



Hur begränsade öppettider hos Munksunds Pappersbruk skulle påverka åkerier i Norr- och Västerbotten

How limited opening hours of Munksunds Paper mill would affect trucking companies in Norrbotten and Västerbotten

Sofie Lundberg

**Arbetsrapport 20 2014
Examensarbete 15hp G2E
Jägmästarprogrammet**

**Handledare:
Dimitris Athanassiadis**

Sveriges lantbruksuniversitet
Institutionen för Skogens biomaterial och teknologi
S-901 83 UMEÅ

www.slu.se/sbt

Tfn: 090-786 81 00

Rapport från Institutionen för skogens biomaterial och teknologi

Hur begränsade öppettider hos Munksunds Pappersbruk skulle påverka åkerier i Norr- och Västerbotten

How limited opening hours of Munksunds Paper mill would affect trucking companies in Norrbotten and Västerbotten

Sofie Lundberg

Nyckelord: kostnader, logistik, väntetider, spilltider, transport.

Arbetsrapport 20 2014

Jägmästarprogrammet

EX0593, G2E, Kandidatarbete i skogsvetenskap med företagsekonomisk inriktning, 15hp

Handledare: Dimitris Athanassiadis, Institutionen för skogens biomaterial och teknologi

Examinator: Anders Roos, SLU, Institutionen för skogens produkter och marknader

Sveriges lantbruksuniversitet

Institutionen för skogens biomaterial och teknologi

Utgivningsort: Umeå

Utgivningsår: 2014

Rapport från Institutionen för skogens biomaterial och teknologi

Förord

Denna studie är ett kandidatarbete motsvarande 15hp i ämnet skogsvetenskap med företagsekonomisk inriktning, utfört vid institutionen för skogens biomaterial och teknologi på Sveriges Lantbruksuniversitet i Umeå.

Uppdragsgivare för studien var SCA Skog AB, Munksunds förvaltningskontor, hos vilka arbetet har utförts.

Jag vill rikta ett stort tack till de tre åkeriägare som visade engagemang och tog sig tid att svara på frågor samt bidrog med stor erfarenhet och kunskap.

Jag vill rikta ett särskilt stort tack till Mikael Sundelin, båt- och importledare på SCA Skog AB Munksunds förvaltningskontor, som bidragit med material och kunskap men framförallt för hans stora engagemang och stöd som han givit mig under arbetets gång.

Jag vill även rikta ett särskilt stort tack till min handledare Dimitris Athanassiadis, SLU, för all den hjälp, alla goda råd och allt stöd du givit mig.

Jag vill även tacka Dag Fjeld, SLU, som gav goda råd under arbetets gång.

Umeå i Juni 2014

Sofie Lundberg

Sammanfattning

Munksunds Pappersbruk har ett av Sveriges äldsta renserier i drift. Av den anledningen har en projektering påbörjats för att antingen bygga ett nytt renseri eller renovera det befintliga. Om renseriet ersätts med ett nytt och effektivt renseri kommer det eventuellt vara stängt nattetid. De kontrakterade åkerierna som levererar virke till Munksunds Pappersbruk är vana att kunna leverera virke dit dygnet runt. Om renseriet skulle vara stängt nattetid förlorar åkerierna möjligheten att leverera virke dit under natten.

Syftet med studien är att undersöka vilka åsikter de berörda åkerierna har angående en eventuell begränsning av öppettiderna hos Munksunds Pappersbruk. Samt undersöka vilka eventuella merkostnader som åkerierna kan få till följd av spill- och väntetider.

Studien utfördes i tre steg. Först utfördes djupintervjuer med tre utvalda åkeriägare. Sedan utformades kostnadskalkyler för respektive åkeriägare. Slutligen utfördes känslighetsanalyser på åkeriägarnas kostnadskalkyler, för att analysera hur väntetider och spilltider påverkar transportkostnaderna.

Studien visade att samtliga åkeriägare anser att begränsade öppettider påverkar åkerier negativt ur en ekonomisk synvinkel.

Vidare visade studien att åkerier som har begränsad tillgång till dygnsöppna mottagningar har 2,1 procent högre kostnader till följd av spill- och väntetider. Vilket kan visa på ett samband med tidigare studier där Västerbotten har 2 till 3 procent högre transportkostnader än Norrbotten. Det antas bero på att Norrbotten har tre dygnsöppna industrier och Västerbotten har ingen, förutom skogsindustrin i Husum som ligger intill Västerbottens gräns.

Slutligen visade studien att transportkostnaderna till Munksunds Pappersbruk, uppskattades öka med 7 procent för ett av åkerierna, om öppettiderna begränsas.

Nyckelord: kostnader, logistik, väntetider, spilltider, transport.

Summary

The paper mill in Munksund has one of Sweden's oldest wood rooms in operation. A project has been initiated to either build a new wood room, or renovate the existing one. In turn, this would mean that the wood room would only require to be manned during daytime. The new opening hours at the wood room will affect the contracted haulage companies delivering timber to Munksunds Paper mill, as they are used to deliver timber around the clock. The companies will then lose the opportunity to deliver timber to Munksunds Paper mill during the night.

The purpose with this study is to investigate what opinions the affected owners of haulage companies have about a limitation of opening hours at Munksunds Paper mill. The purpose is also to investigate the additional costs that haulage companies can have from waste and waiting hours.

The study was performed in three steps. First, in-depth interviews of three selected owners of haulage companies were conducted. Afterwards costing's were designed for each haulage company. Finally, sensitivity analyses were performed on the haulage companies' costing, to analyse how waiting times and waste times affect transportation costs.

The study showed that all owners of the haulage companies believed that limited hours affect companies' economy in a negative way.

Furthermore, the study showed that haulage companies that have limited access to night open industries have 2.1 percent higher costs due to waste- and waiting times. This can show a connection with earlier studies results indicating that Västerbotten has 2 to 3 percent higher transportation costs than Norrbotten. Which it is believed to depend on the fact that Norrbotten has three night open industries while Västerbotten only has one.

Finally, the study showed that one haulage company costs for the routes to Munksunds Paper mill estimated to increase by 7 percent, if the opening hours are limited.

Keywords: costs, logistics, waiting time, waste time, transport.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING	6
BAKGRUND.....	6
SCA SKOG AB, MUNKSUNDS SKOGSFÖRVALTNINGSKONTOR.....	7
PROBLEMFÖRMULERING	8
MÅL	9
MATERIAL OCH METOD	10
DJUPINTERVJUER	11
KOSTNADSKALKYLER.....	12
KÄNSLIGHETSANALYSER.....	14
<i>Känslighetsanalysen för väntetidens påverkan, utfördes på följande sätt:.....</i>	<i>15</i>
<i>Känslighetsanalysen för spilltidens påverkan, utfördes på följande sätt:.....</i>	<i>15</i>
RESULTAT	16
DJUPINTERVJUER	16
<i>Åkerägarens uppfattningar och åsikter</i>	<i>16</i>
KOSTNADSKALKYLER.....	20
KÄNSLIGHETSANALYSER.....	20
<i>Åkerägare A</i>	<i>20</i>
<i>Åkerägare B.....</i>	<i>20</i>
DISKUSSION	21
URVAL AV ÅKERIÄGARE	21
DJUPINTERVJUER	21
KOSTNADSKALKYLER OCH KÄNSLIGHETSANALYSER.....	22
VIKTIGA RESULTAT	22
RESONEMANG KRING VISSA RESULTAT OCH FÖRSLAG PÅ FRAMTIDA STUDIER	23
JÄMFÖRELSE MED ANDRAS RESULTAT.....	24
SLUTSATSER.....	25
BILAGOR	28

Inledning

Bakgrund

I Sverige är drygt hälften av landet täckt med skog och Sverige är ett av de länder i världen som har mest skog i förhållande till sin areal och folkmängd (Skogsstyrelsen, 2014a)

I Sverige finns flera olika typer av industrier, där skogsindustrin anses vara en av de viktigaste industrierna för landet (Pettersson, 2006). Till skogsindustrin hör företag inom massa- och pappersindustrin och den trämekaniska industrin. Traditionella produkter inom skogsindustrin är trävaror, papper, förpackningsmaterial samt hygienpapper. Inom skogsnäringen finns ett nätverk av flera samarbetande parter. En av parterna är transportsektorn (Svensén, 2014).

Av allt transportarbete med lastbil och järnväg som utfördes i Sverige under 2011, bestod 21 procent av skogs- och skogsindustriprodukter som exempelvis rundvirke och massaved (Skogsstyrelsen, 2014b). Arvidsson (1999) skriver att nästan allt virke som fraktas från skog till skogsindustri, har transporterats med lastbil någon del av sträckan. Den största delen av skogstransporter sker med lastbilar. Exempelvis transporterades 39,5 miljoner ton rundvirke med lastbilar under 2011, i jämförelse med järnväg och fartygstrafik där mängden transporterat rundvirke uppgick till 7,4 miljoner ton respektive 5,2 miljoner ton (Skogsstyrelsen, 2014b). I Sverige omsätter skogstransporter årligen ungefär 2,7 miljarder kronor (Arvidsson, 1999).

Transportkostnaderna för åkerier består av direkta och indirekta kostnader. Direkta kostnader är den största och viktigaste delen och kan delas in i följande tre grupper: Förarkostnader, lastbilens kostnader samt lastbilens rörliga kostnader (Aspholmer, 2003).

Den svenska hanteringen av skog till skogsindustrier följer ett kedjeliknande mönster. Allra först skotas virket ut ur skogen och lagras vid vägar i så kallade väglager. Virket i dessa väglager hämtas av en lastbil som sedan transporterar virket till en mottagning på en skogsindustri eller terminal. Väl inne hos industrin mäts och vägs stockarna av virkesmätningens personal. Virket som anländer till industrin kan komma från privata eller enskilda markägare, bolagens egna marker eller importeras från andra länder. Den skogligen försörjningskedjan är ofta mer komplicerad än andra försörjningskedjor. En av orsakerna är att vid avverkning utfaller flera olika sortiment som exempelvis timmer, klentimmer, massaved, samt GROT. De olika sortimenten skall sedan transporteras till olika mottagningsplatser. Exempelvis skall massaved till pappersbruk, timmer till sågverk och GROT skall till värmeverk eller liknande för att användas till uppvärmning. Som tillägg till detta blir transportsträckorna många gånger väldigt långa mellan väglager och slutdestination. I Sverige utförs den här typen av transporter till största delen av fristående åkerier eller av personal som köparen eller säljaren kontrakterat. Att hantera den här försörjningskedjan anses inte vara helt enkelt, och det största problemet idag är de stora kostnader som uppstår i samband med lager och hantering av virket. Med logiskt tänkande och olika koncept görs försök för att optimera virkesflödet, och på så sätt få ner dessa kostnader (Kulstadvik m.fl., 2002).

Kulstadvik m.fl. (2002) skriver att transportnäringen inom skogsbruket anses vara unik eftersom rundvirke ställer särskilda krav på lastbilens utformning. Av den anledningen blir transportören begränsad i sitt val av transporttjänst eftersom de lastbilar som används inte kan användas till transport av andra produkter. I dagsläget finns det två olika typer av rundvirkesbilar att välja mellan. Dessa är kranbilar eller gruppilar. En kranbil är en självlastande timmerbil som är utrustad med en egen kran. En gruppil har ingen egen kran och kräver således att det finns en speciell lastbil som är utrustad med enbart en kraftig lyftkran, en så kallad separatlastare. Separatlastaren lastar virket på gruppilarna vid lastningsplatsen. En kranbil som är utrustad med en egen kran väger mer och kan därför inte lastas med lika mycket som en gruppil (Kulstadvik m.fl., 2002).

I dagsläget finns det vissa problem som präglar verksamheten kring transportererna inom skogsbruket. De problemen är till exempel tröghet, på grund av väntetider, vid tågterminaler och skogsindustrier. Väntetid definieras som den tid då en chaufför får vänta på att lossa sitt lass till följd av begränsningar på mottagningen, exempelvis vid köbildning. Problemen anses bero till stor del på bristfälliga och ineffektiva rutiner vid tågterminaler och skogsindustrier (Sakari, 2002 ur Kulstadvik m.fl., 2002). Ytterligare ett problem som präglar transportverksamheten inom skogsbruket är spilltider. Spilltid definieras som den tid då chauffören inte kan köra någonstans till följd av att mottagningar har begränsade öppettider. En vanlig orsak till spilltid kan vara att en chaufför inte skulle hinna fram med ett sista lass innan mottagningen stänger, och tvingas avsluta sitt skift för tidigt (Sundelin, 2014). En annan faktor som vållar problem varje vår är tjällossningen, som kan orsaka svåra skador på vägar och försämrar åtkomligheten för lastbilarna (Granlund & Andersson, 1998). Ytterligare ett problem är att transportverksamheten är dålig på att utnyttja returtransporter. Vilket innebär att lastbilarna många gånger bara är fullastade en väg, när de skulle kunna användas till att ta en last på returvägen åt antingen samma företag eller åt ett annat företag (Carlsson & Rönnkvist, 1999).

SCA Skog AB, Munksunds skogsförvaltningskontor

Intill Munksunds Pappersbruk som ägs av SCA, har SCA Skog AB ett skogsförvaltningskontor där även virkesavdelningen sitter. Virkesavdelningen har ett antal kontrakterade åkerier som levererar virke till Munksunds Pappersbruk. Dessa åkerier levererar samtidigt virke till andra industrier och terminaler runt om i norra Sverige.

Transportarbetet, som utförs inom SCA Skog AB, sker antingen med tåg eller lastbil. Transportarbetet med lastbilar utgör 53 procent av det totala transportarbetet och transportarbetet med tåg utgör resterande 47 procent. Av totalvolymen som transporteras sker 70 procent med lastbilar och övriga 30 procent transporteras med tåg. Det finns tågterminaler i Lycksele och Storuman inom Västerbotten och inom Norrbotten finns en tågterminal förlagd i Murjek. Från terminalerna körs tåg dagligen till SCA:s industrier i Munksund med talltimmer och massaved. Många lass som skall till Munksund från Västerbottens och Norrbottens inland transporteras med timmerbil till terminalerna. Vid terminalerna lastas sedan talltimret och massaveden på tågagnar för att transporteras med tåg till Munksund. När det är möjligt försöker SCA Skog AB att använda sig av tågtransport vid de längre transportavstånden eftersom det anses vara billigare och mer miljövänligt (Sundelin, 2014).

SCA Skog AB har kontrakterat ett relativt stort antal åkerier som levererar virke till deras industrier. Inom olika geografiska områden är en åkeriägare utsedd till områdesansvarig åkare. Vissa områdesansvariga åkare ansvarar över ett antal åkerier inom sitt område, vilket innebär att de ser till att åkerierna levererar de beställningar som efterfrågas, medan andra områdesansvariga åkare bara ansvarar över sitt eget åkeri. Produktionsledaren på SCA Skog AB skickar ut så kallade mätordrar för respektive avverkning till de berörda åkerierna. En mätorder anger till vilka olika mottagningsplatser som de befintliga sortimenten skall transporteras. Dessutom finns angivet vilken mätmetod som skall användas. Åkerierna får till stor del själva planera sin egen logistik utifrån de rådande förutsättningarna och industrins behov. Således har åkerierna ett stort ansvar gentemot industrierna. SCA Skog AB betalar sina kontrakterade åkerier via en individuellt framtagen prislista för respektive åkeri (Sundelin, 2014).

Alla åkerier som är kontrakterade av SCA Skog AB, i Norrbotten samt Västerbotten, använder sig av kranbilar eftersom det anses vara mest flexibelt att lastbilarna kan lasta sig själva. Transportörerna försöker ställa av kranen så fort det är möjligt, för att maximera lastvikten. Kranbilen med kran väger cirka 20 ton, om kranen ställs av väger kranbilen cirka 17 ton. Totalt får ett timmerekipage i dagsläget väga maximalt 60 ton, enligt svensk lag (Sundelin, 2014).

Problemformulering

Munksunds Pappersbruk har ett av Sveriges äldsta renserier i drift. Tillsammans med förväntade produktionsökningar i pappersbruket, så har en projektering påbörjats för att antingen bygga ett nytt renseri eller bygga om det befintliga renseriet. SCA Munksund AB har börjat fundera på hur ett nytt renseri skulle kunna bemannas med avseende på produktion och kostnader. I dagsläget drivs renseriet dygnet runt under hela året och det är således bemannat därefter, med sexskifts bemanning. Om renseriet ersätts med ett nytt kommer effektiviteten att höjas vilket innebär att renseriet skulle kunna vara stängt nattetid så att personalen enbart behöver arbeta under dagtid. I dagsläget används en truck för att lossa levererat virke och försörja renseriet. Skulle en begränsning av öppettiderna ske, kommer det behövas två truckar som utför samma arbete för att öka lossningskapaciteten, eftersom samma mängd virke skall levereras under en begränsad del av dygnet. Dessutom antas två truckar dämpa en del av effekten med väntetider, som förväntas uppstå eftersom fler timmerbilar kommer att anlända till industrin under en begränsad tid av dygnet.

Vidare har det uppstått en fråga om och på vilket sätt transportkedjan skulle påverkas av begränsade öppettider hos renseriet. I dagsläget finns inget definitivt svar på hur transportkedjan skulle påverkas ur ett ekonomiskt perspektiv, men det finns god anledning att tro att det skulle påverka virkesavdelningens kontrakterade åkerier samt transportkostnader negativt (Sundelin, 2014). Lindström (2010a) styrker Sundelins funderingar när hon skriver att vissa chaufförer anser att den mest betydelsefulla faktorn för att ett åkeri skall vara vinstgivande är mottagningsplatsens öppettider. Vidare menar Lindström (2010a) att industrier med begränsade öppettider får högre kostnader jämfört med industrier som har nattöppet. Samma studie visar även att nattöppna industrier kan förbättra vissa faktorer för åkerier, som returtransporter, väntetider, högre lastbilutnyttjande samt effektivare arbetstid. Samma typ av slutsats kom även Erlandsson (2008) fram till i sitt arbete. Erlandsson (2008) menar att rundvirkesåkeriernas kostnader ökar om mottagningarnas öppettider begränsas. Dessutom menar han att det kan generera en ökning av väntetider.

Virkesavdelningen utför årligen jämförelser mellan Västerbottens och Norrbottens transportkostnader. Jämförelserna visar att Norrbotten har cirka 2 till 3 procent lägre transportkostnader än Västerbotten. Detta tror personalen på virkesavdelningen kan bero på att Västerbotten har begränsad tillgång till nattöppna industrier. Till skillnad från Norrbotten som har tre nattöppna industrier (Munksunds Pappersbruk och Smurfit Kappa i Piteå samt BillerudKorsnäs i Karlsborg). Således vill virkesavdelningen undersöka om och i sådana fall hur öppettiderna hos renseriet påverkar transportkostnaderna och åkeriernas ekonomi (Sundelin, 2014).

Vidare undrar Sundelin (2014) om en duktig åkeriägare skulle kunna mildra de eventuella konsekvenserna av begränsade öppettider, genom en väl genomtänkt planering. Tidigare studier av Mäkinen (2001) visar att de åkerier som var mest framgångsrika, har en ägare som arbetar många antal timmar per år, men där förhållandevis få timmar av dessa är per lastbil och år. Lindström (2010b) tror att en förklaring till studiens resultat skulle kunna vara att åkeriägaren ägnade mer tid på planeringen av rutter som således gjorde att chaufförernas körning blev mer effektivt vilket bidrog till ett mer lyckosamt och vinstgivande åkeri.

Mål

Målet med studien är att ta reda på vilka åsikter åkerierna i Norrbotten och Västerbotten som är kontrakterade av SCA Skog AB har, angående en eventuell begränsning av öppettiderna hos Munksunds pappersbruk. Samt undersöka vilka eventuella merkostnader som kan uppstå för de berörda åkerierna med avseende på väntetid och spilltid.

Material och metod

Den forskningsmetodik som användes är en undersökande fallstudie, som innebär att en studie av vad som händer i ett konkret fall utförs (Wallén, 1996). I studien undersöktes tre olika åkeriägares synpunkter och åsikter angående en begränsning av öppettiderna hos Munksunds Pappersbruk, samt hur det skulle påverka dem.

Studien utfördes i tre steg:

- Djupintervjuer av åkeriägarna.
- Utformning av kostnadskalkyler
- Känslighetsanalyser

Till intervjuerna med åkeriägarna användes samma frågeformulär vid alla tillfällen (se Bilaga 1). Frågeformuläret är uppdelat i tre delar. Den första delen som är ”Inledning” innehåller frågor av mer generell karaktär och beskriver åkeriägarnas bakgrund. Den andra delen som är ”Åkeriägarens uppfattningar och åsikter” innehåller kvalitativa frågor som är mer öppna och djupgående, där det lämnats plats för reflektion av åkeriägaren. Denna del tillhör djupintervjuer. Den sista delen som är ”Frågor till kostnadskalkylerna” innehåller kvantitativa frågor, som användes för att konstruera kostnadskalkyler.

Åkeriägarna som var med i undersökningen, valdes alla ut av virkesavdelningen i Munksund. De ansågs alla tre vara lämpliga för att delta i undersökningen eftersom de har stor insikt och lång erfarenhet av branschen. I Norrbotten finns totalt 17 till 18 kontrakterade åkerier som levererar virke till Munksunds Pappersbruk. Åkeriägarna som deltog i intervjuerna önskade vara anonyma och benämns därför som Åkeriägare A, Åkeriägare B samt Åkeriägare C.

Samtliga åkeriägare är kontrakterade av SCA Skog AB och de är även områdesansvariga åkare för var sitt geografiska område. Åkeriägarna har olika förutsättningar avseende öppettider hos deras mottagningar. Åkeriägare A och B är verksamma inom Västerbottens inland och har begränsad tillgång till dygnsöppna mottagningar. Till skillnad från Åkeriägare C som har tillgång till två dygnsöppna mottagningar, där Munksunds Pappersbruk är en. Åkeriägare A och B har möjlighet att leverera lass till Husum samt enstaka lass till Munksunds Pappersbruk. Emellertid är det ytterst sällan som de levererar virke till Munksunds Pappersbruk via timmerbil. Det virke som skall till Munksunds Pappersbruk från Västerbottens inland transporteras oftast via tåg från terminalen i Lycksele. Samtliga åkeriägare har lång erfarenhet av branschen. Åkeriägare A, B och C har varit 40 år, 30 år respektive 44 år inom branschen. Som områdesansvariga åkare är alla ansvariga över åkerier inom ett geografiskt område, förutom Åkeriägare A som inte ansvarar över något annat åkeri än sitt eget. Åkeriägare B är ansvarig över 4 åkerier utöver sitt eget åkeri och Åkeriägare C är ansvarig över sammanlagt 5 till 9 åkerier. Åkeriägare B och C har 6 respektive 3 timmerbilar i sina åkerier och sammanlagt ansvarar de över 10 respektive 9 timmerbilar totalt. Åkeriägare A har 12 timmerbilar i sitt åkeri som han ansvarar över. Samtliga åkeriägare använder sig enbart av kranbilar. Vidare framgår att Åkeriägare A har 19 chaufförer i sitt åkeri som arbetar antingen tvåskift eller enkelskift. Åkeriägare B har 12 anställda chaufförer i sitt åkeri och de arbetar i tvåskift. Åkeriägare C har 6 heltidanställda chaufförer som arbetar tvåskift, samt en halvtidanställd chaufför.

Djupintervjuer

I undersökningen användes en kvalitativ metod genom semi-strukturerade djupintervjuer av åkeriägarna. Kvalitativa metoder innebär att syftet i första hand är att få en djupare förståelse av problemsituationen som studeras genom den information som samlas in, samt för att beskriva sammanhanget runtomkring problemet (Magne Holme & Krohn Solvang, 1991). Att en intervju är semi-strukturerad innebär att den är delvis strukturerad, men lämnar utrymme för flexibilitet och en större öppenhet i frågorna. Frågeformuläret skall därmed ha en viss struktur, och frågorna skall vara av den karaktären att en diskussion eller egna slutsatser av den intervjuade kan förekomma (Jobber & Fahy, 2006). Syftet med djupintervjuer är att få en ökad och djupare förståelse inom ett specifikt ämne, genom att intervjua en ensam person som är expert inom det önskade området. Fördelarna med djupintervjuer med en person är att det inte kan förekomma någon påverkan från andra personers närvaro så att svaren och synpunkterna, som den intervjuade personen ger, är ärliga (Jobber & Fahy, 2006).

Åkeriägarna som skulle intervjuas underrättades i förväg av båt- och importledaren vid Munksunds förvaltningskontor vid SCA Skog AB. De fick information om att de skulle bli förfrågade om att delta i en intervju samt vad intervjun har för syfte. Samtliga åkeriägare fick möjlighet att tacka ja eller nej till intervjun. Sedan kontaktades åkeriägarna via telefon för att bestämma plats och tidpunkt för intervjun. Åkeriägarna fick bestämma platsen för intervjun. Alla tre åkeriägarna valde att bli intervjuade i sitt hem. Fördelen med att träffas och utföra intervjun ansikte mot ansikte, är att det underlättar för den som intervjuar genom större kontroll på kunskapsinhämtningen. Exempelvis är det lättare att se personens reaktioner och om personen har uppfattat frågan korrekt (Jobber & Fahy, 2006). Frågeformuläret (se Bilaga 1) skickades till åkeriägarna via e-post i förväg, så att de fick möjlighet att studera frågorna innan tillfället för intervjun. Eftersom kvalitativa intervjuer innebär att forskaren inte skall styra den intervjuade personen, så skall intervjusituationen likna ett vanligt samtal (Magne Holme & Krohn Solvang, 1991). Vidare påpekar Magne Holme & Krohn Solvang (1991) att förhoppningarna är att synpunkterna som kommer fram skall vara de intervjuade personernas egna uppfattningar. Därför var de frågor som hade en djupare karaktär mer öppna och innehöll ord som bland annat "Hur?" och "Beskriv". Vid samtliga intervjuer ställdes samma frågor, där det fanns utrymme för egna reflektioner och åsikter från åkeriägarna. Detta underlättade för en jämförelse mellan åkeriägarnas svar. Frågeformuläret var utformat så att de första frågorna var av en enklare karaktär, för att åkeriägarna skulle bli avslappnade samt vänja sig vid intervjusituationen.

Intervjuerna spelades in för att underlätta arbetet med informationsinsamlingen. Samtliga åkeriägare informerades om detta i förväg och de godkände att intervjuerna spelades in. Efter att alla intervjuer utförts, transkriberades materialet som var inspelat. Sedan utvaldes och sammanställdes viktig information för respektive åkeriägare. Slutligen redovisades informationen från alla åkeriägarna i en sammanhängande text.

Kostnadskalkyler

I steg två, konstruerades kostnadskalkyler för de tre åkerierna. Större delen av uppgifterna till kostnadskalkylerna erhöles via ”Frågor till Kostnadskalkyler” från frågeformuläret (se Bilaga 1). De resterande uppgifter som behövdes tillhandahölls via virkesavdelningen. Uppgifterna till åkeriernas kostnadskalkyler är av känslig karaktär för åkerierna och publiceras därför inte i denna studie. Istället redovisas de resultat som erhöles i procentuella satsar.

Kostnadskalkyler används för att konstatera vad de tjänster, som ett företag erbjuder, kostar att producera. Uppgifterna kan sedan användas vid prissättning eller lönsamhetsbedömning av tjänster. De kan även användas för att jämföra vilken, av olika typer av tjänster, som är mest kostnadseffektiv. Kostnadskalkylernas huvudsakliga uppgift är att visa hur stora intäkterna samt kostnaderna är för en produkt eller tjänst. Kostnadskalkylerna skall innehålla både fasta och rörliga kostnader. Fasta och rörliga kostnader beror av verksamhetens storlek, det kan exempelvis vara omsättning, antalet producerade tjänster eller något annat mått på företagets output. Emellertid är företagets totala fasta kostnader oberoende av den producerade volymen, och företagets totala rörliga kostnader ökar i takt med den producerade volymen (Aniander m.fl. 1998).

Parametrar som enligt Dahlin & Fjeld (2005) ingår i åkeriers årliga fasta kostnader är:

- Avskrivningar
- Räntekostnad
- Fordonsskatt för lastbil samt släp
- Försäkringskostnad
- Lönekostnad, inklusive sociala avgifter, per timmerbil
- Administrationsavgifter

Parametrar som enligt Dahlin & Fjeld (2005) ingår i åkeriers rörliga kostnader är:

- Däckslitage
- Drivmedelskostnader
- Reparations- och servicekostnader

Dessa parametrar användes vid utformningen av kostnadskalkylerna. Samtliga parametrar i kostnadskalkylerna angavs i svenska kronor.

Vid utformningen av kostnadskalkylerna, uträknades först en fast kostnad per timme för respektive åkeri. Den fasta kostnaden per timme erhöles genom att dividera den totala fasta kostnaden med antalet arbetstimmar per timmerbil och år. Där den totala fasta kostnaden är summan av alla parametrar som ingår i åkeriernas årliga fasta kostnader, och antalet arbetstimmar per timmerbil är de timmar som en timmerbils chaufför arbetar. Uträkningen för den fasta kostnaden per timme för respektive åkeriägare, såg ut på följande sätt:

$$\text{Fast kostnad per timme } \left(\frac{kr}{h}\right) = \frac{\text{avskrivn.} + \text{räntekostn.} + \text{fordonsskatt} + \text{försäkringskostn.} + \text{lönekostn.}}{\text{per timmerbil} + \text{adm.avg}} \div \text{antal arb.timmar per timmerbil}$$

Sedan uträknades vad den genomsnittliga tidsåtgången är per rutt till Munksunds Pappersbruk, för respektive åkeri. För Åkeriägare A och B uträknades även tidsåtgången för en rutt med åkeriets medeltransportavstånd på 10 mil respektive 15 mil, eftersom åkerierna nästin-

till aldrig levererar till Munksunds Pappersbruk. Inom tidsåtgången per rutt ingår tid för lastning och lossning. För uträkningen av tidsåtgång per rutt inkluderas även transportavstånd och medelhastighet. Uträkningen såg ut på följande sätt:

$$\text{Total tid per rutt} = \frac{\text{medelhastighet}}{\text{avstånd enkel väg}} \times 2 + \text{tid för lastning} + \text{tid för lossning}$$

Slutligen uträknades vad en rutt, fram och tillbaka till Munksunds Pappersbruk, kostar för respektive åkeriägare. Kostnad per rutt räknades fram på följande sätt: Först uträknades summan för rörliga kostnader, som delas upp i två olika uträkningar. Den ena rörliga kostnaden avser lastbil med släp och uträknades genom att addera kostnaden per km för däckslitage, drivmedel samt reparation och service. Den andra rörliga kostnaden avser en kran, och uträknas genom att addera kostnaden per last för drivmedel samt reparation och service. Den totala summan av rörliga kostnader för åkerierna är således summan av den rörliga kostnaden för lastbil med släp samt den rörliga kostnaden för en kran. För att slutligen räkna ut vad en rutt kostar för respektive åkeri skall den rörliga kostnaden multipliceras med transportavståndet fram och tillbaka, samt adderas med den fasta kostnaden per timme. Formeln för kostnaden per rutt ser ut på följande sätt:

$$\text{Kostnad per rutt (kr)} = \text{rörliga kostnader} \times (\text{transportavstånd} \times 2) + \text{fast kostnad per timme}$$

När kostnadskalkylerna var utformade och färdiga för samtliga åkeriägare, började undersökningen av hur mycket åkeriägarna skulle påverkas av begränsade öppettider hos Munksunds Pappersbruk. Eftersom varken Åkeriägare A eller B skulle påverkas av hur Munksunds Pappersbruk har öppet, så valdes enbart att undersöka hur Åkeriägare C skulle påverkas. I intervjuen angav Åkeriägare C en uppskattning av timmar för väntetider samt spilltider per dag, som förväntades uppstå med en begränsning av öppettiderna. De uppskattade timmarna fick utgöra en grund för uträkningen av vad åkeriet skulle få för ökade kostnader. Totalt utfördes två olika uträkningar. Den ena uträkningen för att beräkna kostnader av väntetider och den andra för att beräkna kostnader för spilltider.

Kostnaden för väntetiden per dag uträknades genom att lägga till den dagligt uppskattade väntetiden på en rutt till Munksunds Pappersbruk. Skillnaden mellan den vanliga kostnaden för en rutt till Munksunds Pappersbruk, och kostnaden för en rutt med tillägg av väntetid, blir den merkostnad som åkeriet får till följd av väntetider, förutsatt att ersättningen är densamma. Ersättningen baseras på transportavstånd och lassets vikt, och tar således inte hänsyn till tidsåtgången för ruten. Däremot kan ersättningen anpassas för att kompensera olika förutsättningar, där exempelvis väntetider kan vara en anledning till försämrade förutsättningar. Kostnaden för väntetiden per dag uträknades på följande sätt:

$$\text{Kostnad väntetid per dag (kr)} = \text{kostnad per rutt inkl. väntetid (kr)} - \text{kostnad per rutt (kr)}$$

Kostnaden för spilltider uträknades genom att multiplicera den fasta kostnaden per timme för Åkeriägare C, med de uppskattade timmarna för spilltiden. Summan motsvarar de merkostnader som åkeriet får till följd av spilltid. Både de rörliga kostnaderna och ersättningen till åkeriet uteblir vid uträkning av kostnaden för spilltider, eftersom chauffören inte kan köra någonstans. Uträkningen för kostnad av spilltid såg ut på följande sätt:

$$\text{Kostnad spilltid per dag (kr)} = \text{fasta kostnader(kr)} \times 1,5 \text{ h}$$

Sedan erhöjls den sammanlagda kostnaden per dag, genom att addera kostnaden för väntetider med kostnaden för spilltider, på följande sätt:

$$\text{Sammanlagd kostnad per dag (kr)} = \text{kostnad väntetider(kr)} + \text{kostnad spilltider(kr)}$$

Slutligen, dividerades den sammanlagda kostnaden per dag med den totala kostnaden för alla rutter åkeriet kör till Munksunds Pappersbruk per dag. På så sätt redovisades en procentsats för hur mycket åkeriets merkostnader skulle öka per dag, eftersom de inte erhåller någon ersättning för dessa timmar.

$$\text{Merkostnad i \%} = \frac{\text{Sammanlagd kostnad per dag (kr)}}{\text{Totala kostnaden per dag för alla rutter till Munksund (kr)}}$$

Med hjälp av den uträknade merkostnaden kunde sedan uppskattningar göras av vad ersättningen för Åkeriägare C borde höjas med.

Den ersättning som åkerierna får av SCA Skog AB är baserad på en individuellt framtagen prislista. För att inte de enskilda åkeriernas prislista skulle avslöjas, hade en genomsnittlig prislista tagits fram till studien. Den prislistan såg ut på följande sätt:

$$22 + (A \times 0,600) = \text{kr per ton}$$

där, A = Transportavstånd (km), från vändplats i skogen till mottagning
22 = en summa som skall täcka kostnad för lastning och lossning (kr)

Prislistan ersätter med kr/ton och bygger således på avstånd och lassets vikt. Prislistans syfte är att ersätta en rutts kostnad, inklusive lastning och lossning (Sundelin, 2014).

Känslighetsanalyser

I sista steget utfördes känslighetsanalyser på kostnadskalkylerna för Åkeriägare A och B. Känslighetsanalyser utfördes för att kunna förutsäga resultatet av ett beslut vars situation är annorlunda jämfört med den normala prognosen (Investopedia, 2014). Syftet med känslighetsanalyserna var att undersöka hur kostnaderna påverkas om väntetider och spilltider plockas bort från kostnadskalkylerna. Åkeriägare B uppskattar att åkeriet inte har spilltider i dagsläget, utan endast väntetider. Därför utfördes enbart känslighetsanalyser av väntetider för Åkeriägare B. Åkeriägare A uppskattar att åkeriet har både väntetider och spilltider. Således utfördes känslighetsanalyser av både väntetider och spilltider för Åkeriägare A. Resultatet kunde sedan användas för att uppskatta den procentuella merkostnaden som väntetider och spilltider innebär för Åkeriägare A, samt den procentuella merkostnaden som väntetider innebär för Åkeriägare B. Åkeriägare A uppskattar att åkeriet har väntetider motsvarande 3 timmar per dag, och spilltider motsvarande 1,5 timmar per dag. Åkeriägare B har väntetider som motsvarar ungefär 1,4 timmar per dag. De väntetider och spilltider som användes i känslighetsanalysen är tider som enbart uppstår till följd av att de har begränsad tillgång till dygnsöppna mottagningar. Övrigt orsakade väntetider och spilltider användes inte i känslighetsanalysen. De rutter som användes i känslighetsanalyserna är rutter som anses normala för respektive åkeri eftersom de är baserade på åkeriets medeltransportavstånd.

Känslighetsanalysen för väntetidens påverkan, utfördes på följande sätt:

Antalet timmar för väntetiden subtraherades från tidsåtgången för en normal rutt. Sedan fastställdes en skillnad mellan vad en normal rutt genererar för kostnad med vad en normal rutt utan väntetid genererar för kostnad. Skillnaden fick utgöra den merkostnad som åkeriet får på grund av väntetider.

Eftersom inte värden fick redovisas, omvandlades merkostnaden till en jämförbar procentsats, genom att dividera merkostnaden med kostnaden för en normal rutt som åkeriet har i dagsläget. Procentsatsen visade merkostnadens relativa storlek mot en kostnad för en normal rutt. Uträkningen såg ut på följande sätt:

$$\text{Merkostnad av väntetid i \% av en rutts kostnad} = \frac{\text{merkostnad av väntetiden (kr)}}{\text{kostnad för normal rutt (kr)}}$$

Merkostnaden kunde även visas som en procentsats av den totala kostnaden för åkeriets samtliga körda rutter per dag. Merkostnaden dividerades med den totala kostnaden för samtliga rutter per dag. Uträkningen såg ut på följande sätt:

$$\begin{aligned} \text{Merkostnad av väntetid i \% av totala kostnaden för samtliga rutter per dag} \\ = \frac{\text{merkostnad av väntetid (kr)}}{\text{total kostnad för samtliga rutter per dag (kr)}} \end{aligned}$$

Känslighetsanalysen för spilltidens påverkan, utfördes på följande sätt:

Känslighetsanalyser av spilltid kunde enbart utföras på kostnadskalkylen som tillhör Åkeriägare A, eftersom Åkeriägare B uppskattar att åkeriet inte har spilltider. Analysen utfördes genom att multiplicera antalet timmar för spilltiden, med åkeriets fasta kostnader per timme. Summan utgör den merkostnad som åkeriet får till följd av spilltider. Merkostnaden kunde sedan redovisas som en procentsats genom att dividera merkostnaden med åkeriets totala kostnad för samtliga rutter per dag. Procentsatsen visade merkostnadens relativa storlek gentemot åkeriets totala kostnader för samtliga rutter på en dag. Uträkningen såg ut på följande sätt:

$$\begin{aligned} \text{Merkostnad av spilltid i \% av den totala kostnaden för samtliga rutter per dag} \\ = \frac{\text{merkostnad av spilltid (kr)}}{\text{total kostnad för samtliga rutter per dag (kr)}} \end{aligned}$$

Resultat

Djupintervjuer

Åkeriägarens uppfattningar och åsikter

Hur tror du att en begränsning av öppettiderna hos Munksunds Pappersbruk skulle påverka åkeriets ekonomi? Berätta. (Förslag på parametrar att fundera kring kan vara t ex lönsamhet, effektivitet, ruttplanering, returer, antal anställda, osv.)

En begränsning av öppettiderna hos Munksunds Pappersbruk skulle varken påverka Åkeriägare A eller B eftersom de nästintill aldrig levererar lass till Munksunds Pappersbruk. Båda åkeriägarna har för långa avstånd till Munksund och de levererar i huvudsak till mottagningar som ligger närmare. Däremot skulle det påverka Åkeriägare C på ett betydande och negativt sätt eftersom Munksunds Pappersbruk är en av de anläggningar som de levererar mest till. I dagsläget levererar åkeriet mellan sex till åtta lass per dygn till Munksunds Pappersbruk. Åkeriägare C uppskattar att en begränsning av öppettiderna skulle innebära att åkeriet skulle förlora minst ett och ett halvt lass per dygn, förutom på fredagar. Sammanlagt skulle åkeriet förlora minst sex till sju lass per vecka.

Begränsade öppettider kräver mer planering

Både Åkeriägare A och B säger att de inte är vana att ha tillgång till mottagningar som är öppna dygnet runt och ingen av åkeriägarna upplever att det finns ett behov av att ha den tillgången. Åkeriägare B menar att hans chaufförer som arbetar kväll ofta lossar sitt sista lass mellan kl. 22.00 – 23.00, samt att de avslutar sitt kvällsskift kl. 24.00 och därför finns det ingen anledning att mottagningarna skall vara öppna på nätterna. Åkeriägare A menar att för åkeriet räcker det med att mottagningarna har öppet 16 till 17 timmar per dygn. Laster hans chaufförer innan eller efter skiftet så ryms det inom körtiden, dessutom menar han att åkeriets chaufförer redan arbetar för mycket övertid. Åkeriägare B anser att anledningen till att det fungerar trots att de inte har tillgång till nattöppna mottagningar är att alla åkerier har olika planeringar. Skulle alla välja att planera sina rutter på samma sätt med lossning och lastning vid ungefär samma tidpunkt skulle det leda till köbildning hos mottagningarna. Vissa åkerier väljer att lossa på natten och därmed lämna timmerbilen tom när chauffören avslutar sitt skift, och andra åkerier väljer att göra tvärtom. Vidare menar Åkeriägare B att han har anpassat sig efter de förutsättningar som åkeriet har och lärt sig planera på ett framgångsrikt sätt för att få ruttplaneringen att stämma. Både Åkeriägare A och B tror att åkerier som kör mot dygnsöppna mottagningar inte behöver en lika omfattande planering samt att de har högre tolerans för komplikationer eftersom de alltid har tillgång till en dygnsöppen mottagning att leverera till. Det kräver mer engagemang av åkeriägaren och chaufförerna att leverera virke till en mottagning som har begränsade öppettider. Åkeriägare A berättar att vissa gånger har de tvingats lyfta av virkeslass för att de inte har någonstans att lossa det, för att dagen efter lasta på samma virkesklass. Av- och pålastningen beräknas ta ungefär en timme och det är en onödig kostnad för åkeriet och en konsekvens av att deras mottagningar har begränsade öppettider.

Köbildning vid mottagning

Åkeriägare A och B menar att de förstår att en begränsning av öppettiderna hos Munksunds Pappersbruk skulle påverka de åkerier som kontinuerligt transporterar virke dit. De påpekar att det skulle medföra problem och försvåra planeringen för de drabbade åkerierna,

eftersom de i dagsläget är vana att kunna leverera virke dit när de vill. Vidare menar de att de berörda åkerierna kommer att få mer väntetider. Både Åkeriägare A och B berättar att på morgonen när mottagningarna öppnar kl. 06.00, uppstår köbildning på deras mottagningar eftersom åkeriernas chaufförer kommer samtidigt till mottagningen vid öppning för att lossa sina första lass. Köbildningen på morgonen orsakar väntetider motsvarande en timme. Vidare menar Åkeriägare B att mottagningar som har dygnsöppet aldrig får köbildning på samma sätt eftersom chaufförerna kan lämna av sitt lass direkt när de kommer oavsett tid på dygnet. Åkerier som levererar till dygnsöppna mottagningar får aldrig spilltider eftersom chaufförerna alltid har möjlighet att leverera till en mottagning.

Omfattande kö- och väntetider är vad Åkeriägare C befärrar skulle drabba åkeriet om öppetiderna begränsas. Han menar att det skulle uppstå tider när alla chaufförer skulle komma ungefär samtidigt under dagen med köbildning som följd. Istället för att komma mer utspjunt under dagen som är fallet idag. Åkeriägare C menar att förmodligen kommer chaufförer från olika åkerier samtidigt vara vid mottagningen på morgonen kl. 06.00, precis som Åkeriägare A och B berättar händer för dem dagligen. Sedan tror Åkeriägare C att ungefär samma köbildning kommer uppstå kl. 12.00, samt precis innan mottagningen stänger. Han uppskattar att kö- och väntetiderna enbart på morgonen kommer motsvara ungefär två timmar. Till följd av morgonens väntetider skulle de bli försenade hela dagen vilket slutligen skulle innebära att de inte hinner leverera det sista lasset innan mottagningen stänger. De huvudsakliga problemen som Åkeriägare C menar kommer uppstå vid en begränsning av öppetiderna är väntetider, försvårande av planering samt stress hos chaufförerna. Han menar att den befärrade stressen som skulle kunna uppstå beror på att marginalerna att hinna till mottagningen med det sista lasset, kommer minska. Det skulle förmodligen räcka med att chauffören exempelvis kör fast i skogen. Med tanke på att det är relativt vanligt med komplikationer för en chaufför, är den här situationen inte önskvärd. Det här är något som även Åkeriägare A nämnde som ett problem för åkeriet. Han menade att effektivitet handlar om Just In Time, vilket innebär att chaufförerna planerar för att vara på mottagningen strax innan stängning. Uppstår det någon komplikation under arbetet, vilket händer relativt ofta, är risken stor att chauffören inte hinner till mottagningen innan stängning.

Fortsättningsvis menar Åkeriägare C att även andra åkerier som blir drabbade troligen skulle förlora lass till följd av kö- och väntetider. Vilket borde innebära att antalet timmerbilar som kör till mottagningen ökar, om pappersbruket skall få in den volym som de efterfrågar under den begränsade öppetiden. Uppskattningsvis skulle det innebära att en timmerbil till skulle behöva införskaffas till hans åkeri, om de skall hinna leverera den volym som efterfrågas. Om de berörda åkerierna väljer att införskaffa fler timmerbilar skulle det kunna innebära att ännu fler bilar kommer till mottagningen ungefär samtidigt.

Som tillägg, anser Åkeriägare A att han har en lösning på problemet angående kö- och väntetider på morgon. Han menar att om mottagningarna skulle öppna en timme tidigare på morgon skulle köerna helt eller delvis elimineras, och det skulle göra stor skillnad för åkeriets lönsamhet.

Bättre framförhållning

Även en bättre framförhållning skulle gynna förutsättningarna för åkerierna och mildra de konsekvenser som uppstår av begränsade öppetider. Då skulle de kunna göra en mer gedigen planering och optimering av parametrar som effektivitet, ruttplanering, skiftbyten med mera. Dessutom tillägger Åkeriägare A att om returer skulle kunna skapas, skulle det gene-

lera vinster för åkeriet. Om en eller ett par skogsmaskiner medvetet placerades på ett annat ställe, än övriga skogsmaskiner, skulle returerna kunna skapas. Åkeriet skulle kunna göra en förtjänst per retur motsvarande en veckas vinst för en timmerbil. Vidare menar samtliga åkeriägare att det nästintill är omöjligt att få en returkörning, eftersom alla skogsindustrier och sågverk är lokaliserade till kusten. Skulle det finnas industrier eller sågverk även i inlandet, skulle det skapas returerna på ett naturligt sätt.

Tjällossning

Åkeriägare C delger ännu en konsekvens med en begränsning av öppettiderna. På våren, när det är tjällossning och begränsad framkomlighet brukar åkeriet välja att arbeta på nätterna när det är kallare och marken är frusen, för att öka deras framkomlighet. Då används och körs inte timmerbilarna under dagtid då temperaturen är högre och följaktligen komplicerar förhållandena ännu mer. Även på hösten väljer de att arbeta och köra timmerbilarna på nätterna, då marken är någorlunda frusen. Tidpunkten för när backen är frusen under hösten brukar vara mellan kl. 23.00 och kl. 04.00. En begränsning av öppettiderna hos Munksunds Pappersbruk skulle innebära att de inte kommer att kunna arbeta på det här sättet under de mer komplicerade årstiderna, som vår och höst.

Högre transportkostnader till följd av begränsade öppettider

Både Åkeriägare A och B tror att anledningen till att Norrbotten har 2 till 3 procent lägre transportkostnader än Västerbotten, till stor del beror på att i Norrbotten finns tre stycken dygnsöppna mottagningar (Munksunds Pappersbruk och Smurfit Kappa i Piteå samt Bille-rudKorsnäs i Karlsborg), i jämförelse med Västerbotten där ingen dygnsöppna mottagning finns. Eftersom åkerierna i Västerbotten har begränsad tillgång till dygnsöppna mottagningar anser Åkeriägare A att ersättningen borde höjas för att bemöta deras sämre förutsättningar. Som motsats, säger Åkeriägare C att hans åkeri får en lägre ersättning än de åkerier som har begränsad tillgång till dygnsöppna mottagningar. Något som Åkeriägare C anser borde ändras om en begränsning av öppettiderna hos Munksunds Pappersbruk inträffar.

Tror du att det skulle kunna uppstå timmar då ingen körning skulle kunna göras på grund av att operatören anser att han/hon inte skulle hinna fram med sitt lass innan mottagningen på Munksunds Pappersbruk stänger? I sådana fall, hur många sådana timmar uppskattar du att det skulle kunna bli per vecka eller månad?

Spilltider till följd av begränsade öppettider

Eftersom Åkeriägare A och B nästintill aldrig kör mot Munksunds Pappersbruk, kommer spilltid till följd av deras öppettider aldrig att uppstå. Däremot medger båda åkeriägarna att det uppstår spilltid när de kör till mottagningar som inte är dygnsöppna. Åkeriägare B berättar att tidigare år, innan de fick tillgång att leverera till Husum vid kusten, uppstod det ofta spilltid för åkeriet som även ökade kostnaderna. Han uppskattar att åkeriet fick någon enstaka timme i spilltid per vecka. Att åkeriet numera har möjlighet att leverera till Husum innebär långa distanser, vilket medfört att det aldrig har uppstått någon spilltid de senaste åren för åkeriet, eftersom chaufförerna oftast arbetat full dag när rutten är färdig.

Åkeriägare C, som dagligen levererar flera lass till Munksunds Pappersbruk, svarar att en begränsning av öppettiderna definitivt skulle generera sådana timmar. Han uppskattar att det skulle bli minst tre och en halv timme per dag i spill- och väntetider. För åkeriet skulle en förlust av tre och en halv timme per dag motsvara intäkten av ett levererat lass till Munksunds Pappersbruk. De tre och en halv timmarna i spill- och väntetid per dag skulle

mest troligt vara fördelade så att väntetiden motsvarar en till två timmar på morgonen, och spilltiden motsvarar de resterande timmarna. Väntetiden förväntas uppstå till följd av köbildning, och spilltiderna antas uppstå när chauffören inte kommer hinna till mottagningen innan stängning. Detta kommer leda till att chaufförerna kommer att chansa och försöka hinna leverera det sista lasset innan mottagningen stänger. Vilket i sin tur innebär att personalen vid mätstationen kommer att arbeta en hel del övertid. Det är ingenting som han menar är önskvärt att mätpersonalen får övertid, men förmodligen kommer det vara oundvikligt. Vidare menar han att det inte kommer gå att eliminera dessa timmar genom planering, på grund av att de kör och levererar så stora mängder till Munksunds Pappersbruk. Åkeriet levererar även lass till Obbola och dem stänger kl. 23.30 på kvällarna, vilket Åkeriägare C upplevt som ett problem. Till sin fördel har de haft tillgång till Munksunds Pappersbruk samt Smurfit Kappa i Piteå som de alltid kunnat leverera lass till, vilket räddat hans åkeri och även andra åkerier. Åkeriägare C menar att ersättningen till åkeriet måste öka med minst 8 till 10 procent, om en begränsning av öppettiderna blir verklighet. Han menar att åkeriet måste få tillbaka de pengar som det förlorar. Visserligen kommer åkeriet betala ut lägre summor för obekväma arbetstid, å andra sidan är det de sista lasset som ger vinst, menar Åkeriägare C.

Kort- och långkörning

Åkeriägare A menar att en lösning på problemet med spilltid är att försöka planera så att det alltid finns tillgång till kort- och långkörningar. Enligt Åkeriägare A kan man alltså undkomma sådana timmar genom en bra planering. Å andra sidan menar han att den planeringen inte i huvudsak gäller åkeriägare, utan snarare de som planerar avverkningar. Att de ser till att ha en spridning på avverkningstrakterna så att det automatiskt bildas kort- och långkörningar. Om en chaufför exempelvis har två timmar kvar på sitt skift när den senaste rutten är färdigställd, bör det finnas en kortkörning tillgänglig för att inte tvingas avsluta sitt skift för tidigt. Allmänt råder att ju senare på skiftet en chaufför kommer till mottagningen för att lasta av, desto bättre är det. För att det skall bli en optimal körning skall chauffören hinna förbi ett nytt avlägg och lasta timmerbilen full på vägen tillbaka, innan skiftet är slut så att den andra chauffören som påbörjar sitt skift har en full timmerbil. Vidare menar han att sannolikheten inte är stor att en chaufför arbetar precis 8 timmar på ett skift. Snarare tappar en chaufför ofta en halvtimme på sitt skift. Emellertid anser han att orsaken till spilltid inte alltid beror på öppettiderna, däremot är det en del av upphovet till spilltider. Vidare menar Åkeriägare A att för en stor skogsindustri som tar emot ett hundratal timmerbilar med chaufförer om dagen, så är lönen för mätpersonalen billig i jämförelse med chaufförernas väntetid och spilltid. Slutligen konstaterar han att ingen kan bortse från att öppethållande har en betydelse.

Väntetider är ett större problem än spilltider för Åkeriägare B

Åkeriägare B menar att ett större problem för hans åkeri är de kö- och väntetider de har. Han berättar om vardagliga situationer då exempelvis fyra chaufförer fått vänta på att lossa i två timmar vardera. Så sammanlagt på en dag kan det bli omkring 8 timmar i väntetider. Uppskattningsvis i oktober och november hade åkeriet väntetider på ungefär 10 timmar per vecka. I december uppstod däremot ingen väntetid. Det innebär att den genomsnittliga väntetiden för oktober till december är 7,5 timmar per vecka. Dock menar Åkeriägare B att väntetiden varierar en del över tid.

Vidare menar Åkeriägare B att det är många parametrar att ta hänsyn till, som exempelvis anpassning efter sortiment som efterfrågas och som ständigt varierar, i kombination med begränsade öppettider. De levererar oftast till mindre mottagningar vilket innebär att de

behöver ta hänsyn till många aspekter, vilket åkerier som levererar till dygnsöppna mottagningar aldrig behöver ta hänsyn till och som de åkerierna har en fördel av.

Kostnads kalkyler

Den sammanlagda merkostnaden av spill- och väntetider för Åkeriägare C blir ungefär 7,4 procent.

Känslighetsanalyser

Åkeriägare A

Känslighetsanalysen visar att väntetiden orsakar en merkostnad för åkeriet som motsvarar 41 procent av den totala kostnaden för en rutt, med åkeriets medeltransportavstånd. Av åkeriets totala kostnad för samtliga rutter per dag, motsvarar samma merkostnad ungefär 1,6 procent.

Känslighetsanalys av spilltiden motsvarar en merkostnad med ungefär 0,5 procent av åkeriets totala kostnader för samtliga rutter som körs på en dag.

Totalt har Åkeriägare A en sammanlagd merkostnad, till följd av spill- och väntetider, per dag med 2,1 procent. Vilket beror på att åkeriet har begränsad tillgång till dygnsöppna mottagningar.

Åkeriägare B

Känslighetsanalysen visar att den merkostnad som uppstår till följd av väntetider motsvarar 14 procent av kostnaden för en rutt med åkeriets medeltransportavstånd. Av åkeriets totala kostnad för samtliga rutter per dag, motsvarar merkostnaden till följd av väntetider ungefär 0,7 procent.

Diskussion

Urval av åkeriägare

Två av åkeriägarna skulle inte påverkas om Munksunds Pappersbruk begränsade sina öppettider och de har begränsad möjlighet att leverera till dygnsöppna mottagningar, medan den tredje åkeriägaren skulle påverkas till stor del eftersom Munksunds Pappersbruk är en av de mottagningar som de levererar mest till. Det är diskuterbart om det hade varit bättre för studien om två av åkeriägarna skulle bli berörda till stor del av en begränsning, och om den tredje åkeriägaren varit den som haft begränsad tillgång till nattöppna industrier. Den tredje åkeriägaren skulle fungera som en referens för hur situationen förväntas bli för de berörda åkerierna. Kanske hade fler och andra viktiga synpunkter och aspekter delgivits från ytterligare en åkeriägare. Å andra sidan, har den fördelningen av åkeriägare som varit under den här studien fungerat bra, eftersom det fanns två olika referenser som har det sanna värdet på vad begränsad tillgång till nattöppna mottagningar innebär för åkeriernas ekonomi.

Djupintervjuer

Största momentet i studien var djupintervjuerna. Syftet med djupintervjuerna var att erhålla en så stor insikt som möjligt i åkeriägarnas situation samt att få en djupgående förståelse för deras åsikter och synpunkter. Djupintervjuerna fortlöpte mycket bra, och respondenterna gav uttömliga svar och åsikter. Att jag fysiskt träffade respondenterna under intervjuerna var av stor vikt, eftersom det var lätt att uppfatta om vi hade förstått varandra på ett korrekt sätt, tack vare kroppsspråk och ögonkontakt. Ibland uppstod missförstånd, från båda parter. Många missförstånd kunde rättas till eftersom intervjun fungerade som en dialog. Andra missförstånd eliminerades när transkriberingen utfördes eftersom intervjuerna kunde avlyssnas flera gånger. Dock verkar det troligt att en viss grad av missförstånd förmodligen kvarstår, vilket eventuellt skulle kunna innebära att åkeriägarnas åsikter och uppfattningar inte alltid återges fullständigt i resultatet. En annan fördel med djupintervjuer är att respondenterna var fokuserade på frågorna och störningsmoment utifrån eliminerades, tack vare intervjusituationen i deras hem.

Frågorna till djupintervjuerna var utformade på ett sätt som innebar att åkeriägarna kunde tolka frågorna samt att frågorna i vissa fall krävde uppskattningar från åkeriägarna. Både uppskattningar och tolkningar innebär en viss osäkerhet och därmed bör läsaren ha det i åtanke. Frågornas syfte var att uppmuntra åkeriägaren att ge sina åsikter och synpunkter. Vissa synpunkter eller åsikter var identiska mellan åkeriägarna, och därför kan de betraktas som mer trovärdiga. Andra åsikter var mer personliga och enskilda vilket innebär att de bör betraktas med lite större försiktighet. Vidare skall påpekas att respondenterna till intervjuerna endast är ett fåtal av alla de åkerier som virkesavdelningen har kontrakterat. Därmed finns säkerligen andra aspekter och synvinklar som andra åkeriägare hade delgivit om de hade varit med i denna studie. Det skall även tilläggas att de resultat som presenterats i denna studie är tolkningar av åkeriägarnas svar och åsikter, därför kan det finnas vissa felaktiga tolkningar i studien.

Kostnadskalkyler och känslighetsanalyser

En del av uppgifterna som erhöles för att konstruera kostnadskalkyler och känslighetsanalyser är uppskattningar från åkeriägarna. Det innebär att det finns en viss osäkerhet i resultaten av kostnadskalkylerna och känslighetsanalyserna. Att kostnadskalkyler uppfördes och känslighetsanalyser utfördes på kostnadskalkylerna, gav ett större djup till studien eftersom procentsatser kunde redovisas som resultat för hur det eventuellt skulle kunna påverka åkeriernas ekonomi.

Viktiga resultat

Studien visar att kostnaderna för rutterna till Munksunds Pappersbruk skulle ökas med drygt 7 procent per dag för Åkeriägare C, om en begränsning av öppettiderna blir verklighet och om hans uppskattningar är korrekta. Dessa 7 procent innefattar både väntetid och spilltid. Tilläggas bör att väntetiden mest troligt kan kortas ner, eftersom det är tveksamt om Åkeriägare C vid intervjutillfället var medveten om att SCA i Munksund planerar att använda två truckar istället för en truck, som är fallet idag. Om två truckar används kommer lossningskapaciteten att öka och det kommer förmodligen att minska effekten av köbildning. Därför verkar det troligt att den uppskattade väntetiden som Åkeriägare C har angivit eventuellt kan minskas.

Om kostnaderna för Åkeriägare C skulle öka med 7 procent, så innebär det att ersättningen via prislistan av SCA Skog AB bör öka med motsvarande procentsats. Åkeriägaren själv uppskattade att ersättningen borde höjas med 8 till 10 procent, om en begränsning av öppettiderna sker. Uppskattningen av Åkeriägare C verkar därmed vara rimlig men något överskattad, om de jämförs med studiens resultat.

En intressant aspekt i sammanhanget är de resultat som känslighetsanalyserna visade angående de ökade merkostnaderna för Åkeriägare A, som beror på spill- och väntetider. Analyserna visade att de spill- och väntetider som uppstår till följd av att mottagningarna har nattstängt ger en merkostnad för åkeriet med 2,1 procent. Den procentsatsen skulle kunna jämföras med de 2 till 3 procent högre transportkostnader som Västerbotten har i jämförelse med Norrbotten. Således bör de 2,1 procenten i ökade merkostnader för Åkeriägare A styrka de studier som finns om att skillnaden mellan länen beror på tillgången till nattöppna mottagningsplatser. Kanske skulle 2,1 procent kunna utgöra en schablonmässig procentsats som ersättningen skulle kunna höjas med, till de åkerier som får en begränsad tillgång till nattöppna industrier.

Vidare är uppskattningarna av Åkeriägare C, avseende spill- och väntetider per timmerbil, något högre än de spill- och väntetider som Åkeriägare A redovisar. Åkeriägare A har tolv timmerbilar och Åkeriägare C har tre timmerbilar. Således är antalet spill- och väntetidstimmar per timmerbil högre för Åkeriägare C. Åkeriägare A räknade ut att åkeriet hade 4 timmar och 30 minuter i spill- och väntetider per dag. Fördelat på tolv timmerbilar blir det ungefär 22 minuter per timmerbil. Åkeriägare C uppskattade att åkeriet skulle få minst 3 timmar och 30 minuter i spill- och väntetid per dag. Fördelat på tre timmerbilar blir det ungefär 1 timme och 9 minuter i spill- och väntetider per dag och timmerbil. Å andra sidan skall inte uppskattningarna från Åkeriägare C underskattas, eftersom det kan finnas andra

faktorer som inte tagits med i denna studie, och som kan påverka antalet timmar för väntetider och spilltider.

Resonemang kring vissa resultat och förslag på framtida studier

Varken Åkeriägare B eller C tyckte att de kunde satsa mer tid än vad de redan gör på ruttplaneringsprocessen. Medan Åkeriägare A påstod att han kunde ägna mer tid åt planering men undrade om det skulle vara värt den uppoffringen i slutändan. Åkeriägare A menar att om de skulle få en bättre framförhållning av sina uppdragsgivare skulle de kunna utföra en bättre och mer långsiktig planering. En del av planeringsprocessen handlar om möjligheter till returer, vilket samtliga åkeriägare menar är nästintill omöjligt i dag eftersom de flesta industrier och sågverk är belägna vid kusten. Åkeriägare A hade ett förslag på hur returer skulle kunna skapas. Han menade att den som planerar avverkningar skulle kunna placera skogsmaskiner på avverkningar som är geografiskt utspridda för att på så sätt skapa returer. Eftersom returer anses bringa åkerierna en relativt stor ekonomisk vinst, skulle det kunna vara en möjlighet för att öka åkeriernas lönsamhet. Detta är något som skulle kunna undersökas vidare i en framtida forskning eller studie.

Ett annat förslag som Åkeriägare A delade med sig av, innebär att mottagningarna kunde öka öppettiderna genom att öppna en timme tidigare och stänga en timme senare. Enligt Åkeriägare A skulle det förbättra situationen för åkerierna, samt öka de annars små marginalerna som åkeriägarna upplever att de har när mottagningarna inte är nattöppna. Å andra sidan är det här en synpunkt som enbart Åkeriägare A har. Ingen av de andra åkeriägarna nämnde något om detta. Däremot anser jag att det skulle kunna vara ett bra alternativ för att minska de problem som uppstår till följd av nattstängda mottagningar. Eftersom ingen av åkeriernas anställda arbetar treskift finns det ingen större anledning till att mottagningarna behöver bemannas med treskift. Däremot skulle någon eller några timmars längre öppettider hos mottagningarna utöver tvåskiftsbemanning vara ett alternativ och kanske lösa de problem som medföljer vid nattstängda mottagningar som exempelvis vänt- och spilltider. Dessutom skulle det kanske också minska den stress som Åkeriägare C menar skulle uppstå hos åkeriets chaufförer om en begränsning av öppettiderna sker. En annan synpunkt som styrker det nämnda alternativet är att både Åkeriägare A och B menar att de inte behöver ha mottagningar som är öppna dygnet runt eftersom de lärt sig att planera på ett framgångsrikt sätt med de förutsättningar de har. Å andra sidan, tillägger de bägge två att det bästa för åkerierna vore att ha tillgång till nattöppna industrier. Då ökar toleransen hos åkerierna för komplikationer som kan uppstå, samt ökar möjligheterna för åkerierna att få en bättre lönsamhet. Frågan återstår om det skulle vara värt det för mätstationens personal, och om det skulle vara lönsamt för mottagningarna. Vidare skulle det kunna utföras framtida studier och forskning inom det här området.

Åkeriägare C berättade att chaufförerna brukar arbeta på nätterna under våren och även på hösten när framkomligheten på grund av tjällossning och blöta marker är begränsad under dagtid. Något som kan anses vara en smart lösning på en annars komplicerad situation för åkerierna. Om en begränsning av öppettiderna blir verklig, kommer inte denna lösning att kunna användas. Detta är kanske något som ytterligare borde beaktas och diskuteras, hur problemen med tjällossningen kan hanteras om mottagningar har stängt under nätterna.

Jämförelse med andras resultat

Studiens resultat som visar att kostnaderna skulle öka för de berörda åkerierna, om en begränsning av öppettiderna blir verklig, överensstämmer med tidigare studier och forskning av Lindström (2010a) och Erlandsson (2008). Även samtliga åkeriägare som deltog i studien är av samma uppfattning. Lindström (2010a) skriver att den mest betydelsefulla faktorn för att ett åkeri skall vara vinstgivande är mottagningarnas öppettider. Detta är något som samtliga åkeriägare påpekade under intervjuerna, och som även studiens resultat indikerade. Samma typ av slutsats hade även Erlandsson (2008) i sitt arbete, när han skrev att rundvirkesåkeriernas kostnader ökar om mottagningarnas öppettider begränsas. Dessutom menade samma författare att det kan generera en ökning av väntetider. Alla resultat från kostnadskalkylerna och känslighetsanalyserna visade att så är fallet. Även åkeriägarna själva menade av erfarenhet att väntetider ökar om mottagningarna har begränsade öppettider. Lindström (2010a) skriver att industrier med begränsade öppettider får högre kostnader jämfört med industrier som har dygnsöppet. Denna slutsats styrker ännu mer de aningar som finns angående ett samband mellan de resultat som känslighetsanalyserna visade för Åkeriägare A, där han har en merkostnad på ungefär 2,1 procent till följd av att de har begränsad tillgänglighet till nattöppna industrier, med de 2 till 3 procent högre transportkostnaderna som Västerbotten har i jämförelse med Norrbotten, eftersom Norrbotten har tillgång till tre nattöppna skogsindustrier medan Västerbotten har tillgång till en nattöppen skogsindustri. Lindström (2010a) menade även att nattöppna industrier kan förbättra vissa faktorer för åkerier som exempelvis returtransporter, väntetider, högre lastbilsutnyttjande samt effektivare arbetstid. Undersökningen visade att åkeriägarnas åsikter till viss del stöder denna slutsats. De ansåg att nattöppna industrier leder till kortare väntetider och effektivare arbetstid. Däremot skulle faktorn returtransporter vara oförändrad om en industri är nattöppen eller inte, eftersom returtransporterna i Norr- och Västerbotten nästintill är omöjliga att skapa.

Mäkinen (2001) visade i sin studie att de åkerier som var framgångsrika, hade en ägare som arbetade ett stort antal timmar per år men där förhållandevis få timmar av dem är per lastbil och år. Lindström (2010b) tror att förklaringen till det skulle kunna vara att de åkeriägarna ägnade mer tid åt planeringen av rutter, vilket i sin tur innebar att körningen blev mer effektivt hos chaufförerna och som på så sätt bidrog till ett mer lyckosamt och vinstgivande åkeri. Åkeriägare B och C menade att de inte skulle kunna ägna mer tid åt ruttplaneringsprocessen än vad de gör i dag. Åkeriägare A menade att han var begränsad i sin planeringsprocess eftersom framförhållningen är för dålig.

Slutsatser

Följande slutsatser har erhållits genom studien.

- Uppskattningsvis skulle en begränsning av öppettiderna hos Munksunds Pappersbruk leda till sammanlagt 7 procent högre kostnader per dag, för de åkerier som kör till Munksunds Pappersbruk.
- 2,1 procent av transportkostnaderna motsvarar den merkostnad för spill- och väntetider som åkerier får till följd av att de har begränsad tillgång till dygnsöppna mottagningar. Troligtvis finns ett samband mellan de 2,1 procent högre transportkostnaderna som Åkeriägare A har på grund av att de har begränsad tillgång till dygnsöppna mottagningar, och de 2 till 3 procent högre transportkostnaderna som Västerbotten har i jämförelse med Norrbotten. Eftersom anledningen antas vara att det i Norrbotten finns tre nattöppna skogsindustrier medan det i Västerbotten är en begränsad tillgång till nattöppna industrier.
- Samtliga åkeriägare som deltog i undersökningen anser att dygnsöppna mottagningar ökar möjligheterna för åkerier att få bättre ekonomi och lönsamhet. Samt att planeringsprocessen underlättas och att toleransen för komplikationer i arbetet ökar.

Referenser

- Aniander, M., Blomgren, H., Engwall, M., Gessler, F., Gramenius, J., Karlson, B., Lagergren, F., Storm, P. & Westin, P. (1998). *Industriell ekonomi*. 1. uppl. Lund: Studentlitteratur AB.
- Arvidsson, P-Å. 1999. *Effektivitet i virkesflödet, en lägesrapport*. Skog & Forskning, 1999:4. Uppsala: Skogforsk.
- Aspholmer, L 2003. *Kostnadsberäkning i åkeriverksamhet*.
<http://www.akeriekonomi.se/SA/Fakta/bas/kostnadsberakning/Grundkalkylering.pdf>. [2014-04-19].
- Carlsson, D. & Rönnqvist, M. 1999. *Wood flow problems in Swedish forestry*. Report – Skogforsk, 1999:1. Uppsala: Skogforsk.
- Dahlin, B. & Fjeld, D. (2005). *Nordic logistics handbook – Forest operation in wood supply*. Umeå: Sveriges Lantbruksuniversitet. Helsingfors: Helsinki University.
- Erlandsson, E. 2008. *Framgångsfaktorer för rundvirkesåkerier i Mellansverige*. Examensarbete 30 hp D i ämne skogshushållning, skogsteknik. Institutionen för skoglig resurshushållning, SLU.
- Granlund, P. & Andersson, G. 1998. *CTI på virkesfordon ger bättre framkomlighet och större dragkraft*. Resultat – Skogforsk, 1998:2. Uppsala: Skogforsk.
- Investopedia. 2014. *Definitionen av "känslighetsanalys"*.
<http://www.investopedia.se/lexikon/k/kaenslighetsanalys/>. [2014-04-25]
- Jobber, D. & Fahy, J. (2006). *Foundations of marketing*. 2. uppl. Berkshire: McGraw Hill Education.
- Kulstadvik, S., Dahlin, B. & Fjeld, D. (red.) (2002). *Skoglig logistik: supply chain management i svensk skogssektor*. Institutionen för skogens produkter och marknader, Rapportserie 2002:4, Uppsala: Sveriges Lantbruksuniversitet.
- Lindström, E. 2010a. *Utveckling av differentierade ersättningar för rundvirkestransporter med lastbil*. Examensarbete 30 hp D i ämne skogshushållning, skogsteknik. Institutionen för skoglig resurshushållning, SLU.
- Lindström, J. 2010b. *Kartläggning av ruttplaneringsprocesser för rundvirkestransportörer*. Examensarbete 30 hp D i ämne skogshushållning, skogsteknik. Institutionen för skoglig resurshushållning, SLU.
- Magne Holme, I. & Krohn Solvang, B. (1991). *Forskningsmetodik – Om kvalitativa och kvantitativa metoder*. 2. uppl. Lund: Studentlitteratur AB.
- Mäkinen, P. 2001. *Competitive strategies applied by Finnish timber carriers following deregulation*. *Silva Fennica* 35(3): 341-353.

Petersson, K. (2006). *Industriell Ekologi i Sverige? Förekomst av integration av material- och energiflöden i skogsindustrin*. Linköpings universitet. Avdelning för Energisystem/Civilingenjör i Maskinteknik (Examensarbete 2006).

Skogsstyrelsen. 2014a. *Sverige är ett skogsland*. <http://www.skogsstyrelsen.se/Upptack-skogen/Skog-i-Sverige/Fakta-om-skogen/>. [2014-04-18]

Skogsstyrelsen. 2014b. *Virkestransporter*.
<http://www.skogsstyrelsen.se/Myndigheten/Statistik/Amnesomraden/Virkestransporter/Virkestransporter/> [2014-03-13]

Svensén, M. (2014-01-09). *Branschfakta*.
<http://www.skogsindustrierna.org/branschen/branschfakta> [2014-04-18].

Wallén, G. 1996. *Vetenskapsteori och forskningsmetodik*. 2. Uppl. Lund: Studentlitteratur AB.

Personlig kommunikation

(Sundelin 2014, pers. komm.) Mikael Sundelin. SCA Skog AB, Munksunds förvaltningskontor. Tjänst: Båt & Importledare. 2014.

Bilagor

Bilaga 1 – Frågeformuläret

Frågeformulär

Jag heter Sofie Lundberg och jag studerar till Jägmästare i Umeå. Just nu skriver jag ett kandidatarbete åt SCA Skog, Munksunds förvaltningskontor, som handlar om hur industri-ers öppettider påverkar åkeriernas ekonomi. Anledningen till arbetet är att det eventuellt skall byggas ett nytt renseri i Munksund, alternativt renovera det befintliga renseriet, vilket skulle leda till att renseriet inte längre behöver ha öppet dygnet runt. En skissning på eventuella öppettider har gjorts, och det skulle innebära att renseriet skulle vara öppet mellan kl 06:00 – 24:00 måndagar till torsdagar, kl 06:00 – 18:00 fredagar, lördagar samt söndagar (mätstationen stänger 30 min före renseriet stänger, förutom lördagar och söndagar då mätstationen är stängd.). Med anledning av detta vill vi intervjua dig som åkeriägare och områdesansvarig åkare, för att utreda om detta är något som skulle kunna påverka ditt åkeri och, i sådana fall, på vilket sätt. Med hjälp av den information som jag tillhandahåller från intervjuerna kommer sedan kalkyler, uträkningar och analyser göras för att se om det skulle påverka de berörda åkerierna och i sådana fall på vilket sätt och ungefär hur mycket.

Intervjun förväntas ta runt 1h – 1h 15 min och det är frivilligt att delta i intervjun. Om det går bra skulle jag vilja spela in intervjun för att underlätta arbetet efteråt och för att minimera risken att jag skall missa väsentlig information eller missförstå er. Om inte ni samtycker om inspelning så kommer det självklart inte förekomma. Om ni skulle vilja ta del av resultaten från studien så kan jag skicka arbetet till er när det är färdigställt. Samtliga frågor är frivilliga att svara på.

INLEDNING

1. Hur många år har du sammanlagt varit i branschen? Hur tog du dig in i branschen?
Hur många år har du varit åkeriägare?
2. Hur många åkerier ansvarar du över som områdesansvarig åkeriägare? Hur kom det sig att du blev områdesansvarig åkare? Hur många timmerbilar ansvarar du över totalt?
3. Hur upplever du att samarbetet fungerar mellan åkerierna?
4. Hur många timmerbilar har du i ditt åkeri? Är det enbart kranbilar du använder dig av?
5. Hur många anställda operatörer har du i ditt åkeri? Hur många operatörer är det per timmerbil?

6. Vilka arbetstider har dina anställda? Arbetar de tvåskift eller treskift?

ÅKERIÄGARENS UPPFATTNINGAR OCH ÅSIKTER

7. Hur tror du att en begränsning av öppettiderna hos Munksunds Pappersbruk skulle påverka åkeriets ekonomi? Berätta.
(Förslag på parametrar att fundera kring kan vara t ex lönsamhet, effektivitet, ruttplanering, returer, antal anställda, osv.)
8. Tror du att det skulle kunna uppstå timmar då ingen körning skulle kunna göras på grund av att operatören anser att han/hon inte skulle hinna fram med sitt lass innan mottagningen på Munksunds Pappersbruk stänger?
I sådana fall, hur många sådana timmar uppskattar du att det skulle kunna bli per vecka eller månad?

FRÅGOR TILL KOSTNADSKALKYLERNA

Kommande frågor som rör fasta och rörliga kostnader är frivilliga att svara på. Det skulle vara bra om ni kunde svara på dessa frågor, men jag förstår om det är känsliga uppgifter och om ni av den anledningen inte vill lämna ut den informationen. För studiens skull, och också eran skull, är det bäst om ni skulle vilja lämna åkeriets uppgifter eftersom det leder till mer verklighetstroga resultat och chansen är också större att resultatet kommer närmare sanningen. Men ni skall inte känna något tvång att svara på frågorna, väljer ni att inte svara på frågorna så kommer mer generella uppgifter att användas till kostnadskalkylerna, och det går också bra. Om ni svarar på dessa frågor kommer inte åkeriets uppgifter att publiceras utan ett snitt mellan alla tre åkerier som jag intervjuar kommer att användas. Det är enbart dessa siffror som kommer publiceras i studien. Ni behöver inte heller lämna exakta siffror utan det räcker med ungefärliga siffror om det underlättar för er.

Fasta kostnader:

1. Vad är räntan på bundet kapital?
2. Vad har du för restvärde i % för dina investeringar (bil, släp och kran)?
3. Vad har dina investeringar för ekonomisk livslängd? Ekonomisk livslängd för bil och släp anges i km, ekonomisk livslängd för kran anges i antal last.
4. Hur stor är dina operatörers lön ungefär, anges i kr/operatör/år?

5. Hur många antal timmar arbetar dina operatörer per år? (Hur många timmar arbetar en operatör per år?)
6. Vilken ungefärlig summa uppgår försäkringskostnaderna per år?
7. Till vilken ungefärlig summa uppgår de administrativa kostnaderna per år?
8. Vad betalar åkeriet i vägavgifter per år?
9. Vad betalar åkeriet ungefär i fordonsskatt per år?
10. Hur har du valt att göra avskrivningar på värdena? Har du valt att behandla alla avskrivningar som fasta årliga kostnader dividerat med den sammanlagda arbetstiden per år? Eller har du valt att fördela värde avskrivningen genom att avskriva en del per år under fasta kostnader och en del under rörliga kostnader, där avskrivningen under rörliga kostnader sker per antal körda km per år?
Följdfråga: Hur stora värdeavskrivningar gör ditt åkeri per år, i antingen kr/h eller kr/km?

Rörliga kostnader:

11. Vad har lastbilarna för genomsnittlig körhastighet till och från Munksunds Pappersbruk?
12. Hur många ton väger ett genomsnittligt lass som levereras till Munksunds Pappersbruk?
13. Vad har dina lastbilar för genomsnittlig bränsleförbrukning per km till Munksunds Pappersbruk?
14. Hur lång tid tar det att köra ett lass till Munksunds Pappersbruk, dvs. körtid fram- och tillbaka till Munksund? Hur lång tid tar lastning respektive lossning?
15. Vad betalar ditt åkeri ungefär i däckslitage per km?
16. Hur mycket ungefär kostar reparation och service per km för bil + släp, samt per last för kran

FRÅGOR TILL KÄNSLIGHETSANALYSEN

17. Tror du att det skulle gå att minska eller undvika timmar då ingen körning görs, genom en genomtänkt och väl utförd planering av dig?
Hur mycket mer tid av din arbetstid uppskattar du att den planeringen skulle ta?

Eller anser du att du inte skulle kunna lägga ner mer tid på själva ruttplaneringsprocessen än vad du gör i dagsläget?

18. Vilka parametrar skulle kunna påverkas vid en mer omfattande ruttplaneringsprocess? Exempel på parametrar kan vara: Antal returer, antal rutter, antal körda km, antal ton*km, avstånd, effektivisering, osv.

Hur mycket uppskattar du att de olika parametrarna skulle kunna varieras med ungefär?