

AB Förenade Träfrakt – artikel från 1969

Lika aktuell då som nu, läsvärt!

Huvuddelen av skogens transporter både rundvirke och färdiga varor går i dag på landsväg. Tendensen står sig även om järnvägarna griper in här och var till förmån för ett rationellt utnyttjande av våra samlade resurser. Självklart har utvecklingen fört med sig en del kontroverser. Utan att överdriva dessa kan man ändå konstatera att de fört med sig en hel del gott. För första gången börjar nämligen producenter och konsumenter av transporter föra en vettig dialog som rimligen bör leda till en nödvändig samordning till gagn för båda parter.

Smålandsåkerier AB

är ett företag som arbetar för en rätt och riktig utveckling på transportområdet. Liksom inom andra branscher sker inom åkeriorganisationerna en ständig anpassning med hänsyn till egna medlemmars och kunders olika behov och önskemål. Smålandsåkerier med kontor i Jönköping är tydligen på god väg i dessa strävanden. Vid år *Uno Ryttegård* med rötter i och erfarenhet av alla slags transporter. Däri inräknat de skogliga, som i de virkesrika Smålandsälven utgör ca 20% av transportomsättningen.

Inte minst på Ryttegårds tillskyndan tillsattes inom åkeriorganisationerna i området en skogskommitté för att utvärdera intresset för ett speciellt organ för skogstransporter. Förre året anställdes *Birger Frykholm*, tidigare anställd vid Skogsbrukets Arbetsgivare. Den 6 juni i år bildades AB Förenade Träfrakt.

I detta företag, som omfattar smålandsälven och Blekinge, är åkarnas affärsdrivande länsorgan delägare och kontoret placerat i Växjö. Styrelseordförande är *Martin Karlsson* i Rävemåla och VD *Uno Ryttegård* med *Birger Frykholm* som chef för verksamheten. Sammanbindningen med Smålandsåkerier och övriga länsorgan ger möjligheter till bättre samordning och ekonomiska åtaganden liksom till integration med övrig transportverksamhet.



Ingalunda i gungning — Ryttegård, Frykholm.

Skogsåkerier

inom den nybildade organisationen är ett hundrasextio och representerar drygt ett hundrannio ekipage. Det rör sig alltså här liksom inom åkerinäringen i övrigt om framförallt enbilsåkare. Genom den överkapacitet som många kunnat konstatera, men få gjort något åt, har det ofta trasslat till sig för åkarna. De liksom huvuddelen enskilda företagare i andra branscher har kämpat för sin integritet. Ofta har de anlagits för överdriven individualism och bristande förmåga att samarbeta. När man ändå har gjort det, har det utlöst en för utomstående ganska vildvuxen organisationsflora. Det är ovisst om nyordningen i allt kommer att slå ut det gamla systemet men säkert skall man bättre lyckas överbygga motsättningar inom den egna kåren och erbjuda en erforderlig ansiktslyftning gentemot konsumenterna.

Ävsikten är vällovlig. Ett fullgott skogsekipage med dragbil, kran och släp innebär en investering av storleksordningen 170 000 kr. Investeringen måste vara lönsam. Konsumenten kräver full service och rättvist pris. En enskild åkare kan idag erbjuda sådan service, endast om han

lägger ner stor möda på planeringen. Konsumenten är villig att betala om han märker att de tjänster han köper innebär en inbesparing av egen arbetskraft och tid. Och det är dessa synpunkter som "transportörerna" Ryttegård och Frykholm uttrycker.

Styrd verksamhet

— Enda sättet att få enskilda åkeriföretag att överleva är att åstadkomma en styrning av verksamheten. Det bär emot för många åkare, det vet vi av erfarenhet, men kraven från kunderna är i dag så stora och konkurrensen så stark att man måste göra avkall på individualismen. Huvuddelen av våra befraktare ser fram emot större enheter på transportsidan. De är väl medvetna om att enda sättet att skapa en sund prisutveckling är att transporter samordnas och att vettiga system läggs upp. Önskemålen uttrycks med större skärpa ju större konsumenterna är. Inom vårt verksamhetsområde är Södra Sveriges Skogsägares Förbund den störste även på transportsidan. Genom ett gott samarbete med förbundet transportfolk tror vi oss också om att lyckas föra diskussionerna vidare. Även sågverken inom området tillhör tillskyn-

darna av större enhetlighet av transporter. Till detta kommer önskemålen om att slippa diskutera med var och en av åkeriföretagen. Kunderna själva vill ha en stark organisation att förhandla med och lägga upp transportplanerna med.

— Vi är ense med våra kunder. Utvecklingen inom skogsnäringen går allt snabbare mot mindre lagerhållning och kontinuerlig råvarutillförsel. Det är det som vår nya organisation skall tillmötesgå — garantera kontinuiteten! — I dag har vi en fordonspark till vårt förfogande och en viss virkeskvantitet som skall fram. Men inom en femårsperiod kommer denna kvantitet att öka. Då transportpriset är avhängigt av hur enheterna utnyttjas är det en gemensam angelägenhet för befraktare och åkare att helheten kan överblickas och utvecklingen följas.

Lyda lagen

— Seriöst arbetande transportföretag ämnar lagar och förordningar i detalj och söker även efterleva dem, säger Ryttegård. Men många andra känner inte till eller nonchalerar dem medvetet. Mindre ansvarsmedvetna utövare med brist på framsynhet och mer kortsiktig omtanke om pengar har lockats att lasta för mycket, köra för fort och arbeta för länge. Befraktare har naturligt nog velat vara med och dela den "rationaliseringsvinsten".

Vi är helt medvetna om detta förhållande och är fullt beredda att medverka till att kräna befintliga "ramar" runt transportutvecklingen. Det betyder att taxenivåerna i många fall

måste justeras uppåt.

Vad som är betydligt allvarigare är att kan vi inte inför ansvariga myndigheter och instanser dokumentera laglydnad kommer den trafikpolitiska ramen att ytterligare krympas. I släptåg kommer ökade pålagor som den betalande kunden till sist skall stå för.

Vi har i dag en möjlighet att basera våra transportpriser på vissa givna förutsättningar, i morgon kanske helt andra. Vilka det blir, beror på oss själva och även befraktarna. Gemensamma strävanden att kunna dokumentera laglydnad är den enda garantin mot fortsatta och onödiga pålagor.

— Stora enheter, enskilt eller kollektivt inom branschen, skötta enligt företagsekonomiska principer och med ansvar inför samhällets organ, är alternativet till nuvarande ordning. Medvetet utvecklingsarbete med sikte på framtiden är målet för alla företag som vill överleva och det gäller självfallet också åkerinäringen.

Egna fordon eller entreprenörer

— Tendensen inom näringslivet är att i ökad utsträckning köpa tjänster av specialister. Skogsföretagen måste kanalisera sina resurser personellt och ekonomiskt på mest optimala sätt, säger Frykholm. — Finns i marknaden tjänster att köpa till rimliga kostnader och med tillförlitlig service sker naturligtvis en förutsättningslös prövning av alternativa lösningar.

Vägval

Hittills har befraktare och åkare i allmänhet och de inom skogsbruket verksamma i synnerhet främst sam-

sats när det gäller kritik mot vägars bärighet och trafikpolitiska bestämmelser. Fortsatt uppmärksamhet härvidlag är nödvändig även i framtiden, men enligt Frykholm har Sverige jämfört med andra länder avsevärt liberalare transportpolitiska bestämmelser. Det gäller längdbegränsning, bruttovikter m m. En utvidgad handel inom EEC och Nordek t ex skulle innebära att ytterligare liberalisering vore helt orealistisk inom överskådlig tid.

— Vad vi måste inrikta våra ansträngningar på, säger Frykholm, är att tillsammans med kunderna följa givna bestämmelser och förordningar. I Södra Sverige har vi en hög vägtäthet med ett 8/12 vägnät som är betydligt tätare än tex i norra Sverige. Detta skapar problem för åkeriorganisationer. Vår ambition måste vara att rätt utnyttja det befintliga vägnätet. När laststorleken skall anpassas till dessa olika Axel-boggetryck uppstår svårigheter. Här måste vi alltså bättre anpassa och utnyttja fordonen efter resp vägtyper.

Vi har vissa trafikpolitiska ramar att utvecklas inom. Det befintliga vägnätet skall utnyttjas genom en rätt anpassning. De transportsystem som måste skapas kommer att medföra vissa omställningar, som dock måste accepteras av åkare och kunder. Båda parternas önskemål sammanfaller vad gäller rätt prissättning och optimalt utnyttjande av reserverna.

På åkersidan måste vi vara ytterst lyhörda och flexibla. Hela transportnäringen är för närvarande föremål för utredningar av olika slag. Strukturen inom branschen kommer att kartläggas och omprövas.

— Tillkomsten av AB Förenade Träfrakt skall även ses mot denna bakgrund. Skogstransportörerna inom företaget har goda tekniska kvalifikationer och ambition att skapa respekt för sig själva och åkerinäringen! — Entreprenörlinjen visar sig därvid ofta ge företaget möjlighet att disponera sina ekonomiska och personella resurser för den egentliga produktionen. Numera förtogar entreprenörerna på transportsidan över sakkunnig personal i skogsfrågor som förstår att optimera hela transportkedjan från stubbe till industri.

— Vilka vägar man väljer för framtiden kommer att avgöra den framtida kostnadsnivån för skogens vidaretransport. Både befraktare och entreprenörföretag vill hålla den nivån så låg som möjligt och detta torde bli det viktigaste motivet för gemensamma strävanden. Den tiden är definitivt förbi då olika företagsbilar kunde köra landet kors och tvärs med virkeslast. Nu är man kostnadsmedveten och rationellt inriktad — både i skogen och på vägen!

Illustration till problemet kring 10/16T—8/12 vägnätet. Om man utgår från angivna laststorlekar förhåller sig dessa som 1 till 1,67. Skulle inga i transportkostnaderna ingående faktorer påverkas, skulle även transportkostnaderna ha samma förhållande. Det skulle med angivet fordon vara 1,67 ggr dyrare på 8/12 än på 10/16T. Kurvan illustrerar hur en faktor kan påverka kostnaden, medan andra faktorer endast nämns. Exemplet gäller 3-axlat dragfordon + 3-axlat släp. Inköpspris inkl kran 175 000.— kr. Laststorlekar 55 m³ ob rd på 10/16T samt 33 m³ ob rd på 8/12.

