

# **Branschanalys av järnvägsföretag 2008--2009**



# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>1</b>	<b>Sammanfattning .....</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Inledning.....</b>	<b>6</b>
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
<b>3</b>	<b>Branschstrukturanalys.....</b>	<b>9</b>
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.....	13
3.2.4	Hot från substituerande tjänster .....	14
3.2.5	Konkurrensmiljön bland nuvarande järnvägsföretag .....	15
3.2.6	Sammanfattning och slutsats godstransporter .....	16
3.2.7	Omvärldsfaktorer .....	17
3.3	Branschstruktur persontransporter.....	18
3.3.1	Inträdesbarriärer.....	19
3.3.2	Leverantörernas förhandlingsstyrka .....	20
3.3.3	Kundernas förhandlingsstyrka.....	22
3.3.4	Hot från substituerande tjänster .....	22
3.3.5	Konkurrensmiljön bland nuvarande järnvägsföretag .....	23
3.3.6	Sammanfattning och slutsats persontransporter .....	24
3.3.7	Omvärldsfaktorer .....	25
<b>4</b>	<b>Nyckeltalsanalys .....</b>	<b>26</b>
4.1	Allmänt .....	26
4.1.1	Definitioner vid nyckeltalsberäkningen.....	26
4.2	Lönsamhet och effektivitet .....	27
4.2.1	Avkastning operativt kapital.....	27
4.2.2	Avkastning totalt kapital.....	30
4.2.3	Avkastning eget kapital .....	32
4.2.4	Rörelsemarginal.....	34
4.2.5	Vinstmarginal .....	36

	4 (49)
4.2.6 Omsättningshastighet operativt kapital .....	38
4.2.7 Omsättning per anställd .....	40
4.3 Stabilitet.....	43
4.3.1 Soliditet.....	43
4.4 Sammanfattning av nyckeltalsanalysen.....	46
<b>Källförteckning .....</b>	<b>48</b>

# 1 Sammanfattning

I Transportstyrelsens 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 ännu inte är helt konkurrensutsatt.

Underlaget till branschstrukturanalysen utgörs av intervjuer med järnvägsföretag och andra aktörer inom branschen. Transportstyrelsen 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 2008–2009.

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 någon effektiv konkurrens på vare sig godstransportmarknaden eller på persontransportmarknaden. De båda delmarknaderna domineras av varsin aktör, 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. Dock indikerar den jämnare rörelsemarginalnivån mellan företagen på godstransportmarknaden att det råder en bättre konkurrenssituation på gods- än på persontransportmarknaden. Detta kan ha sin grund i att godstransportmarknaden är konkurrensutsatt.

## 2 Inledning

### 2.1 Bakgrund

I Transportstyrelsens förordning (SFS 2008:1300)<sup>1</sup> framgår att Transportstyrelsen ska utöver sin tillsyn enligt järnvägslagen (SFS 2004:519)<sup>2</sup> övervaka att marknaderna för järnvägstjänster, inklusive marknaderna för järnvägstransporter, fungerar effektivt ur ett konkurrensperspektiv.

En del av Transportstyrelsens marknadsövervakning är att årligen upprätta en branschanalys av järnvägsföretag. Branschanalysen ger Transportstyrelsen en möjlighet att följa järnvägsföretagens branschutveckling och konkurrens-situation. Transportstyrelsen får en aktuell bild av järnvägsföretagens förutsättningar och ekonomiska förhållanden, denna information bidrar även till att ge Transportstyrelsen 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 2008--2009. Transportstyrelsen 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 2009. Den är avgränsad till att omfatta ett representativt urval av järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, transportköpare, fordonstillhandahållare, branschorganisationer och biljettsystemleverantör.

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 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 för kalenderåret 2008 samt brutet räkenskapsår 2008/2009.

### 2.3 Syfte

Syftet med branschanalysen är att den ska bidra till en sund konkurrens och en dynamisk marknad.

---

<sup>1</sup> Transportstyrelsens förordning 2008:1300

<sup>2</sup> Järnvägslagen 2004:519

## 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 Transportstyrelsen, 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 37 intervjuer genomförts av Transportstyrelsen. 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 9 st.
- Järnvägsföretag/persontransporter 5 st.
- Infrastrukturförvaltare 3 st.
- Transportköpare 7 st.
- Järnvägsföretag/spårunderhåll, verkstad 4 st.
- Uthyrare/leasegivare av fordon och vagnar 5 st.
- Branschorganisation 1 st.
- Tillhandahållare av godstransporttjänster 2 st.
- Biljettsystemleverantör 1 st.

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 Transportstyrelsen valt att låta de intervjuade personerna och företagen/organisationerna vara anonym. Detta var en förutsättning för att de intervjuade skulle kunna besvara frågorna på ett uppriktigt och öppet sätt. Genom dessa intervjuer har Transportstyrelsen fått kännedom om förhandlingsstyrkan hos de olika aktörerna på järnvägsmarknaden.

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

Vid analysen av branschstrukturen har Michel Porters modell *Five Forces*<sup>3</sup> den så kallade femkraftsmodellen använts. Den syftar till att utvärdera företa-

<sup>3</sup> 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, men även uppgifter som inkommit ifrån företagen till Transportstyrelsen har använts. Utifrån detta har sedan beräkning av åtta nyckeltal gjorts. Nyckeltalen som beräknats är följande:

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

Dessa nyckeltal visar företagets 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 fyra 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 företagens 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 ännu inte är helt konkurrensutsatt.

Metoden som har använts för att få fram branschstrukturerna är Porters *Five Forces*<sup>4</sup> den så kallade femkraftsmodellen. Modellen pekar på hur konkurrensläget i branschen beror på fem branschstrukturella krafter som omger företagen. 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.

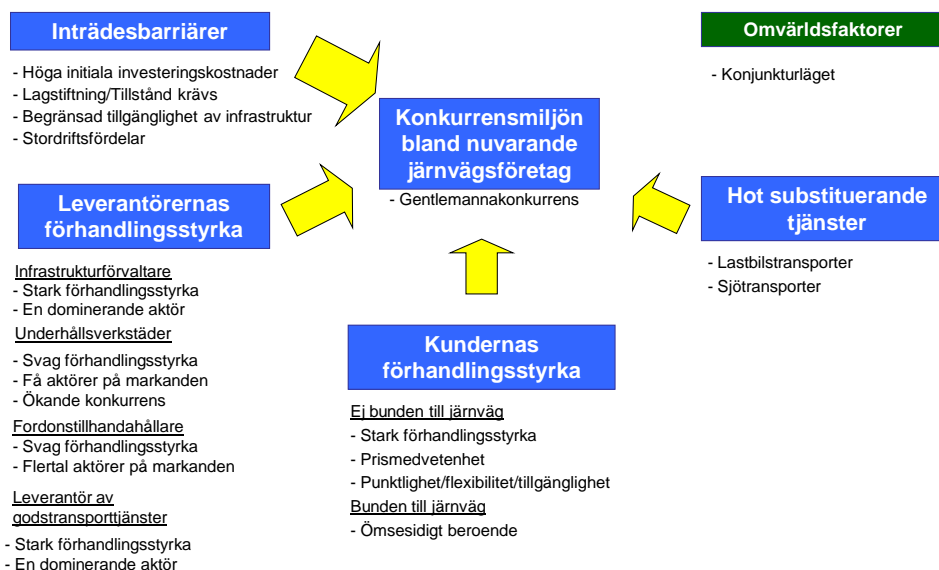
### 3.2 Branschstruktur godstransporter

I den följande bilden åskådliggörs de branschstrukturella krafter som omger företagen på godstransportmarknaden. De fem krafterna som finns på marknaden är inträdesbarriärer, leverantörernas 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.

---

<sup>4</sup> 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). 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 ska ske enligt gällande lagstiftning. Enligt Banverket<sup>5</sup> är det främst kring storstadsområdena Stockholm, Göteborg, Malmö, delar av Bergslagsbanan, Norra stambanan, Ostkustbanan, Södra stambanan och Värmlandsbanan som efterfrågan på tåglägen inte alltid kan tillgodoses fullt ut på grund av kapacitetsbrist.

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.

<sup>5</sup> Banverket (2009) Sektorsrapport 08

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 Transportstyrelsen valt att titta på förhandlingsstyrkan hos fyra leverantörskategorier; infrastrukturförvaltare, underhållsverkstäder, fordonstillhandahållare samt leverantörer av godstransporttjänster, då dessa är järnvägsföretagens viktigaste leverantörer.

Dessa fyra 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 större förvaltare av järnvägsinfrastruktur är bland annat A-Train AB, Göteborgs Hamn, Öresundsbrokonsortiet samt Inlandsbanan AB. Utöver dessa förvaltar ytterligare hamnar och kommuner järnvägsinfrastruktur som har relativt stor betydelse för godstransportörerna. Sammanlagt fanns det vid utgången av 2008 totalt 449 infrastrukturförvaltare, 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. Det framkommer vid flertalet av intervjuerna att Banverkets förhållningssätt gentemot järnvägsföretagen har utvecklats positivt och att kontakten med Banverket har förbättrats. Järnvägsföretagen upplever att det finns ett visst förhandlingsutrymme i samband med kapacitetstilldelningen, dock innebär dessa förhandlingar att stora resurser krävs av järnvägsföretagen. Men trots att ett visst förhandlingsutrymme finns kvarstår 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 lagstiftningen, järnvägslagen, har ett tydligare regelverk avseende tilldelning av kapacitet och ett krav på offentliggörande av infrastrukturförvaltarens järnvägsnätbeskrivningar. I järnvägsnätbeskrivningarna 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 Transportstyrelsen. 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 och numera Transportstyrelsen 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. Avseende banarbeten framkommer från att antal av de intervjuade företagen att dessa stör företagets verksamhet, dock finns förståelse för att underhåll måste utföras. Bristen på banarbeten uppges även påverka godstransportföretagen negativt. Planerade banarbeten möter större acceptans hos de tillfrågade godstransportföretagen.

Den andra kategorin leverantörer utgörs av underhållsverkstäder. Kategorin kännetecknas av att det finns ett fåtal aktörer och att dessa aktörer i vissa fall endast är verksamma inom ett visst geografiskt område. 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 de har en stark förhandlingsstyrka. Ett antal av järnvägsföretagen anser dock att affärsrelationen präglas av att underhållsverkstäderna har förhandlingsstyrkan. Generellt sett anser järnvägsföretagen att konkurrenssituationen mellan underhållsföretagen är låg, trots att det tillkommit nya aktörer på marknaden. Vid intervjuerna av underhållsverkstäderna framkom att de upplever att konkurrensen på marknaden har ökat något och att fler aktörer etablerat sig. Flertalet underhållsverkstäder uppges att förhandlingsstyrkan finns hos järnvägsföretagen. Detta leder till att underhållsverkstädernas förhandlingsstyrka får anses vara svag.

Den tredje kategorin leverantörer utgörs av fordonstillhandahållare, de som hyr ut respektive leasar ut fordon och vagnar. Denna analys grundar sig på intervjuer med aktörer som verkar på godstransportmarknaden. Vid intervjuerna med järnvägsföretagen framkom att majoriteten upplevde att förhandlingsstyrkan fanns hos järnvägsföretagen, det framkom även att det fanns flertalet fordonstillhandahållare att välja mellan. Merparten av järnvägsföretagen uppgav att tillgången på fordon och vagnar är bra, detta är dock till följd av den rådande lågkonjunkturen. Vid intervjuerna med företag verksamma som uthyrare respektive leasegivare på godstransportmarknaden bekräftades att förhandlingsstyrkan finns hos järnvägsföretagen.

Den fjärde kategorin leverantörer utgörs av leverantörer av godstransporttjänster, den kännetecknas av att det finns en dominerande aktör. Med godstransporttjänster avses bland annat växlings- och rangeringsverksamhet. Denna leverantörskategori är viktig för järnvägsföretagen till följd av att majoriteten av järnvägsföretagen inte har de ekonomiska förutsättningarna att inneha den utrustning som krävs för att själva kunna utföra dessa godstransporttjänster, utan tvingas anlita en leverantör. Majoriteten av järnvägsföretagen uppges att förhandlingsstyrkan ligger hos ett av de verksamma godstransporttjänsteföretagen samt att det endast finns detta företag som leverantör av dessa tjänster. Vidare

framkommer att det inte finns något eller endast finns ett begränsat utrymme att förhandla med detta företag. Detta innebär att godstransportföretagen tvingas anlita sin största konkurrent att utföra dessa godstransporttjänster.

Vid analysen framkommer ingen entydig bild av de fyra leverantörskategoriernas förhandlingsstyrka. Transportstyrelsen kan dock med stöd av ovanstående konstatera att sammantaget har leverantörskategorierna en stark förhandlingsstyrka gentemot godstransportföretagen.

### 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 lastbils- eller sjötransporter. Den andra kategorin av kunder är däremot bundna till transporter på järnväg.

De kunder som inte är bundna till järnvägstransporter upplever att de har en stark förhandlingsstyrka eftersom de har möjligheten att nyttja andra transportslag. Ett antal kunder till järnvägsföretagen har uppgett att de har övergått till att delvis transportera sitt gods med lastbil eller ökat transportererna med lastbil. Vissa har uppgett att priset för järnvägstransporterna blivit för högt jämfört med priset för lastbilstransporter, därmed 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 bland annat till följd av att vissa mindre infrastrukturförvaltare har valt att inte använda sina spår. Slutligen har konjunkturläget gjort att kundernas produktion avtagit och därmed har godsvolymer på järnväg minskat. Samtliga tillfrågade kunder inom denna kategori har uppgett att de vill öka företagets transporter på järnväg i framtiden, vissa av dessa företag anger dock att det förutsätter att punktligheten förbättras, att flexibiliteten ökar samt att priset för järnvägstransporterna hamnar i nivå med priset för lastbilstransporter.

De av järnvägsföretagens kunder som är bundna till transporter på järnväg uppger däremot att de anser att förhandlingsstyrkan är ömsesidig eller är järnvägsföretagets. Även denna kundkategori har uppgett att det finns brister avseende transporterernas punktlighet och flexibilitet. Flertalet av kunderna uppger att priset för järnvägstransporterna är för högt. Även i denna kategori har flertalet av kunderna uppgett att de har ambitionen att öka sina transporter på järnväg i framtiden.

Intervjusvaren visar på ett samband mellan storleken på kundens transportvolym och var man upplever att förhandlingsstyrkan finns. Det är kunder som har små transportvolym och som inte är bundna till transporter på järnväg

som upplever att de har förhandlingsstyrkan gentemot järnvägsföretagen. Flertalet av de järnvägsföretag som utför godstransporterna till ovanstående kunder upplever att förhandlingsstyrkan finns hos transportköparen.

Transportstyrelsen 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 men att hotet är svagt. I första hand kommer hotet från lastbilstransporter, men även sjötransporter har nämnts. Avseende lastbilstransporter upplevs hotet starkare än från sjötransporter bland annat genom att lastbilar tillåts köra allt större och tyngre timmerlastar, att kostnaderna för att bedriva lastbilstransporter är lägre än för järnvägstransporter samt att kraven för att få bedriva lastbilsverksamhet är mindre omfattande än kraven för att bedriva järnvägstransporter. Endast ett järnvägsföretag 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 transportmarknaden. Det kan även bero på att järnvägsföretaget ingår i en koncern och ansvarar för dennes transporter.

Enligt Banverkets sektorsrapport 2008<sup>6</sup> framgår att transporterna preliminärt har följande fördelning mellan transportslagen:

Transportslag	2008/miljarder tonkm	2007/miljarder tonkm	Diff./miljarder tonkm
Järnväg	23,3	23,3	0
Lastbil långväga	34,9	34,8	0,1
Sjö, inrikes	7,5	7,8	-0,3

I tabellen framkommer att det är transportslaget lastbil långväga som har ökat sina transporter jämfört med föregående år, även om det är en marginell ökning. Järnvägens transportarbete är samma för 2008 som föregående år. Avseende de inrikes sjötransporterna så har de mellan 2007 och 2008 minskat med 0,3 miljarder tonkm.

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.

<sup>6</sup> Banverket, (2009) sektorsrapport 2008

### 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 konkurrenstryck, 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 på godstransportmarknaden framkom att det råder en konkurrensmiljö som är gentlemannamässig.

Marknaden för godstransporter på järnväg domineras till övervägande del av en aktör. Den dominerande aktören är Green Cargo AB – koncernen, denna innehar närmare 85 % av marknadsandelarna för godstransporter 2008. Fördelningen av dessa andelar baseras på nettoomsättningen för räkenskapsåret 2008 (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.

#### Omsättning/marknadsandelar godstransporter 2008

Företag	Omsättning/kr	Marknadsandel 2008	Marknadsandel 2007
Green Cargo AB	5 540 000 000	74,1%	76,0 %
CargoNet AB	527 223 000	7,1%	7,5%
Malmtrafik i Kiruna AB	491 267 000	6,6%	7,0%
Hector Rail AB	296 925 000	4,0%	2,6%
TGOJ Trafik AB	282 128 000	3,8%	3,5%
Tågakeriet i Bergslagen AB	154 478 755	2,1%	1,8%
TX Logistik AB	87 870 945	1,2%	0,9%
Railcare Tåg AB (fd. Bantåg Nordic)	43 720 000	0,6%	0,5%
Peterson Rail AB	34 051 033	0,5%	0,1%
Tågfrakt Produktion AB	16 844 330	0,2%	0,2%

\* 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 mer än tio år sedan marknaden konkurrensutsattes så har ännu inte konkurrenssituationen i form av jämbördiga aktörer uppnåtts. Ett antal nya aktörer har dock 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. På godstransportmarknaden finns ett område där marknadsförutsättningarna inte är rättvisa och där vissa aktörer befinner sig i en beroendeställning till sin största konkurrent. Detta område är växlings- och rangeringsverksamhet det vill säga godstransporttjänster. I Järnvägsstyrelsens Branschanalys av järnvägsföretag 2006--2007<sup>7</sup> beskrevs denna marknadsförutsättning samt att Järnvägsstyrelsen i denna rapport lämnade förslag på hur detta icke konkurrensneutrala villkor skulle kunna åtgärdas. Genom att bilda ett självständigt och oberoende bolag som utför dessa godstransporttjänster på konkurrensneutrala grunder till företagen verksamma på godstransportmarknaden, kan förutsättningarna bli mera likvärdiga. Vid intervjuerna till denna branschanalys har frågor ställts till järnvägsföretagen verksamma på godstransportmarknaden och att ovan nämnda villkor fortfarande upplevs råda.

Avsaknaden av jämbördiga aktörer innebär att konkurrenstrycket på godstransportmarknaden blir lågt, konkurrensmiljön blir därför gentlemannamässig. Detta innebär att den dominerande aktören sätter marknadens 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.

*Leverantörernas förhandlingsstyrka* är generellt sett stark, med undantag för underhållsverkstäder och fordonstillhandahållare. Effekten av att leverantören har en stark förhandlingsstyrka kan påverka prisbilden och kvaliteten negativt för järnvägsföretagen, även konkurrensen kan påverkas negativt av detta.

*Kundernas förhandlingsstyrka* är stark och detta kan bidra 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 enligt järnvägsföretagen. 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 och agerande även styr de övriga aktörerna.

<sup>7</sup> Järnvägsstyrelsen (2008) *Branschanalys av järnvägsföretag 2006--2007*



Transportstyrelsen har undersökt, beskrivit och analyserat godstransportmarknadens konkurrensförhållanden för 2008-2009. Slutsatsen är att det inte råder någon effektiv konkurrens på godstransportmarknaden trots att den är konkurrensutsatt sedan 1996.

### **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. Den omvärldsfaktor som flertalet av järnvägsföretagen omnämnt vid intervjuerna var konjunkturen. Att konjunkturen förändrades från högkonjunktur till lågkonjunktur under de tre sista månaderna för 2008 gav starka verkningar för järnvägsföretagen verksamma inom godstransporter.

### 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 en successiv öppning skett bland annat genom att den upphandlade trafiken, charter- och nattågstrafiken, helg- och veckoslutstrafiken och den internationella trafiken har öppnats för konkurrens. *”Alla järnvägsföretag med säte i en stat inom EES eller Schweiz samt alla auktoriserade organisatörer av järnvägstrafik med hemvist eller säte i en stat inom ESS eller Schweiz ges från och med den första oktober 2009 rätt att utföra respektive organisera internationell persontrafik på svenska järnvägsnät.”*<sup>8</sup>

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. Rikstrafiken 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 huvudmän. Vidare förekommer att trafik huvudmän 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.

Transportstyrelsen 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 marknadsöppningen 2010. Denna marknadsöppning för persontransporten innebär att SJ AB:s ensamrätt till kommersiell persontrafik på järnvägsnät som förvaltas av staten avskaffas. Efter marknadsöppningen kommer den svenska persontransportmarknaden att vara öppen för konkurrens. Vilket innebär att alla kommersiella tågoperatörer ges 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.

I den följande bilden av branschstrukturen åskådliggörs persontransportmarknadens branschstrukturella krafter som omger företagen på marknaden. Även på denna marknad utgör inträdesbarriärer, leverantörernas förhandlingsstyrka, kundernas förhandlingsstyrka, hot från substituerade tjänster samt konkurrensmiljön bland nuvarande järnvägsföretag, de branschstrukturella krafterna. 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.

<sup>8</sup> Prop. 2008/09:176

## 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 med SJ AB:s exklusiva trafikeringsrätt 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, via charter- och nattågstrafiken, helg- och veckoslutstrafiken och den internationella trafiken.

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 upp-

handlingen slutförts utgör denna typ av långa kontrakt istället en inträdesbarriär.

En begränsad tillgänglighet till infrastruktur på områden som har högt kapacitetsutnyttjande utgör även på persontransportmarknaden en inträdesbarriär. En känd och väl fungerande kapacitetstilldelning är väsentlig för att järnvägsföretagen ska kunna erhålla önskade tåglägen så att tilltänkt trafik kan genomföras. Kapacitetstilldelningsprocessen ska enligt gällande regelverk ske på följande sätt; *”Den som har rätt att utföra eller organisera järnvägstrafik har rätt att få en ansökan om tilldelning av kapacitet behandlad av berörd infrastrukturförvaltare. Infrastrukturförvaltaren ska i sitt beslut om tilldelning av kapacitet så långt som möjligt tillmötesgå den sökandes önskemål. Det normala är att de sökandes önskemål inte till fullo går att möta då de konkurrerar om samma kapacitet. Infrastrukturförvaltaren ska då försöka samorda de olika önskemålen, vilket i regel innebär att de tåglägen som erbjuds är justerade i förhållande till önskemålen i ansökningarna. De flesta konflikter mellan olika ansökningar går att lösa genom frivillig samordning. För att avgöra vilken av olika ansökningar som ska tillmötesgå kan ekonomiska styrmedel tillgripas. Om sådan inte används eller inte leder till att de avgörs vem som ska tilldelas kapacitet ska tilldelningen göras i enlighet med prioriteringskriterier. Infrastrukturförvaltaren är ansvarig för att utarbeta och i sin järnvägsnätsbeskrivning tillkännage sådana kriterier. De ska vara utformade så att de medger ett effektivt utnyttjande av infrastrukturen. Regelverket kring hur kapacitetstilldelningen ska gå till gäller oavsett graden av konkurrens. Även i en situation där det finns endast ett järnvägsföretag som bedriver all trafik kan konflikter mellan önskade tåglägen och infrastrukturförvaltarens behov av kapacitet för banarbeten uppkomma. Principiellt är det alltså ingen skillnad om konkurrensen ökar på järnvägsmarknaden, däremot kan det bli svårare att samordna ansökningarna till en tågplan som kan accepteras av alla sökande.”*<sup>9</sup>

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.

<sup>9</sup> Prop. 2008/09:176

Transportstyrelsen har valt att analysera styrkeförhållandena hos järnvägsföretagens leverantörer. För att få kännedom om styrkan hos leverantörerna har Transportstyrelsen valt att dela in dessa i fem leverantörskategorier; infrastrukturförvaltare, underhållsverkstäder, fordonstillhandahållare, biljettsystemleverantör och städföretag/cateringföretag.

En tydlig skillnad mellan leverantörskategorierna är den variation som finns i antalet aktörer inom respektive kategori. Kategorierna infrastrukturförvaltare och biljettsystemleverantör domineras båda av en aktör, underhållsverkstäderna och fordonstillhandahållare har ett fåtal aktörer och städ/catering består av flertalet aktörer. Infrastrukturförvaltaren, underhållsverkstäderna och fordonstillhandahållare 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.

Samtliga av de intervjuade järnvägsföretagen är eniga om att Banverket är den part som har den starkaste förhandlingsstyrkan. Järnvägsföretagen anser att förhandlingsutrymmet i kontakten med Banverket är mycket begränsad eller obefintligt. Majoriteten anser dock att kontakten med Banverket är bra, förutom ett järnvägsföretag som upplever att kontakten endast består av en envägskommunikation. Järnvägsföretaget upplevde även att det var svårt att föra en dialog med Banverket avseende kapacitetstilldelningen, detta på grund av att det är många aktörer som ska försöka att komma överens. Avseende spårunderhåll framkom vid intervjuerna att detta stör järnvägsföretagen i deras verksamhet.

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. Majoriteten av de intervjuade järnvägsföretagen uppger att förhandlingsstyrkan finns hos underhållsverkstäderna samt att konkurrenssituationen på marknaden för underhåll upplevs som svag.

Den tredje kategorin leverantörer till persontransportföretagen utgörs av fordonstillhandahållare. Endast ett fåtal företag är verksamma som uthyrare/leasare av fordon på den svenska persontransportmarknaden. Vid intervjuerna framkom att järnvägsföretagen upplever att tillgången på fordon är begränsad, vilket resulterar i att järnvägsföretagen bland annat måste vara ute i mycket god tid för att kunna erhålla önskad tillgång av fordon. Enligt ett av de intervjuade järnvägsföretagen är utbudet vid köp och leasing av specialdesignade vagnar mycket begränsat. Sammantaget anser flertalet av järnvägsföretagen att fordonstillhandahållaren har förhandlingsstyrkan.

Den fjärde leverantörskategorin, biljettsystemleverantören, domineras av en aktör. Samtliga tillfrågade järnvägsföretag, förutom ett, har ägarintressen i aktören. Majoriteten av järnvägsföretagen uppger att kostnaden för

biljettsystemet är för hög. Ungefär hälften av de tillfrågade järnvägsföretagen anser att biljettleverantören har förhandlingsstyrkan medan resterande anser att förhandlingsstyrkan finns hos järnvägsföretagen.

Den femte kategorin leverantörer utgörs av 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 biljettsystemleverantören och städ/catering företagen. Transportstyrelsen 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 bland annat bemött genom att försöka erbjuda ett heltäckande och varierat reseutbud i varierande prislägen. Utöver detta är produktkvaliteten viktig, den innefattar exempelvis komfort, servicenivå, kundbemötande samt möjlighet att välja en differentierad produkt.

Sammanfattningsvis leder detta till att kunderna har en stark förhandlingsstyrka. Vilket 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.

Hälften av de tillfrågade järnvägsföretagen på persontransportmarknaden upplever att det finns hot från substituerande tjänster. Dels kommer hotet från transporter på väg (personbil och buss) och dels från flyg. Resterande järnvägsföretag uppger att de inte upplever att det finns något hot från substituerande tjänster.

Transportstyrelsen kan konstatera att förekomsten av hot från substituerande tjänster förekommer men att hotet upplevs som relativt svagt av järnvägsföretagen. På korta resor utgörs hotet i första hand av transporter med personbil, därefter buss. 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 av en aktör. Den dominerande aktören är SJ AB, vars marknadsandelar för räkenskapsåret 2008 uppgår till 71,2%. 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. Affärsverket Statens Järnvägar delades upp 2001, vissa delar bolagiserades och i samband med detta bildades bolaget SJ AB.

Transportstyrelsens beräkning av marknadsandelar utgår från järnvägsföretagens nettoomsättning för räkenskapsår 2008. Hos Veolia Transport AB har uppgifterna tagits ifrån den till Transportstyrelsen inkomna sårredovisning detta för att kunna urskilja Veolias tågdel då bolaget även har verksamheter som bland annat spårvagn, tunnelbana, buss och taxi i sin årsredovisning hos Bolagsverket.

#### Omsättning/marknadsandelar persontransporter 2008

Företag	Omsättning/kr	Marknadsandel 2008	Marknadsandel 2007
SJ AB	7 420 000 000	71,2%	69,9%
Stockholmståg KB	1 337 728 000	12,8%	13,7%
A-Train AB (Arlanda Express)	534 747 000	5,1%	5,1%
Veolia Tr. SV. AB	318 457 000	3,1%	5%
Svenska Tågkompaniet	270 881 761	2,6%	2,4%
Arriva Tåg AB	258 754 000	2,5%	1,6%
Roslagståg AB	231 636 000	2,2%	2%
Inlandsbanan AB (IBAB)	32 403 949	0,3%	0,2%
DSBFirst Sverige AB	19 338 591	0,2%	0,0%

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 charter- och nattågstrafiken. 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. Utöver detta kan de övriga aktörerna bedriva persontransporter på de delar av persontransportmarknaden som har konkurrensutsatts.

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

### 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. Detta försvårar för nya företag att ta sig in på persontransportmarknaden och därmed påverkas konkurrensmiljön negativt.

*Leverantörernas förhandlingsstyrka* är stark. Järnvägsföretagens mest centrala leverantörer har den starkaste förhandlingsstyrkan. Detta kan påverka prisbildningen 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* finns men är relativt svagt. De hot som finns kommer främst ifrån personbil, men även i viss mån ifrån buss. På de längre resorna finns hotet ifrån flyg.

*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, helg- och veckoslutstrafiken samt den internationella trafiken öppnats för konkurrens, detta har inneburit en möjlighet för nya och etablerade aktörer på persontransportmarknaden att öka sina marknadsandelar.



Persontransportmarknadens konkurrenssituation och utveckling för 2008 har undersökts, beskrivits och analyserats av Transportstyrelsen. Slutsatsen är att det inte råder någon effektiv konkurrens på persontransportmarknaden.

### **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 och politiska beslut.

## 4 Nyckeltalsanalys

### 4.1 Allmänt

Nyckeltalsanalysen omfattar ett urval av järnvägsföretag, dessa bedriver gods- eller persontransporter på järnväg.

Nyckeltalen har beräknats utifrån resultat- och balansräkningar i järnvägsföretagens årsredovisningar för de fyra senaste räkenskapsåren. Dessa årsredovisningar har inhämtats från Bolagsverket<sup>10</sup> men även uppgifter som inkommit ifrån företagen till Transportstyrelsen har använts.

Järnvägsföretagen har delats in i två delmarknader, godstransportmarknaden och persontransportmarknaden.

I nyckeltalsanalysen 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.

#### 4.1.1 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 + obeskatade reserver (efter avdrag för latent skatt med 30 %)/summa tillgångar

---

<sup>10</sup> Bolagsverket/Näringslivsregistret

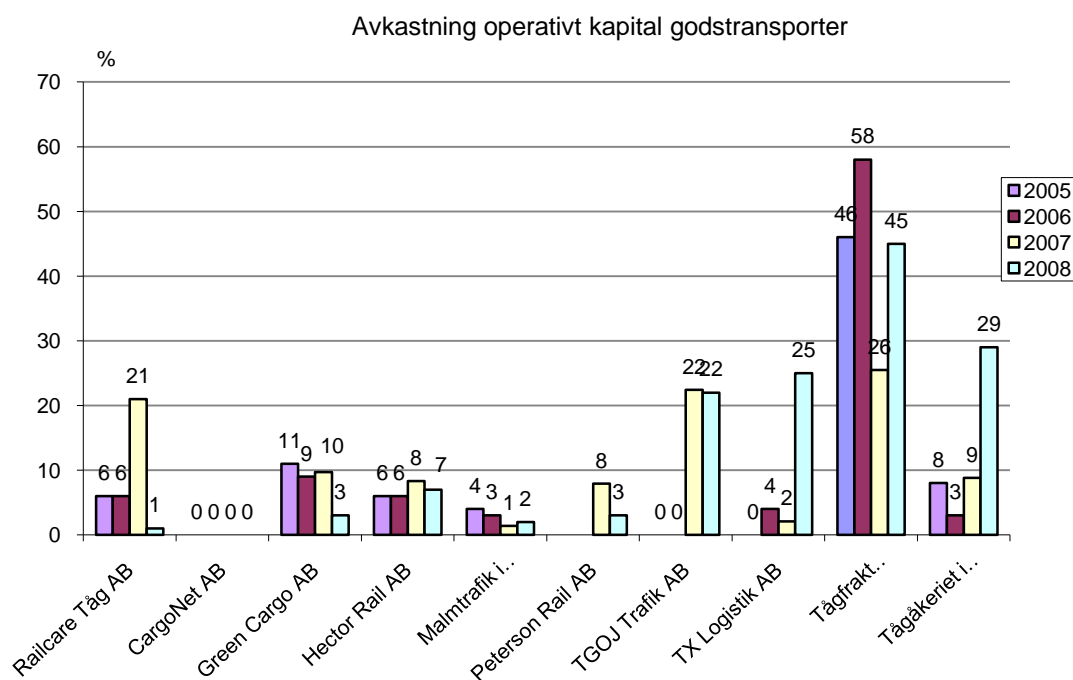
## 4.2 Lönsamhet och effektivitet

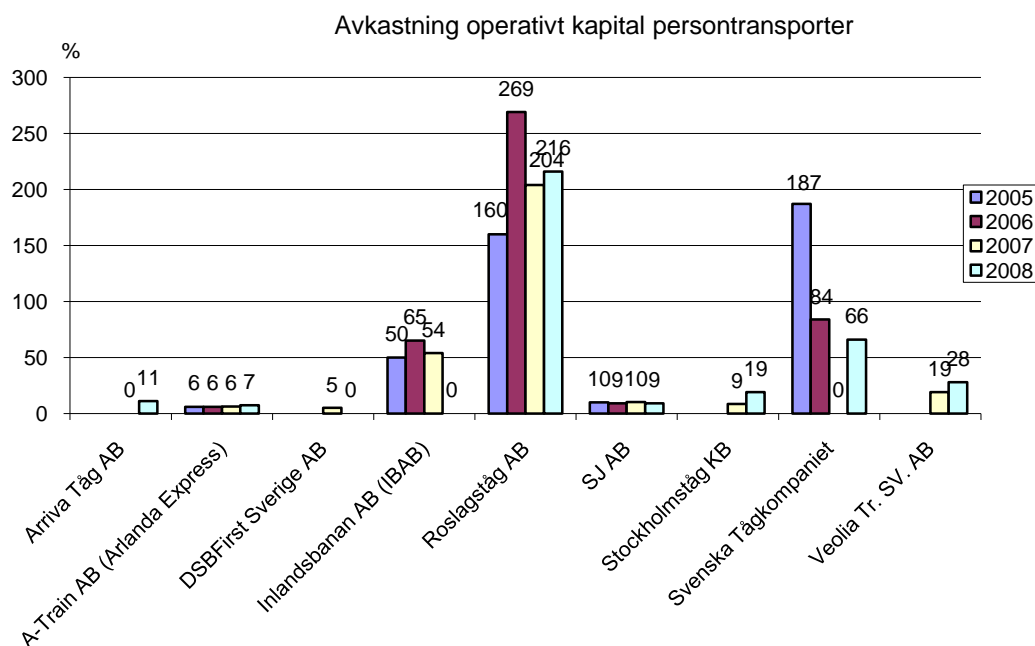
För att ett företag ska kunna överleva på lång sikt behöver det vara lönsamt. Marknaden och konkurrensen kräver att företaget utvecklas och anpassas sig till nya behov, denna förändringsprocess kräver ständigt nya resurser bland annat i form av kapital. Alternativet är att låna kapital men på lång sikt är detta inte möjligt som enda alternativ, eftersom finansierare 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 0-45 % för 2008 (0-26 % för 2007 0-58 % för 2006 och 0-46 % för 2005). Tågfrakt Produktion Sverige AB och Tågåkeriet i Bergslagen AB visar den högsta avkastningen på operativt kapital för 2008. Jämfört med föregående år är det fyra företag som har ökat, fyra som har minskat och två företag som har oförändrad avkastning på operativt kapital.

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

Tågfrakt Produktion Sverige AB har betydligt högre avkastning på operativt kapital jämfört med övriga godstransportföretag. Detta kan delvis bero på att detta 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. Företagen har en avkastning på operativt kapital mellan 0- 216 % för 2008 (0-204 % för 2007, 0 -269 % för 2006 och 0-187 % för 2005). Jämfört med föregående år har fem företag ökat, tre minskat och ett företag har oförändrad avkastning på operativt kapital.

Diagrammet visar att Roslagståg AB och Svenska Tågkompaniet AB, för 2008, har 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 och detta i kombination med företagens positiva rörelseresultat har drivit på detta nyckeltal. För Inlandsbanan AB har avkastningen på det operativa kapitalet minskat kraftigt jämfört med föregående år, detta beror på företagets försämring av rörelseresultatet. De övriga aktörerna på persontransportmarknaden har i stort sett oförändrad avkastning jämfört med föregående år.

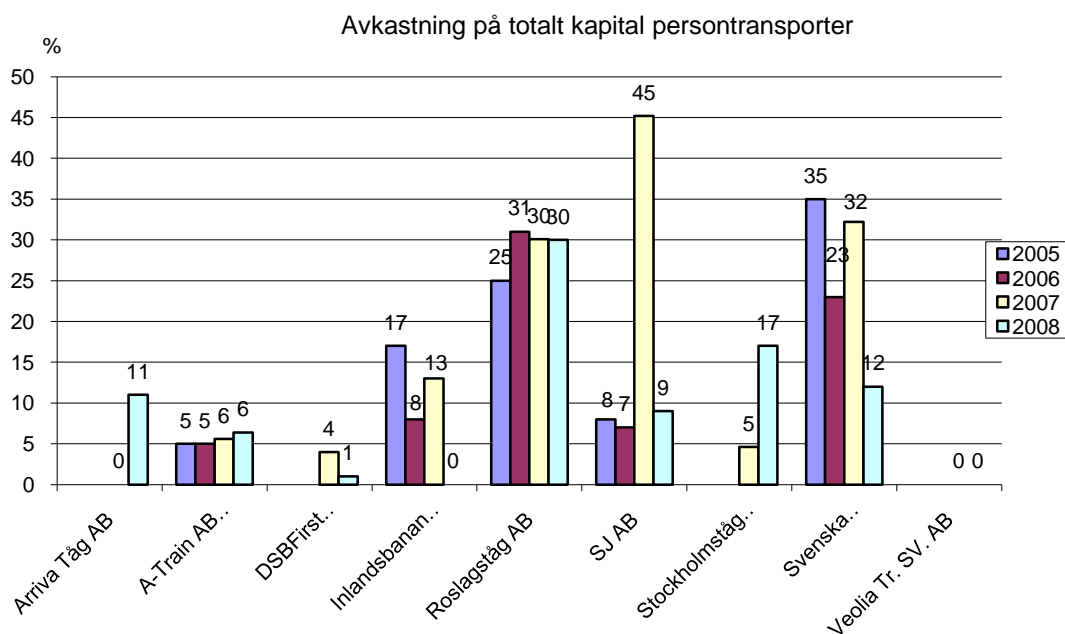
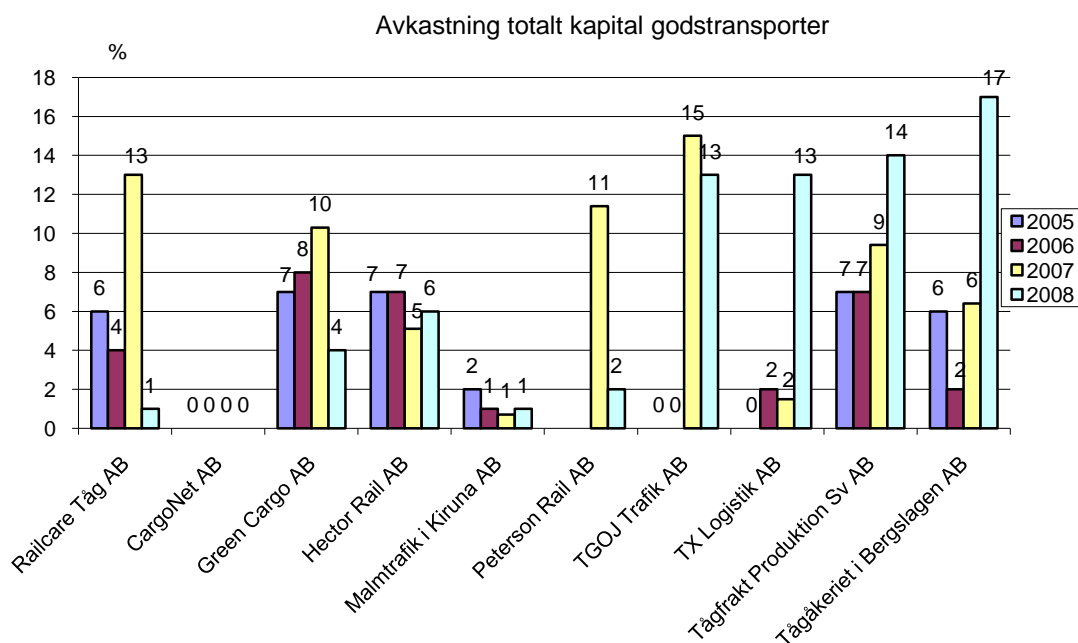
<b>Genomsnittlig avkastning operativt kapital</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
Godstransporter	7,7 %	10,4 %	10,1 %	13,7 %
Persontransporter	52,7 %	63,1 %	38,4 %	39,5 %

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 2008. Jämfört med föregående år har den genomsnittliga avkastningen på operativt kapital ökat för båda delmarknaderna.

På persontransportmarknaderna ligger den genomsnittliga avkastningen på det operativa kapitalet betydligt högre än på godstransportmarknaden. Gods-transportföretagen 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 för 2008 i intervallet 0-17 % (2007 0-15 %, 0 - 8 % för 2006 och 0-7 % för 2005). Jämfört med föregående år har avkastningen på totalt kapital ökat för fyra företag och minskat för fyra. Den högsta avkastningen på totalt kapital för 2008 har Tågakeriet i Bergslagen AB med 17 %.

Sammanfattningsvis kan det konstateras att avkastningen på det totala kapitalet under de tre första åren av fyraårsperioden legat på en relativt oförändrad nivå för merparten av godstransportföretagen. Däremot har avkastningen på det totala kapitalet ökat kraftigt för tre av företagen under det fjärde året (2008).

### Avkastning totalt kapital persontransporter

Avkastningen på det totala kapitalet på persontransportmarknaden ligger för de valda aktörerna i intervallet 0-30 % för 2008 (0-45 % för 2007, 0-31 % för 2006 och 0-35 % för 2005). För två av företagen, Arriva Tåg AB och Stockholmståg KB, har avkastningen ökat jämfört med föregående år och dessa ökningarna har varit med 11 % respektive 12 %. Fyra företag visar en minskning på avkastning på totalt kapital jämfört med föregående år. SJ AB visar den kraftigaste minskningen från 45 % till 9 %.

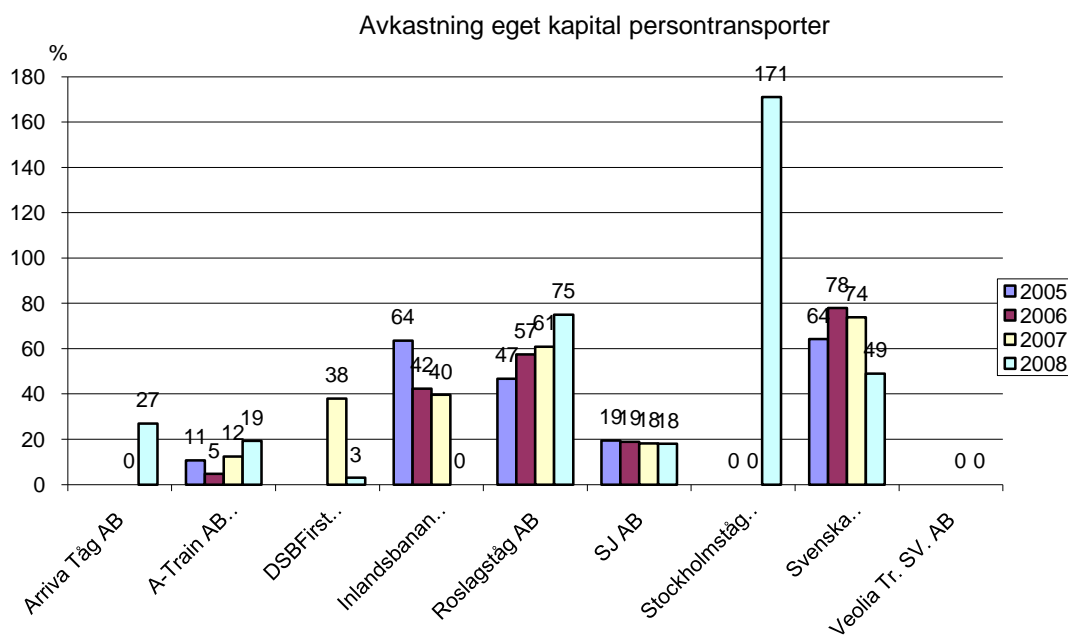
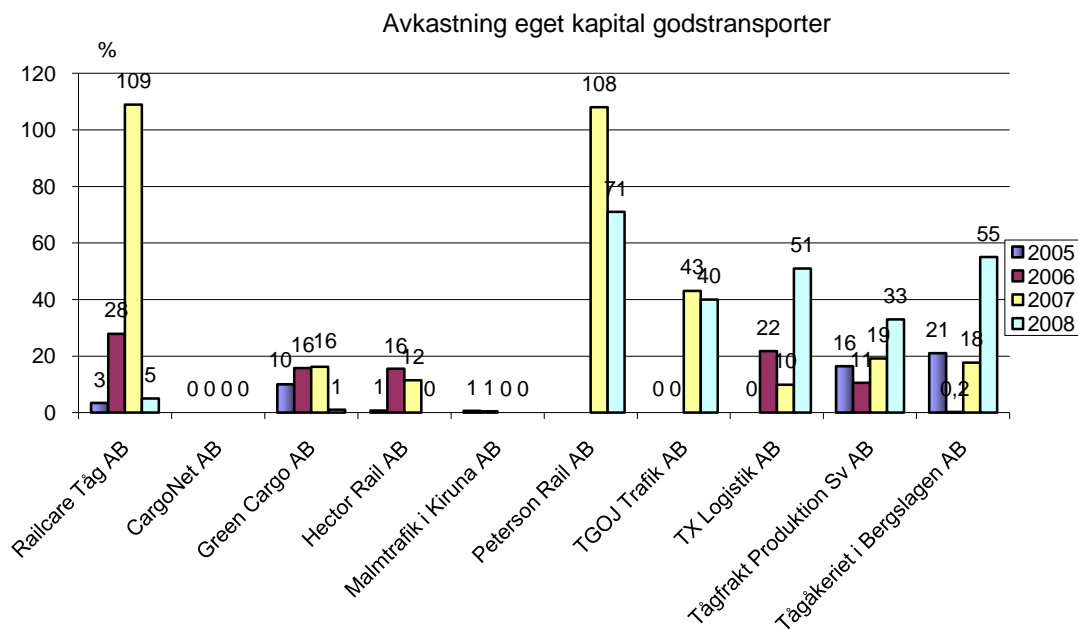
<b>Genomsnittlig avkastning tot. Kapital</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
Godstransporter	3,2 %	3,6 %	6,5 %	7,1 %
Persontransporter	11,8 %	11,6 %	10,9 %	9,6 %

Ovanstående tabell visar 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 jämförelseåren. Persontransportföretagen har minskat sin genomsnittliga avkastning på totalt kapital dels jämfört med föregående år och dels för samtliga jämförelseåren.

Positivt är att godstransportmarknaden har ökat avkastningen på det totala kapitalet dels jämfört med föregående år och dels för jämförelseåren. Sett under fyraårsperioden sker det mellan åren 2006 och 2007 avseende godstransporter ett positivt trenderbrott, där genomsnittlig avkastning på totalt kapital nästan fördubblas. Detta indikerar att godstransportföretagen har blivit effektivare på att utnyttja sina tillgångar för att skapa överskott.

### 4.2.3 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, 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- 71 % för 2008 (2007 0-109 %, 2006 0-28 % och för 2005 och 0-21 %). Jämfört med föregående år har avkastningen på eget kapital ökat för tre och minskat för fem företag. För 2008 är det fyra företag som visar ingen avkastning eller endast låg avkastning på eget kapital. Tre företag har ökat avkastningen på eget kapital för 2008 med 14 % eller mer jämfört med föregående år och detta har främst sin grund i att dessa företag har haft kraftiga ökningar av resultat efter finansnetto jämfört med föregående år.

### Avkastning eget kapital persontransporter

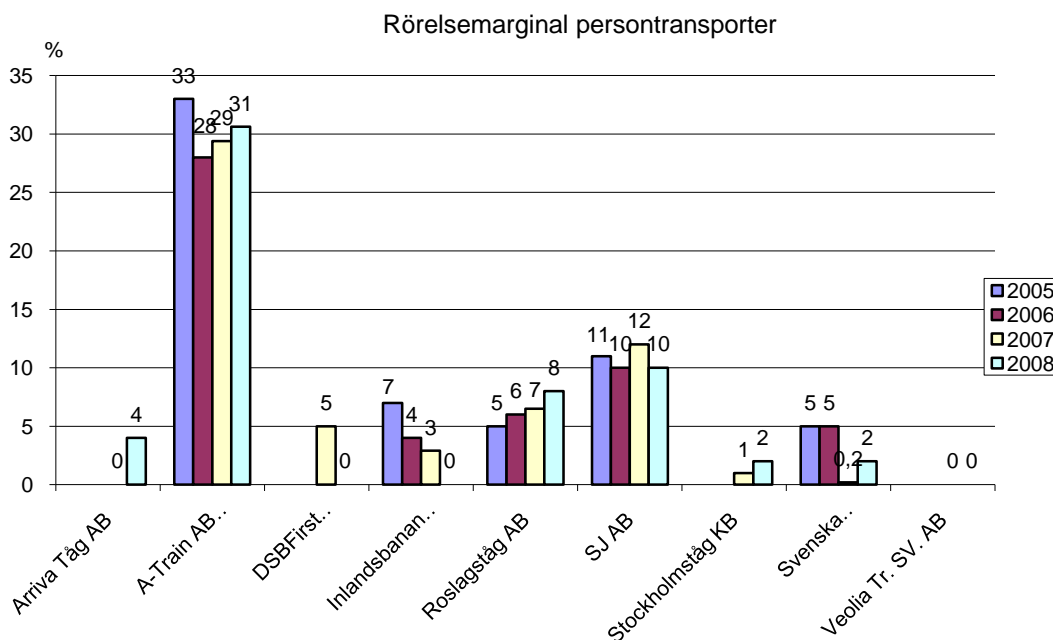
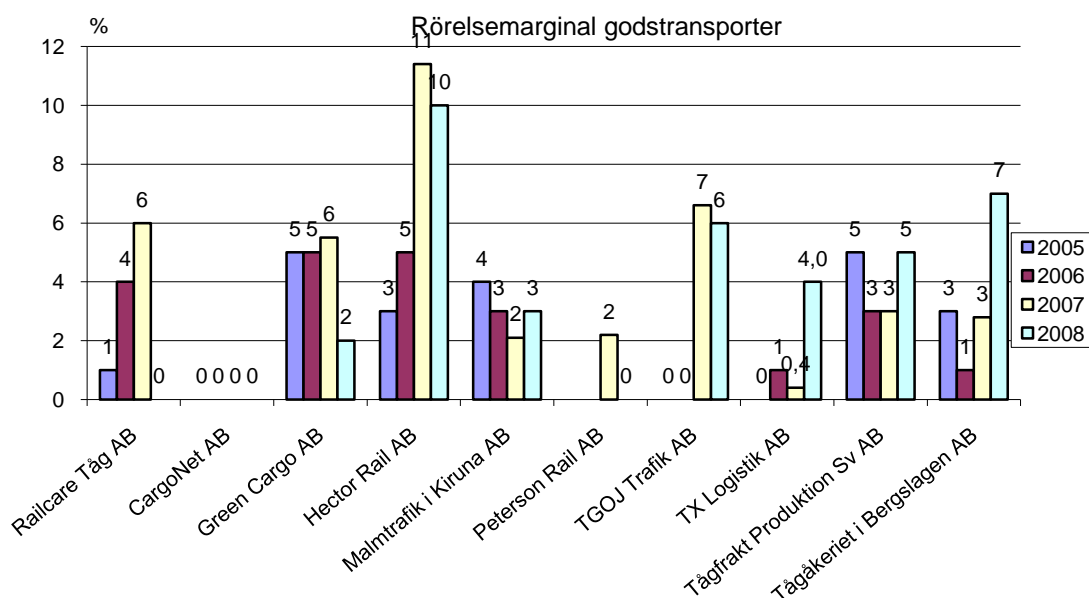
På persontransportmarknaden ligger avkastningen på eget kapital i intervallet 0-171 % för 2008 (0-74 % för 2007, 0-78 % för 2006 och 0-64 % för 2005). Fyra företag har ökat, tre har minskat avkastningen på eget kapital jämfört med föregående år. Stockholmståg KB visar för 2008 den högsta avkastningen på eget kapital bland persontransportföretagen dessutom är företaget det som kraftigast ökat avkastningen på eget kapital jämfört med föregående år. Detta har främst sin grund i att företaget kraftigt ökat resultatet efter finansnetto mellan de två åren. Tre företag visar, för 2008, avsevärt högre avkastning på det egna kapitalet jämfört med de övriga persontransportföretagen, dessa företag har förräntat aktieägarnas kapital på ett bra sätt.

Genomsnittlig avkastning eget kapital	2005	2006	2007	2008
Godstransporter	9,8 %	13,8 %	30,8 %	25,6 %
Persontransporter	34,2 %	28,7 %	17,1 %	40,3 %

I tabellen framkommer att godstransportmarknadens genomsnittliga avkastning på eget kapital är lägre än persontransportmarknadens. Jämfört med föregående år har godstransporterna minskat och persontransporterna ökat den genomsnittliga avkastningen på eget kapital. För godstransportföretagen har den genomsnittliga avkastningen på eget kapital ökat för varje år under perioden 2005 till 2007. Mellan åren 2007 och 2008 bryts den positiva trenden för godstransportföretagen och den genomsnittliga avkastningen på eget kapital minskar för första gången jämfört med föregående år. För persontransportföretagen sker det omvända. Den genomsnittliga avkastningen på eget kapital minskar för respektive år, mellan 2005 och 2007, sedan sker en kraftig ökning mellan 2007 och 2008.

#### 4.2.4 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 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 0 – 10 % för 2008 (0-11 % för 2007, 0-5 % för 2006 och 0-5 % för 2005). Fyra av

företagen har ökat rörelsemarginalen och fem har minskat den jämfört med föregående år och dessa förändringar är relativt små. Sex företag visar rörelsemarginal på mellan 2 och 10 %, de övriga företagen visar dock låga eller inga rörelsemarginaler.

### Rörelsemarginal persontransporter

Rörelsemarginalen hos persontransportföretagen är i intervallet 0- 31 % för 2008 (0-64 % för 2007, 0-28 % för 2006 och 0-33 % för 2005). Fem företag har ökat, tre har minskat rörelsemarginalen jämfört med föregående år. Tre företag visar negativt rörelseresultat därmed har ingen beräkning av rörelsemarginal gjorts för dessa företag. A-Train AB visar den högsta rörelsemarginalen för 2008. Jämfört med de övriga företagen visar A-Train AB höga rörelsemarginaler för alla fyra åren. Hög rörelsemarginal indikerar på en god effektivitet och är nödvändigt för att täcka företagets finansieringskostnad i form av räntor.

<b>Genomsnittlig Rörelsemarginal</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
Godstransporter	1,9 %	2,3 %	3,4 %	3,7 %
Persontransporter	8,2 %	9,6 %	8,7 %	6,3 %

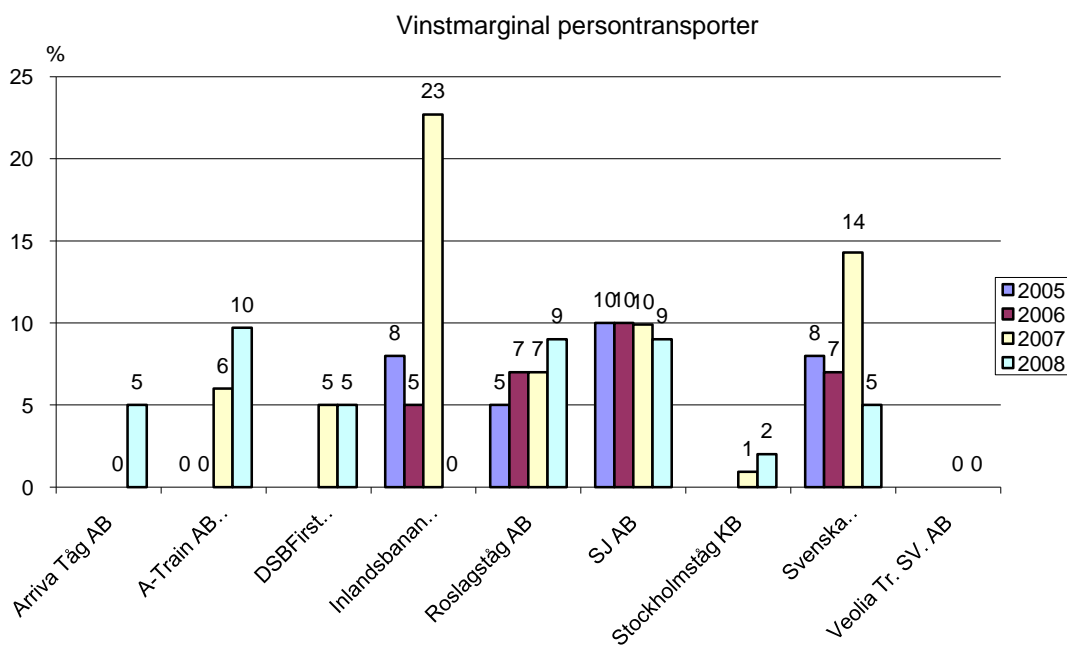
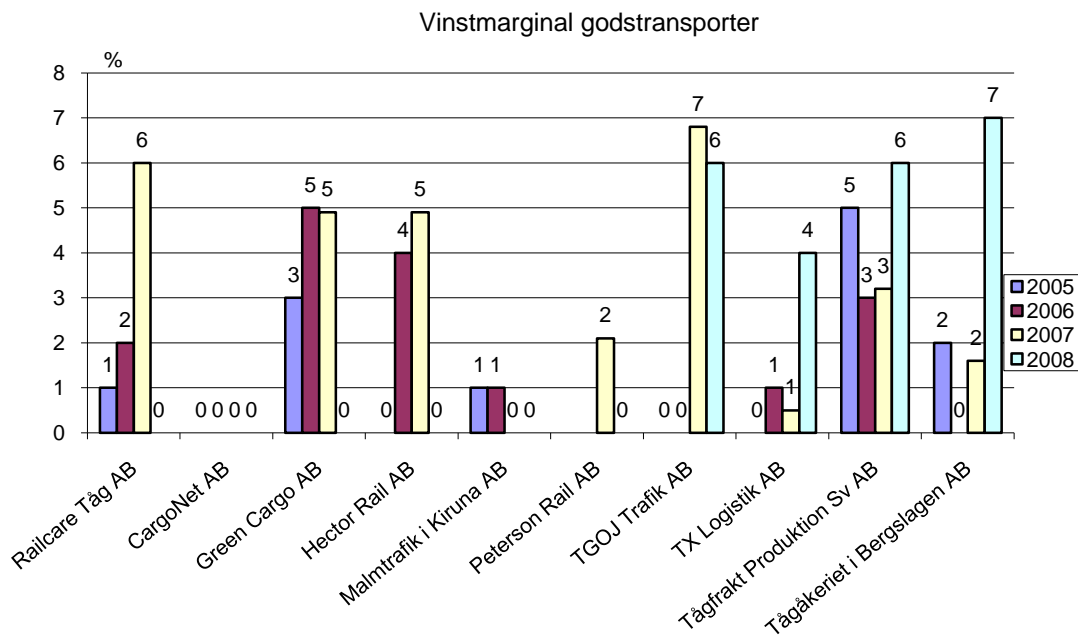
I tabellen ovan framkommer att nivåerna för den genomsnittliga rörelsemarginalen är högre på persontransportmarknaden än vad den är på gods-transportmarknaden. Denna skillnad har dock minskat under de fyra åren. Godstransportföretagens genomsnittliga rörelsemarginal har ökat, varje år, för åren 2005 till 2008. För persontransportmarknaden visade den genomsnittliga rörelsemarginalen på ökning för 2005 och 2006 för att sedan minska för åren 2007 och 2008.

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 driftskostnader, avskrivningar samt nedskrivningar. Den återstående marginalen för att täcka räntor, skatter och vinster blir därigenom mycket liten.

## 4.2.5 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 visar hur stor del av faktureringen som blivit över sedan alla kostnader förutom skatt är täckta, det vill säga hur effektivt verksamheten bedrivits. 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 2008 mellan 0–7 % (mellan 0-7 % för 2007, 0- 5 % för 2006 och 0-5 % för 2005). Tre godstransportföretag har ökat och sex företag har minskat vinstmarginalen jämfört med föregående år. Noterbart är att av företagen, fyra fler än föregående år, visar ingen vinstmarginal för 2008.

Spridningen på vinstmarginalnivån mellan företagen på gods-transportmarknaden är relativt liten. Detta gäller även för förändringen mellan åren, med undantag för Tågfrakt Produktion Sverige AB och Tågakeriet i Bergslagen AB som ökat vinstmarginalerna med 3 % respektive 5 % jämfört med föregående år.

### Vinstmarginal persontransporter

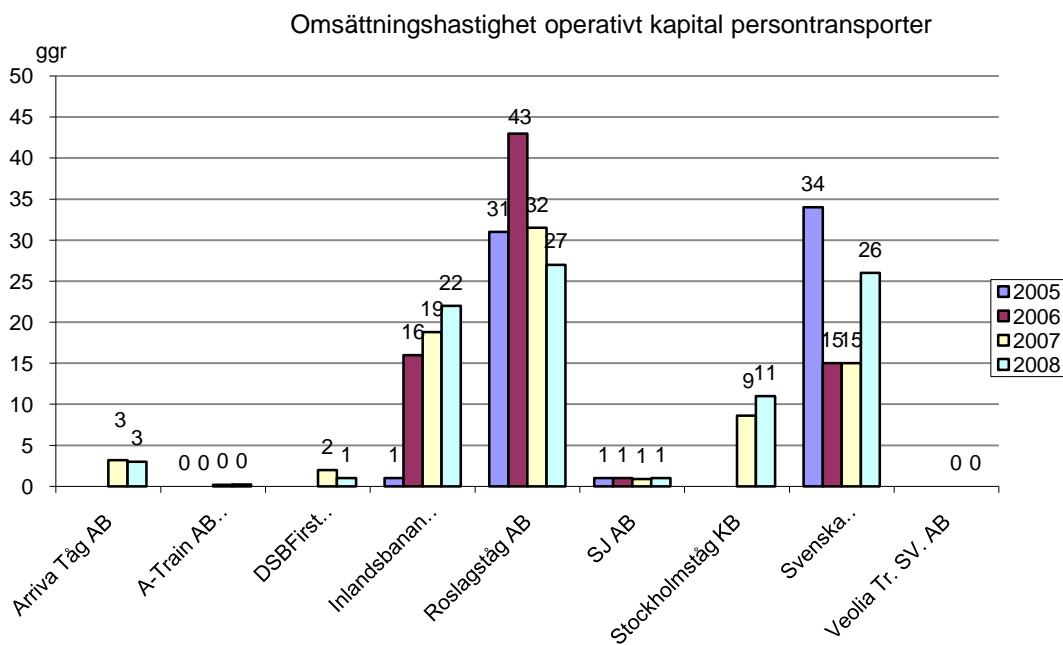
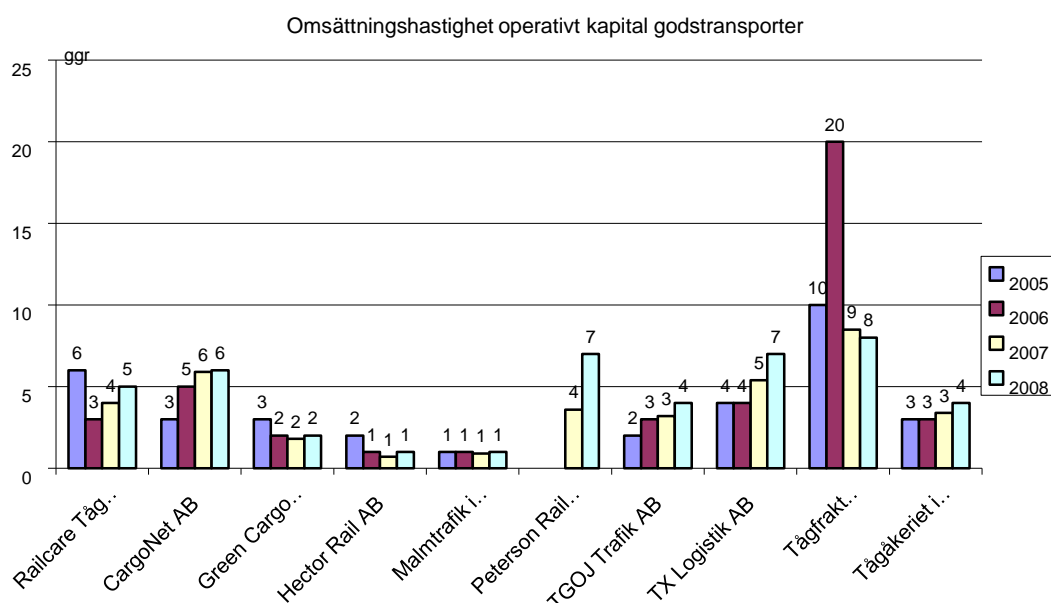
Vinstmarginalen ligger i intervallet 0-10 % för 2008 (0-23 % för 2007, 0-10 % för 2006 och 0-10 % för 2005) på persontransportmarknaden. Jämfört med föregående år har fyra företag ökat och tre företag minskat vinstmarginalen, dessa förändringar av vinstmarginalen har varit relativt små med undantag för Inlandsbanan AB: s minskning av vinstmarginalen med 23 %.

<b>Genomsnittlig vinstmarginal</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
Godstransporter	1,1 %	1,7 %	2,6 %	2,3 %
Persontransporter	4,9 %	5,6 %	5,1 %	5 %

I ovanstående tabell framkommer att persontransportföretagen har högre genomsnittliga vinstmarginalnivåer än godstransportföretagen. För godstransporter har den genomsnittliga vinstmarginalen ökat för åren 2005 till 2007 för att sedan minska för 2008. För persontransportmarknaden visar de genomsnittliga vinstmarginalerna en ökning mellan åren 2005 och 2006 för att sedan minska för åren 2007 och 2008.

## 4.2.6 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.



### Omsättningshastighet operativt kapital godstransporter

Det operativa kapitalet hos företagen på godstransportmarknaden har en omsättningshastighet mellan 1 och 8 gånger under räkenskapsåret 2008 (1 och 9 gånger för 2007, 1-20 gånger för 2006 och 1-10 gånger för 2005). Fem av

företagen har ökat omsättningshastigheten, fyra företag har i stort sett oförändrad och en har minskat omsättningshastigheten på företagets operativa kapital jämfört med föregående år.

### Omsättningshastighet operativt kapital persontransporter

Omsättningshastigheten för det operativa kapitalet för persontransportföretagen varierar mellan 0 och 27 gånger under räkenskapsåret (0 och 32 gånger under 2007, 0 till 43 gånger under 2006 och 0-34 gånger under 2005). Tre av företagen har ökat omsättningshastigheten, tre har minskat denna och tre 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.

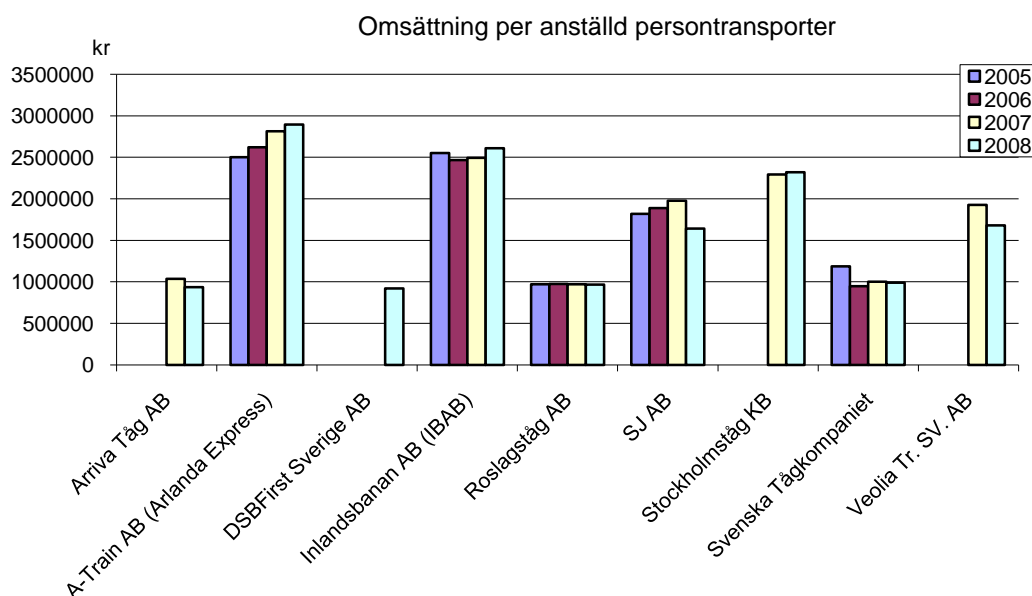
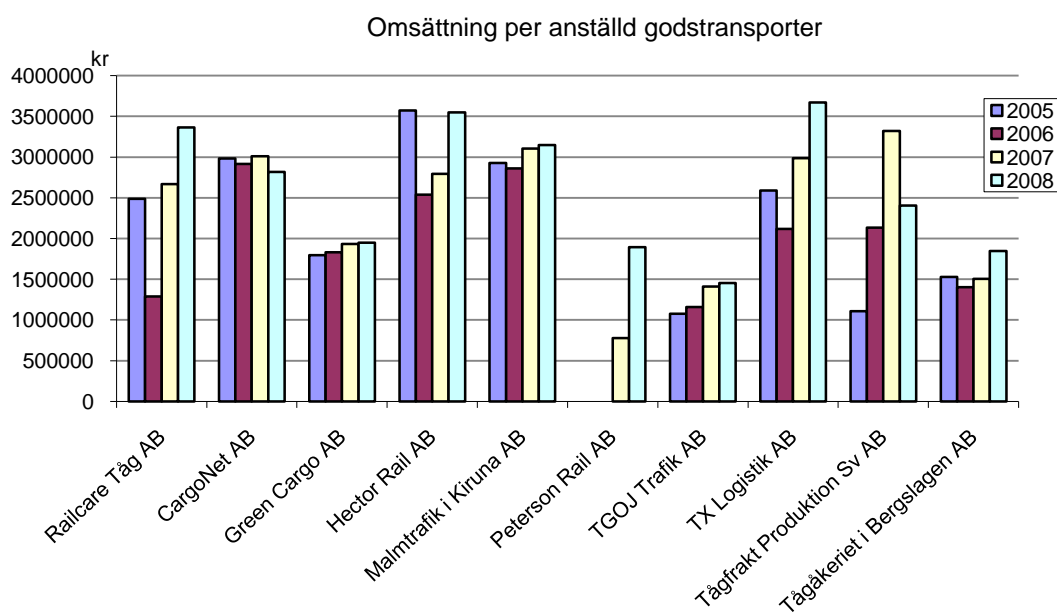
Genomsnittlig omsättningshastighet operativt kapital	2005	2006	2007	2008
Godstransporter	8,5 ggr	4,7 ggr	6,6 ggr	4,5 ggr
Persontransporter	10,3 ggr	11,4 ggr	9,8 ggr	10,1 ggr

Ovanstående tabell visar att den genomsnittliga omsättningshastigheten på det operativa kapitalet för persontransporter är högre än för godstransporter, skillnaden mellan de två delmarknaderna har ökat jämfört med föregående år. Den genomsnittliga omsättningshastigheten på operativt kapital för persontransporter 2008 har ökat jämfört med föregående år och ligger åter på nivåer som för åren 2005 och 2006.

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.

### 4.2.7 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, 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 blir 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 ligger omsättningen per anställd i intervallet 1500 tkr till 3700 tkr för 2008 (800 tkr och 2800 tkr för 2007,



mellan 900 tkr till 2600 tkr per anställd för 2006 och mellan 800 och 2600 för 2005). För åtta av företagen har omsättningen per anställd ökat jämfört med föregående år och för två företag har den minskat.

### **Omsättning per anställd persontransport**

För merparten av persontransportföretagen har omsättningen per anställd inte förändrats så mycket mellan åren 2005 till 2008 och inte heller jämfört med föregående år. Omsättningen per anställd ligger i intervallet 900 tkr till 2900 tkr för 2008 (800 tkr till 2800 tkr för 2007, 900 tkr till 2600 tkr per anställd för 2006 och 850 tkr till 2600 tkr för 2005). Fyra företag har ökat och fyra företag har minskat sin omsättning per anställd jämfört med föregående år.

**Godstransporter omsättning i tkr**

<b>Företag</b>	<b>2008</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>	<b>2005</b>
Green Cargo AB	5 540 000	5 294 000	5 204 000	5 260 000
CargoNet AB	527 223	525 433	469 657	497 773
Malmtrafik i Kiruna AB	491 267	484 548	449 314	462 821
Hector Rail AB	296 925	181 336	131 959	85 749
TGOJ Trafik AB	282 128	241 699	212 014	189 704
Tågåkeriet i Bergslagen AB	154 478	127 031	109 267	102 320
TX Logistik AB	87 870	62 718	57 146	59 547
Railcare tåg AB	43 720	34 684	9 026	16 160
Peterson Rail AB	34 051	3 894		
Tågfrakt Produktion Sv. AB	16 844	13 281	8 530	5546

Omsättningen har ökat för samtliga godstransportföretagen jämfört med föregående år. Samtliga företag, förutom fyra företag, har ökat omsättningen för respektive år under den ovan angivna perioden. Av tabellen framgår även att det råder stor skillnad i storleken på omsättning mellan företagen som verkar på godstransportmarknaden.

## Persontransporter omsättning i tkr

Företag	2008	2007	2006	2005
SJ AB (Moderbolaget)	7 420 000	6 838 000	6 179 000	5 645 000
Stockholmsståg KB	1 337 728	1 340 762		
A- Train AB	534 747	495 838	464 115	429 957
Veolia Tr. SV. AB (Tågdelen)	318 457	487 740	439 438	
Svenska Tågkompaniet AB	270 627	239 225	246 131	337 252
Arriva Tåg AB	258 754	159 560		
Roslagståg AB	231 636	193 255	187 118	175 599
Inlandsbanan AB (koncernen)	147 042	139 093	129 923	121 731
DSBFirst Sverige AB	19 338			

Jämfört med föregående år har sex persontransportföretag ökat och två företag har minskat omsättningen. Även bland persontransportföretagen är det stor skillnad på omsättningen mellan de olika företagen.

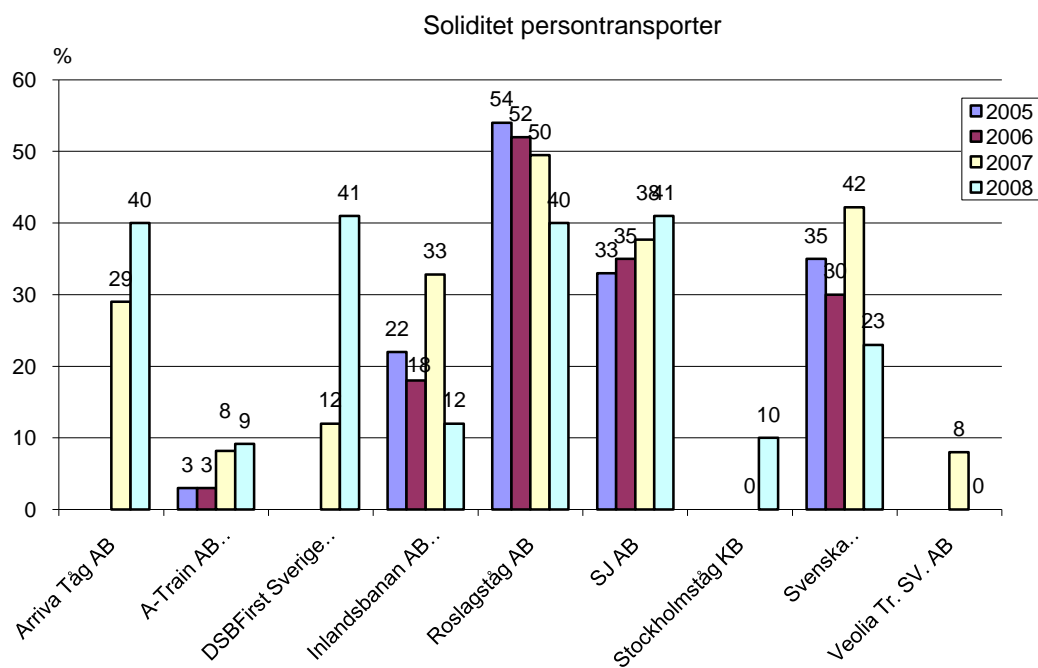
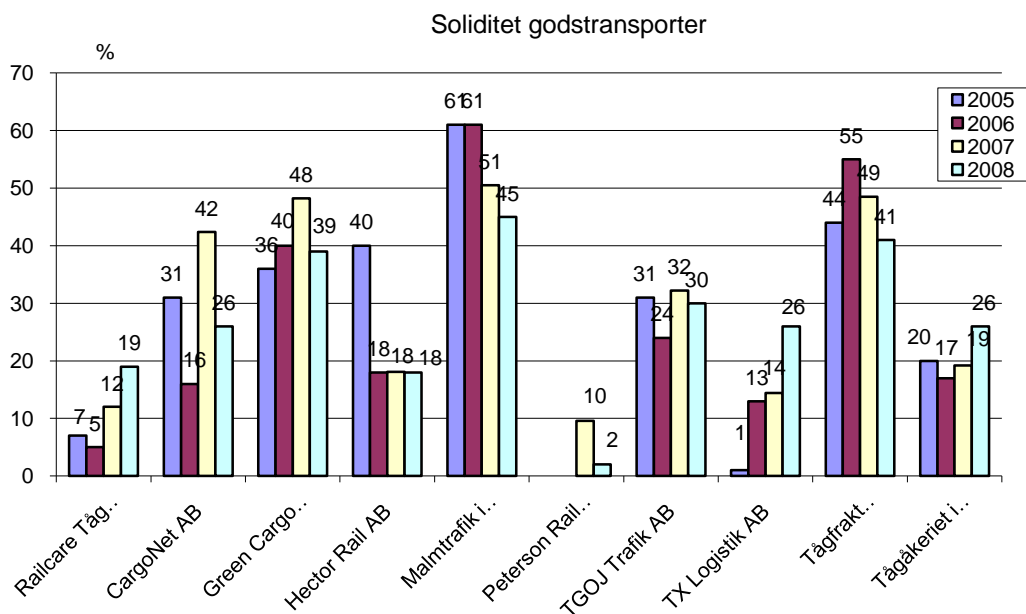
### 4.3 Stabilitet

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 2 till 45 % för 2008 (10 till 51 % för 2007, 5-61 % för 2006 och 1-61 % för 2005). Tre företag har ökat, sex företag har minskat och ett har oförändrad soliditet jämfört med föregående år.

Malmtrafik i Kiruna AB har den högsta soliditeten under alla fyra åren, 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 kan antas få ekonomiska problem är låg.

### **Soliditet persontransportmarknaden**

Soliditeten för persontransportföretagen ligger i intervallet 0-41 % för 2008 (0-50 % för 2007, 3-52 % för 2006 och 3-54 % för 2005). Fem företag har ökat soliditeten och tre företag har minskat den jämfört med föregående år.

Roslagståg AB har minskat sin soliditet under de fyra åren, företaget har dock fortfarande bland de högsta soliditetsnivåerna bland de företag som ingår i analysen.

<b>Genomsnittlig soliditet</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
Godstransporter	25,2 %	25,0 %	26,7 %	27,2 %
Persontransporter	25,8 %	27,7 %	24,4%	24 %

Av tabellen framkommer att den genomsnittliga soliditetsnivån inte har förändrats nämnvärt mellan de fyra åren för vare sig godstransporter eller persontransporter. Godstransportmarknaden har för åren 2005 till 2008 visat en något högre genomsnittlig soliditetsnivå än persontransportmarknaden.

#### 4.4 Sammanfattning av nyckeltalsanalysen

Vid en jämförelse mellan persontransporter och godstransporter visar det sig att avkastningen på operativt kapital ligger på en betydligt högre nivå för person- än för godstransporter, dels jämfört med föregående år och dels för hela fyraårsperioden. 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.

Utifrån nyckeltalsanalysen kan det konstateras att när vissa av de enskilda företagens rörelsemarginal jämförs med vinstmarginal kan stor skillnad uppstå. Denna skillnad visar på att det skiljer mellan företagens storlek på finansiella intäkter och kostnader, vissa järnvägsföretags rörelsemarginal används till att betala företagens finansiella kostnader och reducerar därmed vinstmarginalen. Vid en sådan jämförelse avseende godstransportföretagen kan det noteras att för merparten av dessa uppkommer ingen större differens mellan rörelsemarginal och vinstmarginal. Däremot är skillnaden mellan dessa nyckeltal tydligare på persontransportmarknaden.

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. Under fyraårsperioden 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 däremot en större skillnad i nivåerna på rörelsemarginalen. Detta indikerar 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 vanligen resulterar i att det inte blir så stora skillnader i lönsamhet mellan företagen.

Stabiliteten för gods- och persontransportföretagen har i nyckeltalsanalysen mätts med hjälp av soliditet, detta nyckeltal visar företagets förmåga att motstå förluster. Soliditetsnivåerna för gods- och persontransporter är generellt sett låga dels för jämförelseåren och dels för 2008.

Vid en jämförelse mellan gods- och persontransporter avseende de genomsnittliga nyckeltalen för lönsamhet visar det sig att samtliga dessa genomsnittliga nyckeltal ligger på en högre nivå för person- än för godstransporter. Denna skillnad i lönsamhetsnivå mellan gods- och persontransporter har dock minskat under perioden 2005 - 2008.

Godstransporter har sedan 2005 ökat samtliga genomsnittliga nyckeltalen för lönsamhet, med undantag för genomsnittlig omsättningshastighet på operativt kapital, detta indikerar en stabil lönsamhetsutveckling för godstransporter. Dock är lönsamhetsnivåerna för vissa av företagen fortfarande på en relativt låg nivå.

Avseende den genomsnittliga soliditetsnivån för godstransporter har denna ökat något sett över fyraårsperioden och ligger på 27,2 % för 2008. Vissa av godstransportföretagens soliditetsnivåer är dock mycket låga vilket indikerar att dessa företags förmåga att motstå förluster är låg och i förlängningen kan detta leda till likviditetsproblem.

Lönsamhetsutvecklingen för persontransporter under fyraårsperioden är inte lika stabil som för godstransporter. För persontransporter har de genomsnittliga nyckeltalen avkastning på operativt kapital, avkastning på totalt kapital och rörelsemarginal minskat under perioden 2005-2008, de genomsnittliga nyckeltalen för räntabilitet på eget kapital, vinstmarginal och omsättningshastighet på operativt kapital har dock ökat under samma period.

Den genomsnittliga soliditetsnivån för persontransporter har ökat något sett över 4-årsperioden och ligger för 2008 på 26,9 %, även för persontransporter visar vissa företag låga soliditetsnivåer.

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

Vidare kan det konstateras att SJ AB, A-Train AB och Roslagståg AB är de företag på persontransportmarknaden som visar de stabilaste rörelsemarginalerna för perioden 2005 – 2008. För godstransporter visar Hector Rail AB de högsta rörelsemarginalerna för perioden 2006-2008.

Utifrån nyckeltalsanalysen kan även konstateras att nivåerna på de genomsnittliga rörelse- och vinstmarginalerna är låga för både person- och godstransporter. Dock indikerar den jämnare rörelsemarginalnivån mellan företagen på godstransportmarknaden att det råder en bättre konkurrenssituation på gods- än på persontransportmarknaden. Detta kan ha sin grund i att godstransportmarknaden är konkurrensutsatt.

## Källförteckning

### Litteratur

Banverket, (2009), Sektorsrapport 2008

Järnvägsstyrelsens (2008) Branschanalys av järnvägsföretag 2006-2007

Järnvägslagen (SFS 2004:519)

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

Regeringens Proposition 2008/09:176. Konkurrens på spåret.

Transportstyrelsens förordning (SFS 2008:1300)

### Internet

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





**Besök** Borganäsvägen 26 **Post** Box 14 , 781 21 Borlänge **Tel** 0771- 503 503 **Fax** 0243-24 69 99  
**E-post** [jarnvag@transportstyrelsen.se](mailto:jarnvag@transportstyrelsen.se) **Webb** [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se)