

PM

Försäljning Inlandståg AB

Bakgrund

Fram till 2007 bedrevs all godstrafik på Inlandsbanan (IB) av fristående järnvägsföretag så som Inlandsgods, Railcare och Green Cargo. Inlandsbanan AB (IBAB) var då endast infrastrukturförvaltare av järnvägsanläggningen IB på uppdrag av staten. Sommaren 2007 gick järnvägsföretaget Inlandsgods i konkurs och flera godskunder längs IB blev därmed utan möjligheten till järnvägstransporter.

För att lösa den uppkomna situationen började IBAB som innehade tillstånd att bedriva järnvägstrafik att bedriva godstrafik. Detta visade sig snart att detta inte var tillåtet enligt gällande EU-regler så det beslutades då av IBAB:s styrelse att bilda ett dotterbolag som skulle bedriva järnvägstrafik. Järnvägsföretaget Inlandståg AB bildades 2009 men hade samma vd som moderbolaget och bolagets styrelse bemannades av ledamöter från IBAB:s styrelse. 2020 utsåg styrelsen för ITÅG en egen vd för bolaget men behöll styrelseledamöterna från IBAB:s styrelse. Ny lagstiftning i och med det fjärde järnvägspaketet som trädde i kraft 2022 gjorde det omöjligt för ITÅG att dela styrelse och vd med IBAB. Detta medförde att ITÅG fick en styrelse med egna ledamöter. Under mars 2022 fick ITÅG:s vd sluta sin anställning. IBAB:s vd utsågs då av styrelsen i ITÅG till tf vd för bolaget. Denna lösning är endast temporär till frågan om försäljning av ITÅG är klarlagd.

Utmaningar

De senaste sju åren har ITÅG levererat mycket svaga resultat samt dragits med omfattande likviditetsutmaningar. Detta beror dels på liten marginal i affärerna, dels att de tåg av typen Y41 som inköptes 2019 har belastat bolaget. För att ITÅG ska kunna fungera har moderbolaget IBAB lånat ut medel för att lösa likviditetsunderskotten. Vid årsskiftet 2021 uppgick ITÅG:s skuld till moderbolaget till 40 miljoner kronor. Samtidigt togs det fram likviditetsprognoser för både bolagen och koncernen för 2022. ITÅG:s prognos visade på stora problem med likviditeten där det fanns månatliga behov av tillskott från moderbolaget. Underskotten varierade i storlek mellan 6 - 24 miljoner kronor. Detta medförde att IBAB 2022 drabbades av svåra likviditetsproblem vilket medförde att styrelsen begärde ett ovillkorat aktieägartillskott på trettio miljoner kronor från ägarna. ITÅG:s svaga resultatutveckling påverkade inte bara likviditeten utan också det egna kapitalet. Inför 2022 så gjordes styrelsen uppmärksam på att om ITÅG redovisade ett underskott på 4,9 miljoner kronor eller mer så var det styrelsens ansvar att upprätta en kontrollbalansräkning. Utifrån ITÅG:s situation med prognostiserat underskott vid årets slut 2022 bokades ett möte med revisionsbyrån Deloitte. På mötet diskuterades överföring av fordon kopplat till

persontrafiken från ITÅG till IBAB. Syftet med överföringen var att förbättra ITÅG:s nedtyngda ekonomi då IBAB hade fått utökat anslag och hade på så sätt större ekonomiska resurser jämfört med dotterbolaget. Resultatet av mötet med revisorerna blev ett upprättande av proforma-balansräkningar hos både IBAB och ITÅG för att visa på påverkan av överföringen hos respektive bolag. Underlagen redovisades för båda styrelserna och i november beslutade ITÅG om försäljning och IBAB om köp av persontrafikfordonen.

Per sista december 2022 redovisade ITÅG ett underskott på 4 349 221 kronor. Överföringen av persontrafikfordon från ITÅG till IBAB kunde slutligen göras den 1 juli 2023 efter en utdragen process kring kreditgivarnas godkännande av gäldenärsbytet.

För att driva ett järnvägsföretag behövs ett antal funktioner. Det krävs att det finns en vd, säkerhetsansvarig, kvalitets och miljöansvarig, arbetsmiljöansvarig, fordonsansvarig, verkstadschef, produktionsplanerare, personalplanerare samt en säljorganisation. För närvarande delas vissa resurser med IBAB. Denna lösning är provisorisk och i längden inte hållbar då vissa funktioner inte har kapacitet att över en längre tid administrera två bolag. Det innebär att det behöver rekryteras minst ytterligare tre personer till ITÅG så som vd, säkerhetschef och personalplanerare. Den lilla organisationen har även en stor utmaning i redundansen då det endast finns en befattningshavare per tjänst.

ITÅG lider som de flesta andra järnvägsföretag av brist på främst lokförare men även verkstadspersonal. Detta är ett stort branschproblem men drabbar det lilla företaget hårt då det begränsar möjligheten att genomföra längre transportuppdrag då personalen måste avlösas för dygnsvila.

ITÅG:s fordonsflotta är både föråldrad och för liten, till exempel fins endast ett ellok vilket är en brist då de flesta uppdrag slutar eller börjar på elektrifierade järnvägslinjer. Det är även brist på vagnar för transport av främst rundvirke vilket begränsar möjligheten till effektivare transportflöden för ITÅG:s kunder. Det skulle behövas investeras i nyare lok och fler vagnar men finansiering för detta saknas i dag och bedömningen är att ägarna av IBAB och ITÅG inte har vilja eller möjlighet att investera i fordon.

ITÅG:s verkstadsrörelse sysselsätter i dag sina medarbetare med underhåll och reparation av den egna fordonsparken. Endast fyra procent av omsättningen (2022) kommer från externa kunder. Det finns utrustning och lokaler för att expandera verksamheten men säljkapaciteten är begränsad.

Förslag på lösning

Som ovan beskrivs har ITÅG svårighet att nå långsiktig lönsamhet på grund av bolagets litenhet och brist på fordon och personal. Sedan november 2021 har samtal om ett samgående med järnvägsföretaget Tågakeriet i Bergslagen AB (TÅGAB) pågått. TÅGAB som är privatägt har sin bas i Kristinehamn. Företaget har ca 160 anställda och omsatte ca 300 miljoner kronor. Verksamheten består av gods och persontrafik samt verkstadsrörelse som sysselsätter ca 80 personer som utför underhåll av egna och externa operatörers fordon samt reparations och ombyggnadsverksamhet av järnvägsfordon.

Godstrafiken genomförs över hela landet från Hässleholm i söder till Bastuträsk i norr, TÅGAB har även godstrafik till och från Norge. TÅGAB bedriver även egen fjärrtågtrafik mellan Göteborg, Karlstad, Stockholm och Falun. Företaget disponerar 35 diesel och ellok, 100 godsvagnar och 20 personvagnar.

TÅGAB har en administration som hanterar försäljning av trafik och verkstadstjänster, planeringsenhet, trafikledning, säkerhetsavdelning, fordonsledning, HR samt ekonomi. Inom

denna administration skulle ITÅG:s verksamhet rymmas med lokal representation av planering och försäljning.

TÅGAB:s linjenät för godstrafik sammanfaller i norra Sverige med ITÅG:s nät. Detta skulle ge bolagen synergier i samordning av bemanning av tåg.

TÅGAB:s verkstadsrörelse i Kristinehamn lider av kapacitetsbrist gällande utrymme och personal.

Slutsats

Ett samgående med TÅGAB skulle stärka ITÅG genom delad administration och tillgång till lok och vagnar som kan balanserarnas efter kundernas behov över tid. För TÅGAB skulle ett samgående med ITÅG ge bolaget en etablering i norra Sverige för verkstadsresursers samt effektivare planering av och effektivare produktion genom samordning av den åkande personalen. Verkstadsrörelsen i Östersund skulle tillsammans med verkstadsrörelsen i Kristinehamn kunna expandera genom att ledig kapacitet kunde tas i anspråk i verkstaden i Östersund. Det är också bra att överföringen av persontrafikfordon redan har genomförts till IBAB då TÅGAB har uttryckt att de inte har något intresse av de aktuella fordonen vid en eventuell affär.

ITÅG skulle även efter en försäljning till TÅGAB genom nu upprättat femårsavtal vara bundna att bemanna tågen i sommartrafiken med lokförare.

Östersund 240205

Otto Nilsson

Vd Inlandsbanan AB

Inlandståget AB

Resultaträkningar 2016-2022

TKR

Bilaga 1

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Rörelsens intäkter*	45 352	44 091	30 937	38 689	35 611	41 717	50 598
Rörelsens kostnader	-40 859	-38 445	-30 619	-39 611	-38 703	-43 939	-52 140
Rörelseresultat	4 493	5 646	318	-922	-3 092	-2 222	-1 543
Finansiella poster	-169	-157	-110	-583	-1 136	-1 279	-2 807
Resultat efter finansiella poster	4 325	5 489	208	-1 504	-4 228	-3 501	-4 349
Bokslutsdispositioner	-4 049	-3 600	0	1 450	2 225	0	0
Resultat före skatt	276	1 889	208	-54	-2 003	-3 501	-4 349
Skatt	-71	-442	-54	1	0	0	0
Årets resultat	205	1 447	154	-53	-2 003	-3 501	-4 349
Fsg inventarier	-1 444	-5 006					
	-1 239	-3 559					

Långfristig skuld

	2016-12-31	2017-12-31	2018-12-31	2019-12-31	2020-12-31	2021-12-31	2022-12-31
Skuld IBAB	12 354	11 118	4 883	31 833	25 097	40 076	42 100

**

** Övertag av fordon från IBAB 2016

*	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Rörelsens intäkter	38 704	35 499	27 183	32 405	29 499	33 844	47 555
Uthyrning fordon/personal	1 454	1 089	1 178	1 802	1 729	643	297
Sälj av verkstadstjänster	2 917	1 864	2 343	1 415	802	1 511	1 276
Fsg inventarier	1 444	5 006	0	0	0	0	0
Försäkringsersättning	0	0	0	2 673	3 211	3 979	0
Övriga intäkter	833	633	233	394	370	1 740	1 471
	45 352	44 091	30 937	38 689	35 611	41 717	50 598

Kommentarer:

ITÅG har redovisat svaga resultat sedan 2016. Rörelseresultatet före finansiella poster, bokslutsdispositioner och skatt har också visat på underskott, det vill säga intäkterna täcker inte kostnaderna. 2016 övertog ITÅG verksamhet och fordon från IBAB så resultatet 2016 och 2017 blev positiva utifrån försäljningen av inventarier. Köpen av motorvagnståg påverkar skulden till IBAB som 2019-12-31 uppgick till 31,8 miljoner kronor. Skuldrevers upprättades och ITÅG kunde låna upp till 35 miljoner kronor från IBAB. Detta påverkar nivån på finansiella poster som tidigare legat på nivån kring 200 000 kronor och som uppgick till 2,8 miljoner kronor per 2022-12-31. Varje månadskifte har ITÅG upptagit korttidslån från IBAB för att kunna finansiera driften 2022. 2019-2020 och 2021 påverkas ITÅG:s intäkter av engångsposter såsom försäkringsersättningar på 2,7 miljoner kronor till 4 miljoner kronor.

Sammanfattningsvis så har ITÅG haft svaga resultat under perioden som i sin tur har påverkat det egna kapitalet.