



# Branschanalys av järnvägsföretag





## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1.	Sammanfattning.....	4
2.	Summary .....	5
3.	Inledning.....	6
3.1	Bakgrund.....	6
3.2	Avgränsning.....	6
3.3	Syfte .....	7
3.4	Mål .....	7
3.5	Metod .....	7
3.5.1	Branschstrukturanalysen .....	7
3.5.2	Nyckeltalsanalysen.....	7
3.5.3	Litteraturstudier.....	8
3.5.4	Intervjuer.....	8
4.	Branschstrukturanalys .....	9
4.1	Allmänt.....	9
4.2	Avgränsning.....	9
4.3	Analys godstransporter .....	10
4.4	Analys persontransporter.....	14
4.5	Sammanfattning gods- och persontransporter.....	16
5.	Nyckeltalsanalys - allmänt .....	18
5.1	Järnvägsmarknaden - bakgrund .....	18
5.2	Analys och nyckeltal - avgränsning .....	18
5.3	Nyckeltal - allmänna definitioner .....	19
5.4	Avkastning operativt kapital.....	20
5.5	Avkastning totalt kapital .....	22
5.6	Rörelsemarginal.....	24
5.7	Omsättning per anställd.....	26
5.8	Soliditet.....	29
5.9	Sammanfattning nyckeltalsanalys .....	31
6.	Källförteckning .....	32

## 1. Sammanfattning

Marknadsövervakning är Järnvägsstyrelsen verktyg för att bland annat verka för en effektiv konkurrens och att rättvisa villkor råder på järnvägsmarknaden. En viktig del av marknadsövervakningen är därför att myndigheten arbetar aktivt och på eget initiativ, med konkurrensfrågor. En del av detta arbete innebär att årligen upprätta en branschanalys för järnvägsmarknaden.

Rapporten innehåller en branschstrukturanalys och en nyckeltalsanalys avseende järnvägsföretag år 2005. **Branschstrukturanalysen** som bygger på Michel Porters modell *Five Forces* visar att det råder en "gentlemannakonkurrens" inom både gods- och persontransportmarknaderna på järnväg. På bägge marknaderna återfinns en dominerande aktör, detta medför att övriga aktörer som regel får ta de kunder som den dominerande aktören inte är intresserad av.

Godstransportmarknaden är konkurrensutsatt sedan 1996, trots detta har marknaden inte kommit till det stadiet där konkurrensen präglas av jämbördiga aktörer. Bakgrunden till detta är att marknaden har höga etableringshinder och att leverantörerna får en relativt stark ställning när konkurrensen är svag. En annan viktig faktor är att kärnan av transportkunderna är järnvägsberoende på grund av volym och vikt.

Utredningen konstaterar att den konkurrens som finns inom både person- och godstransporter är ytterst begränsad. Ett antal åtgärder har vidtagits i form av ändrad lagstiftning genom införlivandet av EU:s första järnvägspaket i svensk rätt och att rollerna förtydligats. Ytterligare legala förändringar kan väntas ske i samband med att andra järnvägspaketet införlivas. Effekten av vidtagna ändringar i det första järnvägspaketet har ännu inte fått fullt genomslag. Frågor som ägarkoncentration behandlas däremot inte i järnvägspaketet.

**Nyckeltalsanalysen** visar att merparten av både gods- och persontransportföretag visar en förbättring i avkastningen på kapital för räkenskapsåret 2005. Generellt sett har många företag förbättrat sin rörelsemarginal inom både gods- och persontransporter under räkenskapsåret 2005 men det finns fortfarande företag som redovisar negativt rörelseresultat.

Soliditeten har inte ändrats i någon större utsträckning mellan räkenskapsåren 2004 och 2005. Vid en jämförelse mellan företagen varierar nivån relativt mycket hos både gods- och persontransportföretagen. Vidare konstaterar Järnvägsstyrelsen att under räkenskapsåret 2005 har många företag förbättrat sin ekonomiska ställning, vilket innebär att företagen har förmåga att skapa tillväxt.

Slutligen kan Järnvägsstyrelsen konstatera att även om analysen är begränsad i sin omfattning ger den tydliga signaler att båda delmarknaderna förbättrat sin lönsamhet under räkenskapsåret 2005 men att branschen som helhet fortfarande har en relativt låg lönsamhet. Järnvägsstyrelsen kommer att fortsätta att aktivt följa utveckling och arbeta för en effektiv järnvägsmarknad med sund konkurrens. Järnvägsmarknaden måste få möjligheter att utvecklas positivt så att de företag som finns där blir uthålliga och kan agera konkurrenskraftigt.

## 2. Summary

Market monitoring is the tool used by the Swedish Rail Agency to cultivate effective competition and ensure that fair conditions prevail in the rail market, among other things. It is therefore an important aspect of market monitoring that the Agency should work actively and on its own initiative where competition issues are concerned. A part of this work involves annually drawing up a sector analysis for the rail market.

The report contains a sector structure analysis and a key figures analysis for railway undertakings for 2005. The **sector structure analysis**, which is based on Michel Porter's *Five Forces* model, shows that there exists "gentlemanly competition" in the rail markets for freight and passengers. On both markets there is a dominant player and generally, other players have to take customers that are of no interest to the dominant player.

The freight transport market has been liberalised since 1996, but despite this the market has not reached the stage where competition is characterised by equal players. The reason for this is that the market presents severe obstacles to companies getting established and that suppliers have a relatively strong position when competition is weak. Another important factor is that core transport customers are dependent on rail because of volume and weight.

The investigation finds that the competition that exists in passenger and freight transport is extremely limited. A number of steps have been taken in the form of changes to legislation by incorporating the European Community's First Railway Package into Swedish law and by clarifying the roles. Further legal changes may be expected as other railway packages are incorporated. The changes made in the First Railway Package have not yet made their full impact. On the other hand, issues such as owner concentration are not dealt with in the railway packages.

The **key figures analysis** reveals that most freight and passenger transport companies show an improved return on capital for the financial year 2005. In general terms, many companies improved their Operating margin in both freight and passenger transport during the financial year 2005, but there are still companies that report an operating loss.

There was no major change in solvency between financial years 2004 and 2005. When the companies are compared, there is a relatively large variation in both freight and passenger transport companies. The Swedish Rail Agency also finds that many companies improved their financial position during the financial year 2005. This means that the companies are capable of creating growth.

Finally, the Agency also finds that, if the scope of the analysis is limited, it clearly signals that both parts of the market have improved their profitability during the financial year 2005 but that the profitability of the sector as a whole is still relatively low. The Swedish Rail Agency will continue actively to follow and work for an efficient rail market with healthy competition. The rail market must be given the scope to develop positively so that the companies in the market become sustainable and can operate competitively.

## **3. Inledning**

### **3.1 Bakgrund**

För att Järnvägsstyrelsen ska kunna följa utvecklingen inom järnvägsmarknaden samt eventuella förändringar i konkurrensförhållanden kommer myndigheten att löpande upprätta branschanalyser. Bakgrunden är att man inom EU sedan länge arbetar med att försöka stärka järnvägens konkurrenskraft. Järnvägstransporterna inom gemenskapen har emellertid under lång tid förlorat marknadsandelar. En förklaring till denna utveckling är bristande effektivitet hos de nationella statsjärnvägarna som ofta befinner sig i en monopolsituation. Sverige insåg i ett tidigt skede behovet av att dela på ansvaret för trafikutövning och infrastruktur. Detta resulterade bland annat i skapandet av Banverket redan 1988.

Även i övriga Europa har man insett behovet av att förnya, vitalisera och harmonisera. För att uppnå detta krävs främst kompetent förvaltning och sund ekonomi inom järnvägssektorn samt icke-diskriminerande behandling av olika inblandade parter. Det behövdes från lagstiftarens sida bland annat ett klarlägganden av olika intressenters roller och en tydligare uppdelning av olika aktörers ansvarsområden. Arbetet med att integrera järnvägen i den inre marknaden har därför fortsatt. EG-kommissionen föreslog år 1998 att rådets direktiv 91/440/EG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar och rådets direktiv 95/18/EG av den 19 juni 1995 om tillstånd för järnvägsföretag måste förtydligas och att rådets direktiv 95/19/EG av den 19 juni 1995 om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av banavgifter och utfärdande av säkerhetsintyg skulle ersättas av ett nytt, betydligt mer preciserat direktiv.

I början av 2001 antogs det första järnvägspaketet i form av Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/12/EG av den 26 februari 2001 om ändring av rådets direktiv 91/440 och Europaparlamentet och rådets direktiv 2001/13/EG av den 26 februari 2001 om ändring av rådets direktiv 95/18/EG. Dessutom tillkom två nya direktiv, nämligen Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg samt det tidigare nämnda direktivet 2001/16/EG av den 19 mars 2001 om driftskompatibiliteten för konventionella tåg. Dessa direktiv införlivades genom tillkomsten av järnvägslagen (2004:519). Samtidigt bildades Järnvägsstyrelsen som fick till uppdrag att verka för en effektiv järnvägsmarknad med likvärdiga villkor och en sund konkurrens. Detta framgår av Regeringens regleringsbrev för budgetåret 2006 avseende Järnvägsstyrelsens verksamhet. Bland annat skall Järnvägsstyrelsen beskriva konkurrenssituationen på de olika delmarknaderna. Denna rapport är en del av denna beskrivning.

### **3.2 Avgränsning**

Branschanalysen är avgränsad till att enbart omfatta den svenska järnvägsmarknaden.

Rapporten består av en branschstrukturanalys och en nyckeltalsanalys, ytterligare avgränsningar framgår av inledningen i respektive avsnitt.

Vidare har en årsavgränsning gjorts i form av kalenderår då majoriteten av de företag som undersökts tillämpar kalenderbokslut. Detta innebär att uppgifterna för företag med brutet räkenskapsår antingen kan ha bättre eller sämre aktualitet än uppgifterna från företag med kalenderbokslut.

### 3.3 Syfte

Rapporten har till syfte att genomföra en branschstrukturanalys, och en nyckeltalsanalys avseende järnvägsmarknaden. Tolkningen av dessa analyser ska sedan åskådliggöra hur konkurrensmiljön och de ekonomiska förutsättningarna varit för järnvägsföretagen, räkenskapsåren 2005 och 2006.

### 3.4 Mål

Målet med rapporten är att bidra till:

- att Järnvägsstyrelsen kan följa och beskriva järnvägsmarknadens konkurrenssituation och ekonomiska förutsättningar
- att Järnvägsstyrelsen får en tydlig bild av branschstrukturen inom järnvägsmarknaden
- att Järnvägsstyrelsen, regeringen och branschens aktörer får underlag till att vidta åtgärder för att uppnå en bättre fungerande järnvägsmarknad.

### 3.5 Metod

De metoder som använts för att samla in fakta har varit litteraturstudier och intervjuer enligt följande.

#### 3.5.1 Branschstrukturanalysen

Den kvalitativa analysen i rapporten består av en branschstrukturanalys där Michel Porters modell *Five Forces*<sup>1</sup> den så kallade femkraftsmodellen använts. Branschstrukturen har en stark påverkan på konkurrensmiljön. Med utgångspunkt från modellen har sedan det insamlade materialet i form av intervjuer tolkats och analyserats med hjälp av branschstrukturanalysen. Modellen visar hur konkurrensläget i branschen beror på fem branschstrukturella krafter som omger företagen. Genom detta kan sedan de centrala faktorerna identifieras och åskådliggöras avseende järnvägsbranschens utveckling.

#### 3.5.2 Nyckeltalsanalysen

Beräkning av nyckeltal har gjorts för ett urval av järnvägsföretag, dessa visar företagets effektivitet, betalningsberedskap och stabilitet. De ger en sammanfattad och överskådlig bild av järnvägsföretagens ekonomiska situation och utveckling.

---

<sup>1</sup> M.E. Porter, (1983) *konkurrensstrategi, Teknik för att analysera branscher och konkurrenter*. ISL Förlag, Göteborg

Genom att följa företagens nyckeltal över tiden kan Järnvägsstyrelsens få information om företagens och branschens ekonomiska förutsättningar.

### 3.5.3 Litteraturstudier

Det tillvägagångssätt som använts för att tillgodose kunskapsbehovet vad gäller litteratur, har varit efterforskningar i informationsmaterial och på Internet. Vidare har studier från andra transportslag använts för att få exempel på hur uppbyggnaden av branschanalyser kan se ut.

### 3.5.4 Intervjuer

Intervjuer är i detta fall kvalitativa intervjuer där inriktning har skett mot *aktörer på järnvägsmarknaden*. Dessa har utgjorts av företrädare från järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare samt branschorganisationer.

Intervjuerna har utförts för att få kännedom om hur järnvägsmarknadens aktörer upplever kraften hos de olika förhandlingsstyrkorna och vilka inträdesbarriärer som finns. Intervjuerna utfördes med hjälp av ett upprättat frågeformulär där frågorna har ställts via telefon. Frågorna enligt formuläret var öppna till sin karaktär och gav intervjupersonerna möjlighet att förklara och diskutera. Vidare har Järnvägsstyrelsen valt att låta de intervjuade personerna vara anonyma. Detta var en förutsättning för att samtalen skulle ske på ett uppriktigt och öppet sätt.



## 4. Branschstrukturanalys

### 4.1 Allmänt

En viktig förutsättning för att kunna förstå järnvägsmarkandens konkurrensmiljö är att analysera branschstruktur. För att JVS ska kunna få en rimlig uppfattning om förutsättningarna för järnvägsföretagen har en branschstrukturanalys upprättats. Branschstrukturen har en stark påverkan på konkurrensmiljön som i sin tur visar marknadens spelregler och är avgörande för vilken vinstpotential som finns inom branschen. Nedanstående redovisas de branschstrukturanalyser som gjort för godstransporter och persontransporter, Porters *Five Forces*<sup>2</sup> den så kallade femkraftsmodellen har använts. Modellen pekar på hur konkurrensläget i branschen beror på fem branschstrukturella krafter som omger företag. En analys av dessa krafter kommer att redovisas för godstransporter respektive persontransporter enligt följande:

- A. Inträdesbarriärer
- B. Leverantörernas förhandlingsstyrka
- C. Kundernas förhandlingsstyrka
- D. Hot från substituerande tjänster
- E. Rivalitet bland nuvarande konkurrenter

Förutom ovanstående fem krafter påverkas även branschstrukturen av rådande omvärldsfaktorer.

### 4.2 Avgränsning

Branschstrukturanalysen är begränsad till att omfatta ett representativt urval av järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och branschorganisationer. Detta för att få en så rättvisande bild av branschstrukturen under året som gått.

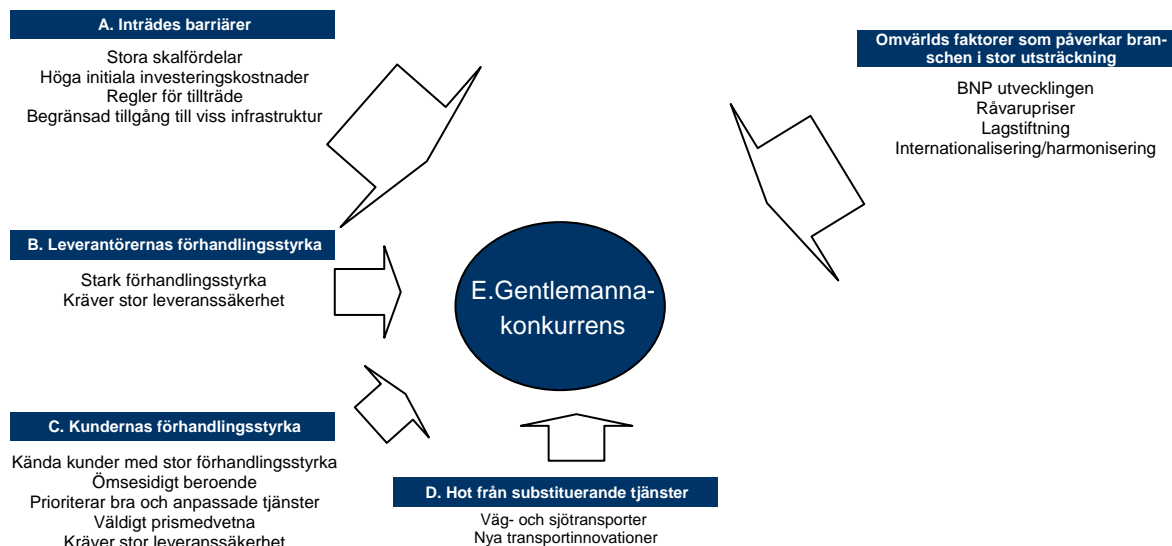
---

<sup>2</sup> M.E. Porter, (1983) *konkurrensstrategi, Teknik för att analysera branscher och konkurrenter*. ISL Förlag, Göteborg

## 4.3 Analys godstransporter

### Branschöversikt/Godstransporter

#### Porters femkraftsmodell



#### A. Inträdesbarriärer

Vid nyetablering av järnvägsföretag krävs som regler stora initiala investeringskostnader. Alternativet kan vara att man leasar dragfordon och vagnar. Exempel på aktörer som äger eller förvaltar lok och vagnar är Nordwaggon AB, Transwaggon AB samt STT Rental AB. Andrahandsmarknaden för järnvägsmateriel är för närvarande relativt begränsad på grund av att nationella tekniska särkrav fortfarande gäller. En följd av ovanstående är att branschen präglas av stora skalfördelar vilket försvårar för nya aktörer att komma in på marknaden.

För att bedriva godstransportverksamhet på järnväg krävs tillstånd och uppfyllande av branschspecifika regler. Detta är en viktig förutsättning för att bibehålla en hög säkerhet samtidigt innebär detta att nya aktörer måste vara insatta och förstå innebörden för att kunna bedriva verksamhet. Att järnvägsmarknaden blir konkurrensutsatt handlar bland annat om en breddning av antalet aktörer och inte avsaknad av regler, som termen avreglering kan ge sken av.

Ytterligare en faktor som försvårar inträdet på marknaden är den begränsade tillgången på viss infrastruktur som är belägen mellan orter som har högt kapacitetsutnyttjande.

## **B. Leverantörernas förhandlingsförmåga**

Det som järnvägsföretagen inom godstransport upplever som den viktigaste leverantören är de som levererar tillgång till kapacitet på infrastrukturen. Banverket är förvaltare av den del av järnvägsnätet som ägs av staten och är den enskilt största infrastrukturförvaltaren, vilket gör dem till järnvägsföretagens viktigaste leverantör. Totalt fanns det 566 stycken infrastrukturförvaltare i Sverige vid utgången av år 2005. Det stora flertalet av dessa är dock industrier med sidospår. Andra viktiga infrastrukturförvaltare av tågspår är A-train, Öresundsbrokonsortiet samt Inlandsbanan. En annan viktig aktör är hamnarna som även förvaltar järnvägsinfrastruktur och har stor betydelse för godstransporter.

Från järnvägsföretagens sida har man tidigare upplevt det som att Banverket i förhandlingarna om kapacitet agerat med bristande flexibilitet och mer rullat i gamla hjulspår. Järnvägsföretagen har saknat en förutsättningslös dialog om kapacitetsutnyttjandet och har upplevt att de största aktörerna har haft fördelar i tilldelningsprocessen. Som en naturlig konsekvens av att persontrafiken till övervägande del genomförs dagtid, så är godstrafiken hänvisad till övriga tider på dygnet. Godsoperatörerna känner sig nedprioriterade gentemot persontrafiken genom att banarbeten i stor utsträckning genomförs nattetid vilket ytterligare försämrar tillgången till kapacitet.

De företrädare för järnvägsföretag som Järnvägsstyrelsen varit i kontakt med hävdar att Banverket i stor utsträckning agerar ensidigt i förhandlingarna kring kapacitetsfördelning. Det är även viktigt att peka på att lagstiftningen<sup>3</sup> styrt upp processen kring kapacitetsfördelning så att punkter som parterna tidigare förhandlade om utgått ur trafikeringsavtalet.

En annan viktig leverantör är de verkstäder som utför lätt och tungt underhåll på vagnar och dragfordon. Marknaden kännetecknas av ett fåtal aktörer vilket innebär en relativt låg konkurrens. På senare tid har dock ett mindre antal nya aktörer etablerat sig vilket eventuellt kan innebära att konkurrenssituationen kommer att förbättras på sikt. Ett arbete pågår inom EU att skapa gemensamma krav på verkstäder för att möjliggöra certifiering och därmed tydliggöra för järnvägsföretagen vilka leverantörer som uppfyller minimikraven.

## **C. Kundernas förhandlingsstyrka**

Den tunga industrin är beroende av fungerande järnvägstransporter i allmänhet och en fungerande transportmarknad i synnerhet. Aktörer i den tunga industrin pekar på att mer resurser behöver sättas in i form av ökad bärighet och fler mötesstationer vad gäller statens järnvägsnät. Förhandlingsstyrkan hos den tunga indu-

---

<sup>3</sup> 6, 7 kap. järnvägslagen (2004:519), Järnvägsstyrelsens föreskrift (JvSFS 2005:1)

strin är relativt svag då dessa är mer eller mindre hänvisade till järnvägstransporter. Däremot har transportköpare inom de lättare industrinäringarna fler alternativ i form av vägtransporter etc. vilket bidrar till att förhandlingsstyrkan ökar relativt sett.

Två huvudgrupper av järnvägstransportkunder kan identifieras. Dels gruppen med stora volymer, kallad grupp 1, som inte har så många alternativa transportsätt, exempelvis malm/stålindustrin och dels gruppen som är mer flexibel vad gäller val av transportsätt kallad grupp 2. Grupp 1 har således färre aktörer att välja bland vilket försämrar deras förhandlingsstyrka. Detta balanseras till viss del av att de har ett stort transportbehov som genererar ”trygga” inkomster åt järnvägstransportföretagen. Grupp 2 kan välja mellan främst väg och järnväg. Prisbilden torde påverkas av hur respektive grupps förhandlingsstyrka ser ut. En annan faktor som inte direkt har med transportören att göra är att transportköpare har järnvägsinfrastruktur som utgör en kapitalinvestering. Priskänsligheten får inte fullt utslag genom att andra faktorer spelar in. Detta kan till en viss grad göra att valet av transport påverkas mot bakgrund av tidigare gjorda investeringar i infrastruktur.

#### **D. Hot från substituerande tjänster**

Enligt Porter konkurrerar alla företag inom en bransch med de företag som producerar substituerande tjänster. Substitutet begränsar således branschens priser genom att ett tak etableras för vilka priser som företag i branschen kan ta ut. Det är således viktigt att titta på hotbilden från substituerande tjänster.

Inom godstransportområdet utgör vägtransporter den främsta substituerande tjänsten. Enligt tillgänglig statistik<sup>4</sup> visar långväga lastbilstransporter en kraftig ökning de senaste åren (efter sekelskiftet). Det samma gäller även utrikes sjöfart och i viss mån järnvägstransporter. I vissa avseenden finns sjötransporterna som ett viktigt substitut för industri längs våra kuster. Samtidigt föreligger en kapacitetsbrist inom järnvägsnätet vilket försämrar för järnvägsföretagens möjligheter att kunna möta det transportbehov som hela tiden växer totalt sett.

En annan aspekt är att nya innovationer inom respektive transportslag sker för att öka dess konkurrenskraft och attraktion. Dessa förändringar måste beaktas även om de inte omedelbart är lika stora som andra faktorer. Ny teknik och terminaler möjliggör nya transportlösningar och ökade marknadsandelar.

Det totala transportarbetet inom godstransporter 2005 uppgick till 21 783 milj. tonkm.<sup>5</sup> jämfört med 2004 då motsvarande siffra var 20 856 milj. tonkm.

#### **E. Rivalitet bland nuvarande konkurrenter - Gentlemannakonkurrens**

Marknaden visar efter en genomgång att ett fåtal stora aktörer är dominerande. GreenCargo AB tillsammans med sitt helägda dotterbolag TGOJ Transport AB och delägande i CargoNet svarade för drygt tre fjärdedelar av järnvägens transpor-

---

<sup>4</sup> SIKA Statistik Bantrafik 2006:9

<sup>5</sup> SIKA Statistik Bantrafik 2006:9

arbete<sup>6</sup> och är således en mycket stor aktör. Rivaliteten inom branschen bestäms bland annat av om den karaktäriseras av många jämbördiga aktörer eller ej. Begrepp som kan användas i dessa sammanhang är gentlemannakonkurrens eller krigisk konkurrens. Järnvägsstyrelsen kan konstatera att med en stor och dominerande aktör blir inte konkurrenstrycket högt inom branschen. Här föreligger därför en konkurrensmiljö som är gentlemannamässig.

Det blir således svårt för små eller nyetablerade järnvägsföretag att ta marknadsandelar. De hänvisas till att ta resterande kunder som de större aktörerna ej visat intresse för.

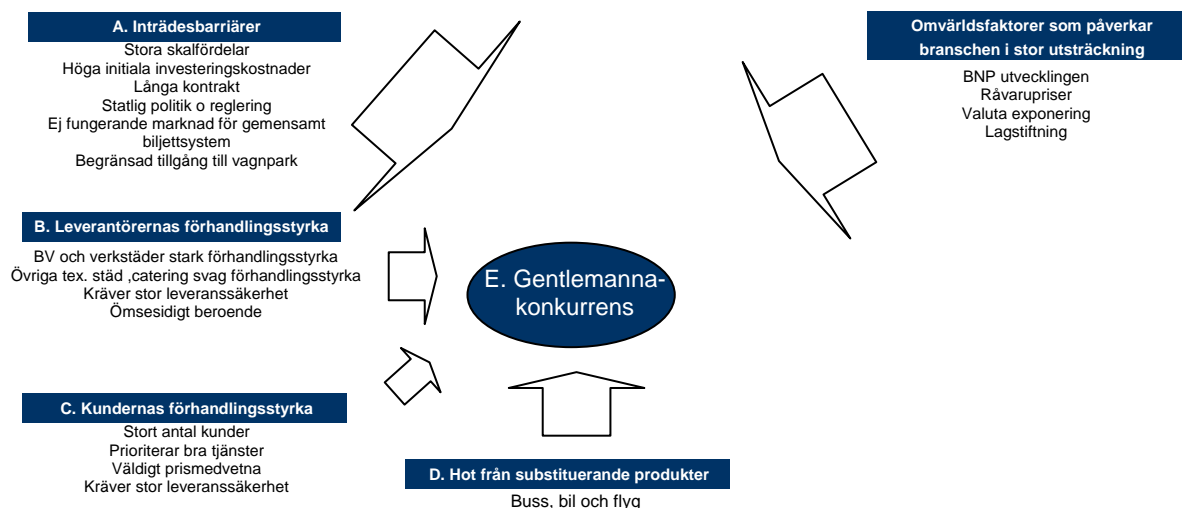
---

<sup>6</sup> Banverkets hemsida/Marknad/Godstransporter

## 4.4 Analys persontransporter

### Branschöversikt/Persontransporter

#### Porters femkraftsmodell



#### A. Inträdesbarriärer

Vid nyetablering av järnvägsföretag inom persontransporter krävs, i likhet med godstransporter, stora initiala investeringskostnader. Det är relativt vanligt att järnvägsföretag leasar dragfordon och vagnar för att undvika att företaget får för stor kapitalbindning. När det gäller andrahandsmarknaden för persontransportfordon är den, i likhet med godsfordon på järnväg, begränsad. Exempel på aktörer som äger eller förvaltar lok och vagnar är affärsverket Statens järnvägar, AB Transitio samt STT Rental AB. När det gäller vissa delar av den upphandlad trafik tillhandahålls lok och vagnar vid genomförande av trafiken.

En annan viktig aspekt är det legala faktum att trafikeringsrätten inte är konkurrensutsatt. SJ AB är tillsammans med trafikhuvudmännen förbehållna rätten att utföra persontrafik.

För att bedriva persontransportverksamhet på järnväg krävs, på samma sätt som för godstrafik, tillstånd och uppfyllande av branschspecifika regler. Detta är en viktig förutsättning för att bibehålla en hög säkerhet samtidigt som det innebär att nya aktörer måste vara insatta och förstå innebörden för att kunna bedriva verksamhet.

Långa kontrakt för upphandlad trafik ger stabilitet åt det enskilda företaget under ett antal år, samtidigt som det utestänger nyetableringar inom marknaden.

Nya aktörer har inte en självklar tillgång till befintliga biljettsystem utan får det enbart efter förhandlingar. När parterna inte kommer överens skapas parallella biljettsystem som inte alltid är fördelaktig för den resande kunden.

## **B. Leverantörernas förhandlingsstyrka**

Den enskilt viktigaste leverantören för järnvägsföretag inom persontransporter är idag Banverket. Inte bara tillgången till kapacitetstilldelning av infrastruktur utan även tidsfaktorn är en viktig aspekt. Relationen mellan Banverket och järnvägsföretagen karaktäriseras i regel av ett ömsesidigt beroende.

De företrädare för järnvägsföretag som Järnvägsstyrelsen varit i kontakt med hävdar att Banverket i stor utsträckning agerar ensidigt i förhandlingarna kring kapacitetsfördelning. Det är även viktigt att peka på att lagstiftningen<sup>7</sup> styrt upp processen kring kapacitetsfördelning bland annat genom att punkter som parterna tidigare förhandlade om utgått ur trafikeringsavtalet.

Andra viktiga leverantörer är de städ och cateringföretag som konkurrerar på en öppen marknad med många aktörer inom flera sektorer. I kategorin viktiga leverantörer till järnvägsföretagen återfinns även de verkstäder som utför lätt och tungt underhåll på vagnar och dragfordon. Denna bransch präglas dock av ett fåtal aktörer vilket i sin tur medför en bristande konkurrens. På senare tid har dock ett mindre antal nya aktörer etablerat sig vilket eventuellt kan innebära att konkurrenssituationen kommer att förbättras på sikt.

Persontransportföretaget är relativt beroende av att leverantörerna kan hålla en hög tillgänglighet på fordonsflottan så att tidtabeller kan hållas.

## **C. Kundernas förhandlingsstyrka**

Persontransportsektorn präglas av ett stort antal kunder som i ökande grad är pris känsliga på grund av ökad konkurrens mellan transportslagen. Järnvägsresenärerna främsta förhandlingsstyrka ligger i att pressa ned priserna genom att välja det transportsätt som ger lägsta pris i förhållande till den erbjudna servicen. Hos järnvägsföretagen kan man även iaktta en anpassning till detta genom ökad prisdifferentiering. Bland övriga transportslag märker man detta genom att inrikesflyget har gått ned i pris på långväga transporter. En annan viktig faktor är att kostnaderna för bilåkande stigit. Kundlojalitetens betydelse för lönsamhet inom inrikesflyget är betydande. Frågan är om järnvägsföretagen tagit detta på tillräckligt stort allvar.

Kundernas nöjdhet med levererad tjänst påverkar valet av att återkomma som kund. Punktligheten inom persontransportsektorn är därför en viktig aspekt som kunderna värderar högt och styr beteenden.

---

<sup>7</sup> 6, 7 kap. järnvägslagen (2004:519), Järnvägsstyrelsens föreskrift (JvSFS 2005:1)

## D. Hot från substituerande produkter

Järnvägsstyrelsen har tidigare i rapporten slagit fast att alla företag konkurrerar inom en bransch med de företag som producerar substituerande tjänster. Substituet begränsar således branschens priser genom att ett tak etableras för vilka priser som företag i branschen kan ta ut. Det är således viktigt att titta på hotbilden från substituerande tjänster.

Inom persontransportområdet utgör vägtransporter i form av bil och buss den främsta substituerande tjänsten på korta sträckor och framförallt flyg på långväga transporter.

Resandet på järnväg är inne i en positiv trend och har under 2005 uppnått 151 (147) miljoner<sup>8</sup> resor om man beaktar antalet genomförda resor med järnväg i Sverige. Tittar man på ett annat måttetal så uppnådde sektorn 2005 resultatet 8922 (8657) milj.personkm.<sup>9</sup>

## E. Rivalitet bland nuvarande konkurrenter - Gentlemannakonkurrens

En naturlig följd av att marknaden för persontransportmarknaden på järnväg inte är konkurrensutsatt blir att även inom denna sektor råder en form av gentlemannakonkurrens där den dominerande aktören är SJ AB. Företaget bedömer själv vilka linjer som är lönsamma eller ej och styr därför till vissa delar hur marknaden ser ut vad gäller utbudssidan.

Inom denna sektor råder reglering och konkurrenstrycket mellan aktörerna inom persontransportsektorn blir därför begränsat. Konkurrensen sker punktvis över tid. Den blir framförallt tydlig i samband med upphandling av trafik från Rikstrafiken och länstrafikhuvudmännen. I och med den alltmer internationaliserade järnvägsmarknaden märks ett ökat intresse från utländska aktörer att vara med och bjuda på dessa anbud.

## 4.5 Sammanfattning gods- och persontransporter

Utredningen visar att det råder en "gentlemannakonkurrens" inom både gods- och persontransportmarknaderna på järnväg. På båda marknaderna återfinns en dominerande aktör som delvis sätter spelreglerna på marknaden. Övriga aktörer får i regel ta kunder som den dominerande aktören inte är intresserad av.

Trots att godstransportmarknaden är konkurrensutsatt sedan 1996 har inte konkurrenssituationen i form av jämbördiga aktörer ännu inte uppnåtts. Det råder höga etableringshinder, leverantörerna har en relativt stark ställning då konkurrensen är svag och kärnan av transportkunderna är järnvägsberoende på grund av volym och vikt. En viktig faktor för internationell trafik är att den tekniska harmoniseringen av rullande materiel ännu inte fått fullt genomslag. Sökande järnvägsföretag drabbas därmed av onödig byråkrati och kostnader som detta medför.

---

<sup>8</sup> SIKA Statistik Bantrafik 2006:9

<sup>9</sup> SIKA Statistik Bantrafik 2006:9



Inom persontransportsektorn finns fortfarande en dominerande aktör, så även här råder ”gentlemannakonkurrens” vilket är naturligt då denna marknad ännu inte är konkurrensutsatt. Främst yttrar sig detta genom att trafikeringsrätten är förbehållen främst SJ AB för trafik i landet och länstrafikhuvudmännen i sina respektive län.

Ett sätt att ta sig in på marknaden som ny aktör är att delta i upphandling av olösam trafik som Rikstrafiken och länstrafikhuvudmännen ombesörjer. På senare tid kan noteras att dessa upphandlingar även intresserat internationella aktörer.

Tillgång till fordon som är en av trösklarna för nyetableringar löses då upphandlande enheter tillhandahåller sådana. Den konkurrens som ändå finns görs tydlig vid upphandlingstillfällena. Att denna upphandling fungerar är även beroende av att det finns flera aktörer att välja mellan.

Upphandlingsperioderna tenderar att bli längre. Detta medför därmed stabilare förhållanden vid genomförande av trafiken samt för det vinnande järnvägsföretaget. Sett ur ett konkurrensperspektiv medför förlängda upphandlingsperioder ett minskat konkurrenstryck.

Banverket och underhållsverkstäderna har förhållandevis stark förhandlingsstyrka både avseende gods- och persontransportmarknaden. Persontransportmarknaden kan man identifiera ett antal underleverantörer t.ex. städ och catering där differentiering finns i form av ett stort antal företag.

När det gäller kundernas förhandlingsstyrka för godstransporter styrs denna av hur beroende man är av järnvägstransporter. De företag som kan välja mellan flera transportslag får en starkare förhandlingsstyrka än de företag som i högre utsträckning är hänvisade till järnvägstransporter.

Kunderna inom persontransportsektorn har generellt sett en starkare förhandlingsstyrka då ett flertal transportalternativ ofta föreligger. En ökad prismetvetenhet har skett främst på grund av lågprisflygets intåg. Detta har bl.a. SJ AB bemött genom införa så kallade ”Just nu-biljetter” som är en form av prisdifferentiering som har fallit väl ut.

De substituerande tjänster som utgör det främsta hotet för järnvägssektorn är idag, inom godstransportsektorn, är den långväga lastbilstrafiken. De substituerande tjänster inom persontransportsektorn har blivit fler i takt med att fler människor får råd att ta flyget på långväga sträckor. Samtidigt har kostnaden att åka bil stigit pga. höjda bränslepriser vilket bl.a. medfört ökat resande på järnväg.

Sammanfattningsvis kan det konstateras att den konkurrens som finns inom både person- och godstransporter är ytterst begränsad. Ett antal åtgärder har vidtagits i form av ändrad lagstiftning och genom införlivandet av EU:s första järnvägspaket i svensk rätt, detta har bland annat bidragit till att rollerna har förtydligats. Ytterligare legala förändringar kan väntas ske i samband med att andra järnvägspaketet införlivas. Effekten av vidtagna ändringar i det första järnvägspaketet har ännu inte fått fullt genomslag (frågor som ägarkoncentration behandlas däremot inte i järnvägspaketet).

## 5. Nyckeltalsanalys - allmänt

Grundläggande vid nyckeltalsanalys av företag är dels i vilket syfte analysen görs, dels för vem analysen görs, samt vilket underlag som ligger till grund. Järnvägsstyrelsen upprättar nyckeltalsanalysen som en del av *Marknadsövervakningen*. Syftet är att få en ökad insikt kring de ekonomiska förutsättningar som Järnvägsföretagen har. Genom att följa företagens nyckeltal över tiden kan Järnvägsstyrelsen få ett grepp om hur företagens ”ekonomiska hälsa” utvecklas. Analysen är också ett bra verktyg för att följa företagens relativa konkurrenskraft. Det material som har använts är företagens officiella årsredovisningar, ett extern material med de begränsningar som detta innebär.

### 5.1 Järnvägsmarknaden - bakgrund

Den svenska järnvägsmarknaden domineras av två aktörer SJ AB och Green Cargo AB. Dessa två företag har en lång gemensam historia i affärsverkets form och har därför funnits på marknaden under en lång tid.

Marknadsförutsättningarna för persontrafik och godstrafik skiljer sig åt. Persontrafiken är inte konkurrensutsatt genom att SJ AB har ensamrätt att trafikera den interregionala persontrafiken och har därmed en monopolställning. SJ AB konkurrerar i första hand avseende den kommersiellt lönsamma trafiken med andra trafikslag i form av flyg, buss och bil. Övriga aktörer som finns på marknaden för persontransporter är betydligt mindre företag. Dessa företag har i första hand tillhållit sin trafik genom konkurrensupphandling via Rikstrafiken och trafikhusmännen i länen. Marknaden för godstrafik på järnväg har konkurrensutsatts men domineras fortfarande av Green Cargo AB med dotterbolaget TGOJ.

### 5.2 Analys och nyckeltal - avgränsning

Branschanalysen är en kvantitativ analys vilket innebär att beräkningar har gjorts av ett antal nyckeltal som bland annat visar lönsamhetsutveckling och betalningsberedskap. Underlag till analysen har varit respektive företags officiella årsredovisning. En uppdelning på två delmarknader har gjorts, persontransporter utgör en och godstransporter den andra. Järnvägsstyrelsen har valt att göra denna uppdelning trots att de företag som ingår i respektive grupp inte har en så renodlad verksamhetsinriktning mot person- eller godstransporter. För merparten av företagen består verksamheten av exempelvis andra transportslag och övrig kringverksamhet. I det underlag som Järnvägsstyrelsen har haft tillgång till har det inte funnits uppgifter för att genom beräkning renodla person- eller godstransporter.

Vid utgången av år 2005 fanns det 107 stycken järnvägsföretag registrerade vid Järnvägsstyrelsen. Det stora flertalet av dessa järnvägsföretag utför i första hand godstransport i ringa omfattning för hantering av eget gods. De järnvägsföretag som har valts ut att ingå i nyckeltalsanalys är de företag som har gods- eller persontransporter på järnväg som huvudnäring.

Urvalet har resulterat i att det är 11 st. godstransportföretag och 8 st. persontransportföretag som ingår i analysen. Valet av nyckeltal har styrts utifrån att de ska spegla branschen på ett bra sätt samt visa järnvägsföretagens effektivitet, lönsamhet och den finansiella strukturen. Tidsperioden som omfattas är räkenskapsåren 2004 och 2005. Samtliga nyckeltal är beräknade i enlighet med Finansanalytikerernas rekommendationer 2006.

### 5.3 Nyckeltal - allmänna definitioner

Följande definitioner har använts vid beräkning av nyckeltal.

*Nettoomsättning*, de nyckeltal som beräknas med företagets intäkter som bas beräknas på nettoomsättning enligt det begrepp som årsredovisningslagen (1995:1554) använder. Vilket innebär att övriga rörelseintäkter inte ingår i basen för beräkningen, däremot ingår dessa i beräkningar som omfattar olika resultatnivåer.

*Eget kapital*, beräknas enligt balansräkningen vid räkenskapsårets utgång inklusive obeskattade reserver, med avdrag för latent skatteskuld (skattesats 28 %).

*Total kapital*, definieras som balansomslutningen vid räkenskapsårets utgång.

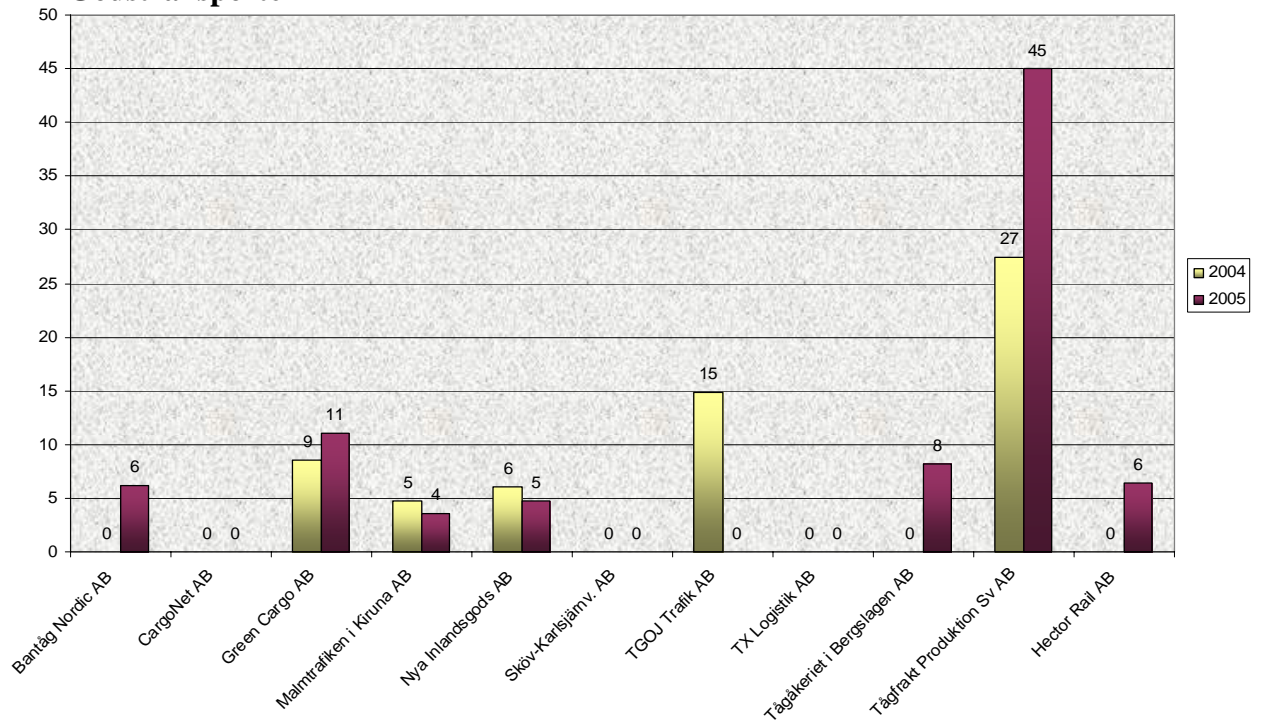
*Enskilda tillgångs- och skuldposter*, som ingår i rörelsekapital etc. utgörs av poster som de redovisas vid räkenskapsårets utgång.

## 5.4 Avkastning operativt kapital

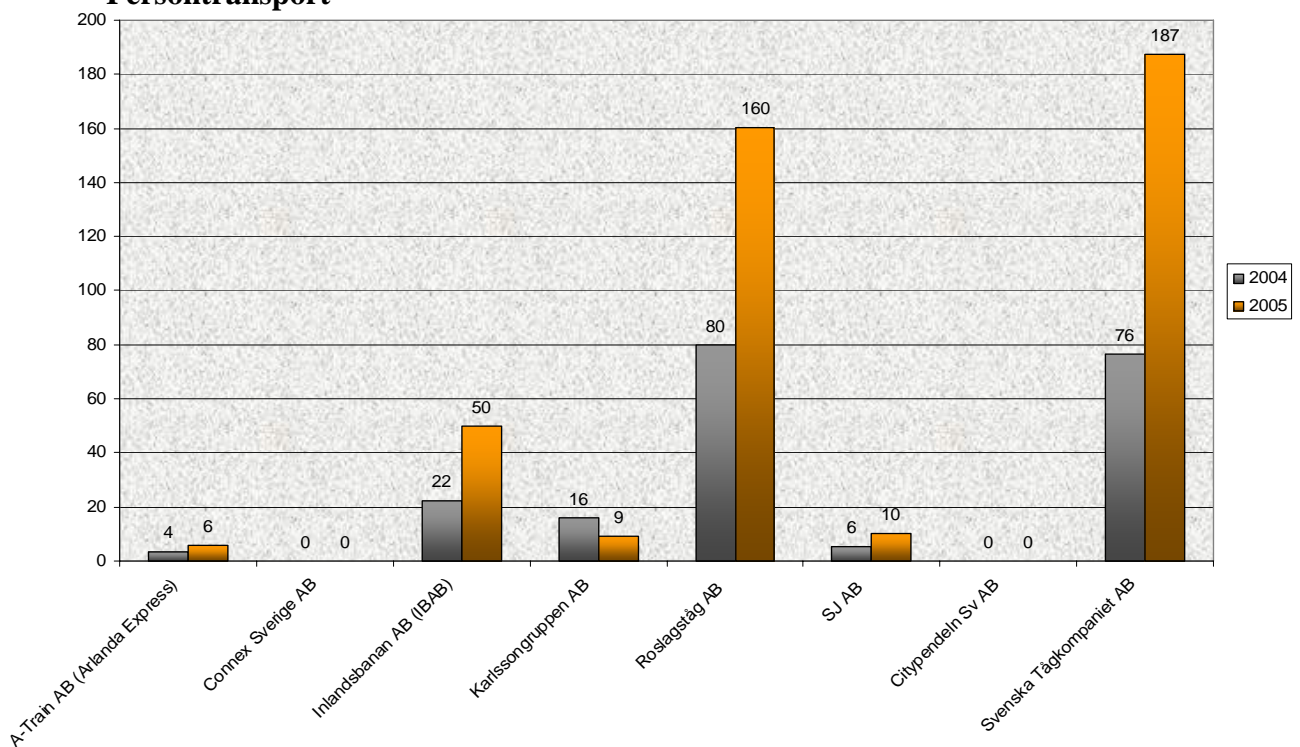
(Rörelseresultat / Genomsnittligt operativt kapital)

Detta mått visar rörelsens avkastning oberoende av finansiella tillgångar och oberoende av finansiering. Avkastning på operativt kapital är ett bra mått vid lönsamhetsjämförelser mellan olika företag. För de företag som redovisat ett negativt rörelseresultat (förlust) görs inte beräkning av detta mått (0 %).

### Godstransporter



### Persontransport



Avkastning på operativt kapital är ett intressant nyckeltal för järnvägsföretag. Detta på grund av att dessa företag som regel har ganska stora investeringar i produktionskapacitet. Måttet visar hur väl företagets investeringar och bundna resurser nyttjas för att skapa vinst.

Av ovanstående diagram framgår att lönsamhet relaterat till operativt kapital inom både godstransporter och persontransporter generellt är låg. Avseende godstransportföretag har tre företag gått från negativt rörelseresultat 2004 till positiv avkastning på operativt kapital 2005. Fortfarande är det fyra företag som redovisar ett negativt rörelsekapital (0-angivelse i diagram). Vid en jämförelse mellan räkenskapsåren 2004 och 2005 kan man dock konstatera att lönsamheten har förbättrats hos ett flertal företag under år 2005.

När det gäller godstransporter ligger merparten av företagen i intervallet mellan 4 % och 15 %. Företaget Tågfrakt Produktion Sv. AB (f.d. Falköpingsterminal AB) avviker betydligt med en avkastning som uppgår till 45 % (27 %) bakgrunden till detta är i första hand att bolagets operativa kapital är mycket lågt jmf övriga företag. Detta påvisar även en tydlig nackdel med detta nyckeltal vid jämförelse mellan företag. Storleken på det operativa kapitalet kan variera mycket mellan företag bl.a. genom exempelvis leasing av anläggningstillgångar istället för egna investeringar och det påverkar detta nyckeltal.

Avseende persontransporter visar Svenska Tågkompaniet AB och Roslagståg AB betydligt bättre avkastning på operativt kapital än övriga företag. En av orsakerna till att deras nyckeltal blir så höga är att dessa företag disponerar tåg och vagnar genom den upphandlade trafiken. Detta medför att företagens operativa kapital blir förhållande vis lågt. Ett lågt operativt kapital ger stor procentuell effekt vid ett positivt rörelseresultat. Detta är en viktig aspekt som ska tas till beaktande vid jämförelse med företag som istället har investerat i egna anläggningstillgångar. En annan viktig synpunkt när det gäller Svenska Tågkompaniet AB är att de har förlängt räkenskapsåret till att omfatta 18 månader (040701-051231). Även detta har en tydlig påverkan på nyckeltalet eftersom tidsaspekten påverkar i första hand resultaträkningen men även balansräkning. Järnvägsstyrelsen har trots detta valt att ta med Svenska Tågkompaniet AB då de är en viktig aktör på järnvägsmarknaden.

Sammanfattningsvis kan Järnvägsstyrelsen konstatera att när det gäller godstransporter så har tre företag gått från negativt rörelseresultat 2004 till positiv avkastning på operativt kapital 2005. När det gäller persontransport har fem företag förbättrat avkastning på operativt kapital 2005 jämfört med 2004. Detta är en positiv trend och tyder på att dessa företag har förbättrat förmågan att effektivt nyttja investeringar och bundet kapitalet till att skapa vinst. Vidare har Järnvägstyrelsen sett en tendens att företag växer genom förvärv av andra järnvägsföretag att jämföra med organisk tillväxt.

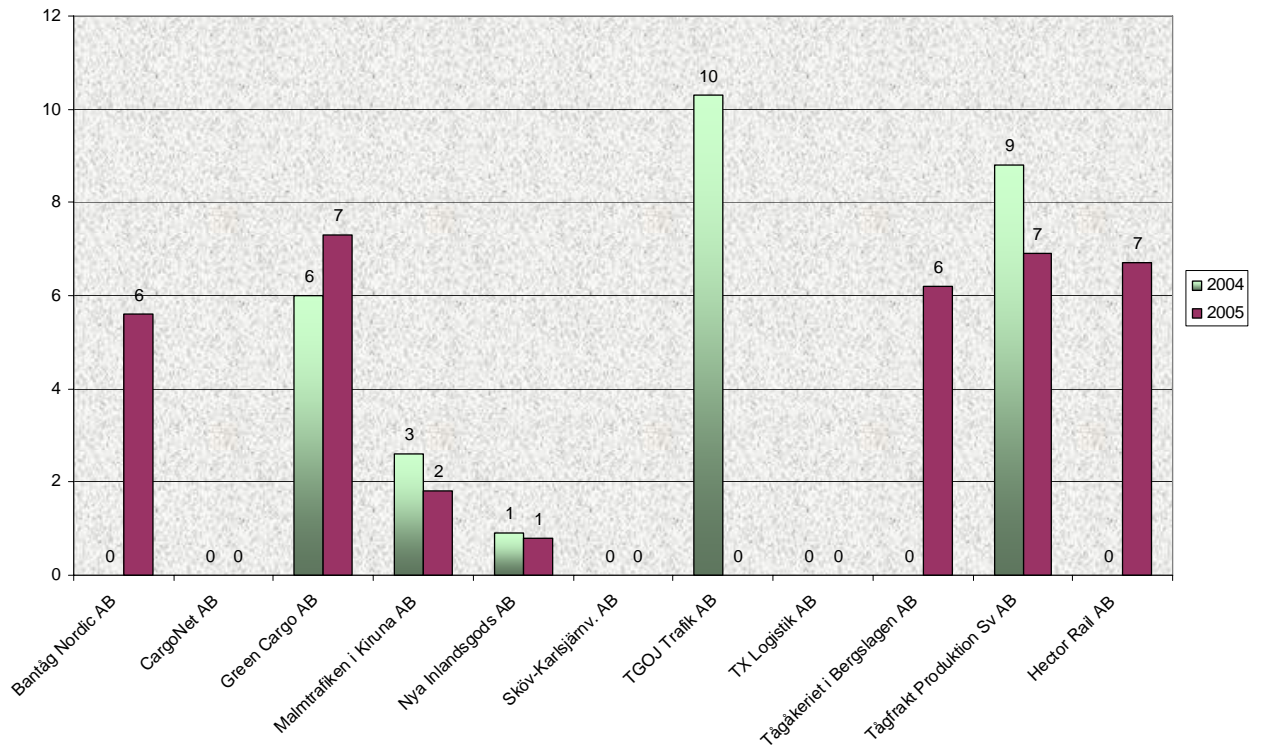
Genomsnittlig avkastning operativt kapital	2004	2005
Godstransporter	5,6 %	7,7 %
Persontransporter	25,5 %	52,7 %

## 5.5 Avkastning totalt kapital

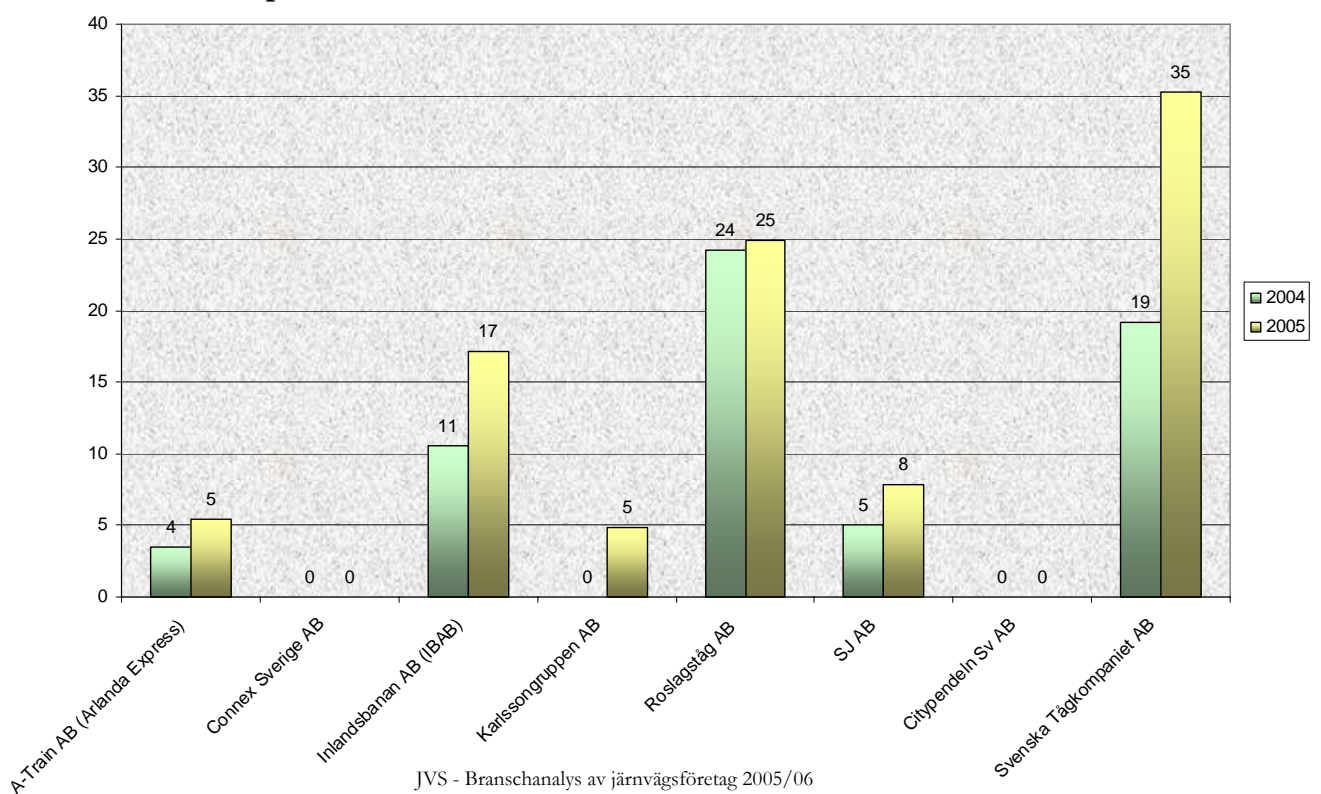
(Rörelseresultat plus finansiella intäkter / Genomsnittligt totalt kapital)

I detta nyckeltal relateras rörelseresultat plus finansiella intäkter till den totala tillgångsmassa, dvs. hur effektivt alla resurser utnyttjas för att skapa vinst. Vinstbegreppet inkluderar allt utom kostnader för finansiering, vilket innebär att man inkluderar hela affärsidén med alla dess intäkter och kostnader, endast finansiering återstår.

### Godstransport



### Persontransport



Avseende godtransporter så kan Järnvägsstyrelsen konstatera att fyra järnvägsföretag har bättre avkastning på totalt kapital 2005 jämfört med 2004, vilket visar på en resultatförbättring hos dessa företag. Bantåg Nordic AB och Tågakeriet i Bergslagen AB har båda vänt en negativ trend till att redovisa en avkastning med 6 procent räkenskapsåret (RÅ) 2005. Cirka hälften av företagen hamnar i intervallet 6-7 procent avseende RÅ 2005 vilket visar på en relativt likartad avkastning på totalt kapital. Detta är en ny trend, ser man till RÅ 2004 visar det inte ett så samlat intervall. En försiktig tolkning kan vara att företagets konkurrenskraft har ökat något.

Vidare kan Järnvägsstyrelsen se en resultatförbättring. Under RÅ 2004 var det sammanlagt 6 st. godtransportföretag som redovisade negativa resultat medan motsvarande siffra för RÅ 2005 är 4 st. företag. Skillnaden är inte stor men den visar på att det finns en överlevnadsförmåga och en förmåga att vända negativa resultat. Detta är en utveckling som kommer att bli intressant att följa även under RÅ 2006. Det är en viktig signal till eventuella nya företag som är på väg in på marknaden att de investeringar som görs kan ge avkastning.

Persontransporter visar ett mer spritt intervall i procentuell avkastning på totalt kapital mellan företagen i jämförelse med godtransporter. Även hos persontransportföretagen är det 5 st företag som redovisar en förbättrad avkastning på totalt kapital. Vilket visar på en positiv trend i form av förbättrad avkastning. Svenska Tågkompaniet AB visar den största ökningen och den högsta avkastning men detta måste ses mot bakgrund av att företaget har ett förlängt räkenskapsår 2005, 18 mån (040701-051231), vilket driver nivån på detta nyckeltal.

Även persontransporter visar en förbättring avseende antalet företag som redovisar negativt resultat, RÅ 2004 var det 3 st. företag och RÅ 2005 är det 2 st. företag. Enligt Statistiska centralbyrån *Branschnyckeltal*<sup>10</sup> för Järnvägsbolag redovisas 5.9 % som ett branschmedelvärde för avkastning på totalt kapital. Detta innebär att avseende RÅ 2005 är det 9 st. av totalt 19 st. företag som ingår i Järnvägsstyrelsens nyckeltalsanalys som redovisar värden som överstiger genomsnitt för branschen. Sammanfattningsvis kan Järnvägsstyrelsen konstatera att cirka hälften av järnvägsföretagen har en relativt god avkastning på totalt kapital och det är finns en trend som visar på resultatförbättringar jämfört med RÅ 2004.

Genomsnittlig avkastning tot. kap.	2004	2005
Godstransporter	2,6 %	3,2 %
Persontransporter	7,8 %	11,8 %

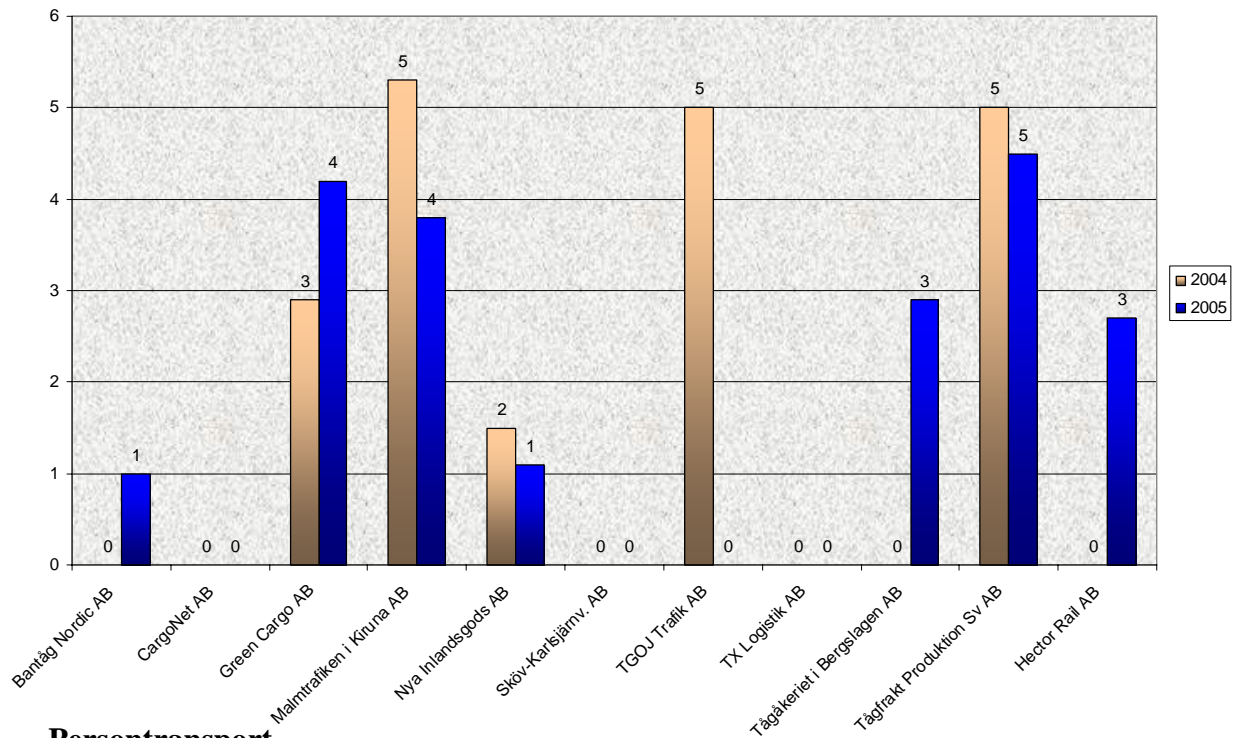
<sup>10</sup> Statistiska centralbyrån, Branschnyckeltal 2005, SNI-kod 60100 Järnvägsbolag.

## 5.6 Rörelsemarginal

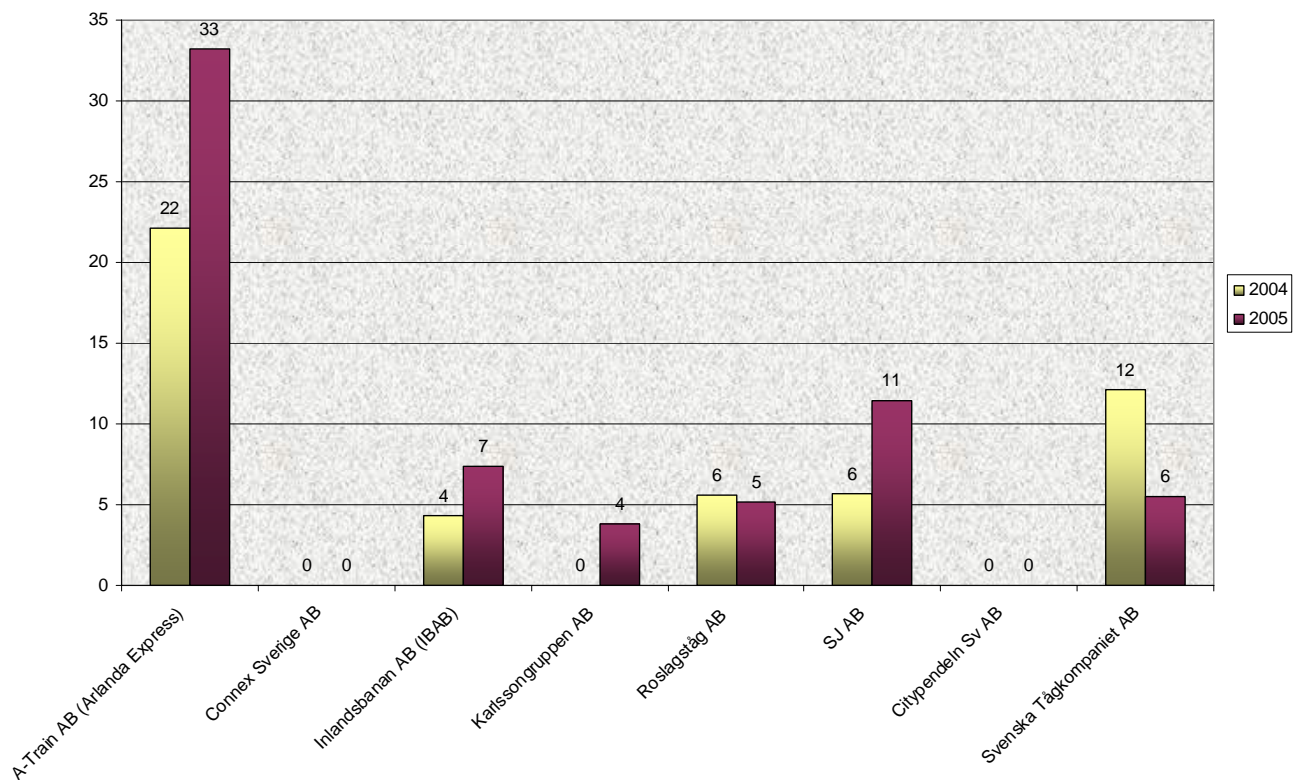
(Rörelseresultat i procent av nettoomsättning)

Vid detta mått utgår man från rörelseresultat efter av- och nedskrivningar i procent av årets fakturering (omsättning). Rörelsemarginalen visar hur stor del av faktureringen som blivit över för att täcka räntor, skatt och resultat (vinst).

### Godstransport



### Persontransport





Rörelsemarginal är ett nyckeltal som baserar sig på företagens resultaträkning och visar därför främst hur effektivt företagets volym, marknadsandelar och personal utnyttjas för att skapa vinst. Vid tolkning av rörelsemarginal bör även hänsyn tas till om företaget hyr eller äger sina anläggningstillgångar. Generellt kan sägas att när företag hyr eller leasar sina tillgångar så kan en lägre marginal accepteras, dvs. man behöver inte täcka kostnader för finansiering av egna tillgångar i form av räntor. Måtten är svårt att använda för att jämföra mellan företag eftersom det påverkas av förädlingsgrad och kapitalintensitet. Det kan trots detta finnas ett värde i att ta med detta nyckeltal, då det är ett av de mest vanliga.

Rörelsemarginalen för godstransportföretag ligger i ett intervall mellan 1 % och 5 %. Vilket visar på en inte allt för stor spridning i de olika företagens rörelsemarginal. Även detta nyckeltal visar på en resultatförbättring, RÅ 2004 var det 6 st godstransportföretag som redovisade ett negativt rörelseresultat RÅ 2005 har det minskat till 4 st. företag. Trots denna förbättring är det ett faktum att det fortfarande finns företag som inte genererar något rörelseresultat, vilket på sikt är en ohållbar situation för företag.

Rörelsemarginalen hos persontransporter visar inte ett lika jämnt intervall som hos godstransportföretagen. Persontransportföretagens rörelsemarginal har ett intervall mellan 4 % upp till 33 %. A-Train AB redovisar den högsta rörelsemarginal för båda dessa räkenskapsår, vilket tyder på en god effektivitet och samtidigt är en nödvändighet för att täcka företagets finansieringskostnader i form av räntor.

Sammanfattningsvis kan Järnvägsstyrelsen konstatera att rörelsemarginalen är generellt sett är bättre hos järnvägsföretag som bedriver persontransport jämfört med godstransportföretag. Enligt Statistiska centralbyrån *Branschnyckeltal*<sup>11</sup> uppgår rörelsemarginalens medelvärde för Järnvägsbolag till 5,6 %. Avseende RÅ 2005 finns det 4 st. företag inom persontransporter som har högre marginal, däremot finns det inte något företag inom godstransporter som har en marginal över 5 %. Inom både gods- och persontransporter finns det företag där intäkter från fakturering enbart går till driftskostnader och av- och nedskrivningar, någon marginal till räntor, skatter och vinst finns inte. Lönsamhet är ett livskriterium för företag, inget företag kan överleva på lång sikt utan lönsamhet. Detta följer av att företag måste generera medel för tillväxt i olika avseenden.

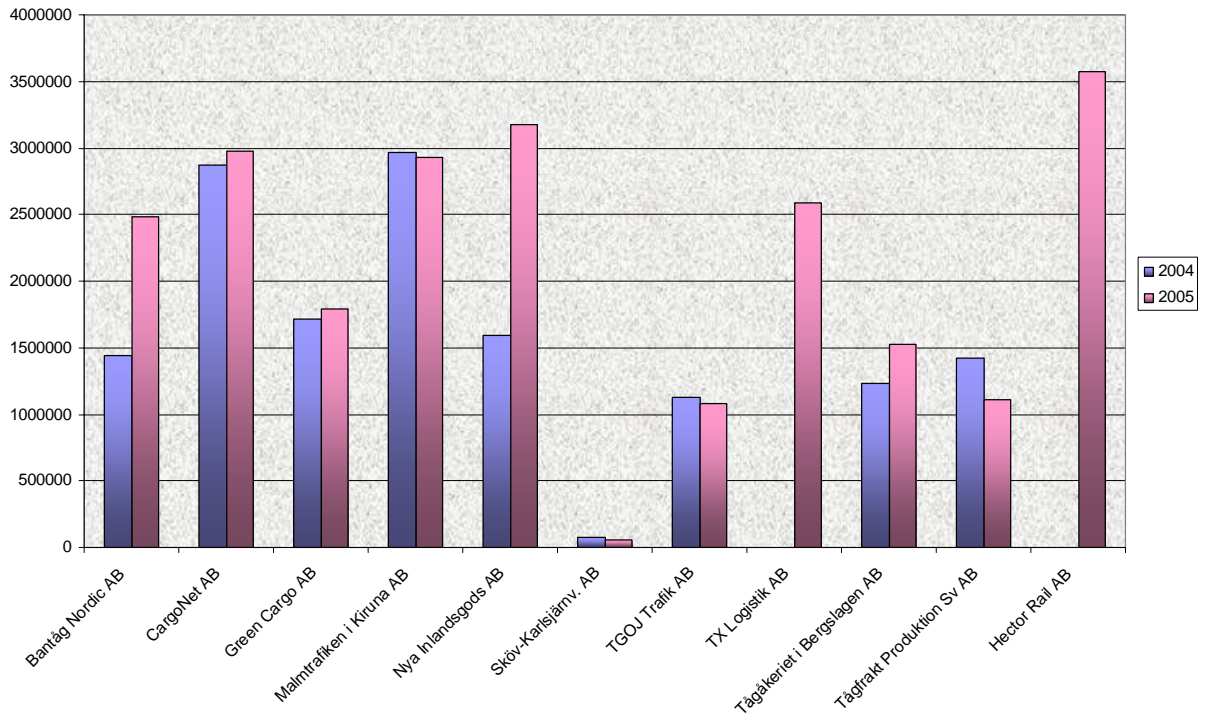
Genomsnittlig rörelsemarginal	2004	2005
Godstransporter	1,8 %	1,9 %
Persontransporter	6,2 %	8,2 %

<sup>11</sup> Statistiska centralbyrån, Branschnyckeltal 2005, SNI-kod 60100 Järnvägsbolag

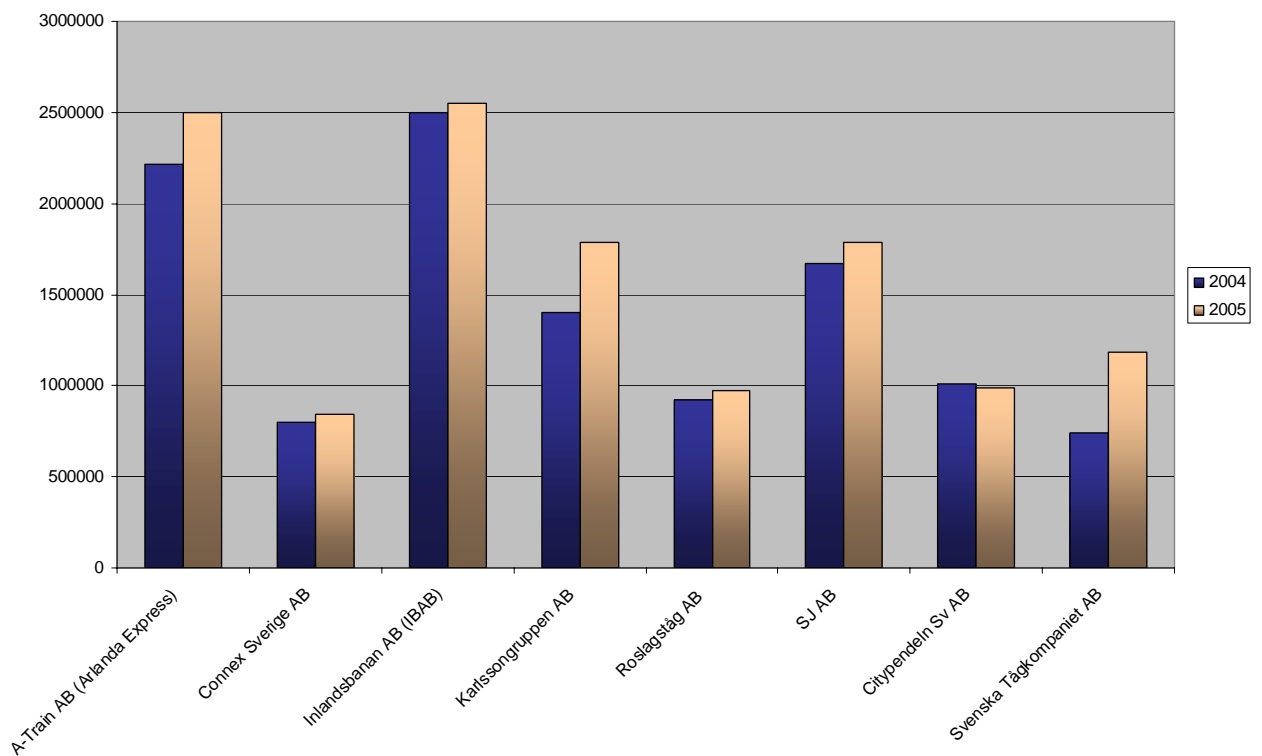
## 5.7 Omsättning per anställd

(Nettoomsättningen dividerat med antal anställda)

### Godstransport



### Persontransport



Detta är ett grovt mått på företagets produktivitet. Måttet kan vara osäkert att använda vid jämförelse mellan företag, men kan ha ett värde vid jämförelse över tiden. De företag som ingår i analysen visar på stor variation när det gäller antal anställda. Vidare tar måttet inte hänsyn till vare sig förädlingsgrad eller kapitalintensitet. Detta innebär att måttet bör användas med viss reservation vid en jämförelse mellan olika företag. Måttet är dock intressant ur aspekten att branschen är relativt personalintensiv till sin karaktär och vid en jämförelse över tiden för respektive företag.

Avseende godstransportföretag är det sammanlagt 7 företag som har högre omsättning per anställd RÅ 2005 jmf. 2004. När det gäller persontransportföretag är det bara Citypendeln Sverige AB som inte har högre omsättning per anställd RÅ 2005 jmf 2004.

Det finns en stor differens mellan företagen både när det gäller omsättning och antal anställda. Av nedanstående tabell framgår omsättning och antal anställda för de företag som ingår i nyckeltalsanalysen.

**Godstransporter/ 2005**

Företag	Omsättning/kr	Anst.
Green Cargo AB	5 260 000 000	2 930
CargoNet AB	497 773 000	167
Malmtrafik i Kiruna AB	462 821 000	158
TGOJ Trafik AB	189 704 000	176
Tågakeriet i Bergsl AB	102 319 504	67
Hector Rail AB	85 749 000	24
Nya Inlandsgods AB	68 297 341	21
TX Logistik AB	59 546 689	23
Bantåg Nordic AB	16 159 809	7
Tågfrakt Prod Sv AB	5 546 072	5
Skövde-Karlsb Järnv AB	59 545	1

**Persontransporter/ 2005**

Företag	Omsättning/kr	Anst.
Citypendeln Sv AB	1 006 884 000	1 018
SJ AB (mb)	5 645 000 000	3 106
Connex Sv AB	4 677 164 000	5 560
A-Train AB	429 957 000	172
Sv Tågkomp AB	337 252 039	284
Roslagståg AB	175 599 000	181
Inlandsbanan AB	121 730 585 <sup>*)</sup>	56
Karlssongr AB	110 767 000	62

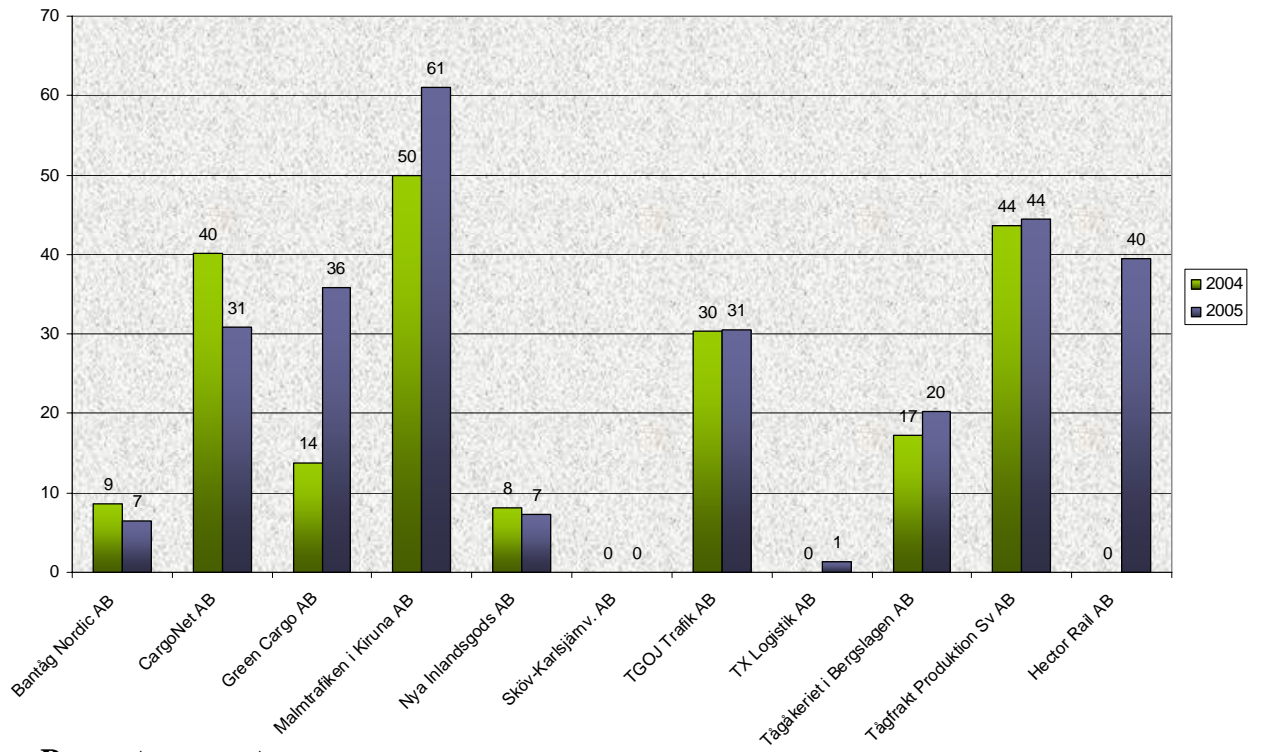
\*) Övriga rörelseintäkter

## 5.8 Soliditet

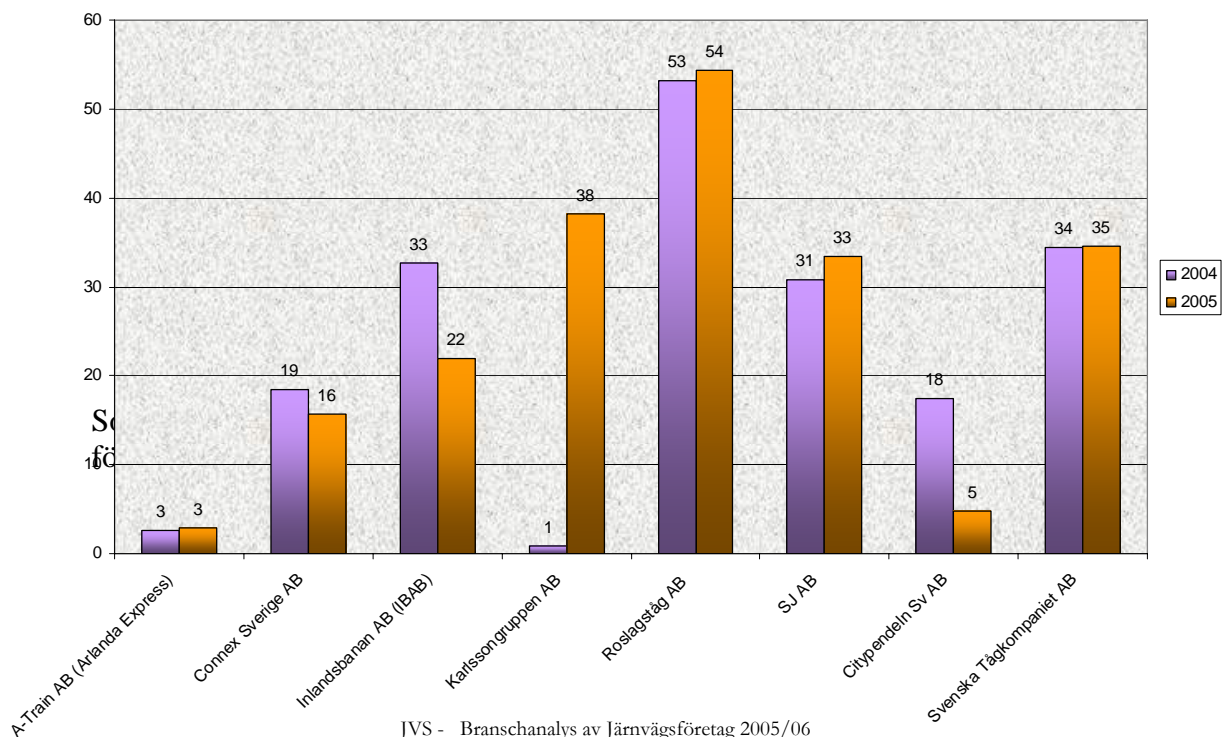
(Justerat eget kapital i procent av totalt kapital)

Företagens finansiella ställning beskrivs ofta med måttet Soliditet. Det visar företagets långsiktiga betalningsförmåga. Ett lågt värde på detta mått innebär att företaget har en större andel som är lånefinansierad, vilket innebär en högre risknivå.

### Godstransport



### Persontransport



en viss andel av tillgångarna med främmande kapital. En högre andel främmande kapital desto mer känsligt blir företaget för räntekostnader och amorteringar. Generellt kan man säga att ju högre affärsrisken och konkurrensen är, desto högre måste soliditeten vara. En annan vanlig beskrivning av nyckeltalet Soliditet är ”förmågan att motstå förluster”, eftersom förluster avräknas mot eget kapital. Vid mycket låg soliditetsnivå kan även små förluster leda till likvidationsplikt genom att det egna kapitalet förbrukas mycket snabbt i detta läge.

Soliditeten hos godstransport företagen har inte ändrats i någon större utsträckning mellan RÅ 2004 och RÅ 2005. Hector Rail AB är dock undantaget, deras soliditet har ökat med 40 procentenheter. Förklaringen till detta är att företaget startade sin verksamhet under RÅ 2004 och har förlängt sitt första räkenskapsår till att omfatta 18 månader (040701-051231). Malmtrafiken i Kiruna AB är det företag som RÅ 2005 har den högsta soliditeten 61 % vilket innebär att företaget har en god stabilitet i sin kapitalstruktur. Skövde-Karlsborgs Järnväg AB och TX Logistik AB är de företag som redovisar den lägsta soliditeten, nivån är så låg att den ger signalen att dessa företag eventuellt kan antas ha ekonomiska problem.

Nivån på soliditeten hos persontransport företag har i likhet med godstransporter inte förändrats mycket mellan RÅ 2004 och RÅ 2005. Soliditetsnivåerna skiftar mycket vid en jämförelse mellan persontransportföretagen. A-Train AB är det företag som har det lägsta värdet 3 %, vilket indikerar på att företagets finansiering av tillgångar har till övervägande del skett med främmande kapital. Roslags-tåg AB är det företag som avseende RÅ 2005 har den hösta värdet på soliditet 54 %, vilket indikerar på en långsiktig stabilitet i företagets kapitalstruktur.

Sammanfattningsvis visar diagrammen att det både inom gods- och persontransporter finns många företag med relativt stabil kapitalstruktur och god förmåga att motstå förluster. Ser man till branschen som helhet framgår det av Statiska centralbyrån *Branschnyckeltal*<sup>12</sup> att medelvärdet för Järnvägsbolagens soliditet ligger på 29 %. Detta innebär att merparten av de företag som ingår i Järnvägsstyrelsen nyckeltalsanalys har värden över branschgenomsnitt.

Genomsnittlig soliditet	2004	2005
Godstransporter	19,2 %	25,2 %
Persontransporter	24,0 %	25,8 %

<sup>12</sup> Statistiska centralbyrån, Branschnyckeltal 2005, SNI-kod 60100 Järnvägsbolag

## 5.9 Sammanfattning nyckeltalsanalys

Sammanfattningsvis kan Järnvägsstyrelsen konstatera att merparten av både gods- och persontransportföretag visar en förbättring i avkastningen på kapital, räkenskapsåret 2005. När det gäller godstransportföretagens avkastning på operativt kapital ligger merparten av företagen i intervallet 4 – 15 %, vilket är ett lägre men jämnare intervall än persontransportföretagen. Avseende avkastning på totalt kapital är bilden den samma, merparten av godstransportföretagen ligger i intervallet 6 – 7 %, vilket är ett lägre men jämnare intervall. Detta indikerar att konkurrensen är högre på delmarknaden godstransporter jämfört med persontransporter.

När det gäller resultatstrukturen hos godstransportföretagen ligger merparten av företagen i intervallet 1 – 5 % rörelsemarginal. Persontransportföretagen visar även här ett mera spritt intervall vid en jämförelse mellan företagen, rörelsemarginalen ligger mellan 4 – 33 %. Generellt sett har dock många företag förbättrat sin rörelsemarginal inom både gods- och persontransporter räkenskapsåret 2005 men det finns fortfarande företag som redovisar negativt rörelseresultat.

Soliditeten har inte ändrats i någon större utsträckning mellan räkenskapsåren 2004 och 2005. Vid en jämförelse mellan företagen varierar nivån relativt mycket hos både gods- och persontransportföretagen. Järnvägsstyrelsen kan konstatera att under räkenskapsåret 2005 har många företag förbättrat sin ekonomiska ställning, vilket innebär att företagets soliditet även förbättrats.

Slutligen kan Järnvägsstyrelsen konstatera att även om nyckeltalsanalysen är begränsad i sin omfattning ger den tydliga signaler att båda delmarknaderna har förbättrat sin lönsamhet under räkenskapsåret 2005 men att branschen som helhet fortfarande har en relativt låg lönsamhet.

Järnvägsstyrelsen kommer att fortsätta att aktivt följa järnvägsföretagens ekonomiska utveckling och att arbeta för en effektiv järnvägsmarknad med sund konkurrens. Järnvägsmarknaden måste få möjligheter att utvecklas positivt så att de företag som finns där blir uthålliga och kan agera konkurrenskraftigt.

## 6. Källförteckning

### Litteratur

Porter, M.E. (1983), *konkurrensstrategi, Teknik för att analysera branscher och konkurrenter*. ISL Förlag, Göteborg.

Järnvägslagen (2004:519).

Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2005:1) om tillträde till järnvägsinfrastruktur.

SIKA, Statistik Bantrafik 2006:9.

Statistiska centralbyrån, Branschnyckeltal 2005, SNI-kod 60100 Järnvägsbolag.

### Internet

Banverket <http://www.banverket.se>.

Denna rapport är sammanställd av Kristina Gustavsson och Ulrik Bergman, Järnvägsstyrelsen.





# Rapport 2007:1



Järnvägsstyrelsen