

ANALYSE AF DSB'S TOG- DRIFTS- ØKONOMI 1. HALVÅR 2015

Analyse af DSB's togdriftsøkonomi, baseret på årsregnskabet for 1. halvår 2015

Indledning

Der er indgået en politisk aftale om passagertrafik i Danmark for 2015-2024.

Aftalen pålægger DSB's bestyrelse, at *"forberede og gennemføre en organisatorisk ændring af DSB-koncernen, som sikrer, at der efter kontraktens udløb i 2024 er en organisation, der kan varetage sammenhængen i den danske togtrafik, uanset hvilke operatører som måtte stå for togdriften"*, idet *"ændringen af DSB-koncernen skal bestå i en opdeling af virksomheden indenfor rammen af DSB SOV, hvor DSB's togdrift (togoperatør og vedligehold) adskilles fra produktionsapparatet (togmateriel, stationer og tværgående systemer, herunder billetsystemer)"*.

I aftalen lægges der vægt på, at denne opdeling *"vil rumme fordele gennem en mere transparent økonomi, hvor det tydeligere fremgår, hvad statens betaling til DSB går til"*.

DSB har i 2014 udarbejdet sin strategi for de kommende år; en strategi, der i store træk matcher den politiske aftale.

I forbindelse med 1. kvartalsregnskabet 2015 udarbejdede DSB en analyse af sin togdriftsøkonomi baseret på Strækingsregnskabet for 2014. DSB ønskede via analysen, at bidrage til øget transparens omkring anvendelsen af statens betaling til DSB's togdriftsydelser, ud fra en opdeling af disse ydelser, svarende til aftalens skelen mellem operatøropgaven, knyttet til selve togekørslen, henholdsvis opgaven med at drive det togsystem, der er rammen om togekørslen på tværs af de strækninger, der betjenes.

DSB's har i forbindelse med Halvårsregnskab 2015 opdateret analysen som led i den proces der skal skabe mere transparens og danne grundlag for den ønskede opdelingen af togdriftsydelserne.

Analysen er baseret på samme metode som den seneste analyse, opdateret med regnskabsdata for 1. halvår 2015. Der er fortsat tale om foreløbige beregninger. Det vil sige, at analysen er et bud på den nye opdeling af DSB's togdriftsydelser, som skal revurderes og testes forud for anvendelse i DSB's segmentregnskab. Materialet fremlægges således for at understøtte ønsket om åbenhed og skabe rum for en fortsat dialog om formatet og indholdet.

Det skal bemærkes, at analysen naturligt er forbundet med usikkerhed, idet DSB's grundregistreringer endnu ikke er tilrettelagt efter intentionerne i den politiske aftale af 10. marts 2015 og derfor ikke direkte kan danne grundlag for analysens opdeling i aktivitetsområder. Derfor fremkommer indtægter og omkostninger i analysens aktivitetsområder på grundlag af fordelingsnøgler. Derudover anvendes strækingsøkonomimodellens fordelinger til yderligere at allokere aktivitetsområdernes indtægter og omkostninger til de enkelte strækninger.

Hovedpointer

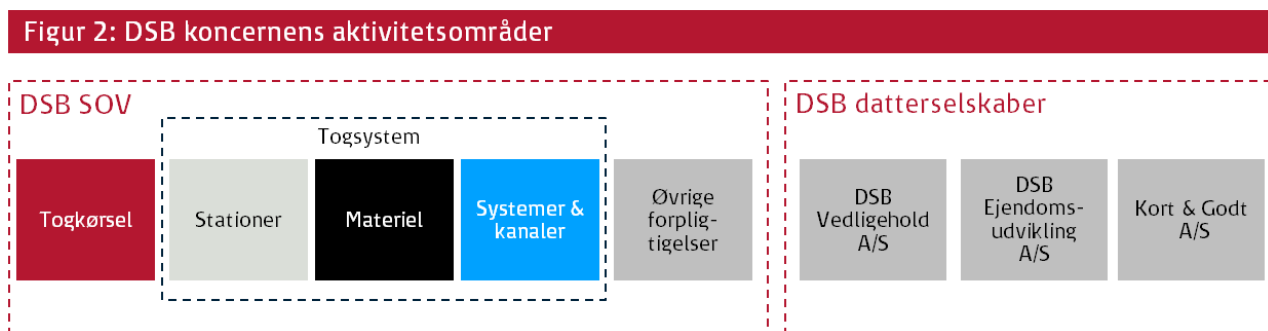
- Denne analyse er baseret på foreløbige beregninger, som skal revurderes og testes i de kommende måneder. Analyseresultaterne skal således tages med forbehold.
- DSB modtog i 1. halvår 2015 kontraktbetaling på knap 2,1 mia. kr. og passagerindtægterne udgjorde knap 2,4 mia. kr. Af DSB's indtægter i 1. halvår 2015 er ca. 70 pct. anvendt til at finansiere Togkørsel og små 30 pct. til at drive Togsystemet (togmateriel, stationer og tværgående systemer, herunder billetsystemer). En mindre del har finansieret DSB's generelle forpligtelser.
- Knap halvdelen af togkørselsomkostningerne i 1. halvår 2015 er anvendt til materiel og vedligeholdelse og godt en tredjedel til det kørende personale. Resten anvendes i hovedtræk til betaling af energi (el og diesel), infrastrukturafgifter og erstatningsbefordring med busser, når togkørsel ikke er mulig.
- Togkørslen på strækninger som for eksempel IC København - Aarhus og Lyntog med mange passagerer, både i og uden for myldretiden er i 1. halvår 2015 drevet med overskud. Årsagen er, at de mange passagerer gør det muligt, at udnytte kapaciteten hen over døgnet. Derimod må togkørslen på strækninger med et mindre passagergrundlag, samt togkørsel med mange pendlere og få passagerer uden for myldretiden, subsidieres gennem kontraktbetaling og gennem overførsel af overskud fra overskudsgivende strækninger.
- DSB arbejder for at nedbringe togdriftsomkostningerne ved blandt andet at sikre, at togmateriellet er velfungerende og til rådighed for togdriften, ved at optimere materiel- og personaleplanlægningen, samt ved at sikre effektive arbejdsprocesser og -redskaber og nedbringe de administrative omkostninger.
- Dele af omkostningsbasen er vanskelig at påvirke på kort til mellemlang sigt. Omfanget af togkørslen er i høj grad fastlagt i trafikkontrakten med staten, ligesom der afholdes nødvendige omkostninger til at imødekomme myndighedskrav, betale infrastrukturafgifter mv. Samtidig er materielomfanget i høj grad bestemt af pladsbehovet i myldretiden.

DSB set i forligstekstens perspektiv

DSB har hidtil drevet togdrift i Danmark som en samlet aktivitet. Den politiske aftale pålægger DSB at forberede og gennemføre en adskillelse af togdriften i aktiviteter, der knytter sig til selve fremføringen af tog (Togkørsel), og aktiviteter, der knytter sig til at opretholde produktionsapparatet (Togsystem), jf. Figur 1.



DSB-koncernen består i dag af flere juridiske enheder, jf. Figur 2. Moderselskabet, DSB SOV, driver dele af togdriften i Danmark i henhold til trafikkontrakten. Datterselskaberne DSB Vedligehold A/S, DSB Ejendomsudvikling A/S og Kort & Godt A/S drives som konkurrenceudsatte virksomheder. Hertil kommer datterselskaber, som driver togtrafik på kommercielle kontrakter i Danmark og i mindre grad i udlandet.



DSB Vedligehold A/S sælger vedligeholdelsesydelser til tredjepart og til DSB SOV. Ydelserne til DSB SOV bliver afregnet til togdriften.

Togdriftsaktiviteterne i DSB SOV består af Togkørsel og Togsystem samt Øvrige forpligtigelser. Øvrige forpligtigelser dækker over historisk betingede aktiviteter, som ikke er direkte knyttet til togdriften (for eksempel drift af Jernbanemuseet). Togkørslen indeholder aktiviteter knyttet til fremføring af tog, herunder afregning af materiel og vedligehold, mens Togsystemet indeholder aktiviteter knyttet til produktionsapparatet (togmateriel, stationer og tværgående systemer, herunder billetsalgskanaler).

DSB skal som offentlig virksomhed leve op til en række rapporteringskrav, jf. Figur 3. Rapporteringskravene har hver deres baggrund og formål og sigter alle på at skabe transparens og kontrol af DSB's forhold. Kravene anskuer imidlertid virksomheden fra forskellige perspektiver. Det gør det vanskeligt at gennemskue sammenhængen imellem de enkelte rapporter, hvilket samtidig kan hæmme den transparens, den politiske aftale sigter imod.

Figur 3: Rapporteringskrav i DSB

Årsregn- skabsloven	Årsrapport	Koncernregnskab		
		Segmentregnskab		
		Moderselskabsregnskab		Datter- selskabs- regnskaber
Regnskabs- reglement for DSB	Hoved- regnskab- opstillingen	Offentlige serviceydelser efter forhandlet kontrakt		Konkurrenceudsatte aktiviteter
	Stræknings- regnskab	Passagertrafik		
Politisk forlig	Trafik- kontrakt	Togkørsel	Togsystem	Generelle forplig- tigelser

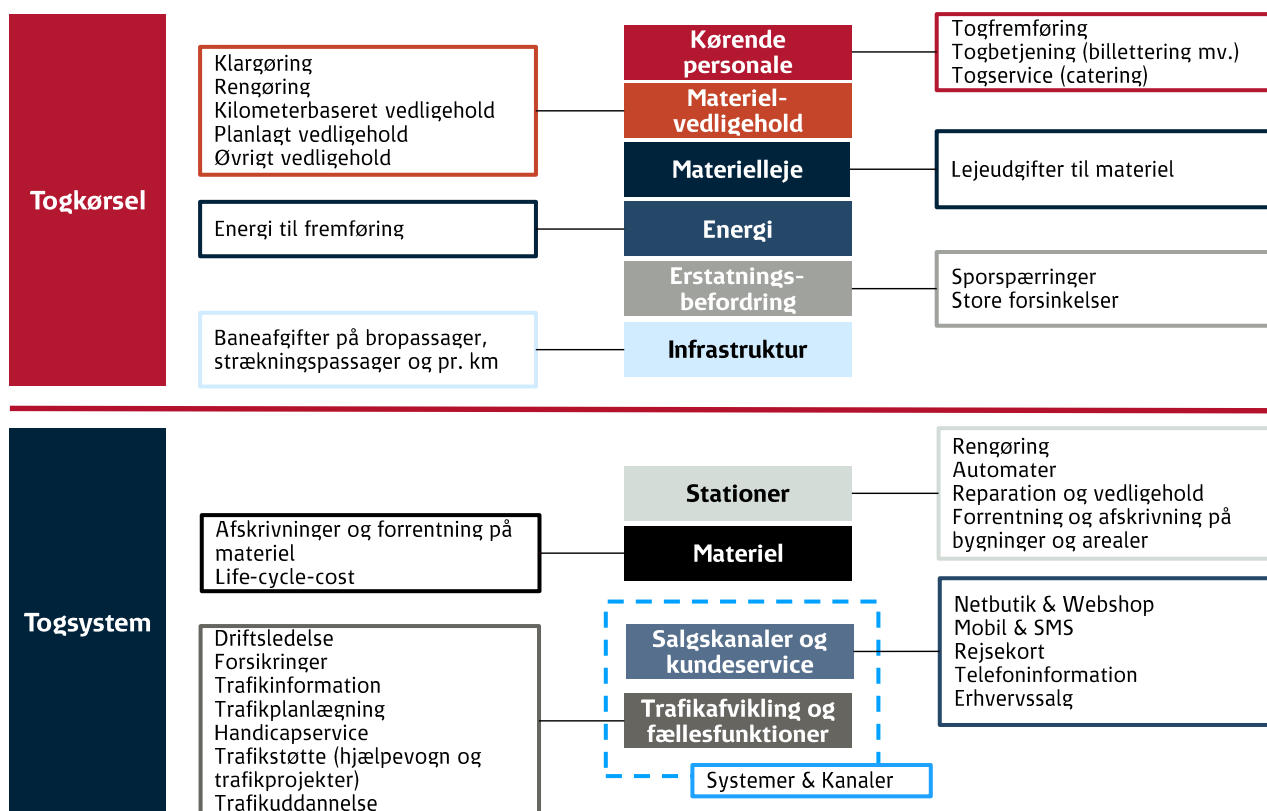
Årsregnskabsloven stiller krav om, at der udarbejdes et regnskab, som skal omfatte hele koncernen og give indblik i hele selskabets finansielle situation. Regnskabsreglementet har til formål at skille de offentlige serviceydelser fra de konkurrenceudsatte aktiviteter for at give indblik i de aktiviteter, som er underlagt kontraktbetaling, og sikre, at der ikke sker ulovlig statsstøtte. Den politiske aftale dækker alene offentlige serviceydelser, som DSB udfører i henhold til kontrakten. Disse ydelser udgør en delmængde af moderselskabets aktiviteter. Det vil sige, at DSB Vedligehold A/S ikke er omfattet direkte af den Offentlige Serviceforpligtigelse, men indirekte i form af de klargørings- og vedligeholdelsesydelser, der leveres til Togkørslen. Kort & Godt og DSB Øresund er ikke omfattet af den Offentlige Serviceforpligtigelse.

Den efterfølgende analyse tager udgangspunkt i DSB's hovedregnskabsopstilling for 1. halvår 2015, hvor de offentlige serviceydelser er udskilt.

Opdeling af DSB's togdriftsaktiviteter i aktiviteter knyttet til Togkørsel hhv. Togsystem

DSB er en stor og kompleks virksomhed med mange aktiviteter. De aktiviteter, der udføres i togdriften, kan henføres til Togkørsel hhv. Togsystemet og grupperes i en række aktivitetsgrupper, jf. Figur 4.

Figur 4: Aktiviteter i Togkørsel hhv. Togsystem



De anvendte aktivitetsdefinitioner og -grupperinger følger den metode, som DSB benytter ved opgørelse af sine strækingsregnskaber og er ikke fastlagt ud fra et ønske om at understøtte en sondring mellem togkørsels- og togsystemaktiviteter. Det er vurderingen, at de anvendte definitioner og grupperinger i stort omfang understøtter denne sondring, men det ændrede perspektiv på virksomheden kræver formentlig også tilpasninger.

DSB vil derfor gennemgå alle aktivitetsdefinitioner og -grupperinger med henblik på en konsolideret opdeling af togdriftsydelserne i overensstemmelse med ønskerne i den politiske aftale, ligesom DSB arbejder på at sikre, at virksomhedens regnskabsmæssige grundregistreringer over tid direkte understøtter opdelingen.

Det vil på længere sigt sikre et mere solidt grundlag for den transparens, der ønskes politisk, og som DSB ønsker at bidrage til.

Ombrydning af DSB's togdriftsøkonomi for 1. halvår 2015 på aktivitetsområder

Som et videre skridt i retning af den ønskede transparens har DSB givet et bud på at ombryde økonomien i DSB SOV for 1. halvår 2015 i forhold til togkørsels- hhv. togsystemydelser samt generelle forpligtelser, jf. Tabel 1.

De opgjorte indtægter udgjorde 5.728 mio. kr. i 1. halvår 2015. Fratrullet udleje af materiel (808 mio. kr.), som betales af Togkørsel, udgør indtægterne 4.920 mio. kr. til finansiering af den offentlige servicetrafik, som virksomheden leverer. Små 70 pct. af indtægterne finansierer Togkørsel, mens små 30 pct. finansierer togsystemopgaver. Knap 1 pct. finansierer DSB's generelle forpligtelser.

DSB's driftsomkostninger til Offentlig Servicetrafik udgjorde 4.303 mio. kr. Fratrullet leje af materiel, som betales til Materiel, udgør driftsomkostningerne 3.495 mio. kr. Heraf er små 70 pct. knyttet til Togkørsel og godt 30 pct. til togsystemopgaver, mens resten er knyttet til DSB's generelle forpligtelser. Hertil kommer af- og nedskrivninger, finansielle poster og skat.

For både indtægter og driftsomkostninger er der set bort fra poster til materiel leje, da materiellet i denne opstilling betales som "lease" af Togkørsel.

Tabel 1: Resultat i DSB's togdrift ombrudt på aktivitetsområder, 1. halvår 2015

Mio. kr.	Offentlig Servicetrafik (1)	Togkørsel	Stationer	Materiel (2)	Systemer & Kanaler (3)	Generelle forpligtelser (historiske) (4)
Passagerindtægter	2.438	2.374		0	64	
Trafikkontrakt betaling	2.072	1.017	284	17	729	25
Udleje af materiel	808			808		
Andre indtægter	410	92	56	116	99	47
Indtægter i alt	5.728	3.483	340	941	892	72
Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	247	227	16	0	4	0
Andre omkostninger	2.041	1.329	90	146	452	24
Personaleomkostninger	1.207	811	65	2	288	41
Leje af materiel	808	808		0		
Omkostninger i alt	4.303	3.175	171	148	744	65
Resultat før af- og nedskrivninger	1.425	308	169	793	148	7
Af- og nedskrivninger	877	51	67	649	104	6
Resultat af primær drift	548	257	102	144	44	1
Finansielle poster	193	8	27	118	39	1
Resultat før skat	355	249	75	26	5	0
Skat	88					
Årets resultat	267					
Omkostninger, Af- og nedskrivninger samt Finansielle poster	5.373	3.234	265	915	887	72

(1) Offentlig servicetrafik indeholder offentlige serviceydelser efter forhandlet kontrakt jf. Figur 3.

(2) Leje af dobbeltdækkermateriel indgår i Materiel

(3) Passagerindtægterne under Systemer og Kanaler dækker over provisions-indtægter fra salg af billetter fra andre operatører

(4) Historiske generelle forpligtelser vedr. Jernbanemuseum, udlånte tjenestemænd, udlejning af særlige bygninger på ikke-kommercielle vilkår, ikke-finansierede omkostninger til fællesstationer mv. Generelle forpligtelser indeholder Clearings poster for ca. 32 mio. kr.

Udgangspunktet for den foretagne ombrydning af økonomien er DSB's Strækningsøkonomimodel. Modellen ombryder DSB's driftsregnskab i aktiviteter og beregner økonomien i den enkelte stræk-

ning på baggrund af aktivitetstrækket. Det vil sige, at den fulde omkostning til for eksempel kørende personale (løn, pension, personaleledere og planlæggere, it, uniformer osv.) allokeres til den enkelte strækning i forhold til de timer, personalet har arbejdet på strækningen.

Ombrydningen af togdriften på aktivitetsområder er, som tidligere nævnt, baseret på de "Offentlige serviceydelser"¹, som er en opgørelse af de aktiviteter, som DSB udfører i henhold til trafikkontrakten. Opgørelsen af de "Offentlige serviceydelser" for 1. halvår 2015 er udarbejdet efter samme metode og principper, som anvendes ved udarbejdelsen af den årlige Hovedregnskabsopstilling for DSB i henhold til Regnskabsreglementet for DSB.

Såvel kontraktbetalingen som passagerindtægterne er fordelt til aktivitetsområderne på baggrund af nogle foreløbige principper, som skal afklares nærmere i forbindelse med udmøntningen af den politiske aftale. Denne afklaring vil formentlig medføre en justering af allokeringsprincipperne.

Den foreløbige fordeling er baseret på, at ca. 49 pct. af kontraktbetalingen (1.017 mio. kr.) går til Togkørsel, som samtidig henføres stort set de fulde passagerindtægter (2.374 mio. kr.). Den resterende kontraktbetaling er fordelt til Togsystemet, det vil sige til Stationer (284 mio. kr.) og til Systemer & Kanaler (729 mio. kr.). Materiel modtager kontraktbetaling til dækning af omkostninger til Fremtidens tog. Generelle forpligtelser modtager kontraktbetaling (25 mio. kr.) til dækning af f.eks. drift af Jernbanemuseet.

Det er et analytisk valg, at passagerindtægterne stort set fuldt ud er fordelt til Togkørsel, idet passagerindtægterne i realiteten også anvendes til at medfinansiere for eksempel stationer, salgskanaler, køreplanlægning, trafikinformation mv. Hvis passagerindtægterne også var fordelt ud på togsystems ydelser, ville det reducere omfanget af kontraktbetaling, der fordeles til disse.

Den foreløbige fordeling af statens kontraktbetaling til DSB indebærer, at de i Tabel 1 anførte resultater for de enkelte aktivitetsområder også er foreløbige. De fremtidige resultater for de enkelte aktivitetsområder vil blandt andet bero på en nærmere afklaring af finansieringsprincipper og omkostningsallokering.

I det følgende afsnit analyseres nærmere på omkostningerne ved togdrift, herunder råvareomkostninger, personaleomkostninger og det, der i Tabel 1 benævnes "Andre omkostninger", og som består af for eksempel omkostninger til reparation og vedligehold af togmateriel samt rengøring af materiel og stationsområder.

Tabel 2: Bro mellem resultat før skat i det eksterne regnskab og resultat før skat i offentlig servicetrafik, 1. halvår 2015

Mio. kr.	Resultat før skat
Koncernregnskab	386
Offentlige serviceydelser efter forhandlet kontrakt	355
Forskel	31
Konkurrenceudsatte aktiviteter	15
Koncernregnskabsreguleringer ⁽¹⁾	16

(1) Regnskabstekniske reguleringer som for eksempel eliminerings, minoritetsinteresser mv.

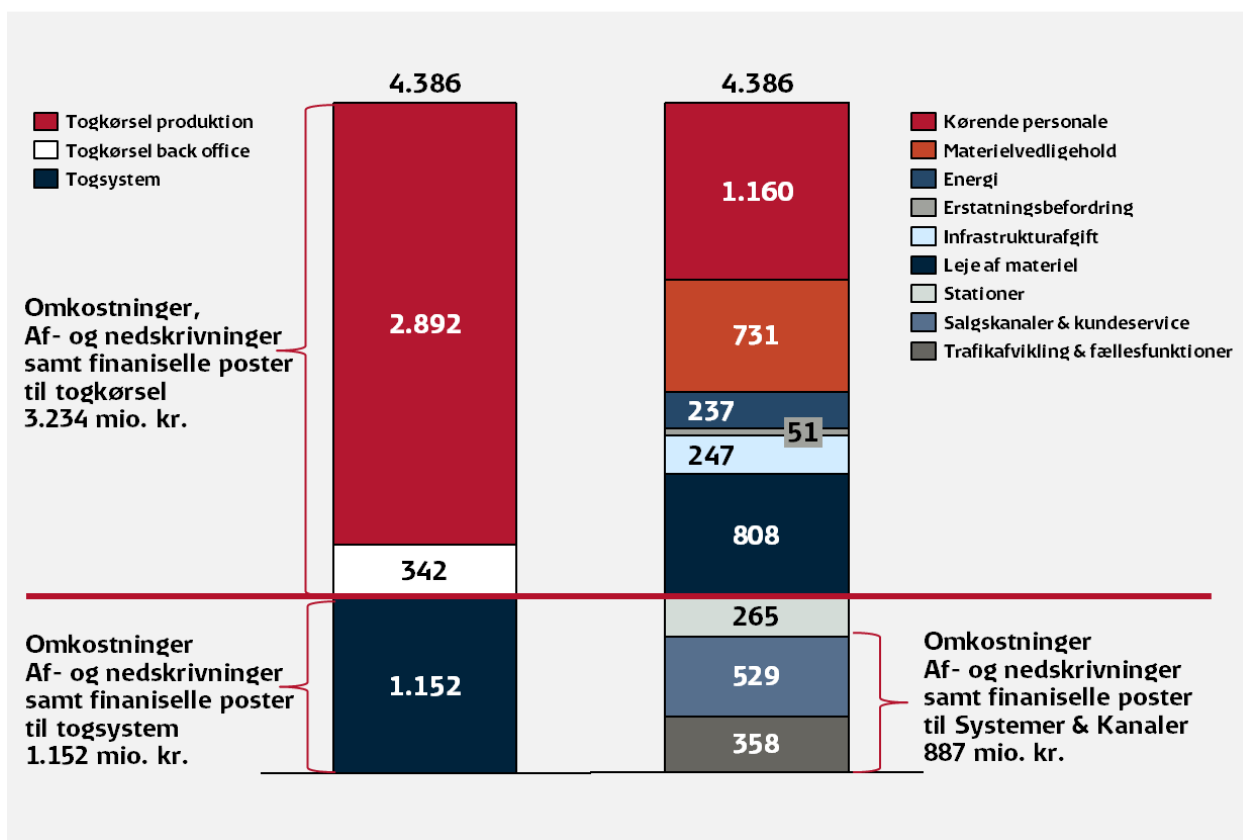
¹ I forhold til den Hovedregnskabsopstilling er der dog indført en afregning af materielle mellem aktivitetsområderne Materiel og Togkørsel, baseret på DSB's kapitalomkostninger.

Tabel 2 viser vandringen mellem koncernregnskabet for 1. halvår 2015 og den andel som udgør de Offentlige serviceydelser for 1. halvår 2015.

Togdriftsomkostninger for DSB's samlede strækninger

DSB's samlede togdriftsomkostninger, inkl. af- og nedskrivninger samt finansielle poster, til Togkørsel, Stationer og Systemer & Kanaler udgjorde 4.386 mio. kr. i 1. halvår 2015, jf. Figur 5.

Figur 5: Ombrydning af togdriftsomkostninger, 1. halvår 2015

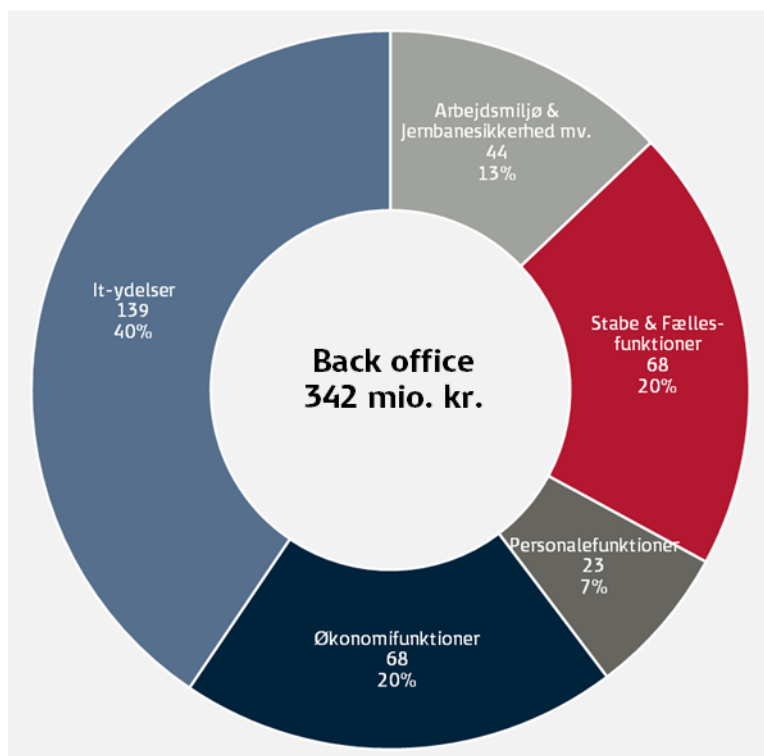


Aktivitetssområdet Materiel indgår ikke som en omkostning under Togsystem, eftersom det anvendte Materiel afregnes med 808 mio. kr. som materielleje til Togkørsel, hvor materiellejen således optræder som en omkostning.

Omkostningerne til Togkørsel udgjorde 3.234 mio. kr., hvoraf materielvedligehold og leje af materiel beslaglægger ca. 48 pct. af de samlede omkostninger til Togkørsel, mens omkostninger til kørende personale udgør ca. 36 pct., jf. Figur 5. De resterende omkostninger vedrører energi til fremføring, infrastrukturafgifter og erstatningsbefordringer, særligt ved sporarbejder.

342 mio. kr. - eller 11 pct. af de samlede togkørslesomkostninger er back office omkostninger, herunder tværgående omkostninger til it-ydelser, stabe & fællesfunktioner, økonomi- og personalefunktioner samt arbejdsmiljø og jernbanesikkerhed mv., jf. Figur 6.

Figur 6: Togkørsel Back office-omkostninger

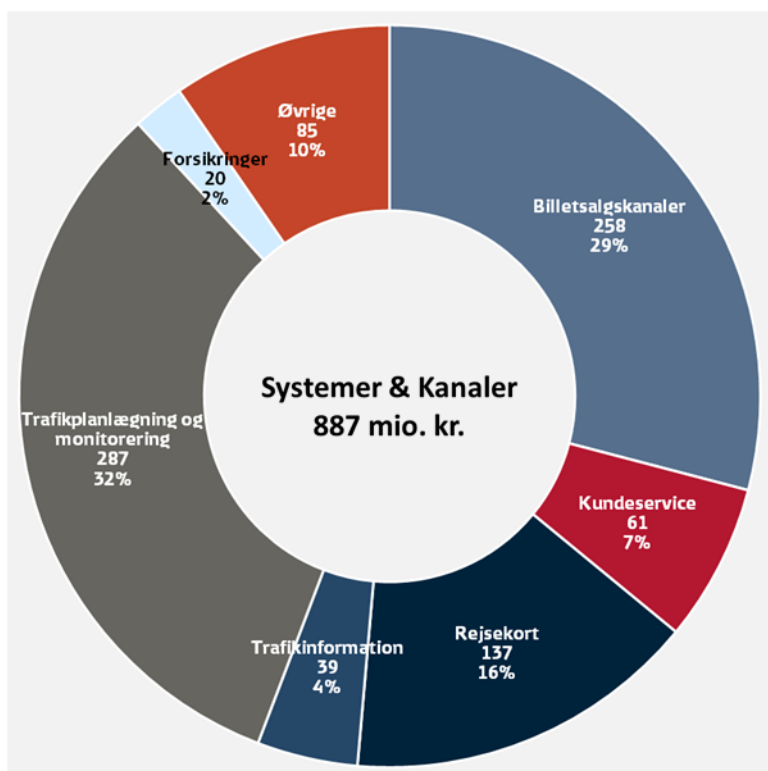


Back office-omkostningerne er fordelt til aktiviteter, ud fra hvor mange medarbejdere – omregnet til fuldtidsansatte – der medgår til at udføre de enkelte aktiviteter. Det betyder, at medarbejder-tunge aktiviteter bærer en væsentlig andel af back office-omkostningerne. Det har den konsekvens, at Togkørsel – hvor den største del af DSB's medarbejdere bidrager direkte som kørende personale og indirekte på værkstederne – belastes forholdsvis meget af omkostninger til back office-funktioner.

Omkostningerne til Togsystemet, som er forudsætningen for sammenhængen i Togkørslen, udgør 1.152 mio. kr. jf. figur 5. Heraf er ca. 23 pct. omkostninger til stationsdrift (265 mio. kr.), og ca. 77 pct. omkostninger til Systemer & Kanaler (887 mio. kr.).

Kundevendte aktiviteter som billet salg (betjent såvel som digitalt salg og billetautomater), kundeservice, rejsekort (DSB's medfinansiering af rejsekortsystemet og trafikinformation beslaglægger 56 pct. af omkostningerne til Systemer & Kanaler, mens den resterende del overvejende finansierer mandskab og systemer til trafikplanlægning samt til overvågning og styring af togtrafikken i de driftscentre, som DSB driver sammen med Banedanmark. Trafikplanlægningsaktiviteter, forsikringer og øvrige udgør 44 pct. af Systemer & Kanaler, jf. Figur 7.

Figur 7: Systemer og kanaler



DSB er optaget af løbende at forbedre og effektivisere togdriften til fordel for både kunderne og skatteyderne. Aktivitetsopdelingen peger i den forbindelse på både muligheder og begrænsninger.

Det er for eksempel på tværs af flere aktiviteter en mulighed at nedbringe personaleomkostningerne, gennem bedre planlægning og øget fleksibilitet i mandskabsanvendelsen eller gennem mere effektive arbejdsredskaber.

Det er også en mulighed at nedbringe de tværgående omkostninger, ved for eksempel forenkling og bedre porteføljestyring på it-området og andre administrative effektiviseringer. Endelig er det afgørende for en effektiv togdrift, at togmateriellet stilles til rådighed i det planlagte omfang og med den forudsatte kvalitet, samt at dette sker til de lavest mulige omkostninger. Denne planlægnings- og leverancerelaterede optimering er en central opgave i DSB.

Effektiviseringsmulighederne er på andre områder begrænsede, fordi omkostningerne i større eller mindre grad er uden for DSB's kontrol, eller fordi de er vanskelige at tilpasse.

Omfanget af DSB's Togkørsel er for eksempel i stort omfang kontakligt fastsat, infrastrukturafgifternes størrelse er udefra givet, og omfanget af erstatningsbefordring er bestemt af forhold ved infrastrukturen, som DSB har begrænset indflydelse på². Samtidig er materiel en langsigtet investering, som er vanskelig at op- og nedjustere på kort sigt. Dermed er omkostningerne i et vist omfang uafhængige af kørselsomfanget.

² DSB har et intensivt og velfungerende samarbejde med Banedanmark om planlægning og afvikling af infrastrukturarbejder, som medvirker til at begrænse omkostningerne – og gerne for kunderne – ved planlagte og ikke-planlagte infrastrukturarbejder.

Materiel- såvel som mandskabsbehov i Togkørsel er dimensioneret efter myldretiden, hvor der skal transporteres flest kunder. Det betyder, at der skal være tilstrækkeligt med materiel til rådighed, hvilket dimensionerer investeringen i materiel samt de tilhørende værksteder til vedligehold og klargøring af materiellet. På mandskabssiden indebærer den tidsmæssige spredning af morgen- og eftermiddagsmyldretiden, at det samme personale ikke kan dække begge myldretider inden for en normal arbejdsdag.

En betydelig del af omkostningerne ved Togkørsel – afskrivninger på materiellet, bemanning af toget, omkostninger til el eller diesel til fremføring af toget mv. – er reelt uafhængige af antallet af passagerer. Det er således afgørende for økonomien i Togkørslen, at kapaciteten udnyttes bedst muligt. Dette økonomiske forhold skal balanceres mod det forhold, at DSB's Togkørsel sigter på at bidrage til bæredygtig vækst og sammenhængskraft i Danmark gennem adgang til toget, også i de mindre tæt befolkede egne og i de fleste af døgnets timer.

Strækningsanalyser

Omkostningerne til Togkørsel og de aktiviteter, som indgår heri, kan yderligere nedbrydes på strækninger ved hjælp af strækningsøkonomimodellen.

I de følgende analyser er materiellejen i udgangspunktet fastlagt ud fra et gennemsnitligt materielforbrug, mens alle andre omkostninger er fordelt efter strækningsøkonomimodellen. Årsagen til, at der anvendes et gennemsnitligt materielforbrug er, at DSB's materiel indgår i en pulje og anvendes fleksibelt med sigte på en optimal udnyttelse af ressourcerne. Der kan således være store variationer i, hvilke materieltyper der anvendes på den enkelte strækning over tid. Analysen er dog justeret for de strækninger, hvor der anvendes dedikeret materiel. Materiellejen for S-tog er for eksempel alene baseret på de faktiske materieludgifter for S-togsmateriel.

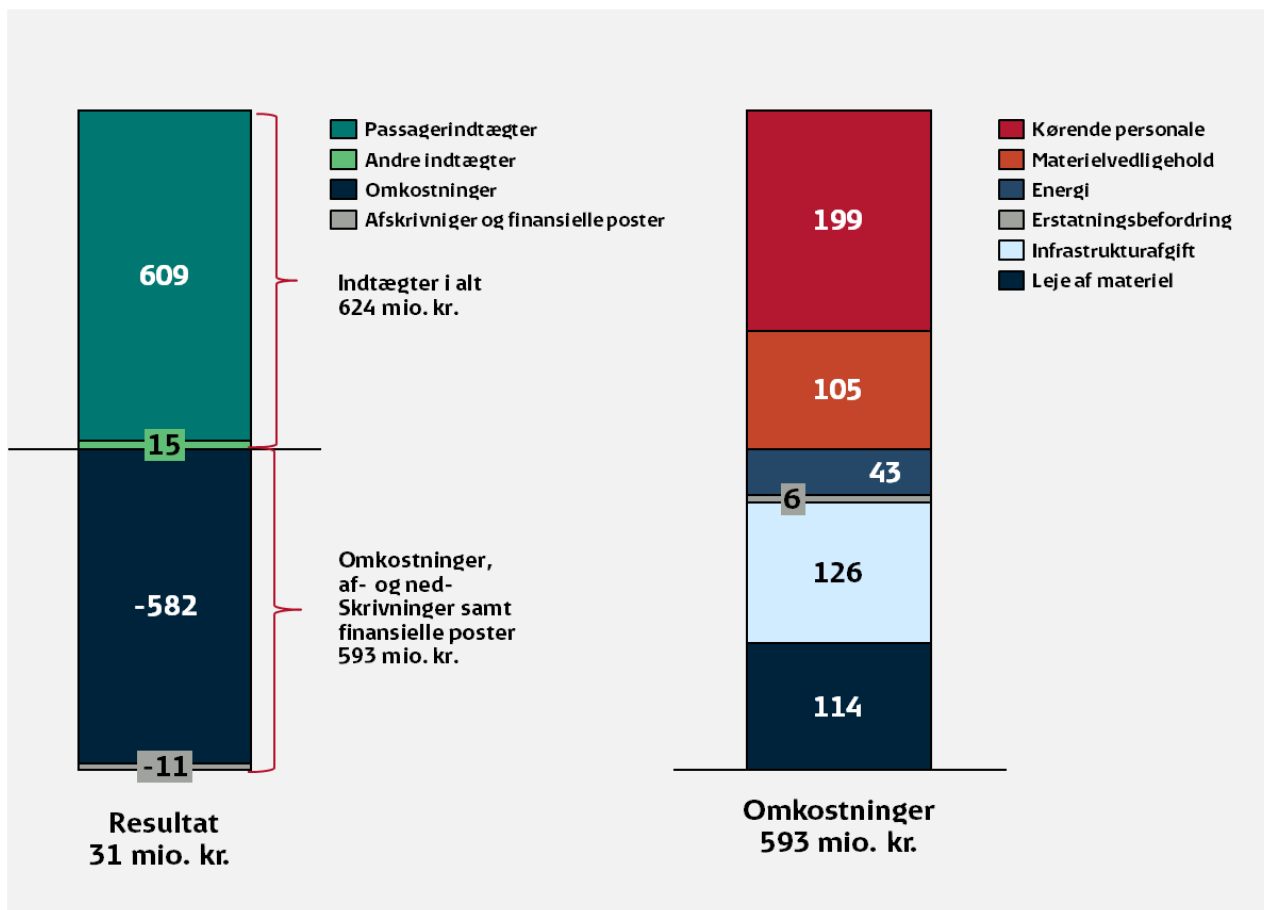
Omkostningerne fordeles på strækningsniveau ved anvendelse af fordelingsnøgler, som i sagens natur indebærer et element af skøn. Samtidig er passagerindtægterne fordelt ved hjælp af ad hoc-tællinger af passagerer, vejninger af tog mv. Særligt det sidste forhold giver en vis usikkerhed i analysegrundlaget, som øges, jo mere fintmasket der analyseres på enkeltstrækninger. De følgende analyser skal således tages med et vist forbehold.

De meget omfattende sporarbejder hen over sommeren 2015 har medført færre passagerer, eftersom de har valgt andre transportformer, men også store skift imellem de benyttede strækninger. Specielt har InterCity København-Aarhus kørt med en væsentlig lavere frekvens, som følge af manglende tilgængelig sporkapacitet. Til gengæld er der indsat længere Lyntog. Der har derfor været en substitution fra InterCity til Lyntog, men også andre strækninger er berørt. De meget store ændringer i rejsemønstre medfører øget usikkerhed i indtægtsfordelingen mellem strækninger for 1. halvår 2015. De følgende analyser skal tages med det forbehold.

Analyse af InterCity-togkørsel mellem København og Aarhus

InterCity-kørsel på strækningen København – Aarhus bidrog i 1. halvår 2015 med indtægter på i alt 624 mio. kr. og beslaglagde omkostninger, inkl. af- og nedskrivninger samt finansielle poster, på 593 mio. kr., jf. Figur 8.

Figur 8: Økonomi i InterCity-kørsel København - Aarhus, 1. halvår 2015



Anm.: Baseret på en gennemsnitlig materielleje

Togkørsel på InterCity-strækningen gav således isoleret set et overskud på 31 mio. kr. i 1. halvår 2015 og havde dermed ikke i sig selv behov for kontraktbetaling. Resultatet er væsentlig negativt påvirket af de store sporarbejder på Vestfyn, hvor antallet af afgange har været reduceret. Konsekvensen er faldende indtægter, og at en del passagerer har benyttet Lyntog i stedet. Sporarbejderne fortsætter hen over sommeren og vil derfor yderligere påvirke årets resultat i negativ retning. Alligevel har strækningen bidraget med et overskud i 1. halvår 2015 og har således kunne medgå til at finansiere kørsel på underskudsgivende strækninger.

Omkostningsfordelingen på strækningen adskiller sig fra det generelle billede ved de relativt høje infrastrukturafgifter (21 pct. af strækningens samlede togkørselsomkostninger), som i stort omfang udgøres af afgifter for anvendelse af Storebæltsforbindelsen. Infrastrukturafgiften på denne strækning udgør over halvdelen af DSB's samlede infrastrukturafgifter.

Årsagen til den relativt gode økonomi på strækningen København – Aarhus er, at der er mange passagerer, som dels bidrager med betydelige passagerindtægter, dels gør det muligt at udnytte kapaciteten langt bedre, end det er tilfældet på strækninger med færre passagerer set hen over det tidsrum, hvor der i kontrakten med staten er stillet krav om togbetjening.

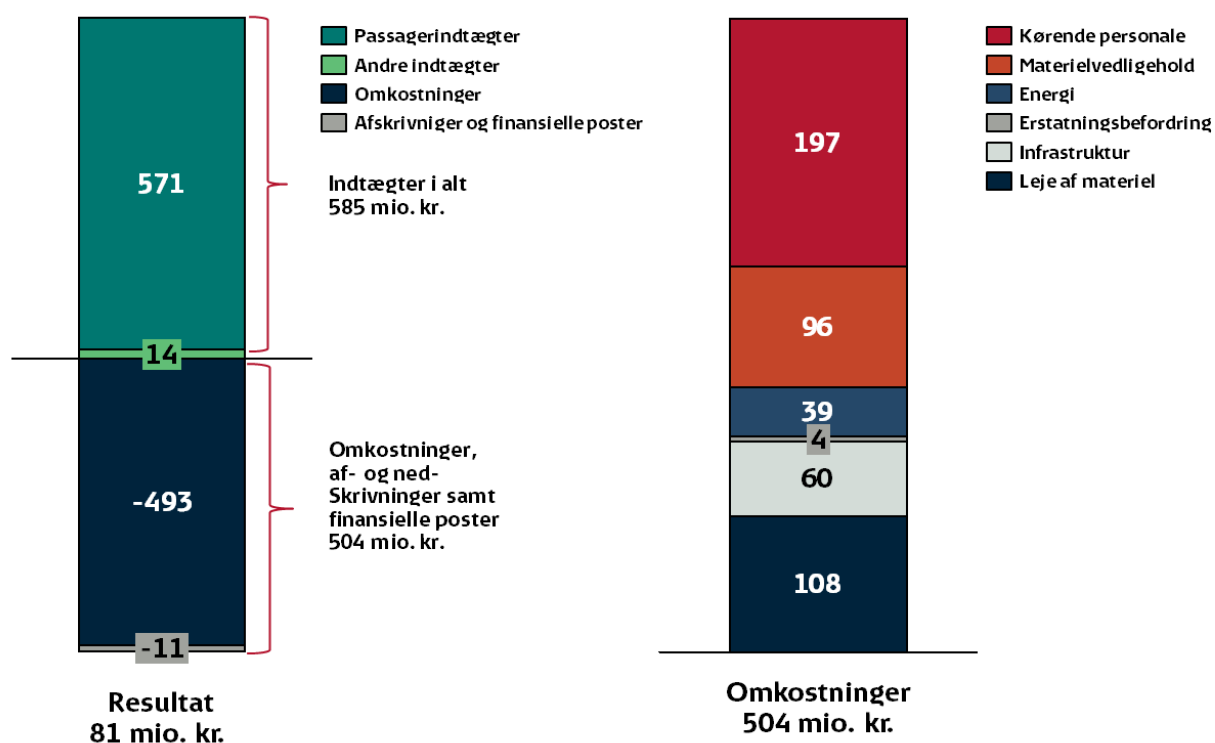
Strækningen København – Aarhus er et godt eksempel på den usikkerhed, som følger med fordeling af indtægter og omkostninger på strækninger. Indtægtsfordelingen baserer sig på vejninger af

tog, passagertællinger mv., som indebærer en usikkerhed. Hertil kommer, at InterCity-trafikken køres som en samlet drift, hvor togsæt skilles fra i Fredericia, Vejle og Aarhus. En del af de indtægter, som henregnes til København – Aarhus, stammer således fra passagerer, som rejser med direkte forbindelser til destinationer uden for strækningen. Det er usikkert, hvor stort passagerfaldet ville blive, hvis der ikke var direkte forbindelse via InterCity-systemet. Hertil kommer usikkerheden ved omkostningsfordelingen som beskrevet ovenfor.

Analyse af Lyntog-kørsel

Indtægter fra Lyntogskørslen udgjorde 585 mio. kr. i 1. halvår 2015 og omkostningerne 504 mio. kr., således genererede Lyntog et positivt resultat på 81 mio. kr., jf. Figur 9. Resultatet af lyntogskørslen er positivt påvirket af en passagertilgang i medfør af sommerens sporarbejder. Således udgjorde resultatet for lyntogskørsel 105 mio. kr. for hele 2014.

Figur 9: Økonomi i Lyntog, 1. halvår 2015



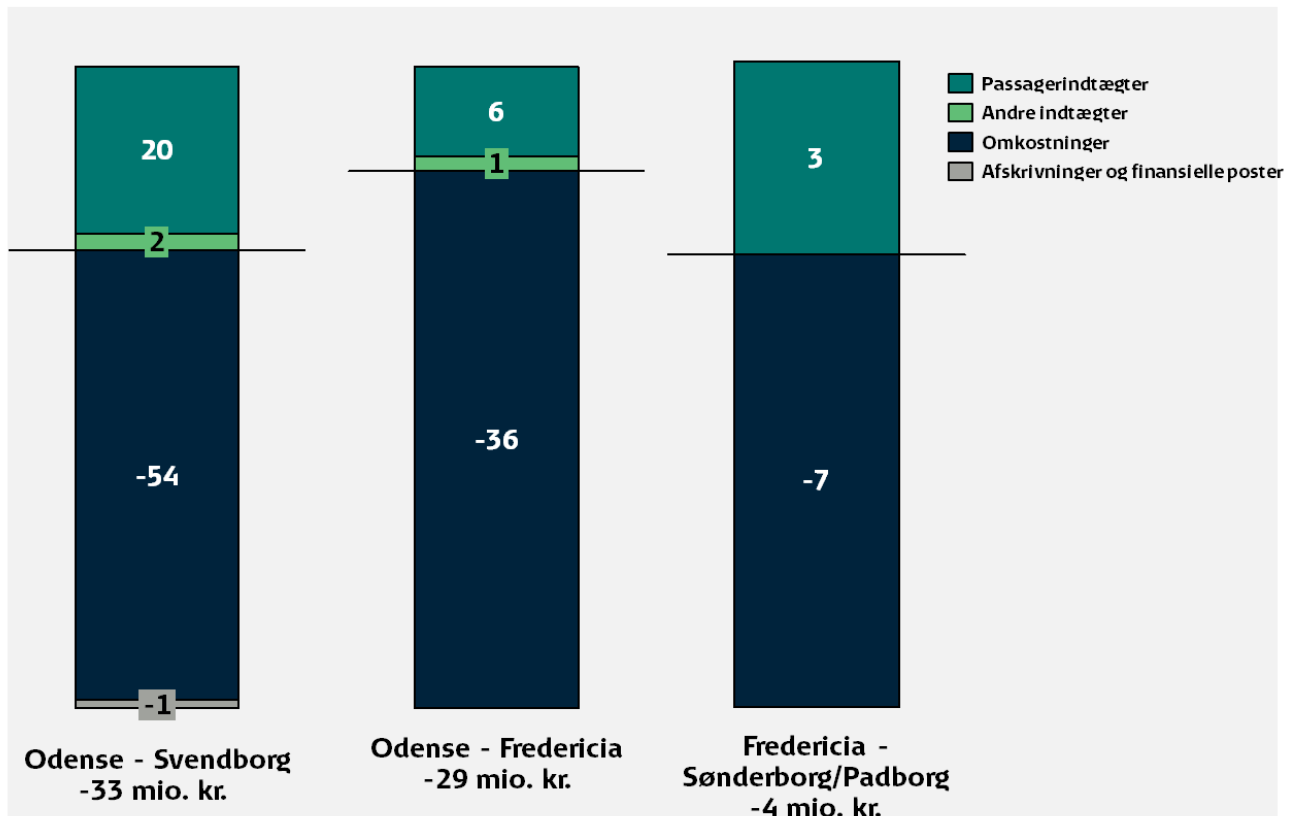
Omkostningerne til kørende personale udgør 39 pct. af de samlede omkostninger, hvilket afspejler at der er mere personale ombord. Materielvedligehold og leje af materiel udgør 40 pct. af de samlede omkostninger.

Årsagen til den gode økonomi i togkørslen på Lyntog er som for InterCity København – Aarhus, at relativt mange passagerer pr. tog gør det muligt at udnytte kapaciteten langt bedre, end det er tilfældet på strækninger med gennemsnitligt færre passagerer.

Analyse af Togkørsel på udvalgte regionaltoogsstrækninger

Passagerindtægterne på regionaltoogsstrækningerne Odense - Svendborg, Odense - Fredericia og Fredericia - Sønderborg/Padborg har i 1. halvår 2015 ikke været tilstrækkelige til at finansiere omkostningerne ved Togkørslen, jf. Figur 10.

Figur 10: Resultat på udvalgte regionalstrækninger, 1. halvår 2015

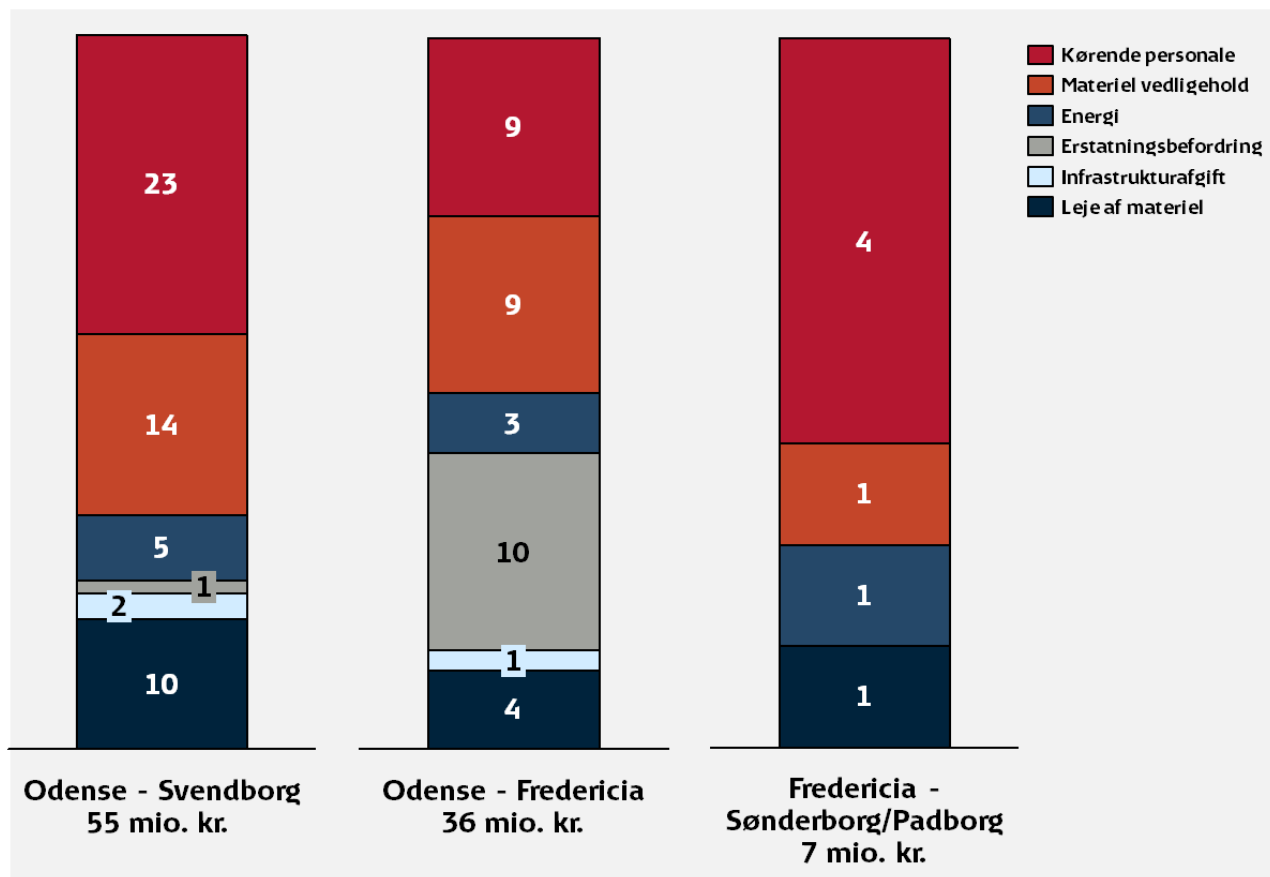


Dermed har regionalbetjeningen af disse strækninger ikke kunnet køres uden bidrag ved overførsel af overskud fra overskudsgivende strækninger, herunder InterCity-kørsel på København – Aarhus og Lyntog, jf. tidligere, og/eller tilførsel af kontraktbetaling fra staten.

Årsagen er, at der er færre passagerer set i forhold til det fastsatte kørselsomfang i kontrakten. Det indebærer en ringere kapacitetsudnyttelse, det vil sige flere tomme pladser i toget hen over det tidsrum, hvor kontrakten kræver betjening. Der kan således på nogle af strækningerne være en god kapacitetsudnyttelse i myldretiderne, men en forholdsvis ringe kapacitetsudnyttelse uden for disse.

Omkostningerne ved regional togkørsel på de udvalgte strækninger adskiller sig overordnet set ikke væsentligt fra det generelle billede. Den overvejende del af omkostningerne finansierer således det kørende personale samt leje og vedligehold af det anvendte togmateriel, jf. Figur 11.

Figur 11: Omkostninger på udvalgte regionalstrækninger, 1. halvår 2015



På strækningen Odense – Svendborg er materielleje opgjort ud fra de faktiske omkostninger til de Desiro-togsæt, som i dag er dedikeret til strækningen. På strækningerne Odense – Fredericia og Fredericia – Sønderborg/Padborg er derimod anvendt de gennemsnitlige materielomkostninger, fordi materiel disponeres ud fra den samlede materielpulje, jf. tidligere herom.

Strækningen Odense – Fredericia har været fuldstændig lukket i en periode, som følge af sommerens sporarbejder, hvilket afspejler sig i de meget store omkostninger til erstatningsbefordring.

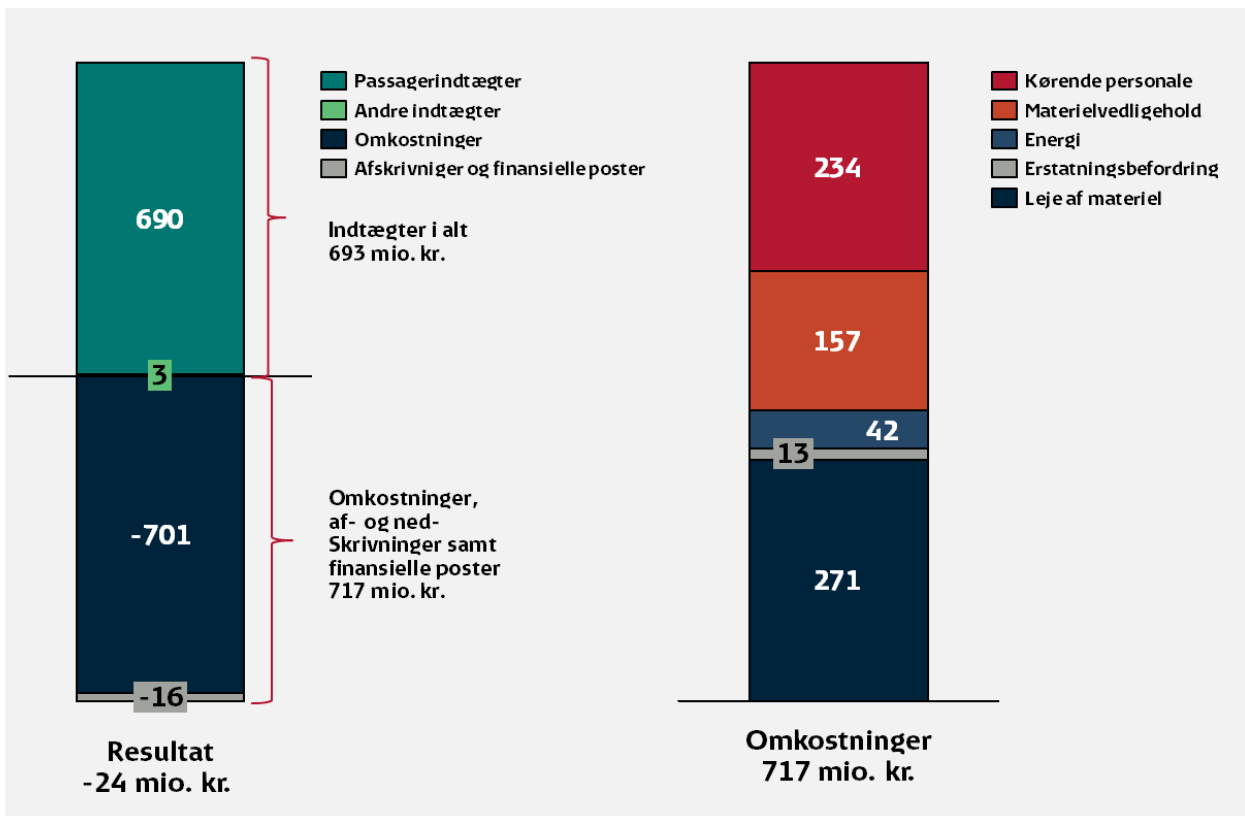
Omkostninger til kørende personale vejer særligt tungt i de samlede togkørselsomkostninger på strækningen Fredericia – Padborg/Sønderborg, hvor der er både lokomotiv- og togfører om bord i toget (ca. 57 pct.). På de to øvrige strækninger køres med enmandsbetjening.

Mulighederne for at køre enmandsbetjent er beroende på blandt andet fysiske forhold i tog og på stationer, som skal leve op til givne sikkerhedsstandarder.

Analyse af S-tog

Togkørslen på S-banen gav i 1. halvår 2015 indtægter på 693 mio. kr., mens omkostningerne – inkl. af- og nedskrivninger samt finansielle poster – 717 mio. kr., jf. Figur 12.

Figur 12: Økonomi i S-tog, 1. halvår 2015



Togkørsel med S-tog gav således i 1. halvår 2015 et underskud på 24 mio. kr., svarende til 3½ pct. af passagerindtægterne og kan derfor køres med en beskeden kontraktbetaling. 1. halvår 2014 kørte S-tog med et underskud på 14 mio. kr. og 2. halvår 2014 med et overskud på 30 mio. kr. Der er således udsving i resultatet, som over tid vurderes at være tæt på et 0-resultat.

Årsagen til at S-tog kan køres uden, eller stort set uden kontraktbetaling, er at S-togenes samlede pladser er godt udnyttet hen over døgnet, når der sammenlignes med for eksempel regional-togkørsel, hvor kapacitetsudnyttelsen – i det mindste uden for myldretiderne – generelt er forholdsvis ringe.

Omkostninger til det kørende personale udgør ca. 33 pct. af de samlede togkørselsomkostninger på S-banen. Det afspejler det forhold, at S-togene er enmandsbetjente.

