



TSV  
2022-1138

# Transportmarknaden i siffror 2021

Översikt av utvecklingen på marknaderna för  
väg- och järnvägstransporter



© Transportstyrelsen

Väg och järnväg  
Trafikant

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se)

Dnr/Beteckning TSV 2022-1138  
Författare Jonathan Sundin, Josefin Hallenberg, Michael Stridsberg  
Månad År Mars 2022

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

## Förord

Transportmarknaden i siffror är en del av Transportstyrelsens marknadsövervakning. Rapporten ger en översiktlig bild av utvecklingen på marknaderna för väg- och järnvägstransporter inom såväl person- som godssegmentet. Såväl 2020 som 2021 har varit exceptionella år till följd av Covid-19-pandemin som påverkat världen på olika sätt.

Transportmarknaden har i hög grad berörts av de åtgärder och restriktioner som vidtagits för att begränsa virusets spridning. Transportstyrelsen har tidigare släppt eller medverkat till olika rapporter som beskriver effekterna av pandemin för olika delar av transportområdet. Även denna rapport beskriver i stora delar utvecklingen till följd av pandemin. Rapporten riktar sig till branschorganisationer, regeringskansliet, myndigheter och företag. Iakttagelser vi gör i rapporten återförs till myndighetens tillsyn, regelgivning och övriga marknadsövervakning. Vi vill rikta ett stort tack till alla som bidragit med kunskap och synpunkter på rapporten.

Borlänge, mars 2022

Lena Vidin  
Sektionschef Strategisk analys

## Sammanfattning

2020 överskuggades till stora delar av covid-19-pandemin. På persontransportmarknaderna skulle pandemin innebära att en längre period av resandetillväxt bryts och ersätts av en lika kraftig som plötslig nedgång. Samtidigt som resandet med den regionala kollektivtrafiken halverades, upprätthölls utbudet på liknande nivåer som normalt. Detta innebar att kollektivtrafikens kostnader förblev oförändrade under en period med kraftigt minskade intäkter. För att under dessa omständigheter finansiera kollektivtrafiken tvingades man skjuta till med ytterligare medel från det offentliga. Detta skedde bland annat genom riktade statliga stöd, men även via utökade subventioner från regionerna. Även vad gäller den långväga trafiken minskade resandet kraftigt. Men till skillnad från den regionala kollektivtrafiken kunde utbudet anpassas med hänsyn detta, vilket innebar att beläggningsgraderna till viss del kunde upprätthållas.

Om pandemieffekten varit högst påtaglig på persontransportmarknaderna går detsamma inte att säga om godstransportmarknaderna. Förvisso skedde en nedgång i samband med att pandemin bröt ut, men inte långt därefter studsade godsvolymerna tillbaka till nivåer i paritet med det normala. När 2020 summerades kunde man konstatera att varken utbud eller efterfrågan hade förändrats mer än på marginalen. Det ska dock sägas att strukturella förändringar, exempelvis den snabbt växande e-handeln, påverkat olika delar av marknaden på olika sätt.

Föga förvånande reflekteras det kraftigt minskade resandet i företagens bokslut. På persontransportmarknaderna har såväl omsättning som lönsamhet försämrats. Särskilt utmanande har detta varit för de småskaliga branscherna, där motståndskraften gentemot längre perioder av intäktsbortfall i regel är sämre. Med detta sagt hade det ekonomiska tillståndet varit ännu sämre om det inte varit för de statliga stöd företagen tagit del av. Samtidigt som pandemin slagit mot hela marknaden går det att dra en linje mellan de upphandlade och kommersiella marknaderna, där företag som kör kommersiell trafik tycks ha varit särskilt utsatta.

På godstransportmarknaderna kan en ljusare ekonomisk situation noteras. Bland åkeriföretagen har den sammanlagda omsättningen ökat samtidigt som lönsamheten har förbättrats. Bland företagen som kör gods på järnväg har förvisso lönsamheten försämrats något, men samtidigt har omsättningen ökat. Även på godstransportmarknaderna har företagens resultat påverkats av statliga stöd.

## Summary

2020 has to a large extent been overshadowed by the COVID-19 pandemic. On the markets for passenger transports a longer period of growth was replaced by a sudden and sharp decline. Different markets have, however, been affected to varying degrees. As regard to the regional public transport demand has been halved, while the supply has remained at similar levels as before. As a result, costs have remained unchanged at the same time as revenues decreased. In order to, under these circumstances, finance the regional public transport subsidies had to increase. Also on the markets for long-distance traffic a decrease in demand could be observed. However, unlike the regional traffic, the supply was adjusted with respect to the reduced demand.

While a distinct pandemic effect can be noted on the passenger transport markets the same cannot be said about the freight transport markets. Although some disruptions were observed at the beginning of the pandemic, freight volumes would bounce back to normal levels not long thereafter. As 2020 was summed up, neither supply nor demand had changed more than on the margin. Having said that structural changes, such as the rapid increase of e-commerce, have affected certain segments of the market.

Unsurprisingly, the reduced number of passengers are reflected in the financial statements of the companies. Among companies conducting passenger transports both sales and profitability have declined. This has been particularly problematic for small-scale companies, which often have less resilience against longer periods of revenue losses. However, the situation could have been even worse if it hadn't been for the financial support received from the state. Although the pandemic has affected the entire market, a clear line can be drawn between companies that carry out procured traffic and companies that carry out commercial traffic, where the latter has been particularly affected.

On the market for freight transports a brighter economic situation can be noted. Among companies conducting freight transports on road sales has increased while profitability has improved. Although profitability, on average, has decreased among companies conducting freight transports on rail, sales has increased.

## Begrepp och förkortningar

Begrepp	Förklaring
Beläggning	Det genomsnittliga antalet passagerare per fordon. Räknas ut genom att dividera antalet personkilometer med antalet utbudskilometer.
Beläggningsgrad	Anger hur stor del av sittplatserna som används. Räknas ut genom att dividera antalet personkilometer med antalet sittplatskilometer.
Omsättning	Summan av ett företags försäljning med avdrag för rabatter, mervärdesskatt och andra skatter knutna direkt till omsättningen.
Personkilometer	Den sammanlagda reslängden för alla resenärer. Räknas ut genom att multiplicera den genomsnittliga reslängden med antal resor (påstigningar), alternativt trafikarbetet i fordonskilometer multiplicerat med beläggningen i antal passagerare per fordon och sträcka.
Rörelsemarginal	Anger hur mycket som blir kvar av varje omsatt krona för att finansiera räntor, skatt och eventuell vinst.
Sittplatskilometer	Utbudet av kollektivtrafik mätt som sittplatsernas sammanlagda färdsträcka
SNI-kod	Standard för svensk näringsgrensindelning. Statistisk standard som används för att gruppera företag.
Soliditet	Anger hur stor del av tillgångarna i ett företag som är finansierade av eget kapital. Beskriver ett företags långsiktiga betalningsförmåga.
Tonkilometer	Den sammanlagda transportsträckan för allt gods. Räknas ut genom att multiplicera fordonskilometer med den genomsnittliga godsmängden per fordon.
Transportarbete	Samlingsnamn för personkilometer och tonkilometer.
Utbudskilometer	Utbudet av kollektivtrafik mätt som fordonens totala färdsträcka.

## Innehåll

<b>1</b>	<b>INLEDNING .....</b>	<b>8</b>
1.1	Bakgrund.....	8
1.2	Syfte.....	8
1.3	Metod.....	9
	<b>PERSONTRANSPORTER.....</b>	<b>10</b>
<b>2</b>	<b>TRAFIKUTVECKLING.....</b>	<b>10</b>
2.1	Utbud och resande .....	10
2.1.1	Regional kollektivtrafik.....	10
2.1.2	Långväga trafik.....	14
2.1.3	Taxi.....	18
2.2	Priser.....	20
2.2.1	Regional kollektivtrafik.....	21
2.2.2	Långväga trafik.....	23
2.2.3	Taxi.....	25
<b>3</b>	<b>EKONOMISK UTVECKLING I FÖRETAGEN.....</b>	<b>26</b>
3.1	Persontransporter på järnväg .....	26
3.2	Bussbranschen .....	33
3.3	Taxibranschen .....	37
<b>4</b>	<b>MARKNADSHÄNDELSER.....</b>	<b>40</b>
	<b>GODSTRANSPORTER .....</b>	<b>42</b>
<b>5</b>	<b>GODSTRANSPORTARBETE .....</b>	<b>42</b>
5.1	Godstransporter på väg.....	44
5.2	Godstransporter på järnväg.....	47
<b>6</b>	<b>EKONOMISK UTVECKLING I FÖRETAGEN.....</b>	<b>51</b>
6.1	Godstransporter på väg.....	51
6.2	Godstransporter på järnväg.....	53
<b>7</b>	<b>MARKNADSHÄNDELSER.....</b>	<b>59</b>
<b>8</b>	<b>SLUTSATSER .....</b>	<b>62</b>
8.1	Statligt stöd ger svarta siffror .....	63
8.2	Vem ska betala framtidens kollektivtrafik? .....	64
8.3	Kollektivtrafiken möter nya behov.....	65

# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund

Transportsystemet är en bärande del för att många av samhällets övriga funktioner ska fungera. Genom en konkurrenskraftig och välfungerande marknad skapas förutsättningar för ett effektivt transportsystem. Löpande görs utvärderingar, uppföljning och tillsyn för att säkerställa att marknaden fungerar och utvecklas i linje med befintliga mål och inom ramen för gällande regler.

Transportstyrelsen ansvarar för frågor om konkurrensvillkor och marknadstillträde samt villkor för resenärer och godstransportköpare, vilket framgår av myndighetens instruktion.<sup>1</sup> Detta är grunden för vårt marknadsövervakningsuppdrag, som innefattar att säkerställa rättvisa villkor och fungerande konkurrens på transportmarknaden. I uppdraget ingår även att beakta användarnas villkor, då konkurrensen är tänkt att generera positiva effekter för såväl resenärer som godstransportköpare.

Transportmarknaden i siffror är en rapport som på ett övergripande plan redogör för utvecklingen på marknaderna för väg- och järnvägstransporter. Fokus i rapporten ligger på utförd trafik, ekonomisk utveckling bland företagen samt regeländringar och andra större händelser som påverkar marknaden.

Detta är den sjätte versionen av Transportmarknaden i siffror. Rapporten har släppts årligen sedan 2016 med undantag för 2021 då Covid-19-pandemin tvingade myndigheten till omprioriteringar. Jämfört med tidigare års rapporter har denna version en något annorlunda struktur i syfte att skapa en mer logiskt sammanhållen rapport.

## 1.2 Syfte

Syftet med Transportmarknaden i siffror är att presentera utvecklingen på marknaden för väg- och järnvägstransporter på ett övergripande plan. Rapporten presenterar och tillgängliggör en stor del av det grundläggande material och arbete som utförs inom ramen för myndighetens marknadsövervakning på väg- och järnvägsområdet. Vår förhoppning är att rapporten ska vara till nytta för olika aktörer inom branschen, andra myndigheter samt i Transportstyrelsens övriga verksamhet. Uppgifterna som presenteras i rapporten ger en grundläggande bild och kan ge uppslag och kunskap till fördjupande studier, tillsynsinsatser, regelutveckling samt uppföljning och strategiskt arbete.

---

<sup>1</sup> Förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen



### 1.3 Metod

Utvecklingen på väg- och järnvägsmarknaden beskrivs utifrån ett flertal perspektiv i denna rapport. För att kunna göra det används flera olika källor. Offentlig statistik, registeruppgifter och data från branschorganisationer används för att belysa de kvantitativa perspektiven. För att fånga upp kvalitativa perspektiv används främst löpande bevakning av till exempel branschmedia, forskningsresultat och konferenser. I rapporten använder vi oss genomgående av de mest sentida fastställda uppgifterna som finns tillgängliga. Det betyder att statistik och ekonomiska data, på grund av viss eftersläpning, i regel avser 2020. Uppgifter om regeländringar och andra händelser avser däremot främst 2021. Detta är viktigt att ha i åtanke, då det kan dröja innan effekterna av exempelvis en regelförändring syns i statistiken. I årets rapport är detta särskilt viktigt att beakta då effekter på trafik och ekonomi till följd av såväl restriktioner som återhämtningar under 2021 inte finns med i rapporten.

På grund av olika krav vad gäller ekonomisk redovisning är tillgången till uppgifter om företagens ekonomi ofta begränsad till företag som bedrivs i aktiebolagsform. Detta får olika stor påverkan inom olika branscher då fördelningen av bolagsform varierar.

## Persontransporter

### 2 Trafikutveckling

I detta kapitel beskrivs trafik- och resandeutvecklingen på persontransportmarknaden. Vi har delat in marknaden i tre delar: regional kollektivtrafik, långväga trafik och taxi. Genom att differentiera marknaden på detta sätt kan vi i större utsträckning ta hänsyn till att konkurrensen mellan trafikslag vid många tillfällen är lika stor, om inte större, som den inom respektive trafikslag. När detta har gjorts fortsätter vi med att studera respektive trafikslag utifrån hur priserna har utvecklats.

#### 2.1 Utbud och resande

##### 2.1.1 Regional kollektivtrafik

Med regional kollektivtrafik avses främst resor som sker inom ett och samma län, men även resor över länsgränser om de är av vardagskaraktär. I varje region finns en regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) som är ansvarig för kollektivtrafiken. I tabell 1 framgår trafik- och resandeutvecklingen inom den regionala

Tabell 1: Indikatorer för utbud och efterfrågan avseende regional kollektivtrafik, 2016-2020

Indikator	2016	2017	2018	2019	2020	2020/2019
Sittplatskilometer (1000-tal)	56 465 494	57 072 160	58 021 129	59 033 724	60 173 088	1,9 %
Personkilometer (1000-tal)	16 078 307	15 770 309	16 648 504	17 089 516	10 898 638	-36,3 %
Beläggingsgrad (%)	28,5	27,6	28,7	28,9	18,1	-10,8

Källa: Trafikanalys

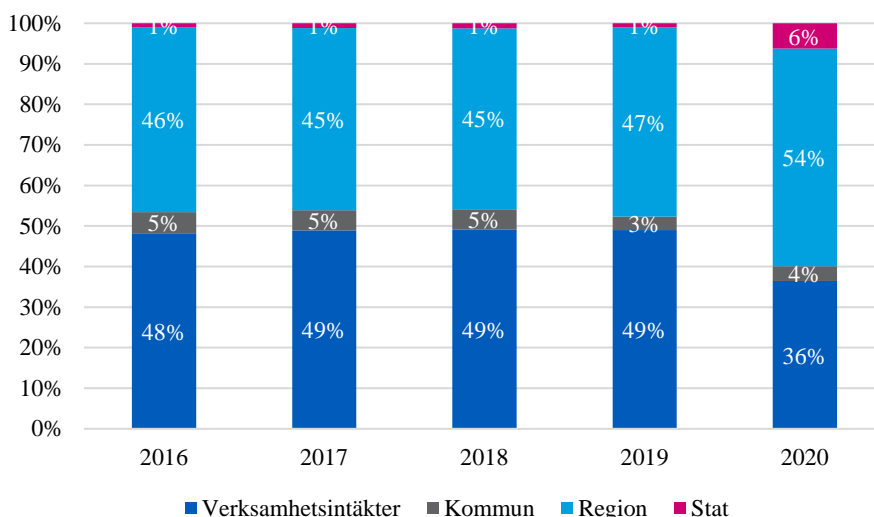
2020 uppgick utbudet av regional kollektivtrafik till 60,2 miljarder sittplatskilometer. Per invånare kan detta översättas till cirka 5 800 sittplatskilometer. De senaste fem åren har utbudet av regional kollektivtrafik ökat kontinuerligt, bland annat till följd av regionernas aktiva arbete med att vidga kollektivtrafiken. Som framgår av tabell 1 har utbudet, covid-19-pandemin till trots, fortsatt att öka under 2020. Vissa regionala skillnader förekommer, exempelvis har det ökat åtta procent i Jämtland medan det minskat tio procent i Västerbotten.<sup>2</sup> Samtidigt som utbudet har ökat, har efterfrågan på regional kollektivtrafik minskat kraftigt. 2020 uppgick resandet till cirka 11 miljarder personkilometer. Detta innebär en nedgång motsvarande 35 procent jämfört med 2019 års resandevolymer. Tittar man istället på perioden som föregick pandemin observeras att resandevolymerna ökade kontinuerligt. Det faktum att antalet

<sup>2</sup> Trafikanalys 2021 Regional linjetrafik 2020 Statistik 2020:25

sittplatskilometer ökat samtidigt som antalet personkilometer minskat har lett till att fordonens genomsnittliga beläggningsgrad har sjunkit. 2020 uppgick beläggningsgraden till 18,1 procent, med andra ord kunde knappt en femtedel av fordonens kapacitet säljas till resenärerna. Nu är det förvisso varken rimligt eller ens önskvärt med en alltför hög beläggningsgrad. Likafullt är det dock en kraftig nedgång jämfört med tidigare års nivåer, då motsvarande siffra varierat kring 28 procent.

En stor majoritet av den regionala kollektivtrafiken är samhällsorganiserad via respektive regions RKM. Det senaste året uppgick den sammanlagda kostnaden för den samhällsorganiserade kollektivtrafiken till 51,7 miljarder kronor.<sup>3</sup> I vanliga fall finansieras den upphandlade kollektivtrafiken i genomsnitt till hälften av offentliga medel, främst från regionerna, och till hälften av intäkter från biljettförsäljning. Till följd av pandemin har dock trafikintäkterna minskat dramatiskt. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) uppskattar att man gick miste om biljettintäkter motsvarande drygt sju miljarder kronor under 2020.<sup>4</sup> Samtidigt skulle regionerna enligt Folkhälsomyndighetens föreskrifter upprätthålla utbudet på sådana nivåer att risken för trängsel ombord på fordonen minskade.<sup>5</sup> Detta medförde att kostnaderna i stort sett var oförändrade varpå klyftan mellan kollektivtrafikens kostnader och intäkter ökade. För att fortsatt finansiera kollektivtrafiken tvingades man skjuta till ytterligare offentliga medel.

Figur 1: Fördelning av kollektivtrafikens intäkter, 2016-2020



Källa: Trafikanalys

<sup>3</sup> Trafikanalys 2021 Regional Linjetrafik Statistik 2021: 25

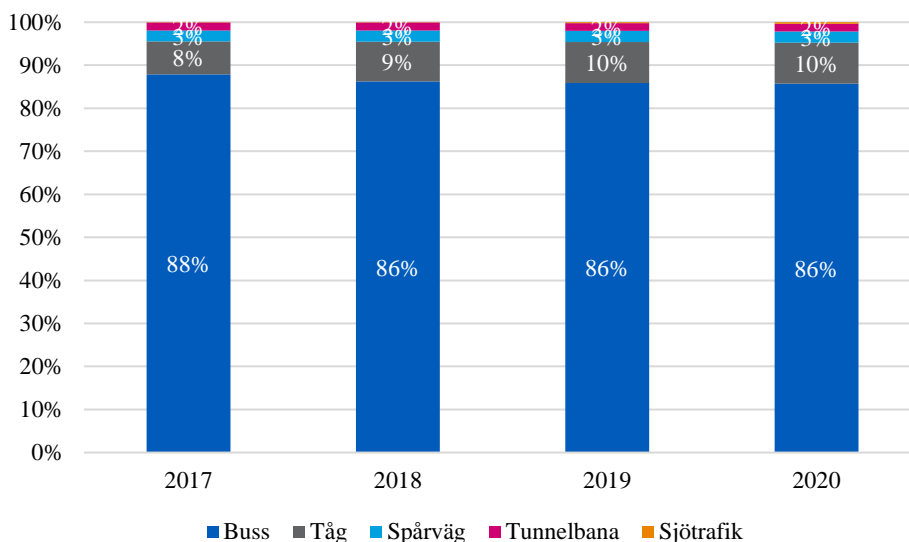
<sup>4</sup> Sveriges kommuner och regioner 9 april 2021 Otillräcklig satsning på kollektivtrafiken <https://skr.se/skr/tjanster/press/nyheter/nyhetsarkiv/otillrackligsatsningpakollektivtrafiken.52214.html>

<sup>5</sup> Folkhälsomyndigheten 2020 (HSLF-FS 2020:12) Folkhälsomyndighetens allmänna råd och föreskrifter om allas ansvar att förhindra smitta av covid-19 m.m

Istället för att variera kring 50 procent ser vi att subventionsgraden det senaste året uppgick till 64 procent. Sammanlagt erhöll kollektivtrafiken närmare 33 miljarder kronor i subventioner, vilket var 7 miljarder mer än vad som erhöles året före. Relativt sett är det främst de statliga subventionerna som har ökat. Bland annat erhöles regionerna statligt stöd på 3,2 miljarder kronor, vilket var 2,7 miljarder mer än året före.<sup>6</sup> Detta har medfört att statligt stöd, från att ha utgjort cirka 1 procent, numera utgör 6 procent av kollektivtrafikens intäkter. Vidare ser vi att regionernas del av stödet har ökat från 47 procent av intäkterna till 54 procent av intäkterna.

Merparten av den regionala kollektivtrafikens utbud utgörs av busstrafik. 2020 stod busstrafiken för 85,7 procent av det sammanlagda utbudet, mätt i utbudskilometer. Vidare stod tågtrafiken för 9,5 procent, spårväg för 2,6 procent, tunnelbana för 1,8 procent och sjötrafik för 0,4 procent. Som framgår av figur 2 har dessa andelar varit relativt konstanta över tid. Viss förskjutning går att se mellan buss- och tågtrafiken, där andelen tågtrafik har ökat på bekostnad av busstrafiken.

Figur 2: Fördelning av kollektivtrafikens utbud efter trafikslag, 2017-2020



Källa: Trafikanalys

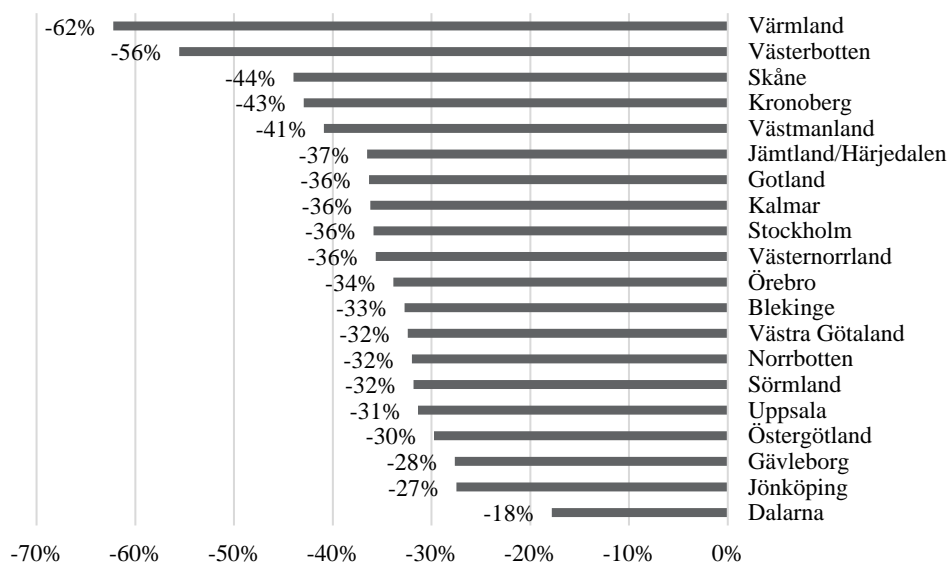
De regionala variationerna är stora, inte bara när det kommer till kollektivtrafikens omfattning, utan även när det kommer till dess sammansättning. I samtliga regioner tillhandahålls busstrafik, medan tågtrafik tillhandahålls i samtliga regioner förutom på Gotland. Samtidigt är det bara Stockholm som har tunnelbana samt enbart i Stockholm, Västra

<sup>6</sup> Trafikanalys Regional linjetrafik 2020 Statistik 2021:25

Götaland, Östergötland och, sedan december 2020, Skåne som spårvagnstrafik erbjuds.

Per invånare återfinns det största utbudet i Stockholm, där möter den enskilda resenären ett utbud motsvarande drygt 8 500 sittplatskilometer. I andra änden av spektrumet återfinns Gotland, där motsvarande siffra uppgår till drygt 2 200 sittplatskilometer. Ska man säga något övergripande utifrån siffrorna är det att utbudet per invånare är större i de mer befolkningstäta regionerna. Det ska dock sägas att i flera av de mer glesbefolkade regionerna, exempelvis Jämtland, Norrbotten och Västerbotten, erbjuds också ett stort utbud sett till befolkningen. Vad gäller resandet är även det störst i storstadsregionerna. I genomsnitt reste varje invånare i Stockholm 1 700 kilometer med kollektivtrafiken under 2020. Detta är drygt 30 procent mer än vad som noterades i Uppsala, vilket är regionen med näst mest resande per invånare. Den lägsta efterfrågan återfinns på Gotland, där resandet med kollektivtrafiken uppgick till cirka 200 kilometer per invånare.

Figur 3: Förändring av utförda personkilometer per region, 2020 jämfört med 2019

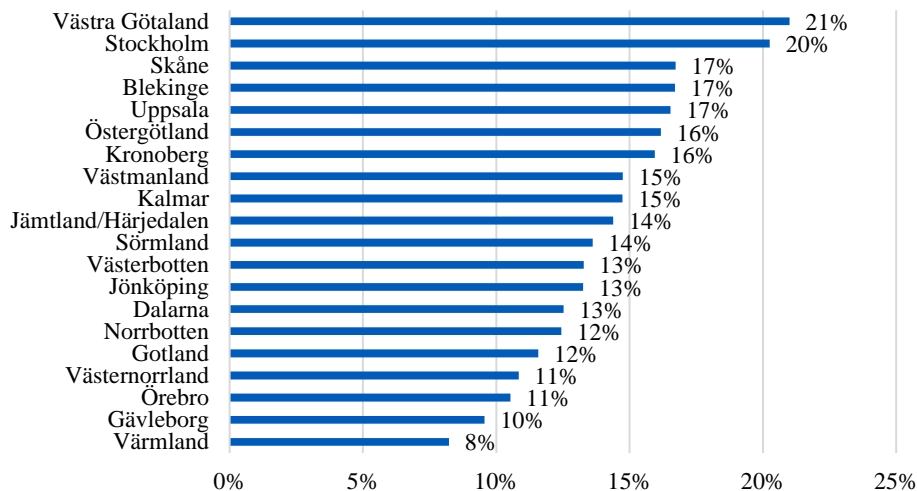


Källa: Trafikanalys

Av figur 3 framgår att resandet det senaste året minskat i samtliga regioner. Mest minskade det i Värmland, där resandevolymerna sjönk med drygt 60 procent jämfört med 2019. Det går även att, jämfört med övriga regioner, se en betydande nedgång i Västerbotten. Samtidigt var nedgången, relativt sett, återhållsam i Dalarna.

Den genomsnittliga beläggningsgraden i respektive region erhålls genom att ställa person- och sittplatskilometer i relation till varandra.

Figur 4: Genomsnittlig beläggingsgrad inom regional kollektivtrafik per region, 2020



Källa: Trafikanalys

I genomsnitt uppgick beläggingsgraden till 18 procent, vilket är 11 procentenheter lägre än under 2019. Parar man ihop denna siffra med det faktum att utbudet knappt förändrats alls blir det också lätt att förstå att 2020 varit ett ekonomiskt utmanande år för regionerna. Det är enbart i Västra Götaland som den genomsnittliga beläggingsgraden överstiger en femtedel av fordonens kapacitet.

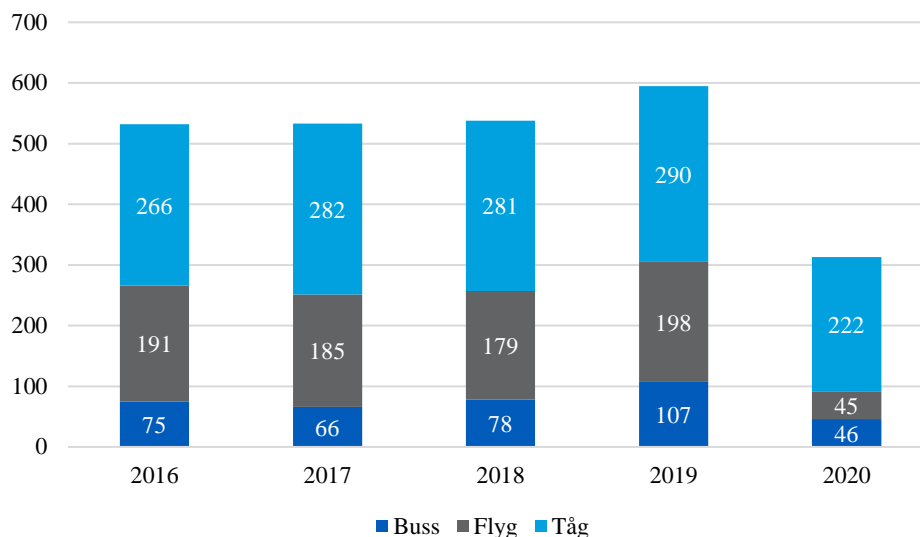
### 2.1.2 Långväga trafik

Nedan beskrivs utbuds- och resandeutvecklingen avseende långväga trafik. Med långväga trafik avser vi resor som sker över en eller flera regiongränser. Det handlar ofta om resor som sker mer sällan än inom den regionala kollektivtrafiken. Jämfört med resor som görs inom den regionala kollektivtrafiken är andelen tjänste- och fritidsresor också större. Därtill bedrivs den långväga trafiken främst på kommersiella villkor.

Såväl marknaden för långväga busstrafik som marknaden för långväga tågtrafik är avreglerad. Marknaden för långväga busstransporter öppnades upp för konkurrens i mitten av 1990-talet. Motsvarande beslut för järnväg togs 2010. På ett stort antal långväga relationer förekommer konkurrens såväl mellan trafikslag som inom trafikslag. Allra tydligast är detta på relationen Stockholm-Göteborg, där resenärerna dels kan välja mellan att resa med buss, tåg eller flyg, dels mellan ett antal olika operatörer. I figur 5

framgår det sammanlagda trafikutbudet på de 19 största fjärrelationerna i landet.<sup>7</sup>

Figur 5: Antal avgångar per dag och riktning på långväga relationer, 2016-2020



Källa: Kungliga Tekniska Högskolan

2020 uppgick utbudet på dessa relationer till 323 avgångar per dag och riktning. Detta en kraftig nedgång jämfört med 2019, då utbudet uppgick till 638 avgångar per dag och riktning. Detta är främst ett resultat av pandemin, då operatörerna till följd av det minskade resandet tvingades till neddragningar i utbudet. Samtliga trafikslag drabbades av pandemin, men som framgår av figuren drabbades de i olika omfattning. Värst drabbades flygtrafiken, vars utbud minskade med 80 procent jämfört med 2019. Även busstrafiken, som minskade med drygt 60 procent, blev hårt drabbade. Samtidigt minskade tågtrafiken 25 procent. Dessutom kunde ett relativt heltäckande nät av tågtrafik upprätthållas, om än med färre avgångar än förr. Av figuren framgår också att under åren som föregick pandemin ökade utbudet kontinuerligt. För resenärerna ledde detta till en större valfrihet och ökad tillgänglighet genom fler avgångar, snabbare resor och dessutom mer differentierade priser.

### Långväga busstrafik

Vanligtvis delas långväga busstrafik in i två olika delmarknader: dels kommersiell linjelagd busstrafik, dels charter- och beställningstrafik. Vad gäller den kommersiella linjelagda busstrafiken är turtätheten på de flesta relationerna relativt låg. I regel uppgår den inte till mer än tre till fyra

<sup>7</sup> Stockholm-Göteborg, Stockholm-Malmö, Stockholm-Sundsvall, Stockholm-Kalmar, Stockholm-Östersund, Stockholm-Karlstad, Göteborg-Malmö, Stockholm-Borlänge, Stockholm-Umeå, Göteborg-Luleå, Göteborg-Åre, Stockholm-Köpenhamn, Stockholm-Oslo, Göteborg-Köpenhamn, Göteborg-Oslo, Stockholm-Linköping, Stockholm-Gävle, Göteborg-Karlstad, Stockholm-Örebro

avgångar per dag. Över tid har utbudet i allt högre grad blivit efterfrågeanpassat, med fler avgångar under veckosluten och färre under vardagarna. På ett fåtal större relationer upprätthålls däremot en relativt hög turtäthet, exempelvis Malmö-Göteborg, Linköping-Stockholm och Gävle-Stockholm.<sup>8</sup>

Den långväga busstrafiken har länge haft en lågprisprofil med enkel prissättning. Just det låga priset är också en av färdmedlets främsta konkurrensfördelar. En annan fördel är dess förmåga att köra till och från betydligt fler platser än vad såväl tåg som flyg klarar av. Detta innebär att bussen kan erbjuda direktförbindelser på ett flertal relationer där byte krävs för att ta sig hela vägen fram med tåg. Detta gör att bussen kan attrahera resenärgrupper som värderar priset och enkelheten högre än tidsåtgången och som uppskattar den personliga service som en busschaufför kan ge. Historiskt har inte minst ungdomar och pensionärer varit viktiga kundgrupper. Över tid har utvecklingen gått mot allt fler bussar med hög komfort, laddningsmöjligheter och Wi-Fi. Det har också blivit allt vanligare med differentierade priser och det är numera möjligt för resenären att betala lite extra för att exempelvis få en extra stor plats eller utsikt.<sup>9</sup>

I tabell 2 framgår utvecklingen av utbud, mätt i platskilometer, och efterfrågan, mätt i personkilometer, inom den kommersiella linjelagda busstrafiken.

Tabell 2: Indikatorer för utbud och efterfrågan avseende långväga linjelagd busstrafik, 2017-2020

Indikator	2017	2018	2019	2020	2020/2019
Platskilometer (1000-tal)	1 766 564	1 862 543	1 808 800	828 558	-54%
Personkilometer (1000-tal)	655 109	617 783	681 612	266 360	-59%
Beläggingsgrad (%)	37	33	38	32	-6

Källa: Trafikanalys

2020 kördes närmare 830 miljoner platskilometer fördelade på drygt en miljon avgångar. Samtidigt uppgick resandet till 266 miljoner personkilometer. Detta ger en genomsnittlig beläggingsgrad på 32 procent, det vill säga ungefär en tredjedel av fordonens kapacitet. Branschen drabbades hårt av de restriktioner som infördes när pandemin bröt ut. Här handlar det inte bara om att branschen direkt påverkades av restriktioner kring långväga resande, som att fordonens beläggingsgrad inte fick överstiga 50 procent av fordonens kapacitet. Även restriktioner kring större offentliga sammankomster fick till följd att det inte längre fanns några evenemang för charter- och beställningstrafikföretagen att anordna resor till. Av tabell 2 framgår att antalet personkilometer minskade drygt 60 procent. I

<sup>8</sup> KTH 2020 Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2020

<sup>9</sup> KTH 2020 Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2020



kontrast till den upphandlade trafiken var det möjligt för operatörerna att anpassa utbudet med hänsyn till den vikande efterfrågan. Detta syns inte minst genom att antalet platskilometer minskade i stort sett lika mycket som antalet personkilometer. Detta till trots var branschen samtidigt tvungna att förhålla sig till restriktionerna, vilket medförde att antalet resenärer per avgång ändå begränsades.

Under tiden som föregick pandemin kunde en uppåtgående trend, både vad gäller utbud och efterfrågan, observeras. Mellan 2017 och 2019 ökade antalet utförda fordonskilometer fyra procent. Lika mycket ökade antalet utförda personkilometer. Ökningen skedde efter en period där busstrafiken, bland annat på grund av svårigheter att möta konkurrensen från den växande tågtrafiken, tvingats till neddragningar i utbudet. Den positiva utvecklingen kan sannolikt delvis förklaras av Flixbus inträde på marknaden, som i samband med detta utökade trafiken och sänkte biljettpriserna.

### **Långväga tågtrafik**

En majoritet av den långväga tågtrafiken bedrivs på kommersiella villkor. När marknaden avreglerades 2010 innebar det att SJ:s exklusiva trafikeringsrätt på den interregionala tågtrafiken upphörde och att det blev fritt fram för privata operatörer att trafikera järnvägsnätet. Sedan avregleringen har trafik som såväl kompletterar som konkurrerar med den tidigare trafiken tillkommit. De tydligaste stegen mot ökad konkurrens har tagits på sträckan Stockholm-Göteborg. När MTR började trafikera sträckan skapades direktkonkurrens inom snabbtågssegmentet. 2021 togs ytterligare kliv mot ökad konkurrens när Flixtrain inledde trafik på samma sträcka. Därutöver upphandlar också Trafikverket långväga tågtrafik som inte anses vara kommersiellt gångbar, bland annat nattågstrafik från Stockholm till Narvik respektive Duved.<sup>10</sup>

I tabell 3 visas utvecklingen av utbud, mätt i tågakilometer, och efterfrågan, mätt i personkilometer, inom marknaden för långväga tågtrafik. I tabellen visas också den genomsnittliga beläggningen ombord på tågen.

Tabell 3: Indikatorer för utbud och efterfrågan avseende långväga tågtrafik, 2016-2020

Indikator	2016	2017	2018	2019	2020	2020/2019
Tågakilometer (tusentals)	30 352	30 828	31 161	32 187	22 977	-24%
Personkilometer (miljontals)	6 648	6 980	7 026	6 979	3 601	-46%
Beläggning	219	226	225	217	157	-28%

Källa: Trafikanalys

<sup>10</sup> Trafikverket 2021 Aktuella trafikavtal <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/planera-person--och-godstransporter/Planera-persontransporter/Trafikavtal/aktuella-trafikavtal/> Hämtad 11 februari 2022

2020 uppgick utbudet till cirka 23 miljoner tågkilometer. Jämfört med 2019, när samma siffra uppgick till drygt 32 miljoner tågkilometer, är detta en minskning med 24 procent. Som vi tidigare har nämnt har ett relativt heltäckande nät av trafik upprätthållits pandemin till trots, däremot med minskad turtäthet. Under tiden som föregick virusutbrottet ökade utbudet kontinuerligt.

Vad gäller resandet mättes det till drygt 3 600 miljoner personkilometer. Detta innebär ett nästintill halverat resande jämfört med 2019. Detta innebar också att resandevolymerna för första gången på många år minskade från ett år till ett annat. I ett historiskt perspektiv går resandet under 2020 att likställa med resandet under tidigt 2000-tal.<sup>11</sup> Innan pandemin bröt ut var utvecklingen på marknaden i högsta grad positiv. I takt med att utbudet blev allt mer omfattande, tillgängligt och relevant ökade också resandevolymerna. Mellan 2000 och 2019 ökade resandet från 5 200 till 7 600 miljoner personkilometer. Till stor del är denna utveckling koncentrerad till åren som närmast föregår pandemin. Bara mellan 2018 och 2019 skedde en ökning med drygt elva procent. Detta kan bland annat förklaras av ett ökat resande bland de som reser i tjänsten, men även en generellt ökad klimatmedvetenhet.

### 2.1.3 Taxi

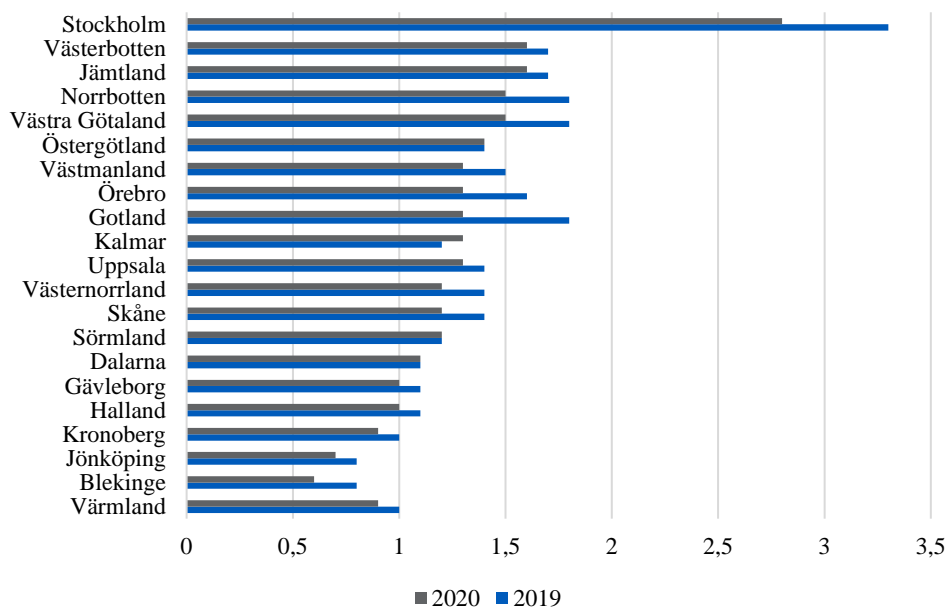
De resor som görs med taxi kan generellt delas in tre olika delar: affärsresor, privatresor samt upphandlade samhällsbetalda resor, vilket exempelvis kan handla om sjukresor, färdtjänst och skolskjutsar. Medan privat- och affärsresor görs med kommersiell taxitrafik görs samhällsbetalda resor med upphandlad taxitrafik. I genomsnitt brukar den upphandlade trafiken utgöra ungefär 50 procent av all taxitrafik. Här finns dock stora regionala skillnader. Medan samhällsbetalda taxiresor inte sällan utgör 100 procent av taxiföretagens intäkter i glesbefolkade delar av landet är situationen i stort sett den omvända i mer tätbefolkade delar. Under pandemin bedöms dock andelen av intäkterna som kommer från upphandlade resor generellt ha ökat.<sup>12</sup>

Taximarknaden avreglerades 1990. Sedan dess har taxitätheten, vilket är antalet taxifordon per invånare, ökat allteftersom. 1990 uppgick taxitätheten 1,5 fordon per tusen invånare. 2019 hade denna siffra vuxit till 1,8 fordon per tusen invånare. Under pandemin har dock utbudet tagit ett steg tillbaka. 2020 mättes taxitätheten till 1,5 fordon per tusen invånare, det vill säga samma nivåer som noterades i anslutning till avregleringen.

<sup>11</sup> Trafikanalys 2021 Transportarbete 2000-2020 Statistik 2021:33

<sup>12</sup> Sveriges Taxiförbundet 2021 Branschläget 2021 En rapport från Svenska Taxiförbundet

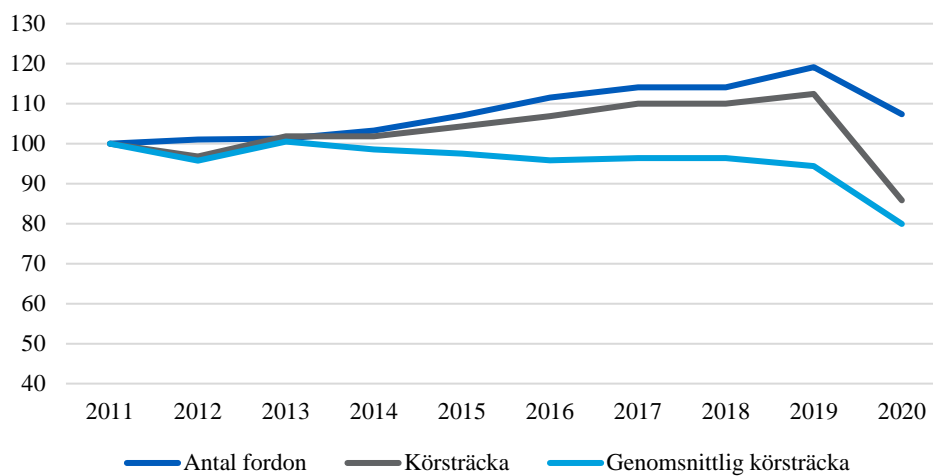
Figur 6: Taxitäthet per region, 2020 och 2019



Källa: Sveriges Taxiförbund

Taxitätheten varierar mellan olika regioner. Som störst är differensen mellan Stockholm och övriga delar av landet. I Stockholm uppgick taxitätheten till 2,8 fordon per tusen invånare. Detta är i stort sett dubbelt så mycket än vad som återfinns i regionerna som följer därefter. I Västerbotten, Jämtland och Norrbotten återfinns också en hög koncentration av fordon. Samtliga är exempel på regioner med långa avstånd mellan städer och samhällen. I glesbefolkade regioner är även tillgången på regional kollektivtrafik mer begränsad, vilket skapar ett behov av upphandlad taxitrafik.

Figur 7: Taxifordon, körsträcka och genomsnittlig körsträcka 2011-2020, indexerad utveckling



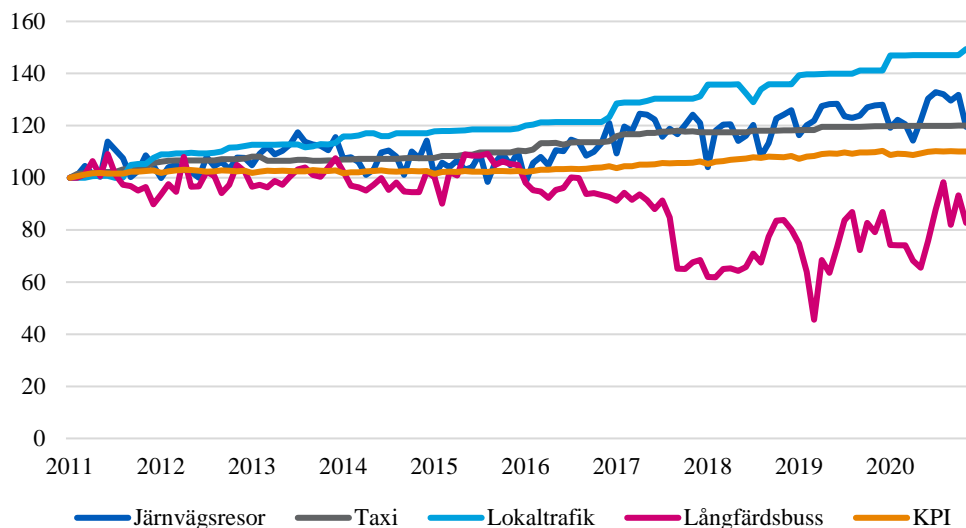
Källa: Statistiska Centralbyrån

I figur 7 framgår att såväl antalet fordon som den utförda körsträckan ökade mellan 2011 och 2019. Dessutom ökade antalet fordon mer än den utförda körsträckan, vilket resulterade i att fordonens genomsnittliga körsträcka minskade. Ifall antalet fordon tas som en indikator för utbudet och körsträckan som en indikator för efterfrågan kan vi konstatera att utbudet vuxit snabbare än efterfrågan och att marknaden skulle kunna präglas av viss överetablering. Liksom transportbranschen i övrigt har taxibranschen drabbats hårt av pandemin. 2020 minskade antalet fordon med 10 procent. Samtidigt minskade den sammanlagda körsträckan med 25 procent. Detta innebar att den genomsnittliga körsträckan minskade med 15 procent. Den kraftigt minskade trafiken återspeglas i konkursstatistiken. Under 2020 ökade nämligen antalet konkurser med 17 procent jämfört med året före.<sup>13</sup>

## 2.2 Priser

Resors attraktionskraft påverkas av flera olika faktorer, varav priset är en av dessa. Priset kan påverka om vi reser, hur vi väljer att resa, när vi reser och hur ofta vi reser. Resenärernas priskänslighet varierar, bland annat beroende på vilken typ av resa som görs. Generellt är priskänsligheten större vid långväga resor än vid vardagsresor. Längre resor är i regel av fritidskaraktär och då är möjligheterna att välja resa utifrån pris oftast bättre. I figur 8 framgår prisutvecklingen för järnvägsresor, taxi, lokaltrafik och långfärdsbuss. För kontrastens skull har Konsumentprisindex (KPI) inkluderats. Under samma period ökade reallönerna 18 procent.<sup>14</sup>

Figur 8: Prisindex per trafikslag samt KPI, 2011-2020



Källa: Statistiska Centralbyrån

<sup>13</sup> Sveriges Taxiförbund 2021 Branschläget 2021 En rapport från Svenska Taxiförbundet

<sup>14</sup> Ekonomifakta Real löneutveckling i Sverige

<https://www.ekonomifakta.se/Fakta/Arbetsmarknad/Loner/Loneutveckling-och-inflation/> Hämtad 11 februari 2022

### 2.2.1 Regional kollektivtrafik

Av figur 8 framgår att den mest påtagliga prisutvecklingen skett inom den regionala kollektivtrafiken. De senaste tio åren har prisindex för lokaltrafik ökat cirka 50 procent. Detta ger en genomsnittlig årlig tillväxttakt på drygt fyra procent, vilket är närmare fyra gånger högre än den årliga KPI-utvecklingen samma period.

Ett flertal faktorer har bidragit till utvecklingen. Bland annat har det varit nödvändigt att höja biljettpriserna för att kunna göra de investeringar som behövs för ett mer omfattande, relevant och tillgängligt utbud. Under de senaste fem åren har regionernas kostnader för kollektivtrafiken ökat med närmare 15 procent. Enligt en analys gjord av SKR kan tre fjärdedelar av kostnadsökningarna härledas till faktorer kopplade till utbudet, men även till ökade kostnader för personal och drivmedel.<sup>15</sup> Andra faktorer som tros ha bidragit till utvecklingen är att regionerna ställer hårdare krav vid upphandlingar. Inte enbart, men delvis med en förhoppning om att öka kollektivtrafikens kostnadseffektivitet beslutade Örebro och Västmanland att bedriva kollektivtrafiken i egen regi. I en analys gjord av EY, och finansierad av Sveriges Bussföretag, görs dock bedömningen att detta istället har ökat kostnaderna med omkring 20 miljoner kronor.<sup>16</sup>

I och med att biljettpriserna bestäms av respektive RKM är skillnaderna mellan olika regioner stora. Detta framgår inte minst av tabell 4.

Tabell 4: Pris för enkelbiljett (en zon eller motsvarande), månadskort (en zon eller motsvarande)- och länskort, 2021<sup>17</sup>

Trafikhuvudman	Enkelbiljett	Månadskort	Länskort
Blekingetrafiken	25	549	1109
Dalatrafik	30	557	1607
Gotlands kommun	20	370	750
Hallandstrafiken	28	649	1730
Jönköping länstrafik	33	730	1230
Kalmar länstrafik	31	700	1640
Länstrafiken i Jämtland	30	782	1606
Länstrafiken i Kronoberg	30	540	1305
Länstrafiken i Norrbotten	29	638	2948
Sörmlandstrafiken	28	600	930
Länstrafiken i Västerbotten	28	630	1680
Länstrafiken i Örebro	25	615	1340
Skånetrafiken	27	550	1200

<sup>15</sup> Sveriges Kommuner och Regioner Kollektivtrafikens kostnadsutveckling – en överblick

<sup>16</sup> EY 2021 Kostnadsjämförelse Örebro stadstrafik

<sup>17</sup> Uppgifter om biljettpriser hämtades 20 september 2021

Storstockholms lokaltrafik	38	950	950
Upplands lokaltrafik	33	430	930
Värmlandstrafik	23	719	1699
Västernorrlands länstrafik	26	770	2361
Västmanland lokaltrafik	29	630	1480
Västtrafik	34	795	1825
X-trafik	26	546	1470
Östgötatrafiken	26	625	1150

Källa: Respektive trafikmyndighets hemsida

Man bör beakta att resevillkoren kan variera mellan olika regioner varför biljettpiserna inte alltid är helt jämförbara. 2021 var en enkelbiljett inom en zon eller motsvarande dyrast i Stockholm, där den kostade 38 kronor, och billigast på Gotland, där priset var 20 kronor. Medianpriset uppgick till 28 kronor, vilket var en krona mer än året före.

Det dyraste månadskortet fanns i Stockholm, där det kostade 950 kronor, medan det var billigast på Gotland, där det kostade 370 kronor. Medianpriset var 650 kronor. Jämfört med året före har medianpriset ökat 15 kronor. I och med att det utbud resenärerna får tillgång till via sitt månadskort varierar är det dock svårt att göra helt rättvisa jämförelser. I Stockholm, där priset är högt, finns inga zonindelningar varför periodkortet kan likställas med ett länskort. Samtidigt finns tillgång till spårvagn och tunnelbana (utöver buss och tåg) varför resenärerna får tillgång till ett mer omfattande utbud än vad de får via ett månadskort i exempelvis Blekinge eller på Gotland, där priset å andra sidan är lägre.

Vad gäller länskortet var de dyrast i regionerna som geografiskt sett är stora. Allra dyrast var det i Norrbotten, där ett länskort kostade närmare 3 000 kronor. Medianpriset uppgick till 1 470 kronor, vilket jämfört med året före är en ökning med två procent.

I tabell 11 framgår hur genomsnittspriserna för enkelbiljett samt månads- och länskort utvecklats mellan 2017 och 2021.

Tabell 5: Genomsnittliga priser för enkelbiljett samt månads- och länskort, 2017-2021

Produkt	2017	2018	2019	2020	2021	2021/2017
Enkelbiljett	26,5	26,8	27,5	28,2	28,2	6,5%
Månadskort	567	584	608	626	637	12,3%
Länskort	1 334	1 377	1 432	1 454	1 473	10,4%

Källa: Respektive regions hemsida

Jämfört med 2017 har period-och länskort relativt sett ökat mer i pris än vad enkelbiljetter gjort. Samtidigt som priset på ett periodkort ökat cirka 12 procent har enkelbiljetterna i genomsnitt ökat 6,5 procent.

Kvoten mellan priset på ett månadskort och en enkelbiljett visar hur många resor per månad man behöver göra för att det ska vara lönsamt att köpa ett månadskort. Idag krävs det i genomsnitt 22,8 resor per månad för att det ska löna sig att köpa ett periodkort framför enkelbiljetter. Detta kan jämföras med motsvarande siffra för fem år sedan när det krävdes 21,5 resor. Under pandemin har andelen som jobbar hemifrån ökat kraftigt. Detta har sannolikt bidragit till att minska periodkortens attraktivitet, då kollektivtrafiken i stor utsträckning används för regelbundna arbetsresor. Bland många RKM pågår idag ett arbete att ta fram biljettalternativ som bättre kan möta människors mer flexibla resvanor, exempelvis särskilda flexbiljetter.<sup>18</sup>

### 2.2.2 Långväga trafik

Som vi redan nämnt drivs den långväga trafiken huvudsakligen på kommersiella villkor. Detta är något som också påverkar prisbilden. I regel tillämpas dynamiska biljettpriser, vilket innebär att priserna varierar beroende på hur utbud och efterfrågan förhåller sig till varandra när biljetten köps. Ytterligare något som påverkar prisbilden är att det på ett flertal långväga relationer finns konkurrens inom och mellan trafikslag. Ställer man de olika trafikslagen i relation till varandra framgår att på relationer med intermodal konkurrens är bussen generellt det billigaste alternativet, flyget det dyraste alternativet medan tåget hamnar däremellan. Som ett exempel kan nämnas att 2020 uppgick genomsnittspriset för en bussbiljett mellan Stockholm och Göteborg som bokas en vecka före avfärd till 395 kronor. Motsvarande för en tågbiljett var drygt 500 kronor och en flygbiljett närmare 2 000 kronor.<sup>19</sup>

På andra änden av spektrumet vad gäller prisindexutvecklingen (som framgick av figur 8) återfinns långfärdsbussarna. Faktum är att prisindex för långfärdsbuss minskat 15 procent de senaste tio åren. Det är rimligt att tro att Flixbuss, ett uttalat lågprisbolag, inträde på marknaden till viss del varit bidragande till denna utveckling. Trots att biljettpriserna fortsatt är låga har de ökat under de senaste åren. Jämfört med bottennoteringen har prisindex nästan dubblats. Även under pandemin har priserna fortsatt att öka. När 2020 summerades kunde man konstatera att prisindex stigit tio procentenheter jämfört med årets inledning.

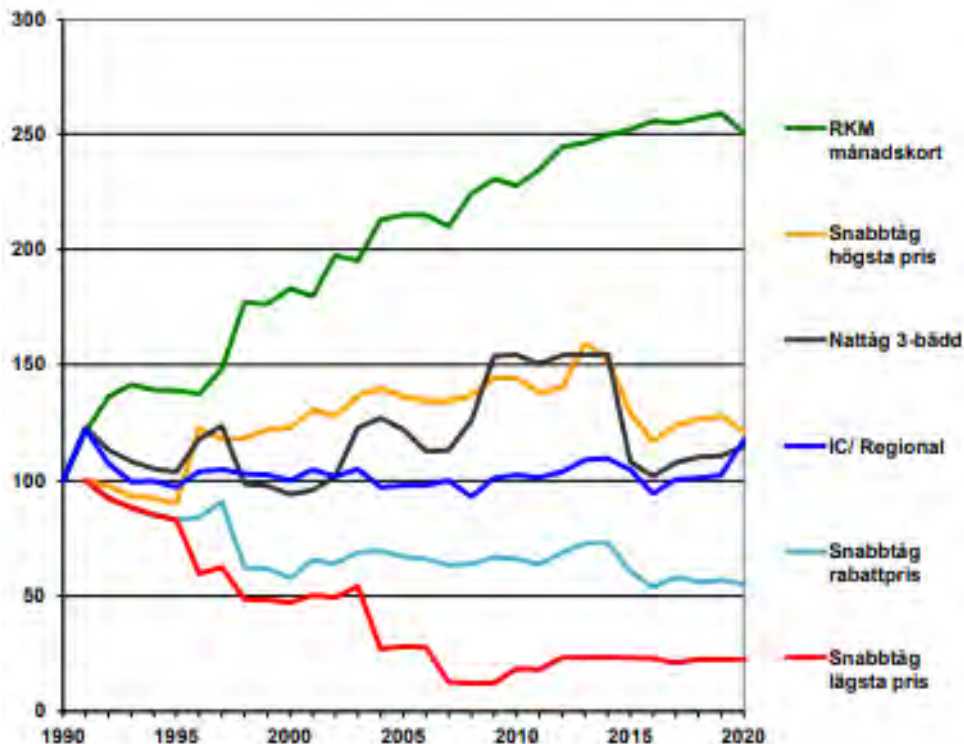
Prisindex för långväga tågresor har under motsvarande period ökat 25 procent. Det ska sägas att det finns relationer där utvecklingen varit en

<sup>18</sup> Västtrafik Nyhet 3 november 2021 Snart lanseras flexbiljetten <https://www.vasttrafik.se/om-vasttrafik/nyhetsarkiv/snart-lanseras-flexbiljetten/>

<sup>19</sup> Transportstyrelsen 2021 Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2020

annan. Exempelvis har biljettpriserna på relationen Stockholm-Göteborg minskat med 15 procent, bland annat på grund av ökad konkurrens. Under 2020 har prisindex minskat 10 procent. Detta kan förklaras av pandemin och att många operatörer sänkte priserna på ombokningsbara biljetter till att motsvara lägsta pris för en icke-ombokningsbar biljett. Detta gjordes för att i en orolig tid möjliggöra viss flexibilitet för resenärerna.<sup>20</sup>

Figur 9: Prisutveckling olika tågprodukter, 1990-2020.



Källa: Kungliga Tekniska Högskolan

När det kommer till den långväga tågtrafiken är prisdifferentieringen tämligen stor varför det genom ett index är svårt att ge en representativ bild av hela marknadens utveckling. Priserna varierar dels beroende på när man reser, dels beroende på vilken produkt man väljer. Överlag är det billigare att resa på helgerna än vad det är att resa under vardagarna. Detta är en följd av att många tjänsteresenärer, vars priskänslighet är låg, reser under vardagarna medan det framförallt är de mer priskänsliga privatresenärerna som nyttjar tågen på helgerna. Sett över tid har prisdifferentieringen ökat. De senaste åren har dock prisdifferentieringen minskat något, då de dyraste biljetterna blivit billigare samtidigt som de billigaste biljettpriserna hållits på relativt konstanta nivåer. Att det framförallt är de dyraste fjärrtågsbiljetterna som blivit billigare kan följa av ändrade resvanor i spåren av pandemin,

<sup>20</sup> Transportstyrelsen 2021 Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2020



exempelvis att ett minskat tjänsteresande medfört minskad efterfrågan på de dyraste biljetterna.

### 2.2.3 Taxi

Mellan 2011 och 2020 har prisindex för taxiresor ökat med 20 procent, vilket motsvarar en årlig ökning på 2 procent. Utmärkande för utvecklingen är också att den varit stabil från år till år. Ser vi enbart till 2020 har prisindex inte förändrats alls.

2019 genomförde Transportstyrelsen en uppföljning av taxibolagens jämförpriser.<sup>21</sup> Uppföljningen fokuserade på taxibolag i storstadsregionerna. I undersökningen såg man bland annat att:

- Majoriteten av alla taxibolag har ett högsta jämförpris i intervallet 250-350 kronor.
- Medianen för högsta jämförpris var 325 kronor.
- Mycket få bolag eller bilar har ett högsta jämförpris som överstiger 500 kr.

I undersökning tillfrågades även resenärerna vad de tycker om prisnivån. De flesta resenärerna uppgav att de upplever att priset för en taxiresa är skäligt. Över tid har dock andelen kunder som upplever att priset är högt ökat.

---

<sup>21</sup> Transportstyrelsen 2019 Prissättning och prisinformation vid taxiresor

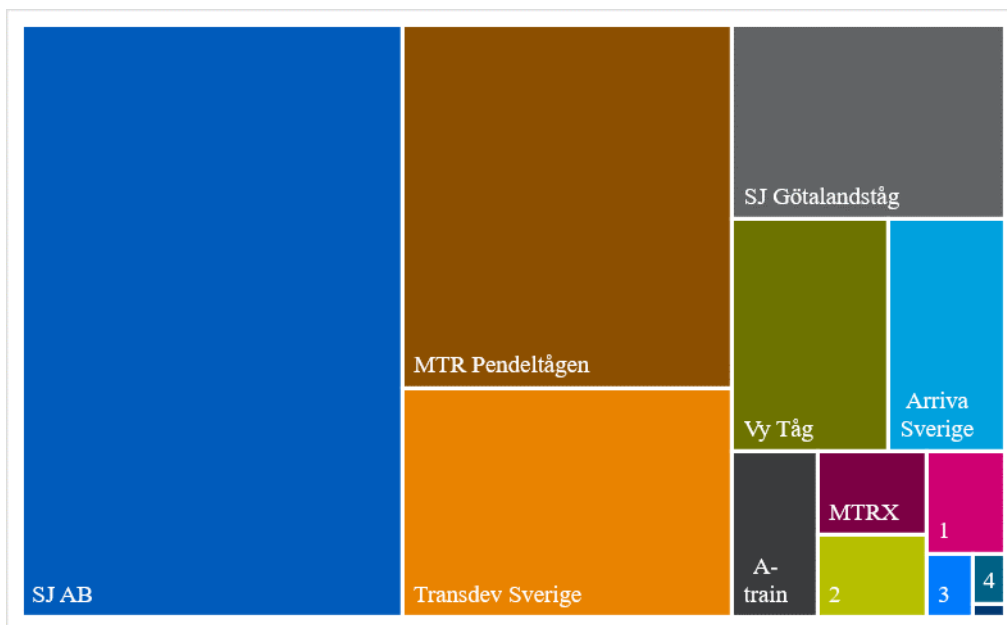
### 3 Ekonomisk utveckling i företagen

I det här kapitlet beskrivs den ekonomiska utvecklingen på marknaderna för persontransporter på väg och järnväg. De olika delbranscherna beskrivs med avseende på omsättning, rörelsemarginal och soliditet. 2020 års bokslut har kraftigt påverkats av det minskade resandet i spåren av covid-19-pandemin. Då olika delmarknader har drabbats i olika omfattning bör man ha i åtanke att siffrorna som presenteras inte nödvändigtvis är representativa för marknadens styrkeförhållanden över tid.

#### 3.1 Persontransporter på järnväg

2020 bedrev 13 bolag persontrafik på järnvägsnätet i Sverige, vilket är lika många som året före men tre färre än fem år tidigare. De förändringar som skett under dessa fem år är att MTR Pendeltågen, Arriva Sverige och SJ Öresund tillkommit. Samtidigt har Botniatåg, SJ Norrlandståg, Stockholmståg, Arriva Tåg, Saga Rail och Skandinaviska Jernbanor lämnat marknaden. Anledningarna till varför aktörer har lämnat marknaden skiljer sig åt. Saga Rail och Skandinaviska Jernbanor gjorde det på grund av låg lönsamhet, Stockholmståg och Botniatåg på grund av de gick förlorande ur upphandlingar (och gick miste om tidigare avtal) medan Arriva Tåg och SJ Norrlandståg upphörde efter att de integrerats i respektive moderbolag.

Figur 10: Marknadsandel per järnvägsföretag baserat på omsättning 2020<sup>22</sup>

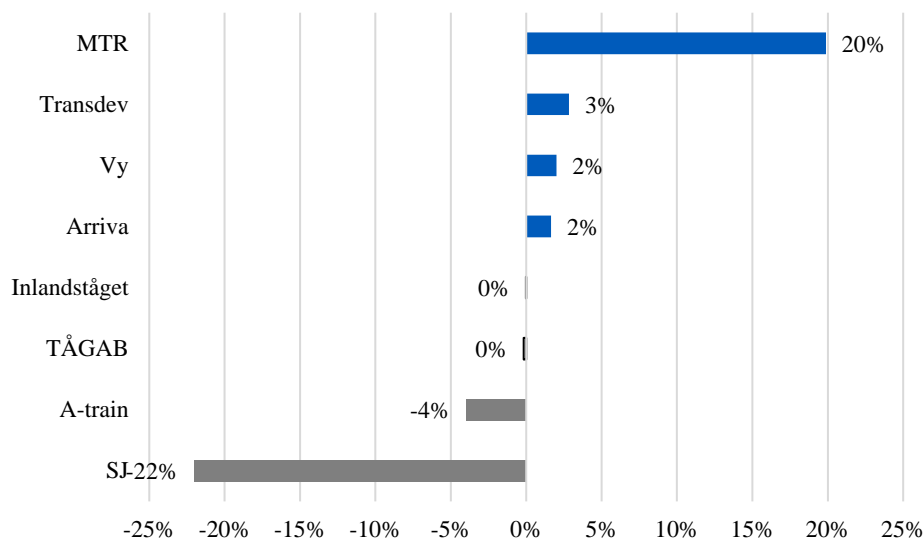


Källa: Respektive företags årsredovisning

<sup>22</sup> Företag med nummer: 1) Arriva Östgötapendeln, 2) Transdev Uppland, 3) SJ Öresund, 4) TÅGAB, 5) Inlandståget

SJ är den enskilt största aktören. Sett till redovisad nettoomsättning har moderbolaget en marknadsandel på 39 procent medan koncernen i helhet har en andel på närmare 50 procent. Därefter följer MTR Pendeltågen, Transdev Sverige och Vy Tåg. Dessa har en marknadsandel på 20 procent, 13 procent respektive 6 procent. I figur 11 framgår förändringarna vad gäller marknadsandelar per koncern de senaste fem åren.

Figur 11: Förändring av respektive koncerns marknadsandel, 2020 jämfört med 2016



Källa: Respektive företags årsredovisning

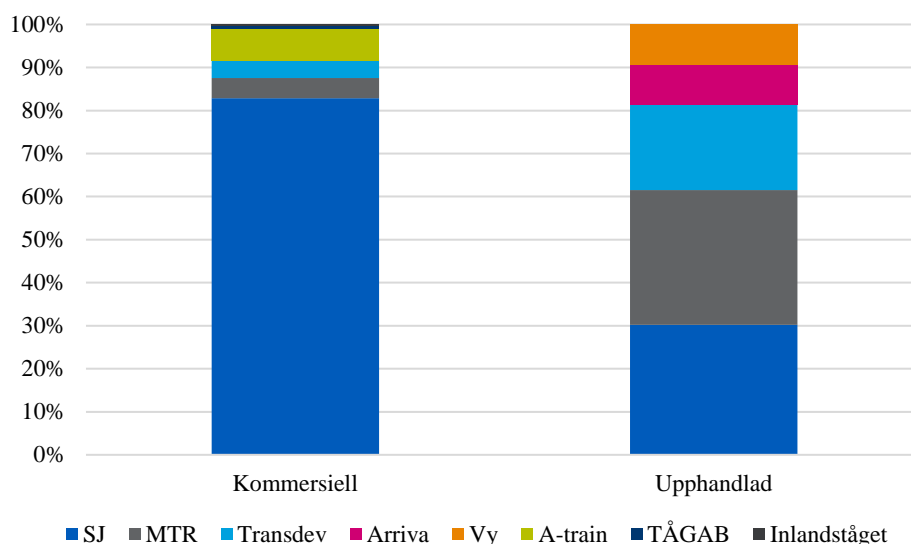
Vi har länge sett en stegvis förskjutning, där SJ allteftersom förlorat andelar till övriga aktörer på marknaden. Det senaste året har denna utveckling stärkts. Sett till den senaste femårsperioden har koncernens andel minskat med drygt 22 procentenheter, varav hela 10 procentenheter förlorats det senaste året. Samtidigt har MTR-koncernen ökat sin marknadsandel med 20 procentenheter. Det är framförallt på den upphandlade marknaden som SJ har förlorat andelar till konkurrenterna. Jämfört med 2016 har det skett mer än en halvering av dess marknadsandel vad gäller denna trafik. Om vi istället riktar fokus på den kommersiella marknaden har utvecklingen varit den motsatta, och istället har SJ ökat något. Att omkullkastningarna är särskilt stora det senaste året kan förklaras av pandemin och det faktum att olika delar av marknaden drabbats i olika omfattning.

När man studerar respektive bolags bokslut blir det nämligen uppenbart att de som bedriver kommersiell trafik drabbats hårdare än de som bedriver upphandlad trafik. Samtidigt som de kommersiella bolagen helt varit beroende av intäkter från biljettförsäljning har de upphandlade bolagen, beroende på hur avtalen med RKM varit utformade, även kunnat ta del av trafikavtalsintäkter. Således har deras intäkter inte varit lika exponerade för

resandeminskningarna under pandemin som den kommersiella trafiken varit. Detta kan exemplifieras av att den omsättningen bland de som kör upphandlad trafik har minskat fyra procent medan motsvarande siffra bland de kommersiella bolagen uppgick till 50 procent. Detta innebär en snedvridning där det upphandlade segmentet utgör en märkbart större andel av marknaden än vad som tidigare varit fallet. De siffror som presenteras för 2020 behöver således inte vara representativa för marknadens normala styrkeförhållanden.

På grund av detta, men även att olika aktörer har olika inriktningar och därför inte alltid konkurrerar om samma resenärer, är det intressant att redovisa företagens omsättning utifrån vilken trafik de utför.

Figur 12: Marknadsandel per koncern, upphandlad respektive kommersiell trafik, 2020



Källa: Respektive företags årsredovisning

Av figur 12 framgår företagens marknadsandelar fördelade på det kommersiella respektive upphandlade segmentet. Det blir snabbt tydligt att konkurrensen är mer utbredd bland de som bedriver upphandlad trafik än bland de som bedriver kommersiell trafik. Inom det kommersiella segmentet är SJ det med marginal största företaget. 2020 hade bolaget en marknadsandel på 83 procent. Samtidigt hade A-train, MTR och Transdev, vilka följde därefter, marknadsandelar på 7 procent, 5 procent respektive 4 procent. Vidare har TÅGAB och Inlandståget enbart en liten del av marknaden. Följer vi utvecklingen över tid kan vissa förändringar noteras i samband med MTR:s inträde, då det innebar att konkurrens skapades inom snabbtågssegmentet. Med det sagt är det dock bara på ett fåtal sträckor som direkt konkurrens förekommer. Några exempel på dessa är:

- Stockholm-Göteborg som trafikeras av SJ och MTR (samt från och med 2021 även Flixtrain).
- Stockholm-Malmö som trafikeras av Transdev och SJ.
- Göteborg-Karlstad som trafikeras av SJ och TÅGAB.

Inom det upphandlade segmentet är marknadsandelarna jämnare fördelade mellan företagen. MTR och SJ är störst. Dessa står för 31 procent respektive 30 procent av omsättningen. Sedan följer Transdev, som står för 20 procent samt Arriva och Vy Tåg, vilka står för cirka 10 procent vardera. I och med att regionerna kontinuerligt, i takt med trafikavtal löper ut, genomför nya upphandlingar finns det en större dynamik på den upphandlade marknaden. Då det i regel är regionerna som tillhandahåller fordonen är inträdesbarriärerna inte heller lika höga som till den kommersiella marknaden. I tabell 6 framgår aktuella avtal vid tidtabellskiftet 2020. Med andra ord tas ingen hänsyn tas till hur avtalen såg ut före december 2020.

Tabell 6: Trafikavtal per företag vid tidtabellskiftet 2020

Operatör	System	Trafikstart	Trafikslut <sup>23</sup>	Årlig trafikvolym <sup>24</sup>
SJ	Kinnekekullebanan	2016	2024	1 000 000
	Mälartåg	2017	2021	7 000 000
	Tåg i Bergslagen	2016	2026	10 000 000
	Vänertåg	2020	2028	1 300 000
	Västtågen	2015	2024	10 000 000
	Öresundståg	2020	2028	13 000 000
VY Tåg	Krösatågen	2018	2021	5 500 000
	Norrtåg	2016	2025	5 000 000
	Värmlandståg	2020	2029	1 700 000
	X-trafik	2014	2023	1 600 000
Transdev	Kustpilen	2014	2021	2 000 000
	Upptåget	2017	2021	3 800 000
Arriva	Pågatåg	2018	2026	12 000 000
	Östgötapendeln	2015	2025	3 000 000
MTR	SL Pendeltåg	2016	2026	10 000 000

Källa: Respektive företags årsredovisning

I december 2020 tog SJ över Öresundståg från Transdev. Då Öresundståg är ett av marknadens större avtal lär detta påverka marknadens sammansättning till nästa år sammanställning. Andra förändringar som kan ha effekt är att SJ från och med 2021 kör Krösatågen (och därmed även

<sup>23</sup> Avtalen kan innehålla optioner, vilket förlänger avtalstiden

<sup>24</sup> De årliga trafikvolymerna är ungefärliga värden

Kustpilen som integreras i densamma). Samtidigt som SJ lär öka ytterligare, lär Transdev av allt att döma minska betänkligt, då bolaget utöver Öresundståg även gått miste om Upptåg som kommer att integreras i Mälartåg. Vidare tar MTR över driften av Mälartåg, som tidigare körts av SJ, från och med 2021.

2020 uppgick marknadens totala omsättning till 11,1 miljarder kronor, vilket jämfört med 2019 är en nedgång på 25 procent. Sett till de senaste fem åren har omsättningen minskat med 20 procent. I genomsnitt ger detta oss en årlig tillväxt på drygt -5 procent. I och med att hela nedgången skedde under ett och samma bokslut är detta dock inte ett helt rättvist konstaterande. Tittar man istället på femårsperioden som föregick pandemin ser man en positiv årlig tillväxttakt på 4,1 procent. Som vi redan har konstaterat är det framförallt inom det kommersiella segmentet som omsättningen har minskat. Före pandemin var det dock de kommersiella företagen som drev tillväxten på marknaden. I tabell 7 framgår en uppskattning av marknadens utveckling avseende omsättning, rörelseresultat och årets resultat uppdelat efter upphandlad och kommersiell trafik. Observera att företag som bedriver både och har inkluderats i bägge segmentens beräkningar.

Tabell 7: Omsättning, rörelseresultat och årets resultat 2016-2020, totala värden

Indikator	Segment	2016	2017	2018	2019	2020
Omsättning (tkr)	Upphandlad	7 486 096	7 066 337	7 078 050	6 939 253	7 106 465
	Kommersiell	6 022 935	6 800 431	6 843 414	7 463 746	3 606 018
Rörelseresultat (tkr)	Upphandlad	169 784	313 081	-140 485	158 758	-696 613
	Kommersiell	752 057	769 176	596 316	849 707	-1 567 155
Årets resultat (tkr)	Upphandlad	72 732	98 187	-213 537	-25 444	-306 507
	Kommersiell	202 286	202 419	230 150	310 304	-301 589

Källa: Respektive företags årsredovisning

Av tabell 7 framgår att pandemin i stor utsträckning påverkade företagens räkenskaper. Framförallt har företagen som kör kommersiell trafik noterats för stora nedgångar. Med detta sagt hade nedgången kunnat vara ännu större om det inte vore för de statliga stöd branschen tagit del av. Enligt siffror från Tillväxtverket har branschen beviljats stöd under året, bland annat i form av omställningsstöd och korttidsarbete, motsvarande 85 miljoner kronor.<sup>25</sup>

I tabell 8 framgår medianvärdet för omsättning, rörelsemarginal och soliditet. En uppdelning har gjorts mellan det kommersiella och upphandlade segmentet. Även här ingår företag som bedriver både och i bägge segmenten.

<sup>25</sup> Tillväxtverket Statistik Korttidsarbete 2020 och 2021

Tabell 8: Nyckeltal järnvägsföretag persontrafik 2016-2020, medianvärden

Nyckeltal	Segment	2016	2017	2018	2019	2020	2020/2019
Omsättning (tkr)	Upphandlad	497 357	635 314	703 312	824 738	673 569	-18%
	Kommersiell	141 000	163 000	138 443	258 333	179 171	-31%
	Total	321 335	422 126	337 840	450 000	260 983	-42%
Rörelsemarginal (%)	Upphandlad	5,8	7	5,8	7,9	-1,7	-9,6
	Kommersiell	2,2	4	1	1,5	-26,5	-28
	Total	4,2	6,1	2,2	1,9	-7	-8,9
Soliditet (%)	Upphandlad	25,7	29,6	31,3	34	35,6	+1,6
	Kommersiell	11,6	19,6	25	19,9	15,2	-4,7
	Total	24,4	24,8	29,1	31,7	32	+0,3

Källa: respektive företags årsredovisning.

2020 uppgick medianomsättningen till drygt 260 miljoner kronor. Jämfört med 2019 är detta en nedgång på 190 miljoner kronor. I genomsnitt har företaget på den upphandlade marknaden högre omsättning än motsvarande på den kommersiella marknaden. Bland företagen som bedrev upphandlad trafik uppgick medianomsättningen till 673 miljoner kronor, medan motsvarande bland de som bedrev kommersiell trafik uppgick till 179 miljoner kronor. Med andra ord har ett genomsnittligt bolag på den upphandlade marknaden en omsättning som är nästan fyra gånger större än vad det kommersiella företaget har. Vidare kan vi konstatera att spridningen mellan företagen vad gäller nettoomsättning har minskat. Även detta är till stor del ett resultat av pandemin, och faktumet att de största företagen också stått för de största omsättningsminskningarna.

Medianvärdet för rörelsemarginalen uppgår till drygt -7 procent. Jämfört med 2019 är detta en försämring med åtta procentenheter. De redovisade rörelsemarginalerna sträcker sig från -56 till +19 procent. Enbart fyra företag redovisade en positiv rörelsemarginal, varav samtliga bedrev upphandlad trafik. Transdev Uppland och Arriva Östgötapendeln har till och med förbättrat sin lönsamhet. Bland övriga företag har dock lönsamheten försämrats, och i vissa fall har den försämrats rejält. A-train, som det senaste året har försämrat rörelsemarginalen med närmare 100 procentenheter, står för den mest anmärkningsvärda nedgången. Att A-train drabbats mer än övriga företag beror på att efterfrågan på deras resor helt är avhängigt att människor flyger till och från Arlanda flygplats. I och med att antalet passagerare på Arlanda flygplats minskade med 75 procent under 2020 jämfört med 2019 går det även att se varför A-train drabbats till den grad de gjort.<sup>26</sup> Ytterligare företag som sticker ut är SJ och MTR, vars rörelsemarginaler försämrades med 51 respektive 50 procentenheter. Bland

<sup>26</sup> Transportstyrelsen 2020 Flygplatsstatistik <https://transportstyrelsen.se/sv/luftfart/Statistik/Flygplatsstatistik/>  
Hämtad 11 februari 2020

företag som kör kommersiell trafik uppgick medianvärdet av rörelsemarginalen till -27 procent, medan motsvarande bland de som kör upphandlad trafik uppgick till -1,7 procent. De stora skillnaderna mellan segmenten kan bland annat bero på att det har funnits finansiell uppbackning för den upphandlade trafiken i form av regionerna och trafikavtalsintäkter.

Vad gäller spridningen mellan de redovisade rörelsemarginalerna har den ökat. Hälften av företagen redovisade en rörelsemarginal inom intervallet -39 till +1 procent. 2019 sträckte sig motsvarande intervall från -2 procent till +9 procent.

Soliditetens medianvärde uppgår till 32 procent, vilket är en ökning med 0,5 procentenheter sedan 2019. Samtliga företag har en positiv soliditet. Dock går det att notera att vissa balanserar farligt nära gränsen till en negativ soliditet. Som högst noteras en soliditet på 73 procent och som lägst på 5 procent. Den övre respektive undre kvartilen sträcker sig mellan 12 och 37 procent. Det kan verka motsägelsefullt att soliditeten har förbättrats när företagen redovisar kraftigt försämrade resultat. Bidragande till denna utveckling är sannolikt att många företag erhållit kapitaltillskott från sina ägare för att undvika att hamna i en sits där en kontrollbalansräkning behöver upprättas. Generellt har de som bedriver upphandlad trafik högre soliditet än de som bedriver kommersiell trafik. Då det hör till det normala att fordonen tillhandahålls operatörerna inom den upphandlade trafiken, behöver de inte heller ta stora lån för att finansiera investeringarna det kan innebära att införskaffa dessa på egen hand.

När 2019 summerades fanns ett flertal anledningar för branschen att se på framtiden med optimism - resandevolymerna hade tilltagit, omsättningen hade ökat och lönsamheten hade förbättrats. Även 2020 inleddes starkt men fick ett abrupt slut i samband med covid-19-pandemins utbrott och sedermera de restriktioner som infördes för att bromsa smittspridningen. Jämfört med 2019 minskade det sammanlagda transportarbetet på järnväg med 60 procent. Trots att branschen tagit del av olika statliga stöd har det kraftiga resandefallet satt spår i företagens räkenskaper. Vi har konstaterat att branschens sammanlagda omsättning minskat närmare 30 procent jämfört med 2019 års nivåer. Samtidigt har lönsamheten försämrats kraftigt. Faktum är att enbart tre företag redovisade ett positivt rörelseresultat. Värst har företagen som kör kommersiell trafik drabbats. Bland dessa uppgick medianvärdet för rörelsemarginalen till -27 procent. Den tydligt positiva utveckling som syntes på den kommersiella marknaden 2019 tillintetgjordes således under 2020.



### 3.2 Bussbranschen

Bussbranschen delas vanligtvis in i tre olika segment: regional linjetrafik, långväga linjetrafik samt charter- och beställningstrafik. Den regionala linjetrafiken bedrivs huvudsakligen på samhällsekonomiska grunder och finansieras till stor del av regionerna medan den långväga linjetrafiken samt charter- och beställningstrafiken bedrivs på företagsekonomiska grunder.

I slutet av 2020 fanns totalt 830 bussföretag inom dessa SNI-koder, varav 246 klassificerades som regionala linjebussföretag och 584 som långväga linjebussföretag samt charter- och fjärtrafikföretag.<sup>27</sup> Över tid har antalet bussföretag minskat. Jämfört med 2019 har det skett en nedgång med drygt fyra procent, en nedgång som i stor utsträckning kan förklaras av pandemin. Men även före pandemin präglades marknaden av en negativ utveckling vad gäller antalet företag, således kan pandemin snarare sägas ha förstärkt en redan rådande trend. Det är framförallt företag som bedriver kommersiell trafik som blivit färre. Detta beror dels på att dessa drabbats hårdare av pandemin, men även på att segmentet över tid drabbats av tilltagande konkurrens från järnvägen. Här skedde dock ett trendbrott under 2019.

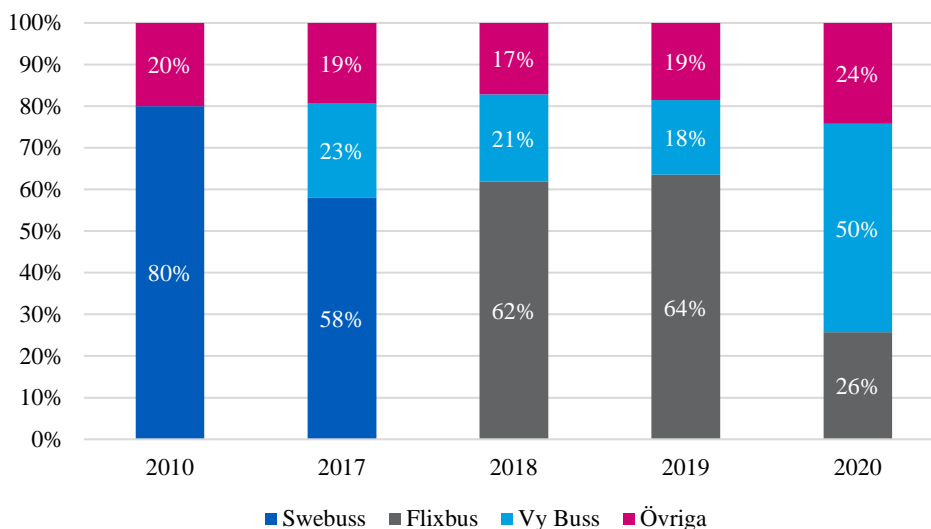
Bussbranschen är småskalig. 2020 bedrevs närmare hälften av företagen som enmansföretag medan omkring 80 procent hade färre än 10 anställda. Samtidigt var det enbart 3 procent som hade 100 anställda eller fler.<sup>28</sup> Det kommersiella segmentet är mer småskaligt än det upphandlade. 2020 bedrevs drygt 60 procent av företagen som körde kommersiell trafik som enmansföretag. Motsvarande siffra inom det upphandlade segmentet var 45 procent. Trots att merparten av företagen på marknaden är relativt små, är det ett fåtal större företag som dominerar marknaden, något som framgår av figur 13.

---

<sup>27</sup> Sveriges bussföretag 2021 Statistik om bussbranschen

<sup>28</sup> Statistiska Centralbyrån Företagsdatabasen

Figur 13: Fördelning av avgångar per dag avseende kommersiell busstrafik mellan företag, 2010-2020



Källa: Kungliga Tekniska Högskolan

2020 stod den största aktören, Vy Buss, för ungefär hälften av de dagliga avgångarna, det näst största, Flixbus, för drygt 25 procent medan de övriga aktörerna på marknaden tillsammans stod för knappt 25 procent. Jämfört med 2019 kan ett motsatt förhållande vad gäller företagens relativa storlek observeras, då Flixbuss var det största företaget. Det som ligger bakom utvecklingen är dels att Flixbus reducerat sitt utbud, dels att Vy Buss under inledningen av 2020 förvärvade varumärket Flygbussarna från Transdev, vilket bidragit till en märkbar ökning av det utbud som tillhandahålls av Vy Buss.<sup>29</sup> Jämför vi med 2010 ser vi att det har skett vissa strukturella förändringar på marknaden. Dels när Vy Buss, eller Nettbuss som de då hette, etablerades på marknaden 2015, dels när Flixbus förvärvade Swebus 2018.<sup>30</sup>

Även på marknaden för upphandlad trafik stod ett fåtal företag för en större del av utbudet. Med utgångspunkt i antalet konkurrensutsatta bussar har Nobina skattat att de fem största företagen tillsammans har cirka 70 procent av utbudet. Att små företag många gånger har svårt att leva upp till de krav som ställs i upphandlingsförfaranden kan förklara varför fördelningen mellan företagen ser ut som den gör. Dock finns det en marknad även för de mindre företagen, exempelvis vid upphandling av skolskjutsar. Ett sätt för mindre företag att öka sin konkurrenskraft är genom så kallade

<sup>29</sup> Flygbussarna Pressmeddelande Nu är Flygbussarna en del av Vy [https://www.flygbussarna.se/vy-ar-flygbussarnas-nya-agare?gclid=EAlaIqobChMI\\_aKjg7GY9gIVfAWiAx1pCgFjEAAAYASAAEgKMa\\_D\\_BwE](https://www.flygbussarna.se/vy-ar-flygbussarnas-nya-agare?gclid=EAlaIqobChMI_aKjg7GY9gIVfAWiAx1pCgFjEAAAYASAAEgKMa_D_BwE)

<sup>30</sup> Nobina Pressmeddelande 2 maj 2018 Nobina avyttrar sin expressbussverksamhet <https://www.nobina.com/sv/media/pressmeddelanden/2018/nobina-avyttrar-sin-expressbussverksamhet/>

samverkansbolag, där de kan delta i upphandlingar och sluta avtal som gemensam part.

Följer man utvecklingen över tid kan en förskjutning observeras där företagen, i antal fordon per tillstånd, i genomsnitt blivit större. Samtidigt som antalet fordon ökat har antalet tillstånd att bedriva trafik minskat. Detta har medfört att det antalet fordon per tillstånd vuxit från 14,8 till 22,1. I tabell 9 framgår den ekonomiska utvecklingen i branschen de senaste fem åren.

Tabell 9: Nyckeltal bussbranschen 2016-2020, medianvärden

Nyckeltal	Segment	2016	2017	2018	2019	2020	2020/2019
Omsättning (tkr)	Linjebussverksamhet	7 194	7 427	7 218	6 282	3 947	-37%
	Annan landtransport av passagerare	3 964	3 429	3 309	3 136	1 913	-39%
	Total	4 049	3812	3717	3618	2112	-42%
Rörelsemarginal (%)	Linjebussverksamhet	4,4	4,5	2,9	3,3	1,9	-1,4
	Annan landtransport av passagerare	5,7	4,7	3,8	4	0,9	-3,1
	Total	5	4,7	3,5	3,6	1,1	-2,5
Soliditet (%)	Linjebussverksamhet	34,9	37,2	38,1	42,7	44,5	+1,8
	Annan landtransport av passagerare	37,6	40,7	40,2	42,1	46,5	+4,4
	Total	37,5	39,8	40,5	42,1	45,5	+3,4

Källa: Bisnode

2020 uppgick marknadens sammanlagda omsättning till 43 miljarder kronor.<sup>31</sup> Jämfört med 2019 är detta en nedgång med cirka sju procent. Under året blev branschen beviljade statligt stöd på sammanlagt 90 miljoner kronor, varav 70 miljoner kronor betalades ut till företagen verksamma inom det kommersiella segmentet.<sup>32</sup> Ställer man de olika segmenten i relation till varandra ser man att de som bedriver upphandlad trafik i genomsnitt har något högre omsättning än de som bedriver kommersiell trafik. Det är bland de kommersiella företagen som nedgången det senaste året varit störst. Enligt uppskattningar av Sveriges Bussföretag har det kommersiella segmentet till följd av pandemin fått erfara ett intäktsstapp på omkring 98 procent.<sup>33</sup>

Medianomsättningen uppgick till 2,1 miljoner kronor. Detta är en minskning med 1,5 miljoner kronor jämfört med året före och med två miljoner kronor jämfört med fem år tidigare. Bland de som bedriver kommersiell trafik uppgår medianomsättningen till 1,9 miljoner kronor medan den uppgick till 3,9 miljoner kronor bland de som bedriver upphandlad trafik. Detta innebär att det genomsnittliga företaget på den upphandlade marknaden har en drygt

<sup>31</sup> Bisnode

<sup>32</sup> Tillväxtverket 2022 Statistik om korttidsarbete 2020 och 2021

<sup>33</sup> Sveriges Bussföretag 2021 Rapport När resenärerna klev av stannade turistbussarna

dubbelt så stor omsättning som motsvarande på den kommersiella marknaden. Vad gäller spridningen mellan företagen hade 25 procent en omsättning lika med eller lägre än 250 000 kronor, medan 75 procent hade en omsättning lika med eller lägre än 10 miljoner kronor. Jämfört med föregående år har såväl den undre som den övre kvartilen minskat.

2020 uppgick medianvärdet för rörelsemarginalen till 1,1 procent. Detta är en kraftig försämring jämfört med 2019 när motsvarande mättes till 3,7 procent. Av siffrorna blir det uppenbart att lönsamhet skiljer sig mellan de olika segmenten, där lönsamheten är högre inom det upphandlade segmentet än inom det kommersiella. Förklaringar går sannolikt att hitta i att den långväga trafiken drabbats mer av restriktioner kring resandet än vad den regionala trafiken gjort. Den kommersiella trafikens intäkter är i större utsträckning beroende av biljettförsäljning. Även om en stor del av den upphandlade trafiken bygger på avtal där intäkterna beror på resandet, finns det exempel på där dessa tillfälligt har omförhandlats. Vad gäller spridningen ser vi att den har ökat. De mest lönsamma är mer lönsamma än förr medan de minst lönsamma är mindre lönsamma än förr.

Det senaste året uppgick mediansoliditeten till cirka 46 procent, vilket är en förbättring med tre procentenheter jämfört med året före och med nio procentenheter jämfört med fem år tidigare. I och med att soliditeten i viss mån speglar resultaträkningen är detta aningen förvånande. Utvecklingen skulle däremot kunna följa av att de stöd som betalats ut till företagen möjliggjort att andelen eget kapital har kunnat bibehållas. En annan förklaring skulle kunna vara att företagen som tidigare tillhörde de med lägst soliditet gått i konkurs, vilket lett till en förskjutning av medianvärdet. Under 2020 gick totalt 17 bussföretag i konkurs.<sup>34</sup> Som alltid när det kommer till soliditeten är variationerna mellan företagen stora. Den undre kvartilen uppgick till 22 procent. Samtidigt uppgick den övre kvartilen till 75 procent.

Covid-19-pandemin har inte heller gått bussbranschen obemärkt förbi. De kraftigt minskade resandevolymerna har inneburit en märkbar försämring av branschens finansiella tillstånd. Jämfört med 2019 har det genomsnittliga företaget en lägre omsättning och sämre lönsamhet, däremot har soliditeten förbättrats något. Vi ser dessutom att pandemin slagit tämligen blint mot företagets omsättning, då såväl små som stora företag drabbats. Däremot har spridningen vad gäller lönsamhet ökat. I likhet med övriga branscher är det för tidigt att säga något om pandemins långsiktiga effekter. Å ena sidan ser vi redan nu att resandet ökade under 2021 i takt med att smittspridningen

---

<sup>34</sup> Sveriges Offentliga Inköpare 2021 Konkurer i bussbranschen i coronapandemins spår <https://www.soi.se/aktuellt/2021/februari/bussbranschen> Hämtad 13 januari 2022

gjort det motsatta. Å andra sidan kan ändrade resmönster leda till en permanent nedgång, exempelvis till följd av färre arbetsresor.

### 3.3 Taxibranschen

Taximarknaden kan delas in i tre delar: affärsresor, privatresor samt samhällsbetalda resor. I genomsnitt utgörs hälften av affärs- och privatresor och hälften av upphandlade resor. Här förekommer dock stora variationer mellan olika delar av landet. Till följd av pandemin bedöms andelen av intäkterna som härrör från de upphandlade resorna ha ökat något under 2020.<sup>35</sup> I december 2020 fanns 7 271 företag med tillstånd att bedriva taxitrafik. Jämfört med december 2019 är detta en minskning med fem procent.

Taximarknaden karaktäriseras, liksom bussbranschen, av sin småskalighet. Drygt 72 procent av företagen har ett fordon, 11 procent har två fordon, medan enbart en procent har 20 fordon eller fler. Småskaligheten framgår också av det faktum att enskild firma är den dominerande bolagsformen bland företagen.<sup>36</sup> Under ett antal år kunde man dock se en utveckling i riktning mot färre, men samtidigt större företagsenheter. En utveckling som sannolikt också var nödvändig för att skapa bättre balans mellan utbud och efterfrågan. Sedan ett antal år tillbaka är konsolideringstrenden däremot bruten och istället observeras en riktning mot fler, men mindre företagsenheter. Denna utveckling fortsatte under 2020 när andelen företag med ett fordon ökade med 3 procentenheter samtidigt som andelen företag med 20 fordon eller fler minskade med 0,2 procentenheter. Utvecklingen skulle bland annat kunna förklaras av den senare tidens etableringar av aktörer med nya affärsmodeller.

I tabell 10 framgår den ekonomiska utvecklingen i branschen. Beakta att den stora andelen enskilda firmor medfört ett större bortfall än vad som varit fallet när övriga branscher har analyserats.

Tabell 10: Nyckeltal taxiföretag 2016-2020, medianvärden

Nyckeltal	2016	2017	2018	2019	2020	2020/2019
Omsättning (tkr)	1 573	1 514	1 456	1 389	1 004	-28%
Rörelsemarginal (%)	3,5	2,9	2,4	2,3	0,0	-2,3
Soliditet (%)	35,0	34,7	34,9	36,1	37,1	+1

Källa: Bismode.

2020 uppgick den totala omsättningen i branschen till cirka 10 miljarder kronor, vilket är drygt 40 procent lägre än året före.<sup>37</sup> Den kraftiga

<sup>35</sup> Sveriges Taxiförbund 2021 Branschläget 2021

<sup>36</sup> Sveriges Taxiförbund 2021 Branschläget 2021

<sup>37</sup> Sveriges Taxiförbund 2021 Branschläget 2021

nedgången ska ses i ljuset av pandemin. Dels då den har lett minskade trafikintäkter, men även till ett ökat antal konkurser. Det går att få en uppfattning om hur efterfrågan på taxiresor påverkats genom att studera Swedbanks statistik avseende korttransaktioner. Enligt denna minskade människors dagliga transaktioner på taxiresor med omkring 80 procent under 2020 jämfört med 2019.<sup>38</sup> Enligt samma statistik har efterfrågan visserligen ökat något under 2021, men är fortfarande långt under de nivåer som observerades före pandemin.

2020 uppgick medianomsättningen till cirka en miljon kronor, vilket jämfört med 2019 är en försämring med omkring 400 000 kronor. Även om nedgången varit särskilt markerad det senaste året ska det sägas att nedgången fortsätter på den utveckling vi kunnat se under ett antal år. Att det framförallt är de små och medelstora företagen som gått i konkurs har sannolikt bidragit till att medianen till viss del har upprätthållits. Vidare hade 25 procent en omsättning lägre än 345 000 kronor och 75 procent en omsättning lägre än 2,9 miljoner kronor. Över tid ser vi att såväl den undre som övre kvartilen har minskat. Under 2020 har branschen tagit del av statliga stöd, vilka summeras till 266 miljoner kronor. Tillsammans med det faktum att vissa företag kunnat ställa om sin verksamhet till att exempelvis tillfälligt köra covid-19-prover har detta medfört att omsättningen till viss del har bevarats. Ytterligare något som kan ha bidragit till att begränsa omsättningsminskningen, åtminstone när den jämförs med tidigare år, är kraven på att taxiföretagen ska ansluta sig till en redovisningscentral. I en rapport av Skatteverket konstateras att detta bidragit till att en mer korrekt redovisning av företagets intäkter, vilket bland annat speglas i att marknadens omsättning har ökat.<sup>39</sup>

2020 mättes den genomsnittliga rörelsemarginalen till 0 procent, vilket är en nedgång på 2,3 procentenheter jämfört med 2019. Med andra ord var hälften av företagen inte lönsamma överhuvudtaget det senaste året. Även i detta fall är nedgången en fortsättning på den trend som de senaste åren har observerats. Vad gäller spridningen hade 25 procent en rörelsemarginal lika med eller lägre än -6 procent och 75 procent hade en rörelsemarginal lika med eller lägre än +7 procent. Samtidigt som den undre kvartilen har minskat markant har den övre kvartilen knappt försämrats alls. Alltså, har företagen som tillhör den översta fjärdedelen i stort sett samma lönsamhet som förr.

2020 uppgick mediansoliditeten till 37 procent. Jämfört med 2019 är detta en förbättring med en procentenhet. Vad gäller spridningen mellan företagen så är den stor. Var fjärde företag har en soliditet lika med eller

<sup>38</sup> Swedbank 2021 Consumer spending observer Sweden

<sup>39</sup> Skatteverket 2021 Effektivvärdering av införandet av redovisningscentraler för taxitrafik

lägre än 15 procent medan 75 procent hade en soliditet lika med eller lägre än 66 procent. Detta innebär att spridningen mellan företagen är större än vad som har observerats tidigare år.

I och med pandemin har en redan pressad ekonomisk situation förvärrats. 2020 var hälften av företagen på marknaden inte lönsamma överhuvudtaget. Detta har fått direkta konsekvenser som bland annat reflekteras i att antalet konkurser i branschen under det gångna året nådde rekordnivåer. Vad gäller den minskade lönsamheten är det framförallt de små och medelstora företagen som har drabbats, vilket bidragit till ökade skillnader. Under året har branschen mottagit stöd från staten, vilket möjliggjort att vissa företags överlevnad. Smittspridningen stärktes under senare delen av 2021 varpå restriktioner återigen infördes. Med tanke på att branschen är småskalig, att marginalerna är låga och att många företag, redan innan pandemin, hade ont om likvida medel skulle ytterligare perioder av intäktsbortfall kunna leda till att företag går i konkurs. Den 9 februari upphörde restriktionerna att gälla, vilket innebär att taxiresandet kan komma att tillta under det kommande året.

## 4 Marknadshändelser

2010 blev Transdev (som då hette Veolia) det första järnvägsföretaget att etablera kommersiell tågtrafik på järnvägsnätet efter det att marknaden för långväga transporter öppnats upp för konkurrens. Via varumärket Snälltåget bedriver Transdev trafik på relationen Stockholm-Malmö. Vid sidan om Stockholm-Malmö har Snälltåget även kört en mer säsong- och efterfrågeanpassad nattågstrafik mellan Malmö och Berlin samt mellan Malmö och Åre. Slutet på en era tycks dock nu vara nära, då Transdev under 2021 beslutade att sälja Snälltåget.<sup>40</sup> Idag bedriver Transdev såväl upphandlad som kommersiell trafik. All kommersiell trafik bedrivs via dotterbolaget Merresor. I detta bolag ingår förutom Snälltåget även varumärkena Båtbussarna och Bussakuten, som bedriver kommersiell busstrafik. Det är i ett steg att renodla sin verksamhet mot upphandlad trafik som Transdev nu vill sälja sin kommersiella verksamhet. Den här processen kan dock sägas ha påbörjats redan för ett par år tidigare när bolaget sålde Flygbussarna, som bedrev kommersiell trafik till flygplatser, till Vy.<sup>41</sup> I skrivande stund är försäljningen inte slutförd.

Vi har i en tidigare version av Transportmarknaden i siffror rapporterat om det tyska företaget Flixbus som under namnet Flixtrain planerade att påbörja tågtrafik på sträckorna Stockholm-Malmö samt Stockholm-Göteborg under det första halvåret 2020. FlixTrains affärsidé är att erbjuda ett prisvärt alternativ till de redan etablerade järnvägsföretagen. Genom att integrera sina tågförbindelser med Flixbus busslinjer vill man erbjuda resenärerna ett smidigare sätt att resa genom att göra det lättare att kombinera buss och tåg, exempelvis reducerade bytestider. På så sätt vill företaget även nå personer som inte bor nära en järnvägsstation. På grund av covid-19-pandemin tvingades man dock skjuta upp trafikstarten, som istället lät sig vänta till maj 2021 när företaget debuterade på sträckan Stockholm-Göteborg. Hector Rail ansvarar för dragkraft och har därtill bemannat tågen med lokförare och ombordpersonal. Under det inledande året har Flixtrain erbjudit tre avgångar per dag och riktning. Genom att erbjuda lägre biljettpriser och möjligheter för resenärerna att kombinera sin resa, exempelvis genom möjligheten att boka plats för cykel ombord på tåget, har företaget försökt att särskilja sig från konkurrenterna på samma sträcka.<sup>42</sup> Under 2022 planerar företaget att utöka sin trafik genom att köra på sträckan Stockholm-Malmö.

I december 2020 slutfördes upphandlingen av Mälartågstrafiken. Upphandlingen vanns av MTR, via dotterbolaget MTR Jota, som i och med detta tilldelades ansvaret för Mälartågen mellan 2021 och 2028 med option

<sup>40</sup> Järnvägar Artikel 18 november 2021 Snälltåget till salu

<sup>41</sup> Flygbussarna Pressmeddelande 20 december 2019 Nu är Flygbussarna en del av Vy

<sup>42</sup> Dagens nyheter Artikel 6 maj 2021 Tysk tågjätte utmanar SJ och MTR



på ytterligare ett år. Värdet på avtalet beräknades uppgå till cirka fyra miljarder kronor. I avtalet ingick även Upptåget, som från och med 2021 planerades att integreras i Mälartåg.<sup>43</sup>

Inte långt efter att upphandlingen slutfördes skulle den dock överklagas till förvaltningsdomstolen av såväl SJ som Arriva. SJ var ett av företagen som lämnade anbud på trafiken, men då deras anbud inte ansågs uppfylla de materiella minimikraven utvärderades det aldrig. SJ har i sitt överklagande fört fram att den utvärderingsmodell beställaren använt varit bristfällig och att upphandlingen därför måste göras om. Arriva har i sitt överklagande anfört att vinnaren MTR inte uppfyllt samtliga skallkrav och därför borde ha diskvalificerats. Förvaltningsdomstolen gav SJ rätt under våren 2021 med påföljden att upphandlingen helt måste göras om.<sup>44</sup> Bland annat menar Förvaltningsdomstolen att beställaren inte varit tillräckligt transparent, vilket gjort det svårt för anbudsgivarna att utläsa vilka krav som ställs på dem. Därtill menar Förvaltningsdomstolen att beställaren nyttjat en utvärderingsmodell som gör det möjligt för anbudsgivarna att lägga ett lägre anbud än vad som är ekonomiskt försvarbart, vilket inte är förenligt med lagen om upphandling av koncessioner. För att säkra fortsatt trafik i väntan på att upphandlingen genomförs på nytt har MTR tilldelats ett korttidskontrakt på två år med möjlighet till två års förlängning beroende på hur upphandlingen fortlöper.

I december 2020 tilldelades SJ ansvaret för Krösatågen och Kustpilen (som i och med det nya avtalet skulle integreras i Krösatågen).<sup>45</sup> Avtalet gällde från 2021 till 2033. Även denna upphandling skulle dock överklagas, då Vy Tåg anförde att beställarens utvärderingsmodell varit oklar och att det på grund av detta inte varit möjligt för dem att förutse vad som förväntades avseende kvalitet.<sup>46</sup> Ungefär ett år efter att överklagandet gjordes gav Förvaltningsrätten Vy tåg rätt varpå beslut om att upphandlingen skulle behöva göras om togs.<sup>47</sup> Enligt Förvaltningsrätten har beställaren brutit mot bestämmelserna i lagen om upphandling av koncessioner, och då felet kan hänföras till upphandlingens konkurrensuppsökande fas måste den göras om helt.

---

<sup>43</sup> MTR Pressmeddelande 9 december 2020 MTR vinner upphandlingen av Mälartåg

<sup>44</sup> Sekotidningen Nyhet 27 april 2021 SJ fick rätt – upphandling av Mälartåg ska göras om

<sup>45</sup> Sekotidningen Nyhet 2 december 2020 SJ tar över Krösatågen

<sup>46</sup> Järnvägar Artikel 23 december 2020 Två upphandlingar, tre överklaganden

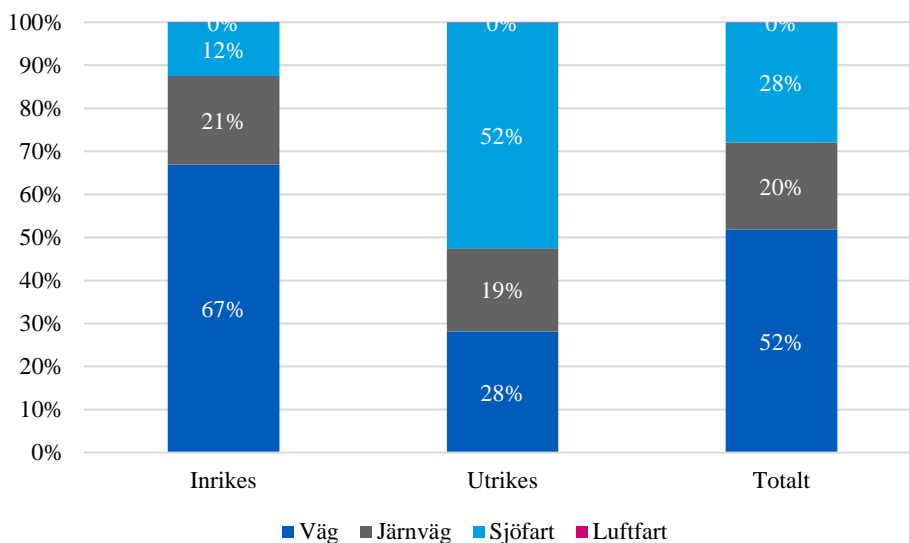
<sup>47</sup> Järnvägar Artikel 22 november 2021 Omstart för Krösatågen

## Godstransporter

### 5 Godstransportarbete

Aktiviteten på marknaderna för godstransporter kvantifieras ofta med hjälp av godstransportarbetet. Godstransportarbetet mäts i tonkilometer och erhålls genom att multiplicera den fraktade godsmängden med det utförda trafikarbetet. 2020 mättes det totala godstransportarbetet till 104 miljarder tonkilometer. Jämfört med 2019 är detta en nedgång med 0,8 procent.<sup>48</sup> På ett övergripande plan går det således inte säga att covid-19-pandemin skulle haft någon större effekt på efterfrågan på godstransporter. Bilden blir dock en annan när man bryter ned utvecklingen, då olika delmarknader har drabbats på olika sätt. Exempelvis har godstransporter till hotell- och restaurangbranschen minskat medan närdistribution ökat till följd av e-handels kraftiga utveckling. Sett över ett längre tidsintervall har det årligen utförda godstransportarbetet i stort sett stagnerat på nivåer omkring 100 miljarder tonkilometer.

Figur 14: Fördelning av godstransportarbete per trafikslag, 2020



Källa: Trafikanalys

2020 stod vägtrafiken för drygt hälften av det utförda godstransportarbetet, sjöfarten för 30 procent och järnväg för 20 procent. Samtidigt stod luftfarten enbart för en liten del av godstransportarbetet. Skillnader vad gäller fördelningen förekommer beroende på om in- eller utrikestransporter avses, något som framgår av figur 14. Det är dock långtifrån alla godstransporter

<sup>48</sup> Trafikanalys 2021 Transportarbete i Sverige 2000-2020 Statistik 2021:33

som utförs med enskilda trafikslag. Vid många tillfällen kombineras de olika trafikslagen till en intermodal transportkedja. Trafikanalys gör uppskattningen att cirka 20 procent av den sammanlagda godsmängden fraktas i intermodala godstransportkedjor.<sup>49</sup>

Vad gäller godstransportarbetets fördelning mellan de olika trafikslagen ser vi att andelen gods på väg ökat det senaste året, främst på bekostnad av andelen gods på järnväg. Samtidigt som andelen gods på väg ökade med 1,2 procentenheter minskade motsvarande på järnväg med 0,5 procentenheter. Sett över ett längre tidsintervall har de relativa fördelningarna mellan trafikslagen inte förändrats mer än på marginalen. Detta kan delvis förklaras av att trafikslagen har olika styrkor och svagheter, vilka gör dem mer eller mindre lämpliga att utföra en given transport beroende på vad som fraktas, hur mycket som fraktas och hur långt det fraktas. Detta innebär att det ofta vid val av trafikslag bara finns ett reellt alternativ för varuägarna att ta ställning till.

Samtidigt som konkurrensytan mellan trafikslagen är begränsad finns det politiska ambitioner att öka andelen hållbara godstransporter, bland annat genom att få till stånd en överflytt från väg till järnväg och sjöfart. Transportstyrelsen har i en undersökning om godstransportköparnas syn på järnvägen konstaterat att det finns en vilja bland varuägarna att öka andelen gods på järnväg, men att dessa ambitioner långtifrån alltid är möjliga att förverkliga.<sup>50</sup> Bland annat på grund av att miljöperspektivet ofta ensamt inte skäl nog att flytta en sändning från väg till järnväg. Istället är det enligt varuägarna också nödvändigt med nya affärsmodeller så att järnvägen kan bli mer konkurrenskraftig vad gäller transportkostnad samt aspekter kopplade till flexibilitet, tillgänglighet och tillförlitlighet.

Ett annat sätt att öka andelen hållbara godstransporter är genom ökad intermodalitet. Detta tros kunna leda till ett mer effektivt transportsystem då styrkorna i respektive trafikslag tillåts att nyttjas på ett mer effektivt sätt. För att detta ska vara möjligt förutsätts dock att den kostnaden för den intermodala lösningen understiger kostnaden för direkttransporten. Här finns dock ett antal försvårande omständigheter. Samtidigt som vägtransporter relativt sett är billiga tillkommer merkostnader vid intermodala transporter, bland annat i form av den omlastning som behöver göras mellan trafikslagen. Trafikanalys har gjort bedömningen att kostnaderna för omlastning kan utgöra omkring 70 procent av transportkostnaden vid järnvägstransporter som överstiger 350 kilometer.<sup>51</sup> För att kompensera för de merkostnader omlastningen genererar har Trafikanalys föreslagit ett ekonomiskt stöd kallat ”breddad ekobonus” som

<sup>49</sup> Trafikanalys Varuflödesundersökningen 2016 Statistik 2017:28

<sup>50</sup> Transportstyrelsen 2020 Godstransportköparnas syn på järnvägsmarknaden

<sup>51</sup> Trafikanalys 2019 En breddad ekobonus Rapport 2019:1

ska kunna sökas av utförare av intermodala godstransporter. Under hösten 2021 gav Regeringen Trafikverket i uppdrag att analysera hur ett ekonomiskt stöd som underlättar intermodala godstransporter ska kunna utformas.<sup>52</sup> Därtill har det beslutats att systemet med miljökompensationer till de som körs gods på järnväg ska förlängas och utökas. Mellan 2021 och 2025 ska 550 miljoner kronor per år betalas ut till godstransportföretagen.<sup>53</sup> En annan begränsande faktor är att de enhetslastbärare som godset fraktas i gör att tågens, och därigenom järnvägens, kapacitet inte kan nyttjas på ett lika effektivt sätt som när traditionella vagnar används. Vid sidan om svårigheterna att nå lönsamhet tycks ytterligare ett hinder vara att varuägarna ofta tycks sakna tillräckligt med kunskap kring intermodala transportupplägg.<sup>54</sup>

## 5.1 Godstransporter på väg

Strax över hälften av det sammanlagda godstransportarbetet produceras av vägtransporter. Det senaste året uppgick godstransportarbetet på det svenska vägnätet till 54 miljarder tonkilometer, varav 42 miljarder producerades av svenskregistrerade tunga lastbilar, 11 miljarder av utländska tunga lastbilar och ungefär en miljard av lätta lastbilar. Jämfört med 2019 har godstransportarbetet ökat med cirka två procent. Av den trafik som utförs bortom landets gränser körs majoriteten i Norge, Tyskland, Danmark och Finland.<sup>55</sup>

I tabell 11 framgår de senaste fem årens utveckling av utbud, i termer av antal transporter och körsträcka, samt efterfrågan, i termer av fraktad godsmängd.

Tabell 11: Indikatorer för utbud och efterfrågan avseende gods på väg, 2016-2020

Indikator	2016	2017	2018	2019	2020	2020/2019
Antal transporter (1000-tal)	39 619	41 619	45 447	42 555	42 591	0,1%
Körsträcka (1000-tal km)	3 032 225	3 071 095	3 139 869	3 120 574	3 115 916	-0,1%
Godsmängd (1 000-tal ton)	433 468	455 452	481 282	449 329	475 200	5,8%

Källa: Trafikanalys

De senaste fem åren har det skett en ökning av antalet transporter, körsträcka och transporterad godsmängd. Av siffrorna blir det uppenbart att pandemin på en övergripande nivå inte har haft någon större negativ effekt på varken utbudet eller efterfrågan. Mellan 2019 och 2020 har såväl antalet transporter som den sammanlagda körsträckan knappt förändrats alls. Samtidigt har den transporterade godsmängden ökat cirka sex procent. Bakom dessa siffror döljer sig vissa strukturella förändringar, exempelvis

<sup>52</sup> Regeringen Pressmeddelande 2021-12-16 Nu utformas stödet för en förlängd och breddad ekobonus

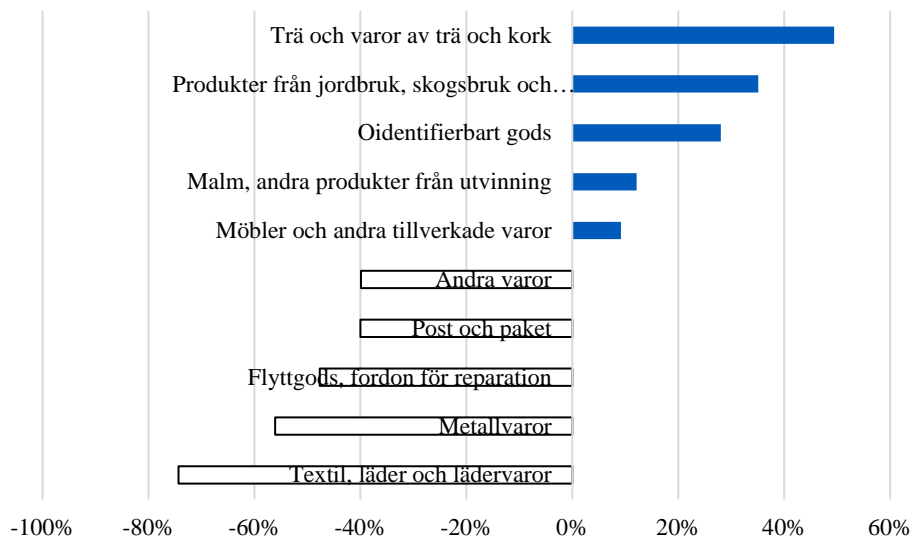
<sup>53</sup> Trafikverket Ansök om miljökompensation för godstransporter på järnväg

<sup>54</sup> Trafikverket 2021 Uppdrag att intensifiera arbetet med att främja intermodala järnvägstransporter 2021:254

<sup>55</sup> Trafikanalys 2021 Lastbilstransporter 2020 Statistik 2021:14

till följd av den växande e-handeln. För att på en mer detaljerad nivå få en uppfattning kring hur marknaden utvecklades under 2020 framgår av figur 15 vilka varugrupper som ökat eller minskat i termer av transporterad godsmängd det senaste året.

Figur 15: Varugrupper som ökat respektive minskat mest avseende godsmängd, 2020 kontra 2019



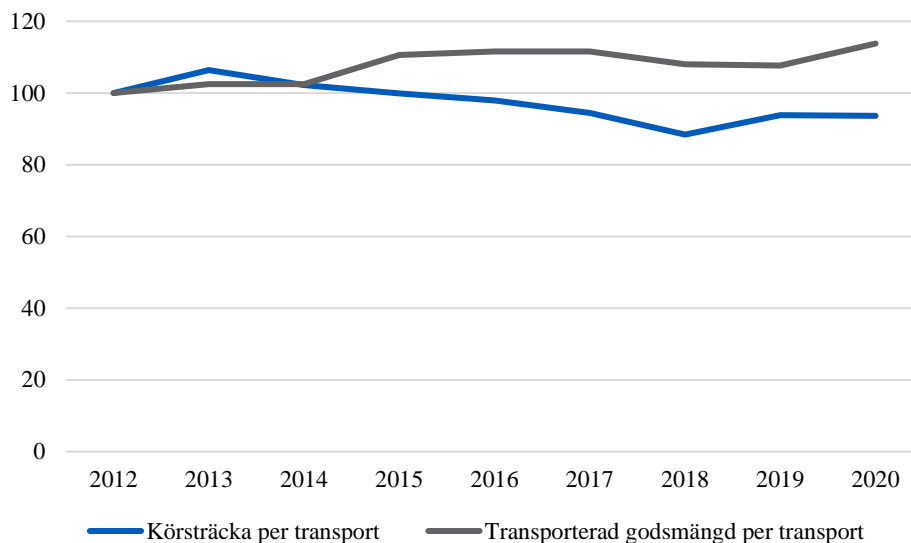
Källa: Trafikanalys

Av figuren framgår bland annat att varugruppen Trä och varor av trä och kork ökat mer än 40 procent under pandemin. Samtidigt har varugruppen Textil, läder och lädervaror minskat cirka 75 procent. Anmärkningsvärt med tanke på e-handelns uppsving är att varugruppen Post och paket minskat med 40 procent jämfört med 2019. Även om det inte går att koppla e-handeln till specifika varugrupper, faller en stor del av e-handelns transporter inom ramen för varugruppen Post och paket. Enligt Trafikanalys skulle nedgången kunna förklaras av att den svaga utvecklingen av butikshandeln lett till en minskning av antalet transporter till butiker och köpcentrum.<sup>56</sup> Då relativt stora årliga variationer hör till vanligheterna vore det förhastat att påstå att hela differenserna kan härledas till pandemin.

Genom att ställa siffrorna för utbud och efterfrågan i relation till varandra erhålls en bild av hur utvecklingen per lastbilstransport ser ut.

<sup>56</sup> Trafikanalys 2020 Godstransporter under pandemin – hur klarade den svenska godstransportsektorn en global kris? Rapport 2021:9

Figur 16: Genomsnittlig körsträcka och fraktad godsmängd 2012-2020, indexerad utveckling



Källa: Trafikanalys

De senaste tio åren har antalet transporter ökat snabbare än körsträckan. Detta har fått till effekt att den genomsnittliga lastbilstransportens körsträcka blivit kortare. Samtidigt har antalet transporter ökat långsammare än godsmängden, vilket betyder att den genomsnittliga lastbilstransporten fraktar allt större godsmängder. Mellan 2012 och 2020 har den genomsnittliga körsträckan minskat med drygt sex procent och den genomsnittliga godsmängden har ökat närmare 20 procent.

Även om den genomsnittliga godsmängden har ökat går detta inte att likställa med att den genomsnittliga fyllnadsgraden gjort detsamma, då den högsta tillåtna lastvikten också har ökat under perioden. Att öka lastbilstransporternas fyllnadsgrad anses vara viktiga steg mot ett mer effektivt godstransportsystem. Olika typer av sändningar har dock olika förutsättningar att upprätthålla höga fyllnadsgrader. Generellt brukar exempelvis distributionslastbilar i stadstrafik ha lägre fyllnadsgrad än fjärrlastbilar på landsväg. Därtill finns det en försvårande omständighet i att det vid många tillfällen tycks finnas motsättningar mellan höga fyllnadsgrader och olika aspekter kopplade till transporternas konkurrenskraft, exempelvis frekvens, leveranstid och stordriftsfördelar.

Ytterligare en aspekt som är viktig för att öka lastbilstransporternas effektivitet är att reducera tomtransporterna. 2020 kördes i genomsnitt 18 procent av den totala körsträckan utan last. Det är dock, i och med att förutsättningarna varierar mellan olika sändningar, svårt för att inte säga omöjligt att reducera tomtransporterna helt. Vissa varor ställer krav på särskilda lastningsförutsättningar vilka ger upphov till tomkörningar,

exempelvis transporter av rundvirke. Andra varor fraktas till och från platser som geografisk gör det svårt att undvika tomtransporter. Som störst är andelen tomtransporter vid frakt av varugruppen Produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske, där 35 procent av körsträckan gjordes av tomtransporter. På andra sidan av spektrumet återfanns varugrupperna Post och paket, där motsvarande siffra var 2 procent.<sup>57</sup>

Vid majoriteten av alla lastbilstransporter är transportavståndet mellan sändare och mottagare relativt kort. 2020 var hälften av sändningarna kortare än 25 kilometer, 70 procent kortare än 25 kilometer och 75 procent kortare än 100 kilometer. Samtidigt var enbart 15 procent av sändningarna längre än 150 kilometer. Sett till antalet körningar är det främst varugruppen Malm och andra produkter från utvinning som fraktas korta avstånd. Drygt 90 procent av dessa transporter fraktades kortare än 50 kilometer. Andra varugrupper som fraktas korta avstånd är Transportutrustning samt Utrustning för transport och gods. Bland de varugrupper som fraktas längst återfinns Textil, beklädnadsvaror och läder, Livsmedel, drycker och tobak samt Stycke- och samlastat gods.

## 5.2 Godstransporter på järnväg

2020 uppgick godstransportarbetet på det svenska järnvägsnätet till cirka 22 miljarder tonkilometer. Detta utgör en femtedel av det sammanlagda godstransportarbetet och cirka en tredjedel av det landbaserade godstransportarbetet. Omkring 37 procent av godstransportarbetet producerades av utrikestrafik. Däremot har utrikestrafikens andel av godstransportarbetet minskat med närmare tre procentenheter under det senaste året. Det skulle delvis kunna vara ett resultat av att handeln med omvärlden avtog under inledningen av pandemin. I tabell 12 framgår de senaste fem årens utveckling av utbud, i termer av tågkilometer, och efterfrågan, i termer av transporterad godsmängd och tonkilometer.

Tabell 12: Indikatorer för utbud och efterfrågan avseende gods på järnväg, 2016-2020

Indikator	2016	2017	2018	2019	2020	2020/2019
Tågkilometer (1 000-tal)	35 752	36 469	36 201	35 601	35 051	-1,5%
Godsmängd (1 000-tal)	67 479	69 350	69 123	68 220	69 805	2,3%
Tonkilometer (1 000 000-tal)	21 406	21 838	22 794	22 222	22 094	-0,6%

Källa: Trafikanalys

2020 uppgick godstågens sammanlagda körsträcka till drygt 3,5 miljoner mil. Detta är en minskning med 1,5 procent jämfört med året före och med 2,1 procent jämfört med fem år tidigare. Vad gäller efterfrågan har det utförda godstransportarbetet det senaste året minskat med 0,6 procent. På en

<sup>57</sup> Trafikanalys 2021 Lastbilstrafik 2020 Statistik 2021:14

övergripande nivå har pandemin med andra ord inte haft mer än en marginell effekt på efterfrågan. Ett annat sätt att kvantifiera efterfrågan på är genom de godsmängder som fraktas på järnvägen. 2020 fraktades totalt strax under 70 miljoner ton gods på den svenska järnvägen. Detta är 2,3 procent mer än vad som noterades året före och tre procent mer än fem år tidigare. Med det sagt hade pandemin viss inverkan på godsmängderna under det första kvartalet 2020, men relativt snabbt därefter kunde en återhämtning observeras.<sup>58</sup>

Ifall vi ställer ovanstående siffror i relation till varandra ser vi att utbud och efterfrågan har utvecklats åt olika håll. Samtidigt som utbudet minskat har efterfrågan ökat. Detta innebär att allt större godsmängder fraktas med allt färre tågkilometer. Det senaste året kördes i genomsnitt 630 ton per tågkilometer, medan motsvarande fem år tidigare var 599 ton per tågkilometer. Givet att lastförmågan inte förändrats innebär detta att den genomsnittliga fyllnadsgraden ökat och godstransporterna därigenom har effektiviserats. Sannolikt har en ökad andel systemtågs- och kombitågstrafik, som i regel har höga fyllnadsgrader, samt en minskad andel vagnslasttrafik, som i regel har låga fyllnadsgrader, varit bidragande till denna utveckling.<sup>59</sup>

För att en långsiktigt hållbar godstrafik på järnväg ska kunna nås anses det vara nödvändigt att öka fyllnadsgraderna ytterligare. Utöver ett mer effektivt nyttjande av godsvagnarna bidrar det även till att reducera de genomsnittliga transportkostnaderna samtidigt som kapacitet i spåren frigörs. Ett sätt att uppnå detta på är genom utökade horisontella samarbeten, där två eller fler företag samordnar sina transportflöden med varandra. Bland annat har Trafikverket, i ett uppdrag från regeringen, konstaterat att utökad horisontell samordning är viktiga steg på vägen mot mer effektiva godstransportlösningar.<sup>60</sup> Ett exempel på ett sådant samarbete som fallit väl ut är det mellan ICA och Volvo. Genom att använda Volvos godståg för att frakta varor från Belgien till Sverige har ICA kunnat flytta en godsmängd motsvarande 80 lastbilar i veckan till järnvägen.<sup>61</sup>

När man talar om godstransporter på järnväg brukar man göra skillnad på system-, vagnslast-, kombi- och malmtransporter, då dessa genomförs på olika sätt och i regel möter olika behov. I figur 14 framgår hur stor andel av godstransportarbetet som producerats av respektive segment.

<sup>58</sup> Trafikanalys 2021 Järnvägstransporter 2020 Kvartal 4 Statistik 2021:6

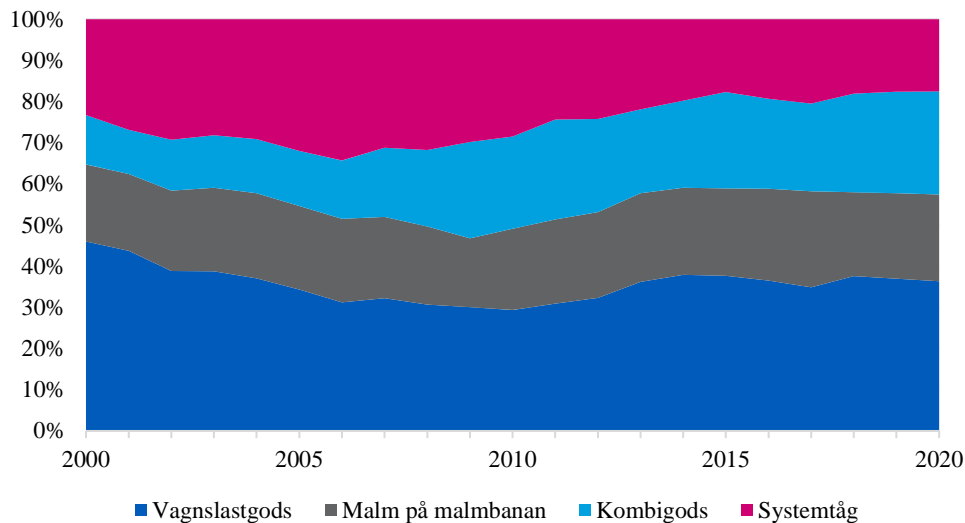
<sup>59</sup> Transportstyrelsen 2020 Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2020

<sup>60</sup> Trafikverket 2020 Horisontella samarbeten för ökad fyllnadsgrad och transporteffektivitet med stöd av datadelning

<sup>61</sup> ICA-gruppen Pressmeddelande 9 april 2020 ICA och Volvo samarbetar för att säkra livsmedelsförsörjningen



Figur 17: Andel av godstransportarbetet som fraktas inom respektive segment, 2000-2020



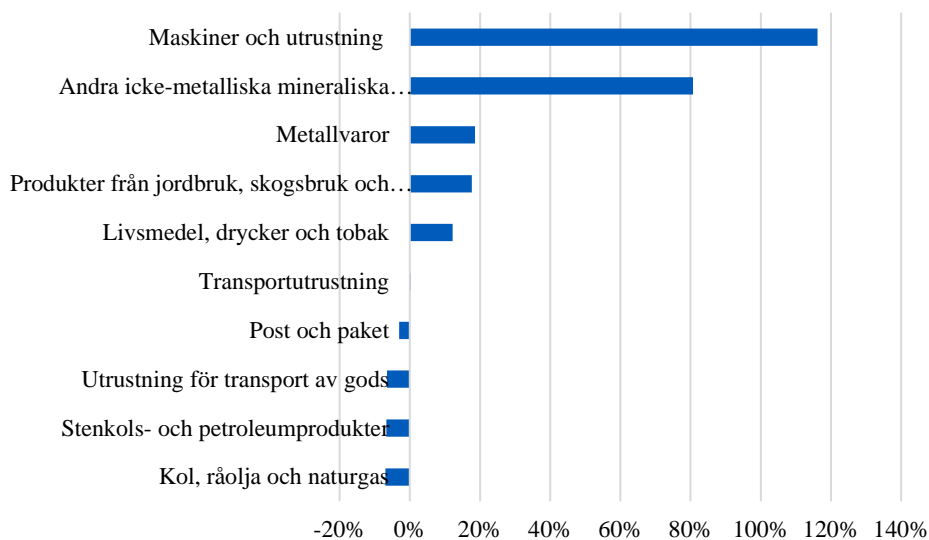
Källa: Trafikanalys

2020 stod vagnslasttrafiken, med 36 procent av totalen, för den största andelen av godstransportarbetet. Därefter stod kombitransporterna för 25 procent, malmtransporterna på malmbanan för 21 procent och slutligen systemtågstransporterna för 17 procent. Även om man på grund av metodförändringar ska vara försiktig med att göra alltför precisa jämförelser tycks det över tid finnas två tydliga trender: dels att kombigodset ökar på bekostnad av de övriga segmenten, dels att andelen vagnslasttrafik allteftersom minskar. Sedan millennieskiftet har andelen kombigods ökat 13 procentenheter medan andelen vagnslastgods har minskat 8 procentenheter. Vidare framgår att systemtågens andel av godstransportarbetet har minskat samt att andelen malm på malmbanan varit relativt konstant.

En betydande fördel med järnvägstransporter är möjligheten att frakta stora och tunga godsmängder. Således nyttjas järnvägen med fördel när det finns särskilda krav på lastkapaciteten, som exempelvis vid transporter av malm, metaller och produkter från jordbruk och skogsbruk. När godstransportarbetet delas upp utifrån olika varugrupper blir detta också uppenbart. Det senaste året var den enskilt största varugruppen Malm och andra produkter från utvinning. Denna varugrupp utgjorde cirka en femtedel av det sammanlagda transportarbetet och cirka 40 procent av den sammanlagda godsmängden. Andra varugrupper som i stor utsträckning fraktas på järnväg är Produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske, Trä samt varor av trä och kork samt Metallvaror. Vi har konstaterat att det på en övergripande nivå inte går att utläsa några större pandemieffekter vad gäller efterfrågan. Frågan är om detta även gäller när utvecklingen studeras på varugrupsnivå. I figur 18 framgår hur efterfrågan, mätt i transporterad

godsmängd, på olika varugrupper förändrats mellan 2019 och 2020. I figuren har enbart de fem varugrupper som ökat respektive minskat mest inkluderats.

Figur 18: Varugrupper som ökat respektive minskat mest avseende godsmängd, 2020 kontra 2019



Källa: Trafikanalys

De med marginal största ökningarna observeras bland varugrupperna Maskiner och utrustning samt Andra icke-metalliska mineraliska produkter. I båda fallen har dock tillväxten skett från väldigt låga nivåer varför det inte fått någon märkbar effekt på fördelningen mellan varugrupperna. Om vi istället tittar på utvecklingen i absoluta tal observeras störst ökning av varugruppen Malm och andra produkter från utvinning av malm. Vad gäller nedgångarna är dessa på sin höjd marginella.

## 6 Ekonomisk utveckling i företagen

### 6.1 Godstransporter på väg

I december 2020 fanns 16 492 företag med tillstånd att bedriva yrkesmässig godstrafik på väg. Detta är 0,1 procent färre än vid motsvarande tidpunkt 2019 och 1,5 procent färre än fem år tidigare.

I likhet med den yrkesmässiga persontrafiken på väg karaktäriseras den yrkesmässiga godstrafiken av sin småskalighet. 2020 bedrevs 47 procent av företagen som enmansföretag, 33 procent hade en till fyra anställda, medan enbart 0,4 procent hade fler än 100 anställda.<sup>62</sup> Över tid kan dock en riktning mot allt större företagsenheter observeras. Samtidigt som antalet fordon har ökat med cirka 20 procent har antalet tillstånd att bedriva lastbilstrafik minskat. Som följd av detta har det genomsnittliga antalet fordon per tillstånd ökat från 4,3 till 5,1 de senaste fem åren.<sup>63</sup>

Ytterligare ett av marknadens kännetecken är att den är fragmenterad. Enligt branschorganisationen Sveriges Åkeriföretag<sup>64</sup> kan åkerinäringen delas in i sju olika delmarknader:

- bygg- och anläggningstransporter,
- fjärrtransporter,
- närdistribution,
- skogstransporter,
- miljötransporter,
- tanktransporter samt
- övriga typer av transporter (exempelvis fordonstransporter).

Därutöver är det vanligt med åkerier som kör en blandning av ovan nämnda transporter. I och med att lastbilstransporter ofta utgör ett led i en längre kedja beror den ekonomiska utvecklingen i branschen på hur marknaderna transporterarna är knutna till utvecklas. Exempelvis är marknaden för bygg- och anläggningstransporter bland annat bunden till byggkonjunkturen, marknaden för skogstransporter till utvecklingen inom pappersindustrin och marknaden för fjärrtransporter till växelkursen. Detta medför att de nyckeltal som presenteras nedan, som är ett genomsnitt för hela näringen,

---

<sup>62</sup> Statistiska Centralbyrån Företagsdatabasen

<sup>63</sup> Vägtrafikregistret

<sup>64</sup> Sveriges Åkeriföretag 2021 Åkerinäringen med Verksamhetsområden - Nyckeltal för lönsamhet och tillväxt

inte nödvändigtvis speglar den ekonomiska verkligheten i alla delar av branschen fullt ut.

Tabell 13: Nyckeltal åkeriföretag 2016-2020, medianvärden

Nyckeltal	2016	2017	2018	2019	2020	2020/2019
Omsättning (tkr)	5 509	5 747	6 024	6 030	6 261	+3,8 %
Rörelsemarginal (%)	2,8	2,2	2,4	2,3	3,4	+1,1
Soliditet (%)	38,7	38,8	37,5	38,3	39,1	+0,8

Källa: Bisenode.

2020 uppgick den totala omsättningen bland aktiebolagen till 163 miljarder kronor. Detta är 7 procent mer än året före och 18 procent mer än fem år tidigare. Den tilltagande omsättningen kan främst tillskrivas större fraktvolym, men till viss del även stigande priser.<sup>65</sup> Under året blev företagen också tilldelade stöd från staten vilka sammanlagt summerades till drygt 200 miljoner kronor.<sup>66</sup>

2020 uppgick medianomsättningen till drygt 6,2 miljoner kronor. Detta är 200 000 kronor mer än året före och 700 000 kronor mer än fem år tidigare. Med tanke på att antalet företag minskat under samma period är det troligt att detta, vid sidan om de tidigare nämnda faktorerna, också kan härledas till att marknaden konsoliderats. Variationerna är som sagt stora mellan olika delmarknader. Exempelvis är medianomsättningen inom marknaden för miljötransporter drygt 11 miljoner kronor, medan den enbart är 2,5 miljoner kronor inom marknaden för bygg- och anläggningstransporter. Den snabbast växande marknaden är den för miljötransporter. Det senaste året har medianomsättningen ökat 12 procent, vilket ger en tillväxttakt tre gånger högre än den genomsnittliga i branschen. Ett allmänt ökat fokus på hållbarhet tros ligga bakom delar av utvecklingen, men även här finns det en konsolideringseffekt. På andra sidan spektrumet återfinns segmentet byggtransporter, vars medianomsättning minskade med 10 procent.

2020 uppgick medianvärdet för rörelsemarginalen till 3,4 procent, vilket är 1,1 procentenheter högre än året före. Även vad gäller lönsamheten är skillnaderna mellan de olika delmarknaderna stora. I sin årliga nyckeltalssammanställning tittar Sveriges Åkeriföretag närmare på hur lönsamheten, mätt i avkastning på kapital, skiljer sig mellan olika delmarknader. I den konstateras att avkastningen är högst bland företag som utför skogstransporter, där medianföretagets kapitalavkastning mättes till 8,9 procent. Samtidigt var den lägst bland företag som utför övriga transporter, där motsvarande siffra uppgick till 5,9 procent. Här ska sägas att olika delmarknader är olika kapitalintensiva. Vissa delmarknader fordrar

<sup>65</sup> Sveriges Åkeriföretag 2021 Åkerinäringen med Verksamhetsområden - Nyckeltal för lönsamhet och tillväxt

<sup>66</sup> Tillväxtverket 2022 Statistik om korttidsarbete 2020 och 2021

helt enkelt att större investeringar görs än andra delmarknader varför det också är naturligt att skillnader i avkastning på kapital förekommer.

Vad gäller spridningen av rörelsemarginalerna redovisade omkring en fjärdedel av företagen en negativt sådan under 2020. Cirka 30 procent hade en rörelsemarginal inom intervallet mellan noll och fem procent. Ytterligare 17 procent finns inom intervallet mellan fem och tio procent.

2020 uppgick medianvärdet för soliditeten till 39,1 procent, vilket är 1,5 procentenheter mer än året före. En relativt stor spridning observeras mellan företagen. För att kapsla in hälften av företagen krävs ett intervall som sträcker sig från 20 till 65 procent. Ungefär fyra procent har en negativ soliditet, vilket är en siffra i paritet med tidigare år. Viss koncentration går att urskilja i intervallet mellan 20 och 40 procent, där 30 procent av företagen återfinns.

Tar vi ett samlat grepp om nyckeltalen kan vi konstatera att steg i rätt riktning har tagits det senaste året. Under 2020 har medianvärdet för såväl omsättningen som rörelsemarginalen och soliditeten förbättrats. Även om utvecklingen sannolikt till viss del är ett resultat av konsolideringar har ökade fraktvolymerna också bidragit till utvecklingen. Trots pandemin har branschen alltså utvecklats i positiv riktning. Behovet av ett väl fungerande godstransportsystem har kvarstått och även om en viss nedgång observerades i samband med pandemins utbrott kunde fraktvolymerna snabbt återgå till det normala. Även om det inte går att se en övergripande pandemieffekt har olika delmarknader drabbats på olika sätt, då människors konsumtionsmönster till viss del har förändrats i spåren av pandemin

## **6.2 Godstransporter på järnväg**

2020 bedrev tretton företag, varav två med licens i andra länder, godstrafik på järnvägsnätet i Sverige. Detta är lika många företag som året före, men ett företag mer än fem år tidigare. Sett till ett lite längre tidsintervall kan dock flertal utträden observeras, då Captrain, TM Rail och Rush Rail har lämnat marknaden.

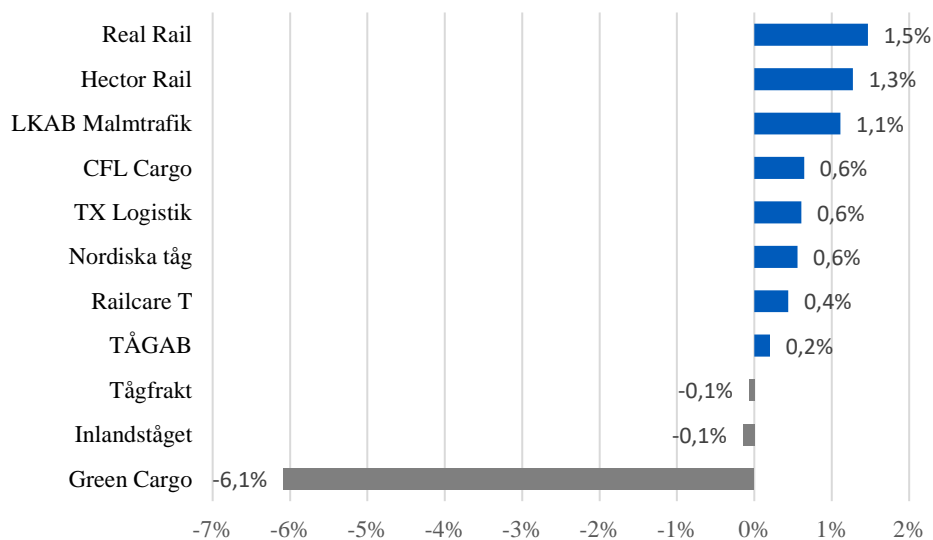
Figur 19: Marknadsandel per företag baserat på omsättning 2020<sup>67</sup>



Källa: Respektive företags årsredovisning

Green Cargo är det enskilt största företaget. 2020 stod de för 54 procent av marknadens sammanlagda omsättning. Därefter följer LKAB Malmtrafik, Hector Rail och Real Rail. Sedan marknaden avreglerades i mitten av 1990-talet har ett antal företag etablerat sig och vuxit på Green Cargos bekostnad. I figur 17 framgår förändringar av respektive företags marknadsandel.

Figur 20: Förändringar av företags marknadsandel, 2020 jämfört med 2016



Källa: Respektive företags årsredovisning

<sup>67</sup> Företag med nummer: 1) Tågab 2) Nordiska tåg 3) Tågfrakt 4) Inlandståget 5) CFL Cargo

Jämfört med 2019 har Green Cargos marknadsandel minskat med två procentenheter. Vidgar man tidsintervallet till 2016 har dock densamma minskat med drygt sex procentenheter. Bland de företag som vuxit mest den senaste femårsperioden återfinns bland andra Real Rail, Hector Rail och CFL Cargo. Ett annat sätt att gruppera marknaden är med utgångspunkt i företagens ägandeformer. 2020 stod de svenska statliga bolagen, det vill säga Green Cargo och LKAB Malmtrafik, för 72 procent av marknads omsättning, olika privata bolag för 23 procent och utländska statliga bolag för 4 procent. Över tid har privata bolag vuxit på bekostnad av de övriga ägandeformerna.

Då godstransportmarknaden är differentierad är konkurrensytan mellan företagen inte alltid helt uppenbar. Som redan klargjorts kan marknaden delas in i vagnslast-, kombi-, system- och malmtransporter (se kapitel 5.2). Konkurrensen aktörerna möter från andra järnvägsföretag, men även från andra trafikslag, varierar mellan de olika segmenten. Inom exempelvis segmentet för systemtransporter förekommer konkurrens mellan operatörer samtidigt som konkurrensen mellan trafikslag är begränsad. Samtidigt råder det motsatta förhållandet inom segmentet för vagnslasttransporter, det vill säga samtidigt som konkurrensen mellan operatörer är begränsad förekommer konkurrens mellan trafikslag.

Tabell 13: Omsättning, rörelseresultat och årets resultat 2016-2020, totala värden

Indikator	2016	2017	2018	2019	2020	2020/2019
Omsättning (tkr)	6 495 119	6 837 323	6 571 942	6 604 281	6 871 178	+4%
Rörelseresultat (tkr)	-5 807	15 382	-216 355	-118 424	-129 900	-11%
Årets resultat (tkr)	-272 631	-68 671	-421 682	-180 893	-235 931	-30%

Källa: Respektive företags årsredovisning

2020 omsatte marknaden totalt 6,9 miljarder kronor, vilket är fyra procent mer än året före och sex procent mer än fem år tidigare. Bortsett från Green Cargo, Hector Rail, Inlandståget och TÅGAB har samtliga företag ökat omsättningen det senaste året. Då ska det också sägas att Inlandståget och TÅGAB även bedriver persontransporter och därför i större utsträckning exponerats för pandemin och de restriktioner som funnits kring resandet. Den enskilt största tillväxten hade TX Logistik, vars omsättning ökade med 38 procent. I 2020 års årsredovisning skriver bolaget att detta delvis är ett resultat av nya uppdrag i spåren av pandemin.<sup>68</sup> Andra företag med större tillväxt är Tågfrakt, Nordiska tåg och LKAB Malmtrafik.

Trots ökade fraktvolymmer och tilltagande nettoomsättning försämrades företagens samlade rörelseresultat under det senaste året. Sammanlagt gjordes ett negativt rörelseresultat på cirka 130 miljoner kronor. Främst kan

<sup>68</sup> TX Logistik 2021 Årsredovisning 2020

detta härledas till Green Cargo, vars rörelseresultat försämrades med närmare 100 miljoner kronor. I och med att företaget utgör en så pass stor del av marknaden får deras enskilda resultat också stor inverkan på marknaden som helhet. Det kraftigt negativa rörelseresultatet till trots noterades de flesta företagen för ett positivt rörelseresultat. Faktum är att bortsett från Green Cargo var det enbart Inlandståget och TÅGAB, det vill säga företag som även kör persontransporter, som noterades för negativa rörelseresultat. Detta syns bland annat i att medianvärdet för rörelseresultatet var positivt. En liknande bild erhålls när man tittar på resultat efter finansnetto och årets resultat, det vill säga även om helheten är negativ klarar de flesta företagen av att redovisa svarta siffror i boksluten.

I resultaten för 2020 inkluderas också de miljökompensationer Trafikverket betalat ut till operatörerna. 2020 erhöll företagen tillsammans 200 miljoner kronor i miljökompensationer.<sup>69</sup> Under året erhöll företagen också sammanlagt cirka 9 miljoner kronor i olika former av statliga stöd till följd av pandemin, vilket också påverkade rörelseresultaten i positiv riktning.<sup>70</sup>

Tabell 14: Nyckeltal järnvägsföretag godstrafik 2016-2020, medianvärden

Nyckeltal	2016	2017	2018	2019	2020	2020/2019
Omsättning (tkr)	122 741	98 886	114 057	136 106	149 696	+10 %
Rörelsemarginal (%)	1,2	2,0	0,2	2,7	1,6	-1,1
Soliditet (%)	26	26	27	27	33	+6

Källa: Respektive företags årsredovisning

Att de flesta företagens, framförallt de mindre företagens, omsättning har ökat reflekteras i den stigande medianomsättningen. Det senaste året uppgick denna till närmare 150 miljoner kronor, vilket är 14 miljoner kronor mer än året före och 27 miljoner kronor mer än fem år tidigare. Att omsättningen bland marknadens största företag samtidigt minskat har medfört att skillnaderna mellan företagen är mindre än förr. Med detta sagt har Green Cargo en omsättning mer än tre gånger så stor som det näst största företaget.

Medianvärdet för rörelsemarginalen uppgick det senaste året till 1,6 procent. Detta är en försämring med 1,1 procentenheter jämfört med året före, men en förbättring med 0,4 procentenheter jämfört med fem år tidigare. Även här bör man beakta att Inlandståget och TÅGAB även bedriver persontransporter varför siffran inte blir helt representativt för godstransportmarknadens lönsamhet. Ifall man bara tar hänsyn till de mer renodlade godstransportörerna uppgår medianvärdet istället till 2,1 procent.

<sup>69</sup> Trafikverket Ansök om miljökompensation för godstransporter på järnväg  
<https://www.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/miljokompensation-for-godstransporter-pa-jarnvag/> Hämtad 1 februari 2022

<sup>70</sup> Tillväxtverket Statistik Korttidsarbete 2020 och 2021



Vad gäller spridningen sträcker sig de redovisade rörelsemarginalerna från -10 till +13 procent. Fördelningen har sin balanspunkt mellan -2,2 och +3,1 procent, där hälften av företagen återfinns. Bortsett från Green Cargo, Inlandståget och TÅGAB var samtliga företag lönsamma. Med det sagt har dock de flesta företagen försämrat sina marginaler något under 2020, vilket även speglas i medianvärdet. Noterbart är att Hector Rail, som under en längre tid inte varit lönsamt överhuvudtaget, stått för den största förbättringen vad gäller lönsamhet.

Medianvärdet för soliditeten uppgår till 33 procent. Samtliga företag har en soliditet i intervallet mellan 4 och 72 procent, varav balanspunkten återfinns mellan 14 och 38 procent. Jämfört med många andra branscher är soliditeten förhållandevis låg. Det finns delvis naturliga orsaker till detta. Att bedriva godstransporter på järnväg är dyrt. För att införskaffa nödvändigt kapital, bland annat för fordon finns det många gånger inte några andra reella alternativ än att finansiera investeringarna med belånat kapital. En låg soliditet behöver inte vara något negativt, men kan lämna företagen i en utsatt situation ifall avkastningen skulle börja sjunka. Mellan 2019 och 2020 har medianvärdet ökat med fem procentenheter. Bland de som försämrade sin soliditet återfinns Green Cargo, TX Logistik och TÅGAB, där Green Cargo nästintill halverade sin soliditet. För att den minskade andelen eget kapital inte ska leda till att bolaget tvingas upprätta en kontrollbalansräkning föreslog regeringen under 2020 att Green Cargo skulle bli tilldelade ett kapitaltillskott om högst 1,4 miljarder kronor.<sup>71</sup> Efter att beslutet anmälts till EU-kommissionen fastslogs dock att detta inte kommer att tillåtas på grund av att konkurrensen på marknaden riskerar att snedvridas.<sup>72</sup> 2020 var Green Cargos egna kapital 1,42 gånger större än aktiekapitalet. En kontrollbalansräkning ska upprättas när denna kvot understiger 0,5.

Sett över en femårsperiod ger nyckeltalen indikationer på att marknaden luckrats upp, att fler aktörer på allvar konkurrerar om uppdrag och att det blivit svårare att generera rörelseresultat som vida överstiger konkurrenternas. Det senaste året har totalomsättningen, medianomsättningen och soliditeten förbättrats. Att medianomsättningen ökat mer än den totala omsättningen pekar på att skillnaderna mellan företagen har minskat.

Med tanke på att branschen länge präglats av låga marginaler och att den ekonomiska situationen bland många företag varit ansträngd fanns det en oro för att covid-19-pandemin skulle försämra den ekonomiska situationen ytterligare. Nu när snart två år passerat sedan pandemin bröt ut vet vi att så

<sup>71</sup> Regeringen Pressmeddelande 14 september 2020 Regeringen föreslår ett kapitaltillskott till Green Cargo om högst 1 400 miljoner kronor

<sup>72</sup> Järnvägar Nyhet 13 januari 2022 Inget statsstöd till Green Cargo <https://jarnvagar.nu/inget-statsstod-till-green-cargo/> Hämtad 14 januari 2022

inte blev fallet. Detta reflekteras dels i en ökad efterfrågan, mätt i fraktade godsmängder, men kanske främst i att fler företag än förr lyckats redovisa plusresultat. Med det sagt är ekonomin bland många företag fortsatt ansträngd. För de flesta är det svårt att generera några större vinster. Som mest gjordes en vinst på fem miljoner kronor, men för de allra flesta varierade vinsten mellan 100 000 kronor och 1 miljon kronor. Då inkluderas också de miljökompensationer som betalats till företagen. Faktum är att om dessa inte inkluderats hade de flesta företagen redovisat förlustresultat.

## 7 Marknadshändelser

I flera tidigare versioner av Transportmarknaden i siffror har vi konstaterat att lönsamheten bland företag som kör godstransporter på järnväg varit oroväckande låg. Ett av företagen som haft stora bekymmer under flera års tid är marknadsledande Green Cargo. Företaget har inte redovisat ett plusresultat på flera år och allteftersom har det egna kapitalet dränerats. I samband med att statsbudgeten för 2021 presenterades i september 2020 föreslog regeringen att Green Cargo skulle beviljas ett ägartillskott på 1,4 miljarder kronor. Redan i mars hade Green Cargos styrelse lämnat en förfrågan om att beviljas ett ägartillskott. Regeringen menade att ett ägartillskott var nödvändigt för att Green Cargo ska kunna genomföra nödvändiga investeringar, uppnå lönsamhet och i slutändan för att inte riskera att kontrollbalansräkning skulle behöva upprättas. Detta förslag skulle klubbas igenom av riksdagen i december samma år.

Inte långt efter att förslaget presenterades möttes det av kraftiga protester från en av Green Cargos främsta konkurrenter på den svenska godstransportmarknaden, Hector Rail. De menade att beslutet inte är förenligt med EU:s regler om statsstöd och skulle riskera att snedvrیدا konkurrensen på marknaden, då det inte tagits på marknadsmässiga grunder. Hector Rail pekar bland annat på att Green Cargo inte lyckats redovisa vinst på många år.<sup>73</sup> Därtill har konsultföretaget KPMG i en utredning kring bolagets finansiella situation konstaterat att Green Cargo saknar förutsättningar att gå med vinst inom en överskådlig framtid. När Hector Rail inte fick gehör från Riksdagen rörande deras klagomål vände sig företaget istället till EU-kommissionen med en anmälan. Under inledningen av 2022 kom EU-kommissionen med beskedet att regeringen inte tillåts tilldela Green Cargo kapitaltillskott med hänvisning till att konkurrensen på marknaden skulle riskeras att snedvridas.<sup>74</sup>

Som en del i regeringens satsning på hållbara godstransporter beslutades 2018 att företag som kör gods på järnväg skulle bli berättigade att ansöka om en så kallad miljökompensation. Denna skulle kompensera företagen för att deras transporter genererar färre externa effekter än om motsvarande transport skulle utföras med konkurrerande trafikslag. Miljökompensationen syftade till att göra det mer attraktivt för varuägarna att frakta sitt gods på järnväg och därigenom främja överflytt från väg till järnväg. Mellan 2018 och 2019 mottog företagen totalt cirka 600 miljoner kronor i form av miljökompensationer från staten. När systemet med miljökompensationer utvärderades konstaterade Trafikverket att stödet förvisso stärkt järnvägsföretagens konkurrenskraft, men att det snarare än att främja

<sup>73</sup> Järnvägar Artikel 15 januari 2021 Hector Rail går till EU

<sup>74</sup> Järnvägar Artikel 13 januari 2022 Inget statsstöd till Green Cargo

överflytt från väg till järnväg har motverkat överflytt i motsatt riktning. När beslutet togs om att förlänga och utöka systemet med miljökompensationer under det gångna året gjordes ett antal revideringar av systemet i hopp om att göra det mer ändamålsenligt. Till skillnad från förr kommer stödet begränsas till att enbart omfatta godstransporter som är föremål för konkurrens från vägsidan. Detta innebär bland annat att det inte är möjligt att söka stöd för godstransporter av järnmalm. Mellan åren 2021 och 2025 ska 550 miljoner kronor betalas ut årligen till företagen som kör gods på järnväg. För det första och andra kvartalet 2021 har det hittills betalats 250 miljoner kronor till järnvägsföretagen och ytterligare 300 miljoner kommer att betalas för årets kvarvarande kvartal.<sup>75</sup> Det återstår att se om detta är tillräckligt för att övertyga varuägarna om att frakta sitt gods på järnväg istället för på väg.

Som ytterligare ett steg i satsningen på att öka andelen hållbara godstransporter gav regeringen, i december 2021, Trafikverket i uppdrag att analysera och föreslå hur ett ekonomiskt stöd i form av en förlängd och breddad ekobonus bör utformas för att ytterligare främja överflyttningen av gods till järnväg och sjöfart och underlätta för intermodala godstransporter. Detta uppdrag ska redovisas i mars 2022.<sup>76</sup>

Mot bakgrund av covid-19-pandemin och att många järnvägsföretag till följd av införda restriktioner drabbats av ett kraftigt minskat resande och därigenom uteblivna intäkter har EU gett medlemsländerna möjligheten att tillfälligt sänka banavgifterna. I mitten av december togs därför beslutet att tillföra Trafikverket 1 370 miljoner kronor, vilka skulle användas till att återbetala stora delar av de banavgifter järnvägsföretagen betalat från mars 2020 till september 2021. Framförallt ska järnvägsföretag som bedriver godstransporter och kommersiell persontrafik återbetalas. Sammanlagt har dessa under den aktuella perioden betalat närmare 1 600 miljoner kronor i banavgifter till Trafikverket, varav närmare 1 200 miljoner nu ska betalas tillbaka. Samtidigt kompenseras de järnvägsföretag som bedriver upphandlad trafik i betydligt mindre utsträckning. Under samma period betalade dessa drygt 1 300 miljoner kronor i banavgifter, men enbart 170 miljoner kronor ska betalas tillbaka.<sup>77</sup>

2019 beslutade regeringen att tillsätta en utredning som bland annat skulle se över hur kontrollverksamheten inom yrkestrafiken bedrivs och lämna förslag till förbättringsåtgärder, inklusive organisatoriska åtgärder.<sup>78</sup> Utredningen, som släpptes i april 2021, valde att inte föreslå att en ny myndighet skulle inrättas. Istället valde utredaren att föreslå att befintliga

<sup>75</sup> Trafikverket Ansök om miljökompensationer för godstransporter på järnväg

<sup>76</sup> Regeringen Pressmeddelande 16 december 2021 Nu utformas stödet för förlängd och breddad ekobonus

<sup>77</sup> Regleringsbrev för budgetåret 2021 avseende Trafikverket

<sup>78</sup> Kommittédirektiv 2019:51 Effektivare kontroller av yrkestrafik på väg

myndigheters verksamheter, främst Transportstyrelsen och Polismyndigheten, skulle stärkas upp resursmässigt. Utredaren föreslog också att regeringens styrning av myndigheterna skulle stärkas genom en mer detaljerad finansiering av yrkestrafikverksamheten. Utredaren såg även förbättringsmöjligheter vad gäller samverkan och delning av underrättelser mellan Transportstyrelsen och Polismyndigheten.<sup>79</sup> I budgeten för 2022 tillfördes Transportstyrelsen medel som ska användas för att stärka tillsynen inom yrkestrafikområdet.<sup>80</sup>

Under 2021 har ett intensivt arbete pågått för att implementera mobilitetspaketet, som beslutades i EU i juli 2020, i svensk lagstiftning. I december meddelade regeringen att man fattat beslut om ett antal förordningsändringar som ett led i att införliva de unionsgemensamma reglerna. De justerade reglerna innebär bland annat att kombinerade transporter kommer att omfattas av samma begränsningar som redan gäller för cabotagetransporter. Ändringarna förväntas bidra till att försvåra för framförallt utländska transportföretag att missbruka reglerna och därigenom skapa osund konkurrens inom åkerinäringen. Förordningsändringarna träder ikraft i februari 2022 och senare under våren har regeringen aviserat en proposition med lagförslag som implementerar de kvarvarande delarna av mobilitetspaketet.

---

<sup>79</sup> SOU 2021:31 Kontroller på väg

<sup>80</sup> prop. 2021/22:1 utg.omr. 22, bet. 2021/22:TU1, rskr. 2021/22:98

## 8 Slutsatser

I början av 2020 fanns förhoppningar om en positiv utveckling inom transportbranschen efter att 2019 visat på starka siffror vad gäller resenärer, godsvolymer och lönsamhet. Dessutom var orderböckerna fyllda inför det stundande året. Nu vet vi att så inte blev fallet, istället skulle utvecklingen helt överskuggas av covid-19-pandemin. Transportbranschen är en av de branscher som drabbades hårdast av de råd, restriktioner och rekommendationer som infördes när pandemin bröt ut. Framförallt drabbades persontransportföretagen, vilka fick erfara dramatiska nedgångar i resandevolymer. Detta speglas i minskade intäkter, försämrad lönsamhet och röda siffror i boksluten. I många fall, särskilt bland de mer småskaliga buss- och taxiföretagen, har företagens överlevnad till stor del berott på de stöd staten betalat ut under pandemin. Sammanlagt betalades drygt 500 miljoner kronor i statligt stöd till persontransportföretagen under året.

Å andra sidan finns det, särskilt bland företag som utför godstransporter, exempel där utvecklingen gått i positiv riktning. Samtidigt som tidigare behov i stor utsträckning kvarstått har nya behov skapats, bland annat till följd av den växande e-handeln. Under 2020 ökade godsvolymer på såväl väg som järnväg. Även godstransportföretagen har erhållit statligt pandemistöd. Sammanlagt summerades detta till cirka 220 miljoner kronor, varav 210 miljoner kronor betalades till åkerinäringen. 2020 har med andra ord varit skilda världar för person- och godstransportföretagen.

Även om 2021 i alla fall periodvis inneburit en ljusning har året fortsatt präglats av stora osäkerheter. Bara ett par månader efter att samhället öppnades upp hösten 2021 fick det återigen stängas när smittspridningen på nytt blossade upp. Till raden av osäkerheter kan man addera det ekonomiska läget. Trots farhågorna om att pandemin skulle resultera i en såväl djup som långsiktig lågkonjunktur var stämmningsläget i ekonomin gott under stora delar av 2021. Däremot tros de restriktioner som infördes i slutet av 2021 kunna innebära en konjunkturförsvagning under inledningen av 2022. Utöver detta har ekonomin i svallvågorna av pandemin präglats av obalanser mellan utbud och efterfrågan, vilket bland annat manifesterats i en brist på varor och tjänster samt prisuppgångar på energi, råvaror och transporter.

Med andra ord finns det ett antal omständigheter som gör det svårt att spekulera i vilken väg den framtida utvecklingen på transportmarknaderna tar. Det är dock inte alltför vågat att påstå att de beteendeförändringar som pandemin bidragit till har potential att påverka förutsättningarna på marknaderna långt efter att pandemin klingat av. Så småningom kan pandemin således utgöra en skiljelinje när det kommer till utvecklingen på transportmarknaderna.

## 8.1 Statligt stöd ger svarta siffror

Ett återkommande inslag i Transportmarknaden i siffror är konstaterandet att företag som kör gods på järnväg brottas med lönsamhetsproblem. Under åren som föregick pandemin hade såväl godsvolymerna som omsättningen stagnerat, lönsamheten fluktuerade på nivåer kring noll och ett antal företag hade tvingats lämna marknaden. Även om ett trendbrott gick att skönja 2019 vad gäller genomsnittlig lönsamhet har den långa raden av förlustresultat lett till att det egna kapitalet och likviditeten bland många företag eliminerats bit för bit. Således gick branschen in i pandemin med förutsättningar där ytterligare förlustresultat riskerade att lämna företagen i en mycket utsatt situation.

Mot denna bakgrund fanns det en befogad oro kring hur pandemin skulle slå mot den redan hårt ansatta branschen. Med facit i hand kan vi däremot konstatera att många av de farhågor som fanns inte besannades. Tvärtom blev 2020 trots, och i vissa fall tack vare, pandemin överlag ett bra år för branschens aktörer. Detta reflekteras bland annat i att godsvolymerna ökat, att omsättningen stigit och att lönsamheten bland många har förbättrats. Bland de renodlade godstransportföretagen hade åtta av nio företag en positiv rörelsemarginal. Detta kan jämföras med 2018 då fyra av nio företag var lönsamma. Man kan dock fråga sig vilken betydelse de stöd staten betalat till branschen har haft för denna utveckling. Under 2020 tog branschen emot stöd dels i form av miljökompensationer motsvarande 200 miljoner kronor, dels i form av pandemistöd motsvarande cirka nio miljoner kronor. En bild som delvis blir en annan framträder när man tar hänsyn detta. De flesta företagen redovisar nämligen rörelseresultat som inte är större än att de skulle vara negativa utan hjälp från staten. Om miljökompensationerna exkluderas kan bara tre av nio företag redovisa ett positivt rörelseresultat. Regeringen har meddelat att miljökompensationerna ska utökas och förlängas. Mellan 2021 och 2025 ska 550 miljoner kronor per år fördelas mellan företagen. Därtill ska en stor del av de banavgifter företagen betalat för perioden mars 2020 till september 2021 betalas tillbaka till företagen.

Å ena sidan är de stöd som tilldelats branschen vid många tillfällen skillnaden mellan vinst och förlust, och således också en förutsättning för företagens möjligheter att konkurrera med vägsidan och vilja att göra investeringar för framtiden. Å andra sidan vill man inte heller ha en situation där företagens förmåga att generera vinster är beroende av statliga stöd. De långvariga problemen med att uppnå lönsamhet kan tyda på ett behov av mer genomgripande, strukturella förändringar av marknadens förutsättningar och funktion.

## 8.2 Vem ska betala framtidens kollektivtrafik?

I och med covid-19-pandemin har frågan kring kollektivtrafikens långsiktiga finansiering aktualiserats. I huvudsak har den regionala kollektivtrafiken två intäktskällor: dels trafikintäkter, dels stöd från det offentliga, och då framförallt från regionerna. I genomsnitt finansieras kollektivtrafiken till hälften av trafikintäkter och till hälften av skattemedel. Med pandemin har dock detta upplägg försvårats. Samtidigt som trafikintäkterna halverats har kollektivtrafikens kostnader varit oförändrade då utbudet upprätthållits på liknande nivåer som normalt. För att, givet dessa förutsättningar, kunna finansiera kollektivtrafiken har man tvingats skjuta till ytterligare medel från det offentliga. Istället för att, som i vanliga fall, stå för ungefär hälften av kollektivtrafikens intäkter stod skattemedlen för närmare två tredjedelar av intäkterna under 2020. Det är förståeligt att en omställning är nödvändig under kristider, då det fortsatt finns ett behov av en fungerande kollektivtrafik. Men enligt ett antal enkätundersökningar kan en fullständig återgång till kollektivtrafiken inte förväntas, inte ens efter att pandemin klingat av och restriktionerna hävts. Detta skulle i sådana fall innebära att dilemmat kring kollektivtrafikens finansiering riskerar att bli ett mer långsiktigt sådant.

Detta är problematiskt, särskilt om man ser till det faktum att det sannolikt är nödvändigt med ytterligare investeringar i kollektivtrafiken för att förverkliga de ambitioner som finns om ett mer hållbart transportsystem. Således riskerar skillnaderna mellan kollektivtrafikens kostnader och intäkter att spås på ytterligare i framtiden. Mot bakgrund av detta är det nödvändigt att fundera kring den fortsatta finansieringen av kollektivtrafiken, hur mycket kollektivtrafiken egentligen ska få kosta och vad som är en lämplig fördelning mellan intäkter från biljettförsäljning och stöd från skattemedel.

Även om detta inte är helt lätt att ge svar på finns ett antal vägar att gå. Ett alternativ är att, likt man gjort under pandemin, låta det offentliga ta ett större ansvar och med hjälp av ytterligare skattemedel fylla tomrummet mellan kollektivtrafikens kostnader och intäkter. Även om detta kan fungera på kort sikt riskerar det, beroende på omfattning, att leda till att de offentliga budgetarna urholkas. Ett annat alternativ är att lägga ett större ansvar på resenärerna genom höjda biljettpriser, exempelvis vid rusningstrafik. Detta kan dock ha en motverkande effekt, då den i spåren av pandemin nödvändiga resenärstillväxten riskerar att utebli. Ett tredje alternativ är att minska på kollektivtrafikens utbyggnadstakt. Samtidigt som detta minskar kollektivtrafikens kostnader kan det dock också innebära att tillgängligheten försämras och att resenärstillväxten, liksom utvecklingen mot ett hållbart transportsystem, kan gå om intet. Samtidigt ska man komma ihåg att ett omfattande utbud inte alltid är detsamma som ett relevant och tillgängligt



utbud. Om en ökad grad av hemarbete består, med större flexibilitet kring när man behöver vara på plats på kontoret, kan det exempelvis vara möjligt att minska på utbudet vid rusningstrafik, utan att för den delen reducera kollektivtrafikens attraktivitet.

### **8.3 Kollektivtrafiken möter nya behov**

Det är inte bara kollektivtrafikens finansiering som kan bli föremål för förändring i spåren av covid-19-pandemin. Det kan även bli nödvändigt att fundera kring dess utformning och vilka behov kollektivtrafiken egentligen ska möta.

Med pandemin har människors resvanor förändrats. För att kollektivtrafiken ska förbli ett relevant alternativ när resenärernas behov förändras behöver man anpassas med hänsyn till detta. Bland de tydligare förändringarna under pandemin återfinns en ökad andel hemarbete. Detta har lett till att färre arbetsresor görs och att behovet att nyttja kollektivtrafiken för att ta sig till och från arbetet har minskat. Även när pandemin klingat av väntas människor arbeta hemifrån i större utsträckning än förr. Således kan behovet vad gäller tillgång till kollektivtrafiken förändras dels genom att den inte behöver nyttjas lika regelbundet, dels genom att resenärerna blir mer flexibla kring när på dygnet de reser med kollektivtrafiken. Med en mer flexibel mobilitet kan andra krav komma att ställas på kollektivtrafiken, exempelvis vad gäller biljetter och turtäthet. Det pågår idag ett arbete bland många RKM att ta fram biljettalternativ som bättre möter människors mer flexibla resvanor. Exempelvis har Skånetrafiken introducerat ett periodkort som möjliggör 10 resor inom 30 dagar.

En väg till ett mer flexibelt kollektivtrafiksystem tros kunna gå via en mer utvecklad kombinerad mobilitet. Genom att öka samordningen mellan traditionell kollektivtrafik och nya mobilitetstjänster menar man att resandet med kollektivtrafiken i större utsträckning kommer kunna anpassas efter resenärernas individuella behov.

Även om hur, varför och när vi reser kan förändras lär människors behov av att resa bestå. Således lär det även fortsättningsvis finnas ett behov av en fungerande kollektivtrafik, även om det inte ser helt likadant ut som det en gång gjorde.

