

# Vi Resenärer

ISSN 2002-3103

På resenärens sida sedan 1993

2019-10-25 Nr 41

## SJ plockar russen ur kakan



Resandet med SJ ökade 15 % under tredje kvartalet och resultatet fördubblades.

*Foto: Vi Resenärer*

### Stopp för tåg



All trafik på Saltsjöbanan är inställd sedan i går morse på grund av löv på spåren. Bussar ersätter.

*Foto: Vi Resenärer*

### Fullt på många tåg



I dag är det fullt på många tåg framförallt på tågen ut från Stockholm.

*Foto: SJ*

### Tappar till tåg



Resandet med inrikesflyget har hittills i år sjunkit med 9 %. Många har valt tåget.

*Foto: Vi Resenärer*

## SJ plockar russen ur kakan!

Tåget har medvind i dag och det märks i den delårsrapport som SJ presenterat för kvartal 3. Resandet ökade under kvartalet med 15 % och omsättningen med 11 % jämfört med samma kvartal 2018. Detta i sin tur ledde till att rörelseresultatet fördubblades och steg från 95 mkr till 198 mkr och avkastningen på operativt kapitalet steg till 17,3 %.

Andelen försenade tåg gick ned till 18 % för fjärrtågen och 7 % för regionaltågen. Nöjd kundindex enligt SJs egna beräkningar steg från 68 till 73.

Från årets början har omsättningen ökat med 10 % till 6,3 miljarder kronor. Rörelseresultatet har gått upp från 260 mkr till 586 mkr och rörelsemarginalen har mer än fördubblats från 4,5 % till 9,3 %.

SJ investerar cirka 12 miljarder kronor i nya och upprustade tåg. Det första ombyggda X2000-tåget beräknas vara i drift under andra kvartalet nästa år. Upphandling pågår av 30 nya snabbtåg. Vidare upprustas sov- och liggvagnarna.

### Vi Resenärer kommenterar

Vd Crister Fritzson skriver i delårsrapporten att ökat resande med tåg inte har kommit av sig själv. SJ har arbetat hårt för att göra tåget mer konkurrenskraftigt.

Att uppnå en avkastning på över 17 % kräver givetvis hårt arbete. Men det går dock inte att blunda för att SJ har en drömsits i dag. Tåget har fått en central roll i klimatdebatten. Det finns företag som tvingar sina anställda att ta tåget på tjänsteresorna.

Samtidigt som det blåser stark medvind för tågtrafiken har flyget hård motvind. Resandet i inrikesflyget sjunker månad för månad. Även bilismen lever i motvind i dagsläget.

SJ har fortfarande en helt dominerande ställning på marknaden för personresor med tåg, även om pendeltågen och tunnelbanan i Stockholm, som körs av MTR, har långt fler resenärer.

En anledning till den höga lönsamheten för SJ är att de skalat av verksamheten till att bara innefatta det de tjänar pengar på. Allt annat har de tagit bort. Och tjänsterna kring resan tar de bra betalt för.

### Först en bokningsavgift om 4 % till 7 %.

SJ tar en utbokningsavgift på 4 % vid alla biljettköp. Det motiveras med att de har kostnader för biljettdistribution (?) och betal- och säkerhetslösningar. Den här avgiften återbetalas inte. När SJ säljer biljetter för andra tågbolag är påslaget 7 %.

### För personlig service tas ytterligare 100 kr

Det finns än i dag möjlighet att få personlig service vid biljettköp. SJ har tre resebutiker samt biljettförsäljning via telefon under kontorstid på vardagar. För denna service tar SJ ut 100 kr per beställning utöver bokningsavgiften.

### Påslag 20 % för återbetalning

Att resa Stockholm-Göteborg fredagen den 25 oktober kl. 13.29 kostar 1 325 kr för en ej ombokningsbar biljett, 1 425 kr för en biljett som går att boka om och 1 575 kr för återbetalningsbar biljett.

Det betyder att SJ i detta fall tar 100 kr för möjligheten att boka om biljetten och 250 kr för att ge resenären möjlighet till återbetalning. Det motsvarar nästan 20 % av grundpriset.

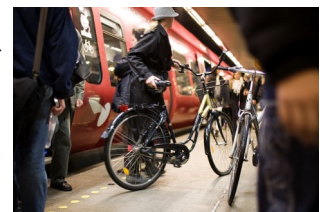
### Administrativa intäkter på 22 mkr/månad

SJs intäkter från externa kunder i den kommersiella egentrafiken uppgick till 4 525 mkr under januari-september. Det betyder att deras intäkter från bara bokningsavgifterna ligger i storleksordningen 22 mkr per månad. Till detta kommer merintäkterna för biljetter som kan bokas om och återbetalas.

### Skalat bort olönsam service

En detaljhandlare måste i sitt sortiment ha med artiklar och tjänster som inte direkt är lönsamma och som i många fall är förlustaffärer. Men de behövs för helheten.

Så fungerar det inte hos SJ. Förr kunde man pollettera tyngre bagage inkl. cyklar. Då fanns det speciella kupéer för barn. Det har också funnits familjevagnar.



Cykel på tåg i Danmark

Restaurangvagnarna är borta. I dag går det tåg mellan Stockholm och Göteborg helt utan servering. En gång i tiden samarbetade SJ med hyrbilsföretag. Begreppet InterCity gällde även deras hyrbilar. Förr var de stora stationerna bemannade.



All denna service är borta och ansvaret för stationerna uppdelat på flera aktörer som arbetar långt ifrån resenärerna.

Nu riktar sig SJ till vuxna resenärer med lätt och litet bagage som en bärbar dator eller en liten rullväska. En familj som består av två barn och två vuxna som ska till fjällen tar numera bilen där det finns plats för skidor och annan packning.

### SJ plockar russen ur kakan

Genom att ta bort all service runt resan plockar SJ russen ur kakan och det bevisas av den mycket höga lönsamhet de har uppnått.

MTR Express är inte bättre än SJ i detta avseende och det är risk att även FlixTrain följer samma spår.

En ljusglimt i detta mörker för resenärerna är Snälltåget som har garanterade anslutningar med egna bussar och resgodsvagnar i tågen till fjällen.

## Inrikesflyget ned 9 %

Under perioden juli-september minskade antalet passagerare på de svenska flygplatserna med 2,5 procent. Den största delen av minskningen står inrikestrafiken för.

Minskningen motsvarar 282 000 färre passagerare jämfört med samma period 2018. Inrikestrafiken minskade med närmare 9 procent. För utrikestrafiken var minskningen 1,3 procent.

– Vi har sett en minskning av flygtrafiken ett tag nu och den fortsätter även detta kvartal. Det finns flera orsaker till att färre flyger inrikes, exempelvis att en ökad klimatmedvetenhet gör att konkurrerande färdmedel som tåg får ett ökat resande. Minskat flygresande är också ett tecken på en stagnation i ekonomin, säger Jean-Marie Skoglund, flygmarknadsanalytiker på Transportstyrelsen.

När det gäller marknadsandelar för inrikestrafiken ökade SAS stort, medan Norwegians andelar sjönk. SAS andel uppgår nu till 48,9 procent jämfört med 44,4 procent året innan. Norwegians andel är 19,1 procent jämfört med 23,9 året innan, BRA har minskat marginellt från 30,5 till 29,9 procent och övriga bolag står för 2,1 procent jämfört med 1,3 procent året innan.

## Ny tunnelbanevagn på spåren

Under veckan presenterades den nya tunnelbanevagnen för pressen. Det är 25 % färre sittplatser än i nuvarande vagnar men varje tåg rymmer drygt 8 % fler resenärer. Det är alltså betydligt fler ståplatser. Dörrarna sitter tätare i vagnarna för snabbare av- och påstigning. Tågen är av märket Bombardier och hela investeringen som Region Stockholm gjort ligger på fem miljarder kronor.



Foto: SL

### Nyhetsbrevet Vi Resenärer

utges av Idégruppen Vi Resenärer KB.

Svartviksslingan 45, 1403,

167 38 Bromma.

E-post: [press@vireser.se](mailto:press@vireser.se)

Hemsida [vireser.se/gronaresor.se](http://vireser.se/gronaresor.se)

Tel 0735-20 72 75

Org. nr 969618-3004

Ansvarig utgivare: Jan-Åke Bosell.

Copyright: Idégruppen

Vi Resenärer.

Citera gärna våra artiklar men ange källan.



## Nya tågbolag skapar bättre helgtrafik

Det är fullsatt på många tåg i dag. På SJ-tågen Stockholm-Göteborg är det fullt i 2 klass från avgången 08.33 till och med avgången 19.32. På eftermiddagens avgångar är det även fullt i 1 klass.

MTR Express är fullbokat mitt på dagen och kvällsavgången Stockholm-Göteborg. Det är helt fullt i SJ-tågen Stockholm-Malmö i dag, fredag. Även på linjen Stockholm-Sundsvall är det fullt med ett undantag. På Dalabanan Stockholm-Mora är det slutsålt i avgångarna på eftermiddagen.

Den huvudsakliga anledningen till detta är att SJ kör efter vanlig fredagstidtabell. Förr anpassades trafiken till efterfrågan och inför större helger kördes extratåg. Men så är det inte nu.

Fullsatta tåg verkar inte vara något problem för SJ och de övriga tågbolagen. Dessa tåg är ju riktigt lönsamma. Att sätta in ett extratåg innebär ju extra kostnader och risk för tomma platser.

De resenärer som inte får plats på något tåg tvingas välja bilen trots höstrusk och risk för hala vägar. Många av dessa är barnfamiljer. För dessa är talet om att man ska ta tåget av klimatskäl tomt prat.

Tack vare MTR Express är kapaciteten Stockholm-Göteborg utökad och när FlixTrain kommer så blir det fler platser även på linjen Stockholm-Malmö. Men i trafiken norr om Stockholm blir det fortsatt risk för fullsatta tåg.



## Jernhusen rullar på

Jernhusen tjänar inte lika mycket pengar som SJ men ger en avkastning på eget kapital om 8,5 % under perioden januari-september 2019. Kravet från ägarna är en genomsnittlig avkastning på 12 % under en konjunkturcykel.

Det är intressant att notera att deras intäkter för förvaringsboxar och fotoautomater uppgick till 18,9 miljoner kronor (2018: 17,8 mkr), för taxiangöring 7,7 mkr (10,1 mkr) och för ledsagning 3,7 mkr (9,1 mkr).

## Fyller på förtroendekris

Tågen på Saltsjöbanan ställdes in i går och ingen prognos ges när trafiken kan återupptas. Anledningen är löv på spåren. Kundunderlaget är cirka 17 000 resenärer/dag. Ska inte moderna tåg klara löv på spåren? Förtroendet för SL blir inte bättre av detta!