investeringar på sträckan Gävle – Malmö för att möjliggöra långa godståg. Utredningen visar också att en anpassning av infrastrukturen till längre tåg har en relativt snabb återbetalningstid. Enligt VTI skulle en förlängning av godstågen innebära kostnadsbesparingar på cirka 6 procent. Samtidigt skulle det ge möjlighet att transportera 19 procent mer gods. Längre tåg kan också medföra färre tåg, vilket innebär minskad belastning på infrastrukturen.

I Trafikverkets planer finns det med en ringlinje förbi Umeå som ska färdigställas under innevarande planperiod. Ringlinjen är i dag klar till två tredjedelar. Ringlinjen medför att Volvo lastvagnar får en längre transportsträcka än idag, men den innebär det mindre tung trafik genom centrala Umeå. Volvo lastvagnar förordade under processen en rakare sträckning än vad som sedan beslutades.

### **Inlandets utmaning – kompetensförsörjningen**

För många företag som verkar i Västerbottens inland är den största utmaningen att attrahera medarbetare. Det gäller t.ex. för teknikföretaget Rototilt Group i Vindeln, som tillverkar s.k. tiltrotatorer för grävmaskiner och sysselsätter cirka 130 anställda. I Vindeln finns huvudkontoret med tillverkning, utveckling och administration. Företaget är en av

de största privata arbetsgivarna på orten. Det totala antalet sysselsatta i Vindeln uppgick 2014 till 2 490 personer. Av dessa arbetade cirka 1 600 personer inom det privata näringslivet<sup>34</sup>. Under 2011 pendlade det dagligen cirka 410 personer till Vindeln. Utpendlingen uppgick till 640 personer.

Rototilt lyfter fram bristande förståelse från statens sida över situationen för inlandets företag. Investeringar upplevs koncentreras till kustkommunerna och företagets känsla är att de blir motarbetade. Företaget har ett behov av förbättrad vägstandard mellan tätorterna kring Vindeln för att underlätta inpendling och därmed få bättre möjligheter att rekrytera kompetenta medarbetare. I dagsläget pendlar cirka 40 procent av de anställda in från en annan kommun. Trafikverket har genomfört flera utredningar för vägsträckan mellan Vindeln och Umeå. Hittills har utredningarna inte gett några konkreta resultat. I den nuvarande nationella transportplanen finns heller inte några medel avsatta till förbättringar. Istället har Trafikverket aviserat kommande hastighetssänkningar på vägen, vilket kommer att förlänga restiderna mellan orterna.

Trots att företagen på orten samverkar och upplever ett stöd från kommunen, blir vägstandarden i området inte bättre. I och med Botniabanan har pendlandet med tåg till Umeå från Vindeln förbättrats. Tågtiderna passar däremot inte för pendling till Vindeln från Umeå. För företaget är det centralt att den geografiska lokaliseringen inte blir någon nackdel. Om nackdelarna blir för stora finns det möjlighet att flytta ut delar av verksamheten till andra delar av bolaget som inte har sin verksamhet i Vindeln.

### **Investeringar i transportinfrastruktur**

I den nuvarande nationella transportplanen finns medel avsatta för att komplettera den återstående länken av ringleden utanför Umeå. Två tredjedelar av ringlinjen är färdigställd och den sista tredjedelen håller på att projekteras.

Under 2013 genomförde Trafikverket en Åtgärdsvalsstudie för sträckan Vindeln-Umeå. Befintlig väg mellan orterna har i dag bristande trafiksäkerhet och flera olika hastighetsbegränsningar. Sträckan är en av länets viktigaste transport- och pendlingsstråk.<sup>35</sup> Syftet med Åtgärdsvalsstudien var att minska restiden, förbättra möjlighet för kollektiv-

<sup>34</sup> Källa: SCB.

<sup>35</sup> Åtgärdsvalsanalys, Pendlingsstråket Vindeln – Umeå, väg 363, Trafikverket 2013.

trafik samt minska antalet direktutfarter. Kostnaden för en upprustning av vägen mellan Vindeln och Umeå bedöms uppgå till 130 miljoner kronor. Medel finns inte tilldelade i den nuvarande transportplanen som gäller fram till och med 2025.

### **Kollektivtrafik**

I och med utbyggnaden av Botniabanan förenklades möjligheten att pendla mellan orterna längs med järnvägssträckningen. Tågtrafiken beställs av Norrtåg som ägs av de fyra nordligaste länen i Sverige. Trafiken finansieras av ägarna samt av staten. I Västerbotten trafikeras sträckorna Umeå-Sundsvall, Umeå-Vindeln-Lycksele samt Umeå-Vännäs. Restiden mellan Umeå och Örnsköldsvik är exempelvis 58 minuter, mellan Vännäs och Umeå uppgår restiden till 27 minuter. Mellan Vindeln och Umeå är restiden 44 minuter. Restiderna varierar något beroende på avgång.

### **Västerbottens arbetsmarknad och företagsklimat**

Västerbottens län är till ytan det näst största länet i Sverige och ungefär lika stort som Västra Götaland, Skåne, Stockholm och Östergötland tillsammans. Länet uppvisar en positiv befolkningsutveckling. Av länets 15 kommuner hade sju kommuner en positiv befolkningsutveckling 2014. 73 procent av länets befolkning är bosatt i Umeå eller Skellefteå. Befolkningsutvecklingen är mindre positiv för kvinnor jämfört med för män. Andelen äldre är högre än riksgenomsnittet i Västerbotten, dock inte i Umeå. Årligen lämnar cirka 3 000 personer arbetsmarknaden i Västerbotten på grund av pension. 2015 var Arbetslösheten i Västerbotten 7,2 procent. Genomsnittet i Sverige var 7,4 procent.

Arbetsmarknaden i Västerbotten domineras av branscherna Vård och omsorg, Utbildning och Tillverkning. 2012 uppgick antalet sysselsatta inom ingenjörs- och teknikyrken till 3 500 stycken. Jämfört med 2001 var detta en ökning med 19 procent. Samtidigt visar utredningar att fram till 2025 kommer cirka 1 200 personer att pensioneras inom denna grupp. Det ger ett stort behov av att kunna nyrekrytera kompetent och utbildad arbetskraft.

Inom Västerbotten är det stora skillnader i graden av utbildningsnivå. I Umeå har fler än 50 procent av 30–34-åringarna eftergymnasial utbildning (2012). I Malå, Sorsele, Dorotea och Åsele är det färre än 30 procent av 30–34-åringarna som har eftergymnasial utbildning. I Storuman, Lycksele, Vindeln, Robertsfors, Norsjö och Nordmaling har 30–34 procent av 30–34-åringarna eftergymnasial utbildning.

Volvo Lastvagnar i Umeå säger sig inte uppleva några stora problem med att hitta kompetent arbetskraft. Volvo är ett stort företag och har ett traineeprogram tillsammans med de övriga anläggningarna. Umeå har ingen tradition av att vara en stor industristad, däremot finns det många högteknologiska företag. Lokaliseringen av fabriken innebär att merparten av de anställda tar sig till och från arbetet med bil. Ett fåtal använder cykeln medan kollektivtrafiken inte är anpassad till fabriken behov.

I kommuner med en låg andel invånare som bedriver näringsverksamhet domineras ofta den lokala arbetsmarknaden av ett fåtal stora arbetsgivare. Det kan också bero på att en relativt stor andel av befolkningen arbetar inom den offentliga sektorn. Människor som är anställda på storföretag eller inom den offentliga sektorn tenderar att stanna längre på samma arbetsplats.

Antalet individer som bedriver näringsverksamhet uppgick 2015 i Sverige till knappt 880 000 personer, vilket motsvarade 12,3 procent av den arbetsföra befolkningen. I Västerbotten uppgick företagsverksamheten till 10,7 procent, vilket historiskt är en hög notering för Västerbotten. Det motsvarar drygt 20 700 personer.

**Andel av de lokala företagarna som anser att det är ett bra företagsklimat i kommunen och ranking bland Sveriges kommuner:**

	Andel företagare	Ranking
Umeå	53,2 %	89
Vindeln	41,7 %	205

Källa: Svenskt Näringslivs ranking av det lokala företagsklimatet, 2015

## **Dalarna – ABB och STRI i Ludvika**

### **Komplexa godstransportbehov kräver nytänkande**

I Ludvika finns bland annat företagen ABB och STRI. ABB i Ludvika tillverkar transformatorer för kraftöverföring, medan STRI är specialiserat inom högspänningstestning och rådgivning inom området. Besökare och arbetskraft från hela världen kommer till Ludvika för att ta del av en och världsledande teknologi och utveckling av transformatorer som exporteras från Ludvika till hela världen. Mycket av dagens export går till Kina och Indien.

Genom teknikutvecklingen blir transformatorerna större och väger allt mer. Om ett par år är det möjligt att transformatorerna väger upp mot 500 ton. I första hand används järnvägen för att exportera produkterna. Transporterna går i första hand till hamnen i Norrköping där en tungkran kan lyfta ombord transformatorerna på fartyg.

Behovet av en järnväg som är robust och tillförlitlig för export av transformatorer är en förutsättning för att ABB ska behålla konkurrenskraft och arbetstillfällen i regionen. För att lösa situationen har ABB sedan några år tillbaka ansökt om att vara sin egen tågoperatör, vilket innebär att man innehar ett eget trafiktillstånd och ansöker om kapacitet på järnvägen. ABB:s tåg med transformatorer går i en hastighet på cirka 22 km/h och körs på helger. Sträckan mellan Ludvika och Norrköping har anpassats både gällande bärighet och profil. Tågen har inte mötande trafik på dubbelpårsträckor då enheterna går utanför befintlig lastprofil.

Trafikverket planerar sin verksamhet utefter en regionindelning men tillämpar även en nationell planering. ABB:s transporter går genom två regioner, region mitt (Dalarna) och region öst (Närke, Södermanland, Östergötland). Detta medför högre krav på Trafikverket att samverka mellan regionerna. I dagsläget upplevs att en tydlig kontaktväg in till myndigheten saknas och att kontaktpersoner kan variera beroende på vilket ärende som är aktuellt. En översyn av detta bedöms kunna ge ökad kundkvalitet.

### ***Pendlingen möter många problem***

Möjligheten till effektiv pendling mellan ABB Västerås (4 000 anställda) och ABB Ludvika (2 700 anställda) begränsas av bristfälliga tågförbindelser med få avgångar. Både ABB och STRI har kontor i Västerås och ett stort utbyte mellan orterna. För att bidra har ABB en egen pendlarbuss för medarbetare mellan Västerås och Ludvika. Vägstandarden mellan främst Fagersta och Ludvika är dock så låg att den utgör ett hot mot trafiksäkerheten.

För ABB och STRI är också den begränsade tillgängligheten till Arlanda en utmaning, särskilt med tanke på de cirka 7 000 i antalet besökare som årligen kommer till ABB i Ludvika. Det vanligaste transportmedel för besökare är taxi och hyrbilar eftersom den reguljära tågtrafiken är otillräcklig.

Tågförbindelserna har de senaste åren förbättrats, vilket gett en viss ökning i tågpendling, men fortfarande dominerar bilen, eftersom kollektivtrafiken

för många inte erbjuder något bra alternativ i form av turutbud, restid och placering av hållplats.

### ***Investeringar i transportinfrastruktur***

På sträckan Ludvika-Frövi genomför Trafikverket spårupprustning för att förbättra banstandarden och bärigheten. Det planeras även för åtgärder på den planskilda korsningen av väg 50, söder om Grängesberg, längs med Bergslagsbanan. Trafikverket har genomfört en järnvägsutredning. I dagsläget saknas finansiering av projektet vilket innebär att banstandarden på Bergslagsbanan riskerar att bli lidande.

### ***Kollektivtrafik***

Från de mindre tätorterna kring Ludvika går det buss in till staden. Från de större tätorterna, som exempelvis Borlänge, Fagersta och Västerås går det tåg i regelbunden trafik. Från Västerås är resan något för lång och turutbudet för gles för att ta sig med tåg. Istället har ABB valt att satsa på egna pendlarbussar från Västerås. Restiden mellan Borlänge och Ludvika uppgår till knappt 30 minuter med tåg. Tågen går dagtid på vardagar cirka en gång i timmen. Tågen är desamma som stannar i Örebro, vilket innebär att det är möjligt att resa direkt mellan orterna. Restiden uppgår då till cirka 90 minuter.

### ***Dalarnas arbetsmarknad och företagsklimat***

Under de senaste åren har efterfrågan på arbetskraft i Dalarna varit stark. Under 2013 anmäldes 18 000 arbeten till arbetsförmedlingen i Dalarna. Arbetslösheten i länet, mätt i andel av registerbaserad arbetskraft, hör till de fem lägsta i landet.

Historiskt har Dalarna dominerats av tung industri inom stål och papper. Sedan 2008 bedöms cirka 6 000 arbetstillfällen försvunnit inom industrin. Under den närmsta femårsperioden tror Arbetsförmedlingen att det finns ett behov av 1 000 ingenjörer i länet.

Genom sin verksamhet och typ av tillverkning är ABB i Ludvika inte särskilt konjunktur känsliga. Under senaste lågkonjunkturen låg arbetslösheten i Ludvika relativt still. I Ludvika har ABB cirka 2 700 anställda och är ortens största privata arbetsgivare. Både ABB och STRI har behov av utbildad arbetskraft som, dock skiljer sig behoven åt något. När STRI anställer, i dagsläget har de cirka 45 medarbetare, har de behov av arbetskraft som har lång erfarenhet och ett brett kontaktnät, vilket kan vara svårt att hitta. ABB kan genom sitt traineeprogram delvis

säkerställa den egna kompetensförsörjningen. ABB upplever inga stora problem med rekryteringen, sannolikt beroende på företagets renommé som världsledande inom sitt område.

I förhållande till den totala arbetskraften är de utrikesfödda överrepresenterade i arbetslöshetsstatistiken för Dalarnas län. Borlänge, Falun och Ludvika ligger i topp när det gäller sysselsättning bland utrikes födda.

Enligt Arbetsförmedlingens framtidsutsikter kommer andelen personer över 80 år att öka kraftigt efter 2017. Samtidigt säger en tredjedel av Dalarnas teknikföretag att de önskade en högre utbildningsnivå bland de som ska ersätta den nuvarande arbetskraften som går i pension.

Antalet sysselsatta i Ludvika inom det privata näringslivet uppgår till knappt 9 000 personer. Kommunen har knappt 3 000 medarbetare vilket är ungefär lika många som ABB i Ludvika. Det totala antalet sysselsatta i näringslivet i Dalarna uppgår till knappt 83 000 personer.

Svenskt Näringslivs rapport om företagandet i Dalarna 2015 visar att andelen invånare som bedriver näringsverksamhet uppgår till 11,4 procent. Det är historiskt sett en hög nivå, men något längre än genomsnittet för Sverige. I elva av länets 15 kommuner ökar antalet invånare som bedriver näringsverksamhet, högst är den i Malung-Sälen. Ludvika är den kommun i Dalarna som har lägst antal invånare som bedriver näringsverksamhet. Antalet är inte ens hälften så stor som i Malung-Sälen.

I Ludvika svarar ABB för nästan en fjärdedel av jobben på den lokala arbetsmarknaden. När ett företag dominerar den lokala arbetsmarknaden tenderar intresserat av att driva företag vara lågt. Endast fem kommuner i Sverige har lägre andel invånare som bedriver näringsverksamhet än Ludvika.

**Andel av de lokala företagen som anser att det är ett bra företagsklimat i kommunen och ranking bland Sveriges kommuner:**

	Andel företagare	Ranking
Ludvika	28,7 %	282

Källa: Svenskt Näringslivs ranking av det lokala företagsklimatet, 2015

## Blekinge – Volvo Cars i Olofström och Water Jet Sweden i Ronneby

### *Speciella transporter med höga krav på precision*

Ronnebyföretaget Water Jet Sweden, med cirka 50 anställda, tillverkar maskiner för att skära material med högtrycksvatten. I Olofström har Volvo Cars delar av sin verksamhet.

90 procent av vad Water Jet Sweden tillverkar exporteras till utlandet. Exporten till Europa går i princip uteslutande på lastbil, medan transporterna till Asien, främst Kina, går med sjöfart. Från beställning till leverans tar det 12 till 16 veckor beroende på slutdestinationen. De produkter som företaget tillverkar är mycket dyra och det viktigaste är att varorna kommer fram på utsatt tid. Även flygplatsen i Ronneby är viktig för att få ut reservdelar till kunderna runt om i världen.

Det största problemet Water Jet Sweden möter för att få ut sina varor, är att vägrummet begränsar hur stora transporterna kan vara. Flera av företagets produkter är komplicerade att stycka upp. Att dela enheterna medför extra kostnader. Omfattningen av problemet har ökat i och med utbyggnaden av mötesfria vägar med mitträcken som ytterligare har begränsat det fria rummet. Antalet specialtransporter har ökat. I och med det behöver man ha särskilt tillstånd att köra i varje land i Europa. Tillståndprocesserna och handläggningstiderna varierar stort och skulle behöva harmoniseras. Företagets lokalisering medför att de är tvungna att använda landtransporter.

De produkter som Volvo Cars producerar i Olofström fraktas nästan uteslutande på tåg till Gent i Belgien samt till Torslanda i Göteborg. Från Olofström går tåget till Älmhult. I Älmhult kopplas nya tåg samman, med bland annat vagnar från Volvo Lastvagnar i Umeå för fortsatt färd till Belgien. Dagligen går det fem tågavgångar från Olofström, två till Gent och tre till Göteborg. Att ersätta ett tåg skulle kräva 30 lastbilstrailers. När företag har huvuddelen av sina transporter på järnväg kompletteras transporterna av lastbil vid driftstörningar.

Tillförlitligheten på järnvägsnätet är låg, vilket medför att företaget hela tiden behöver ha beredskap till andra transportlösningar. Med dagens upplägg kan systemet hantera en försening på två timmar över hela sträckan utan att det påverkar produktionen eller transporttiderna. Överstiger förseningen detta behövs någon form av åtgärd tas, exempelvis skicka gods på lastbil istället.

En del av godset går med lastbil till Karlskrona där det lastas över till fartyg för att exporteras till Kina och Volvos tillverkning där. En stor del av det inkommande godset kommer med lastbil från Sölvesborg där leverantörerna till Volvo har ett mellanlager. Under dagtid går det nästan en lastbil i timmen mellan Sölvesborg och Olofström med råmaterial.

Med lastbil kan leveranser ske inom ett dygn upp till 80 mil. Överstiger transporten 80 mil sker det över två dygn. Detta är en konkurrensfördel gentemot tåget där ledtiderna mellan beställning av transport och leverans vanligtvis är betydligt längre.

Volvo har sedan länge framfört önskemål om att knyta ihop järnvägen i Olofström med Blekinge kustbana i Sölvesborg. Det skulle bland annat medföra att lastbilstransporterna mellan orterna kunde överföras till järnväg. Volvo har delfinansierat en järnvägsutredning för sträckan som har bedömts som samhällsekonomisk lönsam. En koppling till Blekinge kustbana skulle ge en bra godsförbindelse från norra Sverige och Göteborg till östra Europa och Asien. I dagsläget finns inte projektet med i den nationella transportplanen.

Tillsammans med Trafikverket är Volvo Cars i Olofström aktiva i ett godsråd som träffas cirka fyra gånger per år. Trots det upplever företaget att beslut om investeringar och utformningar tas utan att företagen får tycka till.

### **Rekrytering och pendlingsmöjligheter**

Volvo Cars i Olofström sysselsätter cirka 2 500 personer i dagsläget. Enligt Volvos egna beräkningar medför varje arbete på Volvo i Olofström fyra till sex ytterligare arbetstillfällen i närområdet. Trots sin storlek upplever företaget det svårt att rekrytera medarbetare med spetskompetens, som exempelvis ingenjörer och logistik. Upptagningsområdet är litet och företaget understödjer kompetensförsörjningen med t.ex. stipendier och mentorskap. Volvo är en attraktiv arbetsgivare vilket gör att en del ser Volvo Cars i Olofström som ett steg i karriären för att efter några år flytta till de större städerna och andra arbeten. En järnväg mellan Sölvesborg och Olofström skulle göra det lättare att attrahera medarbetare genom bättre pendlingsmöjligheter.

För Water Jet Sweden är närheten till Ronneby flygplats avgörande. Det är en viktig flygplats för att flyga in kunder och för möjligheterna att ta sig till kunder runt om i världen. Företaget har ett

nära samarbete med skolor i Ronneby och erbjuder ibland praktikplatser för elever. Vid toppar eller dalar i produktionen finns ett samarbete med andra företag för att låna in och låna ut personal för att kunna hantera fluktuationer i verksamheten. I dagsläget ser företaget inga stora problem med kompetensförsörjningen och lokaliseringen i Ronneby, med lugn atmosfär och attraktivitet, upplevs vara en fördel när det gäller att locka personal.

### **Investeringar i transportinfrastruktur**

I den nuvarande nationella transportplanen finns tre objekt upptagna för Blekinge. Två vägprojekt som berör E22 samt fördjupad utredning angående kapacitetsbrister på Blekinge kustbana. Järnvägsutredningen samt utbyggnaden av E22 mellan Sölvesborg och Stensnäs är genomförda. E22 mellan Lösen och Jämjö planeras att starta efter 2020. Utbyggnaden ska dra E22 i en helt ny sträckning vid Karlskrona. I den nationella transportplanen för perioden 2014-2025 uppskattas investeringskostnaden till cirka 1,2 miljarder kronor under planperioden.

### **Kollektivtrafik**

Längs med Blekingekusten går Blekinge kustbanan som ansluter till Kristianstad och längre västerut Hässleholm och Södra stambanan. Tågen går frekvent och kopplar ihop Blekinge med Malmö och Köpenhamnsregionen. Från Ronneby tar det tre timmar med tåg till Köpenhamn. Till stationerna längs med kusten ansluter bussar från orterna inåt landet.

### **Blekinges arbetsmarknad och företagsklimat**

Blekinges arbetsmarknad är starkt exportberoende på grund av den betydande verkstadsindustrin som finns i regionen. I slutet av 2013 var 11,4 procent av arbetskraften i Blekinge arbetslösa. Länet har en hög ungdomsarbetslöshet och en näringslivsstruktur med få ingångsjobb. Arbetsförmedlingen ser att kompetensbristen i Blekinge försvårar näringslivets expansion i regionen vilket kan ge långsiktiga negativa konsekvenser för Blekinges näringslivsutveckling.

I slutet av 2012 hade Blekinge 64 300 arbetstillfällen. En prognos från 2013 visade att 2015 skulle det finnas 66 200 arbetstillfällen i regionen. Civilingenjörer har varit och är ett av de identifierade bristyrkena i Blekinge. Jämfört med hela Sverige har Blekinge betydligt färre antal sysselsatta inom den privata tjänstesektorn. Vid slutet av 2012 sysselsatte



den privata tjänstesektorn i länet 32 procent, vilket kan jämföras med genomsnittet för riket på 43 procent.

Efter att andelen personer som bedriver näringsverksamhet minskat under flera år, skedde det under 2015 ett trendbrott. Andelen personer som bedriver näringsverksamhet uppgick 2015 till 9,9 procent av den arbetsföra befolkningen, vilket är den högsta noteringen sedan 2002. Jämfört med andra län är företagsamheten relativt låg. Endast Västmanland och Örebro län har lägre andel invånare som bedriver näringsverksamhet än i Blekinge. Nyföretagandet i Blekinge är lägst i Sverige.

Lägst företagsamhet i Blekinge noterades under 2015 i Olofström där Volvo svarar för mer än en tredjedel av arbetstillfällena på den lokala arbetsmarknaden. Störst andel invånare som bedriver näringsverksamhet i Blekinge finns i Sölvesborg där 12,2 procent av den arbetsföra befolkningen är aktiv i ett företag. I Ronneby var cirka 6 800 personer sysselsatta under 2014 i det privata näringslivet. Motsvarande siffra för Olofström var drygt 5 000 personer.

**Andel av de lokala företagarna som anser att det är ett bra företagsklimat i kommunen och ranking bland Sveriges kommuner:**

	Andel företagare	Ranking
Ronneby	34,9 %	199
Olofström	47,1 %	178
Sölvesborg	55,7 %	87

Källa: Svenskt Näringslivs ranking av det lokala företagsklimatet, 2015

# Referenser

- Arbetsförmedlingen (2014). "Arbetsmarknadsutsikterna våren 2014. Dalarnas län. Prognos för arbetsmarknaden 2014-2015."
- Arbetsförmedlingen (2014). "Arbetsmarknadsutsikterna våren 2014. Blekinge län. Prognos för arbetsmarknaden 2014-2015."
- Bloomberg (2016). "These Are the World's Most Innovative Economies", 2016-01-19.
- Cerasis (2014). "Why Logistics Efficiency is More Important Than Ever for Manufacturers", 2014-06-09.
- Cerasis (2015). "31 Motivations for Reshoring Manufacturing & Updated Reshoring Stats", 2015-06-23.
- Cnet (2014). "Intel to spend \$6B to upgrade Israel manufacturing plant", 2014-09-22.
- Computer Sweden (2015). "Klart: De köper Volvo IT för 900 miljoner", 2015-10-20.
- Dagens Industri (2014). "Miljardären vill lägga vantarna på Saab-varumärket", 2014-12-11.
- Europeiska kommissionen (2014). "EU-kommissionen vill se industriell renässans nu", pressmeddelande 2014-01-22.
- Europeiska kommissionen (2015). "Mobility and transport rankings".
- Eurostats databas. "National Accounts by 10 branches - aggregates at current prices".
- Forbes (2014). "Intel Invests \$6 Billion In Israel To Create Advanced Chip Manufacturing Facility", 2014-09-23.
- Forbes (2015). "World's First 3D Printed Road Ready Car: LM3D By Local Motors", 2015-11-13.
- Göteborgs Posten (2015). "Indiskt it-jätte startar upp i Göteborg", 2015-05-05.
- Industriarbetsgivarna (2016). "Så får vi fart på industrin - lär av omvärlden!", 2016-02-25.
- Kommunförbundet Västernorrland. "Framtida kompetensbehov i Västernorrland". Dalin, Rolf.
- Länsplaner för regional transportinfrastruktur i Västerbotten, Dalarna och Blekinge. Respektive Länsstyrelse.
- OECD (2011). "Strategic Transport Infrastructure Needs to 2030".
- Market Watch (2015). "Record number of manufacturing jobs returning to America", 2015-05-01.
- Massachusetts Institute of Technology (2013). "U.S. Re-Shoring: A Turning Point", MIT Forum For Supply Chain Innovation 2012 Annual Re-shoring Report.
- McKinsey Global Institute (2013). "Urban world: The Shifting Global business landscape".
- NAIOP (2014). "Pennsylvania's Pittsburgh Region: Keystone of Industrial Renaissance", 2014.
- OECD (2013). "Supporting Investment in Knowledge Capital, Growth and Innovation".
- Region Västerbotten. "40 000 nya medarbetare behövs fram till 2025. Strategisk kompetensförsörjning i Västerbotten".
- Sanandaji (2015). "Industriell utveckling - nyckeln till Sveriges framtida välstånd", Siemens.
- Sanandaji, N. och M. Rankka (2015). "Framgångsföretagandets nya geografi - Så kan Stockholm bli Nordens nya Samarkand", Ekerlids.
- Sennelind, Jens, Svan Marielle (2007). "Svenska teknikföretags logistik- och transportbehov - En studie i samarbete med Teknikföretagen". Chalmers Tekniska Högskola, magisteruppsats.
- SCB (2014). "Företagens satsningar på FoU ökar till 85,9 miljarder", Statistiknyhet 2014-12-12.
- Trafikverket (2016). "Järnvägens kapacitet 2015". Trafikverket 2016:038.
- Trafikverket (2014). "Nationell plan för transportsystemet 2014-2025".
- Trafikverket (2013). "Åtgärdsvalsanalys. Pendlingsstråket Vindeln - Umeå, väg 363.
- VTI (2014). "Nuvarande förutsättningar och försök med längre godståg mellan Gävle och Malmö." Carlsson, Annelie m.fl. VTI rapport 828.
- Världsbanken (2016). "World Development Report 2016 - Digital Dividends."
- White & Case (2016). "Global infrastructure: South Korea's vision", 2016-01-18.
- WSP (2014). "Tillväxteffekter av att minska infrastrukturens skulden".

INTERVJUER MED:

Anders Jonsson, vd Rototilt Group AB

Anna-Karin Larsdotter, Transport Manager ABB

Christer Andersson,  
Transport Coordinator Volvo lastvagnar

Jens Hansen, Senior Director  
Material Planning & Logistics Volvo Cars, Olofström

Jonas Knutsson, kommunikationschef  
Volvo Cars, Olofström

Lennart Svensson, vd Water Jet Sweden

Pablo Rey, Consulting Manager STRI

Patrick Nordström, logistikchef  
Volvo trucks Volvo lastvagnar

Patrik Åman, vd Norrköpings Hamn

Pelle Andersson, planering  
Chef Infrastruktur Green Cargo

Thord Sandahl, koncernchef Sandahlsbolagen

[info@teknikforetagen.se](mailto:info@teknikforetagen.se)

[info@transportforetagen.se](mailto:info@transportforetagen.se)

**TRANSPORTFÖRETAGEN**

[transportforetagen.se](http://transportforetagen.se)



Teknikföretagen

[teknikforetagen.se](http://teknikforetagen.se)