



UNDERLAG MBL-FÖRHANDLING

Förberedelserna för en järnvägslinje Göteborg-Fredrikshamn är nu konkret igång. I enlighet med tidigare MBL-förhandlingar och styrelsebeslut utbyggs järnvägsfärjeläge vid Kvillepiren. Stena har bildat Stena Rail Ferry AB att fungera som redare och transportorganisatör. Terminalfrågan i Fredrikshamn har varit komplicerad och långdragen med en mängd efter hand tillkommande aspekter.

Bevekelsegrunderna för ett järnvägsfärjeprojekt på den aktuella linjen kvarstår emellertid oförändrat starka, och affärsidéer i anslutning till kompletterande tjänster har vuxit fram.

Bifogat detaljerat förslag.



Med Stena AB samägt bolag för vagnsförsörjning.

Då GF-linjen inte förväntas erhålla s.k. CIM-status och därmed bli öppen för förvaltningsägda järnvägsvagnar, är man hänvisad till användning av s.k. privatvagnar. Vissa av GF-linjen tilltänkta kunder förfogar redan idag över privatägda järnvägsvagnar. Betydande del av tilltänkta godsvolymer saknar emellertid vagnsmateriel idag. Privatvagnar kan inhyras från vissa kontinentala vagnsuthyrningsbolag. Utbudet är begränsat och efterfrågan kan bli hög i Skandinavien till följd av den intensiva etableringen av nya järnvägsfärjelinjer. Det kan vara ett försteg att erbjuda järnvägsvagnar i kombination med övriga komponenter i transportkedjan - en komplett transportlösning. En fördel som kan och rent av måste utnyttjas för god konkurrenskraft för GF-linjen. Därför bildar GHAB och Stena Ab gemensamt ScanPort Waggon AB, som sålunda ägs till 50 % av GHAB.

ScanPort Waggon AB (SPW) skall sörja för att Stena Rail Ferry AB och dess kunder i möjligaste mån har tillgång till rätt vagnsmaterial till goda villkor.

Etablerade vagnsbolag visar en acceptabel lönsamhet, med stigande efterfrågan kan lönsamheten öka.

SPW kan förmedla vagnar från vagnuthyrningsbolagen, från järnvägsförvaltningar med tillfällig överskottskapacitet på visst vagnsmaterial, från andra vagnsägare. Den sista gruppen kan karakteriseras som investorer, privatpersoner och företag som investerar i järnvägsvagnar som penningplacering och skatteplaneringsobjekt.

GHAB's risktagande i SPW inskränker sig under upparbetningsskedet till 25.000:- i aktiekapital och 12,5 % av kostnaderna för stab affärsutveckling som startar upp bolaget. Avsikten är vidare att förmedlingsaffärerna särskilt inledningsvis ska vara helt icke-spekulativa, d.v.s. att inhyrning av vagnar sker endast då uthyrning är kontrakterad till nöjaktiga villkor.



GHAB's ev investering i järnvägsvagnar

I de fall SPW AB kan teckna långsiktiga lönsamma kontrakt för uthyrning av järnvägsvagnar bör GHAB kunna överväga att själva investera i järnvägsvagnar. Vi bör i sådana fall ställa höga krav på hyreskontrakten och minimera riskerna genom en hård bedömning av kontraktsparten och -villkoren. Det spekulativa momentet skall minimeras.

Företagsledningen har upplevt att marknaden efterfrågar s.k. Habis-vagnar. Habis-vagnar kostar ca 650.000:-/st och samtal har förts med Stena AB om en maximal investering om sammanlagt 300 sådana vagnar. 150 av dessa skulle ägas av GHAB, resterande av Stena AB. Administration och vidareuthyrning sker via SPW. Den totala investeringen för GHAB beräknas till ca 97 Mkr. Investeringen genomförs alltså inte om ej de nämnda avtalen för SPW's vidareuthyrning kan uppnås.



Investering i bangården Fredrikshamn

DSB har i ett mycket sent skede upptäckt behov av en utbyggnad av bangården för maximalt 10 Mkr i anslutning till ett järnvägsfärjeläge i Fredrikshamn. DSB har i likhet med t ex SJ begränsade resurser för utbyggnad av spårnätet, och har därför föreslagit att GHAB finansierar utbyggnaden på samma sätt som Stena AB finansierar järnvägsfärjeläget i Fredrikshamn.

GHAB har i skrivelse till DSB bekräftat att GHAB är beredd att bära kostnader för investeringar i spår, signalsystem mm inom bangården liksom för projekteringsarbeten för anläggningen. Vi har begärt att DSB utarbetar ett förslag till avtal om finansiering och har föreslagit att utbyggnaden sker genom HT Bygg som har stor erfarenhet på området.

Avsikten är att vår investering i bangården i Fredrikshamn återbetalas genom en andel av DSB's fraktinkomster från järnvägsfärjelinjen. Under förutsättning att ett avtal om sådan betalning av investeringen kan träffas med DSB, och vidare att danska staten i övrigt ikläder sig de förpliktelser som krävs för att järnvägsfärjelinjen skall komma igång anser företagsledningen att GHAB kan åta sig utbyggnaden av bangården för högst 10 miljoner SEK.

Kommer inte utbyggnaden igång, kan det innebära avsevärda fördröjningar i hela järnvägsfärjeprojektet. Risken finns att kapital nerlagt på Göteborgssidan och hos Stena Rail Ferry AB p.g.a. lågt kapacitetstak i Fredrikshamn delvis får stå oförräntat tills denna fråga är löst. Det är därför av yttersta vikt att utbyggnaden kan påbörjas snarast.