

Sverige stannar

Konsekvensanalys vid strejk i Sveriges hamnar

Innehåll

- Sammanfattning
- Kostnad vid total hamnstrejk i Sveriges hamnar
- Internationell jämförelse
- Påverkan på enskilda bolag vid hamnstrejk
- Sjöfartens betydelse för Sverige
- Långsiktiga konsekvenser vid hamnstrejk



01 | Sammanfattning

"Jag skulle använda ordet livsnödvändig för att beskriva sjöfarten. Jag kan nästan svara ur ett samhällsperspektiv snarare än ur ett företagsperspektiv, och om man tänker ur ett "jord till bord"-perspektiv, det vill säga vad vi stoppar in i ena änden och vad som sedan trillar ut i andra änden i form av konsumentprodukter."

- Patrik Myrelid, Strategichef, Lantmännen



”

"När störningar sker tittar dagligvaruhandeln på om det kommer påverka deras butiker och är då ofta duktiga på att hitta andra alternativ. Utmaningen kommer när vi följer några led bakåt och tittar på ursprungsimporten. Ett exempel är Rysslands invasion av Ukraina där det visade sig att varor vi importerat från Asien i själva verket hade sin ursprungsproduktion i Ukraina och Ryssland och då var slut på marknaden. Två, tre, fyra steg bakåt i leden är det svårt att förutsäga vad som ska hända."

- Ulrika Dahlin, Beredskapsansvarig, Svensk Dagligvaruhandel

01 | Sverige stannar – en konsekvensanalys av strejk i Sveriges hamnar

HUI Research har beräknat att det skulle kosta nästan 300 miljoner kronor om dagen om alla Sveriges hamnar drabbades av strejk simultant. Detta belopp omfattar endast direkta kostnader för omställningar och förseningar och inte följdverkningar som förlorade kontrakt eller försvagad konkurrenskraft.

HUI Research har beräknat vad de direkta kostnaderna skulle bli i ett scenario där samtliga av Sveriges hamnar stannar på grund av strejk.

Uppskattningen är baserad på en beräkning från 2018, gjord av Damvad Analytics om vad hamnstrejken i Göteborgs hamn 2017 kostade, och som presenterades i rapporten *Hamnkonflikten i Göteborg – Vilka kostnader har konflikten gett upphov till?*

Den totala kostnaden vid hamnstrejk ökar dramatiskt beroende på hur lång strejken är. Ju längre strejken pågår desto svårare är det att beräkna effekterna som uppstår. För jämförelse kan nämnas att strejken i Göteborgs hamn 2017 varade i 44 dagar. En lika lång strejk år 2024 skulle enligt de uppdaterade beräkningarna totalt kosta 12,7 miljarder i enbart omställnings- och förseningskostnader.

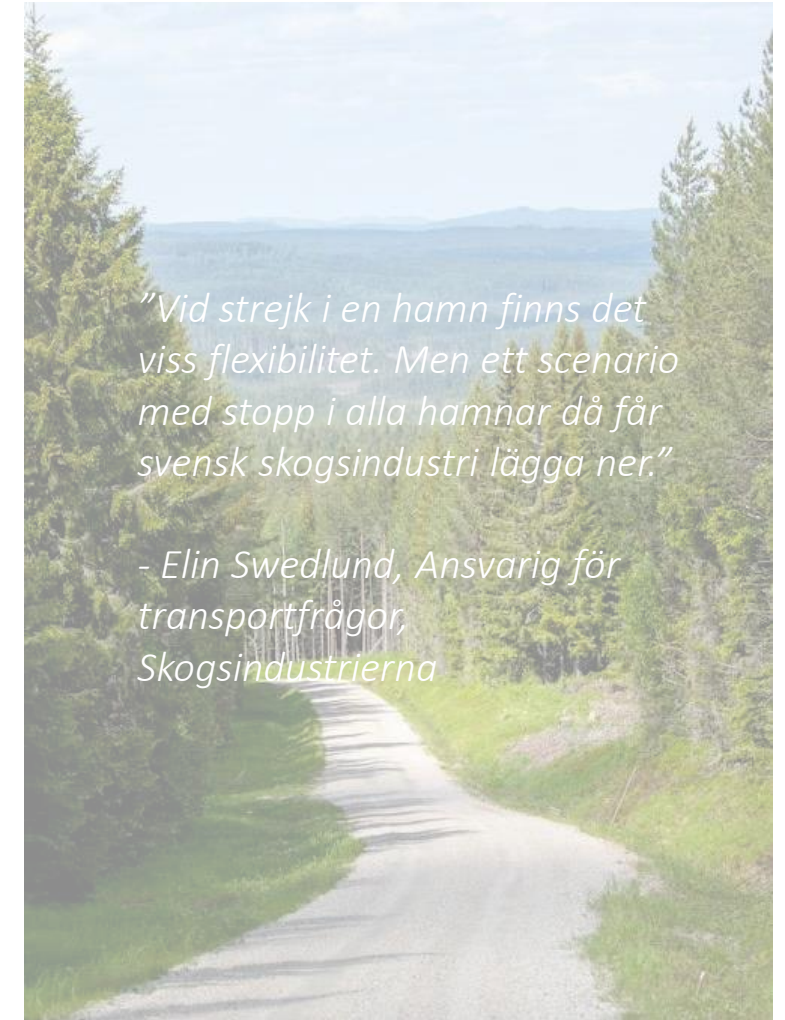
Utöver kostnaden nämnd ovan tillkommer fördyrande följdverkningar som är mer komplexa att beräkna.

Om en konsekvens av en dyrare produkt eller försenad leverans leder till att svenska bolag förlorar kontrakt innebär det uteblivna intäkter samt urholkat förtroende för svensk industri.

Denna typ av dynamiska effekter får större efterverkningar ju längre strejken pågår, men är inte inkluderade i beräkningen som därför ska ses som en blygsam bedömning av den egentliga kostnaden.

Utöver kostnadsberäkning innehåller denna analys även en beskrivning av konsekvenser för handeln och industrin i form av stoppade produktionskedjor, förstört gods och förseningar, brist på insatsvaror och livsmedel, samt negativa konsekvenser för miljön.

Svensk industri verkar på en globalt konkurrensutsatt marknad. Återkommande hamnstrejker får således långtgående negativa konsekvenser på Sveriges konkurrensförmåga som industriland.



”Vid strejk i en hamn finns det viss flexibilitet. Men ett scenario med stopp i alla hamnar då får svensk skogsindustri lägga ner.”

- Elin Swedlund, Ansvarig för transportfrågor, Skogsindustrierna

01 | Hamnstrejker förödande för Sveriges konkurrenskraft

Mer än 90 procent av Sveriges handel sker via sjöfarten. Hamnstrejker är exempel på oplanerade störningar som därför får stora konsekvenser på Sveriges industris konkurrenskraft, har en försvagande effekt på ekonomin och negativ inverkan på våra resurser till välfärden.

90 % av svensk handel går någon gång i transportkedjan med sjöfart. Sjöfarten är således kritisk för såväl svensk handel som industri.

Att handla via sjöfart växer innebär att Sveriges hamnar behöver utöka sin kapacitet. Utvecklingen går även mot att transportera större enheter, vilket möjliggör högre produktivitet, men ställer högre krav på hanteringsutrustning för att effektivt kunna flytta godset mellan olika transportbärare.

Sårbarheten i den globala sjöfarten har aktualiserats den senaste tiden i och med störningar i Suezkanalen, attacker på fartyg från huthirebeller i Röda Havet samt torka i Panamakanalen. Globala produktionskedjor som kan omfatta flera länder för samma vara innebär sårbarhet i varje enskilt led.

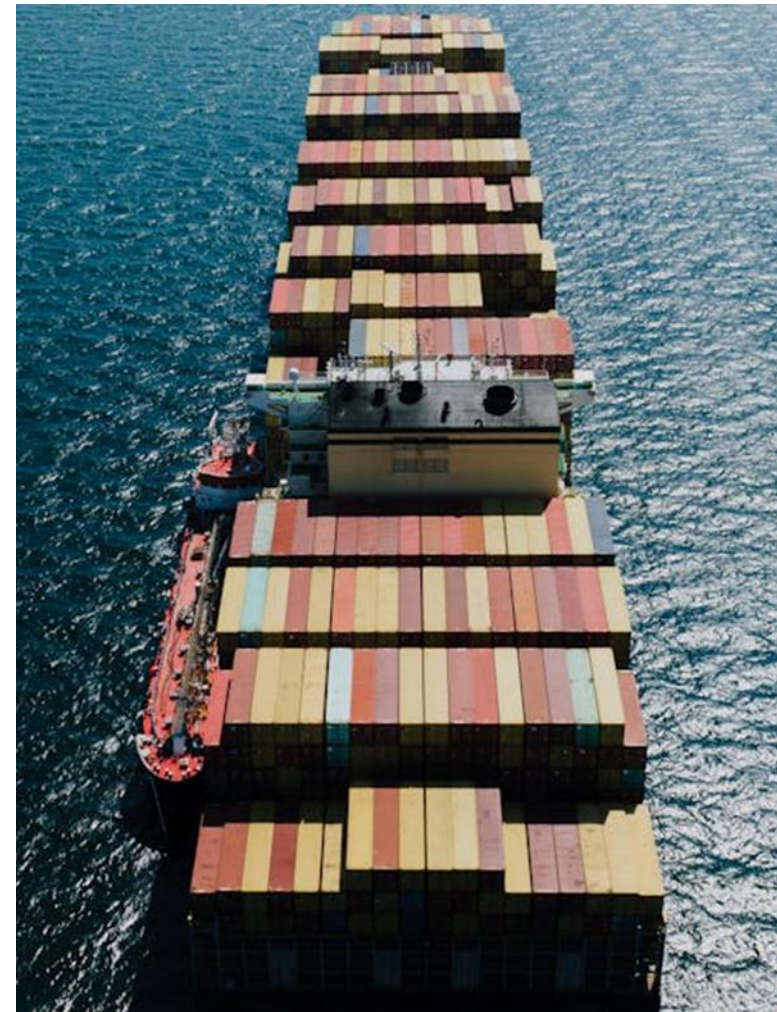
Effektiv logistik förutsätter förutsägbarhet, flexibilitet och tillgänglighet. Hamnstrejker både i form av aktiva stridsåtgärder och hot om sådana, får en negativ inverkan på förtroendet för svensk import och export.

Hamnstrejker kan även leda till begränsad tillgång på vissa varor eller livsmedel. I Finland påverkades även tillgången på bränsle vilket slog ut delar av kollektivtrafiken.

De omfattande strejkerna i Finland under år 2023–2024 har tydligt visat vilka dramatiska konsekvenser stopp i import och export får inte bara för finsk bruttonationalprodukt utan även för svensk industri.

Utöver kostnadsberäkningar har HUI Research i denna rapport även ställt samman exempel på negativa effekter för enskilda bolag, svensk handel och industri samt långsiktiga samhällsekonomiska konsekvenser vid hamnstrejker.

Sverige verkar på en global marknad och med ökad komplexitet i värdekedjorna blir varje länk desto viktigare. Det finns inte utrymme för att addera sårbarheter, utöver de som redan är inbyggda i systemet.



02 | Kostnad vid total hamnstrejk

02.1 | 300 miljoner kronor per dag

Denna rapport beskriver konsekvenserna för ett scenario där det skulle utbryta strejker i samtliga av Sveriges hamnar. Det mest realistiska är måhända inte att alla hamnar går ut i strejk, utan att det sker i hamnar där Svenska Hamnarbetarförbundet finns representerade. Förbundet finns representerade i hamnar där 86 procent av allt gods hanteras, men följdverkningarna skulle sannolikt bli större, och den exakta omfattningen är svår att sätta. Därför har HUI beräknat konsekvenserna om alla hamnar gick ut i strejk samtidigt.

Utöver ekonomiska kostnader får hamnstrejker en stor negativ miljöpåverkan och på sikt negativ påverkan på svensk industris konkurrenskraft.

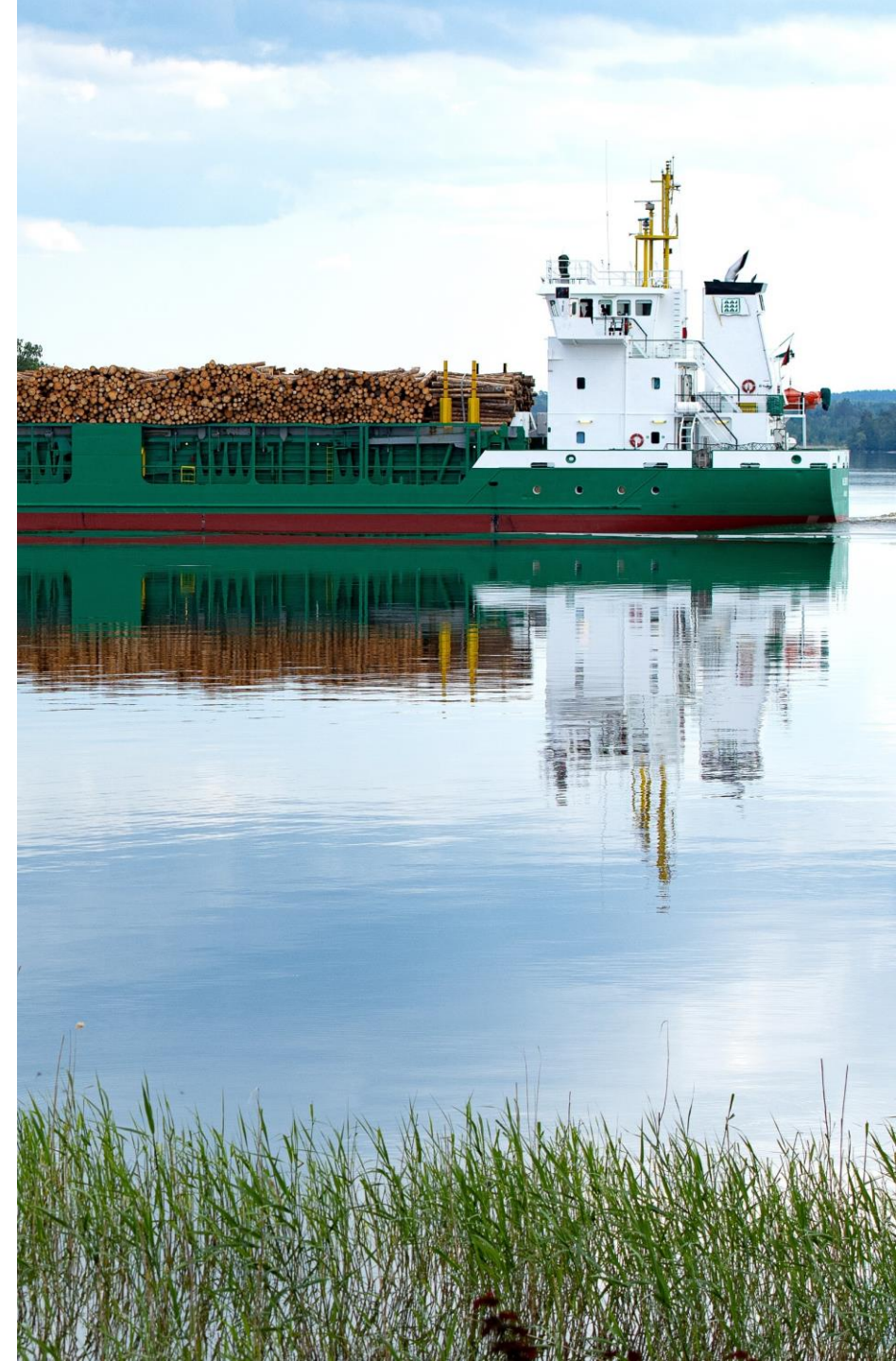
De fördyrande omständigheterna vid en strejk är flera. Dels ökar logistikkostnaderna på grund av omdirigerade flöden då varor behöver transporteras vidare till hamnar i andra länder och därifrån transporteras med tåg eller lastbil till slutdestination. Därutöver tillkommer kostnader som konsekvens av förseningar samt kostnader i samband med att transporterarna tar längre tid.

HUI har beräknat att det skulle kosta ca 291 miljoner kronor om dagen om alla Sveriges hamnar gick ut i strejk simultant.¹

Beräkningen är baserad på en beräkning från 2018, gjord av Damvad Analytics om vad hamnstrejken i Göteborgs hamn kostade, och som presenterades i rapporten *Hamnkonflikten i Göteborg – Vilka kostnader har konflikten gett upphov till?*²

Den totala kostnaden för en strejk beror på hur lång strejken är. För kontext kan nämnas att strejken i Göteborgs hamn 2017 varade i 44 dagar. En lika lång strejk skulle enligt de uppdaterade beräkningarna totalt kosta 12,7 miljarder kronor bara i direkta kostnader.

Utöver de direkta kostnaderna ovan finns givetvis fördyrande följdverkningar som är betydligt mer komplexa att beräkna. Det kan handla om oplanerade produktionsstopp, förlorade leverantörsavtal och i förlängningen urholkat förtroende och en försämrad konkurrenssituation för svensk industri. Beräkningen ska således tolkas med försiktighet då den faktiska kostnaden sannolikt är betydligt högre.



02.1 | 300 miljoner kronor per dag

KOSTNAD FÖR STREJK I SAMTLIGA AV SVERIGES HAMNAR 2024

	Kostnad per dag enligt ursprungsberäkningarna (Göteborgs hamn 2017)	102 mkr
/	Andel av total godsmängd hanterad av Göteborgs hamn	51 % *
=	Uppskattad kostnad strejk i samtliga av Sveriges hamnar (oavsett organisationsgrad inom Sveriges Hamnarbetarförbund).	200 mkr
+	Ökning av hanterat gods sedan 2017 (%)	11
=	Uppskattad kostnad före inflation	222 mkr
+	Inflation sedan 2017 (%)	31 %
=	Uppskattad kostnad hamnstrejk per dag samtliga Sveriges hamnar*	291 mkr
=	Total kostnad hamnstrejk motsvarande längd som 2017 (44 dagar)	12,7 Mdkr

02.1 | 300 miljoner kronor per dag

Beräkningarna från Damvad Analytics rapport har justerats för att spegla följande:

- I Damvad Analytics rapport från 2018 analyseras den strejk som ägde rum i Göteborgs hamn under 2017. I denna rapport beräknas vad en potentiell strejk i alla Sveriges hamnar skulle kosta (oavsett organisationsgrad i Sveriges Hamnarbetarförbund). Göteborgs hamn hanterar 51 procent av alla gods som går via Sveriges hamnar.
- Det hanteras mer gods i svenska hamnar idag jämfört med 2017. De senaste 7 åren har antalet containrar som hanteras i svenska hamnar i snitt ökat med cirka 23 000 containrar per år.
- Prisläget har förändrats sedan 2017. Inflationen har sedan dess varit 31 procent. Det innebär att även om en exakt kopia av strejken från 2017 skulle äga rum skulle kostnaderna för strejken kosta 31 procent mer.
- Utöver ekonomiska kostnader medför längre transporttider och transportsträckor ökade koldioxidutsläpp.

Sammanfattning orsakerna till ökade kostnader till följd av hamnkonflikten i Göteborg 2017, Damvad Analytics

Vilka kostnader har uppstått för svenska företag?	Ökade logistikkostnader till följd av omdirigerade flöden	1,5 miljarder sek
	Kostnader till följd av försenade godstransporter	3 miljarder sek
	Kostnader för längre transporttider till följd av längre transportsträckor	60 miljoner sek
	Totala kostnader för svenska företag	4,5 miljarder sek

02.2 | Samhällsekonomiska kostnader vid utebliven sjöfart

Sjötransport är ett mycket effektivt transportmedel ur både miljö- och kostnadssynpunkt, framför allt vid långväga transporter. Att omdirigera till lastbil är ofta det enda alternativet vid begränsad sjöfart. Hamnstrejker får därmed även stora samhällsekonomiska kostnader, exempelvis i form av ökad belastning på infrastruktur, mer buller och olyckor.

Under strejken i Göteborgs Hamn 2017 var den största andelen av kostnaderna orsakad av transporter till och från kontinenten i Europa samt omdirigeringar till transporter via lastbil och tåg. Dessa omdirigeringar var särskilt koldioxidtunga, och beräknades då ligga på 70 000 ton extra koldioxidutsläpp för hela strejkperioden.³

Sammanfattning av kostnader för omdirigering av transport på land till följd av hamnkonflikten i Göteborg 2017, Damvad Analytics, 2018.

Tabell 6.1 – Samhällsekonomiska kostnader vid godstransport (öre/tonkilometer)						
Typ av transport	Infrastruktur	Olyckor	CO2	Övriga emissioner	Buller	Totalt
Tung lastbil med släp	6	1	6	1	2	17
Godståg	7	0,2	0,2	0,1	0,8	8,6
Sjöfart	0,6	0,2	3	1	0	5,0

Källa: Trafikanalys (2018)
Not: På grund av avrundningar summerar inte delsummorna till totalkostnaderna för respektive trafikslag.

Baserat på Damvad Analytics ursprungliga beräkningar bedömer HUI att en strejk som skulle drabba samtliga av Sveriges hamnar (justerat för ökade volymer) skulle skapa extra koldioxidutsläpp om 3 440 ton koldioxid per dag (jämfört med 1591 ton per dag i Göteborg 2017).

Som jämförelse kan nämnas att samtliga tunga lastbilar (som utför merparten av det vägbundna transportarbetet i Sverige) släpper ut ungefär dubbelt så mycket ca 7 500 ton koldioxid per dag.⁴

För en strejk på motsvarande längd som i Göteborg 2017 (44 dagar) skulle det år 2024 motsvara strax över 150 000 ton extra koldioxidutsläpp.

Koldioxidutsläpp

	Totala koldioxidutsläpp enl. ursprungsberäkningarna (Göteborgs hamn 2017) (ton)	70 000
	Koldioxidutsläpp enl. ursprungsberäkningarna per dag (ton)	1 591
/	Andel av total godsmängd hanterad av Göteborgs hamn	51 %
=	Koldioxidutsläpp i samtliga av Sveriges hamnar (oavsett organisationsgrad inom Sveriges Hamnarbetarförbund) 2017 års volymer, 44 dagar (ton)	136 250
+	Ökning av hanterat gods sedan 2017 (%)	11
=	Koldioxidutsläpp i samtliga av Sveriges hamnar (oavsett organisationsgrad inom Sveriges Hamnarbetarförbund) 2023 års volymer, 44 dagar (ton)	151 379
=	Koldioxidutsläpp i samtliga av Sveriges hamnar (oavsett organisationsgrad inom Sveriges Hamnarbetarförbund) 2023 års volymer per dag	3 440

3. Hamnkonflikten i Göteborg, Damvad Analytics 2018

4. Transportfakta [Transportfakta - Transportsektorns utsläpp - Transportföretagen \(transportforetagen.se\)](#)

03 | Internationell jämförelse

02.1 | Stora kostnader för svenska bolag vid strejk i Finland 2023-2024

Finland har haft flera vågor av strejker sedan hösten 2023. Protesterna avser arbetsmarknadsreformer och nedskärningar som den finska regeringen har presenterat.

Den 11 mars gick Finlands fackförbunds centralorganisation och dess medlemsförbund samt tjänstemannafacket Pro ut i strejk på nytt. Cirka 7000 arbetstagare inom den tunga processindustrin samt godstranposter på räls och logistik omfattades av strejkerna.

Den 6 mars publicerade finländska arbetsgivarnas och företagens centralorganisationer att kostnaderna för ytterligare två veckor skulle uppgå till 320 miljoner euro i förlorad bruttonationalinkomst.⁵ Strejken pågick fram till den 8 april.

Ett flertal svenska bolag varnade vilka konsekvenser de finska strejkerna skulle få

Däribland Boliden som beräknade att strejkerna skulle påverka deras rörelseresultat för första kvartalet 2024 med 500 miljoner, varav 200 miljoner sek beror på lägre produktion och 300 miljoner sek på grund av försenade leveranser till kund.⁶

Även SSAB bedömde att strejkerna i Finland skulle försvaga rörelseresultatet för första kvartalet med cirka 350 miljoner kronor. I ett scenario där strejkerna skulle förlängas in i andra kvartalet skulle det försvaga rörelseresultatet ytterligare med 125 miljoner kronor per vecka.⁷

Totalförlusten för de arbetskonflikter och strejker som pågått under år 2023-2024 bedömdes överstiga en miljard euro enligt Arbetsgivarnas och Centralorganisationen EK i Finland.

Övriga konsekvenser av strejken i Finland

Utöver kostnader till följd av strejken i Finland, kunde följdkonsekvenser märkas i både lokalsamhälle och exporten till Sverige. I Helsingfors påverkades bland annat bränsledistributionen till bensinstationer och lokaltrafik. Detta riskerade i sin tur att drabba privatpersoner i Helsingfors, då en märkbar del av den lokala busstrafiken inte har bränslereserver för mer än fem dagar, och flera linjer behövde göra sig redo för att ställa in avgångar och rutter.⁸

I Sverige kunde strejken i Finland bland annat märkas inom gödselimport. I Varaslätts Lagerhus, ett varuhus för spannmålsproducenter inom kvarn- och foderindustrin, blev det märkbara förseningar efter fyra veckor av strejk med en begynnande brist av mineral-gödsel. Trots att de bristande volymerna inte hann bli så stora kan förändring av gödsel och ämneskombinationer påverka skörd negativt. Andra gödselprodukter kunde under denna period ersätta de som inte fanns tillgängliga på grund av importförseningarna.⁹



"Hela mejeridisken är förädlad gräs. Förenklat sagt så behövs mineralgödsel för hela livsmedelssystemet, och vi importerar nästan allt. 87 procent av kvävet importeras, vilket är ungefär 800 000 ton mineralgödsel per säsong, där majoriteten kommer via sjöfart. Om det skulle omdirigeras innebär det ca 32 000 lastbilar per säsong, med 25 ton per lastbil. Om det finns noll gödsel och vi inte kan ersätta det med import av andra råvaror eller livsmedel, så innebär det en halvering av skörden och livsmedelsbrist."

- Patrik Myrelid, Strategichef, Lantmännen

04 | Påverkan enskilda bolag vid hamnstrejk

04 | Hur enskilda företag drabbades av hamnstrejken i Göteborg 2017

I sin rapport från 2018 listar Damvad Analytics en rad företag som drabbades av hamnstrejken som är relevanta att nämna även i denna rapport.

Ökade logistikkostnader för Clas Ohlson

Clas Ohlson som importerar sina produkter från cirka 1450 leverantörer i Europa och Asien via Göteborgs hamn, fick i samband med att strejkerna eskalerade under sommaren 2017 dirigera om sina flöden till Gävle hamn. På grund av kapacitetsbrist i järnvägsnätet fick man styra om stora delar av de importerade produkterna till lastbil. Trots att det geografiskt är närmre från Gävle hamn till Insjön där Clas Ohlson har sitt lager bedömde Clas Ohlson att deras logistikkostnader ökade med ungefär 20% under hamnkonfliktens mest intensiva period.¹⁰

Förlorade kontrakt för Volvokoncernen

Volvokoncernen som är en av världens ledande lastbilstillverkare har en stor fabrik i Tuve utanför Göteborg med cirka 2100 anställda och över 100 lastbilar som produceras där varje dag. Fabriken förser även andra fabriker världen över med material.

Den begränsade hamnkapaciteten under strejken innebar missade lastningar och senare avgångar med missnöjda kunder i Australien och Brasilien som följd. Konflikten ledde även till att vissa kunder vände sig till konkurrenter vilket inneburit att Volvokoncernen tappat i marknadsandelar och exportvolym.

Under konfliktens mest intensiva period tvingades Volvokoncernen nyttja alternativa hamnar i Halmstad, Helsingborg, Varberg och Åhus i Sveriges, Århus i Danmark samt Antwerpen och Gent i Belgien.¹¹

En mer utbredd hamnstrejk än den vi såg 2017 i Göteborg skulle således begränsa alternativen avsevärt och få förödande konsekvenser.



05 | Sjöfartens betydelse för Sverige

05.1 | Sjöfarten viktigast transportslaget för svensk import och export

Den utländska varutrafiken via hamnarna omfattade omkring 140 miljoner ton gods, det vill säga ca **90 procent** av det gods som lossades och lastades i svenska hamnar år 2023 skulle fraktas till annat land eller är gods som kom från annat land. ¹²

I synnerhet branscher med stora laster kräver fartyg för att kunna transportera. Import av råvaror som råolja, och naturgas, drivmedel och stenkolsprodukter men även jordbruks-, skogsbruks- och fiskeriprodukter sker i huvudsak via sjöfart.

Vad gäller export så utgörs 85 procent av all export via sjöfarten av raffinerade petroleum- och stenkolsprodukter, skogsindustriprodukter samt metallhaltiga malmer och andra produkter från utvinning. En betydande del av exporten består också av oidentifierbart gods.

Kemikalier och baskemisk produktion är också beroende av sjöfarten, däribland obearbetade plast- och gummivaror. Även massaindustrin är beroende av kemikalier som importeras vid sjöfart.

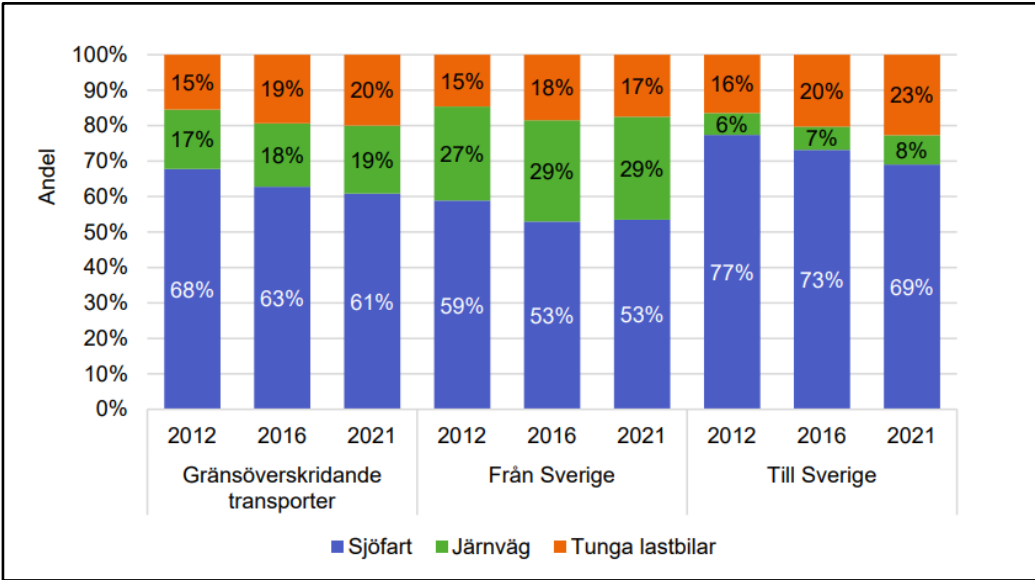
Vägtransporter dominerar handel med livsmedel men sjöfarten är fortfarande betydande även för livsmedelshandeln, särskilt då vägtransporter inte är den mest effektiva fraktmetoden vid långväga transporter. ¹³ Cirka 40 procent av exporten och 30 procent av importen av livsmedel sker via sjöfart.

De vanligaste importerade livsmedlen är färskt frukt och grönsaker samt frukt och grönsaksbaserade produkter som står för cirka en fjärdedel av importerade livsmedel. Olja, fetter och drycker, däribland vin, är andra varuslag som till stor del importeras.

Av livsmedel som Sveriges exporterar är det framför allt kvarnprodukter, stärkelse- och spannmål, som utgör drygt 20 procent av den exporterade mängden livsmedel.

Andel import och export per transportslag år 2021

Sjöfart:	Vägtransporter:	Järnväg:
69 % import 53 % export	23% import 17% export	8% import 29 % export

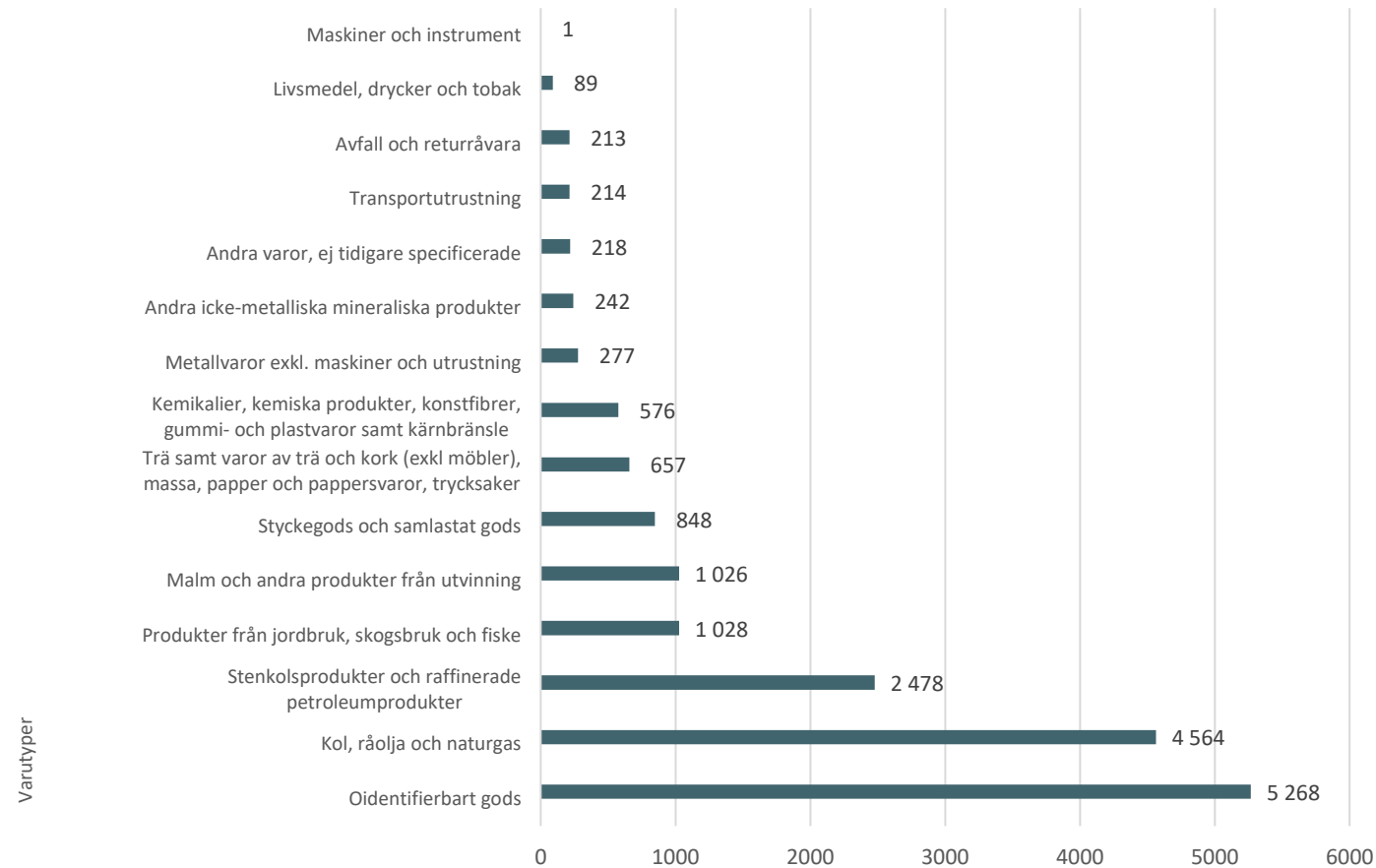


Trafikanalys 2022. Figur 3.3. Andel av exporterad och importerad godsmängd per trafikslag, år 2012, 2016 och 2021. Källa: Bearbetning av Trafikanalys transportstatistik. ¹⁴

12. Tillväxt & konkurrenskraft, Svensk Sjöfart, <https://www.sweship.se/fokusomraden/tillvaxt-konkurrens/>
13. Damvad Analytics, 2018
14. Trafikanalys, https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2022/rapport-2022_18-kartlaggning-av-gransoverskridande-godstransporter.pdf

05.1 | Sjöfarten viktigast transportslaget för svensk import och export

Diagram: Gods, tabell 5.1. *Utrikes gods lossat i svenska hamnar, fördelat efter varugrupper enligt NST 2007, Q4 2023. Kvantitet i 1 000-tal ton.*¹⁵



Kvantitet i 1 000-tal ton



05.2 | Växande behov och ökad hanteringskomplexitet i Sveriges hamnar

Sjöfarten går mot en utveckling där fartygens kapacitet och storlek ökar i syfte att få lägre enhetskostnader. Utrustning som kräver högre nyttjandegrad för att vara lönsam, är mer sårbar än tidigare hanteringsutrustning för exempelvis oplanerade störningar som strejker.

Sveriges handelspartners är framför allt lokaliserade i närområdet i Europa. En mindre andel av handeln sker också med USA, Mellanöstern och Kina. Hög koncentration av handeln till få knypunkter i Sveriges största hamnar medför ytterligare sårbarhet för tvära kast i handelsmönster eller oförutsedda störningar som strejker.

Mer komplex hantering innebär sårbarhet för oplanerade störningar

Utöver att handeln kommer att växa går sjöfarten mot en utveckling där fartygens kapacitet och storlek ökar i syfte att få lägre enhetskostnader. Det innebär behov av anpassningar i hamnarna avseende storlek på kajer, djupgående- och lasthanteringskapacitet med högra komplexitet i hanteringen som konsekvens.

Ökad grad av förädling och att allt fler produkter transporteras i olika former av containers (exempelvis ISO och Secu) möjliggör ökad effektivisering, men ställer också högre krav på hanteringen. Utrustning som kräver högre nyttjandegrad för att vara lönsam, är mer sårbar än tidigare hanteringsutrustning för exempelvis oplanerade störningar som strejker.

Den största fördelen med så kallad enhetsberedning (containers) är att kunna flytta godset mellan olika transportbärare, vilket möjliggjort kombinerade transportflöden för att på så sätt tillvarata varje trafikslags fördelar i sin del av transportkedjan. Det innebär emellertid ökad sårbarhet och konkurrens om kapacitet vid störningar i ett enskilt trafikslag.¹⁶

Planering av kapacitetsstärkande åtgärder måste därför ta hänsyn till hela kedjan, snarare än ett trafikslag i taget. Sjöfarten exempelvis är beroende av väl fungerande landinfrastruktur för att fungera effektivt.¹⁷



06 | Långsiktiga konsekvenser vid hamnstrejk

06.1 | Konsekvenser vid hamnstrejker i flera led

Konsekvenser för import - omställningskostnader, produktionsstopp och varubrist

För importen blir konsekvenserna av hamnstrejk i första hand förseningar och brist på vissa komponenter, livsmedel och råvaror. I synnerhet för särskilda livsmedelsgrupper som frukt och grönt blir konsekvenserna märkbara redan efter ett par dagar.

Därefter blir det en omställningseffekt där man agerar för att styra om varor som redan är under transport och styra om dem till andra hamnar eller andra transportslag.

I sista hand försöker man hitta substitut eller alternativa leverantörer. Vilka möjligheter som finns för det varierar extremt mellan olika branscher. Oavsett vilken bransch man tittar på medför avbrott i hamnarna mycket stora kostnader.

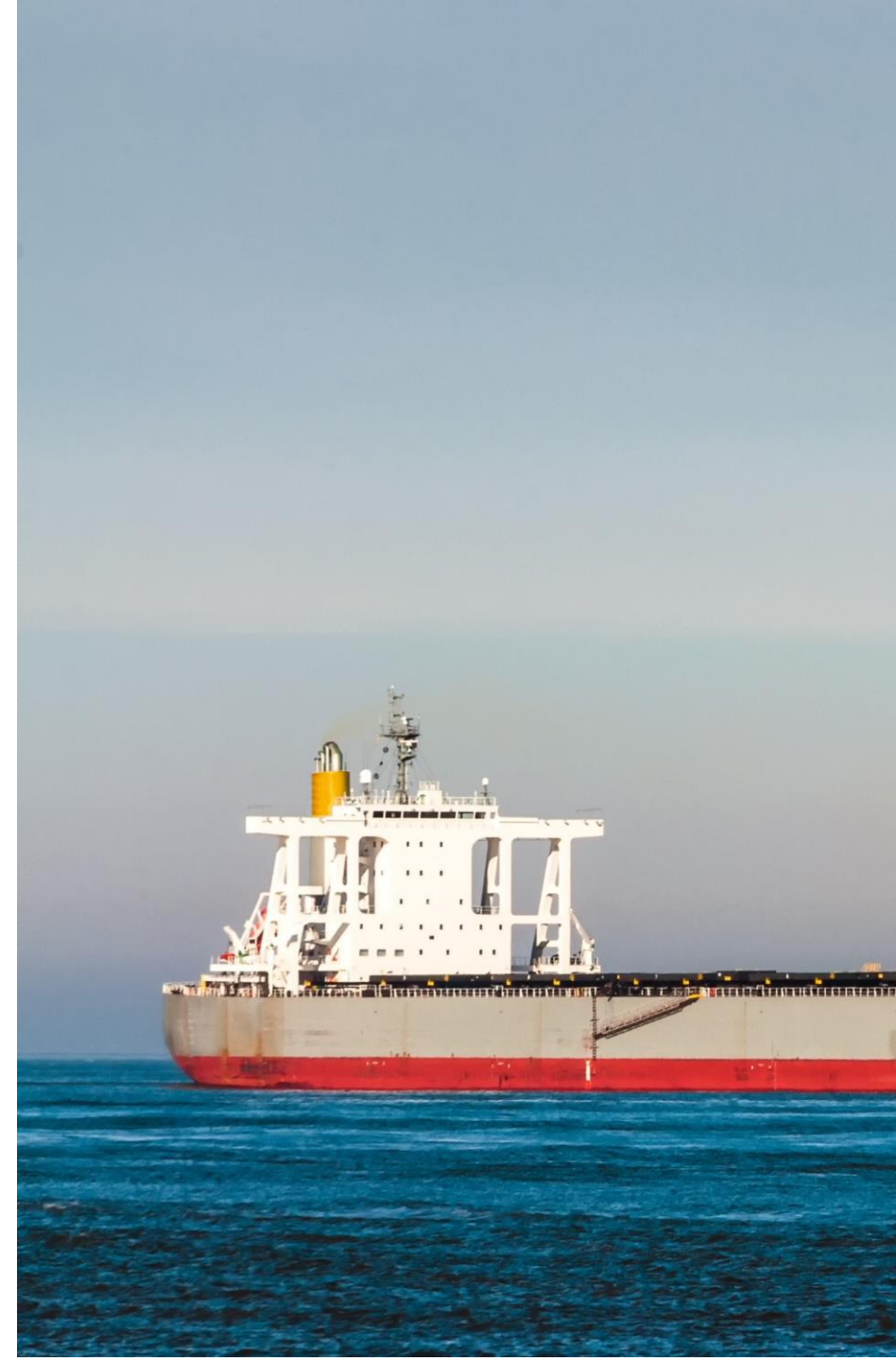
Konsekvenser för export – produktionsstörningar, förseningar och försämrad konkurrenskraft

Vid störningar i exporten så blir de direkta kostnaderna omställningskostnader och alternativa transportvägar.

Med förseningar finns det också en risk att få betala förseningsavgifter och i förlängningen förlora kundavtal. Många sektorer, som exempelvis pappersindustrin, verkar på en global marknad och måste förhålla sig till globala marknadspriser. Om det inte går att sälja papper till det globala marknadspriset på ett lönsamt sätt så är det omöjligt att driva verksamheten vidare. Med små marginaler saknas utrymme för oförutsedda kostnader och förseningar som en strejk innebär.

Det är framför allt i de branscher som importerar och exporterar via sjöfarten som konsekvenserna blir särskilt påtagliga som basindustrin, trä- och pappersmassa men även fordon och teknikföretag.

Inom export finns motsvarande komplexitet men av andra orsaker. Träindustrin exempelvis är beroende av produktionsbalans vid avverkning av barrskog, då furu och gran förädlas olika och exporteras till olika delar av världen. Eftersom man inte kan avverka den ena utan det att det andra träslaget kommer med, uppstår en produktionsobalans om det blir problem med avsättningen för det ena träslaget. Detta begränsar mängden man kan sälja och slår därmed på omsättning och intäkter.



"I dag är importen en förutsättning för exporten. Utan import av viktiga material och insatsvaror så funkar inte våra globala produktionsmönster och även exporten blir lidande. De går inte att särskilja."

- Joel Jonsson, Director International Trade, Teknikföretagen



”

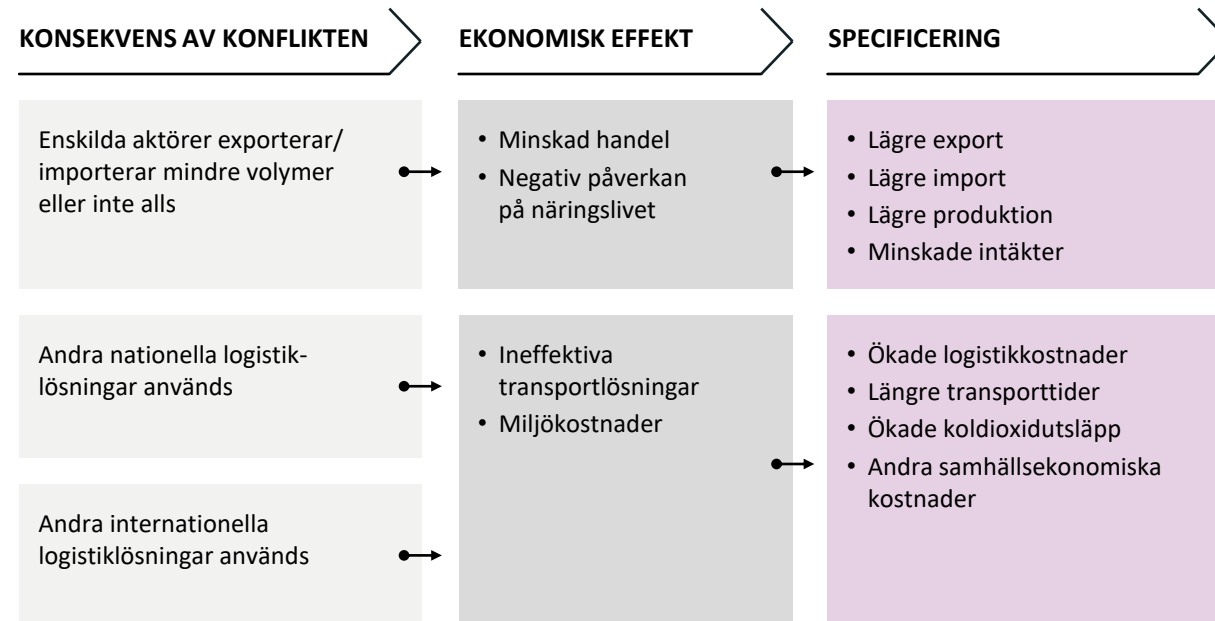
"Våra företag inom skogsindustrierna skulle slå knut på sig själva för att kunna upprätthålla transportflödena. I en temporär händelse, skulle man klara det, men med enorma kostnader till följd."

- Elin Swedlund, Ansvarig för transportfrågor, Skogsindustrierna

06.2 | Effektkedja samhällsekonomiska kostnader vid hamnstrejk

Redan 2018 bedömdes strejken i Göteborgs Hamn få följande effekter.¹⁸
Samma effekter kan antas bli mycket allvarigare vid en total konflikt i samtliga av Sveriges hamnar.

Effektkedja mellan konflikten i Göteborgs hamn och samhällsekonomiska kostnader



06.3 | Risk för produktionsstopp även vid kortare avbrott i Sveriges hamnar

Komplexiteten i dagens logistikkedjor är viktig när vi tittar på konsekvenser vid störningar. Störningar i ett transportslag innebär inte att man kan ersätta med annat rakt av. Det första man gör vid störningar i sjöfarten är att bedöma om det går att styra om fartyg till andra hamnar och lasta om till järnväg eller lastbil, ofta med omfattande förseningar som konsekvens.

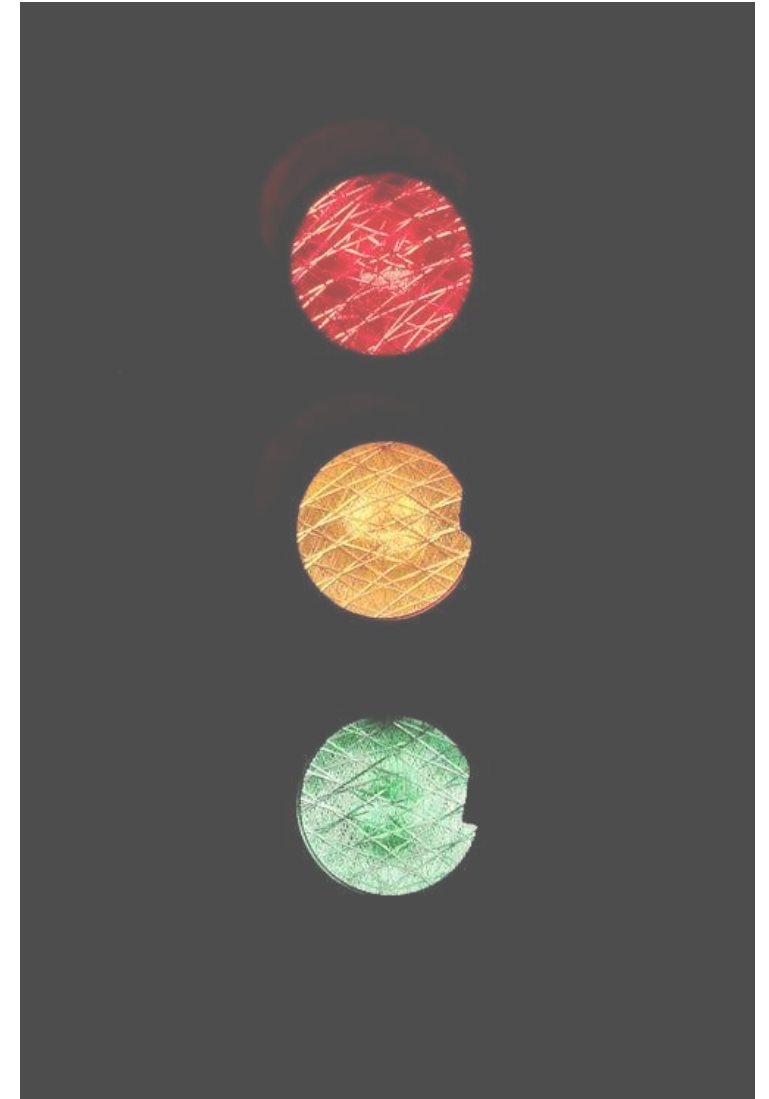
Om det inte går tittar man på alternativa leverantörer eller substitut. I vilken utsträckning det är möjligt att hitta varierar stort. I synnerhet bas- och träindustrin samt teknikföretag har svårare att ställa om produktion när det uppstår brister i exempelvis kemikalier eller andra komponenter.

Produktionsstopp är kostsamma både utifrån utebliven produktion samt i form av att stoppa och komma i gång med produktion som i sig innebär stora kostnader.

Även inom köttproduktion används kemikalier i slakterier och dessa flöden måste hållas i gång enligt ordinarie rutiner för att djuren inte ska bli sjuka och för att säkerställa exempelvis hygien. Produktionsstopp medför således inte bara sjukdomar utan medför också andra risker avseende kvalitet och produktivitet.

”Att anpassa produktionskapacitet som du kan förutse är en sak, men störningar som är oförutsedda och som innebär att du måste stänga ner ett slakteri fyra timmar om dagen och tänka att de då kan producera hälften så många fläskkottletter som en vanlig dag – det går inte. Ett sådant avbrott kan leda till att en veckas produktion försvinner.”

- Patrik Strömer,
Näringspolitisk expert,
Livsmedelsföretagen



06.4 | Störningar inom sjöfart påverkar Sveriges konkurrenskraft som industrination

Inom vissa branscher har produktionen blivit mer lokal. Det beror på ökad riskutsatt global sjöfart i kombination med att västerländsk produktion har blivit mer kostnadseffektiv tack vare automatisering.

Kombinationen av globala och lokala värdekedjor adderar komplexitet och försvårar omdirigering för olika transportslag, det vill säga att flytta gods från sjöfart till tåg eller lastbil.

Det varierar i vilken utsträckning olika industrier är mer priskänsliga. Pappersindustrin exempelvis säljs till det globala priset på papper. Kan man inte leverera papper till det priset på ett lönsamt sätt så går det inte att upprätthålla produktionen.

För många sektorer som verkar på en global marknad med hög priskonkurrens innebär störningar att det blir svårare att vara konkurrenskraftiga prismässigt. Störningar som innebär förseningar kan leda till förlorade kontrakt och förseningsböter på kort sikt. Långsiktigt kan det få stora negativa konsekvenser på Sveriges konkurrenskraft som industrination och slår därigenom på tillväxt och i förlängningen landets välfärd.

”Störningar i hamnarna kan leda till att vi blir mindre konkurrenskraftiga på en globalt konkurrenssatt marknad. Men det handlar inte bara om kostnadssidan, utan det är också en fråga om tillförlitlighet.”

*- Joel Jonsson, Director
International Trade,
Teknikföretagen*

”Gällande leveranser till Asien och USA så finns det få alternativ till sjöfarten. ”New Silk Road” med tågtransporter till Kina är inte ett alternativ på grund av andra utmaningar som följer.”

*- Christian Nielsen,
Marknadsanalytiker för trävaror,
Skogsindustrierna*



