

**Nyckeltalsanalys
av
järnvägsföretag
2010**

Transportstyrelsens nyckeltalsanalys av järnvägsföretag för räkenskapsåret 2010

Förord

Transportstyrelsen ska särskilt ansvara för frågor om villkor för marknadstillträde och konkurrensvillkor samt utöver sin tillsyn enligt järnvägslagen (2004:519) övervaka att marknaderna för järnvägstjänster, inklusive marknaderna för järnvägstransporter, fungerar effektivt ur ett konkurrensperspektiv. Transportstyrelsen har utifrån detta formulerat ett marknads mål. Detta mål är att verka för en effektiv järnvägsmarknad med sund konkurrens och likvärdiga villkor. Som en del i att övervaka marknaden för järnvägstransporter upprättar Transportstyrelsen årligen en rapport i form av en nyckeltalsanalys. I denna rapport redogörs för konkurrensförhållanden på den svenska järnvägsmarknaden.

Jag fastställer genom detta dokument att nyckeltalsanalys av järnvägsföretag 2010 är den gällande versionen avseende räkenskapsåret 2010.

I ärendet har Carina Ohlsson varit föredragande.

Borlänge 2012-05-14

Heléne Jarefors

Enhetschef

Väg- och Järnvägsavdelningen

Enheten för marknadstillsyn och marknadsövervakning

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	Sammanfattning	4
2	Inledning	6
2.1	Bakgrund.....	6
2.2	Avgränsning	7
2.3	Syfte	8
2.4	Mål.....	8
2.5	Metod.....	8
3	Ägarstruktur	9
3.1	Ägarstruktur godstransporter	10
3.2	Ägarstruktur persontransporter.....	11
4	Marknadskoncentration	12
4.1	Marknadsandelar godstransporter.....	12
4.2	Marknadsandelar persontransporter	13
5	Företagsrörlighet	14
5.1	Företagsrörlighet godstransporter	14
5.2	Företagsrörlighet persontransporter.....	16
6	Ekonomiska nyckeltal	18
6.1	Allmänt.....	18
6.1.1	Definitioner vid nyckeltalsberäkningen.....	18
6.2	Lönsamhet och effektivitet.....	19
6.2.1	Avkastning operativt kapital	19
6.2.2	Avkastning totalt kapital	21
6.2.3	Avkastning eget kapital.....	24
6.2.4	Rörelsemarginal	26
6.2.5	Vinstmarginal	28
6.2.6	Omsättningshastighet operativt kapital.....	30
6.2.7	Omsättning per anställd.....	32
6.3	Stabilitet	34
6.3.1	Soliditet.....	34
7	Sammanfattning av nyckeltalsanalysen	37
7.1	Ägarstruktur.....	37
7.2	Marknadskoncentration.....	37
7.3	Företagsrörlighet.....	38
7.4	Ekonomiska nyckeltal	38
7.5	Slutsatser	40
	Källförteckning	43

1 Sammanfattning

I Transportstyrelsens marknadsövervakning ingår att årligen upprätta en nyckeltalsanalys. Syftet med nyckeltalsanalysen är att beskriva järnvägsföretagens konkurrensmiljö och ekonomiska förhållanden. Vidare ger nyckeltalsanalysen information till andra processer inom Transportstyrelsen, till exempel till tillstånds-, tillsyns- och regelutvecklingsprocesserna.

Nyckeltalsanalysen omfattar företag som är verksamma på den svenska järnvägsmarknaden. Järnvägsmarknaden har delats in i två delmarknader, gods- och persontransportmarknaden. Underlaget till nyckeltalsanalysen utgörs av årsredovisningar från Bolagsverket samt andra underlag som kommit in till Transportstyrelsen.

Utifrån analysen konstaterar Transportstyrelsen att ägarstrukturen är relativt koncentrerad genom att det på både gods- och persontransportmarknaden finns flera företag som ingår i samma koncern. Vidare konstateras att marknadskoncentrationen är hög både på gods- och persontransportmarknaden till följd av att det på respektive delmarknad finns en dominerande aktör som har en hög marknadsandel. Företagsrörligheten är låg på både gods- och persontransportmarknaden då endast ett fåtal företag har kommit in respektive lämnat dessa delmarknader under den senaste sexårsperioden. Vidare kan konstateras att lönsamheten på både gods- och persontransportmarknaden generellt sett är låg för 2010 och inget företag visar lönsamhet som skiljer sig markant från de övriga företagens lönsamhetsnivåer. Detta behöver inte innebära att marknaden fungerar väl utan kan vara en indikation på att de dominerande företagen med stor marknadsmakt på en marknad med bristfällig konkurrens inte har tillräckliga incitament att genomföra kostnads-sänkande åtgärder. Dessa företag kan genom att ta ut höga priser kompensera den höga kostnadsnivån och därigenom visa normal eller liknande lönsamhet som de övriga företagen som är verksamma på marknaden.

Transportstyrelsens slutsats är att konkurrenstrycket är relativt lågt och att styrkeförhållandena mellan aktörerna är ojämnt. Detta grundar sig på att marknadskoncentrationen är hög, företagsrörligheten är låg och att det finns ett dominerande företag avseende marknadsandelar på både gods- och persontransportmarknaden.

Transportstyrelsen har i analysen av ekonomiska nyckeltal återgett ekonomiska förhållanden för de utvalda järnvägsföretagen. Vid en analys av dessa nyckeltal blir Transportstyrelsens slutsats att branschens lönsamhet har minskat jämfört med föregående år samt över sexårsperioden och är generellt sett på en låg nivå och för vissa enskilda företag mycket låg nivå.

Utifrån analysen av ekonomiska nyckeltal kan Transportstyrelsen konstatera att nivåerna på de genomsnittliga rörelse- och vinstmarginalerna är låga för både person- och godstransporter dels för 2010 och dels för sexårsperioden. Dock indikerar den jämnare rörelsemarginalnivån och vinstmarginalnivån mellan företagen på godstransportmarknaden att det råder en bättre konkurrenssituation på godstransportmarknaden än på persontransportmarknaden. Detta kan ha sin grund i att godstransportmarknaden har varit konkurrensutsatt sedan 1996.

Slutsatserna i nyckeltalsanalysen visar att det inte är någon effektiv konkurrens på vare sig gods- eller persontransportmarknaden och detta kan hämma marknadens utveckling. Det är viktigt att uppnå effektiv konkurrens om marknaden ska kunna utvecklas. Om det är bristfällig konkurrens på en marknad kan olika åtgärder vidtas för att stärka konkurrensen. En grundläggande åtgärd är att få in fler aktörer på marknaden och att dessa aktörer får en möjlighet att växa och bli jämbördiga.

Den slutliga marknadsöppningen av persontransportmarknaden den 1 oktober 2010 där SJ AB:s ensamrätter till kommersiella persontransporter försvinner kan innebära att fler järnvägsföretag kan verka under likvärdiga villkor och utmana den dominerande aktören på persontransportmarknaden. Vidare kan marknadsöppningen innebära att fler järnvägsföretag kommer in på persontransportmarknaden.

Utifrån den kontinuerliga uppföljningen av järnvägsmarknaden som görs i nyckeltalsanalysen är Transportstyrelsens slutsats att en djupare granskning och analys av företagsrörligheten bör göras. Detta behövs för att se om konkurrensutsättningen av persontransportmarknaden skapar mera dynamik och öppnar för att fler aktörer väljer att etablera sig på den svenska järnvägsmarknaden eller om redan befintliga aktörer väljer att utveckla verksamheten till att även omfatta persontransporter på järnväg. Det är även viktigt att Transportstyrelsen får en bild av hur ägarstrukturen ser ut på de nya företagen som går in på marknaden. Vidare ger nyckeltalsanalysen för 2010 Transportstyrelsen en indikation om att även en djupare granskning av marknadskoncentrationen behöver göras. Genom att beräkna marknadskoncentrationen på flera sätt, till exempel även utifrån personkilometer och tonkilometer, kan en mer nyanserad bild av marknadskoncentrationen komma fram.

2 Inledning

2.1 Bakgrund

I Transportstyrelsens förordning (SFS 2008:1300)¹ framgår i 1 § att Transportstyrelsens huvuduppgift är att svara för regelgivning, tillståndsprövning, tillsyn och registerhållning inom transportområdet samt verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Verksamheten ska särskilt inriktas på att bidra till ett internationellt konkurrenskraftigt, miljöanpassat samt säkert transportsystem och av 3 § framgår att Transportstyrelsen särskilt ska ansvara för frågor om villkor för marknadstillträde och konkurrenvillkor. Vidare framgår i förordningens 8 § att Transportstyrelsen utöver sin tillsyn enligt järnvägslagen (SFS 2004:519)², ska övervaka att marknaderna för järnvägstjänster inklusive marknaderna för järnvägstransporter, fungerar effektivt ur ett konkurrensperspektiv.

En del av Transportstyrelsens marknadsövervakning är följa upp de svenska järnvägsföretagens ekonomiska förhållanden och genom att upprätta en nyckeltalsanalys erhålls en bild över dessa. Utifrån marknadens konkurrensförhållanden skapas förutsättningarna för järnvägsföretagens ekonomiska förhållanden. Vidare innehåller nyckeltalsanalysen en beskrivning av ägarstruktur, marknadskoncentration och företagsrörlighet på marknaden. Nyckeltalsanalysen bidrar därmed till att Transportstyrelsen får en bild av järnvägsföretagens konkurrenssituation.

Den bild av konkurrenssituationen på järnvägsmarknaden som Transportstyrelsen erhåller genom nyckeltalsanalysen kan utgöra underlag för framtagande av nya regler eller ändringar av befintliga regler. Vidare kan information som erhålls via nyckeltalsanalysen ge Transportstyrelsen indikation om att marknadstillsyn behöver göras inom ett visst område. Utöver detta kan nyckeltalsanalysen och dess slutsatser vara underlag till förslag på åtgärder för att uppnå effektivare konkurrens på den svenska järnvägsmarknaden. Nyckeltalsanalysen stödjer även Transportstyrelsens riktlinje³ för marknadsövervakning och marknadstillsyn samt är en del av plandokumentet⁴. Slutsatser i nyckeltalsanalysen kan leda till behov av att uppdatera och ändra i plandokumentet.

I denna nyckeltalsanalys måste persontransportmarknadens speciella förutsättningar beaktas. Under räkenskapsåret 2010 var inte marknaden för persontransporter helt konkurrensutsatt dock har en successiv öppning skett sedan 2007. Bland annat har den upphandlade trafiken, charter- och nattågstrafiken, helg- och veckoslutstrafiken och den internationella trafiken öppnats för konkurrens. Den del av marknaden som under 2010 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:s ensamrätt att bedriva interregionala persontransporter på kommersiella grunder upphörde 30 september 2010 i samband med den slutliga marknadsöppningen av persontransportmarknaden.

Vidare har SJ AB varit en part som avgjort om en linje har haft förutsättningar att bedrivas på kommersiella grunder. Detta innebär att företaget har haft en mycket

¹ Transportstyrelsens förordning SFS 2008:1300

² Järnvägslagen SFS 2004:519

³ Riktlinje för Transportstyrelsens marknadstillsyn och marknadsövervakning inom järnvägsområdet

⁴ Transportstyrelsens plan för marknadstillsyn och marknadsövervakning över järnvägsmarknaden 2011-2013

utmärkande ställning på persontransportmarknaden. De interregionala persontransporter som inte kan bedrivas på kommersiella grunder finansieras med offentligt stöd.

Rikstrafiken var den myndighet som fördelade offentligt stöd till linjer där det fanns ett samhällsekonomiskt intresse av att upprätthålla trafiken och detta skedde i form av ett upphandlingsförfarande. Den 1 januari 2011 upphörde Rikstrafiken som myndighet och ansvaret för uppdraget övertogs av Trafikverket. De lokala och regionala persontransporterna organiseras av så kallade trafikhuvudmän. Det framkommer att vissa trafikhuvudmän har beviljats en utökad trafikeringsrätt i form av trafik inom och mellan länen. Den konkurrens som finns på marknaden för de upphandlade persontransporterna uppstår därför endast vid tidpunkten för upphandling. I samband med en ny kollektivtrafiklag 1 januari 2012 ombildades trafikhuvudmännen till regionala kollektivtrafikmyndigheter.

Transportstyrelsen anser att även om marknaden för persontransporter inte varit helt konkurrensutsatt under hela verksamhetsåret 2010, så är det ändå viktigt att analysera ägarstruktur, marknadskoncentration samt företagsrörlighet och ekonomiska nyckeltal för att få en övergripande bild av persontransportmarknaden. Det har även funnits ett behov av att följa persontransportmarknadens utveckling inför den slutliga marknadsöppningen den 1 oktober 2010. Denna marknadsöppning för persontransporter innebär att SJ AB:s ensamrätt till kommersiell persontrafik på järnvägsnät som förvaltas av staten avskaffas. Efter marknadsöppningen är den svenska persontransportmarknaden öppen för konkurrens. Detta innebär att alla kommersiella tågoperatörer har likvärdig rätt att verka på det svenska järnvägsnätet. Undantag från detta är att A-Train AB:s ensamrätt till nationell persontrafik kvarstår på sträckan Arlanda–Stockholms central. Effekterna av den slutliga marknadsöppningen kommer att synas först efter den andra lördagen i december 2011, då tågplanerna har trätt i kraft.

Järnvägsföretagen har utifrån att de har olika förutsättningar att verka på marknaden delats in denna analys på två delmarknader, gods- och persontransportmarknaden.

2.2 Avgränsning

Analysen är avgränsad till att enbart omfatta ett urval av svenska järnvägsföretag som var verksamma på den svenska järnvägsmarknaden under 2010 med undantag för avsnittet företagsrörlighet. Flertalet av företagen har gods- eller persontransporter på järnväg som huvudnäring. Analysen återger de rådande ekonomiska förutsättningarna för järnvägsföretagen.

Nyckeltalsanalysen omfattar ett urval av järnvägsföretag, dessa bedriver gods- eller persontransporter på järnväg. För vissa av företagen består verksamheten även av andra transportslag och övrig kringverksamhet. I det underlag som Transportstyrelsen 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 samt andra inkomna underlag till Transportstyrelsen och omfattar de sex senaste räkenskapsåren (2005 till 2010).

2.3 Syfte

Syftet med nyckeltalsanalysen är att beskriva järnvägsföretagens ekonomiska förhållanden, ägarstruktur, marknadskoncentration och företagsrörlighet för att därigenom erhålla en bild av järnvägsföretagens konkurrenssituation.

2.4 Mål

Målet med nyckeltalsanalysen är:

- att återge ägarstrukturen på marknaden för järnvägstransporter
- att beskriva marknadskoncentrationen på marknaden för järnvägstransporter
- att beskriva företagsrörligheten på marknaden för järnvägstransporter
- att ge en övergripande ekonomisk bild av marknaderna för järnvägstransporter
- att ge en bild av järnvägsföretagens konkurrensförhållanden på marknaden
- att Transportstyrelsen får information som kan ligga till grund för förändringar i befintliga regelverk eller framtagande av nya regelverk
- att Transportstyrelsen får information om företeelser som kan utgöra grund för marknadstillsyn
- att Transportstyrelsen, regeringen och branschens aktörer får information som kan bidra till att skapa bättre förutsättningar för en fungerande marknad för järnvägsföretagen.

2.5 Metod

För att samla in underlag till nyckeltalsanalysen har årsredovisningar för räkenskapsåret 2010 inhämtats från Bolagsverket samt även andra underlag som kommit in till Transportstyrelsen i samband med bland annat tillståndsprövning för järnvägsföretagen. För vissa av företagen består verksamheten även av andra transportslag och övrig kringverksamhet. I årsredovisningarna har det inte funnits möjlighet att genom beräkning särskilja person- och godstransporter på järnväg.

Bolagsverkets publicering av järnvägsföretagens årsredovisningar gör att de är offentliga samt att innehållet har en standardiserad form och därmed blir jämförbart. Utifrån detta har beräkning av åtta nyckeltal gjorts.

Nyckeltalen som beräknats är:

- avkastning operativt kapital
- avkastning eget 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 sammanfattande 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 sex räkenskapsåren.

En del av de utvalda järnvägsföretagen har fler verksamheter inom samma juridiska person och dessa verksamheter utgör inte järnvägstransporter. Vid användandet av de offentliga årsredovisningarna går det inte att särskilja dessa verksamheter från varandra. För att erhålla en mera rättvisande bild av fördelningen av marknadsandelar inom marknadskoncentrationen hos de utvalda järnvägsföretagen har Transportstyrelsen valt att utöver boksluten använda även andra underlag som kommit in till Transportstyrelsen.

3 Ägarstruktur

Ägarstrukturen visar var ägandet av järnvägsföretagen finns. Det kan till exempel vara utländskt, svenskt, privat eller publikt samt enskilda företag eller företag som ingår i en gruppstruktur, så kallad koncern. I de fall ägandet är utländskt kan det vara direkt eller indirekt. Med direkt ägande avses, i denna analys, att ägaren eller ägarna är utländska. Med indirekt ägande kan ägaren vara svensk medan ägaren till det ägande företaget är utländsk. Om ett företag ägs helt eller delvis av annat företag, ingår i en koncern, kan detta påverka företagets möjlighet att agera självständigt. Är företaget ett dotterbolag, där moderbolaget äger mer än 50 % av andelarna i företaget har moderbolaget ett betydande inflytande i dotterbolaget och har möjlighet att utforma företagets finansiella och operativa strategier. Ägarstrukturen bland företagen på järnvägsmarknaden kan påverka konkurrensförhållanden på marknaden.

3.1 Ägarstruktur godstransporter

I tabellen visas ägarstrukturen för godstransportföretagen för räkenskapsåret 2010.

CargoNet AB **	Företaget ägs till 100 % av CargoNet AS, Norge. Green Cargo AB äger 45 % av CargoNet AS. CargoNet AS övriga andelar ägs i sin tur av Norges Statsbaner (NSB A/S), Norge.
Green Cargo AB**	Företaget ägs till 100 % av Regeringskansliet.
Hector Rail AB **	Företaget ägs till 82,7 % av familjen Höegh genom norska bolagen Acquitas AS och Vind AS, 8,2 % av Ole Kjørrefjord, 7 % av Mats Nyblom och 2,1 % av övriga aktieägare.
Inlandsbanan AB **	Företaget ägs av kommunerna (15 stycken) längs sträckan Gällivare–Mora.
Inlandståget AB **	Företaget ägs till 100 % av Inlandsbanan AB. Inlandsbanan AB ägs i sin tur av kommunerna längs sträckan Gällivare–Mora.
Malmtrafik i Kiruna AB	Företaget ägs till 100 % av LKAB som ingår i koncernen Regeringskansliet.
MidCargo AB *	Företaget ägs till 100 % av Svensk Tågförstärkning AB.
Peterson Rail AB**	Företaget ägs till 100 % av Peterson AS, Norge.
Railcare Tåg AB	Företaget ägs till 100 % av Railcare Group AB
TX Logistik AB	Företaget ägs till 100 % av TX Logistik AG, Tyskland.
TGOJ Trafik AB **	Företaget ägs till 100 % av Green Cargo AB.
Tågfrakt produktion AB **	Företaget ägs till 100 % av Tågfrakt Försäljning AB.
Tågåkeriet i Bergslagen AB**	Privat AB, ingår inte i någon koncern.

* Ny ägare till Railcare Tåg AB from februari 2007 och namnändrade då från Bantåg Nordic AB.

* Ny ägare till MidCargo AB from 2007, namnändrat från Inlandsgods Syd AB (2007) och från BK Tåg Sverige AB (2004).

** Samma ägare till företaget under de år företaget varit verksam under perioden 2005-2010.

I ovanstående tabell framkommer att godstransportföretagens ägare till största del är svenska. Endast fyra företag har utländskt ägande och ägarna är norska samt tyska. Ett av dessa företag, CargoNet AB, ägs till viss del av norska staten. CargoNet AB ägs till 100 % av CargoNet AS. CargoNet AS ägs i sin tur till 45 % av Green Cargo AB och 55 % av NSB AS, som ägs av norska staten. Bland godstransportföretagen ingår Green Cargo AB, TGOJ Trafik AB och CargoNet AB i samma koncern. TGOJ Trafik AB är ett helägt dotterbolag till Green Cargo AB. På denna delmarknad förekommer även privat ägande.

3.2 Ägarstruktur persontransporter

I tabellen nedan visas ägarstrukturen bland persontransportföretagen för räkenskapsåret 2010.

Arriva Tåg AB	Företaget ägdes till 100 % av brittiska företagsgruppen Arriva plc. Samtliga aktier i Arriva plc förvärvades under augusti 2010 av Deutsche Bahn AG.
A-Train AB**	Företaget ägs till 100 % av MEIF Stockholm AB, vilket ägs av MEIF Luxembourg Holdings SA, Luxemburg
Botniatåg AB***	Företaget ägs till 60% av DB Regio Sverige AB (ingår i Deutsche Bahn-koncernen) samt 40% av SJ AB.
DSBFirst Sverige AB**	Företaget ägs till 100 % av DSBFirst Holding Aps, Danmark.
Inlandståget AB**	Företaget ägs till 100 % av Inlandsbanan AB. Inlandsbanan AB ägs i sin tur av kommunerna längs sträckan Gällivare–Mora.
Roslagståg AB**	Företaget ägs till 60 % av DSB Sverige AB och 40 % ägs av Svenska Tågkompaniet AB. Moderbolaget, DSB Sverige AB, ägs till 100 % av DSB, Danmark.
SJ AB inklusive SJ Norrlandståg AB**	Företaget ägs till 100 % av koncernen Regeringskansliet.
Stockholmståg KB**	Företaget är dotterbolag till SJ AB (komplementär), ägs till 68 % av SJ AB och till 32 % av SJ Invest AB (kommanditdelägare).
Svenska Tågkompaniet AB*	Företaget ägs till 100 % av Norges Statsbaner (NSB A/S), Norge.
Veolia transport Sverige AB**	Företaget ägs till 100 % av Veolia Transport Northern Europe AB som ägs till 100 % av multinationella företaget Veolia Transport S:A, Frankrike (tidigare Connex).

* Ny ägare till Svenska Tågkompaniet AB under räkenskapsåret 2007. Tidigare ägare var Småföretagarinvest AB, NSB A/S, Jan Johansson, Sven Malmberg och Björn Nyström.

** Samma ägare till företaget under de år företaget varit verksam inom persontransporter på järnväg.

***Botniatåg AB startade sin verksamhet februari 2010 och trafiken startades upp i augusti 2010, men då med inhyrd personal från SJ Norrlandståg AB fram till december 2010. DB Regio Sverige AB som är delägare i Botniatåg AB har namnändrat i december 2011 till Arriva Östgötapendeln AB (ingår i Deutsche Bahn-koncernen)

I ovanstående tabell framkommer att både direkt och indirekt utländskt ägande förekommer bland de utvalda och verksamma företagen på persontransportmarknaden. Vidare dominerar det utländska ägandet med sex av tio företag som har utländskt ägande. SJ AB, Stockholmståg KB och Inlandståget AB är de tre företagen som har svenskt ägande. Stockholmståg KB är ett helägt dotterbolag till SJ AB, vilket innebär att SJ AB har ett betydande inflytande i Stockholmståg KB.

4 Marknadskoncentration

Järnvägsmarknaden kännetecknas av att det finns ett fåtal järnvägsföretag som är verksamma på gods- och persontransportmarknaden. Vidare finns på dessa två delmarknader järnvägsföretag som har höga marknadsandelar jämfört med övriga företag på delmarknaden. Om ett företag har betydande marknadsandelar kan det innebära att företaget kan utöva marknadsstyrka och därigenom påverka konkurrenstrycket på marknaden.

4.1 Marknadsandelar godstransporter

I nedanstående tabell framkommer fördelningen av marknadsandelarna för räkenskapsåren 2009 och 2010 mellan de utvalda verksamma järnvägsföretagen på godstransportmarknaden. Fördelningen av marknadsandelarna i tabellen baseras på nettoomsättningen. Uppgift om nettoomsättningen har inhämtats från bokslut samt även andra underlag som kommit in till Transportstyrelsen i samband med bland annat tillståndsprovning för järnvägsföretagen.

Företag	Marknadsandel 2010	Marknadsandel 2009
CargoNet AB	5,2 %	6,0 %
Green Cargo AB	70,8 %	72,1 %
Hector Rail AB	5,7 %	5,0 %
Inlandsbanan AB*	-	0,1 %
Inlandståget AB	0,3 %	0,1 %
Malmtrafik i Kiruna AB	7,5 %	6,7 %
MidCargo AB	0,7 %	0,8 %
Peterson Rail AB	1,0 %	0,8 %
Railcare Tåg AB	0,6 %	0,4 %
TGOJ Trafik AB*	3,9 %	4,0 %
TX Logistik AB	1,7 %	1,6 %
Tågfrakt produktion AB	0,2 %	0,3 %
Tågåkeriet i Bergslagen AB	2,4 %	2,1 %

* Inlandsbanan AB flyttade över godstransportverksamheten till Inlandståget AB (2009)

*TGOJ Trafik AB har förändrat sin verksamhet från godstransporter till fastighetsförvaltning (1 januari 2011)

I tabellen ovan framgår att marknaden för godstransporter domineras av ett företag, Green Cargo AB. Företaget har 70,8 % av marknadsandelarna baserade på nettoomsättningen. Green Cargo AB bildades 2001, men företagets dominans på marknaden har sitt ursprung i att verksamheten tidigare ingick i affärsverket Statens Järnvägar. Verksamheten var redan etablerad på marknaden innan konkurrensutsättningen av godstransportmarknaden 1996. Detta innebar ett försprång gentemot övriga företag. I Green Cargo AB-koncernen ingår CargoNet AB och TGOJ Trafik AB och det innebär att Green Cargo AB-koncernen tillsammans har 79,9 % (82,1 % för 2009) av marknadsandelarna. Utöver dessa tre företag har Malmtrafik i Kiruna AB och Hector Rail AB marknadsandelar på 5 % eller mer. Övriga företag på godstransportmarknaden har relativt låga marknadsandelar.

4.2 Marknadsandelar persontransporter

I tabellen nedan framkommer fördelningen av marknadsandelarna, för räkenskapsåren 2009 och 2010, mellan utvalda verksamma järnvägsföretagen på persontransportmarknaden. Fördelningen av marknadsandelarna i tabellen baseras på nettoomsättningen. Uppgift om nettoomsättningen har inhämtats från bokslut samt även andra underlag som kommit in till Transportstyrelsen i samband med bland annat tillståndsprövning för järnvägsföretagen.

Företag	Marknadsandel 2010	Marknadsandel 2009
Arriva Tåg AB	3,3 %	2,8 %
A-Train AB	5,3 %	4,8 %
Botnietåg AB	0,0 %	-
DSBFirst Sverige AB	4,8 %	4,5 %
Inlandståget AB	0,1 %	0,1 %
Roslagståg AB	2,4 %	2,3 %
SJ AB inkl SJ Norrlandståg AB	65,9 %	68,1 %
Stockholmståg KB	13,7 %	13,1 %
Svenska Tågkompaniet AB	3,5 %	2,8 %
Veolia transport Sverige AB	1,1 %	1,5 %

I ovanstående tabell framgår att marknaden för persontransporter domineras under räkenskapsåret 2010 av ett företag, SJ AB, vars marknadsandelar uppgår till 65,9 % baserat på nettoomsättning. Stockholmståg KB är näst största företaget på marknaden med 13,7 %. Stockholmståg KB är dotterbolag till SJ AB och SJ AB har därmed ett bestämmande inflytande i företaget, det vill säga rätt att utforma företagets finansiella och operativa strategier. SJ AB-koncernen har därmed 79,6 % av marknadsandelarna för persontransporter. Att SJ AB har denna dominans grundar sig på att företaget under året har haft ensamrätt på de interregionala persontransporterna som bedrivs på kommersiella grunder. Utöver detta har företaget även bedrivit upphandlad trafik. Företaget som har tredje största marknadsandelen på persontransportmarknaden är A-Train AB med 5,3 %. Företaget bedriver endast persontrafik på sträckan Arlanda–Stockholms central. Efter A-Train AB i andel på marknaden kommer DSBFirst Sverige AB som bedriver upphandlad trafik i form av Öresundstågen och företagets marknadsandel för 2010 är 4,8 %. Övriga företag på persontransportmarknaden bedriver främst upphandlad trafik, men kan även bedriva viss helg- och veckoslutstrafik eller chartertrafik. Dessa företag har för räkenskapsåret 2010 relativt låga marknadsandelar.

5 Företagsrörlighet

Företagsrörlighet visar företagets rörlighet på marknaden, det vill säga in- och utträde på en marknad under en given period. En låg rörlighet kan indikera att inträdeshinder föreligger och att det är svårt för nya företag att komma in och utmana de redan etablerade företagen. Vidare kan en låg rörlighet vara en indikation på ett lågt konkurrenstryck.

5.1 Företagsrörlighet godstransporter

I tabellen nedan visas de godstransportföretag som varit verksamma under jämförelseåren 2005–2010, en etta i tabellen står för att företaget har varit verksam under året.

Företag	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Bantåg Nordic AB*	1	1	1	1	-	-
Banverket Produktion*	1	1	1	1	1	-
BK-Tåg AB	1	-	-	-	-	-
BK-Tåg Sverige AB*	-	1	-	-	-	-
Cargo Net AB	1	1	1	1	1	1
Cargo Net AS	1	1	1	1	1	1
DB Schenker Rail Scandinavia A/S*	-	-	-	-	1	1
Green Cargo AB	1	1	1	1	1	1
Hector Rail AB	1	1	1	1	1	1
Inlandsbanan AB*	-	1	1	1	-	-
Inlandståget AB*	-	-	-	-	1	1
Nya Inlandsgods AB	1	1	1	-	-	-
Midcargo AB*	-	-	1	1	1	1
MLJAB	1	-	-	-	-	-
Malmtrafik i Kiruna AB	1	1	1	1	1	1
Ofofbanen AS	1	1	1	1	-	-
Peterson Rail AB	-	-	-	1	1	1
RailCare Tåg AB*	-	-	-	-	1	1
Railion Denmark A/S*	1	1	1	-	-	-
Railion Scandinavia A/S*	-	-	-	1	-	-
Skövde Karlsborgs Järnväg AB	1	-	-	-	-	-
Stena Gotthard AB*	-	1	-	-	-	-
Stena Recycling AB*	-	-	1	1	1	1
TGOJ Trafik AB	1	1	1	1	1	1
Tågåkeriet i Bergslagen AB	1	1	1	1	1	1
Tågfrakt Produktion Sverige AB	1	1	1	1	1	1
TX Logistik AB	1	1	1	1	1	1
VV Produktion	1	-	-	-	-	-
Antal företag	18	17	17	17	16	15

* Bantåg Nordic AB har namnändrat till RailCare Tåg AB

* Banverket Produktion har namnändrat 1 januari 2010 till Infranord AB och bedriver inte längre godstrafik

* BK-Tåg Sverige AB har namnändrat till Inlandsgods Syd AB som i sin tur blivit MidCargo AB.

* Inlandsbanan AB har flyttat över godstransportverksamheten till Inlandståget AB

* Railion Denmark A/S har tidigare namnändrat till Railion Scandinavia A/S samt namnändrat igen den 30 april 2009 till DB Schenker Rail Scandinavia A/S

* Stena Gotthard AB har namnändrat till Stena Recycling AB

Godstransportmarknaden är successivt konkurrensutsatt sedan 1996. Trots att denna marknad har varit konkurrensutsatt under mer än 14 år har relativt få nya företag lyckats att etablera sig på marknaden. På godstransportmarknaden har företagsrörligheten under den senaste sexårsperioden varit låg. För de sex jämförelseåren syns dock en minskning av antalet godstransportföretag från arton (18) företag 2005 till femton (15) företag 2010. Flera företag har under perioden ändrat namn eller bildat dotterbolag som tagit över godstransportverksamheten. Om vi ser på de namnändrade företagen och bildandet av det helägda dotterbolag som ett och samma företag så har elva (11) av de femton (15) företagen som varit verksamma under 2010 även varit verksamma under hela sexårsperioden. Övriga företag som trätt in på marknaden har tillkommit då företaget eller koncernen har haft behov av transporter av eget gods. De företag som trätt ut från marknaden har gått i konkurs eller valt att avsluta sin godstransportverksamhet på järnväg.

5.2 Företagsrörlighet persontransporter

I den följande tabellen visas de företag som varit verksamma inom persontransporter under perioden 2005–2010, en etta i tabellen symboliserar att verksamhet i form av persontransporter har bedrivits för året.

Företag	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Arriva Tåg AB	-	-	1	1	1	1
A-Train AB	1	1	1	1	1	1
BK-Tåg AB	1	-	-	-	-	-
Botniatåg AB	-	-	-	-	-	1
Citypendeln AB	1	1	-	-	-	-
Connex Transport AB*	1	-	-	-	-	-
DSBFirst Sverige AB	-	-	-	-	1	1
Inlandsbanan AB*	1	1	1	1	-	-
Inlandståget AB*	-	-	-	-	1	1
Nordic Haulage AB	-	-	-	1	-	-
Ofofbanen AS	1	1	-	-	-	-
Roslagståg AB	1	1	1	1	1	1
SJ AB inkl SJ Norrlandståg AB	1	1	1	1	1	1
Stockholmståg KB	-	1	1	1	1	1
Svenska Tågkompaniet AB	1	1	1	1	1	1
Tågakeriet i Bergslagen AB	1	1	1	1	1	1
Veolia Transport Sverige AB*	-	1	1	1	1	1
Antal företag	10	10	9	10	10	11

*Connex Transport AB har namnändrat till Veolia Transport AB (2006)

*Inlandsbanan AB flyttade över persontransportverksamheten till Inlandståget AB (2009)

I ovanstående tabell framkommer att på persontransportmarknaden har företagsrörligheten under den senaste sexårsperioden varit låg. Antalet företag har varit nio till elva stycken under perioden och samtliga företag förutom A-train AB bedriver upphandlad trafik. Den företagsrörlighet som varit på marknaden har uppstått då upphandling av en viss trafik har skett. De nya företag som kommit in på marknaden har då vunnit en upphandling och på så sätt kunnat börja bedriva persontransporter på järnväg i Sverige. Detta har i sin tur lett till att ett redan befintligt företag på marknaden har försvunnit eller minskat i marknadsandel. Utöver detta har företag försvunnit från marknaden antingen genom att de har valt att sluta med persontransportverksamheten eller bildat dotterbolag som övertagit verksamheten eller gått i konkurs. Det är sju (7) av elva (11) persontransportföretag som har varit verksamma under hela sexårsperioden.

6 Ekonomiska nyckeltal

6.1 Allmänt

Nyckeltalen har beräknats utifrån resultat- och balansräkningar samt noter i järnvägsföretagens årsredovisningar för de sex senaste räkenskapsåren.

I analysen av ekonomiska nyckeltal har två olika ansatser använts för att återge 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 delmarknadernas genomsnittliga nyckeltal jämförs med varandra. Vidare analyseras den enskilda delmarknadens ekonomiska utveckling.

Om företaget har visat negativt rörelseresultat har ingen beräkning gjorts av nyckeltalet och detta anges som 0 % i diagrammen.

6.1.1 Definitioner vid nyckeltalsberäkningen

Vid nyckeltalsberäkningen har följande definitioner använts:

- Avkastning operativt kapital = rörelseresultat/genomsnittligt operativt kapital
- Avkastning på totalt kapital = rörelseresultat + finansiella intäkter/genomsnittlig balansomslutning
- Avkastning eget kapital = resultat efter finansnetto/genomsnittligt eget kapital
- 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

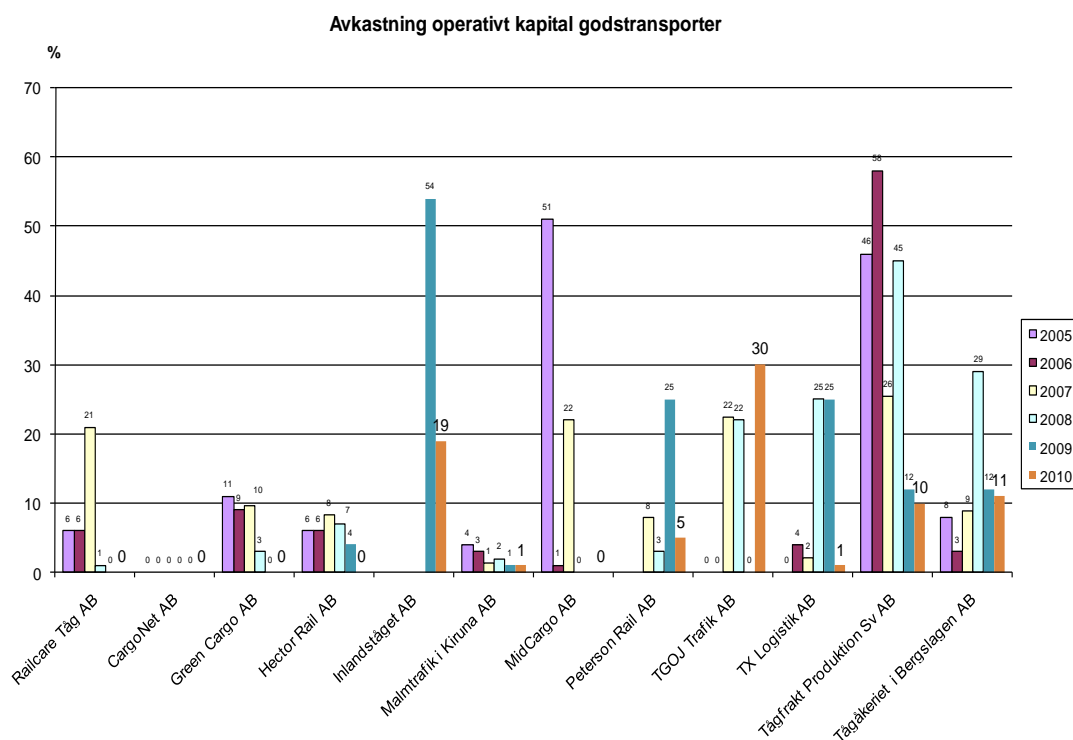
6.2 Lönsamhet och effektivitet

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.

6.2.1 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. Ett högt värde visar god investering och gott resursutnyttjande. Om företaget har visat negativt rörelseresultat har ingen beräkning gjorts av nyckeltalet och detta anges som 0 % i diagrammet.



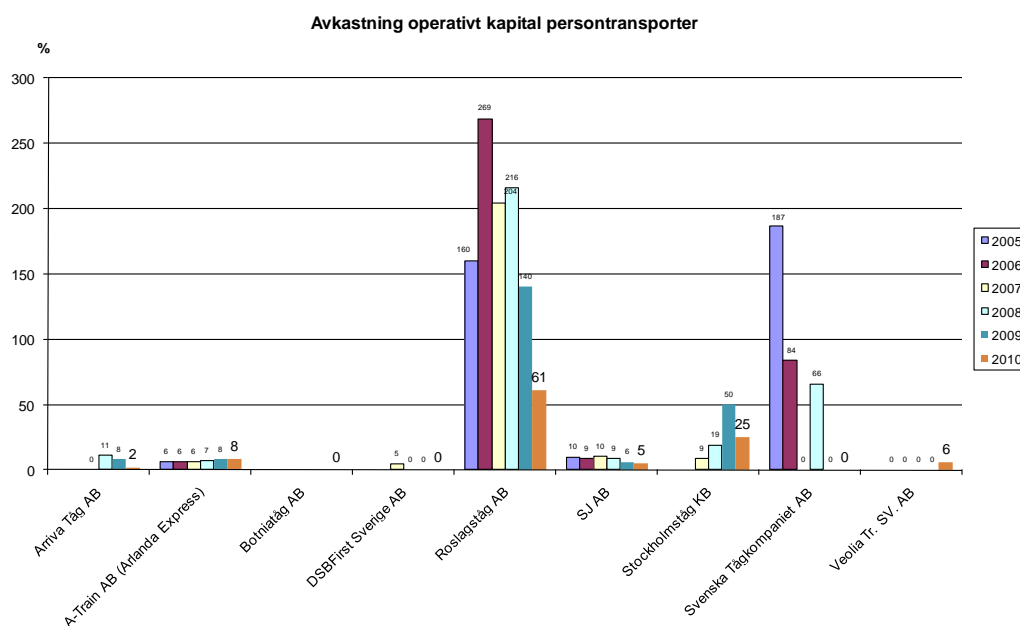
Avkastning operativt kapital godstransporter

Inom godstransportmarknaden ligger avkastningen på operativt kapital i intervallet 0 till 30 % för 2010 (0 till 54 % för 2009, 0 till 45 % för 2008, 0 till 26 % för 2007, 0 till 58 % för 2006 och 0 till 51 % för 2005).

Inlandståget AB, TGOJ Trafik AB och Tågåkeriet i Bergslagen AB visar den högsta avkastningen på operativt kapital för 2010. Jämfört med föregående år är det ett (1) företag som har ökat, sex (6) som har minskat och fem (5) företag som har oförändrad avkastning på operativt kapital.

Sett över sexårsperioden har avkastningen på operativt kapital varierat kraftigt för ett antal av företagen. Dessa kraftiga variationer beror på resultatförändringar samt förändringar av både resultat och storlek på det operativa kapitalet.

TGOJ Trafik AB har betydligt högre avkastning på operativt kapital jämfört med övriga godstransportföretag. Detta kan bero på att företaget har ett förhållandevis litet operativt kapital, och i kombination med ett positivt rörelseresultat ger detta ett stort procentuellt utslag.



Avkastning operativt kapital persontransporter

Det är större spridning på avkastning operativt kapital mellan företagen på persontransportmarknaden. Företagen har en avkastning på operativt kapital mellan 0 till 61 % för 2010 (0 till 140 % för 2009, 0 till 216 % för 2008, 0 till 204 % för 2007, 0 till 269 % för 2006 och 6 till 187 % för 2005). Jämfört med föregående år har ett (1) företag ökat, fyra (4) minskat, tre (3) företag har oförändrad avkastning på operativt kapital samt ett (1) företag startade sin verksamhet under 2010 och ingen jämförelse finns med föregående år.

I ovanstående diagram framkommer att Roslagståg AB och Stockholmståg KB för 2010 har en avsevärt högre avkastning på operativt kapital än de övriga persontransportföretagen. Det beror bland annat på att dessa två företag har ett förhållandevis litet operativt kapital. Detta i kombination med företagets positiva rörelseresultat har drivit på detta nyckeltal. För Roslagståg AB och Svenska Tågkompaniet AB har avkastningen på det operativa kapitalet minskat kraftigt jämfört med föregående år. Detta beror på företagets försämring av rörelseresultatet.

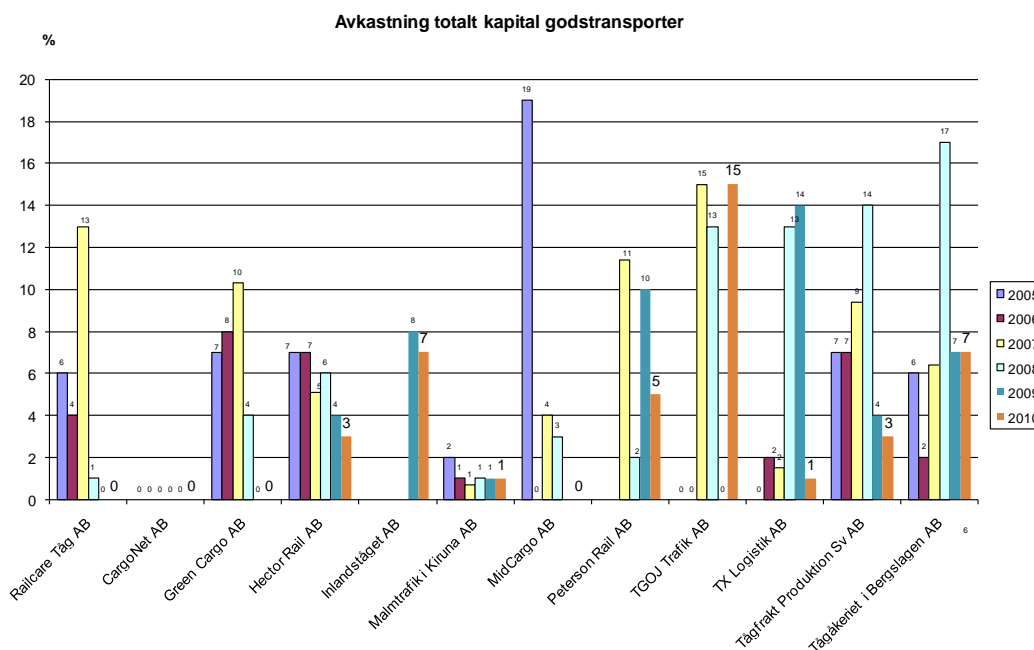
Genomsnitt avkastning operativt kapital (%)	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Godstransport	13	9	12	12	12	7
Persontransport	91	74	29	41	27	12

I tabellen ovan framkommer att det finns stor procentuell skillnad på den genomsnittliga avkastningen på det operativa kapitalet vid en jämförelse mellan de två delmarknaderna. Denna skillnad mellan delmarknaderna har dock minskat under perioden 2005 till 2007 för att åter öka under 2008. Skillnaden mellan delmarknaderna minskade åter och var 15 % för 2009 och 5 % för 2010. Jämfört med föregående år har den genomsnittliga avkastningen på operativt kapital minskat för persontransportmarknaden och även en minskning har skett för godstransportmarknaden.

På persontransportmarknaden ligger den genomsnittliga avkastningen på det operativa kapitalet högre än på godstransportmarknaden. Godstransportföretagen har som regel betydligt större operativt kapital vilket är en av orsakerna till att denna marknad har lägre genomsnittligt avkastning på operativt kapital.

6.2.2 Avkastning totalt kapital

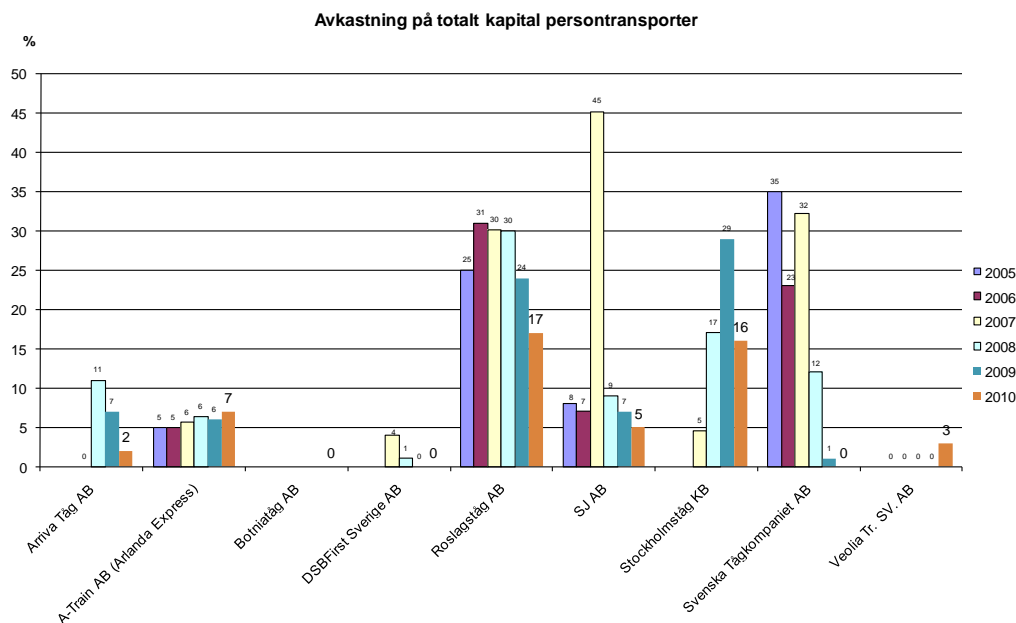
Vid analys av avkastningen på totalt kapital kan utvärdering göras av hur effektivt tillgångarna har kunnat utnyttjas för att skapa ett överskott (vinst). Måttet visar räntabiliteten, förräntningen på företagets samlade tillgångar utan hänsyn till olika val av finansiering eftersom de finansiella kostnaderna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



Avkastning totalt kapital godstransporter

Avkastningen på det totala kapitalet ligger för 2010 mellan 0 till 15 % (2009 mellan 0 till 14 %, 2008 i intervallet 0 till 17 %, 2007 0 till 15 %, 0 till 8 % för 2006 och 0 till 19 % för 2005). Jämfört med föregående år har avkastningen på totalt kapital ökat för ett (1) företag och minskat för fem (5), oförändrat för sex (6) företag utöver detta har ett nytt företag startat sin verksamhet. Den högsta avkastningen på totalt kapital för 2010 har TGOJ Trafik AB med 15 %.

Sammanfattningsvis kan det konstateras att avkastningen på det totala kapitalet under de tre första åren av sexårsperioden legat på en relativt oförändrad nivå för merparten av godstransportföretagen. Under det tredje året (2007) ökade avkastningen på totalt kapital relativt mycket för Railcare Tåg AB och TGOJ Trafik AB. Vidare har avkastningen på det totala kapitalet ökat kraftigt för TX Logistik AB och Tågåkeriet i Bergslagen AB under det fjärde året (2008). För 2009 minskade avkastningen på totalt kapital för sex av de elva företagen på godstransportmarknaden och en förklaring till detta kan vara att konjunkturen snabbt förändrades under 2008 från högkonjunktur till lågkonjunktur och detta gav starka verkningar på godstransportföretagen även under 2009 och 2010.



Avkastning totalt kapital persontransporter

Avkastningen på det totala kapitalet på persontransportmarknaden ligger för de valda företagen i intervallet 0 till 17 % för 2010 (0 till 29 % för 2009, 0 till 30 % för 2008, 0 till 45 % för 2007, 0 till 31 % för 2006 och 0 till 35 % för 2005). Ett (1) företag är nystartat, fem (5) företag visar en minskning, två (2) företag visar ökning samt ett (1) företag visar oförändrad avkastning på totalt kapital jämfört med föregående år.

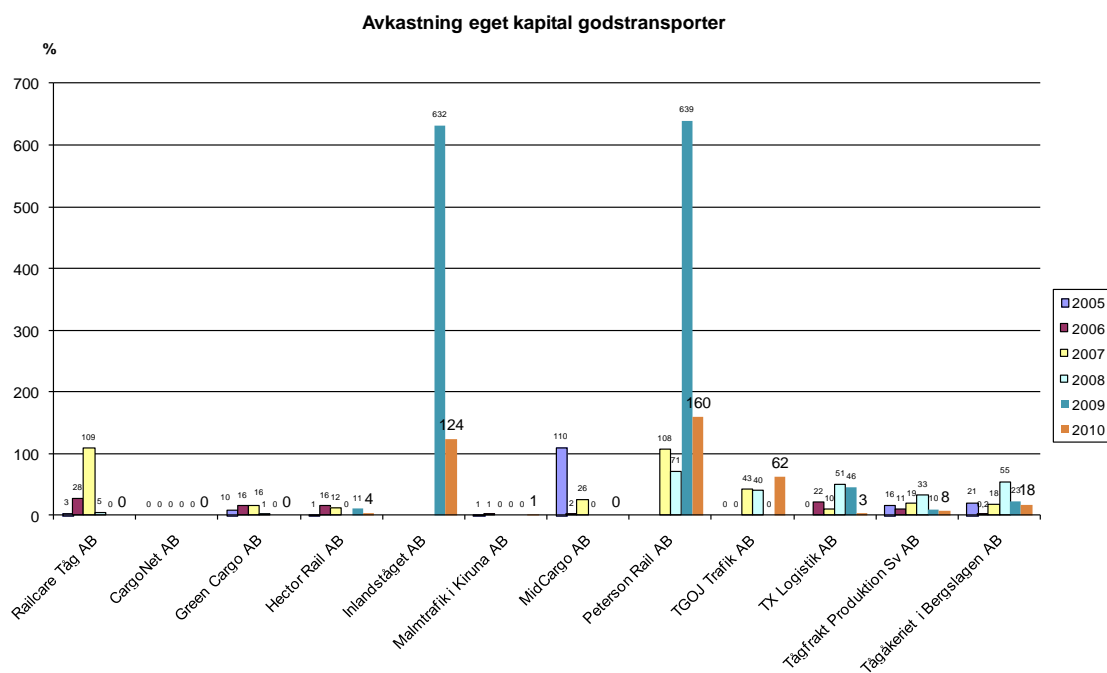
Genomsnittlig avkastning totalt kapital (%)	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Godstransport	5	3	7	7	4	4
Persontransport	18	13	15	11	9	6

I tabellen ovan framkommer att persontransportmarknaden har högre genomsnittlig avkastning på det totala kapitalet än vad godstransportföretagen uppnår på sin marknad. Skillnaden på den genomsnittliga avkastningen på totalt kapital för de två delmarknaderna har minskat under de fyra första jämförelseåren för att sedan åter öka under 2009 och sedan minska igen för 2010. Persontransportföretagen har minskat sin genomsnittliga avkastning på totalt kapital dels jämfört med föregående år och dels för samtliga jämförelseåren med undantag för 2007.

Den positiva trend som godstransportföretagen visade under åren 2007 och 2008 med stigande genomsnittlig avkastning på det totala kapitalet förändrades under 2009 och 2010, då nivån återgick till att understiga nivån för 2005.

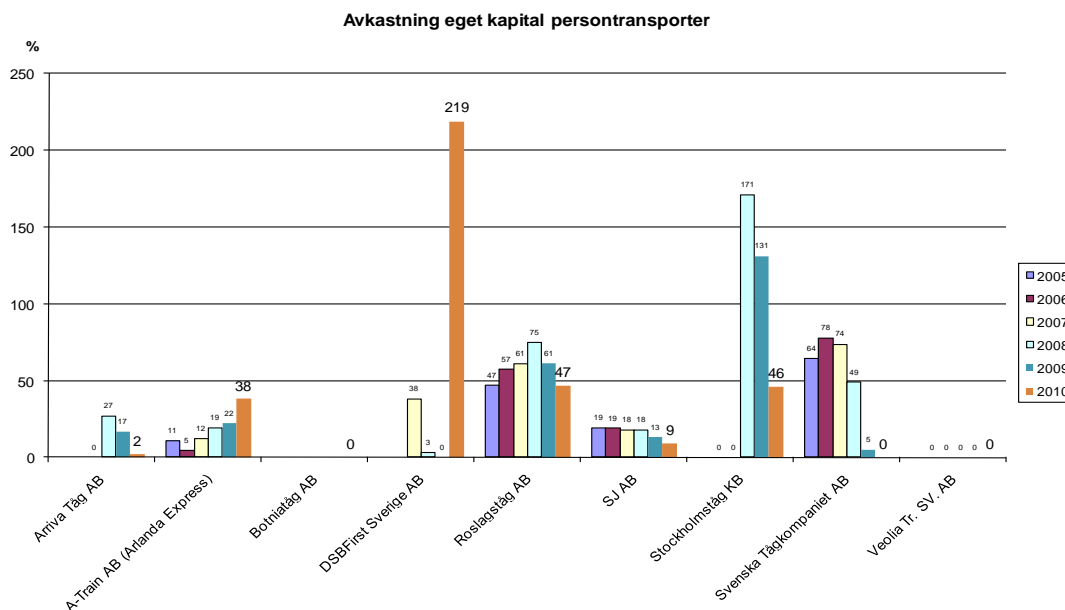
6.2.3 Avkastning eget kapital

Avkastning på eget kapital visar rörelsens förräntning, dess räntabilitet av det egna kapitalet. Detta mått är intressant för många av företagens intressenter. Framförallt är aktieägarna intresserade av att veta hur väl deras insatta kapital har förräntats. Om företaget har visat negativt resultat efter finansnetto har ingen beräkning gjorts av nyckeltalet och detta anges som 0 % i diagrammet.



Avkastning eget kapital godstransporter

Det är en stor spridning på avkastning på eget kapital för godstransportföretagen, avkastningen ligger i intervallet 0 till 160 % för 2010 (0 till 639 % för 2009, 0 till 71 % för 2008, 0 till 109 % för 2007, 0 till 28 % för 2006 och 0 till 110 % för 2005). Jämfört med föregående år har avkastningen på eget kapital ökat för två (2), minskat för sex (6) företag och oförändrat för fyra (4) företag. För 2010 är det fyra företag som har visat negativt resultat efter finansnetto och därmed har inte någon avkastning på det egna kapitalet beräknats. Peterson Rail AB har minskat avkastningen på eget kapital jämfört med 2009 och minskningen var på 568 % och har sin grund i företagets förbättring av resultatet efter finansnetto. För 2010 har avkastningen sedan minskat med 479 % till 160 % från föregående år. Inlandståget AB visar en hög avkastning på det egna kapitalet med 124 %. Detta är dock en minskning från föregående år som beror på att det egna kapitalet ökat kraftigt. Båda företagen har fortfarande en avkastning på hög nivå trots minskningen från föregående år. Endast två företag, Malmtrafik i Kiruna AB och CargoNet AB, visar en jämn avkastning på det egna kapitalet under hela sexårsperioden och inom övriga företag varierar avkastningen relativt mycket.



Avkastning eget kapital persontransporter

På persontransportmarknaden ligger avkastningen på eget kapital i intervallet 0 till 219 % för 2010 (0 till 131 % för 2009, 0 till 171 % för 2008, 0 till 74 % för 2007, 0 till 78 % för 2006 och 11 till 64 % för 2005). Ett (1) företag är nystartat, ett (1) företag är oförändrat, två (2) företag har ökat och fem (5) företag har minskat avkastningen på eget kapital jämfört med föregående år. DSBFirst Sverige AB visar den högsta avkastningen för 2010 som beror på att resultatet efter finansnetto har ökat kraftigt samt att det egna kapitalet har ökat. Företaget har förräntat aktieägarnas kapital på ett bra sätt. SJ AB är det företag som under sexårsperioden har visat jämnast avkastning på det egna kapitalet trots en liten nedgång för 2010 och för övriga företag har variationen varit större. Stockholmståg KB visade för 2009 den högsta avkastningen på eget kapital bland persontransportföretagen trots att företaget hade minskat avkastningen på eget kapital med 40 % jämfört med 2008. För 2010 har avkastningen minskat ytterligare med 85 %.

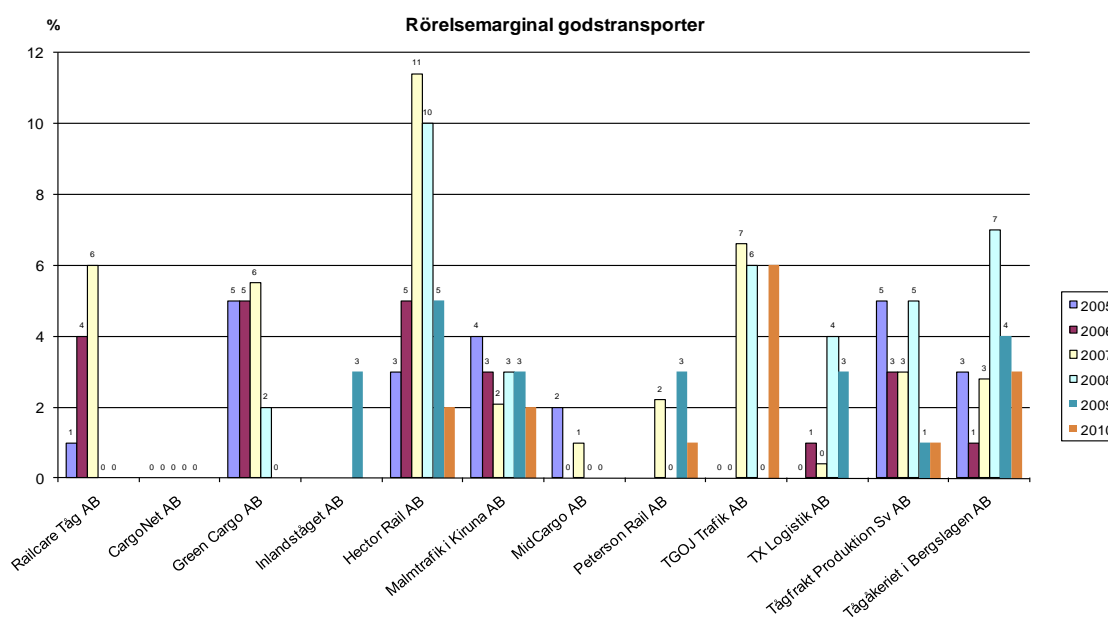
Genomsnittlig avkastning eget kapital (%)	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Godstransport	16	9	33	23	124	32
Persontransport	35	26	25	45	31	40

I tabellen framkommer att godstransportmarknadens genomsnittliga avkastning på eget kapital för 2010 har minskat och är lägre än persontransportmarknadens avkastning på eget kapital jämfört med föregående år. Detta har sin grund i att två av företagen på godstransportmarknaden visade en avkastning på eget kapital som var över 100 %.

Om Transportstyrelsen hade bortsett från dessa två företags höga avkastning på det egna kapitalet för 2010 hade godstransporternas genomsnittliga avkastning på det egna kapitalet endast uppgått till 9,6 %. För både godstransportföretagen och persontransportföretagen saknas stabilitet i den genomsnittliga avkastningen på eget kapital under sexårsperioden.

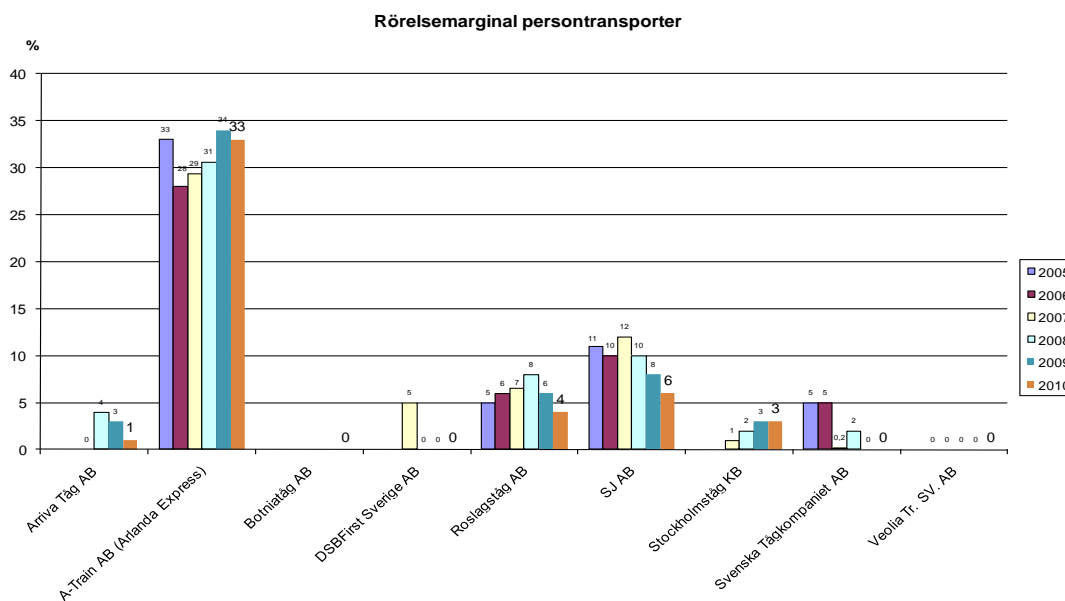
6.2.4 Rörelsemarginal

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 man nyttjar företagets volym, marknadsandelar och personalresurser 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 väletablerat och används ofta av företagen själva och därför ingår den i nyckeltalsanalysen.



Rörelsemarginal godstransporter

Rörelsemarginalen för godstransportföretagen ligger mellan 0 till 6 % för 2010 (0 till 5 % för 2009, 0 till 10 % för 2008, 0 till 11 % för 2007, 0 till 5 % för 2006 och 0 till 5 % för 2005). Ett (1) av företagen har ökat rörelsemarginalen, sex (6) har minskat samt fem (5) är oförändrade jämfört med föregående år. Dessa förändringar är relativt små. Sex (6) av företagen visar rörelsemarginal på mellan 1 och 6 %. De övriga sex (6) har negativa rörelseresultat och är därför inte beräknad i denna analys utan visas endast med värdet 0 %. De högsta rörelsemarginalerna för godstransportföretagen uppnåddes under 2007 och 2008. För 2009 och 2010 visar godstransportföretagen åter lägre nivåer på rörelsemarginalerna och visar under sexårsperioden rörelsemarginaler i intervallet 0 till 11 %.



Rörelsemarginal persontransporter

Rörelsemarginalen hos persontransportföretagen är i intervallet 0 till 33 % för 2010 (0 till 34 % för 2009, 0 till 31 % för 2008, 0 till 29 % för 2007, 0 till 28 % för 2006 och 5 till 33 % för 2005). Inget av företagen har ökat, fyra (4) företag är oförändrade, ett (1) företag är nystartat och fyra (4) har minskat rörelsemarginalen jämfört med föregående år. A-Train AB visar den högsta rörelsemarginalen för 2010 med 33 %. Jämfört med de övriga företagen visar A-Train AB höga rörelsemarginaler för alla sex åren. De övriga företagen har under sexårsperioden endast små förändringar i nivån för rörelsemarginalen. Botniatåg AB har nystartat sin trafik under augusti 2010 och har en rörelsemarginal på endast 0,04 % för 2010. Hög rörelsemarginal indikerar på en god effektivitet och är i vissa fall nödvändigt för att täcka företagets finansieringskostnad i form av räntor.

Genomsnittlig rörelsemarginal (%)	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Godstransporter	2	2	4	3	2	1
Persontransporter	14	10	7	7	7	5

I tabellen framkommer att nivåerna för den genomsnittliga rörelsemarginalen är högre på persontransportmarknaden än vad den är på godstransportmarknaden. Denna skillnad har dock minskat under de tre första åren för att åter öka igen 2008 och 2009, men åter minskat för 2010.

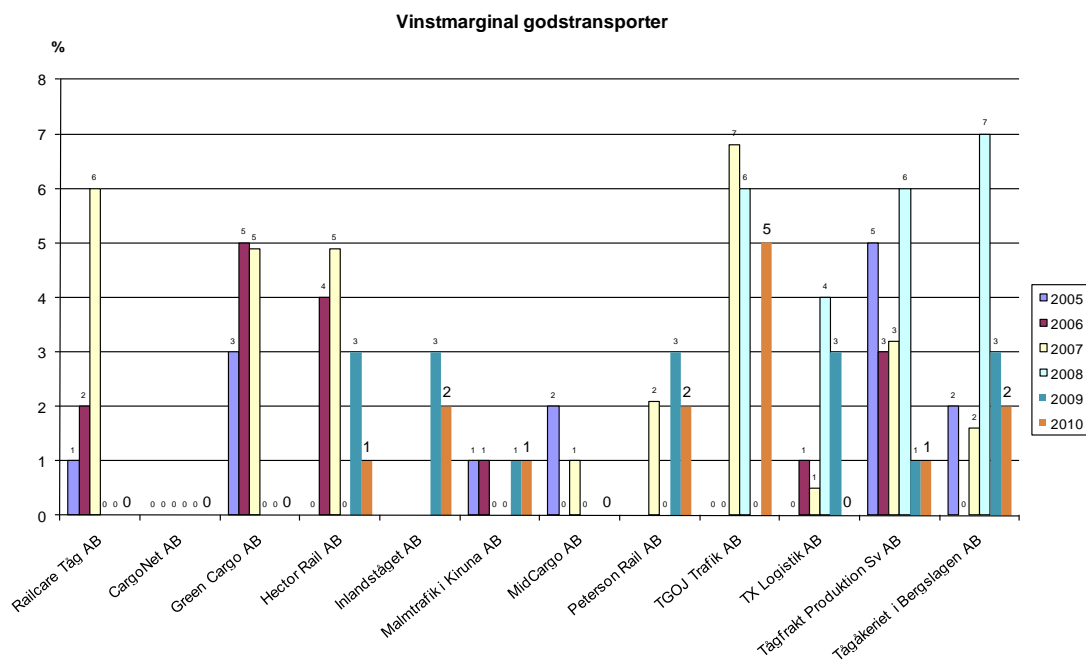
Godstransportföretagens genomsnittliga rörelsemarginal fördubblades mellan 2006 och 2007 från 2 % till 4 %, för att sedan åter minska. Vid 2009 var nivån åter på 2 % för att sedan minska till 1 % för 2010. Inom persontransportmarknaden minskade den genomsnittliga rörelsemarginalen från 10 % för 2006 till 7 % för 2007, för att sedan ligga kvar på denna nivå under 2008 och 2009 och slutligen minska till 5 % för 2010.

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.

En låg rörelsemarginal innebär att intäkterna från faktureringen i stort sett endast räcker till att täcka driftkostnader, avskrivningar samt nedskrivningar. Den återstående marginalen för att täcka räntor, skatter och vinsten blir därigenom mycket liten.

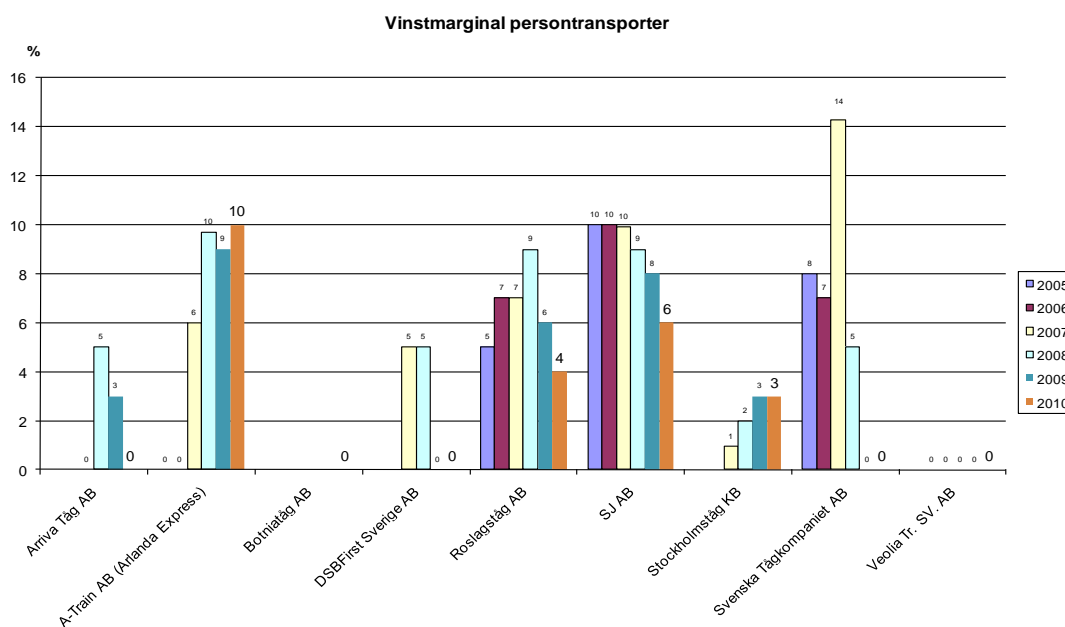
6.2.5 Vinstmarginal

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



Vinstmarginal godstransporter

På godstransportmarknaden varierar vinstmarginalen mellan 0 till 5 % för 2010 (0 till 3 % för 2009, 0 till 7 % för 2008, 0 till 7 % för 2007, 0 till 5 % för 2006 och 0 till 5 % för 2005). Ett (1) godstransportföretag har ökat och fem (5) företag har minskat vinstmarginalen jämfört med föregående år. Fem (5) av företagen visar ingen vinstmarginal för 2010 till följd av att de har redovisat negativt resultat efter finansnetto. Ett (1) företag har brutet räkenskapsår (30 juni 2009) och har oförändrad vinstmarginal från 2008. Spridningen på vinstmarginalnivån mellan företagen på godstransportmarknaden är relativt liten. Detta gäller även för förändringen mellan åren, med undantag för TGOJ Trafik AB som under 2007 hade en hög vinstmarginal på 7 % och har minskat till 5 % för 2010. Tågfrakt Produktion Sverige AB och Tågåkeriet i Bergslagen AB hade under 2008 höga vinstmarginaler på 6 till 7 %. Detta bör då jämföras med dessa företags lägstanivåer på vinstmarginal som endast var 0 till 1 %, vilket då är en relativt stor förändring av vinstmarginalnivån. Under 2010 har dock vinstmarginalnivån för dessa två företag minskat till mellan 1 till 2 %.



Vinstmarginal persontransporter

Vinstmarginalen ligger i intervallet 0 till 10 % för 2010 (0 till 9 % för 2009, 0 till 10 % för 2008, 0 till 14 % för 2007, 0 till 10 % för 2006 och 0 till 10 % för 2005) på persontransportmarknaden. Jämfört med föregående år har ett (1) företag ökat och tre (3) minskat vinstmarginalen. Fem (5) av företagen visar ingen vinstmarginal för 2010 till följd av att de har redovisat negativt resultat efter finansnetto. Dessa förändringar av vinstmarginalen för 2010 har varit relativt små jämfört med föregående år där två företag minskade vinstmarginalen med minst 5 %.

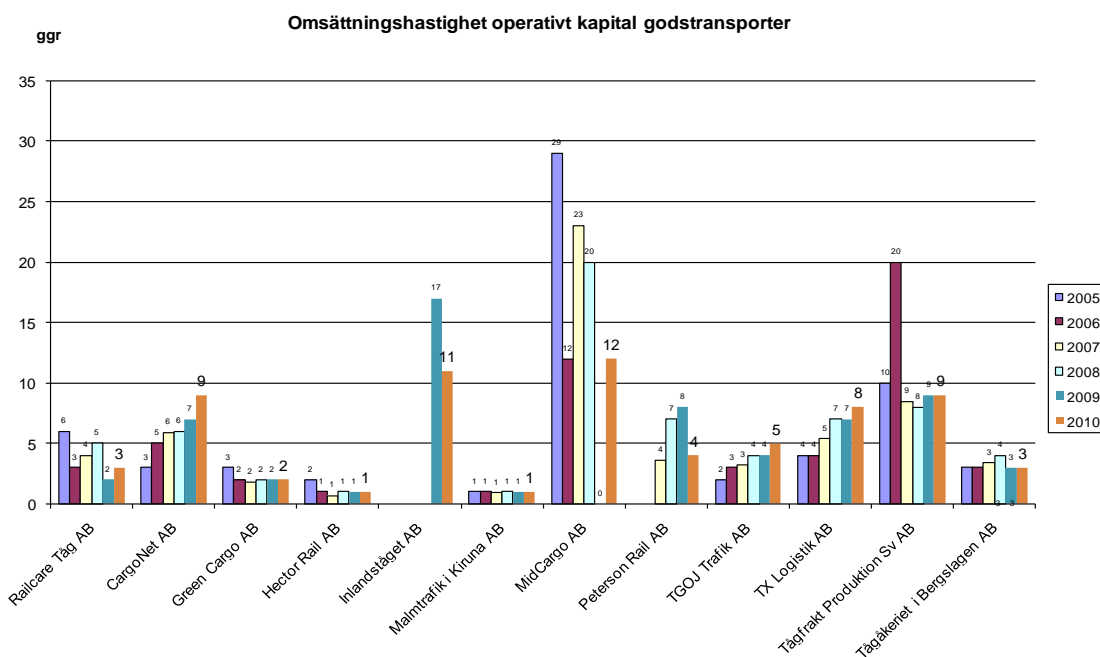
Genomsnittlig vinstmarginal (%)	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Godstransport	1	2	3	2	2	1
Persontransport	6	2	5	6	4	3

I tabellen framkommer att persontransportföretagen har högre genomsnittliga vinstmarginalnivåer än godstransportföretagen. För godstransporter har den genomsnittliga vinstmarginalen ökat för åren 2006 och 2007 för att sedan minska för 2008. För persontransportmarknaden visar de genomsnittliga vinstmarginalerna en ökning för åren 2007 och 2008 för att sedan minska 2009 och 2010.

6.2.6 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. Omsättningshastigheten 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.

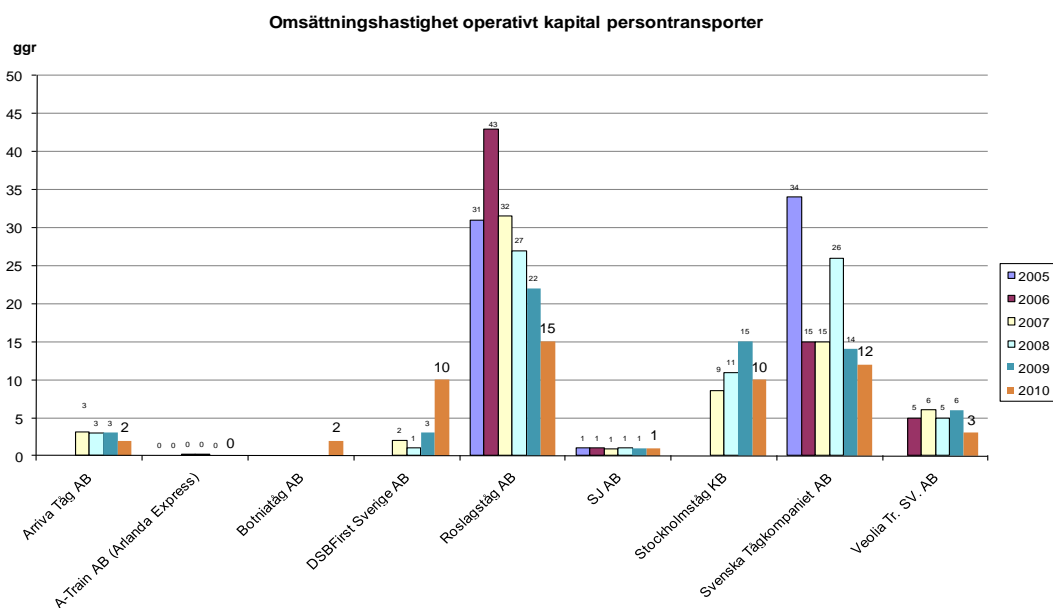
En hög omsättningshastighet innebär att företaget kan driva sin verksamhet med en mindre mängd operativt kapital och har då möjlighet att minska på lånen. Därigenom kan företagets räntekostnader minskas och en högre vinst kan genereras, vilket innebär ett effektivare kapitalutnyttjande som minskar kapitalvolymen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



Omsättningshastighet operativt kapital godstransporter

Det operativa kapitalet hos företagen på godstransportmarknaden har en omsättningshastighet mellan 1 till 11 gånger under räkenskapsåret 2010 (1 till 17 gånger under räkenskapsåret 2009, 1 till 20 gånger för 2008, 1 till 23 gånger för 2007, 1 till 20 gånger för 2006 samt 1 till 29 gånger för 2005). Fem (5) av företagen har ökat omsättningshastigheten, fem (5) företag har oförändrad och två (2) har minskat omsättningshastigheten på företagets operativa kapital jämfört med föregående år.

Sett över sexårsperioden har omsättningshastigheten på det operativa kapitalet för de enskilda företagen inte varierat speciellt mycket förutom för MidCargo AB och Tågfrakt Produktion Sverige AB. Dessa företag har haft större variation på omsättningshastighet på det operativa kapitalet än de övriga företagen. MidCargo AB hade för föregående år förlängt räkenskapsår från 1 januari 2008 till 30 juni 2009 och är därmed inte med i analysen för 2009.



Omsättningshastighet operativt kapital persontransporter

Omsättningshastigheten för det operativa kapitalet för persontransportföretagen varierar mellan 0 till 15 gånger under räkenskapsåret 2010 (0 till 22 gånger under räkenskapsåret 2009, 0 till 27 gånger för 2008, 0 till 32 gånger under 2007, 0 till 43 gånger under 2006 samt 0 till 34 gånger under 2005). Ett (1) företag är nystartat, ett (1) av företagen har ökat omsättningshastigheten, fem (5) har minskat och två (2) företag har oförändrad omsättningshastighet på det operativa kapitalet jämfört med föregående år.

I diagrammet syns en stor skillnad i hur hög omsättningshastighet på det operativa kapitalet företagen har. Detta beror inte enbart på företagens effektivitet, utan det har även sin grund i att storleken på det operativa kapitalet skiljer sig åt mellan företagen. Roslagståg AB är det persontransportföretag som under hela sexårsperioden har haft högst omsättningshastighet på det operativa kapitalet.

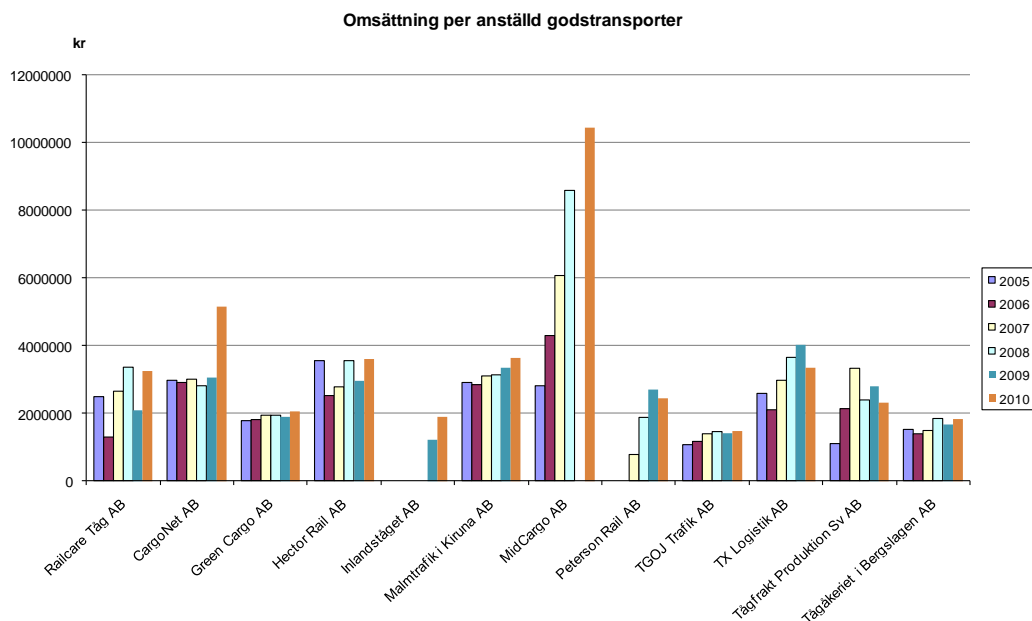
Genomsnittlig omsättn.hastighet operativt kapital (ggr)	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Godstransport	6	5	5	6	6	6
Persontransport	17	13	8	9	8	6

I tabellen framkommer att den genomsnittliga omsättningshastigheten på det operativa kapitalet för persontransporter är högre än för godstransporter.

Skillnaden mellan de två delmarknaderna har minskat jämfört med föregående år samt för hela sexårsperioden. Den genomsnittliga omsättningshastigheten på operativt kapital för godstransporter har legat relativt konstant för hela sexårsperioden. För persontransporter har det däremot skett en successiv sänkning av den genomsnittliga omsättningshastigheten av det operativa kapitalet under perioden.

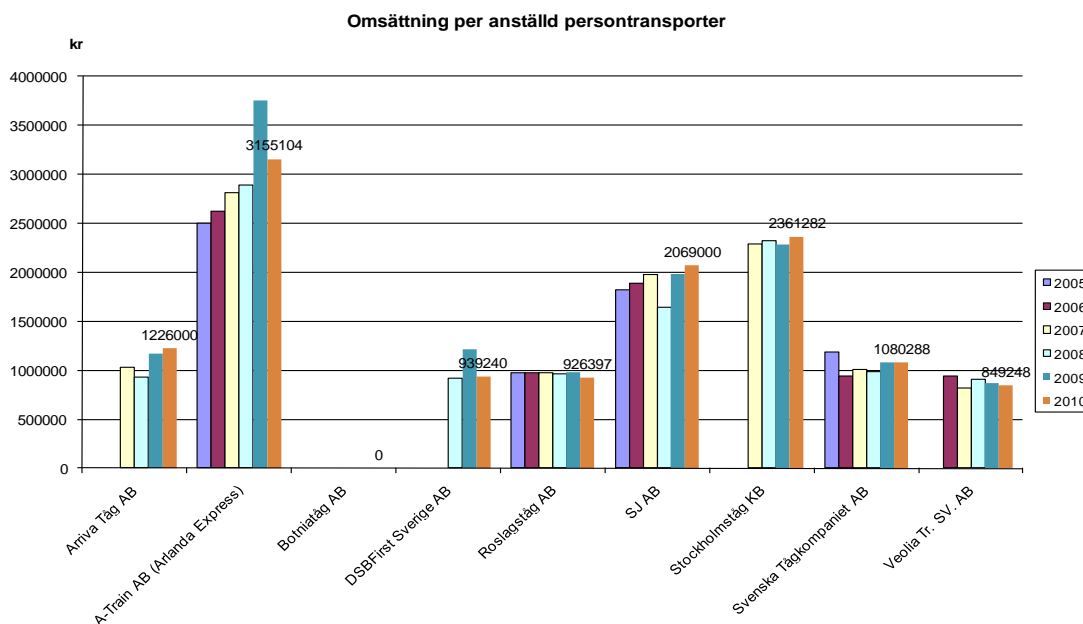
6.2.7 Omsättning per anställd

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



Omsättning per anställd godstransport

För företagen på godstransportmarknaden ligger omsättningen per anställd i intervallet 1400 tkr till 10400 tkr för 2010 (1200 tkr till 4000 tkr för 2009, 1500 tkr till 8600 tkr för 2008, 800 tkr till 6000 tkr för 2007, 1100 tkr till 4300 tkr per anställd för 2006 och 1100 till 3600 för 2005). För nio (9) av företagen har omsättningen per anställd för 2010 ökat jämfört med föregående år och för tre (3) företag har den minskat. MidCargo AB visar för 2008 en avsevärt högre omsättning per anställd. Detta har delvis sin grund i att företaget hade ett förlängt räkenskapsår som pågick mellan perioden 1 januari 2008 till 30 juni 2009 samt även förlängt räkenskapsår för 1 juli 2009 till 31 december 2010, vilket gör att företaget visar en högre omsättning än de övriga godstransportföretagen. För 2010 har omsättningen dock ökat trots brutet räkenskapsår, vilket påvisar en positiv trend i omsättningen per anställd.



Omsättning per anställd persontransport

För merparten av persontransportföretagen har omsättningen per anställd inte förändrats så mycket mellan åren 2005 till 2010, förutom för A-Train AB som mellan åren 2008 och 2009 visar en stor ökning av omsättningen per anställd för att sedan minska 2010. Omsättningen per anställd ligger i intervallet 800 tkr till 3200 tkr (900 tkr till 3800 tkr för 2009, 900 tkr till 2900 tkr för 2008, 800 tkr till 2800 tkr för 2007, 1000 tkr till 2600 tkr för 2006 och 1000 tkr till 2500 tkr för 2005). Ett (1) företag har nystartat och haft inhyrd personal mellan augusti och december 2010, tre (3) företag har ökat och fem (5) företag har minskat sin omsättning per anställd jämfört med föregående år.

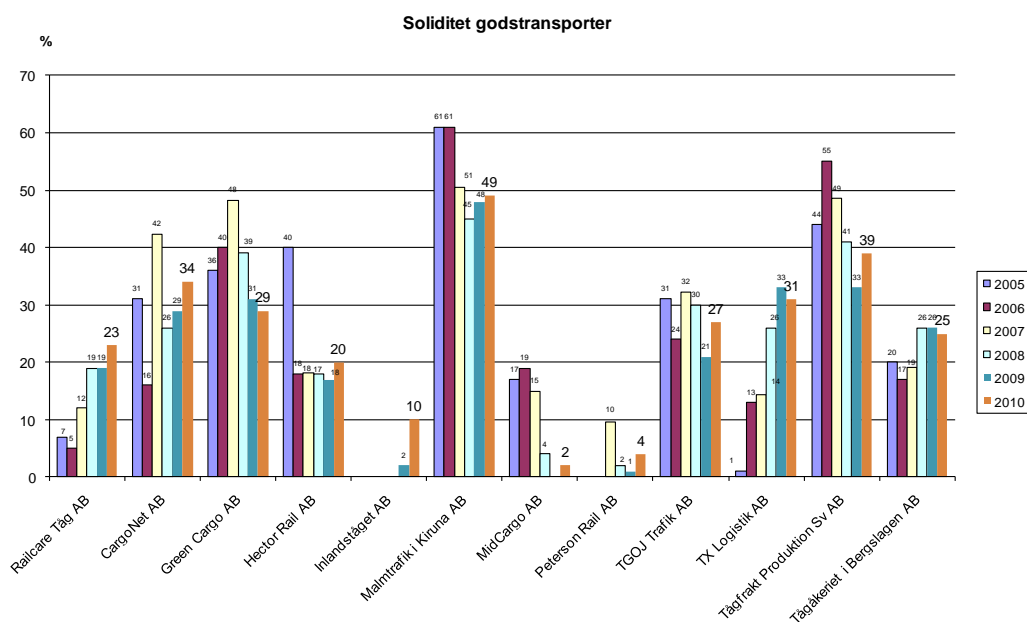
6.3 Stabilitet

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 beräkna och analysera soliditet.

6.3.1 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 %. Ju högre soliditeten är, desto större är företagets förmåga att betala och motstå förluster. En låg soliditet innebär att företaget har en större andel tillgångar

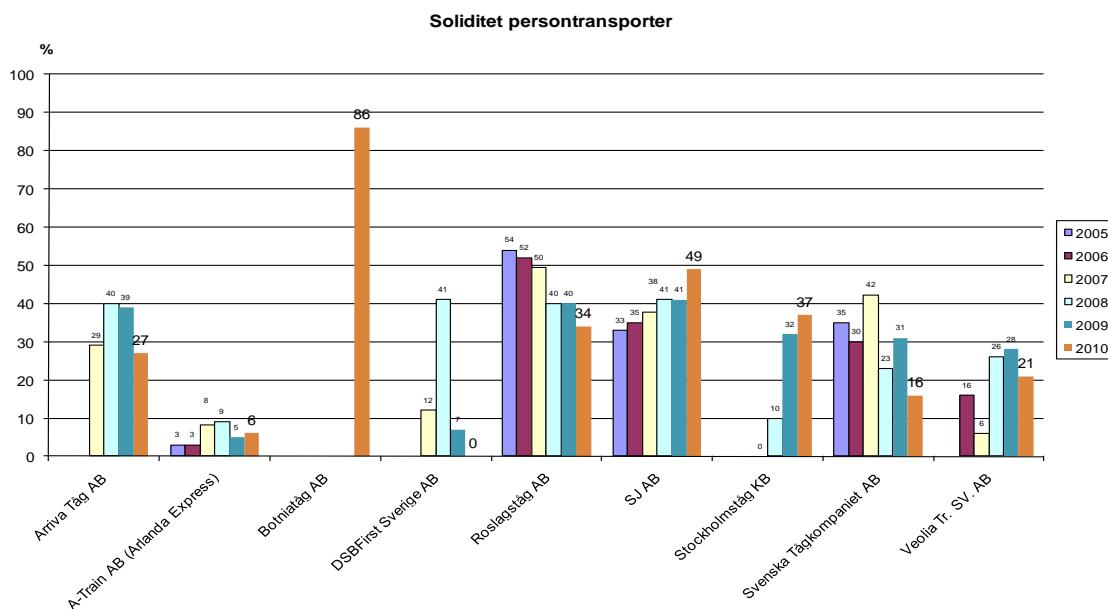
som är lånefinansierade, vilket innebär en högre risknivå. Den högre andelen främmande kapital gör företaget mera känsligt för förändringar i räntekostnader och amorteringar. Generellt kan man säga att ju högre affärsrisken och konkurrensen är, desto högre måste soliditeten vara. Soliditeten beskrivs 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 2 till 49 % för 2010 (1 till 48 % för 2009, 2 till 45 % för 2008, 10 till 51 % för 2007, 5 till 61 % för 2006 och 1 till 61 % för 2005). Åtta (8) företag har ökat, fyra (4) företag har minskat jämfört med föregående år.

Malmtrafik i Kiruna AB har den högsta soliditeten under alla de sex jämförelseåren, vilket tyder på att företaget har en bra stabilitet i sin kapitalstruktur. Företagets långsiktiga förmåga att betala och motstå förluster är relativt hög och risken att företaget får ekonomiska problem är låg.



Soliditet persontransportmarknaden

Soliditeten för persontransportföretagen ligger i intervallet 0 till 86 % för 2010 (5 till 41 % för 2009, 9 till 41 % för 2008, 0 till 50 % för 2007, 3 till 52 % för 2006 och 3 till 54 % för 2005). Ett (1) företag är nystartat, tre (3) företag har ökat soliditeten och fem (5) företag har minskat den jämfört med föregående år.

SJ AB har under de sex jämförelseåren ökat soliditeten. SJ AB, Roslagståg AB, Stockholmståg KB och Botnietåg AB visar för 2010 den högsta soliditeten bland persontransportföretagen. Den höga soliditeten för Botnietåg AB beror dels på att företaget är nystartat och dels på att anställda inhyrdes från augusti till december 2010 från SJ Norrlandståg AB. Vidare visar även SJ AB och Stockholmståg KB en relativt hög soliditetsnivå sett över hela sexårsperioden.

Genomsnittlig soliditet (%)	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Godstransport	29	27	28	25	24	24
Persontransport	31	27	23	29	28	31

I ovanstående tabell framkommer att den genomsnittliga soliditetsnivån inte har förändrats särskilt mellan de sex åren, för vare sig gods- eller persontransportmarknaden.

Persontransportmarknaden har för åren 2005, 2008, 2009 och 2010 visat en något högre genomsnittlig soliditetsnivå än godstransportmarknaden.

7 Sammanfattning av nyckeltalsanalysen

7.1 Ägarstruktur

Godstransportföretagen har till större delen svenskt ägande. Till skillnad mot persontransportföretagen har endast fyra godstransportföretag utländskt ägande och ett av dessa företag är statsägt av Norges Statsbaner. Det utländska ägandet finns även i Tyskland och i privata norska bolag. Gods-transportmarknaden har varit konkurrensutsatt sedan 1996 och företagen konkurrerar på likvärdiga villkor. Bland godstransportföretagen förekommer att företagen ingår i samma koncern och detta kan påverka konkurrensmiljön bland företagen.

Persontransportföretagen ägs till största delen av utländska ägare. Ett antal av dessa är dessutom statsägda företag. Flertalet av de utländska ägarna finns i våra grannländer Norge, Danmark samt i Tyskland, Frankrike och Luxemburg. Dessa företag har successivt kommit in på marknaden genom den upphandlade trafiken. Konkurrensen mellan företagen på persontransportmarknaden fungerar relativt väl vid tillfällena för upphandling av trafik. Mellan dessa upphandlingstillfällen är konkurrenstrycket lågt.

Vissa företag på persontransportmarknaden ingår i samma koncern. Genom att ett företag ägs helt eller delvis av ett annat företag kan detta påverka företagets möjligheter att agera självständigt. Om företaget är ett dotterbolag och där moderbolaget äger mer än 50 % av andelarna i företaget har moderbolaget ett betydande inflytande i dotterbolaget. Vidare har moderbolaget i dessa fall möjlighet att utforma företagets finansiella och operativa strategier och genom detta kan konkurrensmiljön påverkas bland aktörerna.

7.2 Marknadskoncentration

På godstransportmarknaden finns, sett utifrån marknadsandelarna av nettoomsättningen, en dominerande aktör och det är Green Cargo AB som har 70,8 % av marknadsandelarna för 2010. Green Cargo AB bildades först 2001 men företagets dominans på marknaden har sitt ursprung i att verksamheten tidigare ingick i affärsverket Statens Järnvägar och att företaget var etablerat på marknaden innan successiv konkurrensutsättningen av godstransportmarknaden skedde 1996. I Green Cargo AB-koncernen ingår även TGOJ Trafik AB och CargoNet AB och tillsammans har koncernen 79,9 % av marknadsandelarna på godstransportmarknaden. Detta innebär att marknadsandelarna är centrerad till denna koncern och att styrkeförhållanden på denna delmarknad därmed är relativt ojämn.

På persontransportmarknaden finns utifrån marknadsandelarna en dominerande aktör och det är SJ AB som har 65,9 % av marknadsandelarna för räkenskapsåret 2010. Företaget har denna särställning på marknaden till följd av företagets ensamrätt för interregionala transporter och till 1 oktober 2010 och även varit den part som avgjort om en linje har haft förutsättningar att bedrivas på kommersiella grunder. Utöver denna ensamrätt bedriver företaget även upphandlad trafik i konkurrens med de övriga företagen på marknaden.

SJ AB är därmed det företag som kan påverka konkurrensvillkoren på denna marknad.

Stockholmståg KB ingår i SJ AB-koncernen som ett helägt dotterbolag till SJ AB och Stockholmståg KB är den näst största aktören på persontransportmarknaden. SJ AB-koncernen har tillsammans 79,6 % av marknadsandelarna, beräknat på nettoomsättning, för 2010. Bland de övriga företagen på persontransportmarknaden är det endast två som har marknadsandelar över 4 % . Det är A-Train AB, som har sin ensamrätt på persontransporter mellan Arlanda och Stockholms central samt DSBFirst Sverige AB, som har vunnit upphandlingen av Öresundstågen. Övriga företag på denna delmarknad har endast låga marknadsandelar.

7.3 Företagsrörlighet

På godstransportmarknaden har företagsrörligheten varit låg under den senaste sexårsperioden. Antalet företag pendlar mellan 15 till 18 stycken och av dessa är fyra företag namnändrade, ett företag har inte kvar gods som näring utan har helt bytt verksamhetsområde samt ett företag har flyttat över godstransportverksamheten till ett helägt dotterbolag. Transportstyrelsen ser inte dessa företag som nya företag på godstransportmarknaden, utan som att de ersätter redan befintliga företag. Detta innebär då att 9 av de 15 företagen som varit verksamma under 2010 även varit verksamma under hela sexårsperioden. Orsaken till att företagsrörligheten på godstransportmarknaden är låg kan ha sin grund i att det finns höga inträdesbarriärer för att ta sig in på marknaden samt att det är svårt att utmana de redan etablerade företagen.

Företagsrörligheten in och ut på persontransportmarknaden har varit låg under de senaste sex åren. Antalet företag har under perioden varierat mellan nio och tio stycken. A-Train AB, Roslagståg AB, SJ AB, Svenska Tågkompaniet AB och Tågakeriet i Bergslagen har varit verksamma under hela sexårsperioden. I övrigt har företag kommit in respektive lämnat delmarknaden till följd av att de vunnit eller förlorat upphandling av trafik, gått i konkurs eller av annat skäl lämnat persontransportmarknaden. En ny aktör inom persontransportmarknaden för 2010 är Botniatåg AB. Denna låga företagsrörlighet har, dels sin grund i att vissa aktörer fortfarande har ensamrätter till att bedriva viss persontrafik, dels att det är relativt svårt att utmana de befintliga marknadsaktörerna inom den upphandlade trafiken. Utöver detta finns höga inträdesbarriärer för att ta sig in på marknaden.

7.4 Ekonomiska nyckeltal

Avkastning på operativt kapital ligger vid en jämförelse mellan de två delmarknaderna på en betydligt högre nivå för persontransporter än för godstransporter dels jämfört med föregående år, dels för hela sexårsperioden. 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.

Det är sju företag på godstransportmarknaden och fyra företag på persontransportmarknaden som visar ingen eller mycket låg avkastning på det totala kapitalet till följd av att dessa företag har redovisat negativt rörelseresultat.

Detta innebär att dessa företag inte kunnat utnyttja de totala tillgångarna i företaget på ett sådant sätt att de lyckats skapa överskott, det vill säga vinst.

Avseende avkastning på eget kapital så skiljer sig nivån kraftigt mellan godstransportföretagen och mellan jämförelseåren. För 2010 visar fyra godstransportföretag ingen avkastning på eget kapital medan två företag visar avkastning som överstiger 120 %. Denna nivåskillnad på avkastningen på eget kapital grundar sig på att dessa företag visar olika resultat efter finansnetto och har olika storlek på det egna kapitalet. Ett positivt resultat efter finansnetto och ett litet eget kapital driver på detta nyckeltal och ger stort procentuellt utslag. Avkastning på eget kapital för persontransporter skiljer sig mellan företagen, dock inte lika kraftigt som för godstransportföretagen. Vidare är det endast tre företag som inte visar någon avkastning på det egna kapitalet bland persontransportföretagen varav ett av företagen, Botniatåg AB, är ny aktör och hade sin trafikstart under augusti 2010.

När en del av de enskilda företagens rörelsemarginal jämförs med vinstmarginalen kan en stor skillnad uppstå. Denna skillnad visar på att det skiljer mellan företagens storlek på finansiella intäkter och kostnader. En del av järnvägsföretagens rörelsemarginal används till att betala företagets finansiella kostnader och därmed reduceras vinstmarginalen. Vid en sådan jämförelse avseende godstransportföretagen kan det noteras att för merparten av företagen uppkommer ingen större differens mellan rörelsemarginal och vinstmarginal. Däremot är skillnaden mellan dessa nyckeltal tydligt för ett av företagen på persontransportmarknaden, A-Train AB.

Nivåerna på rörelsemarginalen uppvisar endast en liten skillnad mellan gods- och persontransporter, bortsett från A-Train AB som visar betydligt högre rörelsemarginal än övriga företag. Sett över hela sexårsperioden har skillnaden i nivåerna på rörelsemarginalen mellan gods- och persontransportföretagen minskat. Rörelsemarginalen för godstransportföretagen ligger dock på en jämnare nivå vid en jämförelse mellan dessa företag. Vid en jämförelse mellan företagen på persontransportmarknaden förekommer en större skillnad i nivåerna på rörelsemarginalen. Detta kan vara en indikation på att konkurrensen på persontransportmarknaden är svagare än på godstransportmarknaden. En marknad med effektiv konkurrens präglas av flera jämbördiga företag som konkurrerar på samma villkor, vilket normalt resulterar i att det inte blir så stora skillnader i lönsamhet mellan företagen.

Omsättningshastigheten på det operativa kapitalet skiljer sig kraftigt åt mellan de olika företagen på gods- och persontransportmarknaden. Omsättningshastigheten ligger för räkenskapsåret 2010 i intervallet 0 till 15 gånger per år för persontransporter och i intervallet 1 till 12 gånger per år för godstransporter. En hög omsättningshastighet på till exempel 15 gånger per år av det operativa kapitalet visar att företagets kapital kan frigöras 15 gånger för att återanvändas i verksamheten. Detta innebär att företaget är effektivare än ett företag med låg omsättningshastighet på det operativa kapitalet, genom att mindre kapital krävs för att bedriva företagets verksamhet.

Stabiliteten för gods- och persontransportföretagen har i analysen av ekonomiska nyckeltal mätts med hjälp av soliditet. Detta nyckeltal visar företagens förmåga att motstå förluster. Soliditetsnivåerna för gods- och persontransporter är generellt sett låga och för några av företagen mycket låga, såväl för jämförelseåren som för 2010. En låg soliditetsnivå innebär att företagen får svårare att betala och att förhindra eventuella förluster. Detta ökar risken för ekonomiska problem hos dessa företag.

Vid en jämförelse mellan gods- och persontransporter avseende de genomsnittliga nyckeltalen för lönsamhet visar det sig att samtliga nyckeltal, förutom genomsnittlig avkastning på eget kapital, ligger på en högre nivå för persontransporter än för godstransporter. Denna skillnad i lönsamhetsnivå mellan gods- och persontransporter har dock minskat under perioden 2005–2010.

De genomsnittliga nyckeltalen för lönsamhet för godstransporter för 2010 visar jämfört med föregående år en minskning för två och en ökning för ett av dessa nyckeltal. Sett över sexårsperioden har fem av de genomsnittliga nyckeltalen varit relativt stabila med undantag för genomsnittlig avkastning på eget kapital som för 2009 ökade kraftigt för att sedan för 2010 sjunka kraftigt. Lönsamhetsnivåerna för vissa av de enskilda företagen är dock mycket låga.

Den genomsnittliga soliditetsnivån för godstransporter har minskat något sett över sexårsperioden. För 2010 ligger den genomsnittliga soliditetsnivån på 24 % för 2010. En del av godstransportföretagens soliditetsnivåer är dock mycket låga, vilket tyder på att dessa företags förmåga att motstå förluster är låg. I förlängningen kan detta leda till likviditetsproblem.

Persontransporter har jämfört med föregående år minskat samtliga genomsnittliga nyckeltal för lönsamhet, förutom rörelsemarginalen som är oförändrad. Vidare har även flertalet av de genomsnittliga nyckeltalen för lönsamhet minskat sett över hela sexårsperioden, med undantag för genomsnittliga avkastningen på eget kapital och genomsnittliga avkastningen på operativt kapital som ökade under 2008 för att sedan minska för 2009 och därefter öka igen för 2010. Detta indikerar en negativ lönsamhetsutveckling för persontransporter under sexårsperioden. Bland persontransportföretagen finns det enskilda företag som har låga eller negativa lönsamhetsnivåer.

Den genomsnittliga soliditetsnivån för persontransporter har legat på en jämn nivå för sexårsperioden och den genomsnittliga soliditetsnivån för 2010 ligger på 31 % och det är en liten ökning jämfört med föregående år. Även inom persontransporter visar en del av företagen mycket låga soliditetsnivåer.

7.5 Slutsatser

Utifrån analysen konstaterar Transportstyrelsen att ägarstrukturen är relativt koncentrerad genom att det på både gods- och persontransportmarknaden finns flera företag som ingår i samma koncern. Vidare konstateras att marknadskoncentrationen är hög både på gods- och persontransportmarknaden, till följd av att det på respektive delmarknad finns en dominerande aktör som har hög marknadsandel. Företagsörligheten är låg på både gods- och persontransportmarknaden, där endast ett fåtal företag har kommit in respektive lämnat dessa delmarknader under den senaste sexårsperioden.

Vidare kan även konstateras att lönsamheten på både gods- och persontransportmarknaden generellt sett är låg för 2010 och inget företag visar lönsamhet som skiljer sig markant från de övriga företagens lönsamhetsnivåer. Detta behöver inte innebära att marknaden fungerar väl, utan kan vara en indikation på att de dominerande företagen med stor marknadsstyrka på en marknad med bristfällig konkurrens inte har tillräckliga incitament att genomföra kostnadsänkande åtgärder. Dessa företag kan genom att ta ut höga priser kompensera den höga kostnadsnivån och därigenom visa normal eller liknande lönsamhet som de övriga företagen verksamma på marknaden.

Transportstyrelsens slutsats är att gemensamt indikerar den höga marknadskoncentrationen, den låga företagsrörligheten och det faktum att det finns ett dominerande företag avseende marknadsandelar på både gods- och persontransportmarknaden, att konkurrensstrycket är relativt lågt och att styrkeförhållandena mellan aktörerna är ojämnt.

Transportstyrelsen har i analysen av ekonomiska nyckeltal återgett de ekonomiska förhållandena för de utvalda järnvägsföretagen. Vid en analys av dessa nyckeltal blir Transportstyrelsens slutsats att både gods- och persontransportmarknadens lönsamhet har minskat jämfört med föregående år samt över sexårsperioden och är generellt sett på en låg nivå och för vissa enskilda företag mycket låg nivå.

Utifrån analysen av ekonomiska nyckeltal kan Transportstyrelsen även konstatera att nivåerna på de genomsnittliga rörelse- och vinstmarginalerna är låga för både person- och godstransportföretagen dels för 2010 och dels för hela sexårsperioden. Dock indikerar den jämnare rörelsemarginalnivån och vinstmarginalnivån mellan företagen på godstransportmarknaden att det råder en bättre konkurrenssituation på gods- än på persontransportmarknaden. Detta kan ha sin grund i att godstransportmarknaden har varit konkurrensutsatt mycket längre än persontransportmarknaden.

Slutsatserna i nyckeltalsanalysen visar att det inte är någon effektiv konkurrens på vare sig gods- eller persontransportmarknaden och detta kan hämma marknadens utveckling. Det är viktigt att uppnå effektiv konkurrens för att marknaden ska kunna utvecklas. Om det är bristfällig konkurrens på en marknad kan olika åtgärder vidtas för att stärka konkurrensen. En grundläggande åtgärd är att få in fler aktörer på marknaden och att dessa aktörer får möjlighet att växa och bli jämbördiga.

Den slutliga marknadsöppningen av persontransportmarknaden den 1 oktober 2010 medförde att SJ AB:s ensamrätter till kommersiella persontransporter försvann och kan innebära att fler järnvägsföretag kan verka under likvärdiga villkor och utmana den dominerande aktören på persontransportmarknaden. Vidare kan marknadsöppningen innebära att fler järnvägsföretag kommer in på persontransportmarknaden.

Utifrån den kontinuerliga uppföljningen av järnvägsmarknaden som görs i nyckeltalsanalysen är Transportstyrelsens slutsats att en djupare granskning och analys av företagsrörligheten bör göras. Detta behövs för att se om konkurrensutsättningen av persontransportmarknaden skapar mera dynamik och öppnar för att fler aktörer väljer att etablera sig på den svenska

järnvägsmarknaden eller om redan befintliga aktörer väljer att utveckla verksamheten till att omfatta även persontransporter på järnväg. Det är även viktigt att Transportstyrelsen får en bild av hur ägarstrukturen ser ut på de nya företag som går in på marknaden.

Vidare ger nyckeltalsanalysen för 2010 Transportstyrelsen en indikation om att även en djupare granskning av marknadskoncentrationen behöver göras. Genom att beräkna marknadskoncentrationen på olika sätt, till exempel utifrån både nettoomsättning, personkilometer samt tonkilometer, kan en mer nyanserad bild av marknadskoncentrationen komma fram.

Källförteckning

Litteratur

Järnvägslagen (SFS 2004:519)

Transportstyrelsens förordning (SFS 2008:1300)

Internet

Bolagsverket, <https://snr4.bolagsverket.se/snrgate/startIn.do>



Besök Hagavägen 2 **Post** Box 267 , 781 23 Borlänge **Tel** 0771- 503 503 **Fax** 0243-24 69 99
E-post jarnvag@transportstyrelsen.se **Webb** www.transportstyrelsen.se