



Branschanalys av järnvägsföretag 2006--2007



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	Sammanfattning.....	5
2	Inledning.....	6
2.1	Bakgrund.....	6
2.2	Avgränsning.....	6
2.3	Syfte.....	6
2.4	Mål.....	7
2.5	Metod.....	7
2.5.1	Branschstrukturanalysen.....	7
2.5.2	Nyckeltalsanalysen.....	8
3	Branschstrukturanalys.....	9
3.1	Allmänt.....	9
3.2	Branschstruktur godstransporter.....	9
3.2.1	Inträdesbarriärer.....	10
3.2.2	Leverantörernas förhandlingsstyrka.....	11
3.2.3	Kundernas förhandlingsstyrka.....	12
3.2.4	Hot från substituerande tjänster.....	13
3.2.5	Konkurrensmiljön bland nuvarande järnvägsföretag.....	14
3.2.6	Sammanfattning och slutsats godstransporter.....	16
3.2.7	Omvärldsfaktorer.....	16
3.3	Branschstruktur persontransporter.....	17
3.3.1	Inträdesbarriärer.....	18
3.3.2	Leverantörernas förhandlingsstyrka.....	19
3.3.3	Kundernas förhandlingsstyrka.....	20
3.3.4	Hot från substituerande tjänster.....	21
3.3.5	Konkurrensmiljön bland nuvarande järnvägsföretag.....	21
3.3.6	Sammanfattning och slutsats persontransporter.....	23
3.3.7	Omvärldsfaktorer.....	24
4	Nyckeltalsanalys.....	25
4.1	Allmänt.....	25
4.1.1	Definitioner vid nyckeltalsberäkningen.....	25
4.2	Lönsamhet och effektivitet.....	26
4.2.1	Avkastning operativt kapital.....	26
4.2.2	Avkastning totalt kapital.....	29
4.2.3	Rörelsemarginal.....	31
4.2.4	Vinstmarginal.....	33
4.2.5	Omsättningshastighet operativt kapital.....	35

4.3	Stabilitet	39
4.3.1	Soliditet	39
4.4	Sammanfattning av nyckeltalsanalysen.....	41
5	Förslag för att uppnå effektivare konkurrens	43
5.1	Allmänt.....	43
5.1.1	Förslag till åtgärder för att uppnå effektivare konkurrens.....	43
6	Källförteckning.....	45

1 Sammanfattning

I Järnvägsstyrelsens marknadsövervakning ingår att årligen upprätta en branschanalys. Syftet med branschanalysen är att beskriva järnvägsföretagens konkurrensmiljö och ekonomiska förhållanden.

Branschanalysen omfattar aktörer som är verksamma på den svenska järnvägsmarknaden och den innehåller en **branschstrukturanalys** och en **nyckeltalsanalys**. Järnvägsmarknaden har delats in i två delmarknader, gods- och persontransportmarknaden. Marknadsförutsättningarna skiljer sig åt genom att godstransportmarknaden är konkurrensutsatt sedan 1996 medan persontransportmarknaden inte är konkurrensutsatt.

Underlaget till branschstrukturanalysen utgörs av intervjuer med järnvägsföretag och andra aktörer inom branschen. Järnvägsstyrelsen erhöll genom dessa intervjuer en direktkontakt med de olika aktörerna på järnvägsmarknaden och dessa aktörer beskrev hur de uppfattade marknadens förhållanden.

Underlaget till nyckeltalsanalysen utgörs av årsredovisningar från Bolagsverket och innehåller de valda järnvägsföretagens ekonomiska ställning och resultat. Dessa underlag har sedan sammanställts och analyserats och resultatet av detta återges i branschanalysen av järnvägsföretag 2006--2007.

Metoden som har använts för att få fram branschstrukturerna är Porters Five Forces den så kallade femkraftsmodellen. Modellen pekar på hur konkurrensläget i branschen beror på fem branschstrukturella krafter som omger företagen. En analys av dessa krafter har gjorts för att få fram vilka konkurrensförhållanden som råder på gods- och persontransportmarknaden.

En av de branschstrukturella krafterna är inträdesbarriärer och denna är hög på både gods- och persontransportmarknaden, vilket gör att det är svårt för nya aktörer att etablera sig på dessa marknader och därigenom påverkas konkurrensmiljön negativt.

Slutsatsen av branschstrukturanalysen är att det inte råder effektiv konkurrens på vare sig godstransportmarknaden eller persontransportmarknaden. De båda delmarknaderna domineras av varsin aktör och därför blir konkurrensen svag, detta resulterar i att konkurrensmiljön blir gentlemannamässig.

I nyckeltalsanalysen har lönsamhet, effektivitet och stabilitet beräknats genom olika nyckeltal. Dessa har sedan analyserats för respektive delmarknad. Vidare har även en jämförelse mellan de olika delmarknadernas nyckeltal gjorts.

Slutsatsen av nyckeltalsanalysen är att lönsamheten har ökat något för både godstransportmarknaden och persontransportmarknaden, men att den fortfarande, generellt sett är på en låg nivå.

Branschstrukturanalysens slutsats ligger till grund för Järnvägsstyrelsens **förslag till åtgärder**. Järnvägsstyrelsen anser att de inträdesbarriärer som marknaden själv inte kan styra och reglera ska sänkas, så att effektiv konkurrens kan uppnås på marknaden för gods- och persontransporter.

2 Inledning

2.1 Bakgrund

I Järnvägsstyrelsens regleringsbrev för 2007, har följande mål fastställts för verksamheten marknadsövervakning

”Järnvägsstyrelsen skall verka för en effektiv järnvägsmarknad med likvärdiga villkor och en sund konkurrens”

En del av Järnvägsstyrelsens marknadsövervakning är att årligen upprätta en branschanalys av järnvägsföretag. Branschanalysen ger Järnvägsstyrelsen en möjlighet att följa järnvägsföretagens branschutveckling och konkurrenssituation. Järnvägsstyrelsen får en aktuell bild av järnvägsföretagens förutsättningar och ekonomiska förhållanden, denna information bidrar även till att ge Järnvägsstyrelsen underlag avseende tillsynsområdet kapacitetstilldelning och banavgifter.

2.2 Avgränsning

Branschanalysen är avgränsad till att enbart omfatta aktörer som är verksamma på den svenska järnvägsmarknaden under 2006--2007. Järnvägsstyrelsen har även valt att begränsa branschanalysen till att innehålla en branschstruktur- och en nyckeltalsanalys. Tillsammans visar dessa två analyser de rådande förutsättningarna på marknaden.

Branschstrukturanalysen baseras på fakta som samlats in under 2007. Den är avgränsad till att omfatta ett representativt urval av järnvägsföretag, trafikhuvudmän, infrastrukturförvaltare, transportköpare och branschorganisationer.

Nyckeltalsanalysen omfattar ett urval av järnvägsföretag, flertalet av dessa har gods- eller persontransporter på järnväg som huvudnäring. För vissa av företagen består verksamheten även av andra transportslag och övrig kringverksamhet. I det underlag som Järnvägsstyrelsen haft tillgång till har det inte funnits möjlighet att genom beräkning särskilja person- och godstransporter på järnväg. Underlag till denna analys utgörs av de valda företagens årsredovisningar (kalenderåret 2006 samt brutet räkenskapsår 2005/2006).

2.3 Syfte

Syftet med branschanalysen är att beskriva järnvägsföretagens konkurrensmiljö och ekonomiska förhållanden.

2.4 Mål

Målet med branschanalysen är:

- att ge en övergripande bild av järnvägsföretagens marknad
- att återge de rådande förutsättningarna på marknaden för järnvägsföretagen
- att ge en bild av järnvägsföretagens konkurrensförhållanden på marknaden samt att återge de ekonomiska förhållandena för dessa företag
- att Järnvägsstyrelsen, regeringen och branschens aktörer får information som kan bidra till att skapa bättre förutsättningar för en fungerande marknad för järnvägsföretagen

2.5 Metod

En kvalitativ metod har använts vid insamlandet av fakta till branschstrukturanalysen, ett antal intervjuer har genomförts och litteraturstudier har gjorts. För att samla in underlag till nyckeltalsanalysen har årsredovisningar från Bolagsverket inhämtats.

2.5.1 Branschstrukturanalysen

För att samla in fakta till branschanalysen har sammanlagt 32 intervjuer genomförts av Järnvägsstyrelsen. Dessa har gjorts med företrädare för järnvägsföretag och andra aktörer inom branschen. Genom detta urval representeras marknadens olika aktörer. Vidare har sedan ett representativt urval gjorts för att täcka in aktörernas olika storlekar. Intervjuerna har fördelats enligt följande:

- Järnvägsföretag/godstransporter 12 st.
- Järnvägsföretag/persontransporter 5 st.
- Infrastrukturförvaltare 2 st.
- Transportköpare 7 st.
- Järnvägsföretag/spårunderhåll 3 st.
- Trafikhuvudmän 2 st.
- Branschorganisation 1st.

Intervjuerna har genomförts med hjälp av ett upprättat frågeformulär där frågorna har ställts via telefon. Frågorna enligt formuläret var öppna och gav därigenom intervjupersonerna möjlighet att förklara och diskutera. Vidare har Järnvägsstyrelsen valt att låta de intervjuade personerna vara anonym. Detta var en förutsättning för att de intervjuade skulle kunna besvara frågorna på ett uppriktigt och öppet sätt. Genom dessa intervjuer har Järnvägsstyrelsen fått kännedom om förhandlingsstyrkan hos de olika aktörerna på järnvägsmarknaden.

Bakgrunden till att Järnvägsstyrelsen undersöker branschstrukturen är att den har stark påverkan på konkurrensmiljön.

Vid analysen av branschstrukturen har Michel Porters modell *Five Forces*¹ den så kallade femkraftsmodellen använts. Den syftar till att utvärdera företa-

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

gens konkurrenssituation. 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 marknaden för järnvägstransporter. Med utgångspunkt från modellen har sedan det insamlade materialet, i form av intervjuer, tolkats och analyserats. Som stöd för analysen har komplettering även skett genom att ytterligare material inhämtats, källorna som använts återges i källförteckningen.

2.5.2 Nyckeltalsanalysen

För att kunna genomföra nyckeltalsanalysen har årsredovisningar från Bolagsverket innehållande järnvägsföretagens ekonomiska ställning och resultat använts som underlag. Bolagsverkets publicering av järnvägsföretagens årsredovisningar gör att dessa blir offentliga samt att innehållet har en standardiserad form och blir därmed jämförbart. Utifrån dessa årsredovisningar har sedan beräkning av sju nyckeltal gjorts. Nyckeltalen som beräknats är följande:

- Avkastning operativt kapital
- Avkastning totalt kapital
- Rörelsemarginal
- Vinstmarginal
- Omsättningshastighet operativt kapital
- Omsättning per anställd
- Soliditet

Dessa nyckeltal visar företagens lönsamhet, effektivitet och stabilitet. Beräkningarna ger ett bra underlag för att få en sammanfattade och överskådlig bild av järnvägsföretagens ekonomiska situation. För att få en bild av branschens utveckling över tiden görs en uppföljning av järnvägsföretagens nyckeltal för de senaste två räkenskapsåren.

3 Branschstrukturanalys

3.1 Allmänt

Att analysera branschstrukturen är en viktig förutsättning för att kunna förstå gods- och persontransportmarknadens konkurrensförhållanden. Branschstrukturen har en stark påverkan på konkurrensförhållandena som i sin tur skapar förutsättningar för vilka spelregler som blir rådande på marknaden. Dessa har en avgörande roll för företagets lönsamhet.

I branschstrukturanalysen har marknaden delats in i två delmarknader, marknaden för godstransporter och marknaden för persontransporter. Dessa två delmarknader har olika förutsättningar. Därför ger en uppdelning en mera relevant bild av branschstrukturen. Marknadsförutsättningarna skiljer sig åt genom att godstransportmarknaden är konkurrensutsatt sedan 1996 och persontransportmarknaden inte är konkurrensutsatt.

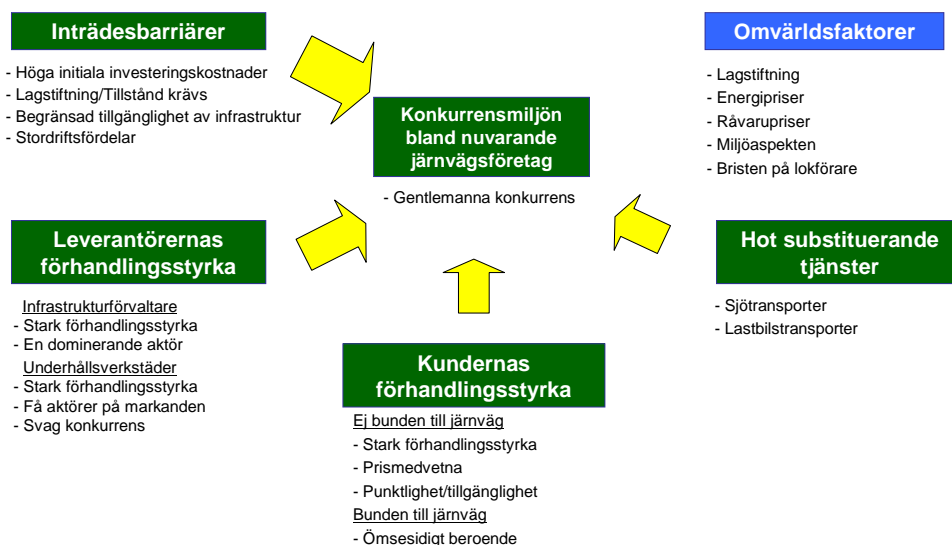
Metoden som har använts för att få fram branschstrukturerna är Porters *Five Forces*² den så kallade femkraftermodellen. Modellen pekar på hur konkurrensläget i branschen beror på fem branschstrukturella krafter som omger företag. En analys av dessa krafter redovisas i följande avsnitt och för att tydliggöra branschstrukturerna har två bilder upprättats, en för godstransportmarknaden och en för persontransportmarknaden.

3.2 Branschstruktur godstransporter

I den följande bilden åskådliggörs de branschstrukturella krafter som omger företagen på godstransportmarknaden. De fem krafterna som finns på marknaden är inträdesbarriärer, leverantörers förhandlingsstyrka, kundernas förhandlingsstyrka, hot från substituerade tjänster och konkurrensmiljön bland nuvarande järnvägsföretag. Förutom dessa krafter påverkas även branschstrukturen av rådande omvärldsfaktorer. I bilden har styrkan hos dessa branschstrukturella krafter illustrerats genom pilarnas storlek, desto större pilen är desto större blir kraftens påverkan på branschens konkurrensmiljö, det vill säga vilken rivalitet som finns bland de nuvarande järnvägsföretagen.

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

Branschstruktur godstransporter



3.2.1 Inträdesbarriärer

Inträdesbarriärer utgör faktorer som påverkar möjligheterna för företag att etablera sig på en marknad. När en marknad har höga inträdesbarriärer försvårar det möjligheterna för nyetablering.

För nya företag som vill etablera sig på godstransportmarknaden finns ett antal inträdesbarriärer. En av dessa är de höga initiala investeringskostnader som uppstår om företaget väljer att själva äga sina järnvägsfordon. Alternativet för företagen som vill in på marknaden är att leasa (finansiell- eller operationell leasingavtal) eller hyra sina järnvägsfordon. Ytterligare ett alternativ för att minska på de höga initiala investeringskostnaderna är att köpa begagnade järnvägsfordon.

För att få utföra järnvägstrafik krävs tillstånd vilket innebär att verksamheten måste uppfylla de krav som framgår av järnvägslagen (2004:519)³. Kraven är en viktig förutsättning för att bibehålla en hög säkerhet på marknaden men de utgör samtidigt ett hinder för nya aktörer som vill in på marknaden.

Att det råder en begränsad tillgänglighet av infrastruktur på områden som har ett högt kapacitetsutnyttjande utgör också en inträdesbarriär för nya aktörer. Detta är ett faktum trots att tilldelning av kapacitet sker enligt gällande lagstiftning. Enligt Banverket⁴ är det främst kring storstadsregionerna, Västra stambanan, Södra stambanan, Gävle-Sundsvall, Göteborg-Trollhättan, Örebro-Mjölby, delar av Västkustbanan samt Bergslagsbanan som efterfrågan på tåglägen inte alltid kan tillgodoses fullt ut på grund av högt kapacitetsutnyttjande.

³ Järnvägslagen 2004:519

⁴ Banverket (2006) årsredovisning.

Godstransportmarknaden kännetecknas av stordriftsfördelar där de aktörer som etablerat sig i branschen som regel har ett ekonomiskt försprång. Dessa stordriftsfördelar försvårar för nya aktörer att komma in på marknaden.

Sammantaget utgör godstransportmarknadens inträdesbarriärer ett högt hinder och det kan sammanfattningsvis konstateras att det inte är lätt för nya aktörer att etablera sig på marknaden för godstransporter.

3.2.2 Leverantörernas förhandlingsstyrka

Företagen påverkas av sina leverantörers förhandlingsstyrka. När leverantörerna har en stark förhandlingsstyrka kan det resultera i högre priser för företagen och lägre kvalitet på leverantörernas tjänster. Avseende järnvägsmarknaden är priset på vissa tjänster under vissa förutsättningar reglerade enligt lag.

Avseende leverantörernas förhandlingsstyrka har Järnvägsstyrelsen valt att titta på förhandlingsstyrkan hos två leverantörskategorier, infrastrukturförvaltare och underhållsverkstäder, då dessa är järnvägsföretagens viktigaste leverantörer. I samband med intervjuerna framkom att vissa järnvägsföretag leasar och hyr sina järnvägsfordon. Leverantörskategorin leasinggivare utgör därmed ytterligare en viktig leverantör till järnvägsföretagen, vilket gör att den framledes bör ingå i branschstrukturanalysen.

Dessa båda leverantörskategorier skiljer sig åt i första hand genom att kategorin infrastrukturförvaltare domineras av en aktör, denna aktör är Banverket. Banverket förvaltar den del av järnvägsnätet som ägs av staten vilket innebär att de blir den enskilt största infrastrukturförvaltaren. Andra förvaltare av järnvägsinfrastruktur är A-Train AB, Öresundsbrokonsortiet samt Inlandsbanan AB. Utöver dessa förvaltar även hamnar och kommuner järnvägsinfrastruktur som har relativt stor betydelse för godstransportörerna. Sammanlagt fanns det vid utgången av 2007 totalt 482 infrastrukturförvaltare och merparten av dessa är industrier med sidospår.

Banverket är den infrastrukturförvaltare som följande analys utgår ifrån. Detta har varit naturligt mot bakgrund av att de har den viktigaste och mest använda infrastrukturen. Övriga infrastrukturförvaltare nyttjas i begränsad omfattning av godstransportföretagen.

När det gäller infrastrukturförvaltning anser majoriteten av järnvägsföretagen på godstransportmarknaden att Banverket är den part som har den starkaste förhandlingsstyrkan. Dock framkommer vid flertalet intervjuer att Banverkets förhållningssätt gentemot järnvägsföretagen har förändrats och utvecklats positivt. Järnvägsföretagen anser att kontakten med Banverket har förbättrats och de upplever att det finns ett visst förhandlingsutrymme i samband med kapacitetstilldelningen. Men trots detta finns det en otillfredsställelse kring möjligheten att få de tåglägen som företagen efterfrågar. Detta måste dock ses mot det faktum att det finns en begränsad tillgänglighet av infrastruktur och att det uppstår en konkurrens om kapaciteten, vilket leder till att samtliga järnvägsföretags behov av tåglägen inte alltid kan uppfyllas.

Generellt upplever de flesta företagen att processen kring kapacitetstilldelning har förbättrats. En bidragande orsak till detta är att den nya lagstiftningen, järnvägslagen, har ett tydligare regelverk avseende tilldelning av kapacitet och ett krav på offentliggörande av infrastrukturförvaltarnas järnvägsnäts-

beskrivningar. I järnvägsnätsbeskrivningarna finns prioriteringskriterier och annan viktig information som tydliggör vilka förutsättningar som råder på en specifik infrastruktur. Ytterligare en möjlighet som tillkom vid införandet av järnvägslagen är att infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretag kan hänskjuta tvist för prövning hos Järnvägsstyrelsen. Dessa tvister kan exempelvis handla om prövning avseende huruvida infrastrukturförvaltarens beslut i kapacitetstilldelningen, om uttag av avgifter eller tillhandahållande av tjänster är förenliga med järnvägslagen. Det kan också handla om fastställelse av villkor i trafikeringsavtalen. Järnvägsstyrelsen har beslutat i ett antal tvister vilket har bidragit till att förtydliga gällande regler kring kapacitetstilldelningsprocessen och därigenom skapat en praxis på området. Syftet med ovanstående lagreglering är att nyttjandet av infrastrukturen ska vara öppen och tillgänglig på likvärdiga villkor.

Trots dessa förbättringar uppger vissa järnvägsföretag att det fortfarande finns problem kring kapacitetstilldelningen främst avseende banarbeten.

Den andra kategorin leverantörer utgörs av underhållsverkstäder. Kategorin kännetecknas av att det finns ett fåtal aktörer. Denna leverantörskategori är viktig för järnvägsföretagen eftersom den utför underhåll på vagnar och dragfordon. Järnvägsföretagens svar på intervjufrågorna gav en komplex bild av underhållsverkstädernas förhandlingsstyrka. Merparten av järnvägsföretagen upplever att underhållsverkstäderna har en stark förhandlingsstyrka. Ett antal av järnvägsföretagen anser dock att affärsrelationen präglas av ett ömsesidigt beroende. Vidare framkom vid intervjuerna att järnvägsföretagen anser att underhållsverkstäderna har delat upp marknaden geografiskt mellan sig.

Vid analys av lämnade intervjusvar framkom ett samband mellan järnvägsföretagens storlek och hur man upplever förhandlingsstyrkan. Merparten av de mindre järnvägsföretagen anser att underhållsverkstäderna har en stark förhandlingsstyrka, däremot uppfattar de större järnvägsföretagen att förhandlingsstyrkan är ömsesidig. Detta förhållande är naturligt då dessa företag genom sin storlek och omfattning på inköpen får en starkare förhandlingsstyrka. Marknaden för underhållsverkstäder kännetecknas av att det finns ett fåtal aktörer och att dessa aktörer är verksamma på olika geografiska områden. Därigenom upplever järnvägsföretagen att konkurrensen på denna marknad är svag. En orsak till att järnvägsföretagen upplever att konkurrensen är svag kan vara att underhållsföretag har köpts upp och gått samman under året. Detta bidrar till att konkurrensen på marknaden för underhållsverkstäder försvagas.

Vid analysen framkommer ingen entydig bild av leverantörernas förhandlingsstyrka. Dock kan det konstateras att majoriteten av järnvägsföretagen anser att leverantörernas förhandlingsstyrka är stark.

Järnvägsstyrelsen kan med stöd av ovanstående konstatera att sammantaget har de två leverantörskategorierna en stark förhandlingsstyrka gentemot järnvägsföretagen.

3.2.3 Kundernas förhandlingsstyrka

När kundernas förhandlingsstyrka är stark kan detta bidra till att tvinga ner priserna i branschen vilket kan leda till mindre lönsamhet och ett ökat konkurrenstryck.

I samband med genomförda intervjuer framkom att järnvägsföretagens kunder i olika grad är bundna till transporter på järnväg. Kunderna delas därför in i två olika kategorier i analysen. Den första kategorin av järnvägsföretagens kunder är inte bundna till transporter på järnväg, de har möjlighet att välja annat transportsätt som exempelvis lastbilstransporter eller sjötransporter. Den andra kategorin av kunder är däremot bundna till transporter på järnväg genom att deras verksamhet kräver stora transportvolymmer.

De kunder som inte är bundna till järnvägstransporter upplever att de har en stark förhandlingsstyrka eftersom de har möjligheten att nyttja andra transportslag. Ett stort antal kunder till järnvägsföretagen har uppgett att de har övergått till att delvis transportera sitt gods med lastbil. Vissa har uppgett att priset för järnvägstransporterna blivit för högt jämfört med priset för lastbilstransporter, därför har företaget ökat transportvolymerna med lastbil. Andra orsaker som uppges ligga till grund för ett eventuellt byte av transportslag är brister i punktlighet och avsaknad av flexibilitet. Vissa av dessa kunder har även påtalat att de har behov av flera olika transportlösningar för att kunna få flexibilitet och effektivitet för sina transporter, de använder lastbilstransporter och sjötransporter som komplement. Vidare framkommer att mottagarna av gods i vissa fall inte har möjlighet att ta emot järnvägstransporter till följd av att vissa mindre infrastrukturförvaltare har valt att inte använda sina spår.

De av järnvägsföretagens kunder som är bundna till transporter på järnväg uppger däremot att de anser att förhandlingsstyrkan är ömsesidig. Även denna kundkategori har uppgett att det finns brister avseende transporterens punktlighet och flexibilitet. Vissa av kunderna som är bundna till järnvägstransporter har uppgett att de har ambitionen att öka sina transporter på järnväg i framtiden.

Intervjusvaren visar på ett samband mellan storleken på kundens transportvolym och att man upplever förhandlingsstyrkan som ömsesidig. Det är kunder som har stora transportvolymmer som har möjlighet att påverka sin förhandlingsstyrka gentemot järnvägsföretagen.

Järnvägsstyrelsen anser sammanfattningsvis att kundernas förhandlingsstyrka är stark. Detta bekräftas även av de svar som järnvägsföretagen lämnat avseende hur de ser på kundernas förhandlingsstyrka.

3.2.4 Hot från substituerande tjänster

Hotet från substitut som kan ersätta ett företags tjänster har stark påverkan på konkurrensmiljön. Generellt kan man säga att det är substituten som för en bransch framåt, genom substitutet ökar differentieringen och kundnyttan.

Järnvägsföretagen på godstransportmarknaden upplever att det finns hot från substituerande tjänster. I första hand kommer hotet från lastbilstransporter, men även sjötransporter har nämnts. Ett fåtal av järnvägsföretagen uppger att de inte anser att det finns någon substituerande tjänst som utgör ett hot. Detta kan bero på att järnvägsföretaget erbjuder unika och kundanpassade transporter som de är ensamma om att utföra på transportmarkanden. Det kan även bero på att järnvägsföretaget ingår i en koncern och ansvarar för dennes transporter. Järnvägsföretagen upplever inte att nya transportinnovationer utgör något hot mot godstransporterna på järnväg.

Enligt Banverkets sektorsrapport 2006⁵ framgår att transporterna preliminärt har följande fördelning mellan transportslagen:

Transportslag	2005/miljarder tonkm	2006/miljarder tonkm	Diff./miljarder tonkm
Järnvägstransporter	21,7	22,1	0,4
Lastbilstransporter	32,9	33,3	0,4
Sjötransporter, inrikes	7,9	7,1	-0,8

I tabellen framkommer att det är transportslagen järnväg och lastbil som har ökat sina transporter jämfört med föregående år. Dessa två transportslag är på de högsta nivåerna någonsin. Noterbart är att transportökningen i miljarder tonkilometer är lika stor för järnväg som för lastbil.

Sammanfattningsvis kan det konstateras att tillgänglig statistik för transportslagen överensstämmer med vad järnvägsföretagen på godstransportmarknaden har uppgett det vill säga att lastbilstransporter i första hand utgör det substituerande hotet. Järnvägsstyrelsen kan med stöd av ovanstående konstatera att hot från substituerande tjänster förekommer men är svagt.

3.2.5 Konkurrensmiljön bland nuvarande järnvägsföretag

Rivaliteten bland de nuvarande konkurrenterna avgör marknadens konkurrensmiljö. En marknad som domineras av en aktör skapar ett lågt konkurrensstryck, vilket resulterar i en konkurrensmiljö som är gentlemannamässig. Motsatsen är en konkurrensmiljö som är krigisk, denna karaktäriseras av att det finns många jämbördiga aktörer och att det råder en stark rivalitet mellan dessa.

Efter att ha analyserat den sammanlagda styrkan av krafterna som omger järnvägsföretagen, framkom att det råder en konkurrensmiljö som är gentlemannamässig.

Marknaden för godstransporter på järnväg domineras dock till övervägande del av en aktör. Den dominerande aktören är Green Cargo AB - koncernen innehar närmare 90 % av marknadsandelarna för godstransporter. Fördelningen av dessa andelar baseras på nettoomsättningen för räkenskapsåret 2006 (se följande tabell) för de godstransportföretag som ingår i nyckeltalsanalysen. Green Cargo AB bildades 2001 men deras dominans på marknaden har sitt ursprung i att verksamheten tidigare ingick i affärsverket Statens Järnvägar. Verksamheten var redan etablerad på marknaden innan avregleringen av godstransportmarknaden 1996, vilket innebar ett försprång gentemot övriga aktörer.

⁵ Banverket, (2007) sektorsrapport 2006

Omsättning/marknadsandelar godstransporter 2006

Företag	Omsättning/kr	Marknadsandel
Green Cargo AB *	5 204 000 000	77,3 %
CargoNet AB *	469 657 000	7,0 %
Malmtrafik i Kiruna AB	449 314 000	6,7 %
TGOJ Trafik AB *	212 014 000	3,1 %
Hector Rail AB	131 959 000	2,0 %
Tågakeriet i Bergslagen AB	109 267 906	1,6 %
Nya Inlandsgods AB (konkurs 2007-07)	74 723 272	1,1 %
TX Logistik AB	57 146 640	0,8 %
Bantåg Nordic AB	9 025 834	0,1 %
Tågfrakt Produktion Sv. AB (förlängt RÅ 2005- 09 - 2006-12)	8 530 624	0,1 %
Nordic Haulage AB	5 903 770	0,1 %

* I Green Cargo AB koncernen ingår CargoNet AB och TGOJ Trafik AB.

När marknaden domineras av en aktör kan det bidra till att nya aktörer tvekar att gå in på marknaden. En dominerande aktör kan därför påverka nyetableringar negativt. De nya aktörer som väljer att etablera sig på marknaden får som regel svårt att uppnå en god lönsamhet inom en rimlig tidsperiod. Sedan godstransportmarknaden konkurrensutsatts har ett antal nya aktörer drabbats av ekonomiska svårigheter vilket i vissa fall resulterat i konkurs. Det kan konstateras att även om det har gått tio år sedan marknaden konkurrensutsattes så har inte konkurrenssituationen i form av jämbördiga aktörer uppnåtts. Ett antal nya aktörer har etablerat sig på marknaden dessa aktörer är betydligt mindre både till storlek och till marknadsandel.

För att uppnå effektiv konkurrens är det viktigt att godstransportföretagens villkor för marknadsförutsättningar är likvärdiga. Godstransportmarknaden har idag områden där marknadsförutsättningarna inte är rättvisa och där vissa aktörer befinner sig i en beroendeställning till sin största konkurrent. Ett exempel på ett sådant område är terminalverksamhet. En marknadsförutsättningsåtgärd som kan förbättra konkurrensen är att göra en översyn kring terminalverksamheter i form av tillgången till kombiterminaler, ranger- och dragkraftstjänster. Dessa tjänster ingår idag i den dominerande aktörens verksamhet. Vilket innebär att de mindre järnvägsföretagen tvingas anlita sin största konkurrent för att få tillgång till dessa tjänster. Om det i stället vore flera självständiga bolag som på ett konkurrensneutralt sätt erbjöd tillgång till dessa kombiterminaler samt ranger- och dragkraftstjänster skulle konkurrensen påverkas positivt.

Avsaknaden av jämbördiga aktörer innebär att konkurrenstrycket på godstransportmarknaden blir lågt, konkurrensmiljön blir därför gentlemannamässig. Detta innebär att den dominerande aktören sätter marknads spelregler. De övriga aktörerna får hitta nya nischer på marknaden eller ta det

som den dominerande aktören inte visat intresse för. Detta är de typiska förutsättningarna för gentlemannakonkurrens.

3.2.6 Sammanfattning och slutsats godstransporter

Konkurrensläget på godstransportmarknaden beror på de branschstrukturella krafterna som omger företagen:

Inträdesbarriärer för nya aktörer är höga och utgör därmed ett etableringshinder. Det är med andra ord inte lätt för nya företag att ta sig in på godstransportmarknaden och konkurrensmiljön påverkas därigenom negativt.

Leverantörers förhandlingsstyrka är generellt sett stark och effekten av detta styrkeförhållande har påverkat prisbilden och kvaliteten negativt för järnvägsföretagen, även konkurrensen påverkas negativt av detta.

Kundernas förhandlingsstyrka är stark och detta bidrar till att tvinga ner priserna i branschen, möjligheterna till lönsamhet minskar samt att konkurrenstrycket ökar.

Hot från substituerande tjänster är svagt men lastbilstransporterna och till viss del sjötransporter utgör ändå ett visst hot mot godstransporter på järnväg. Däremot upplever järnvägsföretagen inte att nya transportinnovationer är något hot. Att hotet från substituerande tjänster är svagt bidrar även till att konkurrenstrycket på godstransportmarknaden blir lågt.

Konkurrensmiljön bland nuvarande järnvägsföretag är svag till följd av att marknaden för godstransporter domineras av en aktör, därmed blir konkurrenstrycket lågt. Konkurrensmiljön blir då gentlemannamässig och styrkeförhållandena på godstransportmarknaden blir snedvridna genom att den dominerande aktörens inflytande även styr de övriga aktörerna.

Järnvägsstyrelsen har undersökt, beskrivit och analyserat godstransportmarknadens konkurrensförhållanden för 2007. Slutsatsen är att det inte råder någon effektiv konkurrens på godstransportmarknaden trots att den är konkurrensneutral.

3.2.7 Omvärldsfaktorer

I bilden som åskådliggör branschstrukturen för godstransportmarknaden finns omvärldsfaktorer upptagna, trots att dessa inte ingår i den så kallade femkraftsmodellen. Omvärldsfaktorerna har dock en viss påverkan på branschstrukturen och bör därför beaktas. De omvärldsfaktorer som järnvägsföretagen vid intervju tillfället ansågs ha haft den största påverkan var lagstiftning, energipriser, råvarupriser, miljöaspekten och bristen på lokförare.

3.3 Branschstruktur persontransporter

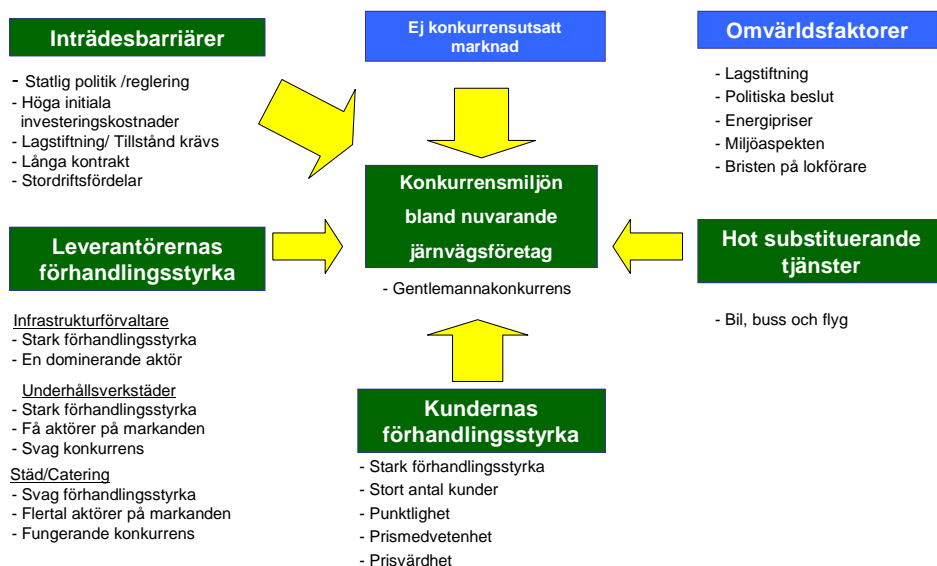
Vid analys av branschstrukturen på persontransportmarknaden måste marknadens speciella förutsättningar beaktas.

I nuläget är inte marknaden för persontransporter helt konkurrensutsatt, dock har vissa öppningar skett bland annat genom den upphandlade trafiken, charter- och nattågstrafiken. Den del av marknaden som ännu inte konkurrensutsatts utgörs bland annat av ensamrätt till viss persontrafik. A-Train AB har ensamrätt att utföra persontrafik på sträckan Arlanda – Stockholms central. SJ AB har ensamrätt att bedriva interregionala persontransporter på kommersiella grunder. Vidare är SJ AB den part som avgör huruvida en linje har förutsättningar att bedrivas på kommersiella grunder. Detta innebär att bolaget har en mycket utmärkande ställning på persontransportmarknaden. De interregionala persontransporter som inte kan bedrivas på kommersiella grunder finansieras med offentligt stöd. Riks- trafik- och nattågstrafiken är den myndighet som fördelar offentligt stöd till linjer där det finns ett samhällsekonomiskt intresse av att upprätthålla trafiken, detta sker i form av ett upphandlingsförfarande. De lokala och regionala persontransporterna organiseras av så kallade trafik- och nattågshuvudmän. Vidare förekommer att trafik- och nattågshuvudmän beviljats en utökad trafik- och nattågshuvudmansrätt i form av trafik inom och mellan länen. Den konkurrens som finns på marknaden för persontransporter uppstår därför endast vid tidpunkten för upphandling. Utöver detta är charter- och nattågstrafiken konkurrensutsatt sedan april 2007.

Järnvägsstyrelsen anser att även om marknaden för persontransporter inte är helt konkurrensutsatt är det viktigt att analysera branschstrukturen för att få en övergripande bild av persontransportmarknaden. Det finns även ett behov av att följa persontransportmarknadens utveckling inför den föreslagna marknadsöppningen 2010.

I den följande bilden av branschstrukturen åskådliggörs persontransportmarknadens branschstrukturella krafter som omger företagen på marknaden. Även på denna marknad utgör inträdesbarriärer, leverantörers förhandlingsstyrka, kundernas förhandlingsstyrka, hot från substituerade tjänster samt konkurrensmiljön bland nuvarande järnvägsföretag, de branschstrukturella krafterna och förutom dessa krafter påverkas även branschstrukturen av rådande omvärldsfaktorer. I bilden har styrkan hos dessa krafter illustrerats genom pilarnas storlek, desto större pilen är desto större blir kraftens påverkan på branschens konkurrensmiljö, det vill säga vilken rivalitet som finns bland de nuvarande konkurrenterna.

Branschstruktur persontransporter



3.3.1 Inträdesbarriärer

Inträdesbarriärer utgör faktorer som påverkar möjligheterna för företag att etablera sig på en marknad. När en marknad har höga inträdesbarriärer försvårar det möjligheterna för nyetablering.

Den statliga regleringen är en mycket påtaglig inträdesbarriär när det gäller marknaden för persontransporter vilket får till följd att marknaden inte är helt öppen för konkurrens. Nya aktörer har dock möjlighet att ta sig in på marknaden genom den upphandlade trafiken eller via charter- och nattågstrafik.

En annan inträdesbarriär är de höga initiala investeringskostnader som uppstår om företaget väljer att själva äga sina järnvägsfordon. Alternativet för företagen som vill in på marknaden är att leasa sina järnvägsfordon. Denna inträdesbarriär berör dock inte alla nya aktörer på persontransportmarknaden. De aktörer som får tillgång till järnvägsfordon via den upphandlade trafiken får inte de höga initiala investeringskostnaderna och har därmed lättare att ta sig in på persontransportmarknaden.

För att få utföra järnvägstrafik krävs tillstånd vilket innebär att verksamheten måste uppfylla de krav som framgår av järnvägslagen. Kraven är en viktig förutsättning för att bibehålla en hög säkerhet på järnvägsmarknaden men de utgör samtidigt ett hinder för nya aktörer som vill in på marknaden.

Den möjlighet som de nya aktörerna har att ta sig in på marknaden begränsas dock genom att den upphandlade trafiken utgörs av kontrakt som är tidsbundna, som regel i minst fem år. Detta innebär att konkurrenssituationen uppkommer endast vid tidpunkten för upphandlingen av trafiken. När upphandlingen slutförts utgör denna typ av långa kontrakt istället en inträdesbarriär.

Även persontransportmarknaden kännetecknas av stordriftsfördelar som innebär att etablerade aktörer har ett ekonomiskt försprång. Förekomsten av stordriftsfördelar underlättar inte för nya aktörer att komma in på marknaden.

Persontransportmarknaden har en mycket tydlig inträdesbarriär i form av den statliga regleringen av de interregionala persontransporterna. Genom detta begränsas nya aktörers möjlighet att ta sig in på marknaden högst påtagligt. Utöver detta finns dock ett antal andra inträdesbarriärer som alltjämt kommer att kvarstå även om marknaden öppnas helt för konkurrens. Sammanfattningsvis kan det utifrån ovanstående konstateras att inträdesbarriärerna på persontransportmarknaden är höga.

3.3.2 Leverantörernas förhandlingsstyrka

Leverantörernas förhandlingsstyrka påverkar järnvägsföretagen på persontransportmarknaden. När leverantören har en stark förhandlingsstyrka innebär det att järnvägsföretagens möjlighet att påverka tjänsternas pris och kvalitet begränsas. Avseende järnvägsmarknaden är priset på vissa tjänster under vissa förutsättningar reglerade enligt lag.

Järnvägsstyrelsen har valt att analysera styrkeförhållandena hos järnvägsföretagens leverantörer. För att få kännedom om styrkan hos leverantörerna har Järnvägsstyrelsen valt att dela in dessa i tre leverantörskategorier; infrastrukturförvaltare, underhållsverkstäder och städföretag/cateringföretag eftersom dessa leverantörskategorier skiljer sig åt. En tydlig skillnad är den variation som finns i antalet aktörer inom respektive kategori. Infrastrukturförvaltarna domineras av en aktör, underhållsverkstäderna har ett fåtal aktörer och städ/catering består av flertalet aktörer. Infrastrukturförvaltaren och underhållsverkstäderna har en betydligt mer central roll för järnvägsföretagen än städ/cateringföretagen.

Banverket förvaltar den del av järnvägsnätet som ägs av staten vilket innebär att de blir den enskilt största infrastrukturförvaltaren. Andra förvaltare av järnvägsinfrastruktur är A-Train AB, Öresundsbrokonsortiet samt Inlandsbanan AB.

Banverket är den infrastrukturförvaltare som följande analys utgår ifrån, detta har varit naturligt mot bakgrund av att majoriteten av persontransportföretagen nyttjar deras infrastruktur. Övriga infrastrukturförvaltare nyttjas i viss mån av andra persontransportföretag men det är ändå som regel i begränsad omfattning.

Majoriteten av de järnvägsföretag som intervjuats är eniga om att Banverket är den part som har den starkaste förhandlingsstyrkan. Trots detta upplever järnvägsföretagen att förändringar har skett och att det numera finns större utrymme till förhandling med Banverket. Fortfarande upplever dock vissa järnvägsföretag att förhandlingsutrymmet är mycket begränsat när det gäller kapacitetstilldelningen för banarbeten.

Vidare framkom att järnvägsföretagen anser att den nya lagstiftningen, järnvägslagen, bidragit till att förtydliga reglerna kring kapacitetstilldelningsprocessen. Detta upplever flertalet av järnvägsföretagen som positivt då det innebär att processen förenklats. Regelverket innehåller även ett krav på offentliggörande av infrastrukturförvaltarens järnvägsnätsbeskrivningar. Detta har inneburit att prioriteringskriterier och förutsättningar som råder på en spe-

cifik infrastruktur finns tillgängligt för alla järnvägsföretag. En möjlighet som tillkom vid införandet av järnvägslagen är att Järnvägsstyrelsen kan pröva tvister mellan berörda parter. Det handlar exempelvis om prövning avseende huruvida infrastrukturförvaltarens beslut i kapacitetstilldelningen, uttag av avgifter eller tillhandahållande av tjänster är förenliga med järnvägslagen. Det kan också handla om fastställelse av villkor i trafikeringsavtalen. Järnvägsstyrelsen har beslutat i ett antal tvister vilket bidrar till att förtydliga gällande regler kring kapacitetstilldelningsprocessen. Syftet med ovanstående lagreglering är att nyttjandet av infrastrukturen ska vara öppen och tillgänglig på likvärdiga villkor.

Den andra kategorin leverantörer utgörs av underhållsverkstäder, denna kategori kännetecknas av att det finns ett fåtal aktörer. Leverantörskategorin är viktig för järnvägsföretagen eftersom den utför underhåll på vagnar och dragfordon. Genom intervju svaren framkom att vissa järnvägsföretag genom avtal är bundna till ett specifikt underhållsföretag, vilket är vanligt när det gäller den upphandlade trafiken. Vid dessa förutsättningar begränsas järnvägsföretagets förhandlingsförmåga. Bland de övriga järnvägsföretagen upplevs att underhållsverkstäderna har en stark förhandlingsstyrka, större järnvägsföretag upplever dock att affärsrelationen präglas av ett mera ömsesidigt beroende. Vidare framkom vid intervjuerna att järnvägsföretagen anser att underhållsverkstäderna har delat upp marknaden geografiskt mellan sig.

Persontransportmarknaden har även en tredje kategori med leverantörer, städ/cateringföretag. Denna kategori leverantörer karakteriseras av att det finns flertalet aktörer och att dessa har en svag förhandlingsstyrka gentemot järnvägsföretagen.

Analysen visar inte någon entydig bild avseende förhandlingsstyrkan hos leverantörerna, majoriteten av järnvägsföretagen anser dock att leverantörernas förhandlingsstyrka är stark med undantag för städ/catering företagen. Järnvägsstyrelsen kan utifrån ovanstående konstatera att leverantörerna har en stark förhandlingsstyrka gentemot järnvägsföretagen. Detta på grund av att de leverantörer som har en stark förhandlingsstyrka är de mest centrala för järnvägsföretagen.

3.3.3 Kundernas förhandlingsstyrka

Om kundernas förhandlingsstyrka är stark kan detta bidra till att tvinga ner priserna i branschen, om företagen inte kan kompensera detta genom exempelvis volymökningar och prisdifferentieringar kan det leda till mindre lönsamhet. Kundernas förhandlingsstyrka har även påverkat konkurrenstrycket på persontransportmarknaden.

Persontransportföretagen har ett stort antal kunder och ska tillgodose resebehovet hos både affärs- och privatresenärer. Kunderna är som regel inte bundna till transporter på järnväg utan har möjlighet att välja annat transportslag. Persontransportföretagens kunder kräver hög punktlighet, tillförlitlighet och de är prismedvetna. Vidare blir det allt viktigare för järnvägsföretagen att kunna erbjuda resor som kunderna upplever som prisvärda. Prisvärdheten består i att järnvägsföretagen ska kunna erbjuda ett resande som motsvarar kundens förväntning i förhållande till resans pris. Denna trend har sitt ursprung i att järnvägsföretagens kunder är många till antalet och att de har olika förväntningar på resan. Detta har järnvägsföretagen bemött genom

att erbjuda ett heltäckande och varierat reseutbud. Järnvägsföretagen har därför infört en prisdifferentiering och genom denna kan de erbjuda dels högre priser och dels riktigt låga priser på resorna.

Sammanfattningsvis leder ovanstående resonemang fram till att kunderna har en stark förhandlingsstyrka. Detta bekräftas genom att persontransportföretagen kontinuerligt arbetar med att anpassa reseutbudet för att tillgodose kundernas behov.

3.3.4 Hot från substituerande tjänster

Hotet från substitut som kan ersätta ett företags tjänster har stark påverkan på konkurrensmiljön. Generellt kan man säga att det är substituten som för en bransch framåt, genom substitutet ökar differentieringen och kundnyttan.

Järnvägsföretagen på persontransportmarknaden upplever att det finns hot från substituerande tjänster. I första hand kommer hotet från transporter med personbil men även buss och flyg har nämnts. Ett fåtal av järnvägsföretagen uppger att de inte upplever att det finns någon substituerande tjänst som utgör ett hot. Järnvägsföretagen anser inte att nya transportinnovationer utgör något hot mot persontransporterna på järnväg.

I Banverkets sektorsrapport 2006⁶ framkom att järnvägens långväga persontransporter har ökat till 5,7 miljarder personkilometer vilket är den högsta nivån någonsin.

Enligt järnvägsföretagen utgör transporter med personbil deras största hot, intressant i detta sammanhang är att Banverkets sektorsrapport uppger att under 2006 har den tidigare trenden mot ökat bilresande brutits.

Järnvägsstyrelsen kan konstatera att förekomsten av hot från substituerande tjänster förekommer och att hotet är starkt. På korta resor utgörs hotet i första hand av transporter med personbil och för de längre resorna är flygtransporter ett ytterligare substitut.

3.3.5 Konkurrensmiljön bland nuvarande järnvägsföretag

I en helt konkurrensutsatt marknad avgör rivaliteten konkurrensmiljön, en marknad med många jämbördiga aktörer karaktäriseras av en stark rivalitet och en konkurrensmiljö som är krigisk.

De ensamrätter till persontransporter som vissa järnvägsföretag har idag gör att det är omöjligt att uppnå ett läge där aktörerna är jämbördiga. Mot bakgrund av detta och vid analysen av den sammanlagda styrkan hos de branschstrukturella krafterna, är det ett faktum att konkurrensmiljön är gentlemannamässig.

Marknaden för persontransporter på järnväg domineras dock till övervägande del av en aktör. Den dominerande aktören är SJ AB. Denna dominans är en naturlig följd av att bolaget har ensamrätt till interregionala persontransporter som bedrivs på kommersiella grunder. Ytterligare en orsak till att SJ AB har denna dominerande ställning är att verksamheten tidigare ingick i affärsverket Statens Järnvägar och därigenom varit verksamma sedan en lång tid tillbaka.

⁶ Banverket, (2007) *sektorsrapport 2006*

Affärsverket Statens Järnvägar delades upp 2001, vissa delar bolagiserades och i samband med detta bildades bolaget SJ AB.

Enligt SJ: s årsredovisning för 2006⁷ uppgår bolaget marknadsandelar till 90 % av den totala tågtrafiken avseende resande över 10 mil. Beräknas däremot marknadsandelarna för de persontransportföretag som ingår i nyckeltalsanalysen utifrån nettoomsättningen för räkenskapsåret 2006 uppgår SJ: s andelar endast till 52 % (se följande tabell). När beräkningar görs utifrån olika grunder kan skillnader uppstå. Järnvägsstyrelsens beräkning utgår från järnvägsföretagens nettoomsättning och på grund av att vissa av företagen har intäkter från andra verksamhetsgrenar än persontransporter på järnväg uppstår skillnader.

Omsättning/marknadsandelar persontransporter 2006

Företag	Omsättning/kr	Marknadsandel omsättning
SJ AB	6 179 000 000	51,6 %
Veolia Transport Sverige AB	4 730 413 000	39,5 %
A-Train AB	464 115 000	3,9 %
Svenska Tågkompaniet AB	246 131 389	2,1 %
Roslagståg AB	187 118 000	1,6 %
Inlandsbanan AB	129 923 174	1,1 %
Karlssongruppen AB	47 541 000	0,4 %

När marknaden domineras av en aktör kan det bidra till att nya aktörer tvekar att gå in på marknaden och i praktiken försvåras möjligheten för nyetablering. De nya aktörer som väljer att etablera sig på marknaden får som regel svårt att uppnå en god lönsamhet inom en rimlig tidsperiod.

Även om marknaden inte är helt konkurrensutsatt har ett fåtal nya aktörer etablerat sig på marknaden via den interregionala och regionala/lokala upphandlade persontrafiken samt av charter- och nattågstrafik. Dessa aktörer är både till storlek och till marknadsandel små jämfört med SJ AB. Avsaknaden av jämbördiga aktörer innebär att konkurrenstrycket på persontransportmarknaden blir lågt och att konkurrensmiljön blir gentlemannamässig. Detta innebär att den dominerande aktören sätter marknadens spelregler. Ett exempel på detta är att SJ AB är den part som avgör huruvida en linje har förutsättningar att bedrivas på kommersiella grunder. De övriga aktörerna är därför hänvisade till den trafik som den dominerande aktören inte visat intresse för det vill säga den upphandlade trafiken. Sedan januari 2007 finns öppningar på marknaden som ger möjligheter för aktörer att bedriva charter- och nattågstrafik.

Avsaknaden av jämbördiga aktörer innebär att konkurrenstrycket på marknaden blir lågt, konkurrensmiljön blir därför gentlemannamässig.

⁷ SJ AB årsredovisning 2006

3.3.6 Sammanfattning och slutsats persontransporter

Konkurrensläget på persontransportmarknaden beror på av de branschstrukturella krafterna som omger företagen:

Inträdesbarriärer för nya aktörer är höga och utgör därmed ett etableringshinder. Det är inte lätt för nya företag att ta sig in på persontransportmarknaden, konkurrensmiljön påverkas därigenom negativt.

Leverantörers förhandlingsstyrka är stark. Järnvägsföretagens mest centrala leverantörer har den starkaste förhandlingsstyrkan. Detta kan påverka prisen och kvaliteten negativt för järnvägsföretagen. Även konkurrensen på persontransportmarknaden kan påverkas negativt.

Kundernas förhandlingsstyrka är stark. Detta kan bidra till att tvinga ner priserna i branschen, möjligheterna till lönsamhet minskar därmed samt att konkurrenstrycket ökar.

Hot från substituerande tjänster är starkt främst från transporter med bil på de kortare resorna, på de längre resorna tillkommer även hotet från flyget. Däremot upplever järnvägsföretagen inte att nya transportinnovationer är något hot.

Konkurrensmiljön bland nuvarande konkurrenter är svag till följd av att marknaden för persontransporter domineras av en aktör. Detta innebär att ett mycket svagt konkurrenstryck råder. Konkurrensmiljön blir då gentlemannamässig på marknaden.

På persontransportmarknaden råder inte effektiv konkurrens. Den viktigaste orsaken till detta är att marknaden inte är helt konkurrensutsatt. Genom att SJ AB har ensamrätt till de interregionala persontransporterna som bedrivs på kommersiella grunder och A-Train AB har ensamrätt att utföra persontrafik på sträckan Arlanda – Stockholms central.

Den öppning som har skett av marknaden avser bland annat den upphandlade trafiken, konkurrensen är mycket begränsad och uppstår endast vid tidpunkten för upphandlingen. Vidare har marknaden för charter- och nattågstrafiken öppnats för konkurrens från april 2007, detta kan innebära en möjlighet för nya och etablerade aktörer på persontransportmarknaden att öka sina marknadsandelar.

Persontransportmarknadens konkurrenssituation och utveckling för 2007 har undersökts, beskrivits och analyserats av Järnvägsstyrelsen. Slutsatsen är att det inte råder någon effektiv konkurrens på persontransportmarknaden trots att den är konkurrensneutral.

3.3.7 Omvärldsfaktorer

I bilden som åskådliggör branschstrukturen för persontransportmarknaden finns omvärldsfaktorer upptagna, trots att dessa inte ingår i den så kallade femkraftsmodellen. Omvärldsfaktorerna har dock en viss påverkan på branschstrukturen och bör därför beaktas. De omvärldsfaktorer som järnvägsföretagen vid intervjutillfället ansågs ha haft den största påverkan var lagstiftning, energipriser, råvarupriser, miljöaspekten. Även bristen på lokförare omnämndes som en omvärldsfaktor som kan påverka järnvägsföretagen negativt.

4 Nyckeltalsanalys

4.1 Allmänt

De järnvägsföretag som valts ut till nyckeltalsanalysen har gods- eller persontransporter på järnväg som huvudnäring. För vissa av företagen består verksamheten även av andra transportslag och övrig kringverksamhet. I det underlag som Järnvägstyrelsen haft tillgång till har det inte funnits möjlighet att genom beräkning särskilja dessa olika verksamheter.

Nyckeltalen har beräknats utifrån resultat- och balansräkningar i järnvägsföretagens årsredovisningar för räkenskapsåret 2006 samt för brutet räkenskapsår avslutat senast 30 april 2007. Dessa årsredovisningar har inhämtats från Bolagsverket⁸. Även i nyckeltalsanalysen har marknaden delats in i två delmarknader, godstransportmarknaden och persontransportmarknaden, till följd av att förutsättningarna på dessa delmarknader skiljer sig åt.

I nyckeltalsanalysen har två olika ansatser använts för att se järnvägsföretagens och de två delmarknadernas lönsamhet, effektivitet och stabilitet. I den första ansatsen analyseras trenden, vilket innebär att en undersökning av nyckeltalen skett över tiden för att kunna se och följa järnvägsföretagens ekonomiska utveckling. Den andra ansatsen innebär att man jämför nyckeltalen för järnvägsföretagen på de olika delmarknaderna med varandra, för att få en bild av delmarknadens ekonomiska utveckling.

4.1.1 Definitioner vid nyckeltalsberäkningen

Vid nyckeltalsberäkningen har Sveriges Finansanalytikers Förenings⁹ definitioner använts:

- Avkastning operativt kapital = rörelseresultat/genomsnittligt operativt kapital
- Avkastning på totalt kapital = rörelseresultat + finansiella intäkter/genomsnittlig balansomslutning
- Rörelsemarginal = rörelseresultat/nettoomsättning
- Vinstmarginal = resultat efter finansnetto/nettoomsättning
- Omsättningshastighet operativt kapital = nettoomsättning/genomsnittligt operativt kapital
- Omsättning per anställd = nettoomsättning/antal anställda
- Soliditet = beskattat eget kapital + obeskattade reserver (efter avdrag för latent skatt med 30 %)/summa tillgångar

⁸ Bolagsverket/Näringslivsregistret

⁹ Sveriges Finansanalytikers Förening, (2005) *Finansanalytikernas rekommendationer*. Linderoths tryckeri, Vingåker

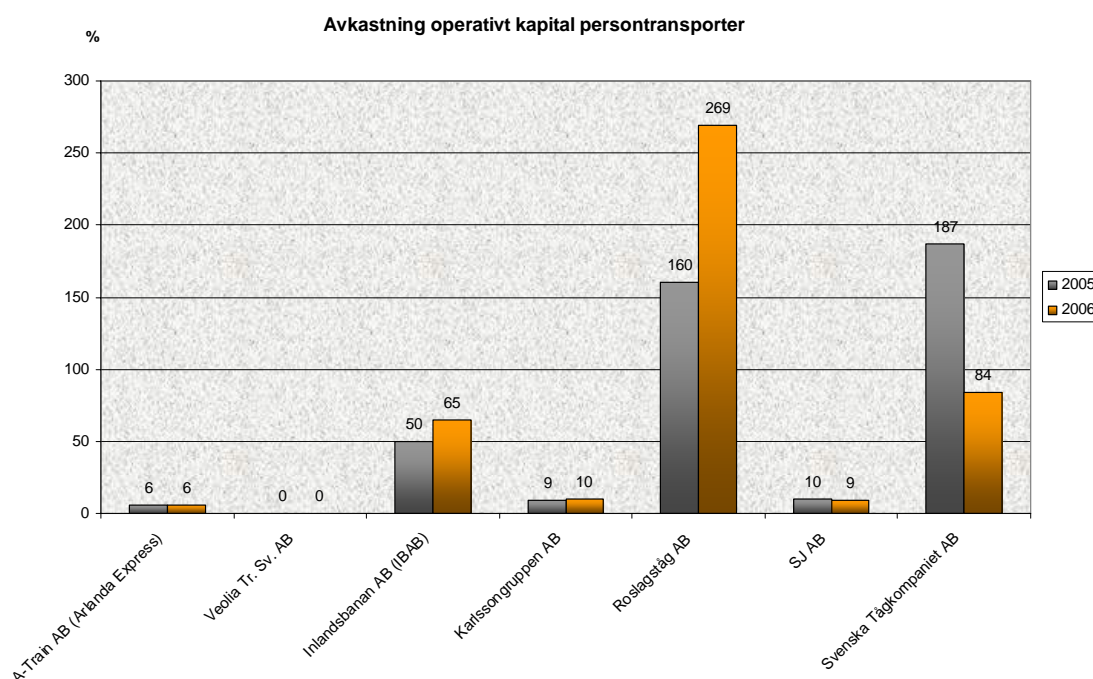
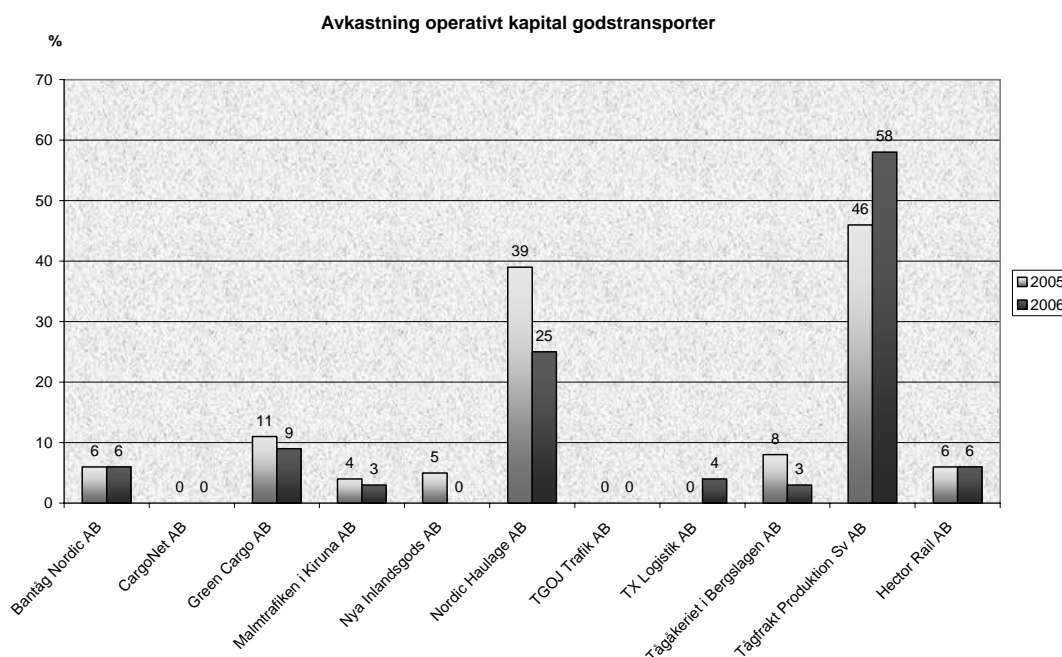
4.2 Lönsamhet och effektivitet

För att ett företag ska kunna överleva på lång sikt behöver det vara lönsamt. Marknaden och konkurrensen kräver att företaget utvecklas och anpassar sig till nya behov, denna förändringsprocess kräver ständigt nya resurser bland annat i form av kapital. Alternativet är att låna kapital men på lång sikt är detta inte möjligt som enda alternativ, eftersom finansiärer vill att företaget ska ha en förmåga att betala tillbaka lånen med egna medel. Lönsamheten är därför en förutsättning för överlevnad. Nyckeltalen för lönsamhet består av två kategorier, den ena mäter endast resultaträkningen och den andra mäter hur resultat och balansräkning samverkar. Båda kategorierna av nyckeltalen för lönsamhet mäter effektivitet, det vill säga hur mycket företagen lyckas uppnå vid en given insats. I det följande avsnittet kommer nyckeltalen för lönsamhet och effektivitet att beskrivas, visas och analyseras.

4.2.1 Avkastning operativt kapital

Avkastning operativt kapital visar rörelsens avkastning oberoende av finansiella tillgångar och oberoende av finansiering. Måttet är därför användbart vid lönsamhetsjämförelser mellan olika företag. Jämförelser mellan företag bör dock ske med viss försiktighet på grund av att storleken på det operativa kapitalet skiljer sig åt.

Avkastningen 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 utnyttjas för att skapa vinst. Om företaget har visat negativt rörelseresultat har ingen beräkning gjorts av nyckeltalet, detta anges som 0 % i diagrammet.



Avkastning operativt kapital godstransporter

Inom godstransportmarknaden ligger avkastningen på operativt kapital i intervallet 3 - 58 %. Tågfrakt Produktion Sverige AB visar den högsta avkastningen och är det godstransportföretag som tillsammans med TX Logistik AB har ökat avkastningen jämfört med föregående år. De övriga aktörerna har oförändrad eller minskad avkastning jämfört med föregående år. Tågfrakt Produktion Sverige AB och Nordic Haulage AB har betydligt högre avkastning på operativt kapital jämfört med övriga godstransportföretag. Detta har sin grund i att dessa företag har ett förhållandevis litet operativt kapital och detta i kombination med ett positivt rörelseresultat ger ett stort procentuellt utslag.

Avkastning operativt kapital persontransporter

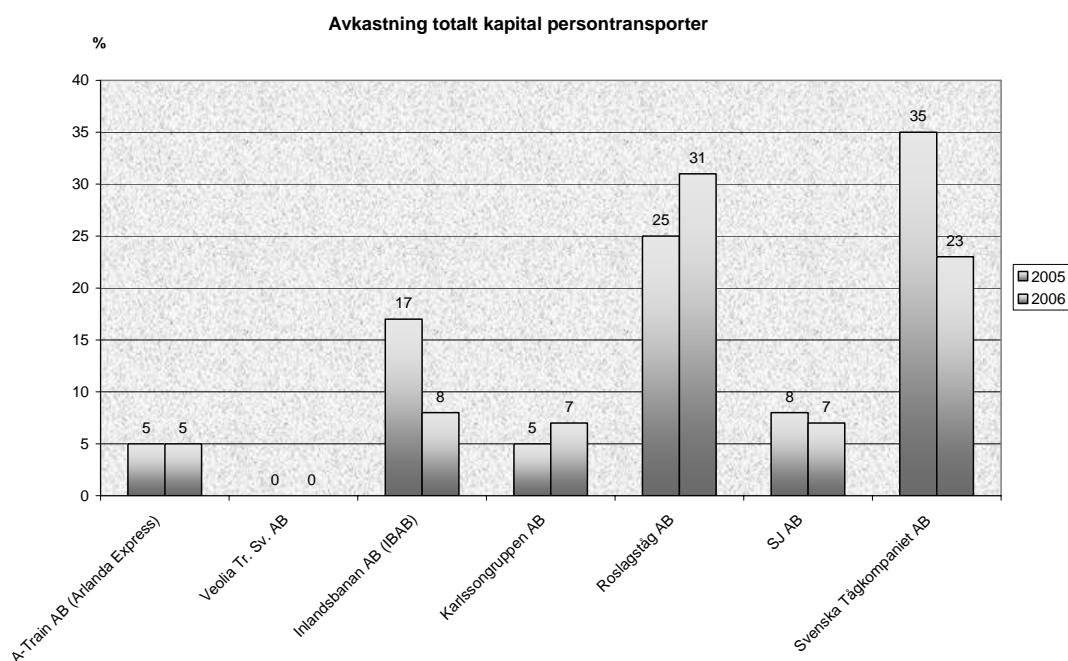
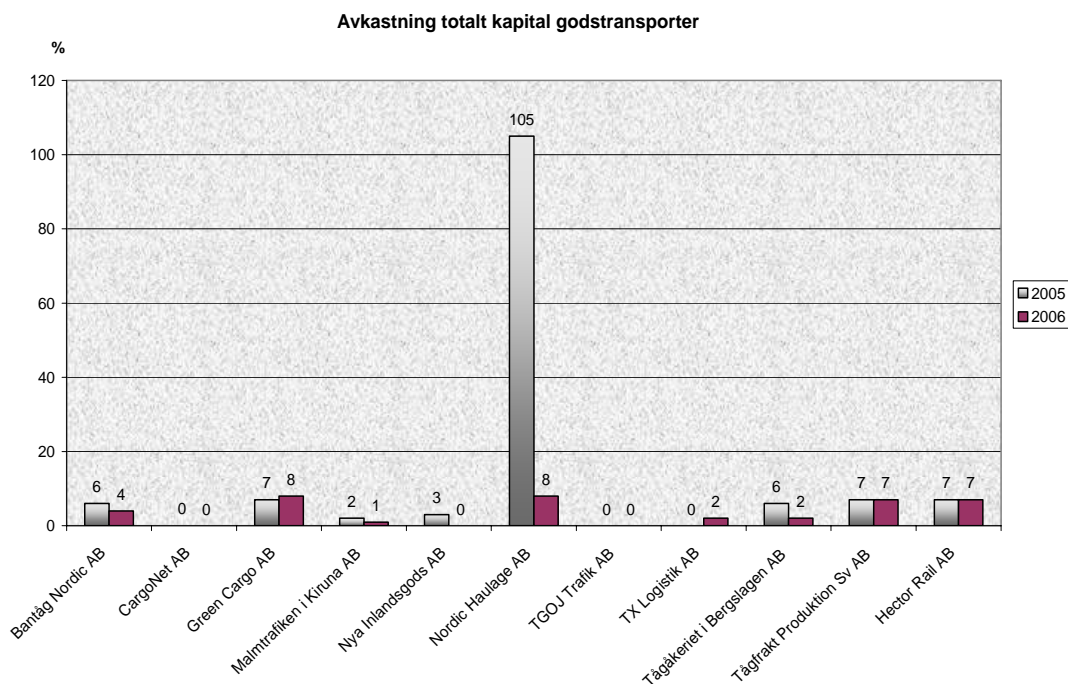
Det är stor spridning på avkastning operativt kapital mellan företagen på persontransportmarknaden. De sju valda företagen har en avkastning på operativt kapital mellan 3 % och 269 %. Diagrammet visar att Roslagståg AB och Svenska Tågkompaniet AB har avsevärt högre avkastning på operativt kapital än de övriga persontransportföretagen. Det beror bland annat på att dessa två företag disponerar dragfordon och vagnar genom den upphandlade trafiken, detta medför att dessa företags operativa kapital blir jämförelsevis lågt. Ett lågt operativt kapital ger stor procentuell effekt vid ett positivt rörelseresultat och driver på detta nyckeltal. Inlandsbanan AB, Karlssongruppen AB och Roslagståg AB har ökat avkastningen på det operativa kapitalet jämfört med föregående år. Två aktörer har minskat företagets avkastning på det operativa kapitalet, de övriga aktörerna på persontransportmarknaden har i stort sett oförändrad avkastning jämfört med föregående år.

Genomsnittlig avkastning operativt kapital	2005	2006
Godstransporter	7,7 %	10,4 %
Persontransporter	52,7 %	63,1 %

I tabellen framkommer att det finns stor procentuell skillnad på den genomsnittliga avkastningen på det operativa kapitalet vid en jämförelse mellan de två delmarknaderna. Trenden för de två delmarknaderna är att avkastningen ökat sedan föregående år. På persontransportmarknaderna ligger den genomsnittliga avkastningen på det operativa kapitalet betydligt högre än på gods-transportmarknaden. Godstransportföretagen har som regel betydligt högre operativt kapital, vilket är en av orsakerna till att denna marknad har lägre genomsnittligt avkastning på operativt kapital.

4.2.2 Avkastning totalt kapital

Vid analys av avkastningen på totalt kapital kan utvärdering göras av hur effektivt tillgångarna har kunnat utnyttjas för att skapa överskott, vinst. Måttet visar räntabiliteten, förräntningen, på företagets samlade tillgångar utan hänsyn till olika val av finansiering, eftersom de finansiella kostnaderna inte ingår vid beräkningen. Om företaget har visat negativt rörelseresultat har ingen beräkning gjorts av nyckeltalet, detta anges som 0 % i diagrammet.



Avkastning totalt kapital godstransporter

Avkastningen på det totala kapitalet ligger i intervallet 1 - 8 %. Jämfört med föregående år är det fyra företag som har minskat avkastning på totalt kapital. Två företag, Green Cargo och TX Logistik AB, har ökat och resterande företag har i stort sett oförändrad avkastning på det totala kapitalet. För 2006 är det endast tre aktörer på marknaden som visar negativa rörelseresultat, det är en aktör mindre än under 2005. Noterbart är att Nordic Haulage AB startade sin verksamhet under 2005 och de genererade då ett positivt rörelseresultat. Detta positiva rörelseresultat tillsammans med en liten genomsnittlig balansomslutning drev på företagets avkastning på totalt kapital, denna blev för 2005 hela 105 %. För 2006 har dock Nordic Haulage AB: s avkastning på totalt kapital gått ner till en nivå som överensstämmer med nivån hos de övriga godstransportföretagen. Sammanfattningsvis kan Järnvägsstyrelsen konstatera att avkastningen på det totala kapitalet ligger på en relativt oförändrad nivå för merparten av godstransportföretagen.

Avkastning totalt kapital persontransporter

Avkastningen på det totala kapitalet på persontransportmarknaden ligger för de valda aktörerna i intervallet 5-31 %. För tre av företagen har avkastningen minskat jämfört med föregående år, för två företag har den ökat och för ett företag ligger den på samma nivå som föregående år. Veolia Transport Sverige AB är det enda persontransportföretaget av de undersökta som visar ett negativt rörelseresultat (därmed har ingen beräkning gjorts av nyckeltalet). Diagrammet visar relativt stora förändringar i avkastningen på det totala kapitalet för tre av företagen, oavsett om det är positiva eller negativa förändringar. A-Train AB: s avkastning är oförändrad och SJ AB: s är endast marginellt förändrat jämfört med föregående år, vilket indikerar på stabilitet avseende positivt resultat och tillgångar.

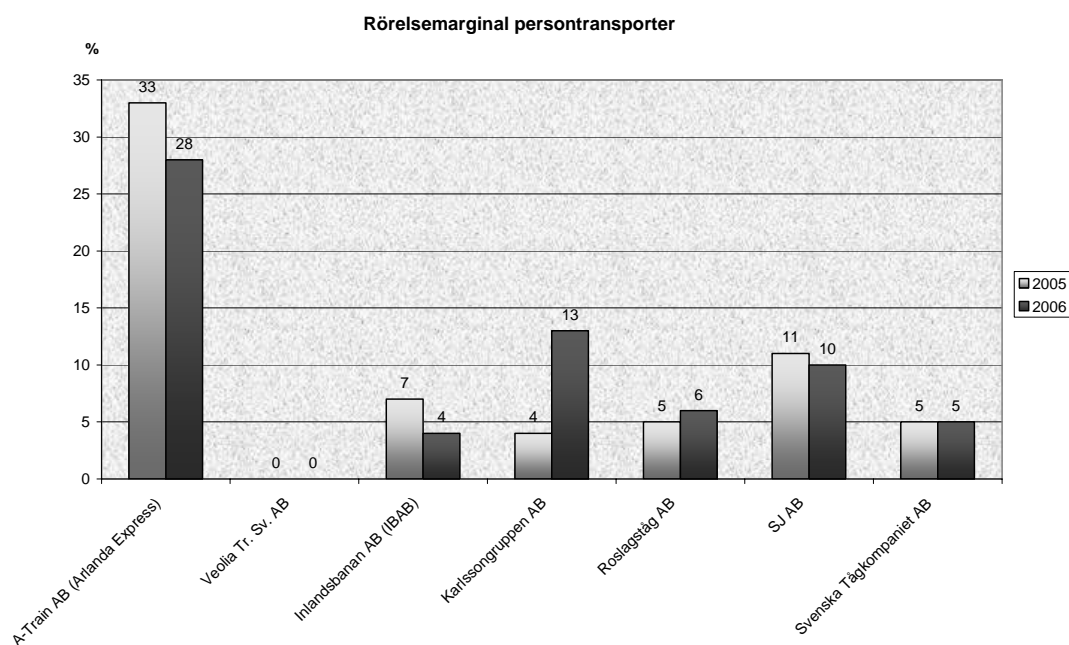
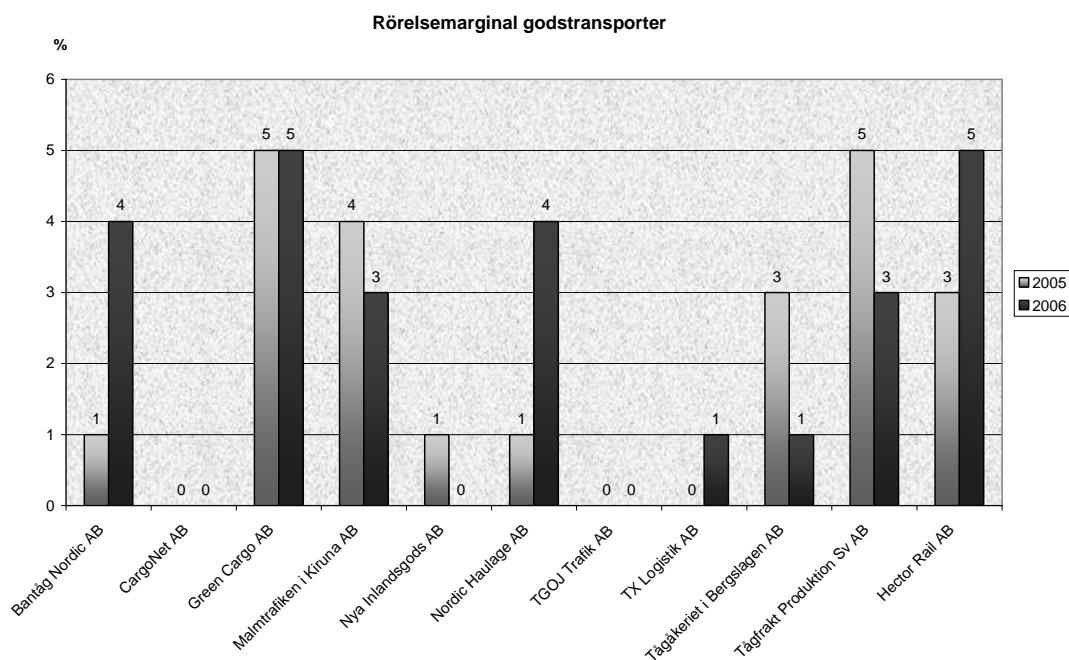
Genomsnittlig avkastning tot. kapital	2005	2006
Godstransporter	3,2 %	3,6 %
Persontransporter	11,8 %	11,6 %

Ovanstående tabell visar att persontransportmarknaden har högre genomsnittlig avkastning på det totala kapitalet än vad godstransportföretagen uppnår på sin marknad. Positivt är att godstransportmarknaden har ökat avkastningen på det totala kapitalet jämfört med föregående år.

Räntabiliteten på totalt kapital utvärderar hur effektivt tillgångarna har kunnat utnyttjas för att skapa överskott utan hänsyn till val av finansiering. Detta leder till att nyckeltalet fungerar bra att följa över tiden och vid jämförelser mellan företag.

4.2.3 Rörelsemarginal

Rörelsemarginalen visar hur stor del av företagets fakturering som blivit över för att täcka räntor, skatt och resultat (vinst). Måttet är ett nyckeltal som baserar sig på företagets resultaträkning och visar därför främst hur effektivt företagets volym, marknadsandelar och personal nyttjas för att skapa vinst. Måttet är svårt att använda för att jämföra mellan olika företag eftersom det påverkas av förädlingsgrad och kapitalintensitet. Nyckeltalet är dock väl-etablerat och används ofta av företagen själva, därför ingår den i nyckeltalsanalysen.



Rörelsemarginal godstransporter

Rörelsemarginalen för godstransportföretagen ligger mellan 1-5 %, vilket även var intervallet för rörelsemarginalen 2005. Fem av företagen har ökat rörelsemarginalen och tre har minskat den jämfört med föregående år. Tre företag redovisar negativt rörelseresultat och därför har ingen rörelsemarginal beräknats för dem. Sammanfattningsvis kan det konstateras att rörelsemarginalerna för godstransportföretagen generellt sett ligger på en låg nivå och förändringarna mellan åren är marginella. En låg rörelsemarginal innebär att intäkterna från faktureringen i stort sett endast räcker till att täcka driftskostnader och avskrivningar samt nedskrivningar. Den återstående marginalen för att täcka räntor, skatter och vinster blir därigenom mycket liten.

Rörelsemarginal persontransporter

Rörelsemarginalen hos persontransportföretagen är i intervallet 4 - 28 %. Två företag har ökat, fyra har minskat rörelsemarginalen jämfört med föregående år. Ett företag visar negativt rörelseresultat därmed har ingen beräkning av rörelsemarginal gjorts för företaget. A-Train AB visar den högsta rörelsemarginalen för både 2005 och 2006 vilket tyder på en god effektivitet men är samtidigt en nödvändighet för att täcka företagets finansieringskostnad i form av räntor. Det kan konstateras att hälften av företagen har en mycket liten eller ingen förändring av rörelsemarginalen, de övriga företagen visar på en större variation av rörelsemarginalen mellan de två åren.

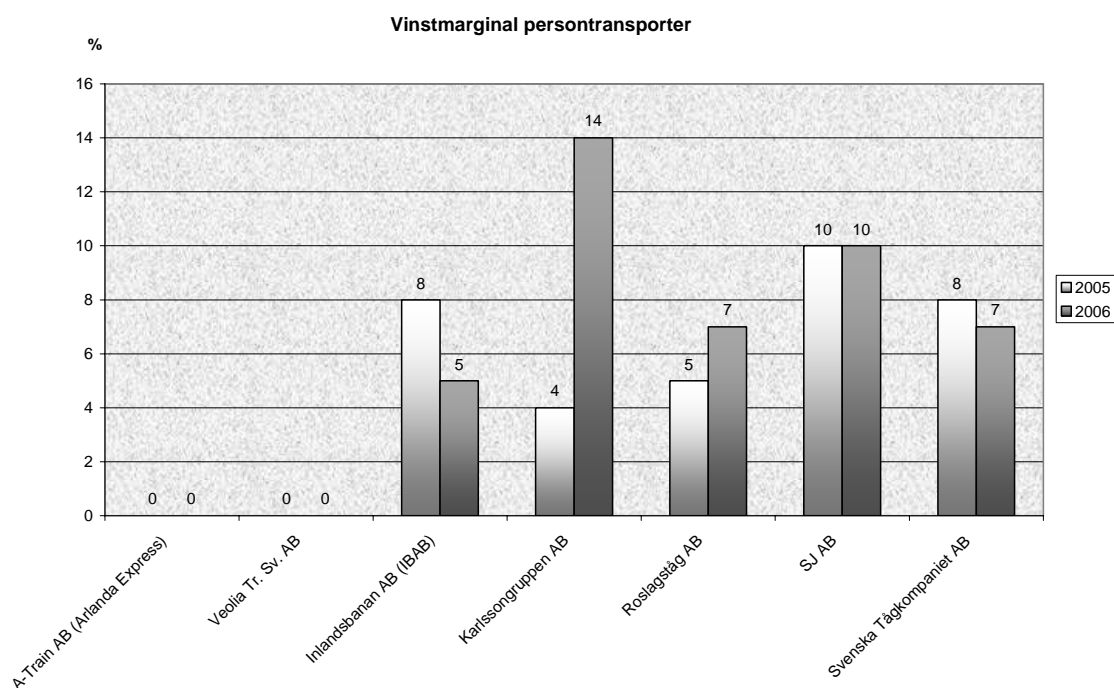
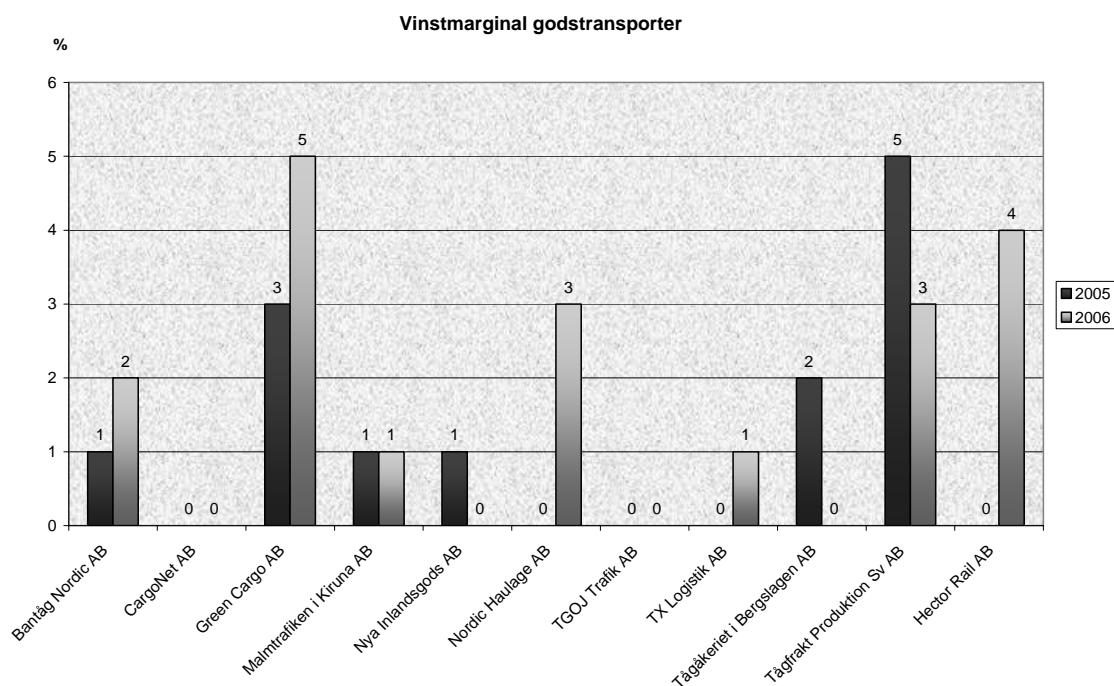
Genomsnittlig rörelsemarginal	2005	2006
Godstransporter	1,9 %	2,3 %
Persontransporter	8,2 %	9,6 %

I tabellen ovan visas att både godstransportföretagens och persontransportföretagens genomsnittliga rörelsemarginal har ökat jämfört med föregående år. Nivåerna för rörelsemarginalen är dock högre på persontransportmarknaden än vad den är på godstransportmarknaden.

Vid tolkning av rörelsemarginalens nivå bör hänsyn tas till om företaget hyr eller äger sina anläggningstillgångar. Generellt kan en lägre marginal accepteras när ett företag hyr eller leasar sina tillgångar, företaget behöver då inte täcka kostnader för finansiering av egna tillgångar i form av räntor.

4.2.4 Vinstmarginal

Företagen har en mängd kostnader för att driva verksamheten och dessa kostnader måste täckas. Vid beräkning av vinstmarginalen används därför resultat efter finansnetto. Vinstmarginalen visar hur stor del av faktureringen som blivit över sedan alla kostnader förutom skatt är täckta. Vinstmarginalen är svår att använda för att göra jämförelser över tiden eller mellan företag eftersom den påverkas av förändringar i kapitalstrukturen.



Vinstmarginal godstransporter

På godstransportmarknaden varierar vinstmarginalen för 2006 mellan 1- 5 %, detta var även intervallet för 2005. Positivt för godstransportmarknaden är att fem företag har ökat vinstmarginalen jämfört med föregående år. Tre företag har minskat och övriga aktörer har oförändrad vinstmarginal jämfört med föregående år. Spridningen på vinstmarginalnivån mellan företagen på godstransportmarknaden är liten, detta gäller även för förändringen mellan åren.

Vinstmarginal persontransporter

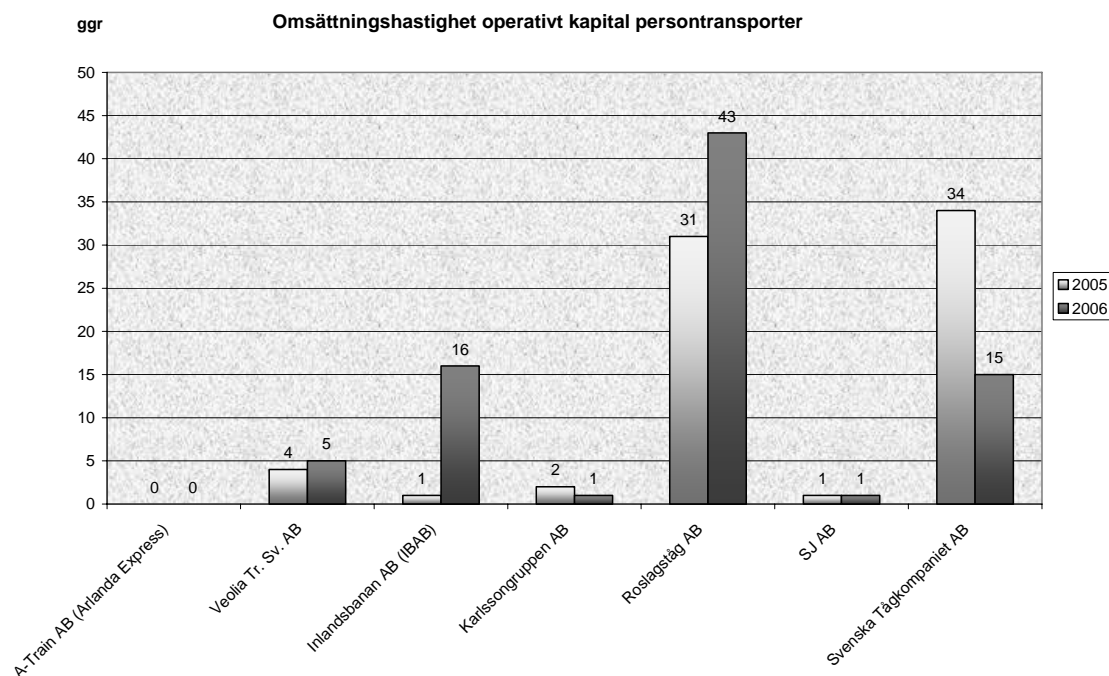
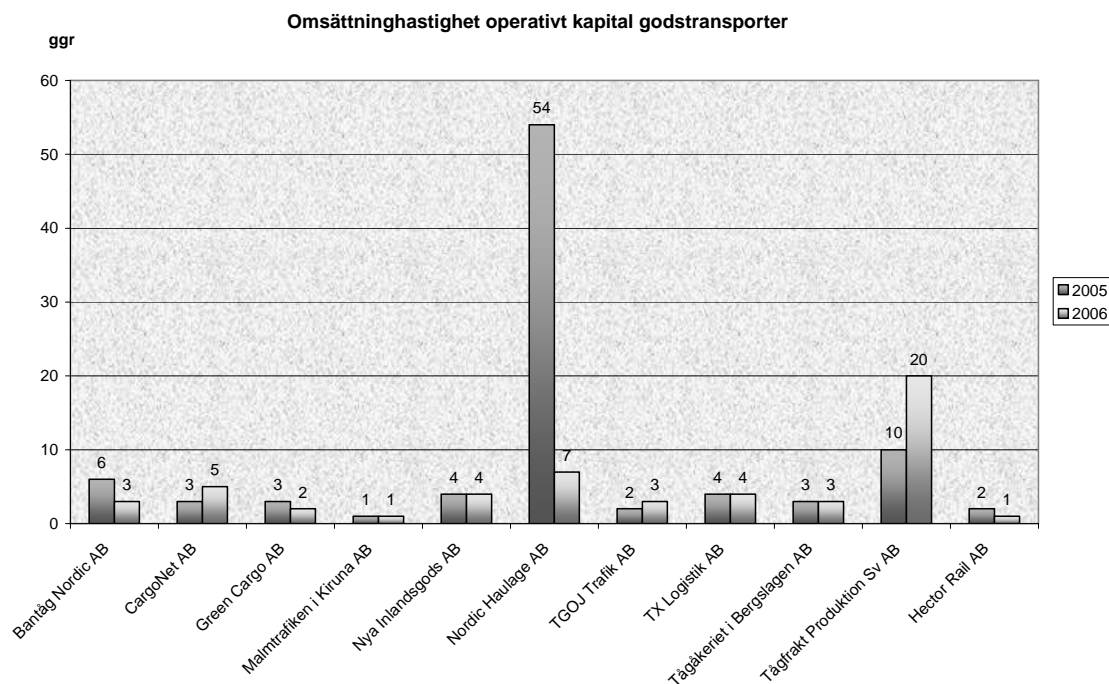
Vinstmarginalen ligger i intervallet 5-14 % på persontransportmarknaden och jämfört med föregående år har tre företag ökat marginalen, två företag har minskat och övriga har oförändrad vinstmarginal. Karlssongruppen AB:s stora skillnad i vinstmarginal mellan de två åren, kan härledas till att företaget under räkenskapsåret 2006 halverat sin nettoomsättning, samtidigt som resultat efter finansnetto har ökat. För de övriga företagen som har en vinstmarginal, har små förändringar skett mellan åren.

Genomsnittlig vinstmarginal	2005	2006
Godstransporter	1,1 %	1,7 %
Persontransporter	4,9 %	5,6 %

I ovanstående tabell framkommer att vinstmarginalen ökat mellan de två åren för både godstransportföretagen och persontransportföretagen samt att persontransportföretagen ligger på högre vinstmarginalnivåer än godstransportföretagen. Detta nyckeltal utvärderar hur effektivt verksamheten bedrivits.

4.2.5 Omsättningshastighet operativt kapital

Omsättningshastigheten för operativt kapital visar hur många gånger per år som kapitalet kan frigöras för att återanvändas vid den affärsvolym man arbetar med. Kapitalomsättningshastigheten för det operativa kapitalet visar hur mycket kapital verksamheten kräver oberoende av finansiella tillgångar och finansiering. Nyckeltalet är därför ett bra mått vid jämförelser mellan olika företag.



Omsättningshastighet operativt kapital godstransporter

Det operativa kapitalet hos företagen på godstransportmarknaden har en omsättningshastighet mellan 1 och 20 gånger under räkenskapsåret. Cirka hälften av aktörerna har ökat omsättningshastigheten på företagets operativa kapital jämfört med föregående år, en aktör har i stort sett oförändrad omsättningshastighet. De resterande aktörerna har minskat omsättningshastigheten.

Nordic Haulage AB: s höga omsättningshastighet på det operativa kapitalet räkenskapsåret 2005 beror i första hand på att bolaget då var nystartat och att det operativa kapitalet var litet. Vidare har Tågfrakt Produktion Sverige AB fördubblat omsättningshastighet på det operativa kapitalet jämfört med föregående år, detta beror i första hand på att nettoomsättningen ökat betydligt mellan de två åren. Bortsett från Nordic Haulage AB och Tågfrakt Produktion Sverige AB skiljer det inte särskilt mycket mellan de övriga företagens omsättningshastighet på det operativa kapitalet mellan de två åren.

Omsättningshastighet operativt kapital persontransporter

Omsättningshastigheten för det operativa kapitalet för persontransportföretagen varierar mellan 1 till 43 gånger under perioden. Fyra av aktörerna har ökat omsättningshastigheten, två aktörer har minskat denna och en aktör har oförändrad omsättningshastighet på det operativa kapitalet. Det råder en stor skillnad i hur hög omsättningshastighet företagen har. Detta beror inte enbart på företagets effektivitet utan det har även sin grund i att storleken på det operativa kapitalet skiljer sig åt mellan företagen.

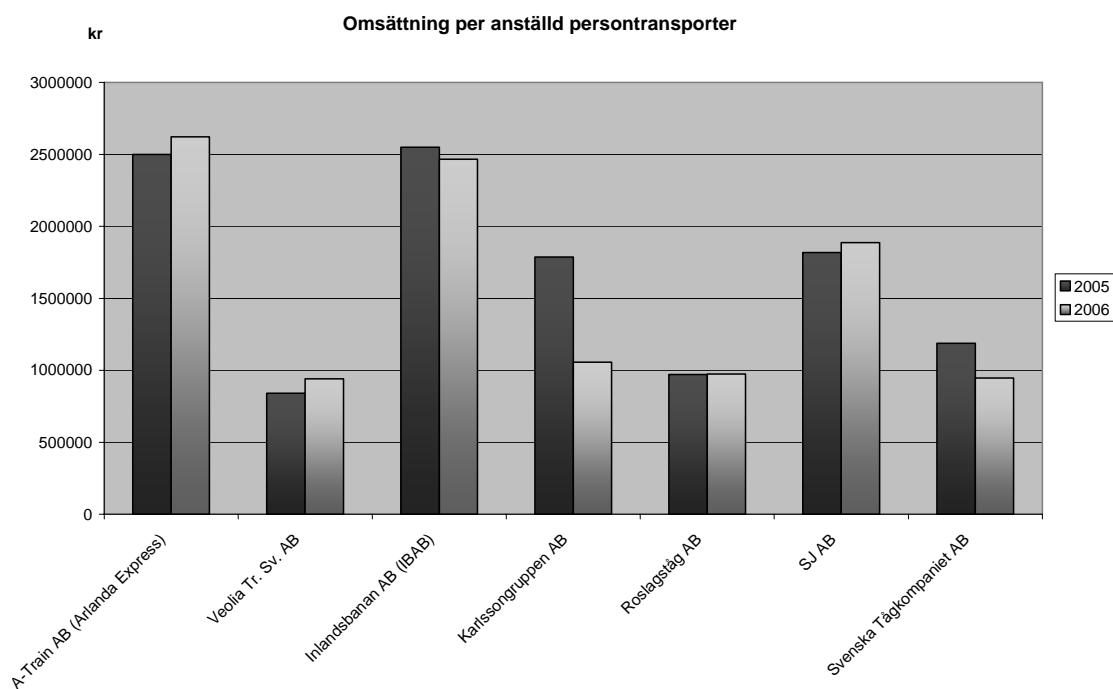
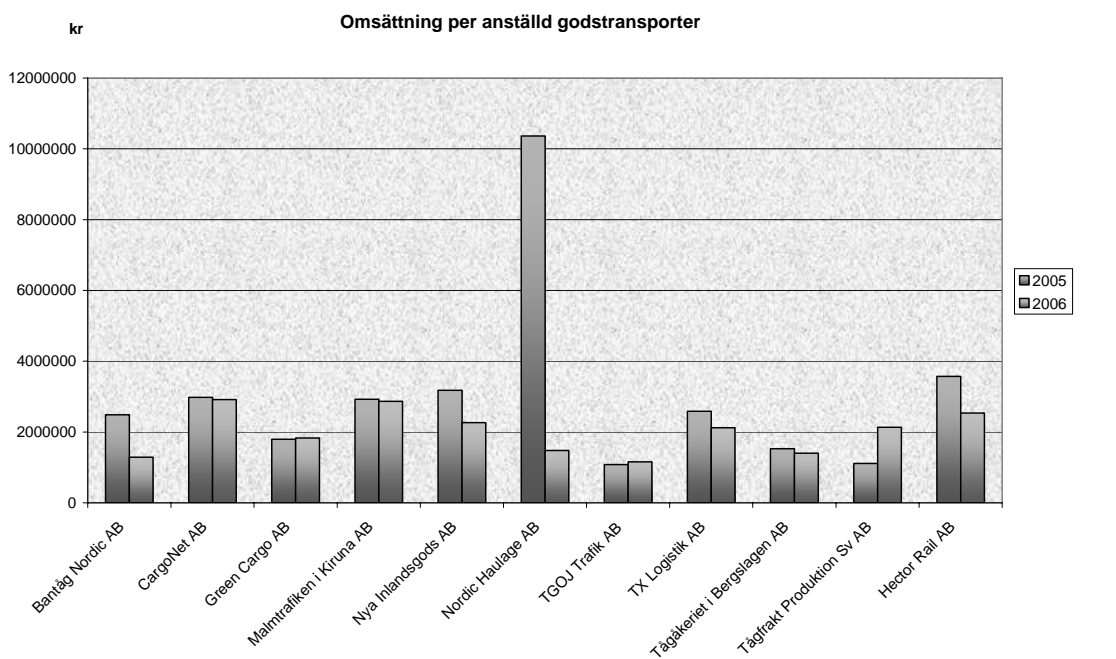
Genomsnittlig omsättningshastighet operativt kapital	2005	2006
Godstransporter	8,5 ggr	4,7 ggr
Persontransporter	10,3 ggr	11,4 ggr

Ovanstående tabell visar att den genomsnittliga omsättningshastigheten på det operativa kapitalet för godstransporter har minskat jämfört med föregående år. Denna minskning har sin grund och förklaring i det faktum att Nordic Haulage AB avseende räkenskapsåret 2005 hade ett avsevärt mycket högre värde på detta nyckeltal. Detta får ett stort genomslag på den genomsnittliga omsättningshastigheten på operativt kapital. Om man vid analysen väljer att bortse från Nordic Haulage AB: s mycket höga värde 2005 blir resultatet istället en liten genomsnittligökning. För persontransporter har den genomsnittliga omsättningshastigheten på det operativa kapitalet ökat något sedan 2005.

En hög omsättningshastighet innebär att företaget kan driva sin verksamhet med en mindre mängd operativt kapital och har då möjlighet att minska på lånen. Därigenom kan företagets räntekostnader minskas och en högre vinst kan genereras, vilket innebär ett effektivare kapitalutnyttjande som minskar kapitalvolymen och ökar vinsten.

5.2.6 Omsättning per anställd

Detta nyckeltal visar hur mycket varje anställd omsätter i genomsnitt, det utgör ett grovt mått på företagets produktivitet. Måttet kan användas för jämförelser över tiden, men är osäkrare vid jämförelser mellan olika företag eftersom det inte beaktar vare sig förädlingsgrad eller kapitalintensitet. Detta innebär att måttet bör användas med viss reservation vid jämförelse mellan olika företag. Måttet är dock intressant till följd av att branschen är relativt personalintensiv till sin karaktär, vid en jämförelse över tiden för respektive företag kan måttet ge en indikation på företagets produktivitet.



Omsättning per anställd godstransport

För företagen på godstransportmarknaden har omsättningen per anställd inte förändrats så mycket mellan åren 2005 och 2006. Omsättningen ligger mellan cirka 1300 tkr till cirka 2900 tkr per anställd för 2006. För Nordic Haulage AB har dock omsättningen per anställd förändrats mycket mellan de två åren. Denna förändring beror dels på att företagets omsättning per anställd för 2005 beräknades på ett förlängt räkenskapsår om 15 månader, dels att verksamheten var nystartad.

Omsättning per anställd persontransport

För merparten av persontransportföretagen har omsättningen per anställd inte förändrats så mycket mellan åren 2005 och 2006. Omsättningen ligger mellan cirka 900 tkr till cirka 2600 tkr per anställd för 2006. Denna variation i omsättningen per anställd beror på att det är en stor variation i antal anställda mellan företagen.

Godstransporter omsättning och antal anställda 2006

Företag	Omsättning/kr	Anst.
Green Cargo AB	5 204 000 000	2 842
CargoNet AB	469 657 000	161
Malmtrafik i Kiruna AB	449 314 000	157
TGOJ Trafik AB	212 014 000	183
Hector Rail AB	131 959 000	52
Tågakeriet i Bergslagen AB	109 267 906	78
Nya Inlandsgods AB (konkurs 2007-07)	74 723 272	33
TX Logistik AB	57 146 640	27
Bantåg Nordic AB	9 025 834	7
Tågfrakt Produktion Sv. AB	8 530 624	4
Nordic Haulage AB	5 903 770	4

Persontransporter omsättning och antalet anställda 2006

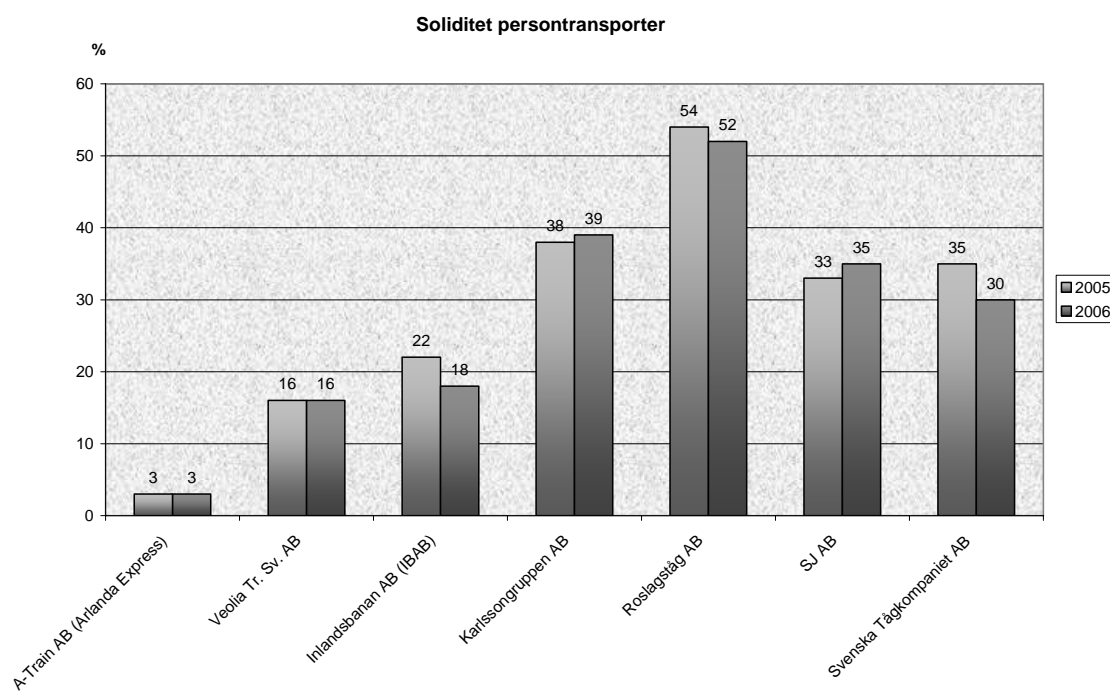
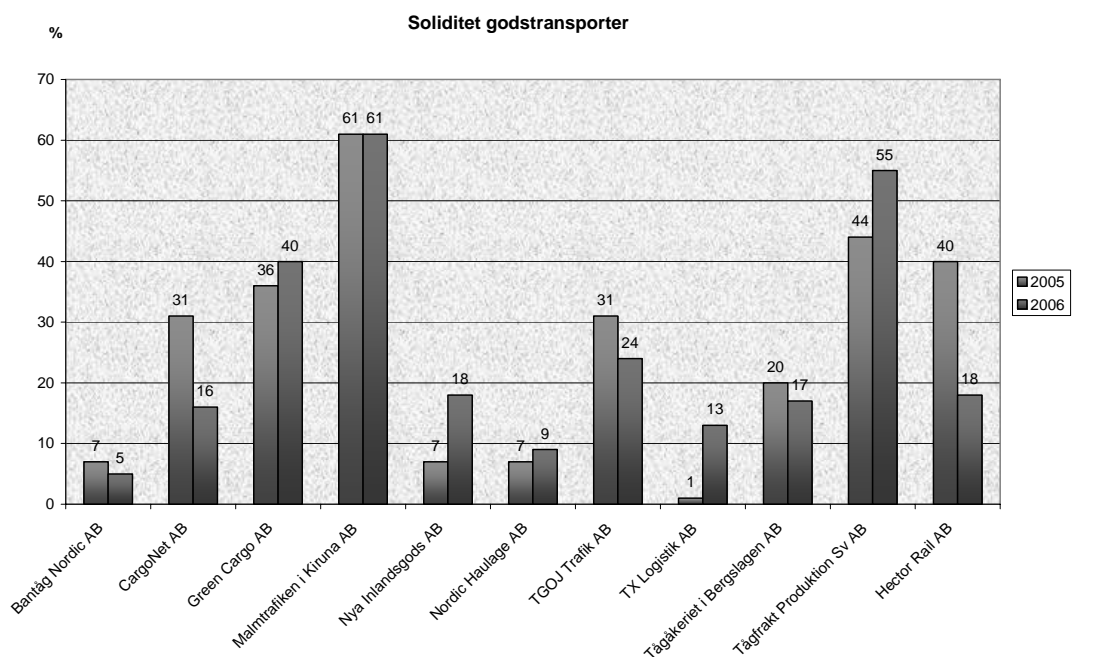
Företag	Omsättning/kr	Anst.
SJ AB (Moderbolaget)	6 179 000 000	3 273
Veolia Tr. SV. AB	4 730 413 000	5 023
A- Train AB	464 115 000	177
Svenska Tågkompaniet AB	246 131 389	260
Roslagståg AB	187 118 000	192
Inlandsbanan AB	129 923 174	51
Karlssongruppen AB	47 541 000	45

4.3 Stabilitet

Det finns alltid risker med att driva ett företag och ett problem kan vara att företaget får svårt att betala sina skulder och att pengarna inte räcker till den löpande verksamheten. Om en sådan situation uppstår kan hela företagets fortsatta verksamhet och överlevnad äventyras. Stabiliteten är därmed ett av de viktigaste områdena att kontrollera och analysera. Kontroll av stabilitet och överlevnadsförmåga görs i nyckeltalsanalysen genom att beräkning och analys av soliditeten görs.

4.3.1 Soliditet

Soliditeten visar företagets betalningsförmåga på lång sikt, det vill säga att tidsperspektivet överstiger ett år. Måttet är ett uttryck för den andel av företagets tillgångar som är finansierade med eget kapital. Vid beräkningen av soliditet används justerat eget kapital det vill säga att de obeskattade reserverna delas upp på eget kapital med 70 % och latent skatteskuld 30 %. Desto högre soliditeten är desto större är företagets förmåga att betala och motstå förluster. En låg soliditet innebär att företaget har en större andel tillgångar som är lånefinansierade, vilket innebär en högre risknivå. Den högre andelen främmande kapital gör företaget mera känsligt för förändringar i räntekostnader och amorteringar. Generellt kan man säga att desto högre affärsrisken och konkurrensen är, desto högre måste soliditeten vara. Soliditeten beskrivs även som ”förmågan att motstå förluster”, eftersom förluster avräknas mot eget kapital. Vid en mycket låg soliditetsnivå kan även små förluster leda till likvidationsplikt genom att det egna kapitalet förbrukats mycket snabbt.



Soliditet godstransportmarknaden

Variationen i godstransportföretagens soliditetsnivå är relativt stor, den ligger i intervallet 5-61 %. Ungefär hälften av aktörerna har ökat sin soliditet och hälften har minskat sin soliditet jämfört med föregående år. Malmtrafik i Kiruna AB har den högsta soliditeten under både 2005 och 2006, vilket tyder på att företaget har en bra stabilitet i sin kapitalstruktur. Företagets långsiktiga förmåga att betala och motstå förluster är hög och risken att företaget kan antas få ekonomiska problem är låg. Diagrammet visar att det finns ett antal företag som har en soliditetsnivå som är mycket låg och eventuellt kan det leda till att dessa företag kan få likviditetsproblem.

Soliditet persontransportmarknaden

Nivån för persontransportföretagens soliditet har i likhet med godstransportföretagen inte förändrats så mycket sedan räkenskapsåret 2005. Trots att Roslagståg AB har minskat sin soliditet jämfört med föregående år har de fortfarande den högsta soliditeten av de företag som ingår i analysen. Företagets soliditet på 52 % indikerar att företaget har en långsiktigt god förmåga att motstå förluster. A-Train AB har den lägsta soliditetsnivån, endast 3 %, vilket indikerar att företagets finansiering till stor del har skett med hjälp av främmande kapital.

Genomsnittlig soliditet	2005	2006
Godstransporter	25,2 %	25,0 %
Persontransporter	25,8 %	27,7 %

Av tabellen framkommer att den genomsnittliga soliditetsnivån inte har förändrats nämnvärt mellan de två åren för godstransporter. Den genomsnittliga soliditetsnivån för persontransporter visar däremot en ökning för 2006 jämfört med 2005.

En hög soliditet innebär att den långsiktiga förmågan att betala och motstå förluster är större. Om det egna kapitalet är litet (låg soliditet) är risken större att företagets lån inte kan återbetalas, vidare kan det påverka företagets möjlighet att få nya lån.

4.4 Sammanfattning av nyckeltalsanalysen

Järnvägsstyrelsen konstaterar att den genomsnittliga lönsamheten för godstransporter har ökat något under 2006. Detta har sin grund i att det vid analysen av de genomsnittliga nyckeltalen avseende lönsamhet framkom att samtliga har ökat, med undantag för genomsnittlig omsättningshastighet på operativt kapital.

Avseende företagets stabilitet har den genomsnittliga soliditeten minskat marginellt mellan åren 2005/2006. Den ligger på 25 % för 2006. Vissa av godstransportföretagens soliditetsnivåer är dock mycket låga, vilket leder till att dessa företags förmåga att motstå förluster är låg och i förlängningen kan detta leda till konkurs.

Järnvägsstyrelsen kan även konstatera att den genomsnittliga lönsamheten för persontransporter har ökat under 2006. Detta har sin grund i att det vid analysen av de genomsnittliga nyckeltalen avseende lönsamhet framkom att samtliga har ökat, med undantag för avkastning på totalt kapital som visar på en mycket marginell minskning.

Vidare har även den genomsnittliga soliditetsnivån, stabiliteten, för persontransporter ökat och ligger på 27,7 % för 2006. Utifrån nyckeltalsanalysen kan det konstateras att när de enskilda företagens rörelsemarginal jämförs med vinstmarginal kan stor skillnad uppstå. Denna skillnad visar på att det skiljer mellan företagets nivå på finansiella intäkter och kostnader. Vid en sådan jämförelse kan det noteras att vissa

järnvägsföretags rörelsemarginal används till att betala företagets finansiella kostnader och någon vinstmarginal återstår inte efter detta.

Vid en jämförelse mellan persontransporter och godstransporter visar det sig att avkastningen på operativt kapital ligger på en betydligt högre nivå för persontransporter. Detta indikerar på en högre lönsamhet för persontransporter, i detta sammanhang måste dock beaktas att denna skillnad i lönsamhet delvis har sin grund i att persontransportföretagen generellt har lägre operativt kapital. Nivåerna för rörelse- och vinstmarginal uppvisar däremot inte en lika markant skillnad mellan godstransporter och persontransporter. Vidare är nivåerna på de genomsnittliga rörelse- och vinstmarginalerna låga för både persontransporter och godstransporter. Vid en jämförelse av den genomsnittliga soliditeten för godstransporter och persontransporter framkommer endast en mindre skillnad.

Det faktum att den genomsnittliga lönsamheten ökat för både gods- och persontransporter mellan åren 2005 och 2006 samt att den även ökat mellan åren 2004 och 2005 enligt föregående års branschanalys¹⁰, är en positiv trend och visar på att det finns tillväxtpotential för järnvägsföretagen.

Utifrån nyckeltalsanalysen kan Järnvägsstyrelsen konstatera att SJ AB och Green Cargo AB som är de största aktörerna på godstransportmarknaden och persontransportmarknaderna har en betydligt bättre och stabilare lönsamhetsutveckling än övriga järnvägsföretag. SJ AB och Green Cargo AB visar därför betydligt högre vinstnivåer för räkenskapsåret 2006 än sina konkurrenter.

Marknaden för godstransporter på järnväg öppnades 1 januari 2007 för internationell konkurrens. Den internationella marknaden för persontransporter på järnväg kommer att öppnas för konkurrens 2010. Mot bakgrund av detta är det viktigt att Sverige har järnvägsföretag som är konkurrenskraftiga och som har en bra lönsamhet. Dessa förutsättningar har både SJ AB och Green Cargo AB, övriga järnvägsföretags förutsättningar för att möta internationell konkurrens är inte lika gynnsamma.

Av nyckeltalsanalysen framgår det även att det råder en skillnad mellan de mindre och de större järnvägsföretagens stabilitet i den ekonomiska utvecklingen. Detta framkommer vid en analys av den samlade bilden av nyckeltalen. Vissa av de mindre järnvägsföretagen visar då variationer dels mellan de två åren, dels mellan de olika nyckeltalen.

Järnvägsstyrelsen har i nyckeltalsanalysen återgett de ekonomiska förhållandena för de utvalda järnvägsföretagen. Vid en analys av dessa nyckeltal blir Järnvägsstyrelsens slutsats att även om branschens lönsamhet har ökat är den generellt sett fortfarande på en låg nivå.

¹⁰ Järnvägsstyrelsen (2007) Branschanalys för järnvägsföretag Rapport 2007:1

5 Förslag för att uppnå effektivare konkurrens

5.1 Allmänt

Branschstrukturanalysens slutsats visar att det inte råder någon effektiv konkurrens på vare sig gods- eller persontransportmarknaden och detta kan hämma marknadens utveckling. Ur ett marknadsutvecklingsperspektiv är det därför viktigt att uppnå effektiv konkurrens. När konkurrensen på en marknad är bristfällig kan olika åtgärder vidtas för att stärka konkurrensen. En grundläggande förutsättning för att stärka konkurrensen är att få in fler aktörer på marknaden och att dessa får möjlighet att växa och bli jämbördiga. För att uppnå detta måste gods- eller persontransportmarknadens höga inträdesbarriärer sänkas.

Järnvägsstyrelsen anser att de inträdesbarriärer som marknaden själv inte kan styra och reglera, ska sänkas. Järnvägsstyrelsen lämnar därför nedanstående förslag till åtgärder som kan sänka inträdesbarriärerna på gods- och persontransportmarknaden och därmed öka förutsättningarna för en väl fungerande marknad med effektiv konkurrens.

5.1.1 Förslag till åtgärder för att uppnå effektivare konkurrens

De höga initiala investeringskostnaderna utgör en inträdesbarriär på både gods- och persontransportmarknaden, som försvårar för nya företag. För att minska denna inträdesbarriär krävs en bättre fungerande marknad för dragfordon och vagnar. Möjligheterna till att köpa begagnade dragfordon och vagnar eller att hyra dessa behöver förbättras. Ett sätt att sänka denna inträdesbarriär är att staten som aktieägare i Green Cargo AB och SJ AB, ställer krav på företagen avseende utrangering (skrotning) av vagnar och dragfordon. Detta krav innebär att om det finns en efterfrågan på marknaden för att hyra eller köpa dessa järnvägsfordon skall utrangering inte ske. Regeringen bör utreda möjligheterna att ställa ett sådant krav på företagen. Vidare bör även formerna för detta ingå i utredningen. Ovanstående åtgärder innebär att utbudet på alternativ till nyinvesteringar av dragfordon och vagnar ökar. Ett ökat utbud gör att nya företag enklare kan ta sig in på marknaden och att redan etablerade företag får större möjligheter till att kunna utöka verksamheten.

Avsaknaden av likvärdiga marknadsförutsättningar på godstransportmarknaden är en inträdesbarriär som kan bidra till att nya företag avstår från att etablera sig på marknaden. På godstransportmarknaden finns idag ett område där vissa företag befinner sig i en beroendeställning till sin största konkurrent. Detta område är växlings- och rangeringsverksamhet som i nuläget i princip enbart utförs av den dominerande aktören, Green Cargo AB. De mindre aktörerna har inte de ekonomiska förutsättningar som krävs för att inneha egna växlingslok. Därför bör regeringen överväga att bryta ut växlings- och rangeringsverksamhet ur Green Cargo AB och av detta bilda ett självständigt bolag. Regeringen bör säkerställa att förvaltningen av bolaget sker oberoende från Green Cargo AB. Detta förslag innebär att nya företag kan få tillgång till växlings- och rangeringstjänster, utan att behöva hamna i beroendeställning till en konkurrent. Detta är en viktig faktor för att uppnå likvärdiga marknadsförutsättningar så att nya företag etablerar sig.

När en marknad domineras av en aktör kan detta fungera som en form av inträdesbarriär och bidra till att nya företag tvekar att gå in på marknaden. För att uppnå effektiv konkurrens bör marknaden konkurrensutsättas så att den får flera och jämbördiga aktörer. Därigenom kan styrkeförhållandena mellan företagen jämnas ut.

Den föreslagna marknadsöppningen av internationell persontrafik på järnväg 2010 är en viktig förutsättning för att stärka konkurrensen på marknaden. Men för att uppnå effektivare konkurrens och för att undvika att marknaden domineras av en aktör, måste dock marknadsöppningen kombineras med en översyn av de befintliga ensamrätterna.

SJ AB är idag den dominerande aktören på persontransportmarknaden. Företaget innehar ensamrätten till de interregionala persontransporterna som bedrivs på kommersiella grunder. Vidare är SJ AB den part som avgör huruvida dessa persontransporter kan bedrivas kommersiellt. Regeringen bör därför se över fördelningsprinciperna för ensamrätter, fördelningen av dessa ensamrätter bör ske på ett sätt som gynnar konkurrensen på marknaden. Vid denna översyn bör det även beaktas om en oberoende part ska ta över ansvaret för att avgöra huruvida det råder kommersiella förutsättningar för de interregionala persontransporterna. Denna översyn är väsentlig för att inte persontransportmarknaden ska få samma utveckling som godstransportmarknaden, där marknaden domineras av en aktör även efter konkurrensutsättningen.

6 Källförteckning

Litteratur

Banverket, (2007), *Sektorsrapport 2006*

Banverket, (2007), *Årsredovisning 2006*.

Järnvägslagen (2004:519)

Järnvägsstyrelsen (2007) *Branschanalys av järnvägsföretag*, Rapport 2007:1

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

SJ AB, (2007), *Årsredovisning 2006*.

Sveriges Finansanalytikers Förening (2005), *Finansanalytikernas rekommendationer*. Linderoths tryckeri, Vingåker

Internet

Bolagsverket, <https://snr4.bolagsverket.se/snrgate/startinfo.do?startsida=hem>

Järnvägsstyrelsen, [”Redovisning rörande anslutningsväxlar” och ”Utveckling av det kapillära järnvägsnätet” \(PDF, nytt fönster\)](#).

Rapport 2008:3



Järnvägsstyrelsen