



2017-05-26 13:00 CEST

Skogen tar tåget mot framtiden

Skogsbranschen går för högvarv och nu satsar många pappersbruk och bygger ut. Bloggen Hållbar logistik ger senaste nytt om den bransch som är en av Sveriges största transportköpare.

Det märks att vi har högkonjunktur i Sverige, inte minst genom att skogsbranschen gör stora investeringar. I Östrand satsar SCA 7,8 miljarder på helt ny maskin för pappersmassa, Södra investerar och ökar produktionskapaciteten från 425 tton till 700 tton på Värö bruk, som kommer bli en av världens största för barrsulfatmassafabrik och BillerudKorsnäs i Gruvön i Grums bygger en ny helt ny och modern vätskekartongmaskin KM7 som ska klara att producera 550 tton/år.

Skogsindustrin indelas ofta i olika segmenten efter det arbetsflöde som finns i branschen: rundvirke/timmer, flis/biobränsle, papper, pappersmassa,

returpapper och sågade trävaror. Samtidigt utvecklas skogsbranschen mot nya områden och nya sätt att använda träråvaran. Ett exempel är att efterfrågan på tidningspapper minskar medan förpackningsindustrin växer kraftigt. Nästa steg är att utveckla trä till tyg, viskos, men även att utveckla plaster.

För att öka kostnadseffektiviteten (lägsta pris per ton) för transporter inom skogsindustrin är det angeläget med både tyngre och längre tåg. Verksamheten fungerar lite som sjöfart, där marginalen är på de sista vagnarna. Flexibilitet inom transportsektorn är också en viktig faktor eftersom transportbehov och köpmönster förändras i en allt snabbare takt. Ett sätt att utveckla järnvägstransporterna ytterligare är att erbjuda möjligheten till både enstaka vagnar och hela tåg på kort varsel eller möjligheten att snabbt kunna byta till en annan lastplats. Järnvägen är viktig för pappersbruken eftersom de sedan länge har en infrastruktur med egna spåranläggningar inne på många av bruken. Unikt för dessa är att flera bruk har egna lok och egen personal som rangerar vagnarna inom sitt eget område.

Många av skogsbranschens produkter fraktas med båt och i egna båtupplägg. Internationella transporter med tåg går till Europa via Öresundsbron men även med båt i Green Cargos pendlar Skandviking och Italy Direct via Ystad och Trelleborg. Över 80 % av den färdig pappersvaran går på export. Både dollarn och euron är starka, vilket självklart påverkar exportvolymerna.

När branschen konsoliderar blir resultatet färre hamnar och terminaler. Ett exempel är då Billerud och Korsnäs gick ihop för något år sedan. Men i grunden är det en mogen bransch. Det finns också tydliga tecken på att man investerar långsiktigt, exempelvis har SCA förlängt sitt terminalavtal med Rotterdams hamn till och med år 2049.

Det är vanligt att det byggs under högkonjunkturer, men nu bygger skogsindustrin även på grund av stor efterfrågan och framtidstro. Och Green Cargo har angenäma problem med många förfrågningar och höga volymer, så höga att vagnar tidvis saknas inom vissa segment. Ett exempel på Green Cargos proaktiva framtidssatsningar hittar man just inom segmentet massaved och timmer där vi nu tittar på nya lok och provkör nya vagnar anpassade för massaved. Framtiden är grön.

Mats Brodd, branschchef Skog, Green Cargo

Green Cargo är en hållbar logistikpartner och en viktig del av skandinaviskt näringsliv. Över 95 procent av vårt transportarbete sker med eltåg där klimatpåverkan är mycket nära noll. Varje dygn kör vi 400 godståg och ersätter dagligen runt 9 000 lastbilstransporter på vägnätet. I vårt nätverk trafikerar vi

närmare 300 platser i Sverige, Norge och Danmark och med partners når vi hela Europa. Green Cargo ägs av svenska staten. Vi transporterar 22 miljoner ton gods, har 1 800 anställda och en årsomsättning på 4,1 miljarder SEK (2019).

Kontaktpersoner



Pressjour
Presskontakt
010-455 40 02