
Industribroms eller industrilyft?

Störningar och kapacitetsbrist
i järnvägssystemet hinder för
industrins tillväxt

Lars Jagrén

Om rapportförfattaren



Omtag Svensk Järnväg har skrivit rapporten tillsammans med nationalekonomen Lars Jagrén som gjort analys och beräkningar.

Lars Jagrén är senioranalytiker och ledamot av Kommissionen för Skattenytta. Han har en bakgrund som chefekonom bland annat från Företagarna och seniorrådgivare på Svenskt Näringsliv. Han har även forskat om industriföretagens tillväxt och internationalisering på Industrins Utredningsinstitut.

Sammanfattning

Industrin är motorn i Sveriges ekonomi. Den står för 15 procent av det samlade förädlingsvärdet och sysselsätter 800 000 personer direkt och indirekt. Många av jobben finns på mindre orter. Industrins samlade investeringar uppgår till cirka 200 miljarder kronor per år. En förutsättning för allt detta är att svensk industriproduktion fortsätter att vara globalt konkurrenskraftig, vilket i sin tur kräver ett väl fungerande transportsystem.

Svensk industri, i synnerhet basindustrin, måste transportera stora volymer. En femtedel av godstransporterna i Sverige går på järnväg. För många industriföretag finns inga andra alternativ än tåg eftersom mängden gods, vikten, avståndet eller den mottagande kunden kräver järnvägstransport. Godstransporterna med järnväg fungerar dock inte tillräckligt bra. Till exempel har transporttiden mellan Nordens största godsbangård Hallsberg och Nordens största hamn Göteborg ökat med 35 procent sedan år 2000. I internationell ranking ligger det svenska järnvägsnätet dåligt till och har ett sjunkande betyg.

Denna rapport tillför ytterligare kunskap om bristerna i järnvägssystemet. Samtal med 20 stora industriföretag, som till bransch och lokalisering är representativa för industrisektorn, visar att vart fjärde företag påverkas allvarligt av störningar, stopp eller kapacitetsbrist. Det handlar antingen om direkta hinder för investeringar och expansion eller om stora merkostnader och långsiktiga hot mot anläggningar. Ytterligare vartannat industriföretag påverkas av kostnader på grund av trafikstörningar, exempelvis i form av extra lagerhållning eller hinder att rekrytera rätt kompetens.

Enbart sett till de intervjuade företagen påverkas 80 000 direkt och indirekt sysselsatta av allvarliga störningar eller kapacitetsbrist. Uppräknat till nationell nivå innebär det att 400 000 direkt och indirekt sysselsatta påverkas av brister i järnvägssystemet. Basindustrin är mer drabbad än industrin i övrigt eftersom basindustrin är mer beroende av tågtransporter.

Transportproblemen inverkar negativt på industrins investeringar. En analys av intervjuresultaten indikerar att investeringar på omkring 25 miljarder kronor per år skulle kunna påverkas. Basindustrin kan stå inför drastiska hinder utan en satsning på järnvägen. Även påverkan på exporten kan bli omfattande. I sin tur påverkas BNP och välfärden. En grov beräkning visar att skatteintäkterna från de påverkade jobben skulle räcka för att finansiera omkring 100 000–125 000 offentliga jobb. Det finns därför anledning att ta industriföretagens ord på allvar.

Slutsatsen av analysen är att industrin står inför två scenarier utifrån järnvägssystemets förmåga, beroende på om fortsatta brister kommer att bromsa industrins utveckling eller om ökad industriproduktion möjliggörs genom investeringar i järnvägssystemet.

Skillnaden mellan dessa scenarier får en stor samhällsekonomisk betydelse, även med försiktiga antaganden. Ytterligare en halv procents årlig tillväxt av industrins förädlingsvärde, jämfört med en halv procents årlig inbromsning, innebär en skillnad på 320 miljarder kronor i förädlingsvärde år 2050, vilket motsvarar 3 procent av Sverige BNP år 2050. Ställt mot detta framstår det ytterst väl motiverat att både lösa underhållsskulden och göra kapacitetsinvesteringar i järnvägssystemet.

Innehåll

Sammanfattning	3
Inledning	5
Godstrafiken på järnväg	6
Sveriges järnvägssystem i internationella mätningar	8
Den svenska industrin – storlek, jobb och export	10
Basindustrin	11
Samhällsekonomiska kostnader av järnvägens kapacitetsbrister för industrin	12
Svenskt Näringslivs företagspanel	12
Samtal med 20 stora företag	12
De mest påverkade företagen	14
Effekter uppräknade till nationell nivå	14
Påverkan på investeringar och export	16
Sammanfattade effekter	16
Brister i järnvägssystemet ger dyrare import	17
Dåligt fungerande godstransporter påverkar välfärden	17
Sotdöden hotar	18
De negativa effekterna är ännu större	20
Icke siffrersatta effekter	20
Speditörerna bekräftar problembilden	21
Industribroms eller industrilyft?	22
Appendix: Företag som intervjuats	26
Noter	27

Inledning

En välfungerande infrastruktur med pålitliga och effektiva transporter är en grundförutsättning för en kunskapsintensiv industrination som Sverige. Det beror dels på vår näringslivsstruktur med en stor och transportintensiv basindustri sektor, dels på att Sverige är ett vidsträckt land beläget långt från många viktiga marknader.

Ökande internationell konkurrens, framväxten av nya förädlingsvärdekedjor och vikten av tillgång till kompetens har gjort att frågan om infrastruktur och transporter har en stor betydelse. Till detta kommer den gröna omställningen som påverkar förutsättningarna för transporterna.

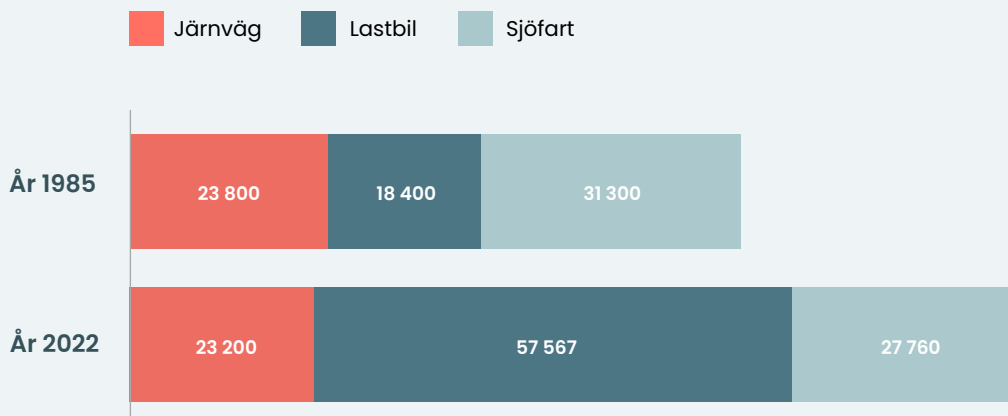
Enligt IMD:s¹ (International Institute for Management Development) senaste mätning av olika länders konkurrenskraft rankas Sveriges transportinfrastruktur på 19:e plats, vilket är sämst av länderna i Norden.² World Economic Forums ranking³ ger ett än sämre resultat, som dessutom visar en vikande trend. I Svenskt Näringslivs företagarpånel⁴ för fjärde kvartalet 2023 uppger vart fjärde företag att leveranser av varor har påverkats av brister i infrastrukturen och över hälften av företagen upplever att störningarna har påverkat deras tillväxt negativt, varav cirka tio procent anger att det påverkat tillväxtutsikterna i hög grad. Den bristande kvaliteten och kapaciteten i det samlade transportsystemet slår därmed tydligt negativt på tillväxt, jobb och konkurrenskraft. Problemen är inte nya. Sverige har under lång tid investerat för lite i järnvägen – både vad gäller underhåll och i utökad kapacitet. Trafikverkets egen analys visar att det uppdämda underhållsbehovet har vuxit till drygt 91 miljarder kronor.⁵ Den samhällsekonomiska nytta Sverige har gått miste om till följd av att kapaciteten har varit i princip oförändrad de senaste tre decennierna har hittills inte beräknats.

Denna rapport fokuserar på vad bristerna i det svenska järnvägssystemet kostar för Sverige som land. Låg kapacitet och tillförlitlighet hotar på sikt investeringar, tillväxt och jobb. Till grund för rapporten ligger en intervjuundersökning med 20 svenska industriföretag (se appendix), tillika betydande godstransportköpare. Rapporten fokuserar främst på godstransporter, men då persontransporter sker på samma spår och industriföretagen behöver goda pendlingsmöjligheter för att klara sin kompetensförsörjning lyfts även detta perspektiv.

Redovisningen av intervju svaren och beräkningarna av de samhällsekonomiska konsekvenserna av järnvägens kapacitetsbrist görs på sidorna 12-17, med en fördjupande analys av effekterna av stoppade investeringar på sidan 18 samt av andra långsiktiga konsekvenser i de två avslutande avsnitten. Dessförinnan, på sidorna 6-11, görs en kort övergripande beskrivning av godstrafiken på järnväg i Sverige, liksom av tillgängliga bedömningar av det svenska järnvägssystemet ur ett internationellt konkurrensperspektiv. I avsnittet på sidorna 10-11 beskrivs översiktligt den svenska industrin.

Godstrafiken på järnväg

Figur 1 Godstransportarbete med olika trafikslag i Sverige, tonkilometer



Källa: Trafikanalys, Transportarbetet i Sverige 2022.

Det transporterade godset på järnväg uppgick under 2022 till cirka 23,2 miljarder tonkilometer,⁶ vilket innebär att järnvägen står för drygt en femtedel av de samlade godstransporterna⁷ (cirka 106 miljarder tonkilometer).

Sedan 1985 har det långväga godstransportarbetet fördubblats, men nästan hela ökningen har skett i form av vägtransporter med lastbil.⁸ Järnvägstransporter går med allt tyngre och längre tåg vilket ökar produktiviteten. Samtidigt har den potentiella järnvägsmarknaden blivit mindre som följd av att tre av fyra industrispår och stickspår till lastplatser har försvunnit. En annan förändring är att transporttiderna har ökat. Bo-Lennart Nelldal, tidigare verksam vid KTH, och Lars Ahlstedt, tidigare European Rail Consulting, sammanfattar detta som:

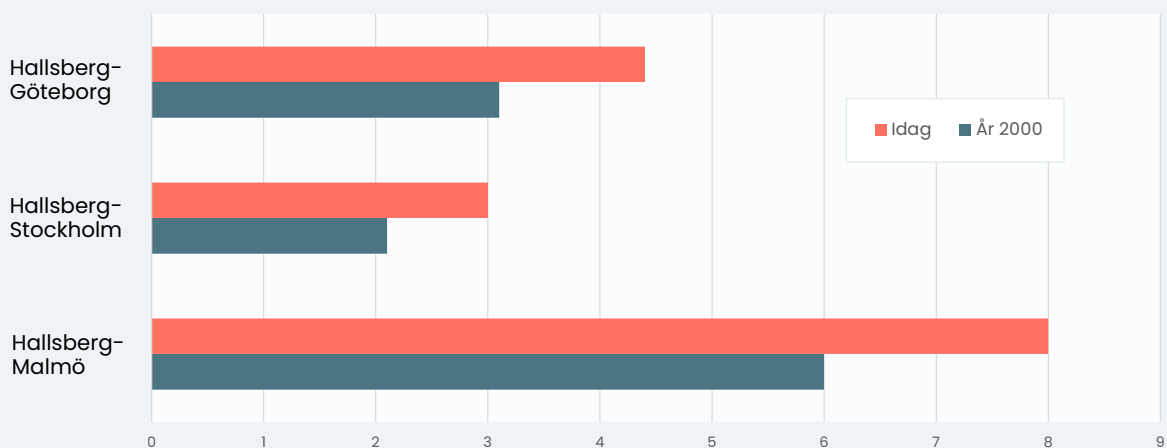
- Planerade restider för godståg har ökat kraftigt sedan år 2000, se figur 2
- Från Hallsberg till Malmö dagtid från 6 till 8 timmar, en ökning med 33 procent
- Från Hallsberg till Göteborg dagtid från 3,1 till 4,2 timmar, en ökning med 35 procent
- Från Hallsberg till Stockholm dagtid från 2,1 till 3 timmar, en ökning med 43 procent
- Den största ökningen har skett från 2010

Fördelat efter varugrupper utgjorde malm och andra produkter från utvinning 42 procent av den totala

godsmängden på järnväg 2022 (transporterad godsmängd i vikt). Näst störst, med 15 procent av godset, var produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske, där bland annat rundvirke ingår. Gods som inte går att identifiera, så kallat oidentifierbart gods, som kan innehålla gods ur alla andra varugrupper, utgjorde 12 procent. De fem största varugrupperna stod tillsammans för 86 procent av den totala godsmängden.⁹

Det är således produkter från basindustrin – gruvor, järn och stål samt skogsindustrin – som står för den dominerande godsvolymen som transporteras via järnväg. I grova drag står basindustrin för två tredjedelar av den totala godsmängden. Om man ser till basindustrins olika grenar sker gruvnäringens transporter till övervägande del på järnväg. I järn- och stålsektorn sker omkring hälften av transporterna med järnväg medan omkring en tredjedel av skogsindustrins transporter sker med järnväg. Det är därför basindustrin påverkas mest av de kapacitetsbrister som finns i järnvägssystemet.¹⁰

I övriga sektorer av tillverkningsindustrin är andelen järnvägstransporter lägre. En orsak till det kan vara att företagen inte har möjlighet att använda järnväg så mycket som man önskar. De intervjuer som gjorts med företag i denna analys indikerar att industri och näringsliv vill öka andelen järnvägstransporter men att det omöjliggörs av bland annat låg tillgänglighet.

Figur 2 Restider för godståg, antal timmar

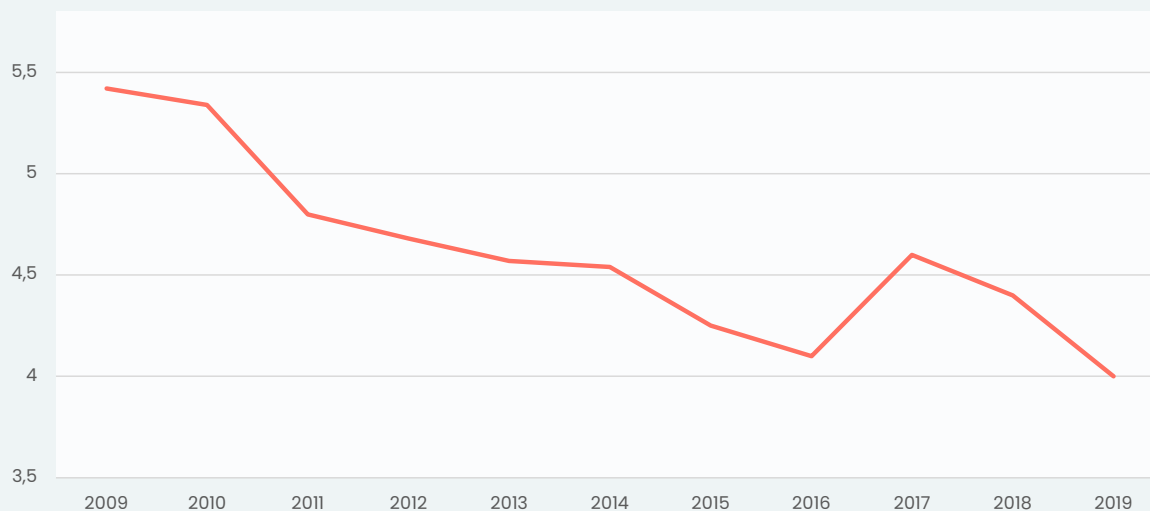
Planerade restider för godståg har ökat kraftigt sedan år 2000. Den största ökningen har skett från 2010



Basindustrin står för den dominerande godsvolymen som transporteras via järnväg.

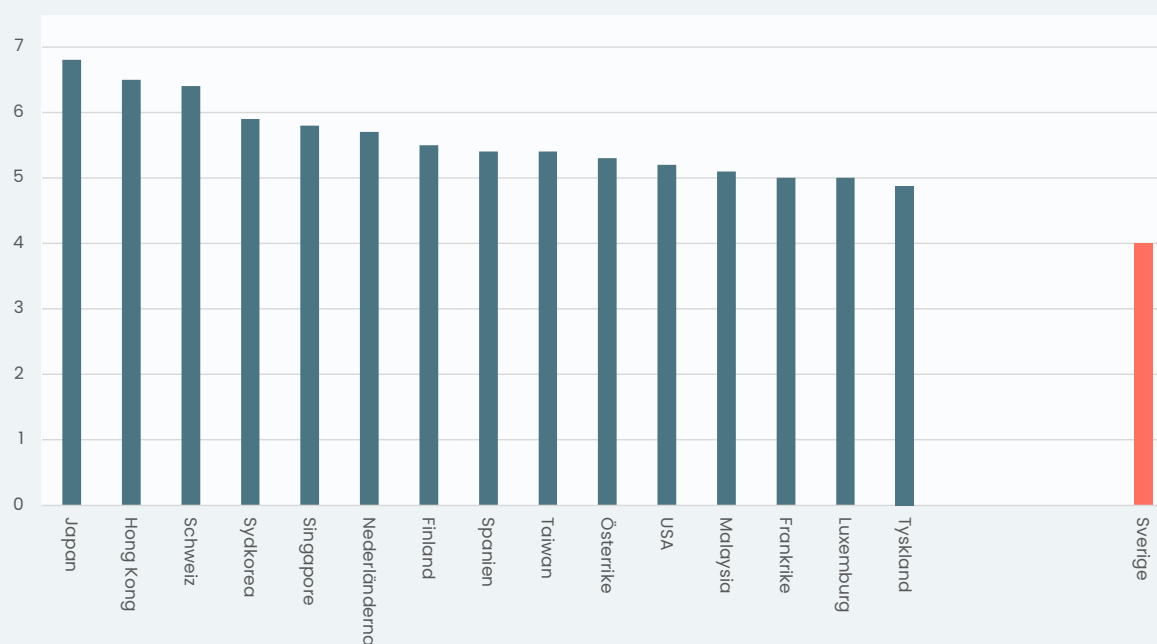
Sveriges järnvägssystem i internationella mätningar

Figur 3 Betyg svenska järnvägsnätets kvalitet



Källa: World Economic Forum.

Figur 4 Länder med högst betyg järnvägsinfrastruktur



Källa: World Economic Forum.

Det saknas en färsk internationell studie av hur företag i olika länder ser på hemlandets järnvägssystem. Den senaste rankingen är Global Competitiveness Index för år 2019 från World Economic Forum.¹¹ I denna ranking sätts betyg på ländernas järnvägsnät (både gods- och persontrafik) på en sjugradig skala där 1 är sämst och 7 är bäst. Betyget för det svenska järnvägsnätets kvalitet har sjunkit stadigt sedan 2009 (Figur 3).¹² Totalt sett låg Sverige enligt Global Competitiveness Index på 40:e plats vad gäller järnvägsnätets kvalitet (de 15 bästa länderna framgår av Figur 4).¹³

Problembilden bekräftas även i den återkommande intervjustudien "godstransportköparnas syn på järnvägsmarknaden" som genomförs av Transportstyrel-

sen.¹⁴ Den visar att köparna upplever påtagliga problem och har ett lågt förtroende för järnvägen. Man pekar också på en stagnerad utveckling vad gäller järnvägs-transporter och nytänkande. Rapporten summerar köparnas fyra prioriteringar som:

- Bättre tillförlitlighet/robusthet
- Behov av större kapacitet/geografisk tillgänglighet
- Enklare att göra beställningar
- Problem med kostnader/konkurrenskraft för järnvägen

En faktor som berör den sista punkten är att vägtrafikens samhällsekonomiska kostnader för längre transporter internaliseras (det vill säga bärs) av de som använder vägen i betydligt lägre grad än järnvägen.



Internalisering

Med internalisering menas hur stor del av de samhällsekonomiska kostnader, i relation till skatte- och avgiftsuttag, som användarna faktiskt betalar via pris, avgifter och skatter. Trafikanalys beräkningar visar i korthet att för längre transporter utanför tätorter är järnvägens internaliseringsgrad betydligt högre än för transporter med lastbil, liksom att den icke-internaliserade kostnaden per tonkilometer är betydligt lägre. Med andra ord betalar järnvägsanvändarna för en större andel av sina samhällsekonomiska kostnader än väganvändarna. Konsekvensen av detta är också att när gods flyttar från järnväg till väg kommer de samhällsekonomiska kostnaderna att öka.

	Internaliseringsgrad	Icke-internaliserad kostnad, kr/tonkm
Tung lastbil utan släp, diesel	36 %	0,50
Tung lastbil med släp, diesel	35 %	0,16
Godståg	51 %	0,03

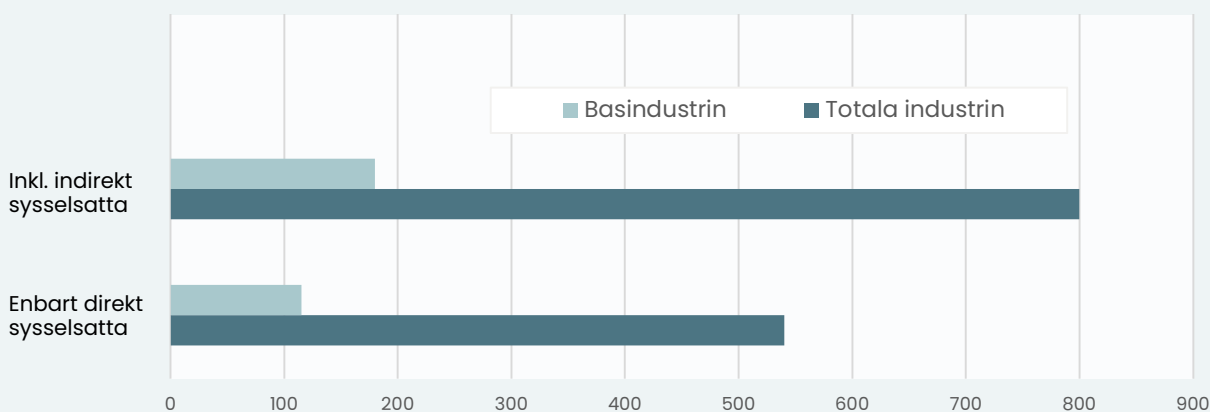
Eftersom drivmedelsskatterna sjunker samtidigt som reduktionsplikten reducerats betydligt vid årsskiftet kommer sannolikt internaliseringsgraden för lastbilar att minska 2024. Även den beslutade banavgiftshöjningen med 37 procent för godstågtrafiken 2025 kommer att påverka internaliseringsgraden.

Anmärkning: Kostnaden för koldioxid har i dessa beräkningar bestämts till 4,20 kronor per kilo. Tidigare planerad uppräknings till 7 kronor per kilo år 2030 (som är Trafikverkets nu gällande ASEK-värdering) anses inte längre vara aktuell med hänsyn till förväntad utveckling av det europeiska utsläppshandelssystemet.

Källa: Trafikanalys, Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader för 2023.

Den svenska industrin – storlek, jobb och export

Figur 5 Antal industriberoende jobb, 1000 st



Källa: SCB och Industriekonomerna, 2023.

Industrin står enligt nationalräkenskaperna för omkring 15 procent av det samlade förädlingsvärdet i Sverige och sysselsätter direkt cirka 540 000 personer, motsvarande 11 procent, av den totala sysselsättningen. Industrins samlade investeringar uppgår till cirka 110 miljarder kronor per år, exklusive immateriella investeringar. Dessa mått underskattar dock avsevärt industrins betydelse eftersom de inte inkluderar det förädlingsvärde eller de jobb som industrin skapar genom sina inköp från andra svenska företag, den så kallade multiplikatorn.¹⁵ För industrin som helhet är multiplikatorn drygt 1: varje nytt jobb i industrin skapar ytterligare ett jobb hos underleverantörer av olika slag. För tjänstesektorn är multiplikatorn i genomsnitt omkring 0,6. Om hänsyn tas till multiplikatoreffekten blir antalet sysselsatta totalt sett 800 000 (eftersom även en del av de indirekt sysselsatta finns i industrin blir det inte $2 \times 540\,000$), vilket motsvarar cirka 17 procent av alla sysselsatta i Sverige.¹⁶ Av dessa står enbart basindustrin för cirka 180 000 sysselsatta (se figur 5).

Än tydligare märks industrins betydelse i exportstatistiken. Av den samlade svenska varuexporten på cirka 2 000 miljarder kronor sker omkring två tredjedelar, eller 1 300 miljarder kronor, från industriföretag. Hela

92 procent av EU:s järnmalm produceras i norra Sverige och här finns även Europas största koppargruva. Sverige är, näst efter USA och Kanada, världens tredje största exportör av skogsindustriprodukter.¹⁷

Till detta kommer de stora skatteintäkter som industrin och dess anställda bidrar med. De som jobbar betalar inkomstskatt och företagen i sin tur betalar arbetsgivaravgifter och företagsskatt. De förstnämnda går huvudsakligen till kommunen och regionen, medan arbetsgivaravgifterna och bolagsskatten går till staten. Totalt sett motsvarar dessa skatteintäkter omkring 135 000 jobb i den offentliga sektorn. Tillsammans med indirekta jobb ökar antalet tjänster i den offentliga sektorn som industrin "finansierar" till omkring 200 000.

Även detta är dock en underskattning av de jobbskapande effekterna. Till detta kommer att företagens anställda genom sin konsumtion bidrar till efterfrågan och jobb, exempelvis när de handlar i lokala butiker, äter på restaurang eller anlitar lokala hantverkare. Den efterfrågan hade inte uppstått om inte dessa personer haft relativt välbetalda exportjobb. Det går inte att ange siffror för dessa effekter, men att de faktiskt finns och att de är påtagliga kan ingen bestrida.

Basindustrin

Godstransporter på järnväg är extra betydelsefulla för basindustrin. Ett grovt mått på basindustrin, definierad som gruvnäring, skogsindustrin samt järn, stål och metall,¹⁸ visar att sektorn sammantaget svarar för cirka 28 procent av industrins förädlingsvärde och för 4,3 procent av BNP.¹⁹ Antalet sysselsatta var under 2023 cirka 170 000 personer. Om grafisk industri och metallvaror utesluts ur beräkningarna, som avgränsas till de delar som är mer godstransportberoende, uppgår sysselsättningen till omkring 115 000 personer.

Sektorns betydelse för exporten är stor eftersom den dels har en stor exportandel (cirka 90 procent), dels en låg andel importerade insatsvaror. Totalt uppgick sektorns varuexport brutto 2023 till 392 miljarder kronor (20 procent av all varuexport) och till omkring 185 miljarder kronor netto.

Basindustrins multiplikator är högre än för industrin som helhet, eller omkring 1,9.²⁰ Detta återspeglar basindustrins logik – med stora kapitalintensiva anläggningar som till stor del är automatiserade och därmed går att sköta med relativt få direkt anställda, samtidigt som beroendet är stort av leverantörer av insatsvaror och insatstjänster. Därmed skapar efterfrågan på basindustrins produkter en omfattande sysselsättning indirekt bland dess leverantörer i Sverige. De levererar exempelvis råvaror, maskiner och utrustning och olika tjänster vid basindustrins anläggningar.²¹ Det är viktigt att notera att en del av de indirekt anställda finns inom själva basindustrin (till exempel i gruvor som stålverken köper malm från, eller i andra delar av industrin) medan en betydande del av de indirekt anställda finns utanför industrin. Totalt sett uppgår den samlade direkta och indirekta sysselsättningen i basindustrin till nästan 180 000 personer.²²

Samhällsekonomiska kostnader av järnvägens kapacitetsbrister för industrin

”

UTDRAG FRÅN SAMTAL:

Företaget som inte har några realistiska alternativ till tåg

Vi planerar stora investeringar i ökad produktionskapacitet. Våra varor är både tunga och behöver fraktas långt, därför är transporter på järnväg det enda realistiska alternativet för oss. Det är också allt vanligare att våra kunder kräver att transporter sker på järnväg eftersom de vill minska koldioxidavtrycket i sina värdekedjor. Men när vi vill boka transporter, vilket vi gör långt i förväg, märks det redan nu att det är trångt på spåren och svårt att öka våra utleveranser. Det hotar våra expansionsplaner, och vi utreder nu om det är möjligt att förlägga en större del av vår produktion i andra länder, närmare våra största kunder.

Svenskt Näringslivs företagspanel

En första mycket grov bild av de samhällsekonomiska kostnaderna för de kapacitetsbrister som finns inom järnvägssystemet kan fås genom att utgå från Svenskt Näringslivs undersökning, som angav att en fjärdedel av alla företag anser att brister i godstransporterna påverkar tillväxtförutsättningarna negativt, varav en tiondel menar att det har betydande negativa effekter. Vidare anges att det allvarligaste problemet är att underhållet av järnvägen som släpar efter.²³ Detta pekar tydligt på att det i hög grad är basindustrins företag som drabbas eftersom dessa är generellt sett mest järnvägsberoende. Basindustrin svarar för 60–70 procent av godsvolymer på järnvägen samtidigt som järnvägen står för omkring hälften av basindustrins transporter.

Ett försiktigt antagande om att ytterligare tio procent av företagen (viktat efter sysselsättning) inom basindustrin påverkas negativt vad gäller tillväxtpotentialerna skulle innebära att omkring 11 000 industriarbeten (grafisk industri och metallvaror ej medräknade) är i farozonen. Det skulle också kunna leda till cirka 30 miljarder kronor i tappad bruttoexport. I verkligheten torde dock andelen företag i basindustrin som drabbas rejält negativt vara högre än tio procent eftersom de svarande i Svenskt Näringslivs undersökning även är tjänsteföretag, och någon branschuppdelning inte redovisats. Om andelen tio procent antas gälla för hela industrin uppgår antalet jobb i företag som upplever betydande negativa effekter av bristande godstransporter till cirka 50 000.

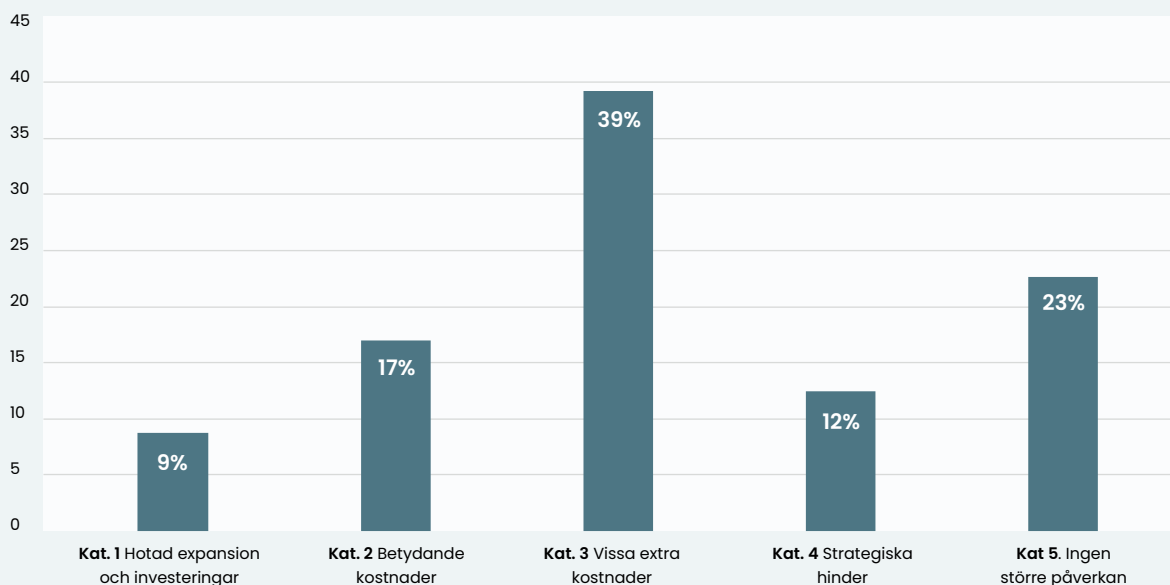
Till detta kommer de negativa effekterna hos underleverantörer som kan skattas till cirka 20 000 personer för basindustrin och totalt sett till omkring 60 000 personer. Sammantaget pekar alltså undersökningen på att över 100 000 sysselsatta påverkas negativt. Det är dock viktigt att påpeka osäkerheten i beräkningarna eftersom varken branschtillhörighet eller mer finfördelad statistik över vilket transportslag som svårigheterna härrör ifrån särredovisats.

Samtal med 20 stora företag

För att få mer detaljerad och bättre information om effekterna av bristerna i järnvägssystemet har en omfattande intervjuundersökning genomförts. Denna omfattar 20 koncerner med sammantaget cirka 120 000 anställda i Sverige. Företagen som tillfrågats har valts ut för att de finns i olika sektorer och branscher samt har verksamhet i olika delar av Sverige. Intervjuerna har genomförts som längre samtal med en eller flera personer på varje företag under mars och april 2024. Intervjuerna har sammanställts anonymt. En lista på intervjuade företag finns i slutet av rapporten.

Omkring en tredjedel av företagen är verksamma inom basindustrin (gruvor, skogsindustrin samt järn & stål), medan övriga är fördelade på andra industrisektorer. De intervjuade företagen står direkt för över en femtedel av den totala svenska industrisysselsättningen, och sysselsätter genom sina inköp ytterligare minst lika många hos underleverantörer av varor och tjänster.

Figur 6 Svaren från de 20 undersökta företagen viktade efter antalet anställda i dessa företag
Andel (%) av företagets anställda



De intervjuade företagens storlek, breda fördelning över olika sektorer och höga andel av den totala systerställningen medför att de är väl representativa för hela den svenska industrin.

Undersökningens resultat vad avser effekterna av störningar, avbrott och kapacitetsbrister i järnvägssystemet har analyserats och kan summeras utifrån fem olika kategorier:

Kategori 1

Stora direkta effekter som direkt hindrar planerade investeringar och/eller kan leda till att expansion/verksamheter flyttar till annat land.²⁴

Kategori 2

Stora kostnader till följd av produktionsstörningar eller produktionsstopp. Långsiktigt hot mot nyinvesteringar och reinvesteringar i anläggningar.

Kategori 3

Vissa kostnader på grund av extra lagerhållning, dyra alternativa transportlösningar, försenade leveranser till kund med mera.

Kategori 4

Strategiska hinder vad avser framför allt dålig persontrafik som försvårar rekrytering och/eller svårigheter att genomföra en fossilfri omställning med ökad andel järnvägsgods. Flera företag (främst inom basindustrin)

betonar i intervjuerna att man skulle vilja öka järnvägstransporterna som "en lågt hängande frukt" i en fossilfri värdekedja, men att kapacitetsproblemen omöjliggör detta.

Kategori 5

Inga större problem eller påverkan på verksamheten.

I figur 6 ovan redovisas svaren viktade efter antalet anställda i de 20 undersökta företagen. Som framgår arbetar nio procent av de anställda i företag där expansionen direkt hindras av kapacitetsbristerna hos järnvägen. 17 procent arbetar i företag som anger betydande extrakostnader och hotade investeringar på sikt till följd av kapacitetsbristerna. 39 procent arbetar i företag som anger vissa extrakostnader och tolv procent i företag där strategiska ambitioner hotas av kapacitetsbristerna. Enbart 23 procent arbetar i företag som inte anger att kapacitetsbristerna påverkar dem på något märkbart sätt.

Redan här kan det konstateras att intervjuerna visar på ett oroväckande resultat eftersom var fjärde anställd i de undersökta företagen finns i företag i kategori 1 och 2, det vill säga företag som uppger att störningar, avbrott och kapacitetsbrister i järnvägssystemet utgör direkta hinder för stora planerade investeringar eller långsiktiga hot mot nyinvesteringar och reinvesteringar i anläggningar (vilket egentligen handlar om en anläggnings långsiktiga överlevnad i en konkurrensutsatt miljö).

”

UTDRAG FRÅN SAMTAL:

Företaget som rationaliserat produktionen

Vi har ett ökande transportbehov. Det beror på att vi har rationaliserat produktionen till färre anläggningar med större kapacitet. Det innebär i sin tur att insatsvaror behöver hämtas längre bort från anläggningarna. Samtidigt blir våra utflöden mer koncentrerade. Allt detta har gjort att vi blivit alltmer uppmärksamma på flaskhalsarna i järnvägssystemet, som orsakar kostsamma förseningar för oss. Vi får ofta kontakta kunder för att senarelägga överenskomna leveranser på grund av oplanerade avbrott. Det innebär förutom försämrade kundrelationer även kostnader i form av lagerhållning och outnyttjad produktionskapacitet.

De mest påverkade företagen

Kategori 1 och 2 domineras av företag inom basindustrin samt teknikindustri med tunga och stora produkter. Här finns även företag verksamma inom vad som kan karaktäriseras som ”fossilfri omställning”. Inom övriga kategorier finns företag från en mängd olika sektorer inom industrin.

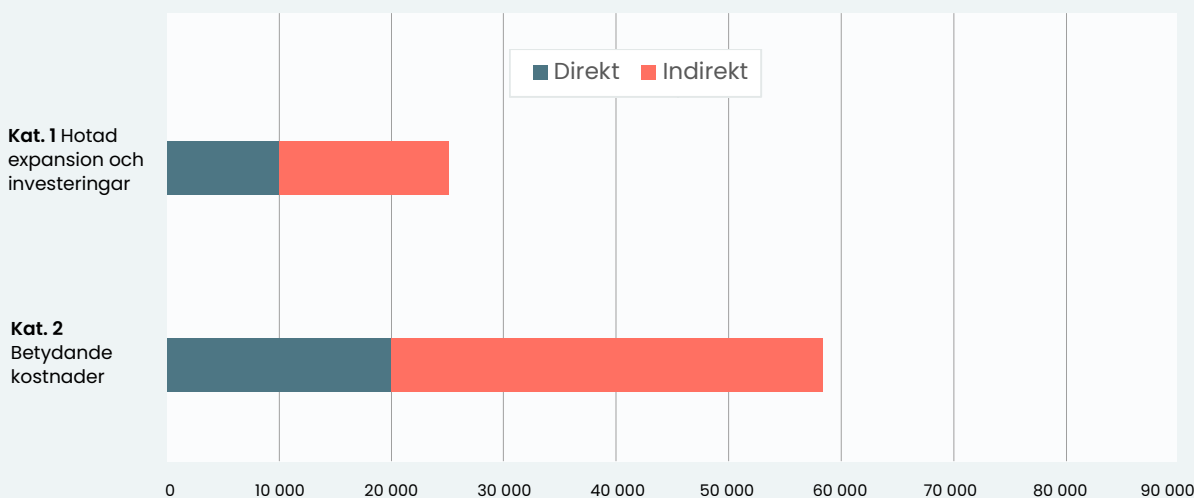
För de svarande företagen är det sammantaget cirka 10 000 jobb i företag som anger hotad tillväxt/hotade investeringsplaner (kategori 1) och cirka 20 000 som arbetar i företag som anger betydande kostnader (kategori 2). Om indirekta jobb inkluderas blir andelen påverkade jobb via kategori 1 totalt sett cirka 20 000–25 000 (både direkta och indirekta) och i kategori 2 cirka 55 000–60 000.²⁵

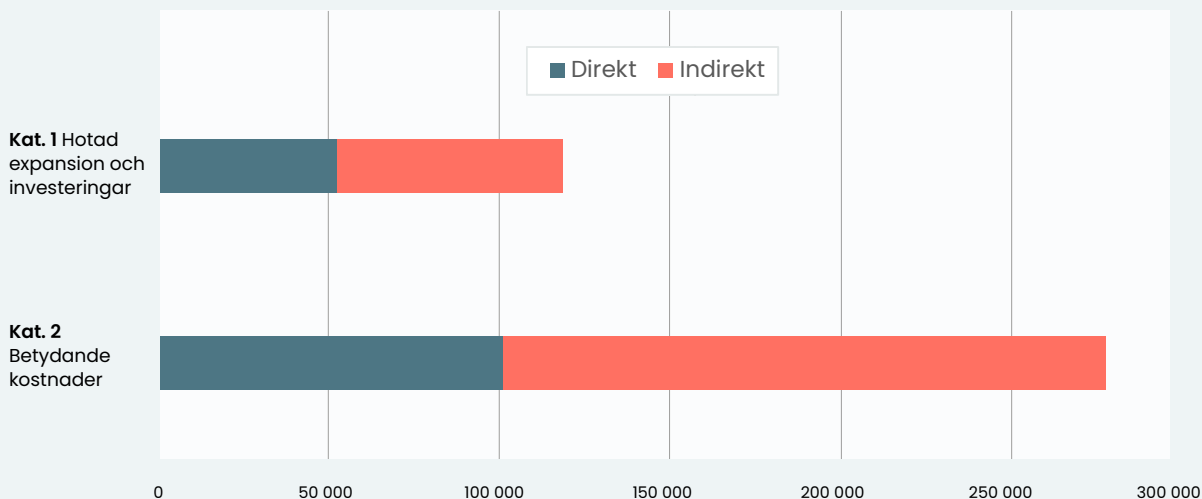
Totalt sett finns det således, sett till enbart de intervjuade företagen, omkring 80 000 industrijobb som kan komma att påverkas starkt, se figur 7.

Effekter uppräknade till nationell nivå

Utifrån antagandet att intervjuaren kan ses som representativa för industrin i sin helhet, och överförbara som andelar av den samlade industrisysselsättningen innebär det att:

- 45 000–55 000 jobb återfinns i företag där expansion och överlevnad påverkas starkt negativt av bristen på järnvägskapacitet (främst basindustrin och viss tung maskinindustri). Beräkningen baseras främst utifrån dagens existerande jobb i företagen, men där så är känt har även sysselsättningsexpansionsplaner som riskerar att inte kunna förverkligas inkluderats i beräkningarna

Figur 7 Påverkade jobb i intervjuade företag

Figur 8 Påverkade jobb på nationell nivå

- 90 000–110 000 jobb finns i företag som drabbas av högre kostnader och/eller mer märkbara produktionsproblem
- Omkring 220 000 arbetar i företag som drabbas av vissa kostnader
- Omkring 75 000–80 000 arbetar i företag där kapacitetsbristerna medför strategiska svårigheter vad avser kompetenstillgång eller grön omställning

Till detta tillkommer effekterna hos företagens underleverantörer av varor och tjänster. Dessa kan i grova drag beräknas till:

- Cirka 65 000 jobb i underleverantörer till företag som påverkas starkt
- 170 000–180 000 jobb i underleverantörer till företag som drabbas av högre kostnader/mer märkbara produktionsproblem

Sammantaget pekar undersökningen därmed på att totalt sett nästan 120 000 jobb är kopplade till företag där bristerna i järnvägskapacitet eller dåligt fungerande järnvägstransporter är ett direkt hot mot investeringar och expansion i Sverige. Det är osannolikt att samtliga av dessa kan försvinna på grund av effekterna av järnvägskapaciteten, men de kan komma att påverkas i olika hög grad.

Ytterligare nästan 280 000 jobb finns direkt och indirekt i företag med en märkbar påverkan i form av störningar och stopp eller där problemen innebär långsiktiga hot mot anläggningar. Det är även här

osannolikt att alla dessa jobb kommer att försvinna men undersökningen visar att många underleverantörer kommer att påverkas på olika sätt vad gäller marknad, kunder och prissättning.

Sammantaget kan så mycket som 400 000 jobb, det vill säga mer än sju procent, av den totala sysselsättningen i Sverige påverkas, se figur 8. Detta handlar om jobb i både industrin och i andra sektorer som exempelvis tjänstesektorn, eftersom industrin köper insatstjänster.

Beräkningar för basindustrin

Som statistiken ovan visat är det basindustrin som är mest järnvägsberoende och som därmed kan antas ha större problem att hantera kapacitetsbristerna i systemet. En beräkning baserad endast på dessa företags svar (sju företag inom gruvor/skog/järn och stål) visar att totalt sett arbetar drygt 22 000 personer i företag som angett stora problem (kategori 1 och 2). Av samtliga basindustriföretag anger två av tre (viktat efter storlek) att kapacitetsbristen skapar betydande problem. Om denna andel räknas upp till nationell nivå skulle det innebära att cirka 75 000 jobb i basindustrin och 14 procent av den svenska varuexporten påverkas starkt.²⁶

Påverkan på investeringar och export²⁷

Industrins årliga investeringar uppgår enligt SCB:s investeringsenkät till cirka 110 miljarder kronor, varav basindustrin står för drygt 35 miljarder.²⁸

En grov beräkning utifrån intervjuresultaten och antagandet att transportproblemen för de nästan 10 procent av företagen (viktat efter antal anställda) som har störst problem, leder till tappad export. Det ger vid handen att 7–10 miljarder kronor i investeringar i industrin per år riskerar att utebli eller försenas. Bedömningen baseras också på direkta uppgifter från intervjuade företag om projekt som riskerar att utebli. På fem år skulle då 35–50 miljarder kronor i investeringar kunna gå förlorade. Om man även inkluderar företagen i kategori 2, med antagandet att de stora problem som dessa företag upplever med järnvägstransporterna leder till att nyinvesteringar och reinvesteringar i Sverige omprövas, blir resultatet att investeringar på ytterligare omkring 25 miljarder per år skulle kunna påverkas.

En betydande del av detta återfinns inom basindustrin som drabbas hårdast. Resultaten visar att en dåligt fungerande järnvägstrafik med olösta kapacitetsbrister innebär en mycket drastisk investeringsbroms för framför allt basindustrin. Den utveckling och expansion av basindustrin som på många håll förväntas blir sannolikt inte möjlig utan en satsning på järnvägen.

” Den utveckling och expansion av basindustrin som på många håll förväntas blir sannolikt inte möjlig utan en satsning på järnvägen.

Även påverkan på exporten kan bli omfattande. Totalt sett står industrin, som nämndes ovan, för omkring 1 300 miljarder kronor i exportvärde, det vill säga cirka två tredjedelar av svensk varuexport. En påverkan på 10 procent motsvarar därmed cirka 130 miljarder kronor. Om företagen i kategori 2 också inkluderas skulle export motsvarande ett värde på cirka 340 miljarder kronor kunna hotas. För basindustrins del skulle tappet i export för företagen i kategori 1 kunna uppgå till cirka 40 miljarder kronor. Ovanstående data för exporten är bruttovärden som inte tar hänsyn till exportindustrins import av insatsvaror och insattjänster. Värdena för den nettoexport som påverkas är alltså lägre. Men när det gäller basindustrin är skillnaden mellan bruttoexport och nettoexport relativt låg eftersom förädlingen i Sverige till stor del sker utan importerade insatsvaror.

Sammanfattade effekter

Analysen i de ovanstående avsnitten visar att sysselsättning, investeringar och export i de mest berörda företagen, det vill säga företag i kategori 1 och 2, riskerar att påverkas enligt nedanstående sammanfattande tabell.

Tabell 1 Sammanfattade effekter

Sysselsättning undersökta bolag	Kategori 1	Kategori 2
Direkt påverkan	10 000	20 000
Indirekt påverkan	10 000–15 000	35 000–40 000
Totalt	20 000–25 000	55 000–60 000
Sysselsättning nationell nivå	Kategori 1	Kategori 2
Direkt påverkan	52 000	101 000
Indirekt påverkan	67 000	177 000
Totalt	119 000	278 000
Investeringar nationell nivå	7–10 miljarder	25 miljarder
Export nationell nivå	130 miljarder	210 miljarder

”

UTDRAG FRÅN SAMTAL: "Leanfabriken"

Vi har stora flöden av gods på väg och järnväg, såväl inom Sverige som in och ut ur landet. En målsättning är att lägga över en större andel på järnväg, delvis av hållbarhetsskäl men också ur ett effektivitetsperspektiv. Men tillförlitligheten är ett hinder. Förseningar och inställda tåg kostar mycket för oss. Vi har byggt vår produktion för hög flödeseffektivitet. Det innebär i realiteten att vi behöver avsevärt större lager när gods går med tåg än när godset går på lastbil. Vi behöver därför högre kapacitet och redundans i järnvägssystemet för att säkra vår produktion även när det uppstår fel.

Brister i järnvägssystemet ger dyrare import

Det är inte bara exporten som drabbas av störningar och kapacitetsbrister, utan även importen drabbas. Eftersom industrins produktion kräver importerade insatsvaror blir industrins konkurrenskraft lidande om inte importen fungerar effektivt, exempelvis om transporterna har högre kostnader på grund av att järnväg inte är tillgänglig som ett alternativ.

De 20 intervjuerna med stora industriföretag visar att järnvägen är viktig, eller skulle kunna spela en ännu större roll, för tunga importflöden av exempelvis kemikalier. Här finns även kommentarer som visar att svensk industri begränsas i sina inköp på grund av otillräckliga möjligheter att via järnväg ta in tunga laster, vilket begränsar utbudet av insatsvaror när industrin upphandlar. Av kommentarerna framgår vidare att fordonsindustrin har relativt stora flöden av importerade insatsvaror som går via järnväg, där tillgängligheten i tågtransporterna är en kritisk fråga.

Även om Sverige är en relativt stor stålproducent finns också ett behov av import av stålämnen till Sverige, vilket är tunga transporter där järnvägen behövs för att skapa hållbara och effektiva flöden. Intervjuerna visar att dåligt fungerande järnvägstransporter är en kritisk fråga för dessa godsflöden.

Dåligt fungerande godstransporter påverkar välfärden

En viktig insikt av analysen är att en stor del av Sveriges välstånd rullar på stålhjul, eftersom exportindustrin är så beroende av järnvägen. Utan inkomsterna från exportindustrin skulle Sverige inte kunna upprätthålla nivån på välfärden. Som ovan nämnts är industrins exportvärde 1 300 miljarder kronor, vilket kan jämföras med utgifterna i statsbudgeten på 1 195 miljarder kronor (2023). Tack vare exporten kan vi finansiera import av nödvändiga varor och tjänster samt få skatteintäkter som betalar löner, utgifter och investeringar i den offentliga sektorn.

Störningarna i järnvägstrafiken har till följd av detta en stor potentiell påverkan på välfärden. En grov beräkning visar att enbart inkomstskatter och arbetsgivaravgifter på löner från de påverkade industrijobben skulle räcka för att finansiera omkring 100 000–125 000 offentliga jobb. Det är en konkret välfärdssiffra på problemet med bristande tågtransporter, men den visar långt ifrån hela betydelsen av fungerande godstransporter med järnväg. Utan investeringar i befintliga och nya anläggningar står exempelvis Sveriges roll som avancerat industriland med världsledande produkter på spel.



Foto: iStockphoto

Sotdöden hotar

”

UTDRAG FRÅN SAMTAL:

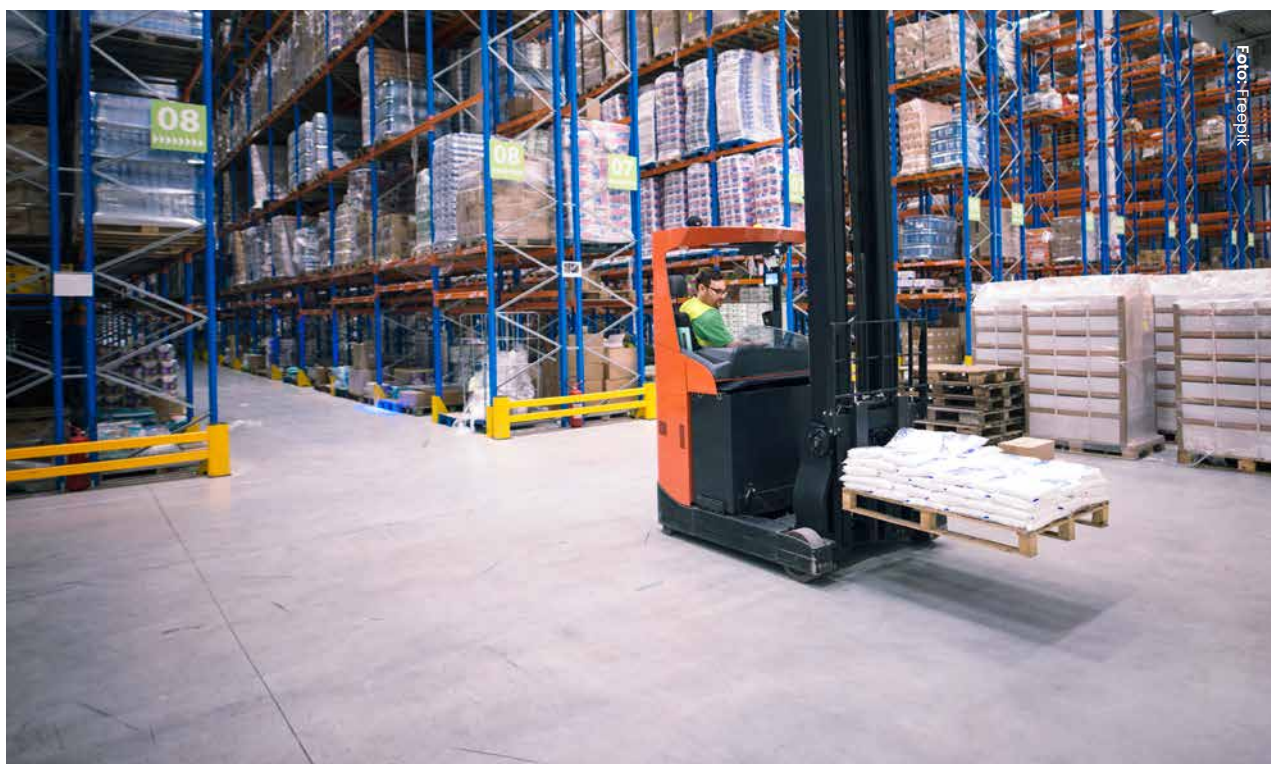
Företaget som vill komplettera med tåg på långa avstånd

Vi producerar varor i Sverige som transporteras till kunder i hela världen. Idag använder vi i huvudsak lastbil, men vi skulle vilja använda järnvägen vid längre transporter om det är möjligt. För att det ska fungera bra behövs bättre förutsättningar för intermodala transporter med bil och tåg. Vi behöver på ett smidigt sätt kunna ställa en lastbilstrailer på ett tåg som fortsätter vidare ner till kontinenten. Kombiterminalerna fungerar inte så effektivt som de borde.

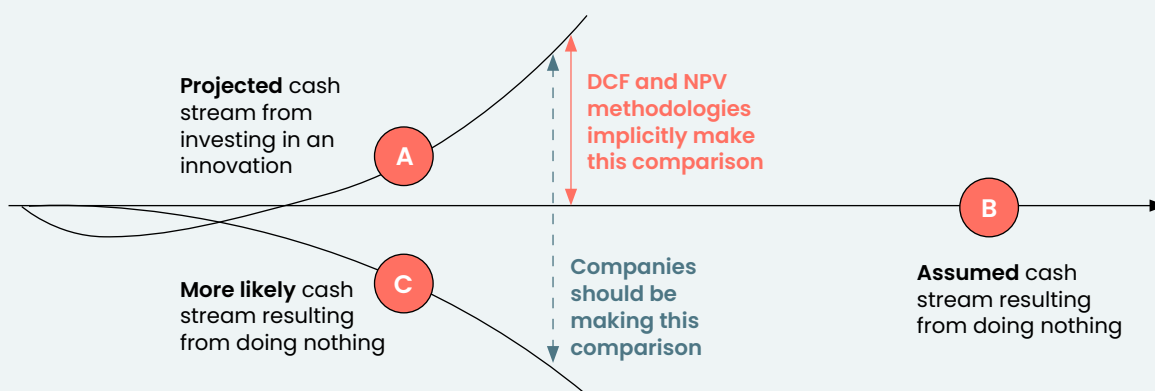
De ovan gjorda beräkningarna visar hur många jobb som kan påverkas av bristerna i järnvägssystemet. Osäkerheten är givetvis betydande eftersom utfallet påverkas av en rad andra faktorer, som möjligheten för företagen att påverka sin prissättning, kostnaderna för materialinköpen eller möjligheten att hitta andra transportlösningar. Det är dessutom självfallet så att problemen inte medför att företagen direkt stänger ned en verksamhet. Snarare torde problemen medföra dels att nya investeringar förläggs till annan plats, dels att underhålls- och nyinvesteringar inte genomförs

i befintliga anläggningar i Sverige i samma omfattning som hade varit fallet med väl fungerande järnvägstransporter.

När verksamheten fortsätter utan nyinvesteringar innebär det inte någon stor skillnad inledningsvis, exempelvis sett till lönsamhet, antalet sysselsatta eller exportvärde. Men gradvis sjunker konkurrenskraften i anläggningen när konkurrerande anläggningar blir mer produktiva tack vare investeringar som genomförs där. I intervjuerna beskrivs detta av flera företag som att



Figur 9 Effekterna av uteblivna investeringar i företag



Källa: Harvard Business Review 2008.

industriplanläggningar som under en följd av år blir utan investeringar går mot "sottdöden", eftersom de till slut inte överlever konkurrensen.

Effekterna av uteblivna investeringar kan också bli mer omfattande än väntat.²⁹ Detta beror på att olika aktörer förväntar sig en utveckling baserat på antagandet att verksamheten, intäkterna och konkurrensläget annars fortsätter som i utgångsläget. Detta är dock sällan fallet. Eftersom konkurrenterna förnyas och förbättrar sig hela tiden är den riktiga jämförelsen i stället med en utveckling där företagets relativa läge försämras, utan en hög investeringstakt. Utvecklingen utan investeringar kan därför bli sämre och snabbare än företagen i förväg antar (se figur 9 för en schematisk illustration).

I konsekvensanalysen ovan har vi framför allt fokuserat på de företag som finns i kategori 1 och 2, det vill

säga de som drabbas hårdast av bristerna i järnvägssystemet. Men hälften av företagen finns i kategori 3 och 4, som påverkas av störningar, dock i mindre utsträckning, eller som upplever vissa strategiska hinder av bristerna i järnvägssystemet. Om man antar att det inom även dessa kategorier finns risk för att järnvägsproblemen leder till uppskjutna eller inställda investeringar, är det en indikation på att "sottdödsrisken" kan påverka en mycket stor andel av industrin i Sverige.

Som framgår i denna rapport är det framför allt basindustrin som drabbas av störningarna och kapacitetsbristen i järnvägssystemet. Det är därför också basindustri-tunga orter som kan komma att drabbas hårdast av problemen – speciellt som dessa orter i många fall i hög grad är beroende av ett enda företag.

”

UTDRAG FRÅN SAMTAL:

“Den lokala tillväxtmotorn”

Vi gör en världsledande produkt som behöver transporteras ut från Sverige till kunder i hela världen. Efterfrågan ökar och vår framgång innebär en injektion för hela vår region. Vi behöver dels investera för ökad produktion i vår anläggning, dels attrahera fler medarbetare. Därför har vi ett stort behov av att tillförlitligheten på järnvägen ökar, både för att vi ska kunna leverera våra varor och få folk att komma till oss. Vi märker att många upplever förseningar på tågen som ett hinder för att kunna pendla.

De negativa effekterna är ännu större

”

UTDRAG FRÅN SAMTAL:

Det kostnadsmedvetna företaget

Vi är ett tillverkande företag med rötterna i Sverige men med en stor internationell kundkrets. En viktig insatsvara i vår produktion är kemikalier. De kommer i dag in till våra anläggningar via lastbil. Kostnadsökningar på sistone har påverkat vår lönsamhet, och i förlängningen vår konkurrenskraft. För att pressa ner priserna skulle vi därför vilja ta del av den större europeiska marknaden för de kemikalier vi behöver. Bland annat på grund av att de klassas som farligt gods kan de inte transporteras med lastbil till oss, men de skulle kunna gå på tåg. I dag är det dock inte ett realistiskt alternativ på grund av hur störningskänslig järnvägstrafiken är.

Icke siffrersatta effekter

Beräkningarna ovan visar på de möjliga negativa effekterna vad gäller framför allt jobben, men även på investeringar och export. Utöver dessa effekter finns en rad andra potentiellt negativa effekter av bristerna i godstransportsystemet. Till dessa, som togs upp i flera intervjuer, men som inte varit möjliga att siffrersätta, hör:

- Den svenska basindustrin bidrar årligen till att tränga undan utsläpp om 23 miljoner ton koldioxid i andra länder.³⁰ Det beror på att svensk industriproduktion internationellt sett har lågt klimatavtryck. Exempelvis har basindustrin i EU27 mer än dubbelt så högt klimatavtryck som Sveriges. Den kinesiska basindustrin släpper ut sex gånger mer koldioxid än den svenska. Export från svensk basindustri är ett viktigt verktyg i kampen mot klimatförändringarna
- Bristerna minskar möjligheten för svenska företag att välja de bästa leverantörerna av insatsvaror som på grund av vikt, avstånd eller andra skäl behöver gå på järnväg. Det leder till högre kostnader för produktion i Sverige än vad som hade varit fallet med bättre tillgänglighet till effektiva järnvägstransporter
- Flera skogsindustrieföretag konstaterar att dyra transporter måste kompenseras med lägre priser på inköpta varor vilket i sin förlängning leder till lägre virkespriser, lägre intäkter för skogsbrukare och lägre värden på skogsmark än som hade varit fallet med bättre fungerande järnvägstransporter

- Det finns sannolikt investeringsmöjligheter som inte konkretiseras på grund av att bristen på kapacitet medför att det är orealistiskt och inte värt att lägga ned kostnader och tid på att planera

Analysen i rapporten baseras främst på de företag som uppger störst påverkan av brister i järnvägssystemet (kategori 1 och 2). Men betydligt fler industriföretag drabbas. De företag som svarar att de har vissa kostnader och hinder till följd av störningarna återfinns i olika branscher som inte är lika beroende av järnvägstransporter som basindustrin. Den problembild som beskrivs av dessa företag skiljer sig från dem i kategori 1 och 2 på följande sätt:

- Man vill lägga över mer gods på järnväg, men väljer att inte göra det på grund av dålig tillgänglighet, långa transporttider eller kostnader
- Störningar eller andra problem i järnvägssystemet påverkar även importflöden negativt
- Förutom problem i det svenska järnvägssystemet upplever man även hinder på kontinenten som påverkar valet av transportlösning

Intervjuerna ger alltså vid handen att det finns ett intresse från en stor del av industrisektorn för att öka andelen tågtransporter, vilket skulle innebära samhällsekonomiska vinster eftersom järnvägens samhällsekonomiska kostnader är mer internaliserade i det pris transportköparen betalar jämfört med vägtrafiken.



Foto: iStockphoto

De samlade samhällsekonomiska effekterna av bristerna i järnvägssystemet torde därmed vara större än vad beräkningarna visar, och kanske framför allt slå mot kommande investeringar och fossilfri omställning. Detta hotar den långsiktiga tillväxten. Sverige har i dagsläget en konkurrensfördel genom en klimatsmart produktion. Den tillväxtpotentialen riskerar att inte förverkligas till följd av bristerna i transportsystemet.

Speditörerna bekräftar problembilden

I många fall är det inte företagen själva som är transportköpare. Det kan även vara företagens leverantörer eller kunder beroende på avtalsstruktur och handelsmönster. Inte sällan anlitas speditörer som utformar transportlösningar åt varuägarna. Under detta rapportarbete har därför kompletterande intervjuer gjorts

med företrädare för speditörer. Dessa samtal bekräftar den bild som företagen ger av järnvägssystemet, det vill säga att effektiva järnvägstransporter hindras av störningar i järnvägssystemet, främst orsakade av eftersatt underhåll, och i vissa fall av brist på spårkapacitet.

Samtalen med speditörerna bekräftar också att dessa problem hindrar att mer gods än idag transporteras på järnväg med till exempel intermodala lösningar, det vill säga en kombination av transport på väg, sjöfart och järnväg. Denna underliggande potential som skulle kunna realiseras vid ett åtgärdande av kända brister är betydande. Däremot tycks det inte råda någon övergripande kapacitetsbrist i själva omlastningsnoderna, exempelvis såsom hamnar och kombiterminaler.

Industribroms eller industrilyft?

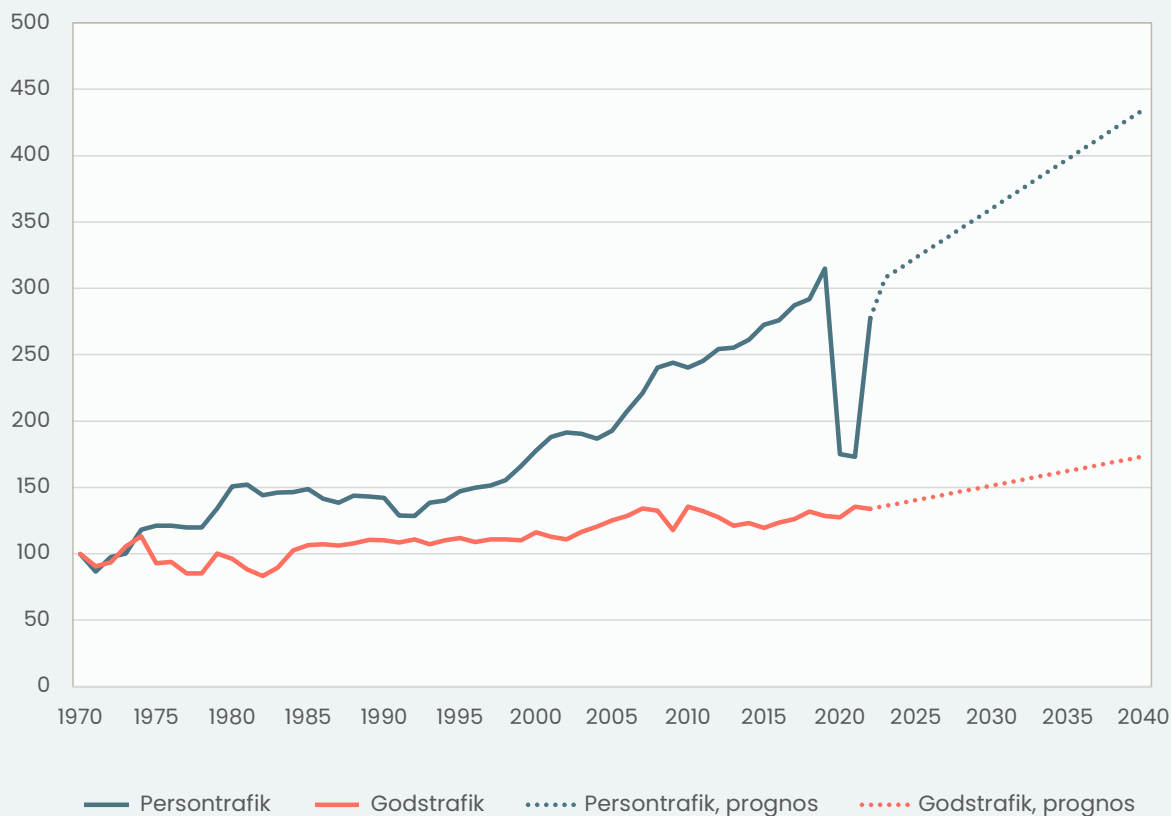
Sverige har industriellt sett ett mer fördelaktigt läge än många andra länder. Till att börja med har vi redan en stor industrisektor. Svensk industri är världsledande inom relativt många områden. Tack vare viktiga råvarutillgångar, fossilfri energi och hög utbildningsnivå har vi en bra möjlighet till växande industriproduktion och fossilfri nyindustrialisering. Det kan i sin tur vända klimatomställningen till en möjlighet och öka välbästandets bidraget från industrin ytterligare.

Vi är redan på god väg in i en fossilfri nyindustrialisering. Batterifabriker byggs såväl i norra Sverige som i Västsverige och Mälardalen. Stora investeringar i fossilfritt stål

är påbörjade och nya gruvor förbereds. Exemplet går att göra fler. Därför är resultatet av intervjuerna med de 20 företagen oroande. Brister i järnvägssystemet är ett allvarligt hot mot de fortsatta investeringarna.

Tyvärr är den bild som företagen beskriver inte förvånande. Trots att Sverige är ett till ytan stort land och har en i grunden råvarubaserad industri investerar vi mindre i transportinfrastruktur än genomsnittet för OECD-länder. Järnvägsinvesteringarna har legat på en låg nivå i stort sett i hundra år. De genomsnittliga investeringarna i järnväg mellan 1922–2022 var endast 0,4 procent av BNP.³¹ Även satsningarna på underhåll har släpat efter.

Figur 10 Transportarbete på järnväg 1970–2022 samt prognos för perioden 2023–2040
Tonkilometer (goods) respektive personkilometer (persontrafik). 1970=index 100



Källa: Järnvägsliftet/FB Strategi 2023

Järnvägstrafiken har ökat kraftigt i 30 år. Idag körs fler tåg än någonsin på ett alltmer slitet järnvägssystem. Såväl godståg som långväga persontåg och regional-tåg ökar. Tillkommande trafik efterfrågar utrymme som ofta inte finns eftersom viktiga sträckor har nått kapacitetstaket.

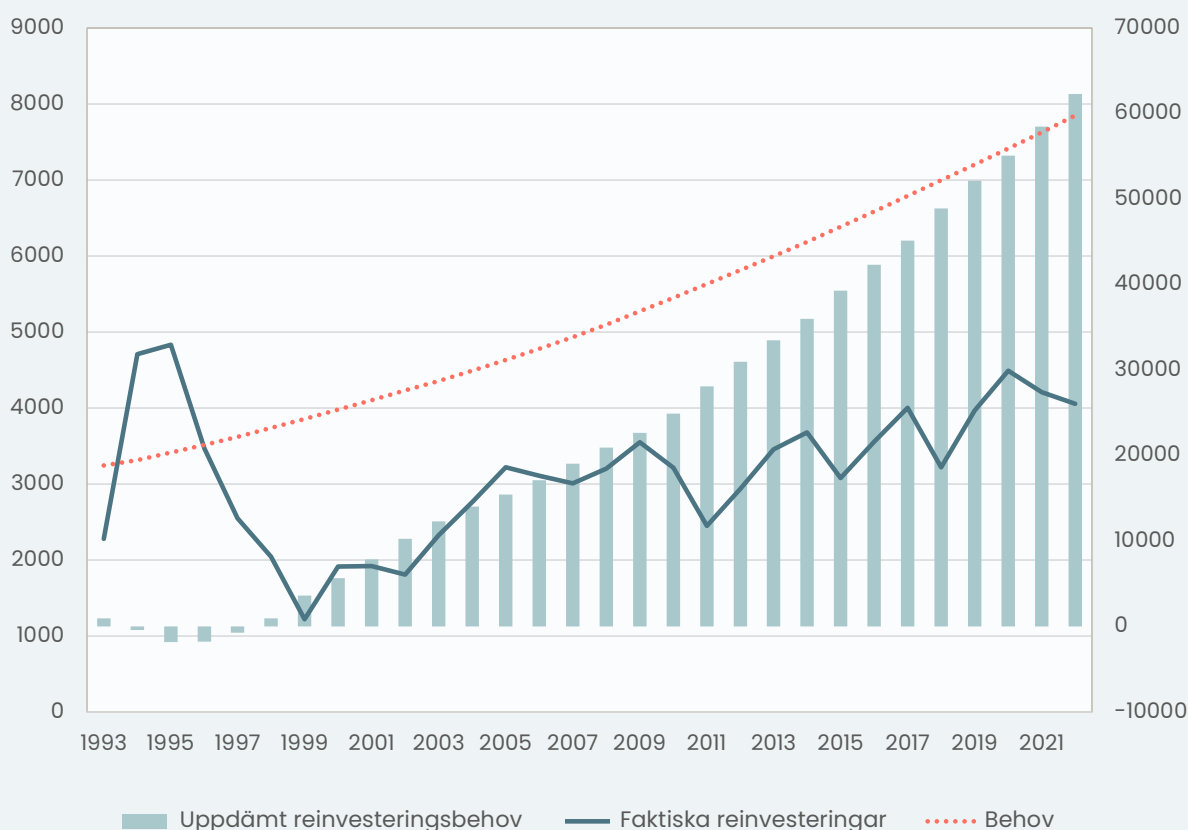
Enligt Trafikverkets prognos väntas dessutom tågtrafiken fortsätta att växa i nära nog samma takt som de senaste decennierna. Persontrafiken bedöms visserligen växa något långsammare, men godstrafikens tillväxt väntas öka, vilket framgår av figur 10. Flera av de företag som intervjuats indikerar att man behöver järnväg för att möjliggöra nyinvesteringar eller flytta över mer av det befintliga godsflödet till järnväg. Ökningen ska ske i ett järnvägsnät som redan är mycket hårt belastat och som inte kommer att få några stora tillskott med ny kapacitet förrän om många

år (till exempel fler spår mellan Hässleholm och Lund samt Norrbotniabanan).

De störningar som skapar problem för företagens transporter kan kopplas till att den svenska järnvägsinfrastrukturen är slitna. Trafikverket bedömde för flera år sedan att 35 procent av de förseningar som beror på brister i infrastrukturen skulle kunna elimineras om hela det eftersatta underhållet åtgärdades.³² Andelen är troligen större idag, eftersom underhållsskulden ökat och fortsätter att öka. Sverige underhåller inte järnvägen i samma takt som den slits.

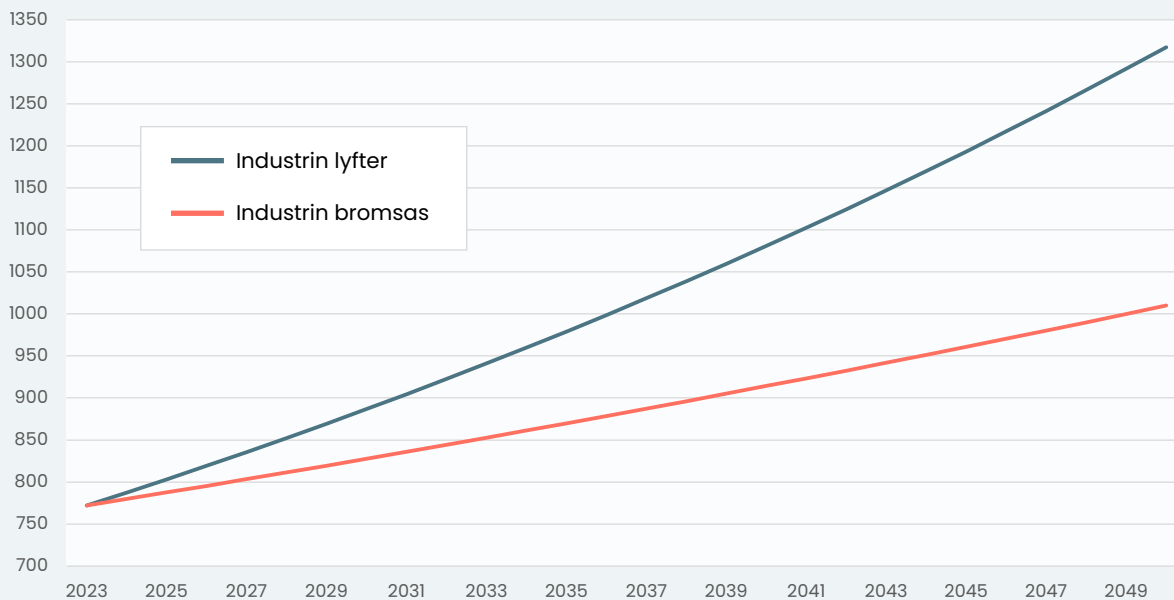
I rapporten Järnvägsliftet som publicerades av Omtag Svensk Järnväg 2023 beräknades att de eftersatta reinvesteringarna mellan år 1993 och år 2022 summerar till 62 miljarder, uttryckt i 2022 års prisnivå, se figur 11. Den siffran väckte då uppmärksamhet eftersom den

Figur 11 Faktiska respektive tekniskt motiverade reinvesteringar på vänsteraxeln. Uppdämt (ackumulerat) reinvesteringarbehov för perioden 1993–2022 på högeraxeln
Miljoner kronor i 2022 års prisnivå



Källa: Järnvägsliftet/FB Strategi 2023

Figur 12 Industrins förädlingsvärde fram till 2050 (mdr kr)



Industrins förädlingsvärde med högt respektive lågt tillväxtscenario.

översteg Trafikverkets egen bedömning. Trafikverket har dock kommit med en ny beräkning och myndigheten uppskattar idag kostnaden för att återta det eftersatta underhållet i järnvägssystemet till 91,4 miljarder kronor.³³ Det bör understrykas att underhållsskulden fortsätter att öka även med dagens nivå på reinvesteringar.

Det finns alltså all anledning att ta industriföretagens ord på allvar, både när det gäller störningar i tågtrafiken och brist på kapacitet i järnvägssystemet. Industrins utveckling bromsas av järnvägsproblem.

Slutsatsen av analysen är därför att industrin står inför två scenarier utifrån järnvägssystemets förmåga. Det gäller framför allt basindustrins utveckling, men även övrig industri och dess möjligheter till effektiva och hållbara varuflöden. Det ena scenariot är en utveckling där industrin bromsas av bland annat störningar och kapacitetsbrist i järnvägssystemet. Det andra scenariot är ett tillväxtscenario där investeringar och ökad produktion möjliggörs genom ökade underhållsinvesteringar och kapacitetsinvesteringar i järnvägssystemet.

Skillnaden mellan dessa scenarier får en stor samhällsekonomisk betydelse, även med försiktiga antaganden. Den samlade tillverkningsindustrin har tillsammans med gruv- och mineralnäringen ett förädlingsvärde på nästan 800 miljarder kronor per år. Värdet av ytterli-

gare en halv procent årlig tillväxt av förädlingsvärdet till följd av åtgärdade brister i järnvägssystemet, jämfört med en halv procent årlig inbromsning till följd av fortsatta brister, är 8 miljarder kronor per år.

På kort sikt har inte den kostnaden en avgörande betydelse för samhällsekonomi och välfärden. Men om utvecklingen får fortsätta i flera år blir skillnaden mellan scenarierna avsevärd, se figur 12. År 2050 blir skillnaden mellan scenarierna sett till industrins förädlingsvärde drygt 320 miljarder kronor i 2023 års penningvärde (beräknad utifrån industrins årliga tillväxttakt i förädlingsvärde på drygt 1,5 procent under det senaste decenniet). Denna skillnad motsvarar 3 procent av Sveriges BNP år 2050.

Ställt mot detta framstår det ytterst väl motiverat att både lösa underhållsskulden och göra kapacitetsinvesteringar i järnvägssystemet. Kapaciteten behöver bland annat tillföras i sammanhållna stråk från norr till de stora utskeppningspunkterna i Göteborg och Skåne. Stora delar av svensk industri är redan påtagligt påverkade av järnvägens begränsningar i kvalitet och kapacitet. Det är därför angeläget att arbetet med att lyfta den svenska järnvägen intensifieras så att det svenska transportsystemet åter blir en positiv strategisk tillgång som gynnar Sveriges tillväxt och framtida välförhållanden.



Appendix

Företag som intervjuats

AB Volvo

Alleima (f.d. Sandvik Materials Technology)

Atlas Copco

Boliden

Essity

GKN Aerospace

H2 Green Steel

Hitachi Energy

Inter IKEA

LKAB

Mellanskog

Northvolt

SCA

Scania

SKF

SSAB

Stena Recycling

Stora Enso

Södra

Volvo Cars

Noter

- 1 www.imd.org/centers/wcc/world-competitiveness-center/rankings/world-competitiveness-ranking/ [hämtad 2024-05-06].
- 2 Sveriges position har under de senast åren varierat mellan plats sju och tio utan någon trendmässig förändring.
- 3 World Economic Forum, How Countries are Performing on the Road to Recovery.
- 4 Svenskt Näringsliv, Svenskt Näringslivs företagarpanel, <https://www.svensktnaringsliv.se/foretagarpanelen/> [hämtad 2024-05-06].
- 5 Trafikverkets inriktningsunderlag, 2023. En mer försiktig analys av Fredrik Bergström och Tore Englén (Järnvägslyftet, 2023) bedömer att de eftersatta reinvesteringarna mellan 1993 och 2022 totalt sett summerar till 62 miljarder kronor, i 2022 års prisnivå. Rapporten konstaterar dock att det verkliga reinvesteringens behovet är ytterligare större, eftersom brister från innan 1993 inte tagits med. Även Svenskt Näringsliv har gjort vissa beräkningar av vilka investeringar som skulle behövas för att återställa vägar och järnvägar till acceptabel standard. Till år 2033 beräknas det saknas mer än 100 miljarder kronor för att återställa infrastrukturen till en acceptabel standard.
- 6 Trafikanalys, Bantrafik 2022 (2023), <https://www.trafa.se/globalassets/statistik/bantrafik/bantrafik/2022/bantrafik-2022.pdf> [hämtad 2024-05-07].
- 7 Trafikanalys, Transportarbete 2000-2022.
- 8 Nelldal, Bo-Lennart & Ahlstedt, Lars, Framtidens marknad för godstrafik med järnväg (2024).
- 9 Trafikanalys, Bantrafik 2022 (2023), <https://www.trafa.se/globalassets/statistik/bantrafik/bantrafik/2022/bantrafik-2022.pdf> [hämtad 2024-05-07].
- 10 Prognoserna pekar på snabbt ökande transporter av såväl gods- som persontrafik under de kommande decennierna. Det får till följd att godstrafiken på vissa järnvägssträckor tvingas ledas om för att ge plats åt persontrafiken, vilket ger längre och långsammare transporter. Försenade leveranser påverkar industrins produktion i många fall, med ökade kostnader som följd.
- 11 World Economic Forum, The Global Competitiveness Report 2019.
- 12 Rankingen görs på basis av enkäter, men även utifrån existerande officiellt statistik.
- 13 En indikation på problemen är att den så kallade skogstiden, det vill säga den tid tågen måste vänta för t ex ett möte, ökat från sju procent år 2000 till 12 procent år 2023.
- 14 Den senaste avser år 2022.
- 15 Industrin står enligt nationalräkenskaperna för omkring 15 procent av det samlade förädlingsvärdet i Sverige och sysselsätter direkt cirka 540 000 personer, motsvarande 11 procent, av den totala sysselsättningen. Industrins samlade investeringar uppgår till cirka 110 miljarder kronor per år, exklusive immateriella investeringar. Dessa mått underskattar dock avsevärt industrins betydelse eftersom de inte inkluderar det förädlingsvärde eller de jobb som industrin skapar genom sina inköp från andra svenska företag, den så kallade multiplikatorn. För industrin som helhet är multiplikatorn drygt 1: varje nytt jobb i industrin skapar ytterligare ett jobb hos underleverantörer av olika slag. För tjänstesektorn är multiplikatorn i genomsnitt omkring 0,6. Om hänsyn tas till multiplikatoreffekten blir antalet sysselsatta totalt sett 800 000 (eftersom även

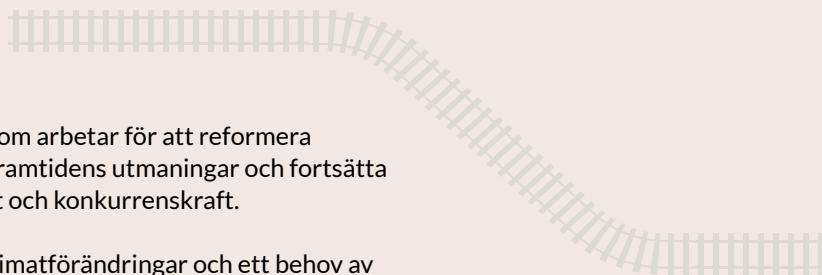
en del av de indirekt sysselsatta finns i industrin blir det inte 2 x 540 000), vilket motsvarar cirka 17 procent av alla sysselsatta i Sverige. Av dessa står enbart basindustrin för cirka 180 000 sysselsatta (se figur 3).

- 16 Enligt SCB:s input/output-statistik skapar varje jobb i industrin 1,1 jobb till (inom och utom industrin), men i denna rapport har beräkningar utgått från en mer konservativ multiplikatoreffekt på 1.
- 17 www.almega.se/app/uploads/sites/9/2019/11/sweco_jarnvag2050_naringslivets_godstransporter_slutversion-1.pdf [hämtad 2024-05-13].
- 18 Sweco, Järnväg 2050 – Näringslivets godstransporter, https://www.almega.se/app/uploads/sites/9/2019/11/sweco_jarnvag2050_naringslivets_godstransporter_slutversion-1.pdf [hämtad 2024-05-13].
- 19 SNI 5-9, 16-18, 24-25. Grafisk industri är inkluderad i skogsindustrin. I många fall räknas även sten, cement mm (SNI 23) till basindustrin. De är dock inte medräknade här.
- 20 BNP exklusive produktskatter och -subventioner.
- 21 Den allra högsta multiplikatorn finns för massa- och pappersindustrin. Varje nytt jobb i denna sektor skapar 2,4 jobb i andra branscher (Basindustrin och transportnäringens betydelse; Industriarbetsgivarna och Transportföretagen, 2024).
- 22 Industriekonomerna, Industriekonomernas input/output-analys 2023 (u.å.), <https://industriarbetsgivarna.se/wp-content/uploads/2023/08/IO-analys-2023-Industriekonomerna-1.pdf> [hämtad 2024-05-13].
- 23 Tidningen Näringslivet, "Näringslivet förtjänar en järnväg att lita på", 2024, <https://www.tn.se/opinion-och-debatt/36384/naringslivet-fortjanar-en-jarnvag-att-lita-pa/> [hämtad 2024-05-13].
- 24 Ett konkret exempel är ett uttalande från Stora Enso som konstaterar: "Vi som bolag kan komma tvingas rikta våra investeringar till andra länder bland annat på grund av bristande infrastruktur. Pengarna riskerar helt enkelt att placeras på annat håll. Järnvägen och hamnar, som den i Göteborg, är vår blodåder och järnvägen dit är sen länge den svaga länken" (DN 20 april 2024).
- 25 Multiplikatorn för basindustri antas vara 1,9, den för övriga industriföretag 1,0.
- 26 Rapporten "Renässans för industriell utveckling 2024"; Industriarbetsgivarna (2024) visar att mellan åren 2010 och 2020 ökade basindustrins reala värdeskapande med 0,5 procent per år. Om tillväxttakten skulle höjas till 1,5 procent årligen (samma nivå som i Österrike under samma tidsperiod) skulle basindustrins värdeskapande vara drygt 50 miljarder kronor högre år 2040. En viktig förutsättning för detta är bättre kapacitet i järnvägssystemet.
- 27 Utifrån intervjuerna kan även en grov beräkning göras av effekterna av högre transportkostnader. De totala transportkostnaderna kan i skogsindustrin uppskattas till cirka en femtedel av den samlade kostnadsmassan, och i andra delar av basindustrin till cirka tio procent. Transportkostnaderna är därmed i skogsindustrin knappt 40 procent högre än de totala lönekostnaderna, medan de för järn- och stålverken är på en nivå på omkring 75 procent av lönekostnaderna. Totalt i verkstadsindustrin är transportkostnadernas andel oftast mindre än tio procent. En ökning av transportkostnaderna totalt sett i skogsindustrin med tio procent motsvarar därmed lönekostnaderna för 7 000 jobb, och i järn- och stålsektorn för cirka 2 000 personer.

Alla transportkostnader avser dock inte järnvägstransporter. Svaren i intervjuundersökningen visar att dessa synes variera mellan omkring tre till fem procent av den totala kostnadsmassan. En ökning av kostnaderna för järnvägstransporterna med tio procent kan därmed mycket grovt beräknas motsvara lönekostnaderna för 1 000-2 000 personer inom basindustrin.
- 28 Nationalräkenskaperna.

- 29 Clayton M. Christensen, Stephen P. Kaufman & Willy C. Shih, "Innovation Killers: How Financial Tools Destroy Your Capacity to Do New Things", Harvard Business Review, 1/1 2008, <https://hbr.org/2008/01/innovation-killers-how-financial-tools-destroy-your-capacity-to-do-new-things> [hämtad 2024-05-13].
- 30 Svenskt Näringsliv, Svenskt Näringslivs företagarpanel, <https://www.svensktnaringsliv.se/foretagarpanelen/> [hämtad 2024-05-06].
- 31 FB Strategi/WSP:s bearbetning av data från SCB/NR och Trafikverket.
- 32 Trafikverket (2011), Järnvägens behov av ökad kapacitet – förslag på lösningar för åren 2012–2021.
- 33 Trafikverket, Förslag till nationell plan 2024.

Omtag Svensk Järnväg



Omtag Svensk Järnväg är ett initiativ som arbetar för att reformera Sveriges järnvägssystem för att möta framtidens utmaningar och fortsätta bidra till kompetensförsörjning, tillväxt och konkurrenskraft.

Sverige står inför global konkurrens, klimatförändringar och ett behov av ökad produktivitet. Järnvägen spelar en nyckelroll i att lösa dessa utmaningar och skapa ett effektivt och fossilfritt transportsystem för hela landet.

Följ med oss på resan mot en bättre järnväg. Besök vår hemsida omtagsvenskjarnvag.se för att utforska våra rapporter, vår vision och hur vi arbetar tillsammans i branschen för att forma framtidens svenska järnvägssystem.

