

Botniatåget / Arriva / DB förluster i Norrland

Upphandlingen som skedde av berörda landstings trafikhuvudman (Norrlandståg AB) under 2010 väckte ju viss uppmärksamhet då de avgivna anbuden var tämligen disparata i sin nivå.

För att driva trafiken under 6 år begärde;

Veolia	307.000.000:-
Tågkompaniet	342.000.000:-
Botniatåg AB	38.000.000:-

Sistnämnda bolag är ett konsortium av Arriva Östgötapendeln AB (f.d. DB Regio Sverige AB) 60% samt SJ AB 40%.

Självklart gav detta upphov till mängder av frågor; dumpning, "hemliga koncernbidrag" m.m. "Hur kan man ge ett bud som ligger nästan 90% under övriga....?"

Vad de flesta tycks ha missat är att detta är en "koncessionsupphandling" där entreprenören även får tillgodoräkna sig uppkommande trafikintäkter, sätta sina egna biljettpriiser, dock i samarbete med huvudmannen samt måste acceptera gällande länstrafikkort.

Detta uttrycktes tämligen klart av Botniatågs dåvarande VD Michael Almenäs i en radiointervju (P4/Norrland 29/4 2010) där han påpekar möjligheterna att genom god trafikföring resp. marknadsföring skapa goda trafikintäkter; "Vi räknar med att Botniabanan ska bli en succé".

Konkurrenterna var väl inte lika säkra på detta; "Vi kan inte förstå hur Botniatåg ska få ihop det, men det är deras huvudvärk" sade dåvarande Gunnar Wulff på Veolia till Västerbottens-Kuriren, han finns numera i Skåne.

Nåväl, hur gick det...? Tja, nog gick det väl tämligen bra trots att de första åren var ett ständigt elände med att hålla trafiken igång på den nya Botniabanan med sitt ytterst moderna signalsystem (som hade svårt att kommunicera med tågen) vilket medförde att trafiken under inkörningsperioden och den pågår fortfarande fick köras med buss.

För att få tillräckligt rörelsekapital tillfördes bolaget ett aktieägartillskott på 20.000.000:- kr år 2010. Rykten som inte går att verifiera påstår att det i ägarnas konsortialavtal är inskrivet att Arriva skall stå för detta, och ev. kommande tillskott. Därmed menar SJ att man inte behöver tillföra kapital, handlingen är hemlig och SJ vägra lämna ut den.

Första årets trafik (aug – dec 2010) visade en omsättning på 5.060.419:- kr med ty åtföljande negativt rörelseresultat av kr 1.089.935:-.

Det första helåret (2011) steg omsättningen till 43.290.795:- kr med negativt rörelseresultat av kr 5.301.347:-.

År tre (2012) visar ökande omsättning med mycket kontrollerad kostnadsmassa under den nya VD Katarina Persson. Mycket talar för att bolaget detta år kommer att uppnå ett nollresultat.

Nollresultatet var intressant, när man tittar närmare på siffrorna beror det främst på att man bokför busskostnaden och att den är helt något annat än att köra tåg vet alla.

Ur Norrlands skattebetalares synpunkt var det en mycket lyckad upphandling. Och torde ha gett både Veolia och Tågkompaniet något att tänka på.

Ett uppslag är att offerera för TÅG trafik och utför den med buss, så enkelt att ingen kommit på detta förut?

För år 2011 var Botnietågs trafikintäkter, rensat från driftsbidraget på 6.300.000:- kr = 31.652.338:- kr.

Om Veolia hade fått trafiken så hade resultatet sett ut enligt följande;

- Biljettintäkter	31.652.338:-	
- Driftsbidrag	51.200.000:-	Totalt 82.852.338:-

Avgår driftskostnader	43.290.795:-	Vinst 39.561.543:-
-----------------------	--------------	---------------------------

På vilket sätt intresset från tyska och franska skattebetalare att bekosta den svenska kollektivtrafiken kan förenas med deras egna skattebetalare det skall utredas av EU. Det är däremot kortfristigt en lysande idé för oss svenskar. I detta fall har ju ägaren till Arriva = Deutsche Bahn = tyska medborgare pumpat in 20 mil till glädje för våra Norrlänningar. Idag återstår i "Eget Kapital" kr 13.708.718:- som torde räcka avtalstiden ut.

Den som dock använder lite mer än bara halva hjärnan skall ställa sig frågan, vad händer när vi inte har kvar några privatföretag och enbart ett par storföretag, svaret är enkelt, det är dom som kommer diktera prissättning och det finns risk för den dyraste kollektivtrafiken på jordklotet. Så fungera alla monopol!