

ANALYSE AF DSB'S TOG- DRIFTS- ØKONOMI 3. KVAR- TAL 2015

Analyse af DSB's togdriftsøkonomi, baseret på regnskabet pr. 3. kvartal 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"*.

I forbindelse med regnskabet for 1. kvartal 2015 udarbejdede DSB en analyse af sin togdriftsøkonomi baseret på Strækningsregnskabet 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 togkørslen, henholdsvis opgaven med at drive det togsystem, der er rammen om togkørslen på tværs af de strækninger, der betjenes.

DSB's har i forbindelse med regnskabet for 3. kvartal 2015 opdateret analysen, som et 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 de tidligere analyser, opdateret med regnskabsdata pr. 3. kvartal 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 mere systematisk anvendelse i DSB's rapportering. 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 ikke er tilrettelagt efter den mulige fremtidige organisationsmodel efter udløbet af den 10-årige trafikkontrakt, jf. intentionerne i den politiske aftale af 10. marts 2015. Derfor kan grundregistreringerne ikke direkte danne grundlag for analysens opdeling i aktivitetsområder og indtægter og omkostninger i analysens aktivitetsområder fremkommer dermed på grundlag af fordelingsnøgler. Derudover anvendes strækningsøkonomimodellens fordelinger til yderligere at allokere aktivitetsområdernes indtægter og omkostninger til de enkelte strækninger.

Hovedpointer

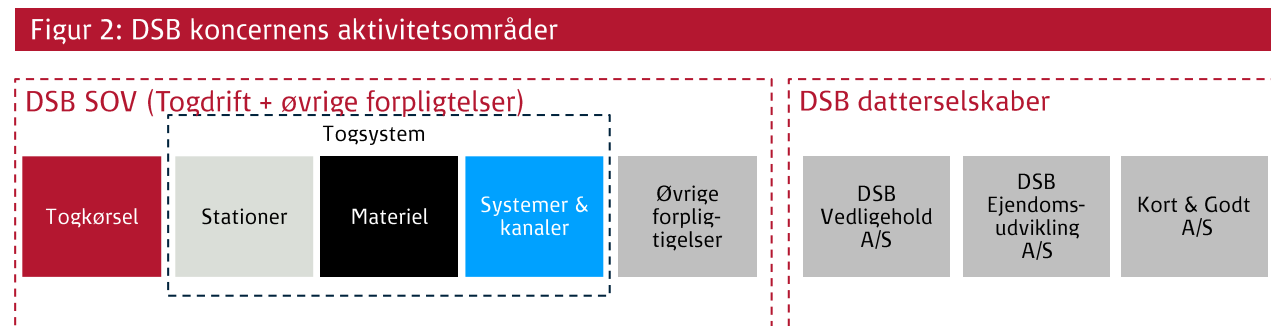
- DSB har pr. 3. kvartal 2015 modtaget kontraktbetaling på ca. 3,1 mia. kr. og passagerindtægterne udgjorde 3,6 mia. kr. Af DSB's samlede indtægter pr. 3. kvartal 2015 er ca. 67 pct. anvendt til at finansiere Togkørsel og små 27 pct. til at drive Togsystemet (togmateriel, stationer og tværgående systemer, herunder billetsystemer). En mindre del har finansieret DSB's generelle forpligtelser.
- Knap halvdelen af togkørselsomkostningerne pr. 3. kvartal 2015 er anvendt til materiel og vedligeholdelse og godt en tredjedel til det kørende personale. De resterende omkostninger anvendes 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 pr. 3. kvartal 2015 drevet med overskud. 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 med 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 mellemlangt 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 togkørsel.

Togdriftsaktiviteterne i DSB SOV består af Togkørsel og Togsystem samt Øvrige forpligtelser. 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 billet salgskanaler). Øvrige forpligtelser dækker over historisk betingede aktiviteter, som ikke er direkte knyttet til togdriften (for eksempel drift af Jernbanemuseet).

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

Årsregnskabsloven	Årsrapport	Koncernregnskab		
		Moderselskabsregnskab		Datterselskabsregnskaber
Regnskabsreglement for DSB	Hovedregnskabopstillingen	Offentlige serviceydelser efter forhandlet kontrakt		Konkurrenceudsatte aktiviteter
	Strækningsregnskab	Passagertrafik		
Politisk forlig	Trafikkontrakt	Togkørsel	Togsystem	Generelle forpligtelser

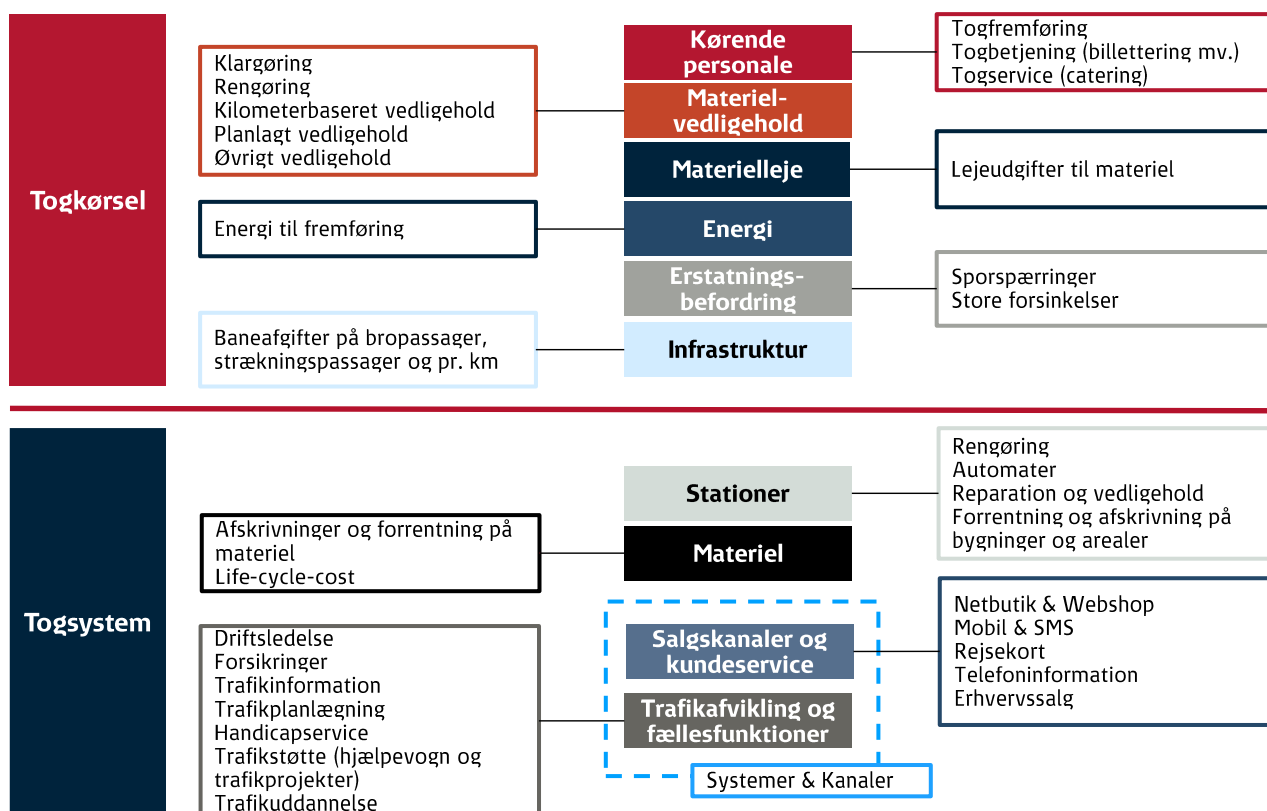
Årsregnskabsloven stiller krav om, at der udarbejdes et regnskab, som skal omfatte hele koncernen og give indblik i hele selskabets finansielle situation. Regnskabsreglementet har til formål at skille de offentlige serviceydelser fra de konkurrenceudsatte aktiviteter for at give indblik i de aktiviteter, som er underlagt kontraktbetaling samt 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 pr. 3. kvartal 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.

Det vil yderligere kunne øge den transparens, der ønskes politisk, og som DSB ønsker at bidrage til.

DSB's regnskabsmæssige grundregistreringer understøtter dog ikke direkte en opdeling af togdriftsydelserne i overensstemmelse med det politiske sigtepunkt, for en organisering af virksomheden efter udløbet af den 10-årige trafikkontrakt. Grundregistreringerne sigter således på at understøtte virksomhedens nuværende organisering og dermed den mest effektive samlede togdriftsvirksomhed. Derfor vil rapportering i forhold til nærværende analyses aktivitetsområder, være baseret på fordelingsnøgler indtil det tidspunkt, hvor organiseringen ændres.

Ombrydning af DSB's togdriftsøkonomi pr. 3. kvartal 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 pr. 3. kvartal 2015 i forhold til togkørsels- hhv. togsystemydelser samt generelle forpligtelser, jf. Tabel 1.

Indtægter før udleje af materiel er opgjort til 7.745 mio. kr. til finansiering af den offentlige servicetrafik, som virksomheden leverer. Ca. 67 pct. af indtægterne finansierer Togkørsel, mens ca. 27 pct. finansierer togsystemopgaver. Knap 6 pct. finansierer DSB's generelle forpligtelser.

Omkostninger før leje af materiel til Offentlig Servicetrafik udgør 5.659 mio. kr. Heraf er ca. 63 pct. anvendt til Togkørsel og godt 29 pct. til togsystemopgaver, resten går til generelle forpligtelser. Hertil kommer af- og nedskrivninger, finansielle poster og skat.

For både indtægter og driftsomkostninger er der set bort fra poster vedrørende materielleje, da materiellet i denne opstilling betragtes som en resultatmæssigt neutral virksomhedsintern overførsel.

Tabel 1: Resultat i DSB's togdrift ombrudt på aktivitetsområder, 3. kvartal 2015

Mio. kr.	Offentlig Servicetrafik ⁽¹⁾	Togkørsel	Stationer	Materiel ⁽²⁾	Systemer & Kanaler ⁽³⁾	Generelle forpligtelser (historiske) ⁽⁴⁾	Generelle forpligtelser (engangsposter) ⁽⁵⁾
Passagerindtægter	3.597	3.536			87	-26	
Trafikkontrakt betaling	3.145	1.547	383	27	1.144	44	
Andre indtægter ⁽⁶⁾	1.003	149	91	177	131	455	
Indtægter før udleje af materiel	7.745	5.232	474	204	1.362	473	0
Udleje af materiel	1.242	0		1.242			
Indtægter i alt	8.987	5.232	474	1.446	1.362	473	0
Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	350	342	1	0	6	1	
Andre omkostninger	3.499	1.996	189	217	699	398	
Personaleomkostninger	1.810	1.226	97	5	420	62	
Omkostninger før leje af materiel	5.659	3.564	287	222	1.125	461	0
Leje af materiel	1.242	1.242					
Omkostninger i alt	6.901	4.806	287	222	1.125	461	0
Resultat før af- og nedskrivninger	2.086	426	187	1.224	237	12	0
Af- og nedskrivninger	1.491	72	103	1.051	168	11	86
Resultat af primær drift	595	354	84	173	69	1	-86
Finansielle poster	242	9	32	165	35	1	
Resultat før skat	353	345	52	8	34	0	-86
Skat	83						
Årets resultat	270						
%-vis fordeling							
Trafikkontrakt betaling	100%	49%	12%	1%	37%	1%	0%
Indtægter før udleje af materiel	100%	67%	6%	3%	18%	6%	0%
Omkostninger før leje af materiel	100%	63%	5%	4%	20%	8%	0%
Omkostninger, af- og nedskrivninger samt finansielle poster	8.634	4.887	422	1.438	1.328	473	86

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

(2) Leje af dobbeltdekker-materiel indgår i Materiel.

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

(4) Generelle forpligtelser (historiske) vedr. Jernbanemuseum, udlånte tjenestemænd, udlejning af særlige bygninger på ikke-kommercielle vilkår, ikke-finansierede omkostninger til fællesstationer mv. Generelle forpligtelser indeholder interne indtægter & omkostninger samt clearings poster.

(5) Generelle forpligtelser (engangsposter) vedrører renovering af IC2 og IC4 motorer.

(6) Andre indtægter består af udleje af to- og lokofører, husleje, materieludlejning, indtægter fra trafikafhængige aktiviteter samt interne handler.

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" pr. 3. kvartal 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 (1.547 mio. kr.) går til Togkørsel, som samtidig henføres stort set de fulde passagerindtægter (3.536 mio. kr.). Den resterende kontraktbetaling er fordelt til Togsystemet, det vil sige til Stationer (383 mio. kr.) og til Systemer & Kanaler (1.144 mio. kr.). Materiel modtager kontraktbetaling til dækning af omkostninger til Fremtidens tog (27 mio. kr.). Generelle forpligtelser modtager kontraktbetaling (44 mio. kr.) til dækning af f.eks. drift af Jernbanemuseet.

Det er et analytisk valg, at passagerindtægterne primært 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. De passagerindtægter der tilfalder Systemer & Kanaler er provisioner ved salg af billetter.

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, 3. kvartal 2015

Mio. kr.	Resultat før skat
Koncernregnskab	397
Offentlige serviceydelser efter forhandlet kontrakt	353
Forskel	44
Konkurrenceudsatte aktiviteter	32
Koncernregnskabsreguleringer ⁽¹⁾	12

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

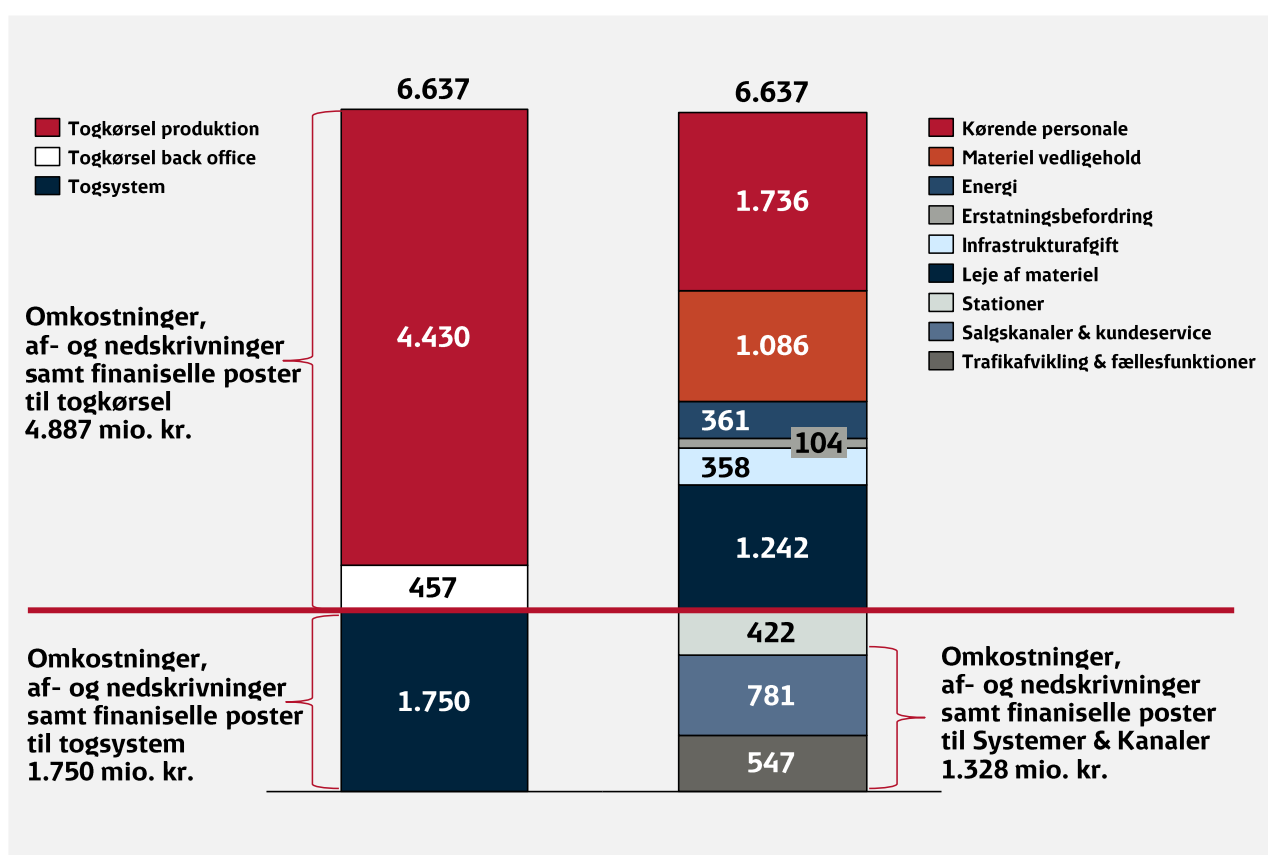
¹ I forhold til den Hovedregnskabsopstilling er der dog indført en afregning af materielle mellem aktivitetsområderne Materiel og Togkørsel, baseret på DSB's kapitalomkostninger.

Tabel 2 viser vandringer mellem koncernregnskabet efter 3. kvartal 2015 og den andel som udgør de Offentlige serviceydelser pr. 3. kvartal 2015.

Togdriftsomkostninger for DSB's samlede strækninger

DSB's samlede togdriftsomkostninger inkl. af- og nedskrivninger samt finansielle poster til Togkørsel (4.887 mio. kr.), Stationer (422 mio. kr.) samt Systemer & Kanaler (1.328 mio. kr.) udgjorde 6.637 mio. kr. i 3. kvartal 2015, jf. Tabel 1 & Figur 5.

Figur 5: Ombrydning af togdriftsomkostninger, 3. kvartal 2015

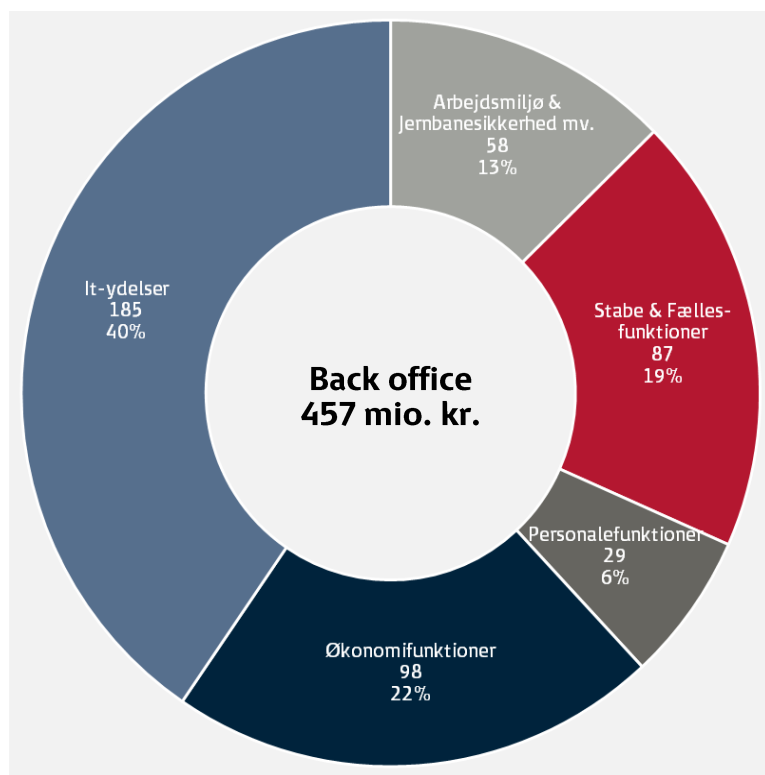


Aktivitetsområdet Materiel indgår ikke som en omkostning under Togsystem, eftersom det anvendte materiel afregnes med 1.242 mio. kr. som materielleje til Togkørsel, hvor materiellejen således optræder som en omkostning.

Omkostningerne til Togkørsel udgjorde 4.887 mio. kr., hvoraf materiel vedligehold 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.

457 mio. kr. - eller 9 pct. af de samlede togkørselsomkostninger 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

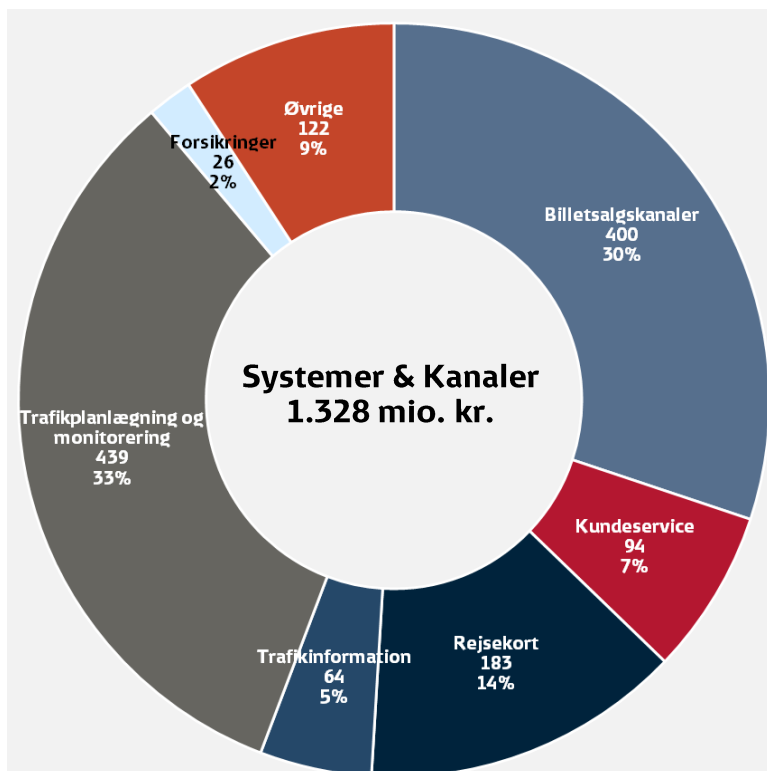


Back office-omkostningerne er fordelt til aktiviteter, ud fra hvor mange medarbejdere – omregnet til fuldtidsansatte – der medgår til at udføre de enkelte aktiviteter. Det betyder, at medarbejder-tunge aktiviteter bærer en væsentlig andel af back office-omkostningerne. Det har den konsekvens, at Togkørsel – 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 1.750 mio. kr. jf. figur 5. Heraf er ca. 24 pct. omkostninger til stationsdrift (422 mio. kr.), og ca. 76 pct. omkostninger til Systemer & Kanaler (1.328 mio. kr.).

Kundevendte aktiviteter som Billetsalgskanaler (betjent såvel som digitalt salg og billetautomater), Kundeservice, Rejsekort (DSB's medfinansiering af rejsekortsystemet) og Trafikinformation beslaglægger 56 pct. af omkostningerne til Systemer & Kanaler. Den resterende del finansierer hovedsageligt mandskab, systemer til trafikplanlægning, samt til overvågning og styring af togtrafikken i de driftcentre, som DSB driver sammen med Banedanmark. Forsikringer og øvrige aktiviteter udgør 11 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 kontaktilt fastsat, infrastrukturafgifternes størrelse er givet udefra 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.

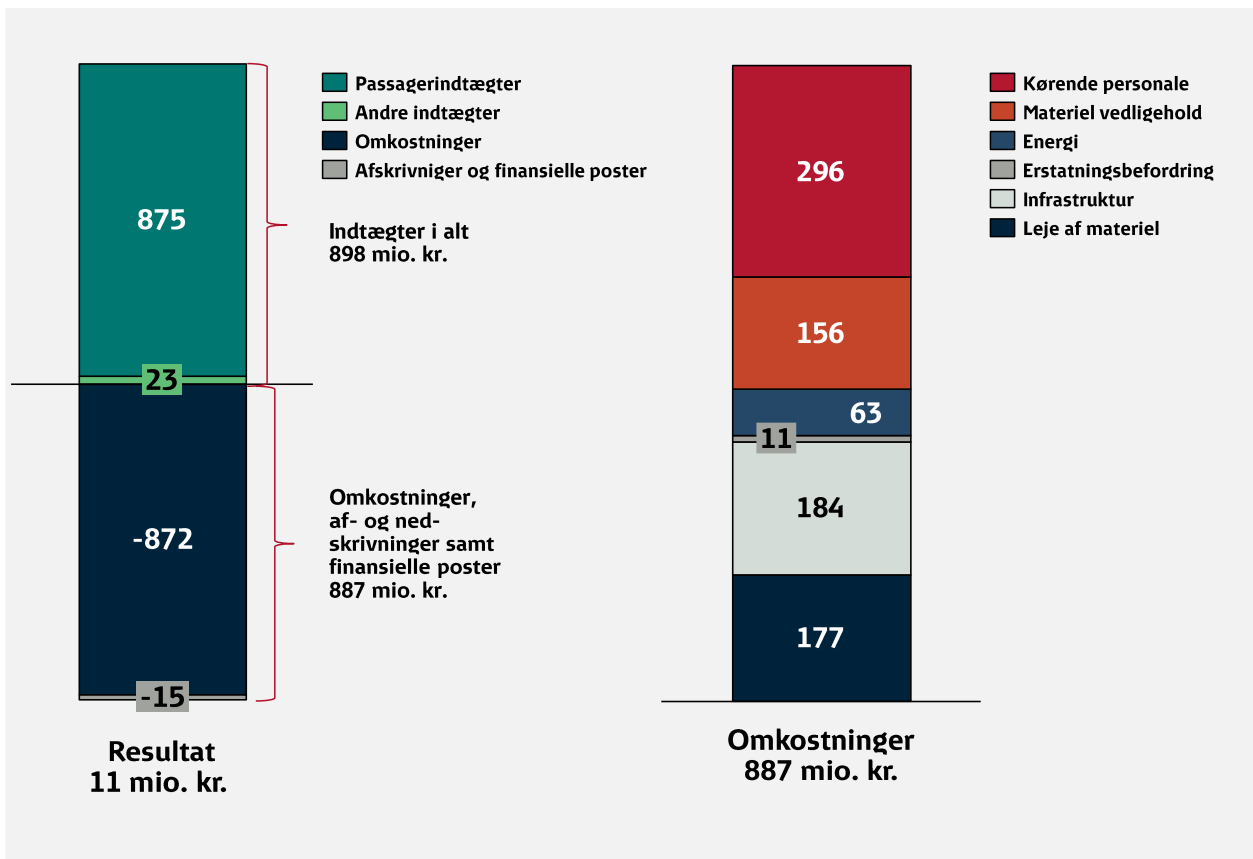
Omkostningerne fordeles på strækningsniveau ved anvendelse af fordelingsnøgler, som i sagens natur indebærer et element af skøn. Samtidig er passagerindtægterne fordelt ved hjælp af ad hoc-tællinger af passagerer, vejninger af tog mv. Sidstnævnte forhold giver en vis usikkerhed i analysegrundlaget, som øges, jo mere fintmasket der analyseres på de enkelte strækninger. 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 markante 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 strækningerne. De efterfølgende analyser skal derfor tages med det forbehold.

Analyse af InterCity-togkørsel mellem København og Aarhus

InterCity-kørsel på strækningen København – Aarhus bidrog pr. 3. kvartal 2015 med indtægter på i alt 898 mio. kr. og beslaglagde omkostninger, inkl. af- og nedskrivninger samt finansielle poster, på 887 mio. kr., jf. Figur 8.

Figur 8: Økonomi i InterCity-kørsel København - Aarhus, 3. kvartal 2015



Anm.: Baseret på en gennemsnitlig materielleje

Togkørsel på InterCity-strækningen giver således isoleret set et overskud på 11 mio. kr. efter 3. kvartal 2015 og havde dermed ikke i sig selv behov for kontraktbetaling. Resultatet er påvirket væsentligt negativt af sommerens store sporarbejder på Vestfyn, hvor antallet af gennemgående afgange har været reduceret. Konsekvenserne er faldende indtægter og passagerskift til Lyntog i stedet.

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.

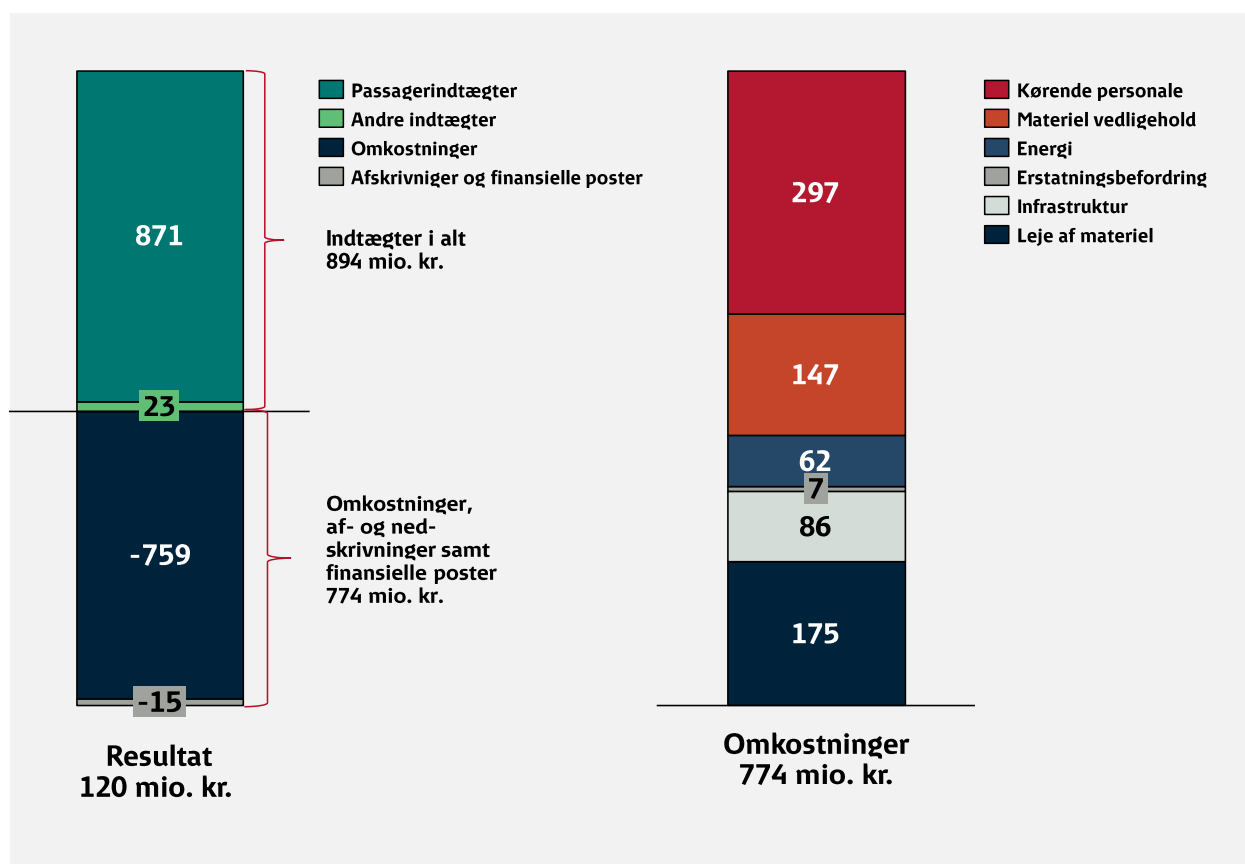
På trods af sommerens omfattende sporarbejder giver strækningen København – Aarhus et overskud efter 3. kvartal. Årsagen er, at der er mange passagerer, som dels bidrager med betydelige passagerindtægter, dels gør det muligt at udnytte kapaciteten langt bedre, end det er tilfældet på strækninger med færre passagerer set hen over det tidsrum, hvor der i kontrakten med staten er 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 894 mio. kr. pr. 3. kvartal 2015 og omkostningerne 774 mio. kr., således genererede Lyntog et positivt resultat på 120 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, 3. kvartal 2015



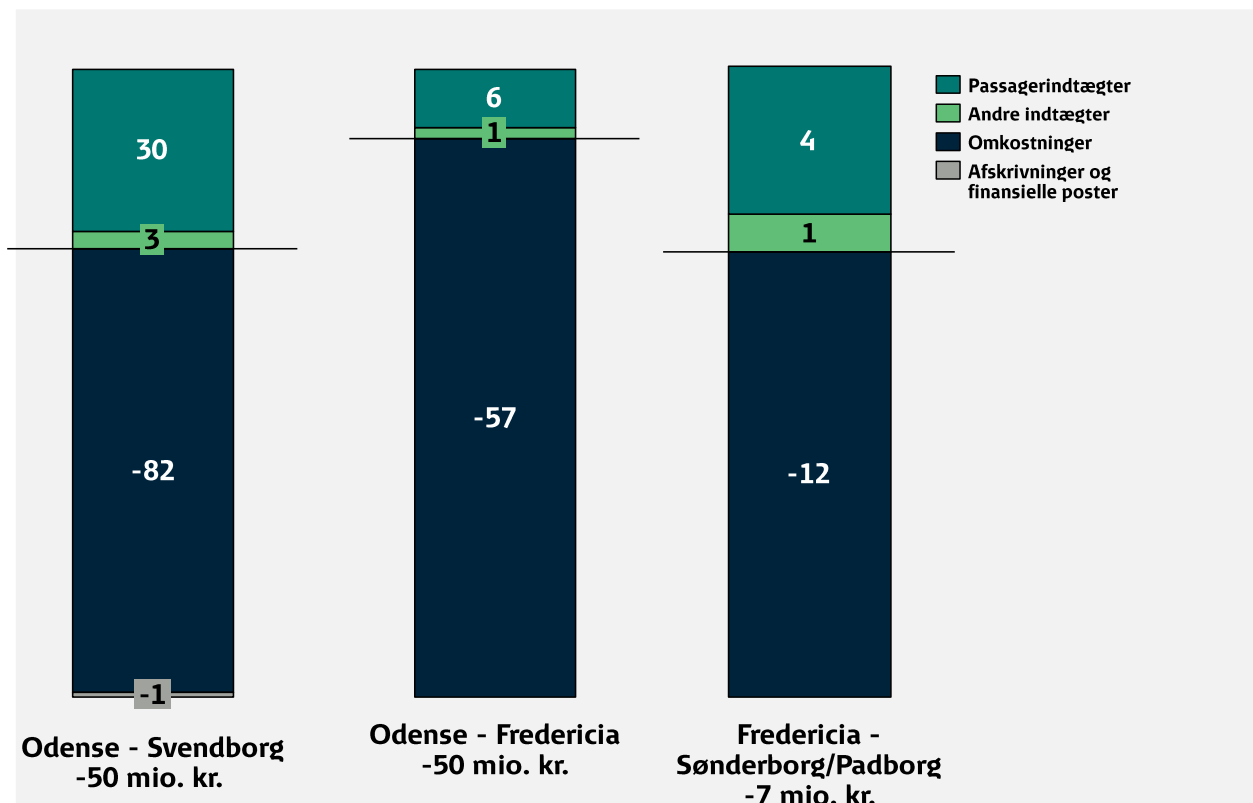
Omkostningerne til kørende personale udgør 38 pct. af de samlede omkostninger, hvilket afspejler at der er mere personale ombord. Materiel vedligehold og leje af materiel udgør 42 pct. af de samlede omkostninger.

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 pr. 3. kvartal 2015 ikke været tilstrækkelige til at finansiere omkostningerne ved Togkørslen, jf. Figur 10.

Figur 10: Resultat på udvalgte regionalstrækninger, 3. kvartal 2015

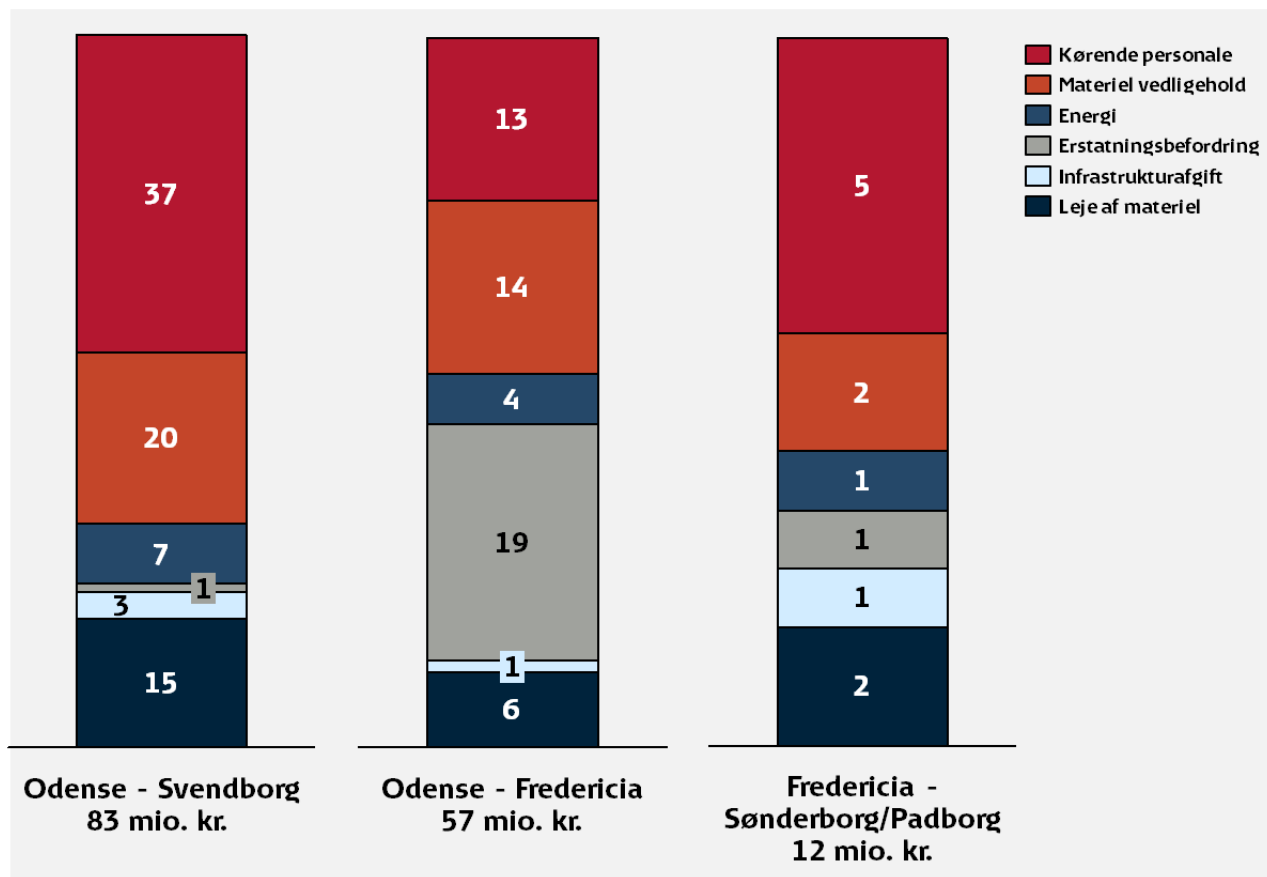


Dermed har regionaltrafikken på disse strækninger ikke kunnet køres uden bidrag ved overførsel af overskud fra overskudsgivende strækninger, herunder InterCity-kørsel på København - Aarhus og Lyntog, jf. tidligere og/eller tilførsel af kontraktbetaling fra staten.

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, 3. kvartal 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 afsnit 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.

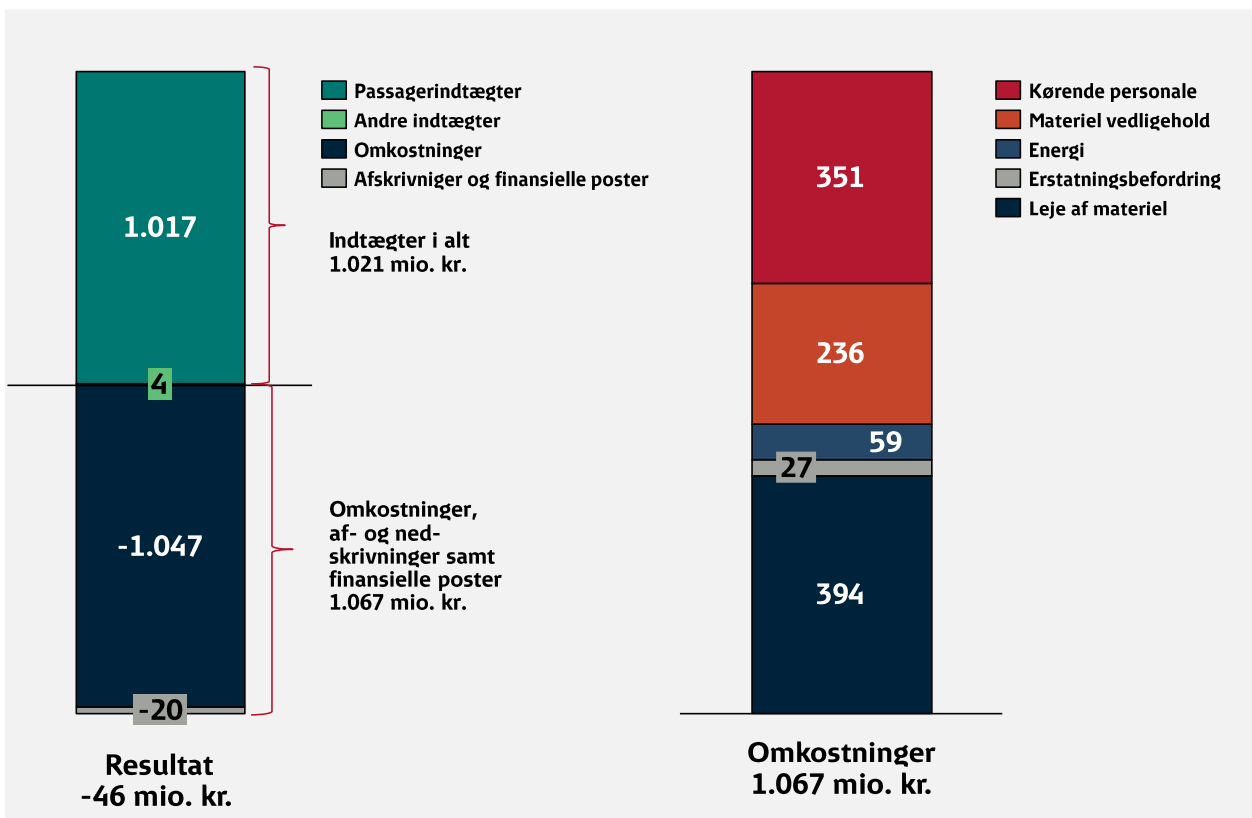
Omkostninger til kørende personale vejer særligt tungt i de samlede togkørselsomkostninger på strækningen Fredericia – Padborg/Sønderborg, hvor der er både lokomotiv- og togfører om bord i toget (ca. 42 pct.). På de to øvrige strækninger køres med enmandsbetjening.

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 indtægter på 1.021 mio. kr. pr. 3. kvartal 2015, mens omkostningerne – inkl. af- og nedskrivninger samt finansielle poster 1.067 mio. kr., jf. Figur 12.

Figur 12: Økonomi i S-tog, 3. kvartal 2015



Togkørsel med S-tog gav således pr. 3. kvartal 2015 et underskud på 46 mio. kr., svarende til 5 pct. af passagerindtægterne og kan derfor køres med en beskeden kontraktbetaling. Resultatet er negativt påvirket af, at DSB i 3. kvartal har nedskrevet tilgodehavender fra kontrolafgifter vedr. tidligere år, samt stigende udgifter til erstatningsbefordring.

Hvert år i november kommer resultatet af rejsehjemmelundersøgelsen for hovedstadsområdet. Reguleringen i 2014 påvirkede passagerindtægterne positivt hvilket resulterede i et samlet positivt resultat for S-tog i 2014. DSB har endnu ingen indikation af hvordan rejsehjemmelundersøgelsen vil påvirke passagerindtægterne i år, hvilket giver en vis usikkerhed om det endelige resultat for S-tog.

Resultatet efter 3. kvartal 2015 ligger på niveau med resultatet for samme periode sidste år, på trods af at tilgodehavender på kontrolafgifter er nedskrevet med 11 mio. kr. i 2015 samt en stigning i udgifter til erstatningsbefordring på 10 mio. kr. 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.

Årsagen til at S-tog kan drives med en relativt beskeden kontraktbetaling er, at S-togenes samlede pladser er godt udnyttet hen over døgnet, når der sammenlignes med for eksempel regional-togskørsel, hvor kapacitetsudnyttelsen – uden for myldretiderne – generelt er forholdsvis ringe.

Bilag

I opgørelsen nedenfor findes strækningsanalyser for samtlige DSB's strækninger baseret på de fordelingsprincipper, der er anvendt i "Analyse af DSB's togdriftsøkonomi, 3. kvartal 2015". Analyserne opgør et resultat af DSB's togkørsel, opgjort som forskellen mellem på den ene side DSB's indtægter fra togkørsel fratrasket den statslige kontraktbetaling og DSB's omkostninger til togkørsel som specificeret i analysen. Et positivt resultat udtrykker, at strækningen er kørt med overskud, som medgår til at finansiere underskudsgivende strækninger. Et negativt resultat udtrykker omvendt, at strækningen er kørt med underskud og er tilført finansiering fra overskudsgivende strækninger og/eller statslige kontraktbetaling.

Strækningsopgørelser, 3. kvartal 2015

Togkørsel 3. kvartal 2015 Mio. kr.	Passager- indtægter	Beregnet Trafikkontrakt betaling	Andre indtægter	Indtægter i alt	Kørende personale	Materiel vedligehold	Energi	Erstatnings- befordring	Infrastruktur- afgift	Leje af materiel (gns. omk.)	Omkostninger i alt	Resultat
Lyntog	871		23	894	-297	-147	-62	-7	-86	-175	-774	120
København - Aarhus	875		23	898	-296	-156	-63	-11	-184	-177	-887	11
Middelfart - Sønderborg, Fredericia - Esbjerg	57		6	63	-69	-26	-10	-12	-12	-28	-157	-94
Vejle - Herning, Struer - Thisted	1		0	1	-5	-2	0	0	0	-1	-8	-7
Bornholm	8		0	8	0	0	-1	0	-5	-3	-9	-1
Aarhus - Frederikshavn	51		5	56	-59	-20	-8	-1	-3	-21	-112	-56
InterCity	992		34	1.026	-429	-204	-82	-24	-204	-230	-1.173	-147
EuroCity Sjælland	71		3	74	-35	-7	-1	-1	-3	-13	-60	14
EuroCity Jylland	29		1	30	-7	-2	-1	-1	-1	-3	-15	15
Internationale tog	100		4	104	-42	-9	-2	-2	-4	-16	-75	29
Odense - Svendborg	30		3	33	-37	-20	-7	-1	-3	-15	-83	-50
Aarhus - Grenaa	17		3	20	-40	-17	-6	-1	-2	-11	-77	-57
Fredericia - Padborg/Sønderborg	4		1	5	-5	-2	-1	-1	-1	-2	-12	-7
Odense - Fredericia	6		1	7	-13	-14	-4	-19	-1	-6	-57	-50
Fredericia - Vejle - Struer	15		2	17	-32	-22	-9	0	-2	-17	-82	-65
Aarhus - Langå - Aalborg	7		2	9	-16	-9	-3	0	-1	-5	-34	-25
Aalborg - Frederikshavn	11		2	13	-25	-15	-4	0	-1	-7	-52	-39
Aarhus - Fredericia - Esbjerg	86		6	92	-71	-105	-28	-6	-6	-39	-255	-163
Regional Vest	176		20	196	-239	-204	-62	-28	-17	-102	-652	-456
København - Kalundborg	77		15	92	-81	-72	-23	-3	-9	-72	-260	-168
København - Holbæk	59		11	70	-59	-53	-16	-2	-10	-54	-194	-124
København - Nykøbing F - Rødby	178		27	205	-127	-100	-37	-8	-14	-147	-433	-228
Roskilde - Køge - Næstved	15		4	19	-44	-20	-7	-1	-2	-12	-86	-67
København - Ringsted	46		6	52	-51	-35	-10	-2	-9	-36	-143	-91
København - Roskilde	5		1	6	-16	-6	-1	0	-3	-4	-30	-24
Regional Øst	380		64	444	-378	-286	-94	-16	-47	-325	-1.146	-702
S-tog Central	390		0	390	-72	-39	-10	-10	0	-66	-197	193
S-tog Køge	127		0	127	-62	-54	-13	-4	0	-90	-223	-96
S-tog Høje Taastrup	91		1	92	-26	-17	-4	-2	0	-27	-76	16
S-tog Frederikssund	113		1	114	-59	-44	-11	-3	0	-74	-191	-77
S-tog Farum	65		1	66	-36	-25	-6	-2	0	-42	-111	-45
S-tog Hillerød	124		1	125	-52	-39	-10	-3	0	-64	-168	-43
S-tog Klampenborg	22		0	22	-11	-5	-1	-1	0	-9	-27	-5
S-tog Ringbanen	85		0	85	-33	-13	-4	-2	0	-22	-74	11
S-tog	1.017		4	1.021	-351	-236	-59	-27	0	-394	-1.067	-46
Togkørsel ekskl. Trafikkontrakt betaling	3.536		149	3.685	-1.736	-1.086	-361	-104	-358	-1.242	-4.887	-1.202
Togkørsel inkl. Trafikkontrakt betaling	3.536	1.547	149	5.232	-1.736	-1.086	-361	-104	-358	-1.242	-4.887	345

