

Sverige behöver orädda personer som kan driva bussresearrangörerna framåt och en kort uppdaterat historik om branschen

För dryga 25 år sedan bildades det under moderata kommunikationsministern Tuveesson något som kom att heta Länsbolagen.

Han varnades för att detta skulle bli ett nytt monopol med svåra konsekvenser för landet något som kommer att påminna mest om en planhushållning.

Han lyssnade inte – med detta beslut dränerade man en hel näring på kompetenta personer, det har vuxit upp ett snår av märkliga bolag som under tid är korsägda med samhälls ägda verksamheterna för att sedan omvandlas och innan en organisation hunnit sätta sig är en ny organisation på gång och varje chef, de flesta sitter på avrop som i ett vändkors, och hyr in kompetens utifrån som kostar mer än den tänkta inbesparingen. Det gör alltid chefer som saknar egen kompetens, dels går kostnaden på ett annat engångskonto, och går det fel är det konsultfirmans fel, blir det lyckad är det chefen som låter sig hyllas.

När så som nu aktuellt ett par centimeter snö lamslår huvudstaden – då är det väghållningens fel och inte chefer som dränerat sina företag på kompetenta förare och chefer.

Politikerna har skapat planhushållning bakvägen med ursprung från en moderat och vänster partierna applåderade.

Länsbolagens ägare är landstingen och delvis kommunerna, det finns 15 länsbolag.

Dessa får i runda tal 30 miljarder i direkta bidrag och ytterligare via Rikstrafiken, Banverket 35 miljarder kronor men det är säkerligen mer, det är nämligen jätte svårt att hitta alla bidrag som är väl gömda helt medvetet för att ingen skulle komma på idén att visa helheten.

För att inte belasta statsfinanserna där ”vi” bröstar upp hur bra det går för Sverige, men aldrig att det finns andra som uppenbarligen har ännu bättre ekonomi och har råd att köpa dyra svenska produkter.

För detta ändamål har regeringen i samråd med regional politikerna skapat ”gömmställen” så att man slipper redovisa den egentliga offentliga skulden helt i enlighet med OECD regelverket.

Som exempel finns det sedan några år ett gemensamt finansbolag med landstingen som huvudman och garant (dvs vi skattebetalare) <http://www.transitio.se> ägarna är <http://www.transitio.se/agarna.html>

På detta vis trixar och fixar länsbolagen med dotterbolag och korsäganden ett eget nätverk som inte återspeglas hos Riksgälden – en dold verksamhet för att inte synas. Ha i minnet när en enda liten kommun (16.000 inv) som Lysekil ha över 1 miljard i skuld så borde det vara varningens klocka, är det?

Bussbranschen domineras idag av

Busslink <http://www.busslink.com> **numera** <http://www.keolis.se> Keolis, Frankrikes största leverantör av kollektivtrafik, <http://www.keolis.com/en.html> man gör ordentliga förluster i Sverige.

Veolia Transport Sverige AB <http://www.veolia-transport.se> CGEA Transport AB som i sin tur ingår i en fransk koncern som ytterst ägs av Franska Statsjärnvägen.

http://en.wikipedia.org/wiki/Veolia_Environnement och även detta bolag gör ordentliga förluster i Sverige.

Swibus är sedan januari 2000 helägt av Concordia Bus namnändrat nyligen till <http://www.nobina.com/sv/Sverige> (gör liten vinst efter att ägarna lyft av alla skulder efter rekonstruktion)

”Concordia Bus has made an agreement with Carnegie Investment Bank” – verksamheten ägs av amerikanska lånegivare som sitter fast...

Skandinaviens största bussbolag, svenska Nobina fd Concordia Bus, som bland annat äger Swibus Express, har anlitat den internationella krisexperten Alvarez & Marsal för att rädda bolaget från likvidation. Concordia Bus, som har över 3.400 fordon och 5.200 anställda i Skandinavien, köptes år 2000 av den amerikanska investmentbanken Goldman Sachs i en så kallad Leverage Buyout. Köpet finansierades genom en mycket hög skuldsättning där räntorna på lånen betalas med det köpta företagets eget kassaflöde. Räntorna uppgick under perioden första mars till sista november 2004, till 139 miljoner kronor. Något som ska jämföras med det operativa kassaflödet på 147 miljoner kronor. Totala kassaflödet för perioden var minus 137 miljoner kronor och i kassan i slutet av perioden hade företaget 206 miljoner kronor.

I samband med rapporten för 2004 års första tre kvartal valde Concordia Bus ledning att gå ut och varna för att bolagets kassaflöde även fortsättningsvis kommer att vara påverkat av en rad osäkerheter. Därför har företaget också valt att anlita den globalt kända problemexperten Alvarez & Marsal för att ”med större säkerhet kunna uppskatta om man kommer att kunna möta de framtida betalningskraven eller ej”. Att Concordia Bus nu anlitat Alvarez & Marsal oroar obligationsinnehavarna. I första hand fruktar de att Concordia Bus inte kommer att kunna betala räntorna på 135 miljoner kronor på den obligation som förföll. Skulle man inte klara detta har man 30 dagar på sig att klara av problemet innan bolaget likvideras.

Marknadsbedömare spekulerar dock i att en eventuellt utebliven räntebetalning kan vara en del av en mer utarbetad strategi där målet är att göra obligationsinnehavarna till aktieägare i en så kallad debt-for-equity swap. Genom den skulle obligationsinnehavarna automatiskt bli ägare i och med den fordran de har på bolaget. Följden blir då att Concordia Bus slipper de tyngande månatliga räntebetalningar som hämmar företagets utveckling.

Och så blev och det nybildade Nobina kan rekonstruerad utan skulder ge sig in med nya underfinansierade dumping anbud mot huvudmännen, länsbolagen, där politikerna tycker det är bra att skattebetalarna i andra länder betalar den underskotten i Sverige!

Ridå!

Kartellmästarna,

Ulf Adelson SJ tåg ab ordförande som är ett renodlat tågbolag och alla skulder finns i SJ affärsverket där alla miljard skulder garanteras av Riksgälden.

Tågkompaniet har tagits över av norska statsjärnvägen NSB
Samtidigt kör Tågkompaniet tillsammans med de danska statsjärnvägarna Roslagståg, som trafikerar Roslagsbanan norr om Stockholm.

People Travel Group (**PTG**) ägs sedan några år av Veolia.

DSB ägda First kör regional tåg i Sverige
DSB småland kör för länsbolaget i Jönköpings län.

DB regio (Dotterbolag till tyska stasjärnvägen)

Botniatåg ägs av SJ tåg ab och DB Regio som fick uppdraget av Norrbottens länstrafik när man dumpade anbudet med 90% i förhållande till övriga bolags anbud.

http://www.botniatag.se/db_regio_schweden/view/index.shtml

Arriva tidigare engelsk börsbolag ägs numera av DB och i Tyskland fick man sälja all verksamhet krav från konkurrensmyndigheten. I Sverige har konkurrensverket inte resurser att utreda om SJ och DB tillsammans bryter mot EU lagen om dominerande ställning. (Ridå)

MTR Hong Kong kör Stockholms Tunnelbana

Underhållet av olika regionaltåg sköts av nybildade Mantena

http://www.mantena.no/?lang=sv_SE

Man reparera så länge det finns pengar, har man förbrukat dessa står tågen i avvaktan på nya bidrag

Svensk kollektivtrafik politikerna egen lilla lekstuga med miljarder i potten som avkrävs årligen av skattebetalarna

SJ:s styrelse var fullt medveten som tillåter SJ ledningen bryta mot kartellagen där SJ tillåts ingå ägare avtal med bolag som minska konkurrensen samtidigt som samme SJ medverkat att flera av de fåtal fria entreprenörer försats i konkurs därför att SJ missbrukat sin dominerande ställning? Man är inkompetent att sköta den svenska järnvägstrafiken och tillåts att expandera söderut.

SL var tidigare inblandad i olagliga affärer i Ryssland tillsammans med PTG koncernen som betalades av skattebetalarna.

<http://www.toni-schonfelder.com/swe.asp?kat=3&id=709&show=709>

Dom privata företagen är utslagna, nästan i vart fall

Ca 500 privata företag har slagits sönder eller gått i konkurs, kvar finns ca 100 varav hälften är helt eller delvis beroende av länsbolagens uppdrag och skolkörningar

Nu har en grupp av dom kvarvarande ca 40 helt fria företag kommit samman i ett försök att komma tillrätta med politikernas inblandning.

Till detta skall man veta att så snart någon sticker upp eller framför åsikter om branschen och bolaget har ett avtal med länsbolagen så blir han av med uppdragen. Makten talar sitt eget språk.

”Över min döda kropp, eller vi vet nog hur vi skall hantera sådana som dig är ord som finns på mail till ett mindre företag från en av länsbolagscheferna vd Gösta Ahlberg Skånetrafiken, som hotade en bolagschef som varit obstinat. Man skräms och hotar med vetskap om att ingen våga angripa cheferna i länsbolagen, man kan konstatera, man har lyckats över all förväntan.

Länsbolagen har dränerat hela branschen på alla pengar, det finns inga kvar., Skånetrafiken.

Skolkörningar som tidigare var en födkrok för de mindre företagen samt för taxi ute i glesbygden har tvingats upphöra med trafiken och länsbolagen tvingar barnen att använda ”deras” bussar även om det innebär att barnen skall stå i timmar och vänta på bussen. Som alltid, monopol anspråken växer, man kan rättfärdiga vad som helst. Andra politiker som sätter barnens väl framför länsbolags politiker tvingas ge upp sitt motstånd och den som läser

skall veta att det går tvärs igenom alla partierna utan undantag då det handlar om en lönsam födkrok, många middagar och studieresor.

Jag stannar här, vad jag önska är en grupp personer som är orädda och kan kämpa för sin egen sak och framöver att påvisa för regeringen det orimliga med länsbolagen och alla subventioner.

Ett tidigare parad exempel är att på sträckan Göteborg – Strömstad kostade det med Västtrafik (Länsbolag) 100 kronor om man köpt kuponger för en enkel resa.

En enkel resa Göteborg – Oslo med något av de tre konkurrerande bolagen kostar resan mellan 35 – 70 kronor för en enkelresa och då ligger Strömstad på halva vägen och det går fler dagliga förbindelse till Oslo utan subventioner än till Strömstad.

Så snart man tar upp denna fråga så påpekas det från politiskt håll att vi måste garantera trafik i glesbygden, ett sådant dravel för att använda ett fint ord.

Vid en avreglering som förhoppningsvis inte blir en omreglering blir de verkliga vinnarna folket på landsorten, då varje taxi bolag kan sina kunder med namn och vet när dessa skall resa – ett rabatterat kort för dem som samhället vill rabattera kan man lösa med en enkel data lösning utan att en person är inblandad. Inbesparingen är miljarder kronor årligen och det går säkerligen hitta fler miljarder om man tillåts börja rota i alla bidragen.

För detta behövs kunniga och orädda personer som ser saker och ting med andra perspektiv och inte låter sig hotas.

Här är ett av flera inslag av ”maktfullkomligheter”

Förre SL- vd:n Gunnar Schön tecknade ett avtal med tunnelbaneföretaget Connex som kan kosta skattebetalarna 200 miljoner kronor. Uppgårelsen hölls hemlig för alla - även den egna styrelsen. Kort efter avtalet reste Schön och SL:s förre styrelseordförande Elwe Nilsson (m) till London och Paris för att festa - tillsammans med Connex ledningen.

Det var i november några år sedan som Gunnar Schön skrev på ett så kallat tilläggsavtal med Connex, som för SL:s räkning driver tunnelbanetrafiken i Stockholm.

I det avtalet gör han upp med Connex om en höjning av SL:s betalning för "tilläggstjänster", som i detta avtal inte specificeras.

Prishöjningen gäller retroaktivt från 2001 fram till och med 2009. Och för att säkerställa att förtjänsten inte äts upp av inflationen, så indexreglerades priserna.

Enligt ett tidigare avtal, som styrelsen godkänt, hade parterna tvärtom kommit överens om att SL skulle minska ersättningen till Connex från och med den 1 januari 2003. I det då hemlighållna avtalet ökade i stället kostnaderna för det landstingsägda företaget - och för skattebetalarna.

SvD har tagit del av detta avtal, men SL har valt att hemlighetsstämpla summorna. Enligt vad SvD erfar har styrelsen dock informerats om att det kan handla om uppåt 200 miljoner kronor i ökade kostnader.

Det var efter SvD:s avslöjanden om bland annat dyra krognotor och tjänsteresor med mycket liten arbetsinsats som revisorer inledde en specialgranskning av Gunnar Schöns sätt att hantera allmänna medel. Koncernrevisorn Leif Lundfors hade redan undertecknat en ren revisionsberättelse, men den har han nu fått revidera. Vad gjorde revisorn innan utomstående kunde påvisa hur illa SL sköttes?

Enligt SvD:s källor är problemet inte bara att det saknas styrelsebeslut, utan också att avtalet

inte är korrekt undertecknat. Ingen ur styrelsen har skrivit på. Avtalet skrevs på av Gunnar Schön och SL-tjänstemannen Lars Nordstrand. (ännu en mutkolv som blev dömd av domstol) Det strider mot bolagsordningen som bara ger vd:n rätt att teckna avtal när det handlar om "löpande förvaltning".

I revisionsberättelsen, som presenterades på bolagsstämman den 17 juni, skriver Leif Lundfors: "Vid revisionen har framkommit uppgifter som ger anledning till bedömning att verkställande direktören har överskridit sin rättsliga kompetens i samband med en rättshandling för bolaget, som i belysning vad som hittills framkommit kan vara oförmånligt för bolaget."

Gunnar Schön fick, en dryg vecka efter att avtalet skrevs under, en inbjudan av Connex att resa till Paris och London. Han flög dit tillsammans med SL:s förre styrelseordförande Elwe Nilsson (m). Det blev fyra dagar med middagar, drinkar, musei- och teaterbesök. "Connex ville ta avsked av Nilsson" som skulle lämna SL:s styrelse, är den förklaring SvD fått. Företrädare för SL diskuterade med Connex om en "skadebegränsning". SL vill pruta på de kostnader som Schön i "novemberavtalet" åsamkats SL och skattebetalarna".

Schön fick sparken, åtalades, och som tack fångades han upp av landstingens och kommunernas gemensamma verksamhet SLTF som numera heter "svensk kollektivtrafik", nomenklaturans vänner håller ihop!

För att förstå den svenska kollektivtrafiken, bör man ha läst detta.

Den svenska kollektivtrafiken faller under kategorin Monopsoni?

Läs allt om Monopsoni, Monopol, Oligopol, Konkurrens, Oligopsoni, Privilegium

Monopsoni, är det tillstånd som uppstår på marknaden när det bara finns en kund, som flera säljare måste slåss om. Jämför detta med monopol.

Monopol, är en term inom nationalekonomin som beskriver en form av förhållande mellan producent och konsument där det ej finns möjlighet till val av alternativa producenter för konsumenten.

Oligopol, är en situation som uppstår på marknaden när det bara finns ett fåtal säljare/företag

Konkurrens Tillräckligt stort antal säljare och köpare. Ingen samverkan bland parterna i marknaden.

Oligopsoni, är en form av imperfekt konkurrens som förekommer när det finns många producenter relativt till antalet köpare

Ett **privilegium** är en lagstadgad, exklusiv rättighet som ges av staten till en viss person eller grupp

Lösningen för den svenska kollektivtrafiken

Lösningen är att man behöver stora och små företag. De stora driver sällan på utvecklingen men behövs medans de små företagen driver på de stora i en fri konkurrens och skapar nya beställare och skapa en positiv syn på branschen.

<http://www.toni-schonfelder.com/pdf/20080810-4.pdf>

SLUTSATSER

När vi här tittar på de olika alternativen, så framstår den rena konkurrensen som totalt överlägsen. Den håller nere priserna vilket är bra för oss konsumenter.

Man säger att analysen är statisk, dvs den gäller hur ekonomin ska ge

Konsumenterna nytta utifrån givna resurser och given teknik. Om vi då istället tittar på det ur ett dynamiskt perspektiv, som handlar om ekonomins förmåga att förbättra konsumenternas nytta över tiden, bland annat genom nya resurser och

Ny teknik. **Då framstår inte den rena konkurrensen som självklar segrare längre. De små företagen har oftast inte så stor kapacitet att driva på utvecklingen, vilket behövs för att vi ska få någon tillväxt. Denna kapacitet har däremot de stora företagen, men de har inte någon tendens att ge oss de Lägsta priserna. Lösningen skulle då bli att man både behöver stora och Små företag. De stora driver på utvecklingen och de små företagen driver På de stora.**

Vem tar tag i detta? Alliansen har i vart fall inte visat några tecken på sjukdomsinsikten!

Välkommen till TUR mässan 2011 fredagen den 25:e mars kl. 12.00 då träffas i konferens rum R4 på mässan bussresearrangörerna.