

Godstransportköparnas syn på järnvägsmarknaden



© Transportstyrelsen

Väg- och järnvägsavdelningen

Enheten för verksamhetsutveckling och stöd

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSJ 2016-3642

Författare Michael Stridsberg

Månad År April 2017

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Förord

Enligt det så kallade SERA-direktivet ska Transportstyrelsen regelbundet fråga företrädare för användare av järnvägstjänster för godstransport om hur de ser på järnvägsmarknaden. Transportstyrelsen gav hösten 2016 Stelacon AB i uppdrag att genomföra en kvalitativ marknadsundersökning bland godstransportköpare. Resultaten från den studien återfinns som bilaga i denna rapport.

Transportstyrelsen ser det som relevant att lyfta vissa delar av rapporten samt att bemöta de rekommendationer som lämnats i Stelacons rapport. Vi står således för innehållet i den inledande delen och Stelacon för innehållet i bilagan.

Ett stort tack riktas till alla som bidragit med kunskap och inspel till denna rapport. Ett särskilt tack riktas till de godstransportköpare som ställt upp på intervjuer och därigenom möjliggjort undersökningen.

Borlänge, april 2017

Stina Eklund
Chef sektion omvärld

Innehåll

1	BAKGRUND OCH ARBETETS UPPLÄGG	7
2	RESULTAT	7
2.1	Priset avgör – om förutsättningarna finns	7
2.2	Infrastrukturen begränsar	8
2.3	Bristande flexibilitet i branschen	9
3	BEMÖTANDE AV REKOMMENDATIONER.....	10
3.1	Ökad tillförlitlighet, pålitlighet och långsiktighet	10
3.2	Förändra bilden av hur spelreglerna fungerar på godstransportmarknaden	11
3.3	Myndigheters ansvar att förenkla för operatörerna att bedriva konkurrenskraftig affärsverksamhet	12
3.4	Utveckling av befintliga affärsmodeller	13
4	SLUTSATSER	14
4.1	Punktligheten mellan bangårdar påverkar järnvägens attraktivitet.....	14
4.2	Dyrare järnvägstransporter flyttar godset till vägarna.....	15
4.3	Alla tjänar på färre tomtransporter	15
4.4	Störningsinformation i rätt tid och på rätt sätt	15
5	FORTSATT ARBETE	16

1 Bakgrund och arbetets upplägg

För att få en bra inblick i järnvägsföretagens förutsättningar är det nödvändigt att förstå vad deras kunder efterfrågar. SERA-direktivet ställer krav på att regleringsmyndigheten minst vartannat år ska tillfråga godstransportköparna om deras syn på järnvägsmarknaden.¹ För att leva upp till detta krav fick Stelacon AB i uppdrag av Transportstyrelsen att genom en marknadsundersökning tillfråga ett antal företag och aktörer om deras syn på järnvägsmarknaden. Resultatet av Stelacons arbete återfinns i bilagan.

I sin undersökning intervjuade Stelacon totalt 23 olika aktörer. Intervjufrågorna utgick ifrån tre huvudsakliga områden:

- Vad som styr val av transportmedel
- Marknadsrelaterade hinder och möjligheter
- Infrastrukturella problem och möjligheter

Intervjuerna genomfördes under hösten 2016. Arbetet lämnades över till och presenterades för Transportstyrelsen i december 2016.

2 Resultat

I detta kapitel lyfts de resultat från undersökningen som Transportstyrelsen anser är de viktigaste. Resultaten är främst hämtade från Stelacons rapport men kompletteras med några ytterligare källor. Det är viktigt att ha i åtanke att bilden som målas upp kommer från intervjuer med ett begränsat, icke slumpmässigt urval av godstransportköpare. Resultaten ska därför ses som de intervjuade aktörernas åsikter och ger inte nödvändigtvis en fullständig bild av samtliga godstransportköpares syn på hur marknaden fungerar.

2.1 Priset avgör – om förutsättningarna finns

Det finns många faktorer som spelar in när transportköpare vill transportera sina varor. I ett första steg kan deras valmöjligheter begränsas av företagets förutsättningar och behov. Olika trafikslag inom godssegmentet har olika för- och nackdelar och lämpar sig därför i olika grad för olika typer av transporter. Järnvägen passar allra bäst för transporter med stora volymer, lågt tidsvärde och från och till platser med direkt anslutning till spår eller terminaler. För vissa transportköpare blir järnvägstransporter det enda realistiska alternativet, medan det för andra krävs mer anpassning och komplettering med andra trafikslag för att varorna ska nå hela vägen fram.

¹ Europaparlamentets och rådets förordning 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (eng. Single European Railway Area) artikel 56.7.

För företag som har en realistisk möjlighet att göra val blir nästa steg att bestämma trafikslag. Då spelar andra faktorer såsom snabbhet, tillförlitlighet och anpassningsbarhet in. Att transportera på järnvägen innebär i regel långsamma transporter, vilket bara är ett problem om varorna är tidskänsliga. Hos många finns en bild av att järnvägstransporter innebär dålig punktlighet, och punktlighetsstatistiken för godstransporter indikerar att 77 % av godstågen kom fram i tid under 2016.² Detta mått fångar dock inte upp punktligheten i leveransen till kund, vilket för de allra flesta är mer relevant. Exempelvis brukar Green Cargo framhäva att de siktar mot och nästan når 95 % punktlighet till kund.³

När transportköparen beslutat sig för med vilket trafikslag varorna ska fraktas återstår att välja operatör. Här kan faktorer som vilken sträcka som ska köras, flexibilitet och upparbetade kontakter spela in. För just järnvägstransporter kan även operatörens tillgång till tåglägen spela roll. Godstransportköparna upplever att konkurrensen på järnväg fungerar vid transporter på stambanorna, men att det vid transporter på mindre stråk ofta bara finns en operatör som kör trafik.

I samtliga dessa steg finns ett par faktorer som spelar roll. Den ena är miljöaspekten. Järnväg är ett miljövänligt alternativ för att transportera varor. På de delar av järnvägsnätet som är elektrifierat är utsläppen små eller obefintliga beroende på hur elen produceras och även i de fall transporterna sker med diesellok blir de totala utsläppen från transporterna begränsade, speciellt jämfört med vägtransporter. En del slutkunder ställer krav på att transporterna ska generera så låga utsläpp som möjligt och kräver därför att varorna så långt det går fraktas på järnväg.

Den andra faktorn, som i de flesta fall blir den avgörande, är priset. Vid i övrigt likvärdiga transportupplägg väljs nästan alltid det billigaste alternativet. Vilket slutpriset blir kopplar i hög utsträckning till det som nämnts tidigare vad gäller varornas beskaffenhet. Stora, tunga varor i omfattande volymer blir ofta lönsamma att transportera med järnväg medan tidskänsliga varor som behöver nå en destination utan spåranslutning i regel blir billigare att frakta med lastbil.

2.2 Infrastrukturen begränsar

Järnvägen är ett slutet system med vissa givna begränsningar. Tåg kan bara nå platser dit det finns spåranslutning och kapaciteten inom nätet är begränsad och på många sträckor högt utnyttjad. Stora delar av det svenska järnvägsnätet är enkelspårigt vilket innebär att tåg endast kan mötas vid

² Max 5 minuter sent till bangård. Trafikverket 2017 Tillsammans för tåg i tid Resultatrapport 2017.

³ Denna siffra baseras på leverans inom utlovad timme. <http://hallbarlogistik.se/2017/01/26/alternativa-sanningar-om-punktlighet/>.

mötesplatser och stationer, vilket begränsar mängden tåg som kan köras och begränsar handlingsutrymmet för trafikledningen vid förseningar.

Godstransportköparna upplever att trafik som bedrivs på stambanorna, där det ofta finns dubbelspår, fungerar bra. Ett undantag är Västra stambanan där kapacitetsutnyttjandet är högt och det finns ett omfattande underhållsbehov. På stambanorna uppfattar köparna också att det finns möjlighet att välja operatör och att konkurrensen fungerar.

Trafiken utanför stambanorna upplevs vara ett större problem. Främst beror detta på ett stort underhållsbehov som gör att tågen tvingas framföras i låga hastigheter. Det här kan göra att en större del av transporten, eller i vissa fall hela, körs på lastbil för att undvika för långa transporttider eller dyra omlastningar.

Godstransportköparna lyfter även att problem kopplade till infrastrukturen tar lång tid att åtgärda. Det leder till att problem och begränsningar får påverkan under lång tid och därför tvingar företagen att hitta andra lösningar. Det förs även fram önskemål om att kunna köra längre och tyngre tåg än idag. Med dagens regler har Sverige relativt korta tåg (630 meter).⁴ För att leva upp till kommande krav för det Transeuropeiska transportnätet (TEN-T) kommer delar av järnvägsnätet behöva anpassas för att kunna köra längre tåg (740 meter) än idag.⁵

2.3 Bristande flexibilitet i branschen

Järnvägsbranschen upplevs av en del godstransportköpare som en konservativ bransch som i delar inte lyckats anpassa sig till en marknadssituation med konkurrens där kunder kan ställa krav på operatörerna. I viss mån begränsas operatörernas handlingsfrihet av järnvägens slutna system, kapacitetstilldelningsprocessen och liknande. Ett önskemål som förs fram är möjlighet till en flexiblare tilldelning av tåglägen. Det finns idag två delar av kapacitetstilldelningen, den årliga tågplanprocessen och ad hoc-processen. För att ansöka om kapacitet i tågplanprocessen krävs lång framförhållning, medan ad hoc-processen är mer flexibel. Många av de tåglägen som tilldelas gods företag i den årliga tågplanprocessen nyttjas inte och lämnas därför tillbaka och gör det möjligt för en annan operatör att ansöka om och nyttja kapaciteten. Samtidigt som det finns önskemål om en flexiblare kapacitetstilldelning från godsintressenterna finns andra önskemål från operatörer som kör passagerartrafik, som vill kunna planera sin trafik för längre tid än ett år i taget. Att jämkä dessa två viljor är ingen lätt uppgift.

⁴ Trafikverket Järnvägsnätsbeskrivning 2017. Avser normal tåglängd på Trafikverkets infrastruktur.

⁵ Trafikverket 2015 Möjligheter att köra längre och/eller tyngre godståg.

Även om operatörernas möjligheter till flexibilitet begränsas av kapacitetstilldelningen finns det andra åtgärder de kan vidta och områden att förbättra för att göra järnvägen till ett mer attraktivt alternativ för kunderna. Exempelvis upplever godstransportköparna att de tvingas stå för vissa risker och kostnader som de inte borde behöva stå för. Det handlar bland annat om att lösa alternativa transporter om det uppstår stopp eller förseningar i tågtrafiken och att bekosta tomtransporter efter leverans. Det senare jobbar vissa med att undvika genom att samarbeta för att fylla tåg åt båda håll.

Att större risker för operatörerna skulle leda till högre kostnader är godstransportköparna medvetna om. Ur deras perspektiv tror de dock att de kan tjäna på en sådan uppdelning genom minskat behov av administration.

Ytterligare ett område där det finns möjligheter för operatörerna att förbättra sin service till kunderna är information vid störningar. Företagen upplever att de inte får tillräcklig och begriplig information vid störningar. Att operatörerna inte själva vet hur omfattande en störning blir begränsar hur mycket information de kan ge, men samma situation gäller för exempelvis en lastbil som fastnar i en bilkö och köparna uttrycker att de är betydligt mer nöjda med informationen vid lastbilstransporter.

3 Bemötande av rekommendationer

I detta avsnitt bemöts och kommenteras de rekommendationer Stelacon lämnat och som återfinns i sin helhet i kapitel 5 i bilagan. De uttryckliga rekommendationerna finns citerade under respektive rubrik. Vi har valt att bemöta samtliga rekommendationer, även de som inte primärt riktar sig till Transportstyrelsen.

3.1 Ökad tillförlitlighet, pålitlighet och långsiktighet

"Stelacon rekommenderar Sveriges transportmyndigheter att skyndsamt arbeta för att svensk industri ska få ökad tillförlitlighet och tilltro till järnvägstransporter. I framtagandet av den nya transportplanen ska näringslivet vara delaktiga i processen, men företagen Stelacon intervjuat upplever att de inte har tillräckligt inflytande eller insyn. Förslagsvis analyseras hur näringslivet, framförallt enskilda företag, kan bli mer delaktiga i processen."

Trafikverket arbetar med att ta fram ett förslag till en Nationell transportplan för åren 2018-2029.⁶ Detta arbete sker i samarbete med länsplaneupprättare och i dialog med andra berörda aktörer, bland annat transportköpare. Arbetet påbörjades 2015 då myndigheten fick i uppdrag att ta fram ett

⁶ <http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/Nationell-planering/nationell-transportplan-2018-2029/>.

inriktningsunderlag⁷ som senare låg till grund för regeringens infrastrukturproposition⁸. Under februari och mars 2017 genomförde Trafikverket såväl nationella som regionala dialoger med olika intressenter där både Trafikverket och andra aktörer fick möjlighet att presentera sin syn på vilka infrastrukturbehov som finns och behöver prioriteras.

Bland de presentationer från dialogmötena som finns på Trafikverkets hemsida framgår att få enskilda företag hållit i någon presentation. Istället har näringslivets perspektiv i regel förts fram av regionala Handelskammare, på nationell nivå av Näringslivets Transportråd och i enstaka fall har även offentliga aktörer lyft enskilda företags behov. Transportstyrelsen har inte insyn i om det finns någon uttalad strategi att låta samlande organisationer företräda näringslivet, vilka som fått inbjudan till dialogerna samt vilka som närvarat utöver de som hållit i presentationer. Det kan finnas goda skäl till att låta samlande organisationer föra näringslivets talan i dessa typer av forum, men det behöver samtidigt finnas en medvetenhet om att det blir svårt för enskilda företag att göra sina röster hörda om de inte nyttjar denna typ av dialoger.

Att järnvägen uppfattas ha bristande tillförlitlighet är ett bekymmer. Det finns fortfarande en omfattande underhållsskuld i det svenska järnvägsnätet och det kommer att dröja innan bristerna är åtgärdade. Det pågår arbeten för att förbättra järnvägens tillförlitlighet, bland annat inom ramen för branschsamarbetet Tillsammans för tåg i tid. Resultaten därifrån är dock högst marginella och vad gäller godstransporten har punktligheten försämrats de senaste åren.⁹ Här krävs en förbättring som dessutom skulle behöva ske snabbt för att förtroendet för järnvägen inte ska försämras ytterligare.

3.2 Förändra bilden av hur spelreglerna fungerar på godstransportmarknaden

”Stelacon rekommenderar Transportstyrelsen att grundligt utreda Trafikverkets tilldelningsprocesser och säkerställa dess transparens. Baserat på resultaten i Transportstyrelsens utredning bör även Trafikverket tydligt kommunicera hur tilldelning av kapacitet på järnvägen går till.”

Kapacitetstilldelning på järnväg är en komplicerad process som tar lång tid och innebär att många viljor ska samsas för att nå ett fungerande slutresultat. Trafiken planeras ett år i taget vilket gör att ansökningar om kapacitet måste lämnas in upp till ungefär ett och ett halvt år innan trafiken ska köras. Som konstateras i Stelacons rapport är detta problematiskt för

⁷ Trafikverket 2015:180 Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2018-2029.

⁸ Prop. 2016/17:21 Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling.

⁹ Trafikverket 2017 Tillsammans för tåg i tid Resultatrapport 2017.

godstransportköpare vars behov av transporter kan påverkas av exempelvis hastiga konjunktursvängningar.

I slutet av 2016 släppte Transportstyrelsen en rapport som handlar om Trafikverkets kapacitetstilldelning.¹⁰ Den baseras dels på Transportstyrelsens erfarenheter från tillsyn och dels på ett forskningsuppdrag som utförts av Statens Väg- och Transportforskningsinstitut. I rapporten konstateras att Trafikverket i stort sett följer de lagar som finns rörande kapacitetstilldelning och att planerna som konstrueras fungerar. Dock skulle förbättrade IT-system kunna förbättra processen och göra att kapaciteten i systemet nyttjas effektivare än idag. Trafikverket har under ett antal år utlovat förändringar i kapacitetstilldelningen som är tänkta att förbättra processen, men dessa löften har än så länge inte infriats. Transportstyrelsens rekommendation är dock att Trafikverket ges möjlighet att slutföra sina projekt innan en större reform av kapacitetstilldelningen övervägs.

I Stelacons rapport framkommer att vissa godstransportköpare upplever att statligt ägda Green Cargo åtnjuter vissa fördelar vad gäller tilldelning av kapacitet. Transportstyrelsen har i sin tillsyn inte funnit några tecken på att Green Cargo, eller någon annan godsoperatör för den delen, skulle särbehandlas eller få fördelar i kapacitetstilldelningen. Det ligger därför nära tillhands att misstänka att det godstransportköparna upplever som fördelar för Green Cargo i första hand är resultatet av att de är den största aktören vad gäller godstransporter på järnväg.

Trafikverket har tagit fram material som på ett förhållandevis enkelt sätt förklarar hur tilldelning av kapacitet fungerar.¹¹ Kapacitetssituationen följs även upp i myndighetens årsredovisning och fördjupas i en särskild rapport.¹² Vår uppfattning är därför att det material som behövs för att skapa förståelse för hur kapacitetstilldelningsprocessen fungerar redan finns framtaget. Eventuellt kan materialet behöva kommuniceras tydligare och bli lättare att hitta för den som önskar ta del av det.

3.3 Myndigheters ansvar att förenkla för operatörerna att bedriva konkurrenskraftig affärsverksamhet

”Stelacon rekommenderar Transportstyrelsen och Trafikverket att analysera hur godstransportmarknaden påverkas av prisjusteringar, befintliga myndighetsprocesser samt nuvarande lagar och regleringar. Företrädesvis bör en sådan analys inte fokusera på varje reglering var för

¹⁰ Transportstyrelsen 2016 Kapacitetstilldelning på järnvägen – samhällsekonomisk effektivitet och Transportstyrelsens tillsyn.

¹¹ <http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/jarnvag/tagplan-att-skapa-tidtabeller-for-tag/>.

¹² Trafikverket Rapport 2016:038 Järnvägens kapacitet 2015.

sig utan snarare se alla regleringar samtidigt och ge en bild av dess totala marknadspåverkan.”

Genom marknadsövervakning följer Transportstyrelsen marknaderna för gods- och persontransporter inom samtliga trafikslag. Genom detta byggs en kunskap om marknadernas funktionssätt upp som kan skapa en förståelse för vilka behov de olika marknaderna har och vilka regler och avgifter som påverkar deras verksamhet. Detta ser vi som ett effektivt sätt att bygga upp och ha en bestående förståelse för marknaderna. Utöver detta involveras branschen i samband med framtagande eller omarbetningar av regelverk som kan påverka aktörernas verksamhet.

Det är värt att i sammanhanget påminna om att utvecklingen för godstransporter i hög utsträckning är beroende av utvecklingen inom de sektorer som skapar behov av transporter, det vill säga bland godstransportköparna och deras kunder. Utveckling inom olika sektorer kan påverka efterfrågan rejält, särskilt om det sker förändringar inom sektorer som i hög utsträckning nyttjar järnvägstransporter såsom stål- och skogsindustrierna. Det finns således fler aspekter än regler och avgifter som har påverkan på förutsättningarna för marknadernas aktörer.

3.4 Utveckling av befintliga affärsmodeller

”Stelacon rekommenderar operatörer att utreda möjligheterna att erbjuda sin kunder bättre affärsmodeller med delad risk. Affärsmodellerna bör innehålla större andel rörliga kostnader för kunderna, större flexibilitet, samt att det finns intresse att fylla tomma tåg genom omloppskunder.”

Marknaden för godstransporter på järnväg är en marknad med små marginaler där möjligheterna att tjäna pengar visat sig vara begränsade. Även om marknaden de senaste åren växt vad gäller omsättning har företagens rörelsemarginaler varit små jämfört med både järnvägsföretag som kör persontrafik och åkeriföretag.¹³ Konkurrensen mellan företagen är hård och det finns även en omfattande konkurrens med godstransporter på väg. Den begränsade kapaciteten och konkurrensen om den gör att företagen som transporterar gods på järnväg arbetar i en tuff bransch med snäva ramar. Detta sammantaget kan göra att företagen ser begränsade möjligheter att utveckla sin verksamhet och möta sina kunders behov och önskemål.

Samtidigt som dessa förutsättningar begränsar järnvägsföretagens möjligheter behöver de även klara av att se vad de kan göra inom dessa ramar. Även om godstransportköparna önskar att det fanns möjlighet till större flexibilitet inser de att det är något som i hög grad ligger utanför järnvägsföretagens kontroll. I studien lyfts dock ett flertal områden där det

¹³ Transportstyrelsen 2017 Transportmarknaden i siffror 2016.

finns möjlighet för järnvägsföretagen att åstadkomma förbättringar. Det rör bland annat att förbättra information och kommunikation vid störningar och att se till att godstransportköparna vet vilka vagnar som järnvägsföretaget avser använda för att transportera köparnas varor. Detta är förbättringar som borde vara möjliga att genomföra utan alltför stora insatser och som sannolikt skulle förbättra relationerna till kunderna, vilket kan göra att de fortsätter använda järnvägen för sina transporter.

Möjligheten och viljan att fördela risker på olika sätt kan skilja mellan olika järnvägsföretag och godstransportköpare. Det är därför viktigt att järnvägsföretagen har en bra dialog med sina kunder för att förstå deras behov och vad som gör att de väljer järnvägstransporter och vad företagen behöver leva upp till för att behålla dessa kunder. En sådan flexibilitet kan även göra järnvägstransporter attraktiva för fler godstransportköpare än vad som är fallet idag. Förståelsen för kundernas behov är central för att kunna erbjuda en lösning som på ett smidigt sätt möter kundernas behov.

4 Slutsatser

Utifrån de resultat som lyfts fram och bemötandet av Stelacons rekommendationer presenterar Transportstyrelsen ett antal slutsatser av arbetet med att undersöka godstransportköparnas syn på järnvägsmarknaden.

4.1 Punktligheten mellan bangårdar påverkar järnvägens attraktivitet

Ett flertal godstransportköpare upplever det som opålitligt att transportera varor på järnvägen. Den bristande punktligheten inom järnvägssektorn är en bidragande orsak till detta. Samtidigt menar järnvägsföretagen att de trots bristande punktlighet i systemet klarar av att leverera kundernas varor i tid. Att slutkunderna får sina leveranser som planerat ses ibland som ett argument för att det är irrelevant att mäta punktligheten mellan bangårdar, eftersom det i regel inte är det intressanta. Det som då glöms bort är att punktligheten mellan bangårdar kan spela roll för hur lång tid en transport beräknas ta totalt, vilket i sin tur får betydelse för hur attraktivt det blir för godstransportköparna att från början se järnvägstransporter som ett alternativ. Med högre punktlighet kan ledtider minskas och järnvägen göras tillgänglig även för mer tidskänsliga varor. Att arbeta för förbättrad punktlighet i järnvägssystemet behöver därför fortsatt vara ett prioriterat område för att öka godstransportköparnas tilltro till järnvägen och dess förmåga att leverera det kunderna efterfrågar.

4.2 Dyrare järnvägstransporter flyttar godset till vägarna

Godstransportköparna upplever att järnvägstransporter blivit dyrare, inte minst relativt vägtransporter. Då priset spelar en avgörande roll för valet av transportslag är detta en utveckling som inte gynnar möjligheterna till överflytt av gods från väg till järnväg. Företagen vittnar om att utvecklingen snarare lett till att transporter har flyttats från järnväg till väg. I takt med att banavgifterna höjs riskerar denna utveckling att fortgå. Eventuella prishöjningar kopplade till åkerinäringen kan dock minska den relativa kostnadsökningen. De åtgärder som hittills vidtagits har inte varit tillräckliga för att göra godstransporter på järnväg attraktiva nog för att locka över transporter från vägsidan. Det kommer därför sannolikt att behövas ytterligare insatser från såväl järnvägsföretag som från politisk nivå för att godstransporter på järnväg ska bli ett alternativ för fler godstransportköpare.

4.3 Alla tjänar på färre tomtransporter

Godstransportköparna uppfattar det som problematiskt att de tvingas betala inte bara transporten av sina egna varor, utan även tomtransporten efter leverans. Ett sätt att minska detta problem, som det på vissa håll redan arbetas med, är att skapa omlopp för att minimera behovet av tomtransporter. Det ligger i alla inblandade parter intresse att minska antalet tomtransporter i järnvägssystemet. Köparna skulle tjäna på det genom att de skulle få lägre transportkostnader. Järnvägsföretagen skulle nyttja sin fordonsflottas kapacitet på ett bättre sätt och kan sannolikt få bättre betalt för varje transport. För samhällets del innebär färre tomtransporter att kapaciteten i systemet kan nyttjas mer effektivt. Det onödiga slitaget som uppstår till följd av tomtransporter kan också minska, vilket gör kostnaderna för underhåll av anläggningen mer lönsamma. Bättre nyttjad kapacitet kan dessutom leda till positiva effekter ur ett miljöperspektiv, såsom att onödigt buller kan minska och behovet av lastbilstransporter kan sjunka. Således finns vinster att göra för alla inblandade parter. Utifrån denna insikt bör det finnas en grund för att utveckla samarbeten som leder till ett minskat antal tomtransporter.

4.4 Störningsinformation i rätt tid och på rätt sätt

Att det inträffar störningar i järnvägssystemet är ofrånkomligt. När sådana inträffar vill godstransportköparna få information om vad störningen innebär för att kunna bedöma vad den får för konsekvenser för dem. De godstransportköpare som intervjuats menar att den störningsinformation de får av järnvägsföretagen i dagsläget inte räcker till. De får inte veta var transporten befinner sig och informationen är formulerad på ett för dem obegripligt sätt. Det bör vara möjligt för järnvägsföretagen att ta reda på exakt vad deras kunder vill veta, hur de vill få informationen samt se över

hur den formuleras. Det är viktigt för operatörerna att hålla i åtanke att de som köper transporttjänster inte kan förväntas vara experter på järnväg och vara bekanta med exempelvis fackuttryck. Genom insatser av denna typ kan järnvägsföretagen bidra till att kunderna känner ett större förtroende för järnvägstransporter och därigenom överväger att nyttja sådana i högre utsträckning.

5 Fortsatt arbete

Transportstyrelsens förhoppning är att de resultat som presenteras i denna rapport kan nyttjas som inspel i en dialog mellan ett flertal aktörer kring hur järnvägen kan utvecklas och hur godstransportköparnas behov och önskemål kan tillvaratas. Inom myndigheten sprids resultaten för att kunna nyttjas i exempelvis regelarbeten och för att få förståelse för vad olika ingrepp kan få för konsekvenser för transportföretagens kunder.

Då SERA-direktivet ställer krav på Transportstyrelsen att minst vartannat år rådfråga företrädare för godstransportköpare om deras syn på järnvägsmarknaden finns det anledning att återkomma till detta framöver. Vilken metod som då används är inte givet. Den metod som använts i år kommer att utvärderas. Efter det kommer beslut att fattas om hur kommande undersökning ska genomföras.

SERA-direktivets krav gäller även resenärer, som också ska tillfrågas om deras syn på järnvägsmarknaden. Därför kommer en undersökning bland dem att utföras under 2017.



Kartläggning av godstransportköparnas syn på järnvägsmarknaden

November 2016

Sammanfattning

Transportstyrelsen är genom det så kallade SERA-direktivet ålagda att regelbundet rådföra företrädare för användare av godstrafik på järnväg i syfte att ta hänsyn till deras syn på järnvägsmarknaden. Transportstyrelsen har därför bitt Stelacon att genomföra en studie med det primära syftet att få en uppfattning om hur godstransportköparna ser på järnvägsmarknaden och därigenom få ett underlag till vilka frågor som de anser behöver prioriteras framöver.

En sammantagen bild från de intervjuer som har genomförts är att företagen till övervägande del är positivt inställda till järnvägstransport. Nyttor ses både i kostnadseffektiviteten av långa och tunga transporter och för miljön. Många vill gärna utöka sin transport på järnväg och ser det som en viktig komponent i Sveriges framtida industri.

Även om företagen är positivt inställda till järnväg som transportsätt uppger företagen att de minskar sina transporter på järnväg. De brister som nämns i intervjuerna handlar om infrastruktur och underhåll, avgiftsstrukturer samt önskemål om ökad flexibilitet, marknadsanpassning och tydlighet från såväl myndigheter som operatörer. En del brister är av regional karaktär, vilka främst rör infrastrukturella begränsningar och upplevda kapacitetsproblem i norra Sverige.

Stelacon rekommenderar svenska transportmyndigheter att

- skyndsamt arbeta för att svensk industri ska få ökad tillförlitlighet och tilltro till järnvägstransporter genom trovärdiga och långsiktiga underhållsplaner och dess genomförande,
- tydligt kommunicera hur tilldelning av kapacitet på järnvägen går till. Stelacon är i dagsläget inte insatt i exakt hur tilldelningsprocessen går till, men eventuellt kan det behövas en ökad öppenhet och transparens i förloppet för att ytterligare förändra bilden av att marknaden är något skev,
- analysera hur godstransportmarknaden påverkas av prisjusteringar, befintliga myndighetsprocesser samt nuvarande lagar och regleringar.

Stelacon rekommenderar svenska godstransportoperatörer att

- utreda möjligheterna att erbjuda sina kunder bättre affärsmodeller med delad risk. Affärsmodellerna bör innehålla större andel rörliga kostnader för kunderna, större flexibilitet, samt att det finns intresse att fylla tomma tåg genom omloppskunder.

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	2
1. Inledning och syfte	4
2. Metod och tillvägagångssätt.....	5
2.1. Urval av intervjuobjekt.....	5
2.2. Intervjufrågor	6
3. Bakgrund om järnvägsmarknaden	7
3.1. Typer av godstrafiktransporter	7
3.2. Marknadsfördelningen av godstågsoperatörer	8
3.3. Punktlighet	9
4. Resultat.....	10
4.1. Hur företag väljer godstransport	10
4.2. Marknadsrelaterade hinder och möjligheter.....	11
4.2.1. Järnvägens marknadsrelaterade fördelar	12
4.2.2. Konkurrenssituationen för godstransportmarknaden på järnväg	13
4.2.3. Myndigheters inverkan på godstransportmarknaden.....	15
4.2.4. Behov av att uppdatera affärsmodeller och kommunikation gentemot godstransportköpare.....	16
4.3. Infrastrukturella problem och möjligheter	17
5. Rekommendationer för en konkurrenskraftig järnvägstransportsmarknad..	21
5.1. Ökad tillförlitlighet, pålitlighet och långsiktighet.....	21
5.2. Förändra bilden av hur spelreglerna fungerar på godstransportmarknaden	21
5.3. Myndigheters ansvar att förenkla för operatörerna att bedriva konkurrenskraftig affärsverksamhet.....	22
5.4. Utveckling av befintliga affärsmodeller	22
6. Bilaga 1- Intervjuguide.....	24

1. Inledning och syfte

Europeiska Unionen (EU) har länge haft ambitionen att harmonisera regelverken på järnvägsområdet inom unionen. Målsättningen har varit att skapa en gemensam transportmarknad där järnvägen är en viktig del. Vägen till en gemensam europeisk järnvägsmarknad har visat sig vara lång och i många länder är marknadsinslagen på järnvägsområdet mycket begränsade.

Det så kallade SERA-direktivet har som uttalat syfte att förenkla, förtydliga och i viss mån modernisera EU-regleringen på järnvägsområdet som härrör från det första järnvägspaketet. Regleringen i direktivet är framförallt en marknadsreglering, vilket innebär att den tar sikte på aktörerna på marknaden och vilka krav som ställs på dessa.

I SERA-direktivets artikel 56.7 framgår att regeringsorganet ska leva upp till bestämmelsen om att:

”Regeringsorganet ska regelbundet, och i vart fall minst en gång vartannat år, rådfråga företrädare för användare av järnvägstjänster för godstransport och persontrafik i syfte att ta hänsyn till deras syn på järnvägsmarknaden.”

Det är inte närmare reglerat hur Transportstyrelsen, som är det svenska regeringsorganet, ska gå tillväga för att leva upp till direktivets krav. Transportstyrelsen har därför bett Stelacon att genomföra en studie med det primära syftet att få en uppfattning om hur godstransportköparna¹ ser på järnvägsmarknaden och därigenom få ett underlag till vilka frågor som behöver prioriteras framöver. Transportstyrelsen önskar även att materialet som samlas in ska vara av intresse för myndigheten som helhet samt för såväl köparna själva som för järnvägsföretagen.

¹ Godstransportköparna är detsamma som användare av järnvägstjänster för godstransport.

2. Metod och tillvägagångssätt

Undersökningen har genomförts med hjälp av intervjuer då aktörerna på marknaden representerar olika branscher och därmed kan ha olika förutsättningar för och krav på transportlösning. Intervjuer som fördelas på specifikt intressanta segment inom målgruppen ger möjlighet att systematisera information om attityder och förbättringspotentialer inför framtida utveckling av järnvägsmarknaden.

2.1. Urval av intervjuobjekt

Som tidigare nämnts är målgruppen för studien godstransportköpare, det vill säga företag som köper järnvägstransporter för att transportera varor. Gruppen är förhållandevis avgränsad då det finns vissa varor som är mer lämpliga att transportera på järnväg än andra. I dialog med branschföreningar och Transportstyrelsen har Stelacon identifierat att ca 20 intervjuer med företag som företräder 10 olika branscher bör ge tillräckligt underlag för att dra väl underbyggda slutsatser. I målgruppen ingår branscher som är stora köpare idag (exempelvis järn- och stålindustri och skogsindustri), men även målgrupper som kan vara betydelsefulla ur ett framtida perspektiv (exempelvis dagligvaruhandel).

Vidare finns det ett antal branschorganisationer som har inkluderats i undersökningen. Stelacons erfarenhet visar att branschorganisationer ofta ger en övergripande och samlad bild av situationen i respektive bransch och återger generella behov och trender inom sitt område. Urvalet i undersökningen har därför utgått ifrån fördelningen enligt Tabell 1 nedan.

Tabell 1: Antal företag per bransch.

Bransch	Antal intervjuer
Pappers-/massaindustri	3
Sågverk-/Träindustri	2
Jordbruksprodukter	1
Bilindustri	1
Dagligvaruhandel	2
Järn- och stålindustri	4
Post- och transportindustri	2
Verkstadsindustri	1
Kemisk industri	2
Petroleumprodukter	1
Branschorganisation	4
Totalt	23

Företagen har valts ut för att representera alla de branscher som transporterar gods på järnvägsnätet i Sverige. Hänsyn har även tagits till företagsstorlek och geografisk hemvist, för att på så sätt säkerställa att intervjuerna ger en så heltäckande bild som möjligt.

2.2. Intervjufrågor

Djupintervjuerna har utgått från en i förväg utarbetad intervjuguide, som återfinns finns i bilaga 1. Frågorna har utformats i samråd med Transportstyrelsen. Antalet övergripande frågeområden uppgår till tre stycken

- Vad som styr val av transportmedel
- Marknadsrelaterade hinder och möjligheter
- Infrastrukturella problem och möjligheter

Frågeställningarna om vad som styr val av transportmedel utgår ifrån köparnas behov av tågtransporter och här beaktas aspekter som exempelvis tillförlitlighet, pris och punktlighet samt hur marknaden fungerar idag med avseende på dessa aspekter. Vidare diskuteras upplevda brister i transportsystemet och vad som behöver förändras för att åtgärda bristfällig funktion. I det sista frågeområdet återfinns frågeställningar som syftar till att fånga godstransportköparens bild av marknadssituationen idag och dennes bild av konkurrensförhållanden på marknaden.

Det bör poängteras att frågeställningarna i vissa fall har riktats in eller preciserats utifrån intervjupersonens intresse, kompetensområde samt i vilken omfattning företaget transporterar gods på järnväg. Därigenom har intervjuerna antagit en semistrukturerad utformning, vilket innebär att vissa av de följdfrågor som har ställts inte nödvändigtvis återfinns i den bifogade intervjuguiden. Detta har dock inte påverkat resultatet.

3. Bakgrund om järnvägsmarknaden

Marknaden för godstrafik på järnväg har enligt Trafikverket haft en positiv utveckling under 2000-talet till följd av större andel containertrafik, nya operatörer med andra affärsupplägg samt ökade dieselpriiser som påverkar lastbilstrafiken². Ett resultat har varit ökade järnvägstransporter av gods i tonkilometer³ under perioden. Däremot har utvecklingen inte varit stadigt uppgående under hela perioden och de senaste åren visar snarare på en minskning⁴.

Godstransporter på järnvägsnätet i Sverige är koncentrerade till ett antal stråk på stambanorna och särskilda godsstråk såsom Malmbanan och Bergslagsbanan. Förutom de större stråken transporteras gods i sidobanor och i kapillärnätet (industribanor eller hamnspår). En viktig funktion för dessa mindre banor är att de är uppställnings- och anslutningsspår, och därmed har stor betydelse för transporten till och från hamnar och industrier⁵.

I detta avsnitt redogörs övergripande för hur järnvägsmarknaden för godstrafik ser ut. Först beskrivs olika typer av godstrafik och därefter hur marknadskoncentrationen ser ut för de transportföretag som verkar på järnvägstransportmarknaden.

3.1. Typer av godstransporter

Godstransport på järnväg kan delas in i fyra olika typer av godstrafik. Dessa inkluderar systemtåg, vagnslast, kombitåg samt transport på Malmbanan.

Systemtåg avser en enhetlig godstransport av en och samma godstransportköpare, där rangering och sortering av vagnar kan undvikas under färdens gång. Systemtåg är ofta integrerade i ett företags logiska struktur med specialanpassade vagnar och tågupplägg. Ofta går tunga transporter med systemtåg och det mest framträdande systemtågupplägget i Sverige är Malmbanetransporterna i Norrland. Övriga godsslag som transporteras med systemtåg är timmer, torv, flis och petroleumprodukter⁶. Enligt Trafikanalys ökar systemtågstransporter och omfattar allt fler varugrupper.

Kombitåg utgör ett system av gods som lastats på en container, lastbilstrailer eller annan standardiserad lastbärare vilket möjliggör överflyttning till och från andra trafikslag (lastbil eller fartyg), så kallad intermodaltransport. Kombitåg används ofta för lättare transporter⁷.

Vagnslast består av transporter med en eller flera vagnar från olika godskunder. Systemet kräver i motsats till både system- och kombitransporter ett nätverk av rangerbangårdar för transporter till och från ett större antal avsändare och mottagare. På rangerbangårdar delas vagnarna upp beroende på destination och sätts ihop till nya tåg. Vagnslasttransport är enligt Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) förenat med ett större risktagande då olika företag inte har en jämn produktion vilket försvårar ambitionen att nå en hög fyllnadsgrad⁸.

² Kapacitetsbrister på järnvägsnätet 2015 och 2021 efter planerade åtgärder. Trafikverket. (2011).

³ Tonkilometer är den sammanlagda reslängden för allt gods.

⁴ Transportmarknaden i siffror- Översikt av utvecklingen på marknaderna för väg- och järnvägstransporter. Transportstyrelsen. (2016).

⁵ Förutsättningar för godstransporter- en intressentundersökning. WSP. (2016).

⁶ Godstransporter i Sverige- en nulägesanalys. Trafikanalys. (2016).

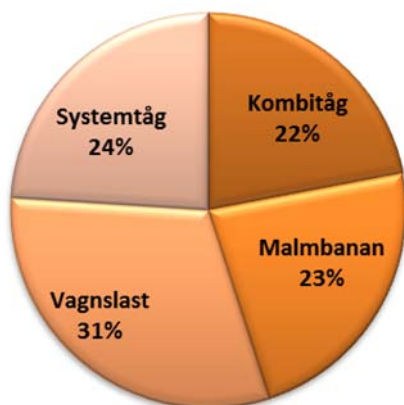
⁷ Järnväg 2050 – Näringslivets godstransporter. SWECO. (2016).

⁸ Godstransportmarknaden på järnväg. Statens väg- och transportforskningsinstitut. (2015).

Systemtågen dominerar i norra Sverige och Bergslagen, medan kombitrafiken är vanligare på dubbelspåriga stråk i södra Sverige. Vagnslasttrafiken är däremot relativt jämt spridd över hela landet och på flera stråk är det den enda typen av godstrafik.

Enligt en rapport från Sweco står godset i kombitrafik för 22 procent av transportarbetet, Malmбанan för 23 procent, vagnslasttrafik 31 procent och systemtåg 24 procent⁹. Procentsatserna är uträknade utifrån tonkilometer (tonkm), se Figur 1.

Figur 1. Olika transportsätt för järnvägstransporter och deras andelar av transportarbetet¹⁰.



Enligt Figur 1 är vagnslast det transportsätt som har störst andel av godset på järnväg. Fördelningen kan inte direkt översättas till antal företag, eftersom vissa företag till exempel anger att de både har systemtåg och vagnslast.

3.2. Marknadsfördelningen av godstågsoperatörer

Operatörer är de företag som har tillstånd att köra tåg och därmed säljer transporttjänster till de företag som vill transportera gods på järnväg. Antingen kör operatören bara loken och företaget eller en tredje part äger vagnarna eller så äger operatören alla vagnar och hyr ut dem till företagen.

Den svenska järnvägsmarknaden för gods avreglerades fullt ut 1996. Trenden visar en relativt långsam övergång till fristående operatörer som tog fart först cirka 10 år efter avregleringen. De större fristående operatörernas marknadsandel mätt i tonkm ökade från tre procent år 2005 till 26 procent år 2014¹¹.

År 2014 fanns totalt 14 företag som hade tillstånd att genomföra godstransporter¹². Dessa kan enligt VTI delas in i fyra kategorier,

1. LKAB Malmtrafik AB,
2. Statliga järnvägsföretag (Green Cargo),
3. Fristående järnvägsföretag med fler än 20 anställda,
4. Fristående järnvägsföretag med färre än 20 anställda.

⁹ Järnväg 2050 – Näringslivets godstransporter. SWECO. (2016).

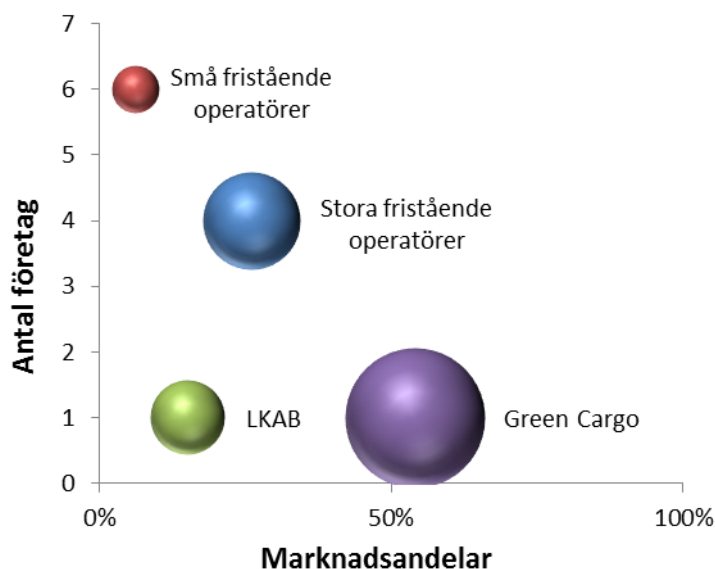
¹⁰ Stelacons egen bearbetning utifrån data: Ibid.

¹¹ Godstransportmarknaden på järnväg. Statens väg- och transportforskningsinstitut. (2015).

¹² Transportmarknaden i siffror- Översikt av utvecklingen på marknaderna för väg- och järnvägstransporter. Transportstyrelsen. (2016).

Marknadskoncentrationen illustreras i Figur 2. Storleken på bubblan illustrerar hur stor marknadsandel varje kategori har, där större bubbla indikerar större marknadsandel.

Figur 2. Fördelning av marknadskoncentration bland operatörer¹³.



De olika operatörernas andelar av godstransportarbetet har uppskattats av VTI med hjälp av Trafikverkets uppgifter om betalda spåravgifter, då spåravgifter betalas per bruttotonkilometer. Enligt Figur 2 kan vi avläsa att trots avregleringen för 20 år sedan har det statligt ägda bolaget Green Cargo fortfarande en betydande marknadsandel (54 procent) mätt i tonkm.

Mätt i andel av den totala omsättningen på marknaden, ser fördelningen liknande ut. År 2014 svarade Green Cargo för cirka 60 procent av omsättningen¹⁴.

3.3. Punktlighet

Trafikverket mäter godstrafikens punktlighet utifrån tiden för tågets ankomst till bangården. Den samlade statistiken redovisas som den andel tåg som har anlänt till slutstationen inom fem minuter efter ankomsttiden enligt tidtabell. Punktligheten var cirka 78 procent för godstrafik under 2015 och den påverkas främst av underhåll och upprustning av infrastruktur¹⁵. Den avgörande kvaliteten för näringslivets godstransporter är däremot leverans till slutkund, exempelvis en hamn eller annan mottagningsenhet. Trafikverkets punktlighetsstatistik innefattar inte detta och det finns ingen annan samlad statistik då det ingår i avtalet mellan godstransportköpare och godsoperatör.

¹³ Stelacons egen bearbetning utifrån data: Godstransportmarknaden på järnväg. Statens väg- och transportforskningsinstitut. (2015).

¹⁴ Transportmarknaden i siffror- Översikt av utvecklingen på marknaderna för väg- och järnvägstransporter. Transportstyrelsen. (2016).

¹⁵ Trafikverkets årsredovisning. (2015).

4. Resultat

Det samlade resultatet från intervjuerna visar att företagen till övervägande del är positivt inställda till järnvägstransporter. Nyttor ses både i kostnadseffektiviteten av långa och tunga transporter och för miljön. Många vill gärna utöka sina transporter på järnväg och ser det som en viktig komponent i Sveriges framtida industri.

”Superspännande bransch för att öka Sveriges konkurrenskraft. Det finns fantastiska möjligheter att göra något.” – Företag inom jordbruksbranschen.

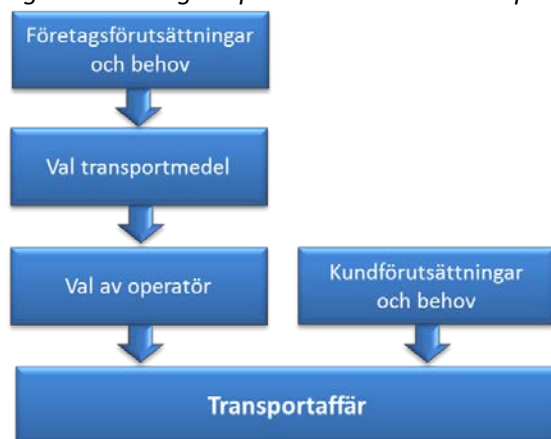
Även om företagen är positivt inställda till järnväg som transportsätt uppger de att de minskar sina transporter på järnväg. Merparten av de brister och möjliga åtgärder som belystes av intervjupersonerna är på en övergripande nivå och berör ämnen såsom infrastruktur och underhåll, avgiftsstrukturer samt önskemål om ökad flexibilitet, marknadsanpassning och tydlighet från såväl myndigheter som operatörer. En del brister är av regional karaktär, vilka främst rör infrastrukturella begränsningar och upplevda kapacitetsproblem i norra Sverige.

Detta avsnitt återger vad som framkommit under samtalen med företagen. Inledningsvis beskrivs hur företagen väljer godstransport och varför de väljer tågtransport. Därefter fördjupas företagets syn på marknadsstrukturen, konkurrensförhållanden, myndigheters roll och infrastrukturella förhållanden.

4.1. Hur företag väljer godstransport

Valet av transportmedel är enligt företagen en komplex process där flera aspekter spelar in. Övergripande är pris den viktigaste aspekten, givet att företaget kan välja att transportera varor med olika transportmedel. Förenklat kan valet av transportmedel beskrivas som en process (se Figur 3) med olika trappsteg, där andra aspekter förutom pris spelar in i ett eller flera av stegen. Vilken betydelse dessa aspekter har för valet av transportsätt belyses i senare avsnitt.

Figur 3: Företagens process vid val av transportmedel¹⁶.



Transportaffären påverkas såväl från utbuds- som efterfrågesidan, enligt Figur 3. Till vänster i figuren illustreras utbudssidan med företagets förutsättningar och behov, val av transportmedel och val av operatör för transportmedlet. Till höger i figuren illustreras

¹⁶ Stelacons bearbetning utifrån samtal med företagen.

efterfrågesidan, vilket innebär att den slutliga affären även påverkas av kundens (köparen av produkten) förutsättningar och krav.

På utbudssidan utgår företagen först från sina aktuella **förutsättningar och behov**. Detta innebär strukturella aspekter såsom infrastruktur och företags geografiska position eller typ av last- eller mottagningsterminal. Vissa företag har specialbyggda terminaler för att frakta eller ta emot ett särskilt transportmedel. Behov avser huruvida företaget har särskilda preferenser för transportmedel samt med vilken frekvens de behöver transportera. Den aspekt som företag ofta anger som en viktig preferens är miljöaspekten.

Steg två är **val av transportmedel**. Givet tidigare ställningstagande har varorna som ska transporteras stor betydelse, i form av volym, tyngd samt typ av produkt. Vissa företag har inget alternativ vid val av transportmedel, då deras varor är för tunga eller måste fraktas på ett specialanpassat sätt som endast är möjligt med en viss typ av transportmedel. Dessutom påverkas valet av transportmedel av hur långt varorna ska transporteras och mellan vilka destinationer. För vissa sträckor kan det behövas intermodala transporter med exempelvis lastbil och tåg. Vid intermodala transporter måste även kostnader och tid för omlastning beräknas som en del av transportaffären. De aspekter som företag ofta anger är viktiga i detta steg är ledtid, snabbhet, punktlighet och effektivitet. Ledtid innebär den tid det tar för produkterna att nå kunden från och med att de lastats. Snabbhet är helt enkelt hur lång tid transporten tar och punktlighet är hur väl transportmedlet kan transportera varorna i tid enligt tidtabell. Effektivitet avser bland annat hur effektivt transportmedlet är vad gäller företagets volym och tyngd på varor som ska transporteras. Två andra aspekter som dessutom spelar in i detta steg är också viktiga i nästa. Dessa är tillförlitlighet och anpassningsbarhet. Tillförlitlighet rör företagets tilltro till transportmedlet, hur säkra de känner sig på att transportmedlet kan leverera varor säkert och i bestämd tid. Anpassningsbarhet handlar om hur enkelt det är för transportmedlet att anpassa sig utefter företagets behov. Om efterfrågan av transporter ändras ofta för ett företag, behöver de ett transportmedel som kan anpassa sig till deras behov och vara flexibelt.

Sista steget på utbudssidan är **valet av operatör**. Här spelar enligt tidigare resonemang anpassningsbarhet och tillförlitlighet in. Att operatören är anpassningsbar till företagets behov är en viktig aspekt enligt företagen. I de fall som omlastning behövs mellan olika transportmedel måste det kunna gå smidigt och operatören ska kunna erbjuda en helhetstransport från start till slutdestination. En annan viktig aspekt är tillförlitlighet. Precis som att tillförlitlighet har betydelse vid val av transportmedel menar företagen att denna aspekt även spelar in vid val av operatör. Företagen vill ha tilltro till operatören och lita på att den säkert och smidigt transporterar varorna hela vägen i utsatt tid.

Slutligen kan kunden ställa **krav på hur transporten ska levereras**. De som köper varor har på samma sätt som företagen olika förutsättningar för mottagning av leverans. I vissa fall måste därför företagen anpassa transporten efter kundens förutsättningar och behov.

4.2. Marknadsrelaterade hinder och möjligheter

En effektiv marknad har jämvikt mellan det som produceras och konsumenternas preferenser. Godstransportköparnas preferenser och betalningsvilja ska i en effektiv marknadssituation reflekteras i den järnvägsgodstrafik som bedrivs.

4.2.1. Järnvägens marknadsrelaterade fördelar

Enligt tidigare resonemang är pris den mest avgörande aspekten när företag väljer transportmedel. Företag upplever tågtransport vara det mest prisvärda alternativet vid:

- Transport mellan två mottagningsenheter med anknytande tågräls
- Långa transporter
- Tunga transporter
- Stora volymer
- Då transport i systemtåg är möjlig
- Då transport uteslutande kan ske på stambanorna

När både företag och slutkund har anläggningar som är byggda för att skicka och ta emot tågtransport, är järnvägstransport ofta det effektivaste alternativet prismässigt. Om omlastning behövs för en del av sträckan är det inte säkert att tågtransport används alls. Omlastningen vid intermodala transporter kan enligt företagen vara väldigt omständlig, kostsam och ibland tål produkterna inte en omlastning. Det är framförallt stora och tunga transporter som är omständiga och dyra att lasta om.

"Järnväg är ett effektivt sätt att transportera stora mängder gods. Ekonomiskt vid stora volymer." – Företag inom pappers- och massaindustrin.

Varor som ska en längre sträcka är också prismässigt effektivt att transportera på järnväg. Anledningen till detta menar företagen är att mycket varor kan lastas i en transport, jämfört med exempelvis lastbil, och därför blir transporten effektiv.

"Det är lättare att svara på varför företag inte väljer tågtransport vid tunga och långa transporter. Företagen som inte väljer tågtransport i dessa lägen gör det på grund av att omlastning krävs och att omlastning är väldigt dyrt för tunga transporter." – En av branschorganisationerna.

Tågtransporten är särskilt priseffektiv när transporten kan gå på stambanorna och i systemtåg. Företagen upplever stambanorna som effektiva och att transporter där ofta går snabbt utan störningar. Systemtåg är enligt tidigare resonemang effektivt då tåget kan undvika stopp mellan startpunkt och destination.

Enligt företagen är miljöaspekten en drivande faktor till att välja tågtransport. Dessutom kan företagens kunder ibland kräva att varorna transporteras på järnväg.

"En stor anledning till att vi väljer tågtransport är miljöaspekten, men också kostnaden och ledtiden. Järnvägen har de möjligheterna i vissa geografiska områden. Vi skulle vilja transportera mer på järnväg." – Företag inom post- och transportindustrin.

Företag inom alla branscher uppger att miljö är en betydelsefull fråga för dem och att hållbara transporter är en viktig komponent. Därför vill företag transportera mer på järnväg. Däremot är tågtransportens prismässiga konkurrenskraft inte tillräcklig idag på vissa sträckor och för vissa produkter, vilket medför att de inte ökar sin användning av järnvägstransport.

"Miljöaspekten är viktig, om det är prismässigt detsamma för bil och tåg väljer vi tåg." – Företag inom järn- och stålindustrin.

Företag upplever emellertid att marknaden för godstransport är splittrad. Utvecklingen de senaste åren anses ha varit positiv i bemärkelsen att fler aktörer har etablerat sig på

marknaden och att konkurrensen därmed har förbättrats. De nya aktörerna verkar ha insett vikten av ett ökat kundfokus. Däremot önskas fler starka aktörer då Green Cargo upplevs ha alltför stor marknadsmakt.

Tendenser på järnvägstransportmarknaden visar ett system där korta och mindre transporter (vagnslaster) knappt erbjuds av operatörer. Företag av alla storlekar vill utnyttja tågtransportens möjligheter för dessa typer av transporter, men det är inte prismässigt konkurrenskraftigt i jämförelse med andra transportmedel.

Överlag uppger de flesta företag att de har minskat sina transporter på järnväg. Det har de delvis gjort på grund av tidigare nämnda anledningar som sämre förutsättningar för vagnslasttransport.

4.2.2. Konkurrenssituationen för godstransportmarknaden på järnväg

Järnväg upplevs kontinuerligt förlora sin konkurrenskraft som transportmedel. Den relativa kostnadsökningen, ett företags dominans på marknaden samt infrastrukturella hinder driver den försämrade konkurrenskraften. Konsekvensen av den försämrade konkurrenskraften blir att företag får en minskad tilltro till järnvägstransport och därmed inte anpassar sina framtida investeringar för att kunna frakta med järnväg direkt från produktionsenheter.

Effekten av de relativa kostnadsökningarna för järnvägstransporter

Företagen upplever att de relativa kostnadsökningarna för att transportera gods på järnväg har ökat de senaste fem åren. Uppfattningen om kostnadsökningar styrks även av Trafikverkets planerade banavgiftshöjningar som innebär en ökning med över 200 procent fram till 2021 jämfört med 2010 års nivåer. Enligt de företag vi talat med innebär det att järnvägstransporter jämfört med lastbil tydligt tappar i konkurrenskraft.

”Vår ambition är att transportera mer på järnväg, men konkurrenskraften för järnvägssegmentet blir sämre och sämre om man jämför med annan transport. Ökade banavgifter gör det prismässigt sämre och det försvårar omflyttningen till mer på järnväg. Förutsättningarna finns helt enkelt inte fullt ut.” – Företag inom bilindustrin.

De ökade banavgifterna påverkar dock inte företag med stora varuvolymer där varorna transporteras direkt från fabrik till slutdestination via järnvägsnätet i lika stor utsträckning då transportsättet fortfarande anses konkurrenskraftigt. Men, vid mindre volymer, exempelvis enskilda vagnslaster, eller vid intermodala transporter anses järnvägstransporten bli alltför kostsam. Ett mindre företag uttryckte det på följande sätt:

”Järnvägstransporter har ökat kostnadsmässigt i relation till andra transportmedel. Priserna är inte lika konkurrenskraftiga längre, vi har redan minskat vår järnvägstransport till fördel för lastbil.” – Företag inom kemisk industri.

Marknadsfördelningens konkurrenspåverkan

Flera operatörer har ökat sin marknadsandel under de senaste åren, vilket företagen uppfattar som mycket positivt. Men det råder fortfarande obalans när de ska välja bland dessa. I grunden handlar det om hur konkurrensen ser ut mellan operatörer för olika typer av transporter samt vilka stråk transporter efterfrågas på. De mest kritiska aspekterna handlar om

- mindre transporter (vagnslaster)

- transport på stråk utanför stambanorna
- en uppfattning att övriga operatörer till viss del är förfördelade relativt Green Cargo i vissa aspekter, vilket hämmar konkurrensen.

Transport på stambanorna bedöms överlag fungera väl förutom när det gäller trängsel, vilket diskuteras i senare kapitel. Företagen som köper transporter utanför stambanorna, upplever två huvudsakliga problem. För det första har antalet rangeringar dragits ned, vilket innebär att tiden till kund för vissa företag har fördubblats. Ett av företagen menar att godset ibland kan få stå och vänta länge innan denna procedur genomförs. En konsekvens av detta är att företag upplever att det endast är Green Cargo som kör och har ett intresse av banor utanför stambanorna, vilket innebär att det inte finns någon priskonkurrens för att transportera i de stråken.

”Om vi vill transportera utanför stambanorna blir det svårt. Man måste börja tänka på kapillärbitarna av banan, det måste vara gynnsamt för Green Cargo att kunna leverera transport på denna!” – Företag inom jordbruksbranschen.

Green Cargo upplevs vara den enda operatör som erbjuder tjänster för detta segment. Det skapar, enligt intervjuade företag, problem vad gäller kundservicenivån. Exempelvis upplever ett av de mindre företagen att de tvingas anpassa sin produktion efter vilka vagnar Green Cargo skickar till dem. Konsekvensen för företaget blir att de antingen måste leverera vissa varor på annat sätt eller att de inte kan leverera exakt det som kunder efterfrågar.

”Green Cargo skickar olika vagnar och det vet man inte innan vagnarna kommer. Då blir produktionen lidande. Man kan därmed inte planera verksamheten i hur stora paket man producerar. Vagnarna håller också låg kvalitet.” – Företag inom sågverk/träindustrin.

När det gäller stora transporter, systemtåg eller hela kombitåg, längs stambanorna finns en delad uppfattning bland företagen om hur många operatörer det i praktiken finns att välja på. För systemtåg anser företag att det ofta finns flera operatörer att välja på, men att de flesta i slutändan ändå väljer Green Cargo.

”Teoretiskt finns det flera operatörer som verkar på marknaden, men praktiskt ofta bara en och det är Green Cargo.” – Företag inom kemisk industri.

Den primära anledningen till att företag säger sig välja Green Cargo som operatör oavsett alternativ, är att det kan innebära fördelar vad gäller antal tillgängliga tåglägen och prioritering av trafiken. Vidare menar de flesta stora företag, med mycket transport på järnväg, att de väljer Green Cargo för att de inte vill ta för stora risker.

”Det finns möjlighet att välja operatör, problemet blir att Green Cargo opererar bangårdar och att de prioriterar sig själva.” – Företag inom sågverk/träindustrin.

Green Cargo upplevs ha goda kontakter som kan ge fördelar för godstransportköparen och blir därmed det mest tillförlitliga alternativet. För kombitåg, som branscher framförallt inom dagligvaruhandel samt jordbruksprodukter använder sig av, anser företag att det endast finns Green Cargo att välja på. Anledningen till detta uppges vara att endast Green Cargo erbjuder den typen av transporter, vilket bedöms bero på att andra företag missgynnas allt för mycket.

Uppfattningen om hur järnvägstransportmarknaden ser ut strukturellt skiljer sig inte i någon större utsträckning åt mellan större och mindre företag eller beroende på hur mycket de transporterar. Skillnaderna som finns är att större företag upplever att de har en bättre dialog

med sin operatör och har möjlighet att ställa vissa krav. Mindre företag upplever inte att de har samma möjligheter att påverka och ställa krav på sin operatör.

Diskussionen mellan företagen och operatörerna börjar enligt branschorganisationer och företag generellt bli bättre för att lösa ovan nämnda problem. En av lösningarna har varit att bättre utnyttja intermodala transporter. En del företag framhåller att Green Cargo ofta hjälper dem att hitta intermodala lösningar med andra transportmedel än tåg utanför stambanorna, då tåget ofta tar lång tid och blir för dyrt.

Företagen i studien tycker att myndigheter i större utsträckning ska analysera effekten av ökade banavgifter samt prioritera stråk bortom stambanorna i sin underhållsbudget, dels för att göra det gynnsamt för fler operatörer att erbjuda tågtransport på dessa stråk och dels för att företag ska kunna transportera hela vägen med tåg.

4.2.3. Myndigheters inverkan på godstransportmarknaden

Tilldelning av tåglägen

Idag måste de flesta företagen beställa transport uppemot 1,5 år innan den ska genomföras. För konjunkturbaserade företag är det framtida behovet av transporter mycket svårt att bedöma. Flera företag önskar kortare ledtider då mycket hinner hända i branschen och affärerna under en så pass lång tidsperiod. En av branschorganisationerna anser att bättre utnyttjande av ad hoc-lägen skulle kunna fungera som ett komplement till de årliga beställningarna. Ad hoc-processen är en möjlighet för operatörer att ansöka om tider som fortfarande är lediga efter att den årliga tågplanen fastställts samt att ansöka om tåglägen som återlämnats. Enligt VTI behövs en snabbare och mer flexibel tilldelning av tåglägen både i den årliga tågplanen och i ad-hoc processen. Detta anses vara speciellt angeläget för godstrafiken vars efterfrågan kan variera snabbt med utvecklingen på marknaden¹⁷.

Trafikanalys har uppskattat nettoeffekten av antal framförda godståg till slutstation i förhållande till tågplan under en kalendermånad år 2016. Resultatet visar att antal framförda tåg var 22 procent lägre än i tågplanen och därmed uppstår en negativ nettoeffekt. De flesta förändringarna i trafiken sker tidigare än dygnet före planerad avgång och mer än hälften minst 40 dagar före avgång. En negativ nettoeffekt innebär att det finns outnyttjad kapacitet i ad-hoc processen.

”Det finns mycket kapacitet knuten som inte kommer ut på marknaden!”—Ett av de större företagen som vill transportera mer gods på järnväg.

Företagen i studien uppger att de behöver godsoperatörer som är mer flexibla gentemot dem eftersom behovet av transporter snabbt kan ändras. Trots att företag anser att Green Cargo inte är flexibla och att de är låsta vid sina tilldelade tåglägen varje år, uppger branschföreningen Tågoperatörerna att Green Cargo tillsammans med Trafikverket testat successiv tilldelning som komplement till årliga tågplaner. På så vis menar Tågoperatörerna att flexibilitet skapats gentemot företagen och att mer kapacitet erbjuds. Den långa tidsplaneringen skapar en bild hos företagen att tågtransport inte är flexibelt. Företag efterfrågar att operatörerna kan erbjuda fler transporter genom successiv tilldelning för att öka både flexibilitet och att järnvägens kapacitet utnyttjas på ett effektivare sätt.

¹⁷Godstransportmarknaden på järnväg. Statens väg- och transportforskningsinstitut.(2015).

Dialog med myndigheter

Företag har en splittrad syn på huruvida myndigheter lyssnar till deras behov eller inte. De flesta stora företagen uppger att de får sin röst hörd och att det är de som i stor utsträckning styr utvecklingen framåt. Mindre företag känner sig inte alls lika delaktiga. De upplever att det är svårt att få till en dialog med Trafikverket och Transportstyrelsen och uppger att de har svårt att veta var de ska vända sig vid problem.

Vidare tycker företagen att det är svårt för myndigheterna att få till åtgärder som gör skillnad. Företagen och branschorganisationerna upplever att myndigheter inte förstår hur godstransportmarknaden fungerar och att marknaden inte är anpassad efter aktörernas behov. Vissa företag upplever att myndighetsbeslut är dåligt förankrade i verkligheten och att det kan försvåra för företag och andra som opererar inom marknaden. Företag önskar att det utvecklas horisontella samarbeten mellan näringsliv, transportörerna, Trafikverket och Transportstyrelsen och att informationen generellt får bättre spridning.

Både små och stora företag uppger att det är krångligt att transportera på järnväg idag. Marknaden upplevs inte som flexibel och anpassningsbar. Enligt branschorganisationer väljer en del företag att inte transportera på järnväg på grund av mycket byråkrati och att järnvägstransport inte är flexibelt. Pappersarbetet för att ens få transportera gods på järnväg är ofta väldigt omfattande.

*”För att jag ska kunna använda järnväg så ska jag inte behöva vara specialist.” –
Medelstort företag inom kemisk industri.*

Vissa av de intervjuade företagen upplever att beslut om underhåll ofta drar ut på tiden, vilket drabbar företagen. Ett företag berättar om ett underhållsfel på en bro där de fick vänta i 8 månader innan felet åtgärdades, vilket tog endast 4 timmar. Konsekvensen blev att företaget känner en bristande tillförlitlighet till tågtransport av gods och efterfrågar att det ges mer utrymme för Trafikverket att ta snabbare beslut. Den långsamma beslutsprocessen påverkar tillförlitligheten negativt.

4.2.4. Behov av att uppdatera affärsmodeller och kommunikation gentemot godstransportköpare

Stelacon uppfattar att det finns tydliga behov av att förändra och utveckla befintliga affärsmodeller inom branschen. De centrala aspekter i operatörernas affärsmodeller som bör utvecklas presenteras nedan.

Hantering av både mindre och större affärsrisker är en naturlig del av affärsverksamhet. Under samtalen med företag har riskhantering vid godstransport framkommit som en central fråga vid val av transportmedel. Vid försenade järnvägstransporter ligger i dag oftast all risk, och därmed även ansvaret att lösa situationen, hos köparen av godstransporter. Dessutom belastas företagen av en stor andel fasta kostnader då de tvingas planera sin framtida transport alltför långt i förväg, utan utrymme för justeringar utifrån den specifika branschens marknadsförändringar sedan transporten bokades.

Att risker är en naturlig del av affärsverksamhet är vedertaget, likaså att företag söker minimera sin riskexponering. Företag som transporterar gods på järnväg, precis som alla andra företag, är generellt sett bekväma med risker vars sannolikhet och effekter man kan påverka. Ofta anser dock de intervjuade företagen att en affärsrisk läggs på dem, vars sannolikhet och

möjlighet att hantera man antingen helt saknar inflytande över eller åtminstone inte är den bäst lämpade parten att hantera.

Vid förseningar i järnvägsnätet, där godstransportköpare måste få fram sina varor i tid, upplever företagen att de blir ansvariga för att lösa situationen med kompletterande transporter via exempelvis lastbil. I dessa situationer blir dock företagen sittande med kostnader för två transporter då de fortfarande måste betala för den icke genomförda tågtransporten. De höga fasta kostnaderna upplever företagen kan delas på ett bättre sätt med operatören så att den större andelen av kostnaderna blir rörlig.

En annan kostnad som företag får stå för, och som bidrar till outnyttjad kapacitet, är tågets väg tillbaka efter en transport. Vissa företag driver denna process direkt med sin operatör och dessutom finns ett antal branschöverskridande samarbeten med att fylla tåg båda vägar. Att bättre utveckla konceptet med omloppskunder menar företagen är väsentligt för att utveckla godstransport på järnväg framåt.

Företagen är självklart medvetna om att om riskfördelningen förändras i affärerna kommer detta reflekteras i den framtida prisbilden då operatörerna måste inkludera ytterligare riskpremier. Många företag menar dock att de troligtvis ändå skulle gynnas av att operatören tar ett större helhetsansvar i affärsupplägget eftersom det skulle innebära att företagen själva skulle kunna minska sin administration runt hela leveransen jämfört med idag.

Givet drivkraften att minimera riskexponering innebär detta att företag, som har möjlighet till det, redan i valet av transportmedel väljer lastbil för dess begränsade riskutsatthet.

Företagen jämför vad de får i sin affär med tågoperatörer med vad de får genom att transportera sitt gods via lastbil. En väsentlig skillnad mellan de två affärsmodellerna är den upplevda service som finns bland lastbilstransportörerna. En central aspekt för företagen är tillgång till information under själva transporten. De vill veta var deras produkter befinner sig och om det uppkommit förseningar längs vägen.

Många företag hänvisar till att de hos lastbilsoperatörerna i realtid kan följa var godset befinner sig genom olika GPS-lösningar. Därutöver får de av lastbilsoperatörerna information, via exempelvis sms, om eventuella problem som uppstår, precis som persontransportföretagen erbjuder. Vid förseningar i järnvägstransporten får företagen istället ett mejl. Innehållet i mejlet är mycket svårförståelig information på fackspråk som företagen inte förstår.

”Om tåget är försenat skickas i bästa fall ett mejl om att det är försenat, men texten i mejlet är helt obegripligt och svårtolkat. Väldigt oklart när, var och hur. Det finns ingen bra kommunikation och det ligger hos företaget att lösa problemet.” – Företag kemisk industri.

Då operatörerna inte erbjuder den här typen av tjänster har vissa företag gått så pass långt att de har installerat GPS-lösningar på sina egna vagnar som körs av operatörerna då de anser att denna information är så pass vital för deras verksamhet och planering.

4.3. Infrastrukturella problem och möjligheter

Stambanorna är de viktigaste lederna för tågtransport i Sverige. De flesta företag uppger att stambanorna oftast fungerar väl. Ett undantag är västra stambanan som ofta anses vara överbelastad. Företag anger att det kan medföra stora risker att planera transporter på en överbelastad bana då man inte får plats.

”Stambanorna fungerar bra ur punktlighetssynpunkt eftersom den är dubbelspårig, då kan man köra om och väntetiden minskar.”– Företag inom dagligvaruhandeln.

Det som framhålls som ett stort problem är godstransport utanför stambanorna. Det gäller antingen i sidobanor som ansluter till stambanorna eller i kapillärnätet, vilket är den yttersta förgreningen av järnvägssystemet till allmänna lastplatser, industrier eller hamnar. Problemet är framförallt det stora underhållsbehovet, vilket medför att tågen måste framföras i låga hastigheter. Om inte sidobanor och stråk i kapillärnätet fungerar måste företag i större utsträckning använda sig av intermodala transporter. För vissa företag är omlastning mellan transportslag ett problem eftersom det är en komplicerad och dyr process. En del kan inte lasta om överhuvudtaget då produkterna inte tål detta. Andra företag, framförallt med tunga varor, menar att det för dyrt. Däremot önskar företagen att omlastningen kan göras mer effektiv då den behövs på vissa sträckor. Ibland kan det vara mer lönsamt att transportera med lastbil längre sträckor då vissa sidobanor är dåligt underhållna.

Företagen anser att infrastrukturen ibland kan medföra betydande hinder vid tyngre transport. Det gäller framförallt för sågverks- och träindustrin samt järn- och stålindustrin. Dessa branscher transporterar tungt gods och är i behov av en stabil och säker transport. För de flesta av dem finns inte heller något alternativ till att transportera sina varor med järnväg. Enligt företagen i branschen är framkomligheten snarare än snabbhet den centrala faktorn för företag som vill transportera tungt och långt, exempelvis inom sågverks- och träindustrin samt järn- och stålindustrin. Möjligheten till längre och tyngre godstransporter på järnväg är något som framkom under intervjuerna. Långa tåg begränsas idag av att en del sträckor inte har tillräckligt långa mötes- och förbigångsspår, bromsregler samt lokets maximala dragkraft. Dagens regelverk för bromsläge sätter enligt Trafikverket en gräns för att längre tåg ska vara praktiskt möjligt. Lokets dragkraft bestämmer dessutom den maximala tågvikten och begränsar därmed tågens längd¹⁸. Av intervjuerna framkommer vidare att tyngre tåg begränsas av att vissa broar har för dålig bärighet för att kunna användas.

Enligt en rapport från Trafikverket har flera länder längre tåg som standard i jämförelse med Sverige¹⁹, vilket indikerar att tekniken finns tillgänglig för att köra längre tåg även i Sverige. Länder som exempelvis Danmark, Tyskland och Kanada har längre tåg som standard och har lyckats överkomma de problem som idag begränsar den möjligheten i Sverige.

¹⁸Regeringsuppdrag- Möjligheter att köra längre och/eller tyngre godståg. Trafikverket. (2015).

¹⁹Ibid.

Figur 4. Vissa länder tillåter längre och tyngre tåg jämfört med vad som är möjligt i Sverige.



Företagen anser att myndigheternas arbete med att åtgärda problem som uppstår i infrastrukturen, som exempelvis en bro eller en överbelastad bana, tar alltför lång tid. Den långsamma åtgärdstiden samt de ständigt återkommande problemen påverkar företagens tillförlitlighet till järnvägsnätet. Tillförlitlighet i det här sammanhanget innebär för företagen att de kan lita på järnväg som transportsätt för sina varor. Företagen anger att de anpassat sina transporter utefter tillförlitlighetsnivån genom att ha större marginaler för när transporter ska komma fram eller att minska sin transport på järnväg i osäkra fall. Företagens tillit till järnvägsnätet skulle dock troligtvis förändras om myndigheters inställning till godstrafiken förändrades enligt ett resonemang som ett företag förde fram:

”Godset bör värderas upp, kostnader och konsekvenser för näringslivet bör beräknas bättre. Rättvisa kalkylmodeller för godstrafik i förhållande till persontrafik.”– Företag inom verkstadsindustri.

En konsekvens av att godståg inte prioriteras tillräckligt anser företagen blir att punktligheten för godstågen blir lidande. Trafikanalys fastställer att godstrafiken generellt får anpassa sig till persontrafiken både vid ansökan om tåglägen och vid uppkomna störningar. Detta innebär längre kötid och större förseningar för godstågen. Godstrafiken står för omkring två tredjedelar av järnvägstrafikens totala förseningstimmar. En av anledningarna är att godstågen i genomsnitt går längre sträckor än persontrafiken och därmed blir fortsatt eftersatta längs vägen då trafikledningen prioriterar tåg i rätt tid och godståg med förseningar följaktligen blir mer försenade²⁰.

Vissa företag är oroliga att den föreslagna höghastighetsbanan och att prioriteringarna som upplevs för persontrafiken på sikt kommer att missgynna godstransporter. De föreställer sig att dyra satsningar på en höghastighetsbana innebär mindre budget för att upprätthålla den befintliga infrastrukturen för tågtransport.

²⁰ Godstransporter i Sverige- en nulägesanalys. Trafikanalys. (2016).

De som drabbas är framförallt företag som har lagerplatser eller kunder bortom stambanorna, nära sidospår eller i kapillärnätet. Dessa spår anges av företagen ha stort slitage och mycket låg hastighet. Därmed blir tågtransport på dessa banor inte ett kostnadseffektivt alternativ.

5. Rekommendationer för en konkurrenskraftig järnvägstransportsmarknad

Baserat på analys av de många diskussioner som genomförts inom ramarna för uppdraget, sammanfattar Stelacon sina slutsatser och ett antal rekommendationer. Dessa slutsatser och rekommendationer är inte isolerade, utan samverkar i stor utsträckning med varandra.

5.1. Ökad tillförlitlighet, pålitlighet och långsiktighet

En effektiv och väl fungerande järnväg anses av både företag och branschorganisationer vara central för svensk industri. De upplevda återkommande begränsningarna i tillförlitlighet och pålitlighet på järnvägen har dock inneburit att de intervjuade företagen antingen redan har eller planerar att istället förlägga en större andel eller hela tillverkningsprocessen på vägtransporter. I ljuset av detta är många företag överraskade över politikernas och myndigheters stora fokus på utbyggnad av systemet istället för att koncentrera resurserna på ett robust befintligt system med en minimerad underhållsskuld. Dock upplevs problem i att svensk industri i dagsläget inte anser sig kunna eller vilja genomföra nödvändiga investeringar i anläggningar som är beroende av järnvägstransporter utifrån deras både nuvarande och framtida förtroende till detta systems tillförlitlighet och pålitlighet.

Stelacon rekommenderar Sveriges transportmyndigheter att skyndsamt arbeta för att svensk industri ska få ökad tillförlitlighet och tilltro till järnvägstransporter. I framtagandet av den nya transportplanen ska näringslivet vara delaktiga i processen, men företagen Stelacon intervjuat upplever att de inte har tillräckligt inflytande eller insyn. Förslagsvis analyseras hur näringslivet, framförallt enskilda företag, kan bli mer delaktiga i processen.

5.2. Förändra bilden av hur spelreglerna fungerar på godstransportmarknaden

Det är tydligt att användare av godstransporttjänster på järnväg inte anser att spelreglerna på marknaden fungerar och därmed anses också konkurrensen snedvriden.

I våra diskussioner med företag framkom ofta uppfattningen att det statliga och marknadsledande företaget Green Cargo i vissa fall ges fördelar i kapacitetstilldelningsprocessen. Därutöver har Green Cargo, genom offentlig upphandling, ansvar för rangerbangårdar och många av de intervjuade företagen upplever att Green Cargo även här gynnar sina egna transporter i viss mån. Detta har inneburit att Green Cargo anses ha mer eller mindre monopol på godstransporter utanför stambanorna. Givet den upplevt snedvridna konkurrensen anger många företag med mycket godstransport på järnväg att de väljer Green Cargo utifrån ett riskminimeringsperspektiv. Samtidigt önskar samma företag ökad konkurrens för att föra utvecklingen framåt. Stelacon ser det som allvarligt att godstransportköparna upplever fördelar, som ej borde finnas, av att välja Green Cargo som partner.

Stelacon rekommenderar Transportstyrelsen att grundligt utreda Trafikverkets tilldelningsprocesser och säkerställa dess transparens. Baserat på resultaten i Transportstyrelsens utredning bör även Trafikverket tydligt kommunicera hur tilldelning av kapacitet på järnvägen går till.

5.3. Myndigheters ansvar att förenkla för operatörerna att bedriva konkurrenskraftig affärsverksamhet

I diskussion med företag och branschorganisationer framkommer ett antal aspekter där dessa anser att myndigheter påverkar konkurrensförhållandena för järnvägstransporter negativt jämfört med andra former av godstransporter.

Val av transportform beslutas i stor utsträckning av priset på transporten. De företag Stelacon genomfört intervjuer med är idag oroliga över att järnvägstransport troligtvis kommer tappa i konkurrens jämfört med andra trafikslag baserat på ökade banavgifter.

Tilldelningsbesluten för tåglägen är en annan aspekt som både företag och branschorganisationer ofta återkommer till. I dagsläget måste företag planera sina tågtransporter uppemot 1,5 år innan de ska ske. Detta hämmar flexibiliteten i produktionen, framförallt för företag som verkar på en marknad med snabbväxande efterfrågan som därmed måste kunna anpassa sig till en marknadsanpassad produktion. En snabbare, öppnare och mer flexibel tilldelning av tåglägen i både långtidstilldelningen och ad hoc-processen anses angeläget, speciellt för godstrafiken vars efterfrågan snabbt kan variera med utvecklingen på marknaden.

Stelacon rekommenderar Transportstyrelsen och Trafikverket att analysera hur godstransportmarknaden påverkas av prisjusteringar, befintliga myndighetsprocesser samt nuvarande lagar och regleringar. Företräddelsevis bör en sådan analys inte fokusera på varje reglering var för sig utan snarare se alla regleringar samtidigt och ge en bild över dess totala marknadspåverkan.

5.4. Utveckling av befintliga affärsmodeller

Baserat på djupintervjuerna med företagen uppfattar Stelacon att det finns tydliga behov av att förändra och utveckla befintliga affärsmodeller inom branschen. Företagen vill se en leverantör som har möjlighet att ta ett helhetsgrepp om leveranserna från start till mål.

Vidare upplevs oftast riskfördelningen i affärerna vara något skev. Vid försenade transporter ligger i dag oftast all risk hos företagen. Samtidigt får företagen i relation till operatörerna stå för en stor andel av de fasta kostnaderna på marknaden. En del av risken som företag upplever bör vara möjliga att undvika. Företag anser att nya affärsmodeller behövs med bättre fördelad risk mellan operatörer och företag.

Dessutom finns potential att utveckla konceptet med omloppskunder, så att tåget fylls båda vägar. För att godstransport på järnväg fortsatt ska vara attraktiv bör dessa aspekter belysas då andra transportmedel annars lätt kan ses som mer attraktiva.

Många företag jämför vad de får i sin affär med tågoperatörer med vad de får genom att transportera sitt gods via lastbil. En väsentlig skillnad mellan de två affärsmodellerna är den upplevda service som finns bland lastbilstransportörerna. Företag kan i realtid följa var godset befinner sig, de får information via exempelvis sms om eventuella problem uppstår och möjligheten att få tillgång till en transport nästan samma dag som behovet uppstår är även det mycket eftertraktat. Det finns tydliga behov av en närmare relation mellan transportköpare och transportörer gällande information om själva transporten.

Stelacon rekommenderar operatörer att utreda möjligheterna att erbjuda sina kunder bättre affärsmodeller med delad risk. Affärsmodellerna bör innehålla större andel rörliga kostnader

för kunderna, större flexibilitet, samt att det finns intresse att fylla tomma tåg genom omloppskunder.

6. Bilaga 1- Intervjuguide

Företag som transporterar gods på järnväg- marknadsöversikt

Syftet med undersökningen är att få en uppfattning om hur godstransportköparna ser på järnvägsmarknaden och därigenom få ett underlag till vilka frågor som behöver prioriteras framöver.

Enligt SERA-direktivet artikel 56.7 ska Transportstyrelsen leva upp till bestämmelsen om "att rådfråga företrädare för användare av järnvägstjänster i syfte att ta hänsyn till deras syn på järnvägsmarknaden". Transportstyrelsen vill få en överblick på de områden som bör prioriteras för att förbättra järnvägsmarknaden.

Företag, bransch: _____

Namn, position: _____

Datum: _____

Inledning

Stelacon genomför den här undersökningen på uppdrag av Transportstyrelsen. Transportstyrelsen vill kontinuerligt utvärdera sina insatser i syfte att ytterligare förbättra och utveckla sitt arbete.

Ert företag är ett av de företag som transporterar gods på järnvägsnätet i Sverige. Intervjun kommer framförallt att handla om er syn på den aktuella marknaden för godstransport samt hur den kan förbättras. Ni kommer att vara helt anonym och era svar sammanställas med de andra företagens svar. (Transportstyrelsen har inget intresse av enskilda företags svar).

Bakgrund

- Hur stor volym varor transporterar ni och hur stor andel av denna sker på järnväg?
- Hur ser ert behov ut?
 - Vilka typer av produkter körs på järnväg och varför? (ex. tunga, breda, logistik kring omlasting, avstånd till på- och avlastning, avstånd att transportera)

Syn på järnvägstransport _____

-
- Varför väljer ni godstransport på järnväg?
 - Förutom nämnda anledningar hur ser ni på det utifrån:
 - o Tillförlitlighet?
 - Tillgänglighet? (*möjlighet att transportera med tanke på ex. broar, bredd, kvalitet, avstånd*)
 - Säkerhet? (*underhåll av järnväg*)
 - o Miljö?
 - o Snabbhet?
 - o Pris?
 - o Punktlighet?
 - o Anpassningsbarhet efter era behov?
 - Hur upplever ni era transportmöjligheter på järnväg?
 - o Fördelar?
 - Hur kan fördelarna bli bättre?
 - o Brister?
 - Hur kan bristerna förbättras?
 - o Möjlighet till utveckling? (*ser ni potential och känner ni att ni kan påverka utformningen av järnvägstjänster och järnvägsmarknaden efter era unika behov*)
 - o Finns otillfredsställda behov?
 - Hur ser ni på utvecklingen av godstransport på järnväg under de senaste 5 åren och hur ser ni på utvecklingen framöver?

Marknaden idag

- Finns möjlighet att välja utförare?
 - o Om ja, vad styr det valet?
 - o Om nej, varför tror ni det är så?
 - Regionala skillnader?
 - Olika stråk?

-
- Hur ser ni på effektiviteten av att använda tågtransport?
 - o Omlastning? (*tillgänglighet*)
 - Hur ser ni på konkurrensen? (*mellan utförare, finns tillräckligt många?*)
 - o Intermodal- (mellan transportmedel) och intramodal konkurrens (inom transportmedel mellan olika operatörer)
 - o Tillgänglighet? (*Regionalt, finns det olika förutsättningar i olika delar av landet?*)
 - o Hur enkelt är det att välja tågtransport? (*ev. i jämförelse med andra trafikslag*)

Övrigt

- Vad anser ni är det viktigaste att jobba med och/eller effektivisera inom järnvägstransport?
- Vad skulle få er att välja mer transport på järnväg och vad skulle få er att välja mindre?
 - o Vilka lagar och regler anser ni bidrar till fördelar eller hinder? (*ex. kilometer skatt, höjda banavgifter*)