



Innholdet i en krisepakke

*Av Gaute Nøkleholm
Næringspolitisk sjef, NORSKOG*

Regjeringen drøfter skogsektorens framtid, og det er bra. Men normalt er det langt mellom en gryende tanke og faktisk handling. Når strategien tilsynelatende er å finne enkeltløsninger på utfordringene, er besluttsomhet og handlekraft nødvendige forutsetninger. Det kjennetegner ikke akkurat norsk politikk, og det bør man ta hensyn til i utformingen av Regjeringens varslede krisepakke.

Alt på ett kort?

Mange mener at norske råstoffer skal foredles og gis en betydelig verdiøkning før de eventuelt forlater landet, noe som naturligvis er idealsituasjonen sett i et forenklet nasjonalt perspektiv. Hvis man neglisjerer at virkesmarkedet har flere dimensjoner og dessuten er stilt overfor en situasjon med flere spørsmål enn svar, kan hasardiøs underkastelse av en enkeltstrategi bli en trussel. Et billig argument er å vise til troen på at avisepapir var en vinner ved terskelen til den digitale tidsalder. Den klassiske innfallsvinkelen fra landbruket er Drillooppskriften, der man spiller så defensivt at motparten sjelden kommer til skuddsjanse. En slik innfallsvinkel passer skogbruket dårlig, som i motsetning til det øvrige landbruket opererer i et åpent globalt marked. Det er derfor å håpe at en krisepakke fra regjeringen består av et sett av tiltak, og at det ikke utelukkende satses på et skogbrukets «månelandings-prosjekt».

Mulighetene og tidsfaktoren

Mye tilsier at skognæringen vil ha en viktig plass i samfunn og i næringsliv også i fremtiden. Befolkningsvekst og klimafokus skaper muligheter. Tatt i betraktning at trevirke i prinsippet kan erstatte ethvert produkt som i dag er oljebasert(!), skal man være ytterliggående svartsynt for å være pessimist på lang sikt. Utfordringen ligger i å tette tidsgapet mellom øyeblikket og en ny epoke. Hvis skogbruket må stryke bunnen i dette gapet vil det være vanskelig å opprettholde et apparat som kan håndtere mulighetene på andre siden av tidsskillet. Aktive skogeiere, entreprenører, transportører og fagfolk kan ikke vente på at øyeblikket er inne for å gjeninnføre ett brakklagt skogbruk. I lys av dette må det arbeides parallelt med ulike tiltak med ulik tidshorisont. Innovasjon og utvikling er nødvendig, men samtidig må man sikre løpende avsetning på virkesvolumene som eierne av råstoffet og driftsapparatet er avhengige av for å opprettholde sin del av verdikjeden. Derfor mener NORSKOG at en andel av tiltakene må ha raskest mulig effekt som ledestjerne. Dette er også i sagbruksindustriens interesse, ettersom det umiddelbare og antatt vedvarende problemet er avsetningen på massevirket. Får man ikke solgt massevirket kommer det samtidig lite tømmer til sagbrukene, og Trond Giskes industrielle bekymring vil gå fra vondt til verre.

Transport som motkonjunkturtiltak

NORSKOG har prioritert transport høyt i det politiske arbeidet over lang tid. Mange tiltak er enkle og vil ha rask effekt, samtidig som de er effektive motkonjunkturtiltak i økonomisk vanskelige tider. Regjeringen har fulgt opp ved å utrede strukturen for jernbaneterminaler og kaianlegg for tømmertransport - et arbeid som er svært viktig

for adgangen til fjerntliggende markeder. Erfaringene fra forrige finanskriser er at det finnes kjøpere, men at det innebærer for høye avstandskostnader å nå frem med konkurransedyktige priser. En effektiv logistikk utvider markedet for hver sparte krone i transportkostnad. Et stort geografisk nedslagsfelt vil stabilisere prisene på et høyere nivå, noe som er dokumentert avgjørende for avvirkningsnivået. Markedsadgang er nøkkelen for å oppfylle målsettingene for både skogbruket og den eksportrettede industrien. Ethvert foretak med transportbehov i Distrikts-Norge vil ha samme interesse, og er en forutsetning for verdiskaping og levende distrikter.

Godstransport på dagsorden

Kostnadsbildet for transport er i hovedsak prisgitt infrastruktur som ligger utenfor skognæringens påvirkning. Satsingen på jernbane har i Norge eksempelvis jevnt over ikke fulgt den samme utviklingen som vi ser i andre land. Med en lang kyststripe har landet også forutsetninger for å transportere kostnadseffektivt over lengre avstander, forutsatt tilgjengelige og rasjonelt fordelte og utformede kaianlegg. Vegnettet har sine flaskehalsar men samtidig et potensial som ikke brukes. Modulvogntog som innebærer vesentlige besparelser for industriens transport er ett eksempel, der norske aktører har et handicap i konkurransen med andre land som har tillatt slik transport. En effektivisering av transporten og samspillet mellom vei, bane og sjø bør derfor etter NORSKOG sitt syn vektlegges tungt i tiden fremover. Etter en periode der persontransporten i sentrale deler av landet har vært budsjettvinner, er tiden inne for en satsing på godstransporten.

Konkurranse om tømmer gir økt hogst!

For skogbrukets del er det samtidig viktig å stimulere til konkurranse i tømmermarkedet. Konkurranse gir beviselig høyere priser til skogeier, som like beviselig leder til økt hogst. Tilgang til infrastruktur kan lett brukes som konkurransefortrinn og skape monopolsituasjon som motsvarende leder til redusert hogst. Det kan eksempelvis være jernbaneterminaler eller kaianlegg der enkeltaktører i tømmermarkedet har mulighet til å fortrenge konkurrenter. Ved utforming av transportnettet må det derfor sikres adgang for alle brukere.

gaute.nokleholm@norskog.no