



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

St.meld. nr. 18

(2006–2007)

Om virksomheten til NSB AS for perioden 2007–2009



Innhold

1	Innledning og sammendrag	5	3.6	Omdømme og kundetilfredshet . . .	19
1.1	Innledning	5	3.7	Arbeidsmiljø	20
1.2	Sammendrag	7	3.8	Verdivurdering av NSB	20
			3.9	Samferdselsdepartementets vurdering av utviklingen	20
2	Viktige utfordringer for NSB	9			
2.1	Persontransportmarkedet og godstransportmarkedet	9	4	Styrets mål og strategi for kommende periode	22
2.1.1	Persontransportmarkedet	9	4.1	Overordnede planer for kommende periode	22
2.1.2	Godstransportmarkedet	10	4.2	Nærmere om den enkelte virksomhet – planer og strategier .	22
2.2	Rammebetingelser	11	4.2.1	NSBs persontrafikkvirksomhet . . .	22
2.2.1	Utvikling av jernbanens infrastruktur	11	4.2.2	NSBs godstransportvirksomhet . . .	23
2.2.2	Stasjoner og terminaler	12	4.2.3	NSBs eiendomsvirksomhet	23
2.2.3	NOx-avgiften	12	4.2.4	Øvrig virksomhet	23
2.2.4	EL-avgift på jernbanen	13	4.2.5	Investeringsbehov og forventet økonomisk utvikling	23
2.2.5	Offentlig kjøp av persontrafikk	13	4.3	Samferdselsdepartementets vurdering	24
2.2.6	Rammebetingelser for bussvirksomheten	13	4.3.1	Persontransportvirksomheten	24
2.2.7	Eierstyring og selskapsledelse	13	4.3.2	Godstogvirksomheten	25
2.2.8	Offentlighetsloven	13	4.3.3	Eiendomsvirksomheten	25
2.2.9	Universell utforming	14	4.3.4	Samlet vurdering av konsernet . . .	26
3	Utvikling og resultat i perioden 2003–2005	15	5	Avkastningskrav og utbyttepolitikk	28
3.1	Virksomhetsområder	15	5.1	Generelt	28
3.2	Omstruktureringer i perioden 2003–2005	16	5.2	Avkastningskrav	28
3.3	Økonomisk utvikling	16	5.3	Utbytte	28
3.3.1	Økonomiske utvikling i perioden 2003–2005	16			
3.3.2	Økonomisk utvikling i 1. tertial 2006	17	Vedlegg		
3.4	Trafikksikkerhet	18	1	NSBs virksomhetsplan 2007–2011	31
3.5	Punktlighet og regularitet	18			

St.meld. nr. 18

(2006–2007)

Om virksomheten til NSB AS for perioden 2007–2009

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 15. desember 2006,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Stoltenberg II)*

1 Innledning og sammendrag

1.1 Innledning

I samsvar med det etablerte styringsopplegget for NSB AS (NSB) legger Samferdselsdepartementet med dette fram en stortingsmelding om virksomheten i konsernet.

Hvert år legger styret i NSB fram et plandokument for samferdselsministeren i henhold til § 10 i selskapets vedtekter. Dokumentet innholder en orientering om de overordnede strategiene og planene for virksomheten, samt en orientering om den økonomiske utviklingen i konsernet. Denne stortingsmeldingen tar utgangspunkt i NSBs plandokument for 2007-2011 (§ 10-planen 2006). § 10-planen 2006 følger som trykt vedlegg (vedlegg 1).

Formålet med meldingen er å gi Stortinget en orientering om utviklingen i forrige planperiode og om NSBs hovedutfordringer, strategier og planer for de kommende årene. Med basis i dette utformes politikken for eierstyringen av selskapet. Meldingen er konsentrert om årene 2007–2009.

Forrige stortingsmelding om NSBs virksomhet ble lagt fram den 29. oktober 2004, jf. St.meld. nr. 6 / Innst. S. nr. 118 (2004-2005) Om verksemda til NSB AS for perioden 2004–2006.

Flertallsregjeringen har i Soria Moria-erklæringen lagt følgende overordnede føringer og mål for eierskapet i NSB-konsernet:

«NSB skal utvikles som et statlig transportselskap innenfor persontrafikk, godstrafikk og busstrafikk».

Nasjonal transportplan har fem sentrale målsetninger: trafiksikkerhet, miljø- og klimavennlig transport, bedre framkommelighet mellom regioner, et mer effektivt transportsystem og tilgjengelighet. Etter Samferdselsdepartementets vurdering er NSB-konsernets virksomhet, strategi og utvikling av stor betydning for å nå de overordnede målsettinger i Nasjonal transportplan.

Departementets formelle eierstyring av NSB skjer gjennom vedtak i generalforsamling. Samferdselsministeren griper normalt ikke direkte inn i ledelsen av konsernet. Styret har et selvstendig ansvar for organiseringen av NSBs virksomhet og for vurderinger av tiltak som er nødvendige for å sikre selskapets konkurranseevne og økonomi.

Statens eierskap er langsiktig og industrielt. For Samferdselsdepartementet som eier innebærer dette forventninger om at selskapet også legger vekt på tilleggshensyn ut over kortsiktig avkast-

ning, for eksempel hensyn til miljø, lokalsamfunn, FoU, etiske standarder og mangfold i styre og ledelse.

Jernbanen er et prioritert område for Regjeringen. Et godt kollektivtilbud og overføring av gods fra veg til sjø og bane er viktig for å redusere samfunnsmessige problemer knyttet til miljø og trafikksikkerhet. For å sikre toget en sterk posisjon i konkurransen med andre transportmidler, ser Samferdselsdepartementet det som viktig at statens eierinteresser i NSB opprettholdes. Dette er spesielt begrunnet i den betydningen konsernet har i Norge i dag. Statlig eierskap i NSB sikrer nasjonal forankring av konsernet. Videre sikrer eierskapet til NSB staten råderetten over verdiene i konsernet. Jernbanedrift er virksomhet med betydelig økonomisk risiko som følge av store faste kostnader. Dette gjør det nødvendig med et eierskap som har et langsiktig perspektiv på utviklingen av virksomheten fremfor uthenting av kortsiktige gevinster. Sektorpolitiske hensyn tilsier at Samferdselsdepartementet ivaretar eierskapet.

Samferdselsdepartementets eierskap alene eller i kombinasjon med andre virkemidler gir større mulighet for å nå samferdselspolitiske målsetninger. Slik fungerer eierskapet som et sektorpolitisk virkemiddel.

Som en sterk gods- og persontransportaktør i Norge er NSB et viktig virkemiddel for å nå det samferdselspolitiske målet om å få overført mer transport fra veg til bane.

Samferdselsdepartementets oppgave som eier av NSB-konsernet er særlig knyttet til å fastlegge hovedområdet for virksomheten, sørge for forsvarlig egenkapitalfinansiering som sikrer gjennomføringen av fastsatte planer, samt fastsette avkastningskrav og utbyttepolitikk.

Samferdselsdepartementet mener at selskaps evne til å ha gode omstillingsprosesser med aktiv involvering av de ansatte styrker selskapets langsiktige omstillingsevne og lønnsomhet. Tilsvarende mener departementet at evnen til å fungere som en tilgjengelig, ansvarlig og forutsigbar aktør i samvirke med sine omgivelser også er viktig for et selskap med en langsiktig horisont. Departementet oppfatter at selskapet nyter økt tillit internt hos egne ansatte og eksternt, og er fornøyd med denne utviklingen.

Selskapet bør ha et mangfold i ledelsen på alle nivåer, ellers vil evnen til å forstå omgivelsene rundt selskapet svekkes. Høye etiske standarder i alle forhold bidrar til å styrke selskapets verdier og legitimitet. Hensynet til økt tilgjengelighet i transportsektoren ivaretas i første rekke gjennom rikspolitiske retningslinjer, men også gjennom statens

kjøp av persontransporttjenester. I rollen som eier er Samferdselsdepartementet opptatt av at selskapet bidrar til å drive utviklingen fremover på området, og gjennom dette også bidrar til å bygge sitt omdømme som et moderne og tilpasningsdyktig transportkonsern.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at NSB-konsernet kontinuerlig søker effektive løsninger både på inntekts- og kostnadssiden og foretar nødvendige omstillinger for å sikre en god lønnsomhet. Statens kjøp av persontransporttjenester med tog og regulatoriske tiltak må ses atskilt fra eierstyringen. Disse virkemidlene er effektive for å realisere samfunnsmål og muliggjør at departementet som eier i større grad kan styre konsernet på forretningsmessige vilkår og legge til grunn alminnelig aksepterte prinsipper i eierstyringen. Dette skaper etter departementets vurdering et godt grunnlag for utviklingen av NSB, og derigjennom også en positiv utvikling av statens verdier. Departementet er opptatt av at nødvendige omstillinger ikke skjer på bekostning av forbedring av kvaliteten på de tjenester konsernet tilbyr. Omstillinger i sårbare lokalsamfunn må håndteres på en god måte.

Samferdselsdepartementet ivaretar flere roller i jernbanesektoren. Det legges vekt på å skape klarhet mellom rollen som eier av NSB og departementets andre roller. Departementet legger vekt på å opptre ryddig i forhold til disse for å ha nødvendig legitimitet enten som eier, kjøper av persontransporttjenester, reguleringsmyndighet eller infrastrukturforvalter. NSB-konsernet konkurrerer med private virksomheter både når det gjelder tog og buss. Departementet vil i eierforvaltningen av konsernet opptre slik at det ikke skapes konkurransevriddinger mellom NSB som statlig selskap og private virksomheter som NSB konkurrerer med.

Da dette er en melding om statens eierskap til NSB, vil den ikke i særlig grad omhandle spørsmål knyttet til utviklingen av jernbaneinfrastrukturen, omfanget av eller betingelsene for statlig kjøp av persontransporttjenester eller regulatoriske spørsmål. Etter omorganiseringen av forvaltningsbedriften NSB i 1996 er spørsmål knyttet til jernbaneinfrastrukturen underlagt Jernbaneverkets forvaltningsansvar. Ansvar for omfanget av og betingelsene for statlig kjøp av persontransporttjenester med tog, er underlagt Samferdselsdepartementet som kjøper av persontransporttjenester, mens ansvaret for regulatoriske spørsmål i jernbanesektoren er underlagt Samferdselsdepartementet som regulator. Når det gjelder planene for utviklingen av jernbaneinfrastrukturen, omfanget

av og betingelsene for statens kjøp av persontransporttjenester og regulatorisk utvikling, vises det til St.meld. nr. 24 / Innst. S. nr. 240 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015 og Samferdselsdepartementets årlige budsjettproposisjoner.

Som et ledd i eieroppfølgingen gjennomførte KPMG høsten 2005, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, en verdivurdering av NSB basert på planene for virksomheten. Resultatet fra dette arbeidet er nærmere omtalt i kapittel 3.

I eierstyringen av NSB er Samferdselsdepartementet opptatt av at selskapet skal:

- sikre et kundesvennlig, punktlig og sikkert transporttilbud,
- gi staten størst mulig verdiskapning over tid,
- yte det transporttilbudet som er fastsatt gjennom avtalen om statlig kjøp av persontransporttjenester med tog og i egne avtaler med ulike fylkeskommuner, og oppfylle avtalene på en god og kostnadseffektiv måte,
- oppfylle de regulatoriske krav virksomheten er underlagt,
- bidra til å styrke norsk næringsliv og effektiviteten i norsk økonomi gjennom å utvikle et moderne og effektivt godstransporttilbud,
- utnytte synergien som ligger i det å være et bredt sammensatt konsern, være en attraktiv arbeidsplass med dyktige og serviceinnstilte medarbeidere.

1.2 Sammendrag

Kapittel 2 Viktige utfordringer for NSB

NSB-konsernets kjernevirksomhet er persontransport og godstransport på jernbane, samt busstransport.

Persontransport med tog møter stadig større konkurranse fra andre transportmidler. På korte og mellomlange avstander møter toget i særlig grad konkurranse fra personbilen. Endringer i transportmarkedet stiller NSB-konsernet overfor store utfordringer knyttet til effektivisering og omstilling av virksomheten, samt markedsposisjonering og tilpasning av transporttilbudet.

NSB-styrets strategi for virksomheten var utgangspunktet for et systematisk forbedringsarbeid i NSB for å øke konkurransekraften og inntektene fra persontogtrafikken. Dette la grunnlag for et positivt vendepunkt i trafikkutviklingen i 2003 etter en periode med nedgang i antall reisende med tog. På tross av stadig større konkurranse fra andre transportmidler økte antall reisende med tog med NSB med 4,6 prosent i perioden 2003–2005.

NSBs satsing på kombinerte godstransporter, transport av containere og semitrailere på jernbanen, har gitt en betydelig økning i transportvolumet. CargoNet, hvor NSB eier 55 prosent av aksjene, har økt antall lasteenheter med 50 prosent i perioden.

Nettbuss har også hatt en positiv utvikling i antall reiser i perioden 2003–2005. I perioden økte antall reisende med Nettbuss med 33 prosent. Oppkjøp av busselskaper og utfallet av anbudskonkurranser gjør det vanskelig å sammenlikne antall reisende fra år til år.

For å kunne realisere togets potensial ytterligere mener styret i NSB at vedlikehold og investeringer i jernbaneinfrastrukturen på trafikkunge strekninger må økes vesentlig. I følge styret legger eksisterende jernbaneinfrastruktur blant annet begrensninger på den videre godstransportutviklingen. Ytterligere oppgradering av infrastrukturen vil gi redusert fremføringstid, forbedret punktligheit og regularitet, og derved øke togets konkurranseevne. Dette vil også bidra til økt sikkerhet og komfort for de reisende.

Kapittel 3 Utvikling og resultat i perioden 2003–2005

NSB har i løpet av de siste årene gjennomført omfattende omstillinger og effektiviseringer av driften. Tiltakene har resultert i bedre lønnsomhet og forbedret kvalitet på transporttilbudet. Persontogvirksomheten har hatt en vesentlig forbedring i lønnsomheten fra 2003 til 2005. I perioden har virksomheten økt inntektene med 4,6 prosent og redusert driftskostnadene med 6,6 prosent. Nettbuss har også hatt en sterk omsetningsvekst i perioden. Dette henger delvis sammen med at selskapet har ekspandert i perioden. CargoNet har hatt en positiv lønnsomhetsutvikling i Norge. Avviklingen av et ulønnsomt vognlasttilbud og konsentrasjon om kombinerte transporter har bidratt til denne utviklingen. I det svenske godsmarkedet har ikke CargoNet oppnådd tilstrekkelig lønnsomhet.

Trafikksikkerheten har utviklet seg positivt i perioden 2003–2005. For person- og godsvirksomheten har det ikke forekommet større jernbaneulykker med omkomne eller alvorlige skadde personer blant passasjerer og ansatte de fem siste årene. Den positive utviklingen har fortsatt i 1. kvartal 2006. Utviklingen kan ses i sammenheng med at trafikksikkerhet er et prioritert arbeid i konsernet.

Kundetilfredsheten har også forbedret seg i foregående periode. Dette har etter Samferdselsdepartementets vurdering sammenheng med økt

punktlighet i togfremføringen og bedre informasjon til de reisende ved avvikssituasjoner.

Kapittel 4 Styrets mål og strategier for kommende periode

Styrets mål og strategier for kommende periode hensyntar den stadig økende konkurransen fra store internasjonale transportkonsern som allerede er etablerte i Norden. NSB har som mål å være av en slik størrelse og inneha en slik kompetanse at konsernet vil utgjøre et slagkraftig alternativ til disse selskapene.

For å nå dette målet anser NSB det som viktig å ha aktivitet innenfor flere virksomhetsområder og markeder. I følge styret gir økt virksomhet på flere områder mulighet for lønnsomhet og avgrenser risiko i konsernet. Dette bidrar i så måte til å bygge opp et sterkt samlet kollektivtilbud for de reisende.

Styret definerer Norden som hjemmemarkedet for sin virksomhet. Konsernets mål er å være en ledende aktør i dette markedet. Styret vil arbeide for en systematisk forbedring av togtilbudet i Norge. Det legges videre opp til å konkurrere om oppdrag på persontransportstrekninger i Sverige gjennom konsernets svenske datterselskapet Tågkompaniet AB.

På grunn av positive erfaringer med satsingen på kombinerte godstransporter i Norge legger styret opp til å etablere tilsvarende tilbud i Norden for øvrig. Styrets overordnede mål er å befeste sin posisjon som ledende aktør på kombinerte transport i Norden. Godsvirksomheten i Sverige vil bli restrukturert for å oppnå lønnsomhet.

Styrets mål er å konsolidere bussvirksomheten i konsernet i Norge og øke markedsandelene i Norden for øvrig.

Styrets strategier for kommende periode innebærer en økning av de årlige investeringene fra i underkant av 1 mrd. kroner i foregående planperiode til om lag 2 mrd. kroner i kommende periode. Økningen reflekterer nødvendig kapasitetsøkning og fornying av tog- og bussmateriell.

I tråd med Soria Moria-erklæringen legger regjeringen opp til at NSB skal utvikles som statlig transportselskap både innenfor persontrafikk, godstrafikk og busstrafikk. Som transportkonsern har NSB mulighet til å ta ut synergieffekter mellom virksomhetsområdene. Dette gjelder i særlig grad mellom persontog og buss. Etter departementets vurdering bidrar dagens konsernstruktur til et kostnadseffektivt transporttilbud og understøtter hovedmålet om en mest mulig lønnsom togdrift.

Samferdselsdepartementet stiller seg bak en strategi som går ut på at hjemmemarkedene skal være Norden både for persontransporten og godstransporten. Etter departementets vurdering vil et marked som ikke bare omfatter Norge, bidra til å redusere sårbarheten til konsernet og gi NSB flere ben å stå på, noe som vurderes som særskilt viktig for godsvirksomheten og bussvirksomheten.

Ved selskapsdannelsen ble det lagt til grunn at NSB burde ha en egenkapitalandel på om lag 40 prosent. For Samferdselsdepartementet er det viktig at NSB sikres en finansiell stilling som samsvarer med de krav som stilles til utviklingen av selskapet. Etter departementets vurdering er det viktig at størrelsen på egenkapitalandelen blir tatt hensyn til ved fastsettelse av utbyttepolitikken for NSB-konsernet.

Det er avgjørende for den framtidige lønnsomhetsutviklingen at NSB i tiden fremover arbeider videre med effektiviseringstiltak og ytterligere styrking av konkurranseevnen, slik at konsernet tar vare på eller øker sin markedsposisjon.

Kapittel 5 Avkastningskrav og utbytte

I forarbeidet til denne stortingsmeldingen har KPMG på oppdrag fra Samferdselsdepartementet vurdert i hvilken grad det er grunnlag for å endre departementets avkastningskrav til NSB. Etter en ny gjennomgang med utgangspunkt i dagens markedsituasjon har KPMG beregnet et avkastningskrav til NSB-konsernet på 7,0 prosent etter skatt på bokført verdi av egenkapitalen. Dette er på samme nivå som Samferdselsdepartementets avkastningskrav på 7,2 prosent. Differansen på 0,2 prosentpoeng skyldes noen ulikheter når det gjelder estimerte betaverdier og vekting av egenkapital og gjeld.

For å sikre NSB stabile og forutsigbare rammevilkår, legger Samferdselsdepartementet opp til å videreføre avkastningskravet på 7,2 prosent av egenkapitalen.

For kommende periode legges det opp til at utbytte fra NSB AS fastsettes på grunnlag av statens innlånsrente multiplisert med den markedsverdivurderte egenkapitalen, begrenset oppad til 75 pst av overskuddet til konsernet etter skatt. Samferdselsdepartementet er opptatt av at selskapet og styret kan gjennomføre investeringer som sikrer en langsiktig og god utvikling av selskapet, og som ivaretar selskapets samfunnsmessige og sektorpolitiske oppgaver.

2 Viktige utfordringer for NSB

NSB er Norges største transportkonsern med tradisjoner tilbake til 1854. Konsernet omfatter i dag morselskapet NSB AS og blant annet selskapene CargoNet AS, NSB Anbud AS, Nettbuss AS, NSB Eiendom AS, ROM Eiendom AS og Mantena AS. Virksomhetsområdene til konsernet er nærmere omtalt i kapittel 3.

NSB-konsernets kjernevirksomhet er persontransport og godstransport med tog, samt buss-transport. Virksomheten har Norden som hjemmemarked. NSB utfører persontransport med tog og buss for staten og fylkeskommunene gjennom ordningen med offentlig kjøp.

Persontransport med tog møter stadig større konkurranse fra andre transportmidler. På korte og mellomlange avstander møter toget i særlig grad konkurranse fra personbilen. På de lengste strekningene er konkurransen størst fra fly. Utvikling i priser på flyreiser, særlig drevet av konkurranse mellom flyselskapene, har bidratt til en mangedobling av transportarbeidet i luften. I følge TØIs rapport «Transportytelser i Norge 1946–2004» økte transportarbeidet i luftfarten med om lag 50 prosent fra 1991 til 2004. Videre har flytransport et klart konkurransefortrinn fremfor jernbane knyttet til tidsbruk. Konkurransetiltaket er også preget av ekspressbuss med rutetilbud parallelt med togtilbudet. Konkurransetiltaket til busstrafikk på disse strekningene er knyttet til blandt annet større fleksibilitet i de faste kostnadene og infrastruktur som setter færre rammebetingelser.

Endringer i transportmarkedet stiller NSB-konsernet overfor store utfordringer knyttet til effektivisering og omstilling av virksomheten, samt markedsposisjonering og tilpasning av transporttilbudet. Departementet forutsetter at konsernet kontinuerlig arbeider for å tilpasse virksomheten til strukturendringene i transportmarkedet.

I det følgende gis en orientering om utviklingstrekkene i markedet for person- og godstransport, samt en kort gjennomgang av utfordringer knyttet til rammebetingelser NSB-konsernet er stilt ovenfor.

2.1 Persontransportmarkedet og godstransportmarkedet

2.1.1 Persontransportmarkedet

Persontransport med tog viste vekst i antall personkilometer gjennom hele 1990-tallet. Som det blir vist til i St.meld. nr. 6 / Innst. S. nr. 118 (2004–2005) gikk antall reisende med NSBs persontog ned med 11,6 prosent i perioden 2000 til 2003. Det ble vist til en rekke forhold som kunne forklare denne nedgangen, blant annet økt konkurranse fra ekspressbuss og lavprisflyselskaper. Departementet vektla i meldingen betydningen av at NSB fikk snudd den negative utviklingen i antall reisende.

NSB styrets strategi for virksomheten har lagt grunnlaget for et systematisk forbedringsarbeid for å øke konkurransekraften og inntektene fra persontogtrafikken. Tiltakene knytter seg til følgende hovedområder:

- nye kundeløsninger,
- effektiv togproduksjon,
- konkurransedyktige rutemodeller,
- effektivt vedlikehold og renhold av tog,
- bedre løsninger for ruteinformasjon og salg av billetter,
- ekstraordinære kostnadsreduksjoner.

Dette systematiske forbedringsarbeidet la grunnlag for et positivt vendepunkt i trafikkutviklingen i 2003.

Tabell 2.1 viser utviklingen i antall reiser og utført transportarbeid (antall reisende* antall kilometer pr reise) for NSBs persontogvirksomhet og bussvirksomhet i perioden 2003–2005.

I perioden 2003 til 2005 økte antall reisende med 4,6 prosent. I 2005 hadde NSB totalt 47,3 millioner togpassasjerer. Dette er 2,1 millioner flere reisende enn i 2003. Transportarbeidet økte med 10,7 prosent i samme periode. For lokaltrafikken økte transportarbeidet med 4,0 prosent fra 2004 til 2005. På tross av punktlighetsproblemer som følge av vinterforhold som var krevende for togoperatørene og Jernbaneverket, har fremgangen i trafikkutviklingen fortsatt i 1. kvartal av 2006.

Tabell 2.1 Antall personreiser med transportkonsernet NSB. Millioner personer.

	2003	2004	2005
Reiser med tog	45,2	46,5	47,3
Personkilometer med tog	2204	2389	2440
Reiser med buss	74,6	84,6	99,1

Kilde: NSB AS

Økt pålitelighet og kvalitet i togfremføringen og et mer effektivt kollektivsystem (ny parsell i T-baneringen, økt trikkefrekvens og høyere fremkommelighet for buss og trikk i Oslo), har i følge styret bidratt til fremgangen for lokaltogene på Østlandet. Lokaltogene på strekningen Stavanger–Egersund og Arna–Bergen har også hatt en positiv utvikling. Regiontogene på Østlandet har hatt en økning i transportvolumet for alle tre delmarkedene. Regiontogene på Østfoldbanen har hatt størst vekst. Styret forklarer økningen på denne strekningen med bedre punktlighet, forbedret infrastruktur og nytt togmateriell.

Samferdselsdepartementet er tilfreds med den positive trafikkutviklingen i perioden 2003–2005. Det er positivt at lokaltrafikken som hadde en nedgang i antall reisende i perioden 2000 til 2003, nå har en økning. I 2004 innførte styret minipris på NSB Regiontog. Dette har bidratt til økt utnyttelse av kapasiteten og flere kollektivreisende. Konsernets systematiske arbeid for å forbedre punktlighet og kundeservice har også medvirket til den positive trafikkutviklingen de siste årene. Samferdselsdepartementet forventer at NSB fortsetter med dette arbeidet.

Nettbuss har også hatt en positiv utvikling i antall reiser i perioden 2003–2005. I perioden økte antall reisende med Nettbuss med 33 prosent. Oppkjøp av busselskaper og utfallet av anbudskonkurranser gjør det vanskelig å sammenlikne antall reisende fra år til år.

Det har vært en sterk vekst i persontransporten i Norge i mange ti-år. I følge TØIs rapport «Transportytelser i Norge 1946–2004» økte det totale antallet reiser målt i personkilometer fra 1980 til 2004 med om lag 63 prosent. Økningen følger av befolkningsvekst, flere i jobb, bedre privatøkonomi og økt mobilitet. Vegtransporten har hatt størst vekst i denne perioden.

Utbedring av vegstandarden på en rekke strekninger, lave energipriser i forhold til drivstoffprisen for tog (elektrisk kraft) og positiv realinntekts-

utvikling hos befolkningen bidrar til å forklare at vegtransporten øker mest i perioden 1980–2004.

Vegtransport i Norge (eksklusiv busstransport) hadde i 2003 en markedsandel på 82,3 prosent. Tog og buss hadde henholdsvis 3,7 prosent og 6,1 prosent av markedet. I 2004 økte tog og buss sine markedsandeler til henholdsvis 4,0 og 6,4 prosent, mens vegtrafikkens andel ble redusert til 81,6 prosent. Veksten for kollektivtrafikken sett i forhold til privatbilen har fortsatt i 2005.

Jernbanen har en begrenset geografisk utstrekning i Norge. Markedsandelen til toget er vesentlig høyere i transportmarkedene hvor jernbanen er til stede enn for landet som helhet. For mellomlange reiser på Østlandet er toget den største kollektivtransportaktøren.

2.1.2 Godstransportmarkedet

Jernbanens andel av godstransportmarkedet har hatt en stor tilbakegang i europeisk sammenheng. Markedsandelen i Norge målt i tonnkilometer har sunket i de 20 siste årene. Mengden transport av råvarer og halvfabrikater på tradisjonelle jernbanevogner er redusert. Mindre aktivitet innen tradisjonell industri og økt handel av næringsmidler og ferdigvarer har også bidratt til at markedsandelene for godstransportarbeidet med tog ikke har økt.

Det viktigste markedet for transport av gods med jernbane i Norge er mellom de store byene som utgjør endepunktene eller knutepunktene i jernbanenettet. Godstransport på jernbane har sin konkurransekraft og største markedsandel på transportstrekninger hvor store faste godsmengder fraktes over lange avstander. Vognlast med jernbane har historisk vært basert på frakt av råvarer og industriprodukter som jern, stål og sement til tradisjonell produksjonsindustri. Endring i næringsstruktur de siste årene med minkende andel av slik industri, har medført at etterspørselen etter vognlast har gått betydelig ned og en økende del av transporten knyttes til frakt av forbruksvarer mellom de store byene. Markedet har gått i retning av at mer og mer av landtransporten består av frakt av ferdigvarer som ikke veier så mye og som må raskt fram. Samtidig har mer av tungtransporten gått over på skip da frakt av skrapjern og industrielle råvarer sjelden har samme tidspress som ferdigvarer.

Et stort antall betjeningspunkter er blitt kuttet de siste årene i erkjennelse av at tog som godstransportør har sitt konkurransefortrinn i å transportere store faste godsmengder over lengre avstander.

Denne strukturendringen i det norske gods-transportmarkedet har ført til vekst i kombinerte transporter på jernbanen. CargoNet satser nå i hovedsak på kombinerte transporter. Dette omfatter transport av containere og semitrailere på jernbane. Godset transporteres mellom store befolkningssentra i pendler som gir kundene bedre frekvens og forutsigbarhet, samt et mer pålitelig tilbud i forhold til NSBs tidligere vognlasttilbud. Omleggingen til kombinerte transporter bidrar også til en bedre ressursutnyttelse.

Med den nye transportstrukturen for landtransporten blir tonnkilometer en mindre aktuell måleenhet for transportvolum, fordi antall tonnkilometer er mindre relevant som uttrykk for den næringsøkonomiske betydningen av transporten. Som en europeisk standard brukes i stedet enheten Twenty foot Equivalent Unit (TEU) som representerer lastenheter. En tradisjonell lastebil med henger transporterer 2 TEU. Det samme gjør en semitrailer med en stor tilhenger eller stor container.

CargoNets satsing på kombinerte transporter i Norge og utlandet har gitt en betydelig økning i antall transporterte TEU. I følge CargoNets egen statistikk økte antall transporterte TEU med 50 prosent fra 2002 til 2005, jf. tabell 2.2. I 2002 lå gjennomsnittlig antall transporterte TEU pr uke på i underkant av 6000, mens det i 2005 ble transportert 8000 TEU. Økningen har fortsatt i 2006.

I følge NSBs styre er dette gods som ellers i stor grad ville gått på vei. Styret mener at eksisterende jernbaneinfrastruktur legger begrensninger på den videre godstransportutviklingen på det norske jernbanenettet.

Kombinerte transporter i Sverige har ikke økt like raskt i antall transporterte enheter. CargoNet legger opp til å etablere godstogpendler som kan ta en større del av et voksende marked for transport mellom havner og større befolkningssentra i hovedsak i Sør-Sverige.

I § 10-planen som følger som trykt vedlegg til denne meldingen vises det til at konkurransekraf-

ten til godstransporten på jernbanen er størst ved transport av store godsmengder på lengre avstander. I Norge har slike transporter gitt lønnsom godstrafikk på jernbane. Etter NSBs vurdering vil kombinerte transporter på jernbanen kunne være konkurransedyktige på strekninger ned til 350–400 km, også der hvor det er stor konkurranse.

Generelt forventes det en betydelig vekst i godstransporten i Europa de neste 10–15 årene. EU har et mål om å øke mengden godstransport på jernbane på bekostning av vegtrafikk og det forventes dessuten at kombinerte transporter vil ta transportvolumer fra tradisjonell godstransport med jernbane og at kombinerte transporter relativt sett vil øke mest.

I 2003 ble store deler av det norske jernbanenettet åpnet for internasjonal godstransport og for kabotasje under forutsetning av at tilsvarende rettigheter blir gitt for norske jernbaneforetak i den EØS-stat (inkludert Sveits) der foretaket er etablert. Samtidig ble jernbanenettet åpnet for konkurranse når det gjelder nasjonal godstransport for jernbaneforetak etablert i Norge. Dette har ført til økt konkurranse mellom godsselskaper som transporterer tømmer og papirprodukter på jernbanen i Norge. Fra 1. januar 2006 ble hele det norske jernbanenettet åpnet for internasjonal godstransport. Fra 1. januar 2007 vil også det innenlandske godstransportmarkedet åpnes for jernbaneforetak fra andre EØS-land. Dette innebærer at det blir konkurranse på all godstransport fra 1. januar 2007.

På vegen er lastebilen i ferd med å bedre sitt konkurransefortrinn ved å bruke leverandører og arbeidskraft fra lavkostland.

2.2 Rammebetingelser

2.2.1 Utvikling av jernbanens infrastruktur

NSBs styre har overfor Samferdselsdepartementet påpekt at for å kunne realisere togets potensial ytterligere må vedlikehold og investeringer i jernbaneinfrastrukturen på trafikkunge strekninger økes vesentlig. Oppgradering av jernbaneinfrastrukturen gir redusert fremføringstid, forbedret punktlighet og regularitet, og øker derved togets konkurranseevne. Dette vil også bidra til økt sikkerhet og komfort for de reisende.

Når det gjelder vedlikehold og investeringer i jernbaneinfrastrukturen, prioriterer NSB-styret tiltak innenfor flere områder:

Vedlikehold av infrastrukturen. NSB opplever infrastrukturfeil på det eksisterende jernbanenettet som en viktig årsak til forsinkelser i togtrafik-

Tabell 2.2 Antall transporterte containerenheter med CargoNet i Norge (TEU) i perioden 2002–2005.

År	2002	2003	2004	2005
Antall containerenheter	295 000	327 000	386 000	443 000

Kilde: NSB AS

ken. Dette gjør valg av tog som framkomstmiddel mindre attraktivt for kundene.

Trafikksikkerhet. Manglende sikkerhetssoner og svake eller manglende barrierer ved skiftesignaler er etter NSBs oppfatning en alvorlig svakhet ved det norske jernbanenettet. NSB er opptatt av at det bygges inn fullgode barrierer som hindrer at enkeltfeil kan få alvorlige konsekvenser. Viktige tiltak i den forbindelse er utbygging av fjernstyring og ATC på de gjenstående strekningene, slutføringen av utbyggingen av GSM-R, samt utbedring av svakhetene knyttet til manglende sikkerhetssoner og svake eller manglende barrierer ved skiftesignaler.

Sikring eller sanering av planoverganger er også viktig. Det samme gjelder ras- og tunnellsikring.

Kundeinformasjon. Styret vurderer god informasjon som avgjørende for kundens oppfatning av togtilbudet. NSB har ansvaret for informasjon om bord på toget, mens Jernbaneverket har ansvaret for informasjon på stasjonene.

Modernisering / kapasitetsøkende tiltak. Styret mener at en systematisk oppgradering av infrastrukturen på trafikk-tunge togstrekninger rundt de største byene bør prioriteres. Dette omfatter Vestfoldbanen mellom Oslo og Skien, Østfoldbanen og Dovrebanen mellom Eidsvoll og Hamar. Dette er strekninger hvor NSB mener det er behov for bygging av nye dobbeltspor. Styret fremhever betydningen av en forsert ekstrasatsing på infrastrukturen mellom Oslo og Skien. Regiontogene på denne banestrekningen har en vesentlig lavere gjennomsnittshastighet enn de øvrige regiontogene på Østlandet, og lavere markedsandel. En oppgradering vil kunne gi kundene et konkurransedyktig alternativ til personbilen.

Etter styrets vurdering bør togstrekningene bygges ut slik at de har en standard som sikrer høyere hastighet. Redusert reisetid vil bidra til å øke kundegrunnlaget for toget. I arbeidsmarkedet vil dette bidra til større fleksibilitet. Boligpresset i de største byene i Norge vil også kunne reduseres gjennom utvikling av raske pendlerruter med tog.

Styret ønsker også fire spor på sterkningene Oslo–Asker og Oslo–Ski. Dette vil gi et kapasitetsmessig og kvalitetsmessig løft både for lokaltrafikken i Østlandsområdet, godstransporten og regiontogene mellom Oslo–Bergen og Oslo–Stavanger. Økt sporkapasitet er i følge NSB også nødvendig ved andre større byer i Norge. Økt godstransport på jernbanen har også skapt kapasitetsknapphet og behov for økt terminalkapasitet og fremkommelighet mellom de største byene.

2.2.2 Stasjoner og terminaler

I forbindelse med stortingsbehandlingen av St.meld. nr. 6 / Innst. S. nr. 118 (2004–2005) ba flertallet regjeringen nøye vurdere forvaltningen av eierskapet til de driftsavhengige eiendommene i NSB, herunder stasjoner og terminaler. På denne bakgrunn nedsatte Samferdselsdepartementet høsten 2005 en arbeidsgruppe for å vurdere organiseringen av stasjons- og godsterminalfunksjoner i det nasjonale jernbanenettet. Høsten 2006 ble arbeidsgruppens rapport sendt på høring til berørte parter. Arbeidsgruppen har bestått av representanter fra Jernbaneverket, NSB, Finansdepartementet og Samferdselsdepartementet. Stortinget vil bli orientert om konklusjonene av dette arbeidet på en hensiktsmessig måte.

Styret i NSB er opptatt av en løsning for den fremtidige organiseringen som sikrer tidsriktige stasjoner som kan gi flere reisende med toget, verdutvikling for samfunnet og oppgradering/utvikling innefor en forsvarlig tidsramme.

Dersom valg av løsning medfører at NSB må selge hele eller deler av stasjons- eller terminalporteføljen påpeker styret at det er avgjørende for NSB at dette skjer på forretningsmessige vilkår og at konsernet med sin betydelige kunnskap om transportmarkedet blir tatt med på råd ved prioriteringer. Styret anbefaler ikke en løsning som svekker NSBs balanse og fremtidige kapitalstrømmer.

2.2.3 NOx-avgiften

Norge er i henhold til Gøteborg-protokollen av 1999 forpliktet til å redusere de årlige utslippene av nitrogenoksider (NOx) til 156 000 tonn i 2010. Sammenliknet med utslippsframskrivingene er det behov for å redusere utslippene i 2010 med i størrelsesorden 20–25 prosent. I statsbudsjettet for 2007 har Regjeringen derfor foreslått innført avgift på utslipp av NOx fra 1. januar 2007. Avgiften vil omfatte skip, fiskefartøy, luftfart og dieseldrevet jernbane med framdriftsmaskineri med samlet installert effekt over 750 kW.

I Samferdselsdepartementets budsjettproposisjon for 2007 er det lagt opp til kompensasjon på de områdene der staten kjøper transporttjenester. Dette gjelder riksvegfergene, Hurtigruten, kortbanerutene i luftfarten og persontransport med jernbane. Staten kjøper ikke godstransporttjenester med jernbane, og denne faller derfor utenfor kompensasjonsordningen.

NOx-avgiften innebærer økt avgiftsbelastning for banestrekninger som opereres med dieseldrevne tog, herunder kombinerte godstransporter

på Nordlandsbanen. Departementet er kjent med at det på kort sikt vil være vanskelig for blant annet CargoNet å tilpasse seg avgiften gjennom tiltak av teknologisk art da de fleste lokomotivene på de aktuelle strekningene er leaset eller leid. Departementet vil derfor følge utviklingen på disse banestrekningene nøye.

2.2.4 EL-avgift på jernbanen

Fra 1. januar 2006 ble kompensasjonsordningen for EL-avgift avviklet. Godstransportoperatører på jernbanen må nå selv betale denne avgiften. For CargoNet betyr dette en årlig kostnadsøkning på 12–15 mill. kroner. Avgiften bidrar i følge styret til å øke prisene på godstransportleveransen og svekke konkurranseevnen til godtransportaktørene på jernbanen. Etter styrets vurdering er fjerning av avgiften eller gjeninnføring av kompensasjonsordningen for avgiften nødvendig for å opprettholde konkurransekraften til toget som godstransportør. I tråd med Soria Moria-erklæringen foreslår Regjeringen i Statsbudsjettet for 2007 å fjerne EL-avgiften for skinnegående transport fra 1. januar 2007. Avgiftslettelsen vil gi CargoNet kostnadsbesparelser og komme kundene til gode.

2.2.5 Offentlig kjøp av persontrafikk

Det pågår for tiden forhandlinger mellom Samferdselsdepartementet og NSB om ny rammeavtale om statlig kjøp av persontransporttjenester med tog som etter planen vil gjelde for perioden 2007–2010. Styret er opptatt av at verdiene som ligger i togmateriellet blir ivaretatt slik at NSB gis incitament til å investere i nytt materiell. Styret er også opptatt av å sikre restverdiene til togmateriellet dersom flere jernbanestrekninger skulle bli konkurranseutsatt i fremtiden. Hvordan dette skal håndteres vil Samferdselsdepartementet drøfte nærmere i de pågående forhandlingene med NSB.

2.2.6 Rammebetingelser for bussvirksomheten

God framkommelighet for kollektivtrafikkantene på vegene er avgjørende for bussens konkurransekraft i forhold til privatbilen. Kollektivt og prioritert i lyskryss bidrar til å gjøre busstransport mer attraktivt for de reisende. Statens vegvesen har de siste årene lagt økende vekt på tiltak for kollektivtrafikk. Holdeplasser og trafikknutepunkter er i dag viktige deler i nye vegprosjekter.

Styret i NSB anbefaler at innsatsen på dette området økes ytterligere. Styret påpeker i § 10-pla-

nen betydningen av flere kollektivfelt på innfartststevnene til de største byene i Norge og fremhever positive erfaringer med flerbruksfelt i Trondheim. I Oslo har tiltak for å bedre framkommelighet, samt forbedret rutetilbud og bedre materiell gitt gode resultater. I flere andre større byer er framkommeligheten redusert.

Ved inngåelse av bruttokontrakter med fylkeskommuner om kjøp av bussrutetransport har busselskapene kun ansvar for bussfremføringen. Fylkeskommunene som oppdragsgiver, har ansvaret for markedsføringen og utformingen av busstilbudet. I tillegg sitter oppdragsgiver med risikoen for inntektene. For at busselskapene skal få økt incitament til å sette i verk tiltak for å få flere til å reise kollektivt, mener NSBs styre at kollektivselskapene bør få et større inntekts- og markedsføringsansvar.

Ansvaret for kjøp av lokale bussrutetjenester i Norge er tillagt fylkeskommunene og det er opp til den enkelte fylkeskommune å avgjøre hvilken kontraktsform som skal brukes med kjøp av bussrutetransport. Dette må derfor NSBs styre drøfte med de fylkeskommuner hvor Nettbuss AS transporterer passasjerer.

2.2.7 Eierstyring og selskapsledelse

7. desember 2004 la Aksjonærforeningen i Norge m.fl. fram en rapport med anbefalte prinsipper for god eierstyring og selskapsledelse i børsnoterte selskaper. Formålet med anbefalingen er at børsnoterte selskaper skal ha en eierstyring og en selskapsledelse som klargjør rolledelingen mellom aksjeeier, styre og daglig ledelse utover det som følger av lovgivningen. Anbefalingen skal bidra til å styrke tilliten til selskapene og bidra til størst mulig verdiskapning over tid, til beste for aksjeeiere, ansatte og andre interessenter.

Selv om NSB ikke er et børsnotert selskap legger styret stor vekt på at eier og andre interessenter har tillit til NSB. I 2005 vedtok konsernet å innføre ovennevnte prinsipper for eierstyring og selskapsledelse. Basert på anbefalinger fra Aksjonærforeningen gir NSB en beskrivelse i årsrapporten for 2005 av blant annet konsernets verdigrunnlag, etiske retningslinjer og hvordan internkontrollen er organisert.

2.2.8 Offentlighetsloven

Styret i NSB legger til grunn at konsernet ikke vil være omfattet av den nye offentlighetsloven ettersom konsernet opererer i et konkurranseutsatt marked hvor det er viktig med mest mulig like kon-

kurransevilkår. Dette er i tråd med det Samferdselsdepartementet har lagt til grunn i forbindelse med utarbeidelsen av lovforslaget.

2.2.9 Universell utforming

Hensynet til likeverd og at alle skal ha like muligheter til samfunnsdeltakelse uavhengig av funksjonsevne tillegges stor vekt i det norske samfunnet.

22. november 2002 ble det nedsatt et utvalg for å utrede styrking av det rettslige vernet mot diskriminering av funksjonshemmede. 18. mai 2005 la utvalget fram sine forslag, jf. NOU 2005:8 Likeverd og tilgjengelighet. Utvalget foreslår blant annet en ny lov om forbud mot diskriminering på grunnlag av nedsatt funksjonsevne. Lovforslaget ble sendt ut

på høring høsten 2005. I henhold til § 9 i lovforslaget vil både offentlig og privat virksomhet rettet mot allmennheten ha plikt til å arbeide aktivt og målrettet for å fremme universell utforming så langt det ikke medfører en uforholdsmessig byrde for virksomheten. Med universell utforming menes utforming eller tilrettelegging av hovedløsningen i de fysiske forholdene slik at virksomhetens alminnelige funksjon kan benyttes av flest mulig. Det vil bli regnet som diskriminering dersom en person med nedsatt funksjonsevne rammes av en mangelfull tilrettelegging.

Dersom ovennevnte lovforslag blir vedtatt, vil NSB som utøver av transporttjenester rettet mot allmennheten, være lovpålagt å arbeide aktivt og målrettet for å fremme universell utforming.

I støttefunksjoner inngår verksted- og vedlikeholdsaktiviteten for tog ved Mantena AS og renhold ved NSB Trafikkservice AS. Øvrige støttefunksjoner utføres av Finse Forsikring AS og Arrive AS. Disse driver henholdsvis skadeforsikringsvirksomhet og leveranse av IT-tjenester til konsernet. Figur 3.1 viser organisasjonsstrukturen pr. 1. januar 2006.

3.2 Omstruktureringer i perioden 2003–2005

NSB har det siste tiåret gjennomført store endringer i kjernevirksomheten. Tiltakene har resultert i bedre lønnsomhet og forbedret kvalitet på transporttilbudet, herunder punktlighet, regularitet, kundetilfredshet og trafikk sikkerhet. I forrige planperiode satte NSB i gang prosessen «Konkurransekraft» med fokus på effektivisering. I tabell 3.1 presenteres noen av omstruktureringene i perioden 2003–2005.

3.3 Økonomisk utvikling

3.3.1 Økonomiske utvikling i perioden 2003–2005

Tabell 3.2 viser nøkkeltall (regnskapstall) for konsernet for perioden 2003–2005.

Driftsinntektene i NSB-konsernet har i løpet av perioden 2003–2005 økt med 8,2 prosent. Økt fokus på lønnsomhet og et systematisk omstillings-

arbeid har bidratt til forbedringene. Driftsmarginen¹ i konsernet er forbedret fra null i 2003 til om lag 6,8 prosent i 2005.

Driftsresultatet til konsernet er forbedret i perioden 2003–2005. I 2003 gikk driftsresultatet totalt for konsernet i null. Dette var en reduksjon fra 2002 på 108 mill. kroner. Reduksjon var i stor grad en følge av lavere salgsgevinster.

I 2004 økte NSB driftsresultatet til 266 mill. kroner og hadde en driftsmargin på 3,2 prosent. Persontogvirksomheten stod for en betydelig del av forbedringen.

Resultatforbedringen fortsatte i 2005. Driftsresultatet ble på 589 mill. kroner, en forbedring på 323 mill. kroner fra 2004. Den viktigste årsaken til resultatet er forbedringer i persontogvirksomheten, økt volum og bedre resultat i den norske delen av godstogvirksomheten, bedret driftsresultat for bussvirksomheten og økte salgsgevinster fra eiendomsvirksomheten. I 2005 hadde konsernet en driftsmargin på 6,8 prosent.

Egenkapitalrentabilitet økte i perioden fra 2,4 til 5,5 prosent, og nærmer seg målet om en avkastning på 7,2 prosent etter skatt på bokført verdi av egenkapitalen, som er Samferdselsdepartementets avkastningskrav.

Ser man nærmere på utviklingen i kjernevirksomheten viser blant annet driftsresultat i persontogvirksomheten en vesentlig forbedring i lønnsomheten fra 2003 til 2005. I perioden har virksomheten økt inntektene med 4,6 prosent og redusert

¹ Driftsmargin = (driftsresultat / driftsinntekter) * 100

Tabell 3.1 Omstruktureringer i perioden 2003–2005

År	Omstruktureringer i perioden 2003–2005
2003	– Eierskapet til Flytoget AS overføres fra NSB til Samferdselsdepartementet. – NSB selger seg ut av Celexa Eiendomsforvaltning. – Ekspressgods AS avvikles. – CargoNets vognlasttilbud blir nedlagt.
2004	– NSB AS innfører minipris på NSB Regiontog. – Nettbuss AS selger seg ned fra 39 prosent til 19 prosent i Norgesbuss AS. – Nettbuss AS kjøper seg opp fra 15 prosent til 100 prosent i Eurolines Scandinavia AS. – Togsamarbeidet Linx AB mellom NSB og SJ avvikles.
2005	– NSB kjøper 34 prosent av aksjene i Svenska Tågkompaniet AB. – Svenska Tågkompaniet AB vinner anbud for tåg i Bergslagen i Sverige. – NSB Anbud vinner anbudskonkurransen om kjøring på Gjøvikbanen for perioden 2006–2016. – NSB tar i bruk 145 nye billettautomater på 72 stasjoner i Norge. – Nettbuss utvider sin virksomhet til Danmark. – NSB får miljøpris av ENOVA for sin forvaltning, drift og vedlikehold av Oslo S. – NSB oppretter tre daglige avganger hver vei mellom Oslo og Gøteborg. – NSB selger seg ned til 55 prosent eierandel i NSB Trafikkservice AS.

Tabell 3.2 Den økonomiske utviklingen i NSB-konsernet for perioden 2003–2005

Finansielle hovedtall (mill. kroner)	2003	2004	2005
Driftsinntekter	7973	8242	8629
Driftsresultat	0	266	589
Årsresultat etter skatt	150	90	328
Eiendeler	12 715	12 898	11 660
Rentebærende gjeld	3 640	3 624	1 956
Egenkapital	5 731	5 816	5 881
Finansielle nøkkeltall (prosent)			
Resultatgrad ¹	4,4	4,8	8,0
Avkastning på anvendt kapital ²	3,3	3,9	7,8
Egenkapitalrentabilitet ³	2,4	1,6	5,5
Egenkapitalandel	45,1	45,1	50,4

¹ Resultatgrad før renter = (resultat før skatt + finanskostnader) / sum inntekt.

² Avkastning på anvendt kapital = (resultat før skatt + finanskostnader) / gjennomsnittlig anvendt kapital. Anvendt kapital = eiendeler – ikke rentebærende gjeld.

³ Resultat etter skatt delt på gjennomsnittlig egenkapital, dvs. avkastning på egenkapitalen

Andre nøkkeltall			
Gjennomsnittlig antall ansatte	10 364	10 432	10 646
Gjennomsnittlig antall årsverk	8 783	8 798	8 855

driftskostnadene med 6,6 prosent. Kostnadsreduksjonen er oppnådd til tross for økte vedlikeholdskostnader knyttet til forlenget bruk av materiell som skulle ha vært utrangert. Materiellet har vært i bruk grunnet forsinkede leveranser av nye lokaltogsett. Negativt driftsresultat for 2003 og 2004 var i stor grad knyttet til driften på Dovrebanen, Bergenbanen og deler av Sørlandsbanen som drives uten offentlig kjøp av persontransporttjenester. Fra 2004 til 2005 ble driftsresultatet for persontogvirksomheten forbedret med 283 mill. kroner. Resultatforbedringen kommer fra generell kostnadseffektivisering og økt konkurransekraft som følge av iverksatte omstillingsprogrammer. Det er særlig

persontogvirksomheten som bidrar til det relativt gode resultatet for 2005.

Nettbuss har hatt en sterk omsetningsvekst i perioden 2003–2005. Nettbuss hadde et driftsresultat for 2005 på 90 mill. kroner mot 74 mill. kroner i 2004 (71 mill. kroner i 2003). Den positive utvikling i 2005 var i stor grad knyttet til ekspressbussaktiviteten. Det har vært stor vekst i antall reisende i perioden. Dette henger delvis sammen med at Nettbuss har ekspandert i perioden.

Godsvirksomheten har hatt stabile inntekter i perioden. Den totale årsumsetningen i CargoNet har ligget på om lag samme nivå i perioden 2003–2005. Selskapet har hatt en positiv utvikling i Norge men har ikke oppnådd tilstrekkelig lønnsomhet i det svenske godsmarkedet. Driftsmarginene i den norske delen av godsvirksomheten har vist en kraftig økning i perioden. Avvikling av et ulønnsomt vognlasttilbud og konsentrasjon om kombinerte transporter og systemtog har bidratt til denne utviklingen. Driftsresultatet for godstogvirksomheten ble på 16 mill. kroner i 2005 mot -38 mill. kroner i 2004. Virksomheten i Sverige utviklet seg imidlertid negativt. Fra januar 2006 ble driften i Sverige lagt om til samme mønster som i Norge.

Eiendomsvirksomheten bidro positivt til konsernets resultat både for 2004 og 2005. Gevinster fra salg av eiendommer utgjorde en betydelig del av driftsresultatene fra eiendomsvirksomheten begge år.

3.3.2 Økonomisk utvikling i 1. tertial 2006

Styret vedtok i mars 2006 at NSB skal benytte IFRS (International Financial Reporting Standards) som regnskapsprinsipp med virkning fra 2006. Regnskapstallene for 2006 vil derfor ikke være direkte sammenlignbare med tidligere år. Denne omleggingen er nærmere omtalt i pkt. 6 i vedlagte § 10-plan fra NSB.

Regnskapstallene for 1. tertial 2006 viser et resultat etter skatt for konsernet på 184 mill. kroner. Dette er en forbedring på 71 mill. kroner sammenliknet med samme periode i 2005 etter IFRS-standard. Hovedtendensen i 2006 så langt har vært:

- fremgang i driftsresultat for persontogvirksomheten; til tross for problemer med punktligheten som følge av manglende snørydding,
- fortsatt vekst og resultatforbedring for bussvirksomheten,
- positiv økonomisk utvikling i godsvirksomheten i Norge og underskudd fra godstogdriften i Sverige,
- forbedret driftsresultat, men lavere salgsgevinster fra eiendomsvirksomheten.

3.4 Trafikksikkerhet

Ingen passasjerer eller ansatte omkom i sammenheng med NSBs virksomhet i 2005. For person- og godsvirksomheten er dette det femte året på rad uten noen større jernbaneulykker med omkomne eller alvorlig skadde personer blant passasjerer og ansatte. Tre personer omkom og en ble alvorlig skadet ved påkjørsel i 2005 uten at NSB kan lastes for hendelsene.

For 2005 er antall mindre alvorlige skader i persontogvirksomheten 90. Dette er en økning på 16 fra 2004. Økningen har kommet i kategorien uønskede hendelser i tog og skyldes for en stor del vold mot konduktører. Antall personskader i forbindelse med godstogvirksomheten i 2005 var 7, mot 12 i 2004. I trafikkulykker hvor Nettbuss var involvert omkom 3 personer. Dette er en halvering i forhold til året før. Antall alvorlige personskader er redusert fra 7 i 2004 til 5 i 2005.

I 1. kvartal av 2006 hadde NSB ingen alvorlige ulykker eller skader i togtrafikken, men noen alvorlige hendelser som følge av glatte plattformer.

NSB arbeider systematisk og målrettet for å styrke trafikksikkerheten. Tiltak rettes både mot personellet og mot tekniske systemer. Mot personellet som har sikkerhetskritiske oppgaver, arbeides det blant annet med å øke aktsomheten, bedre treningen og bedre informasjonen. Det registreres fortsatt for mange tilløp til alvorlige hendelser som følge av manglende tekniske barrierer på jernbanenettet. Kartlegging av disse forholdene er i samar-

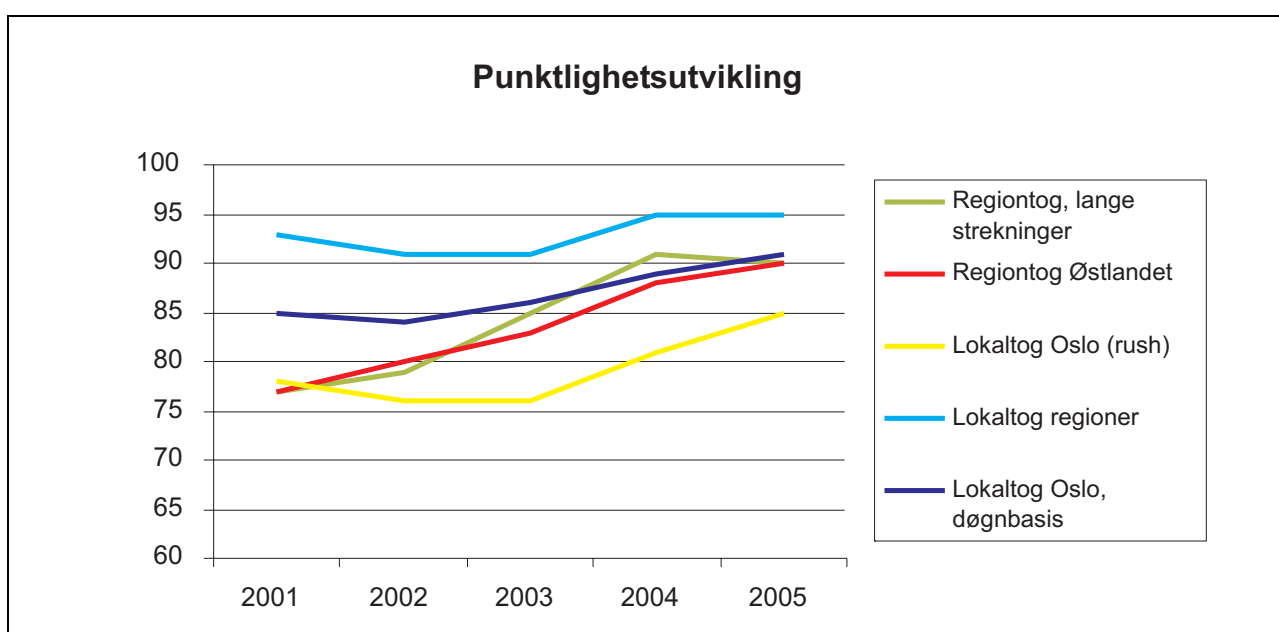
beid med Jernbaneverket, iverksatt høsten 2005. Etablering av barrierer er nødvendig for å redusere risikoen for sammenstøt mellom tog. NSB har etablert arbeidsrutiner for å avdekke og styre risiko knyttet til trafikksikkerhet. Det er innarbeidet prosesser for helhetlig risikostyring for å avdekke og møte risiko. Arbeidet inngår som en del av plan- og budsjettprosessen i hele konsernet.

3.5 Punktlighet og regularitet

Samferdselsdepartementets mål for punktligheten er at minst 90 prosent av togene skal være i rute. For NSB Lokaltog og NSB Regiontog i Østlandsområdet betyr det ankomst til endestasjon senest tre minutter etter rutetid. For NSB Regiontog for øvrig er kravet fem minutter.

Andelen tog i rute i 2004 var den høyeste siden målingene av punktlighet startet på 70-tallet. I gjennomsnitt for året var 90 prosent av alle NSBs persontog i rute ved ankomst til endestasjonen mot 87 prosent i 2003. Fjerntogtilbudet til NSB Regiontog hadde en punktlighet på 91 prosent. For NSBs regiontogtilbud i Østlandsområdet var punktligheten på 88 prosent. Sammenliknet med 2003 var dette en forbedring på fem prosentpoeng. For NSBs lokaltog i Oslo-området var punktligheten i rushtid 89 prosent mot 86 prosent året før.

92 prosent av alle NSBs tog var i rute i 2005. Dette var en bedring i forhold til 2004 på 2 prosentpoeng. Lokaltogene i Bergen (Arna–Bergen) var



Figur 3.2 Punktlighetsutvikling for perioden 2001–2005

Kilde: NSB AS

landets mest punktlig med 99 prosent av togene i rute. For lokaltogtrafikken i Osloområdet var tallet 91 prosent for hele døgnet under ett, og 85 prosent i rushtiden.

Punktligheten for godsvirksomheten i Norge var på 88 prosent i 2005. Dette var en forbedring på 2 prosentpoeng i forhold til 2004, men fortsatt 3 prosentpoeng under målet.

Til tross for at togene til NSB hadde en svært god punktlig i 2005, påpeker styret at det fortsatt er for mange feil på jernbaneinfrastrukturen. Anleggsvirksomhet på strekningen Lysaker–Sandvika vil også kunne føre til redusert punktlig i tiden fremover. Dette er forhold som Samferdselsdepartementet har fokus på i forhold til Jernbaneverket som er tillagt ansvaret for driften av infrastrukturen.

NSBs målsetning når det gjelder regularitet er at 99 prosent av alle togavgangene i ruteplanen skal være uten innstillinger.

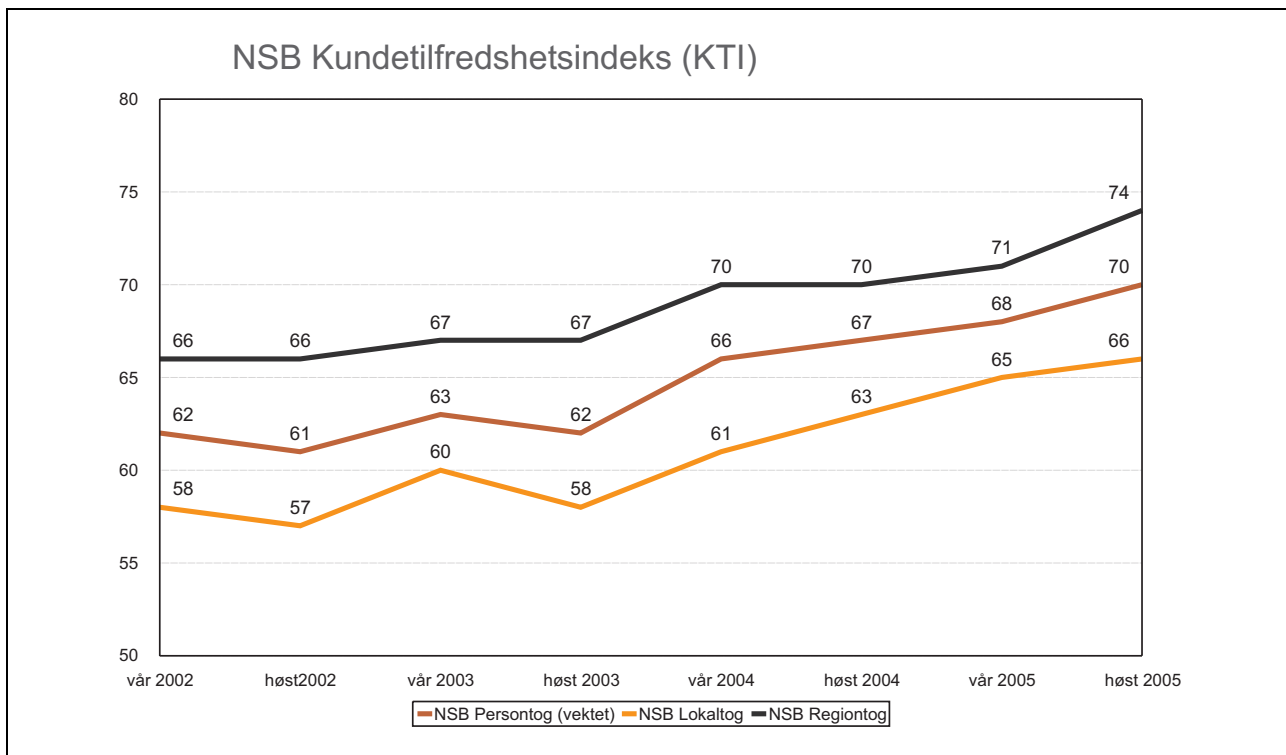
I 2005 oppnådde NSB en regularitet i persontrafikken på 98,5 prosent. Dette er en nedgang på 0,1 prosentpoeng. NSB forklarer nedgangen fra 2004 med problemer knyttet til innfasingen av nytt togmateriell og perioder med dårlig vær.

3.6 Omdømme og kundetilfredshet

NSB foretar systematiske målinger av kundetilfredsheten. Konsernet bruker blant annet punktlig, informasjon, avgangstider, reisetider og komfort som mål på hvor fornøyde kundene er. I følge NSB er 70 av totalt 100 poeng en god score på målingene.

Figur 3.4 viser at kundetilfredsheten har økt. NSB fikk samlet for alle persontogene 70 poeng på kundetilfredshetsmålinger utført høsten 2005. Dette er en økning på 8 poeng siden 2002. NSB Regiontog fikk 74 poeng på målingene utført høsten 2005. Dette er 4 poeng bedre enn året før. Lokaltogene forbedret seg også fra 2004 til 2005. De fikk 66 poeng høsten 2005 mot 63 høsten 2004. På Østlandet er det fortsatt et forbedringspotensial i følge NSB. NSB fremhever i § 10-planen at kundene er svært fornøyd med høytalerinformasjonen som blir gitt i togene og billettsalget som blir utført på toget. De er også svært fornøyde med ombordpersonalet.

Fra og med 2005 er målingene av kundenes tilfredshet i bussvirksomheten tilpasset Norsk Kundebarmeters standard. Dette gjør at kundetilfredsheten med Nettbuss kan sammenliknes med kundetilfredsheten i andre kollektivselskaper. En god score ligger i følge NSB i intervallet 65–70. TIMEekspresen fikk 81 poeng, noe som er nest



Figur 3.3 Kundetilfredshetsutvikling for perioden 2002–2005

Kilde: NSB AS

beste score på barometeret i 2005. Totalt sett er kundetilfredsheten i bussvirksomheten i konsernet tilfredsstillende, men mange enkeltelskaper kan forbedre seg. I følge NSB kommer bussvirksomheten godt ut i forhold til andre kollektivelskaper.

3.7 Arbeidsmiljø

Sykefraværet for konsernet i 2004 var på 9 prosent mot 10,3 prosent året før. Sykefraværet i 2004 lå om lag 1 prosentpoeng over landsgjennomsnittet.

Sykefraværet for konsernet i 2005 var på 8,4 prosent, en nedgang på nesten 2 prosentpoeng siden 2003. Dette er en større nedgang i sykefraværet enn landsgjennomsnittet for samme periode.

Det har ikke vært alvorlige arbeidsulykker eller skader med varig mén som har involvert NSBs ansatte i 2005. NSB har fokus på tiltak for å redusere særlig langtidssykefraværet. Konsernet er stilt overfor store utfordringer med å gi bistand ved behov for tilrettelegging og sykefraværsoppfølging. NSB arbeider målrettet på arbeidsmiljøområdet med blant annet opplæring, helseundersøkelser, oppfølging etter påkjørsler, ran, vold og trusler, samt andre alvorlige hendelser.

3.8 Verdivurdering av NSB

Konsulentselskapet KPMG gjennomførte høsten 2005, etter oppdrag fra Samferdselsdepartementet, en verdivurdering av NSB-konsernet. Selskapet gjennomførte samtidig en vurdering av statens avkastningskrav til konsernet.

Verdivurderingen er basert på kontantstrømmetoden. Metoden tar utgangspunkt i selskapets evne til å generere fremtidige kontantstrømmer som beregnes som netto kontantstrømmer fra drift.

Til grunn for vurderingen har KPMG lagt NSBs siste års resultater og langtidsplaner, herunder investeringsplaner. KPMG understreker at verdivurderingen er beheftet med stor usikkerhet, blant annet gjelder dette i forhold til NSBs gjennomføring av planlagte lønnsomhetsforbedringer. Når det gjelder eiendomssiden er det usikkerhet knyttet til eksterne faktorer som regulering, plangodkjenning og utviklingen i eiendomsmarkedet generelt.

KPMG har beregnet et avkastningskrav til egenkapitalen i NSB-konsernet på 7 prosent. Dette er sammenfallende med Samferdselsdepartementets avkastningskrav på 7,2 prosent. Differansen på

0,2 prosentpoeng skyldes bruk av noe ulike forutsetninger.

På bakgrunn av ovennevnte har KPMG estimert verdien på NSB-konsernet til om lag 11 mrd. kroner. Justert for netto rentebærende gjeld er konsernets egenkapital estimert til 9,9 mrd. kroner.

Forrige verdivurdering av NSB ble utført av DnB Markets og viste en egenkapitalverdi på 8,7 mrd. kroner. Verdivurderingene er imidlertid ikke direkte sammenliknbare på grunn av endringer i konsernets struktur, herunder utskillingen av Flytoget fra NSB og tilførsel av egenkapital.

Verdivurderingen er forelagt NSB som har påpekt forhold som skulle tilsi at verdien av NSB er høyere enn det KPMG har kommet fram til. Spesielt gjelder dette verdien på NSB Eiendom og ROM Eiendom. I følge NSB har KPMG ikke tatt hensyn til konsernets planer for stasjonsutvikling og realiseringen av eiendomsverdier i den senere tid. NSB viser også til at årsresultatet for 2005 ble 128 mill. kroner høyere enn det som ble lagt til grunn for KPMGs verdivurdering.

3.9 Samferdselsdepartementets vurdering av utviklingen

Etter Samferdselsdepartementets vurdering har NSBs omfattende omstilling av virksomheten de siste årene vært vellykket, både med hensyn til utviklingen i kvaliteten på tilbudet og lønnsomheten. I perioden 2003–2005 har konsernet gått med overskudd og avkastningen på egenkapitalen nærmer seg avkastningskravet. Denne tendensen har fortsatt i 1. tertial av 2006. Resultatutviklingen bidrar positivt til verdiutviklingen i NSB.

Kundetilfredsheten har også forbedret seg. Dette har sammenheng med økt punktlighet i togframføringen og bedre informasjon til de reisende ved avvikssituasjoner.

På tross av forbedret punktlighet vil det fortsatt være kunder som opplever forsinkelser på reisen. NSB må arbeide for å bedre punktligheten i de togtilbudene hvor departementets punktlighetsmål ikke er nådd. Det er viktig at NSB leverer sikre og punktlig tog til kundene hver eneste dag. Dette vil medføre at kundene ønsker å ta toget igjen. Et nært og godt samarbeid med Jernbaneverket, som er ansvarlig for jernbaneinfrastrukturen og tildeling av rutekapasitet, både i forbindelse med ruteplanleggingen og i den daglige operative virksomheten spiller etter Samferdselsdepartementet sin vurdering en nøkkelrolle i denne sammenheng. Samarbeid med fylkeskommuner, kommuner og organi-

sasjoner som representerer de reisende, er også etter departementets vurdering et viktig virkemiddel for å utvikle et attraktivt togtilbud.

Dagens situasjon for NSB viser at ledelsen og de ansatte har evnet å gjennomføre omfattende endringsprosesser på en god måte. Det er viktig at NSB også i den kommende perioden fortsetter dette arbeidet.

Departementet legger vekt på at NSB fortsetter arbeidet med å konsolidere bussdriften i Norge for på den måten å kunne styrke driftsresultatet. Det bør i den sammenheng legges vekt på langsiktighet i økonomiske og driftsmessige disposisjoner. Departementet registrer at det er utfordringer i bussnæringen knyttet til høye sykdomstall og uførepensjonering. Departementet er opptatt av at NSB skal være en foregangsbedrift i arbeidet med å sikre et godt arbeidsmiljø som forebygger ekskludering og høye sykdomstall.

Etter departementets vurdering er det viktig at NSB klarer å snu den negative inntektsutviklingen for godstogvirksomheten i Sverige. Hovedutfordringen for CargoNet er restrukturering av virksomheten uten at dette går ut over den øvrige utviklingen i selskapet. Etter departementets mening er det nødvendig å redusere kostnadene og etablere en mer effektiv produksjonsmodell i Sverige.

Driftsmarginene i eiendomsvirksomheten har vært varierende i forrige periode. Samferdselsdepartementet finner grunn til å påpeke at virksomheten i NSB Eiendom ikke er helt sammenlignbar med virksomheten i en rent kommersiell eiendomsforvaltning. Dette skyldes hovedsakelig rollen NSB har i sin eiendomsvirksomhet. NSB leier blant annet ut store deler av eiendommene til Jernbaneverket til selvkost. Dette omfatter eiendommer som er driftsavhengige og som er en forutset-

ning for å drive jernbanevirksomhet i Norge. I tillegg har NSB en rekke fredede og verneverdige eiendommer i sin eiendomsportefølje. Disse gir begrensede inntekter og store vedlikeholdskostnader.

Departementet mener det er helt nødvendig at konsernet fortsetter den strenge kostnadskontrollen det har hatt de senere år. Dette er særlig viktig fordi konkurransen fra andre transportmidler er økende. Departementet er spesielt opptatt av kostnadsutviklingen i kjernevirksomheten.

For Samferdselsdepartementet er det viktig at NSB kontinuerlig arbeider for å bedre trafikk sikkerheten. Denne har utviklet seg positivt i perioden 2003–2005. Utviklingen kan sees i sammenheng med at dette er et prioritert arbeid i konsernet. Departementet forutsetter at omlegginger for å bedre tilbudet til de reisende kun gjennomføres om sikkerheten kan bevares på et minst like høyt nivå som i dag. Det er viktig at det holdes sterk fokus på konsernets strategiske mål om en nullskade-politikk vedrørende mennesker og miljø.

Kort oppsummert har NSB-konsernet i perioden 2003–2005 hatt en positiv utvikling innefor alle virksomhetsområdene. Likevel har ledelsen i NSB etter departementets vurdering klare utfordringer i forhold til å styrke konsernets konkurranseevne, og oppfylle de samfunnsmessige mål som er satt for virksomheten. Departementet forventer tøffere konkurranse fra flere hold. Bilbruken øker og lavpris flybilletter er stadig lettere tilgjengelig. For å møte disse utfordringene må konsernet være kostnadseffektivt og ha en sterk appell hos kundene. Departementet er oppmerksom på at den videre utviklingen av selskapets togdrift henger nøye sammen med forbedring av kvaliteten på infrastrukturen.

4 Styrets mål og strategi for kommende periode

Samferdselsdepartementet redegjør i dette kapitlet for hovedtrekkene i styrets mål og strategier for kommende periode. For nærmere orientering vises det til kapittel 4 i § 10-planen for 2006 som følger som trykt vedlegg til meldingen.

Styrets mål og strategier for kommende periode bygger videre på det strategiske fundamentet som ble trukket opp i forbindelse med forrige eiermelding, jf. St.meld. nr. 6 / Innst. S. nr. 118 (2004–2005).

Styret har fastsatt følgende strategiske mål for konsernet:

- ingen skade på mennesker og miljø,
- fornøyde kunder,
- avkastning i samsvar med eiers krav,
- en ledende aktør i det nordiske transportmarkedet.

For å nå målene er følgende konsernstrategier valgt:

- arbeide for kontinuerlig forbedring av trafikksikkerhet,
- gjøre det enkelt for kunden,
- sikre god basiskvalitet, kundetilfredshet, lønnsomhet og kommunikasjon,
- videreutvikle kompetanse på operativ drift og ressursplanlegging for å sikre konkurransekraft i transportmarkedet,
- sikre ressurseffektivitet og fleksibilitet,
- konkurranseutsette støttefunksjoner som ikke er svært viktige for transportvirksomheten.

4.1 Overordnede planer for kommende periode

Styrets strategi for virksomheten i kommende periode hensyntar den stadig økende konkurransen fra store internasjonale transportkonsern som allerede er etablerte i Norden. NSB har som mål å være av en slik størrelse og inneha en slik kompetanse at konsernet vil utgjøre et slagkraftig alternativ til disse selskapene.

For å nå dette målet anser NSB det som viktig å ha aktivitet innenfor flere virksomhetsområder og markeder. I følge styret gir økt virksomhet på flere områder lønnsomhet og avgrenser risiko i

konsernet. Dette bidrar i så måte til å bygge opp et sterkt samlet kollektivtilbud for de reisende.

Styret definerer Norden som hjemmemarkedet for sin virksomhet. Konsernets mål er å være en ledende aktør i dette markedet. Styret vil også vurdere muligheter for lønnsom drift i andre geografiske områder.

NSBs overordnede mål er å skape verdier for eier og samfunnet ved leveranse av sikre og konkurransedyktige tjenester både i persontrafikken (buss og tog) og godstransporten.

NSBs visjon er å være kundenes favoritt og Nordens mest nyskapende transportkonsern. Konsernet skal strekke seg mot visjonen ved hjelp av følgende:

- konkurransedyktige tjenester,
- økt kundetilfredshet,
- økt punktlighet,
- god kunde- og markedsorientering,
- aktiv og målrettet kommunikasjon til omverdenen, herunder kunder og media.

Trafikksikkerheten i transportvirksomheten har høyeste prioritet. Styrets mål er at ingen personer skal omkomme eller bli alvorlig skadd som følge av konsernets virksomhet. Det skal heller ikke forekomme miljøskadelige utslipp som følge av virksomheten.

4.2 Nærmere om den enkelte virksomhet – planer og strategier

4.2.1 NSBs persontrafikkvirksomhet

NSB har de senere år gjennomført omfattende omstillinger for å redusere kostnadene og effektivisere driften i persontogvirksomheten. Dette arbeidet vil bli videreført.

Styret vil arbeide for en systematisk forbedring av togtilbudet i Norge. Det legges videre opp til å utnytte utviklingsmulighetene og konkurrere om oppdrag på persontransportstrekninger i Sverige der dette gir tilfredsstillende lønnsomhet. Som nevnt i kapittel 3.1, eier NSB 85 prosent av aksjene i Svenska Tågkompaniet AB. Tågkompaniet vant sammen med SJ AB gjennom selskapet Stockholmståg AB, anbudet om lokaltogtransport i

Stockholm og har trafikkstart i 2006. Styret vurderer det som aktuelt å foreta nye oppkjøp utenfor Norge dersom dette anses som lønnsomt.

Nettbuss er et konsern med datterselskaper både i Norge, Sverige og Danmark. I kommende periode har styret et mål om å konsolidere konsernets bussvirksomhet i Norge. Styret legger videre opp til å øke markedsandelene i Norden for øvrig. Vekst i omfanget av bussvirksomheten skal etter planen primært sikres gjennom å vinne anbud. På grunn av stadige endringer i eierstrukturen i det nordiske bussmarkedet kan det i følge styret bli aktuelt å foreta oppkjøp av aksjer i enkelte selskaper som anses strategisk riktig. Styret vil også vurdere hvorvidt konsernet skal delta i prosjekter utenfor Norden.

NSB vil for øvrig søke å øke sitt engasjement innen reiseliv knyttet til tog- og bussvirksomheten. Målet er å oppnå trafikkvekst og bedre lønnsomhet i persontransportvirksomheten.

I kommende 5-årsperiode vil det være behov for oppgraderinger og nyinvesteringer av lokaltogparken, samt fornying av bussparken.

4.2.2 NSBs godstransportvirksomhet

På grunn av positive erfaringer med satsingen på kombinerte godstransporter i Norge legger styret opp til å etablere tilsvarende tilbud i Norden for øvrig. Styrets overordnede mål er å befeste sin posisjon som ledende aktør på kombinerte transport i Norden. Godsvirksomheten i Sverige vil bli restrukturert for å oppnå lønnsomhet.

NSB vil søke løsninger som bidrar til å utvikle CargoNet i henhold til intensjonen ved selskapsdannelsen og som sikrer NSBs verdier knyttet til virksomheten. Virksomheten innen Systemtog vil tilpasses endringer i markedet.

NSB og Green Cargo, som eies 100 prosent av den svenske stat, har vært enige om at satsingen på kombinerte transport i Norden skal skje gjennom selskapet CargoNet. Green Cargo, som har en eierandel på 45 prosent, har gitt uttrykk for at de ønsker å øke sin aksjepost samtidig som også dette selskapet vil satse på kombinerte transport. NSB har meddelt at konsernet fortsatt vil satse på kombinerte transport i Norden, fortrinnsvis i samarbeid med Green Cargo AB. Styret i NSB legges til grunn at Green Cargo ikke vil satse på kombinerte transport i strid med aksjonæravtalen mellom eierselskapene. Det er NSBs ambisjon å finne gode forretningsmessige og strukturelle løsninger i tråd med konsernets godsstrategi.

CargoNets virksomhet drives i dag med en stor andel av gamle lokomotiver og leide/leasede con-

tainervogner. Selskapet vil i kommende periode foreta en rekke oppgraderinger av togmateriellet. Dette gjelder anskaffelse av både nye lokomotiver og containervogner.

4.2.3 NSBs eiendomsvirksomhet

NSB Eiendom har ansvar for drift, vedlikehold og utvikling av driftsavhengig eiendom, herunder blant annet stasjonsområder, godsterminaler og verkstedsområder. ROM Eiendom har ansvaret for NSB-konsernets driftsuavhengige eiendommer. Eiendommene utvikles for salg i takt med muligheten for å realisere verdiene. Dette avstemmes slik at verdiene optimaliseres og tilpasses eksisterende markedsmuligheter og de finansieringsbehov som konsernet har.

I forbindelse med tilbakeføringene av forvaltningsoppgavene fra Aberdeen Property Investors til NSB Eiendom, foretok NSB en vurdering av organiseringen av eiendomsvirksomheten, jf. kapittel 3.1. Etter denne gjennomgangen har styret besluttet at NSB Eiendom og ROM Eiendom skal samles i ett selskap. På den måten mener styret å bedre kunne utnytte tilgjengelig eiendomskompetanse.

I 2005 fastsatte konsernet en ny strategi for eiendomsvirksomheten. Styret har etablert en langsiktig strategi for utviklingen av de driftsuavhengige eiendommene og legger nå større vekt på salg av utviklingseiendommer når muligheten for å realisere verdiene er til stede. Utviklingen av de driftsavhengige eiendommene inngår i strategien som et eget forretningsområde. I kommende 5-årsperiode er det lagt opp til større investeringer for utvikling av stasjonsområdene.

4.2.4 Øvrig virksomhet

Som vist i kapittel 3.1 er de fleste støttefunksjoner skilt ut i egne aksjeselskaper. For å begrense risiko og gjøre faste kostnader mer variable, vil konsernet videreføre arbeidet med å konkurranseutsette støttefunksjoner og kjøpe tjenester fra eksterne leverandører. Leveranser som er svært viktige for transportvirksomheten vil NSB fortsatt ha i egen regi.

4.2.5 Investeringsbehov og forventet økonomisk utvikling

NSB legger i planperioden opp til å forbedre de økonomiske resultatene ytterligere. Styret forventer at årsresultatet for konsernet vil øke fra 328 mill. kroner i 2005 til om lag 500 mill. kroner i slut-

ten av planperioden (2011). Resultatforbedringen skal oppnås som følge av:

- vekst i NSBs samlede tog- og bussvirksomhet,
- effektivisering i kjernevirksomheten og støttefunksjonene,
- økte kombinerte transporter ved rendyrking og samarbeid med internasjonale alliansepartnere,
- tilfredsstillende lønnsomhet fra offentlig kjøpproduksjonen,
- tilpasning av det kommersielle togtilbudet til etterspørselen dersom staten ikke ønsker å inkludere dette tilbudet i ordningen med statlig kjøp av persontransporttjenester med tog,
- flere kunder som følge av fornying og utvikling av stasjonsområdene i større byer,
- et eventuelt salg av driftsavhengige stasjoner og terminaler i planperioden på forretningsmessige vilkår,
- utleie av ressurser knyttet til togdriften fra NSB-konsernet til andre operatører og til Jernbaneverket på forretningsmessige vilkår.

Planen innebærer en økning av de årlige investeringene fra i underkant av 1 mrd. kroner i forrige planperiode til om lag 2 mrd. kroner i kommende periode. Økningen reflekterer nødvendig kapasitetsøkning og fornying av tog- og bussmateriellet, samt dels finansiering av planlagt vekst og utvikling. De viktigste investeringer i kommende periode er følgende:

- kjøp av ytterligere nye lokaltog i Oslo-området,
- fornying av eldre motorvognsett og togvogner,
- fornying av godslokomotivparken,
- fornying av bussparken/innkjøp av nye busser,
- fornying og utvikling av stasjonsområdene i større byer,
- investering i utviklingsprosjekter for de drifts-uavhengige eiendommene.

Samferdselsdepartementet gjør oppmerksom på at endelige investeringsplaner knyttet til nye lokaltog i Oslo-området og oppgradering av eldre tog først vil foreligge etter at forhandlingene med staten om kjøp av persontransporttjenester for neste rammeavtaleperiode er avklart. Nyinvesteringer knyttet til statlig kjøpproduktene skal godkjennes av Samferdselsdepartementet i forbindelse med disse forhandlingene.

4.3 Samferdselsdepartementets vurdering

Jernbanen er et viktig satsingsområde for regjeringen. For å sikre toget en sterk posisjon i konkurranse med andre transportmiddel, ser Samferdselsdepartementet det som nødvendig med et sterkt statlig eierskap i NSB-konsernet.

Samferdselsdepartementet er i hovedtrekk enig med styret om at dagens mål og strategier videreføres. Dette er mål og strategier som har vist seg å gi konsernet det løftet som skal til for å oppnå positive resultater.

Etter departementets vurdering er det viktig at NSB på best mulig måte evner å utnytte de fortrinn som ligger i det å drive togvirksomhet. Toget er et miljøvennlig transportmiddel i områder med stor trafikk. Dessuten har togvirksomhet historisk sett vært lite ulykkebelastet i forhold til andre transportmidler. Utviklingen i den senere tid viser også at togvirksomhet kan representere høy punktlighet og god fremkommelighet når innsatsen konsentreres om dette fra alle aktørene. En oppgradert togmateriellpark på flere strekninger gjør også at togreisen i dag kan betraktes som langt mer komfortabel enn tidligere. Etter Samferdselsdepartementets vurdering er disse fortrinn viktige for toget. NSB-konsernet bør ha en særskilt oppmerksomhet rettet mot å videreutvikle et godt, sikkert og punktlig rutetilbud.

4.3.1 Persontransportvirksomheten

NSBs økonomiske resultat i forrige periode og utsiktene for kommende periode viser at konsernet er på rett vei i omleggingen av persontogvirksomheten. Økt konkurranse fra andre transportmidler gjør det nødvendig med ytterligere omstilling av togvirksomheten. Samferdselsdepartementet mener at et høyt fokus på toget som grunnstammen i kollektivtilbudet til NSB er den beste strategien for å vinne konkurransen om de reisende. Det ligger klare fortrinn for en persontransportoperatør i å kunne gi markedet et mer helhetlig transporttilbud ved å utnytte ulike transportformer i sammenheng.

Transportsektoren preges av internasjonalisering og i stadig større grad av konkurranse mellom store transportkonsern. Disse opererer i de fleste markedene innenfor kollektivtransport (tog, buss, trikk, t-bane og ferje), også i Norge. NSB bidrar som bredt sammensatt konsern til å skape et større mangfold av aktører og møte konkurransen fra store internasjonale transportkonsern i et begrenset norsk kollektivtransportmarked.

NSB legger opp til å øke sitt engasjement innen reiseliv. Samferdselsdepartementet støtter denne satsingen. Dette vil kunne utgjøre et viktig ledd i regjeringens satsing på turisme og utvikling av norsk reiseliv. Departementet forventer på samme tid at fokuset på kjernevirksomheten ikke svekkes og at omleggingene bidrar til trafikkvekst og økt lønnsomhet i persontransportvirksomheten.

Nettbuss har etablert en god posisjon i ekspressbussmarkedet og driver lokal busstransport for fylkeskommuner i mange av de viktigste korridorene i Norge og til utlandet. Styret legger ikke opp til ytterligere oppkjøp i Norge. Vekst utenfor Norge vil primært skje ved å vinne anbudskonkurranser, men også gjennom oppkjøp dersom muligheten åpner seg.

Samferdselsdepartementet er enig i denne vurderingen. Departementet mener det er hensiktsmessig at fokuset for konsernets bussvirksomhet i Norge i perioden fremover flyttes fra vekst til drift. Nettbuss har oppnådd en strek posisjon i Norge. Dette bidrar til at flere velger å reise kollektivt. Det er avgjørende for fortsatt positiv lønnsomhetsutvikling at konsernet i tiden fremover arbeider med effektivisering, ivaretaking av markedsposisjonen og styrking av konkurranseevnen.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at bussvirksomheten fremdeles skal inngå som en del av den langsiktige satsingen til NSB-konsernet, der toget utgjør grunnstammen i transportsatsingen. Buss inngår i et samspill med tog som vil styrke kollektivtrafikken og NSB-konsernets tilbud til kundene.

4.3.2 Godstogvirksomheten

Samferdselsdepartementet forventer at konkurransesituasjonen vil skjerpes som følge av at tilgangen til det norske jernbanemarkedet for både nasjonal og internasjonal godstransport blir fullstendig åpnet fra 1. januar 2007 i tråd med liberaliseringen i hele EØS-området. I tillegg til CargoNet har Ofotbanen AS, Euroshuttle, Malmtransport AS, Green Cargo AB, Tåkåkeriet Bergslagen AB og Hector Rail AB tillatelse til å drive godstransport på jernbanenettet i Norge. Disse utgjør i dag i liten grad noen konkurranse for CargoNets satsing på kombinerte transporter.

Selv om det er liten konkurranse om kombinerte transporter på jernbanen er CargoNet i hard konkurranse med andre transportformer. Frakt av gods med lastebil er den største konkurrenten. Utstrakt samarbeid mellom lastebiloperatører/samlastere og CargoNet om kombinerte transporter utgjør etter departementets vurdering et sen-

tralt tiltak for å overføre mer lastebiltrafikk fra veg til jernbane.

Departementet vurderer godsvirksomheten i Sverige som strategisk viktig for å kunne tilby et godt transporttilbud i Norden og i tillegg kunne legge til rette for transportoppdrag i markeder i Europa for øvrig. Departementet merket seg at det svenske markedet er preget av høy konkurranse som hovedsakelig består av Green Cargo, Intercontainer, TX Logistics og Innlandstog. På tross av dette har CargoNet klart å opprettholde produksjonen i de fleste delmarkedene de er tilstede i. Lønnsomhetsutviklingen til CargoNets virksomhet i Sverige har derimot ikke vært god nok. Departementet forutsetter at styret iverksetter tiltak for å snu utviklingen i konsernets godsvirksomhet i det svenske markedet og at omstillingsprosessen gir nødvendige resultatforbedringer.

I St.meld. nr. 48 / Innst. S. nr. 328 (2000–2001) Om NSB BAs virksomhet 2001–2003 ble det lagt til grunn en forutsetning om at staten gjennom NSB skulle eie minimum 51 prosent av eierandelene i CargoNet. I forbindelse med forrige stortingsmelding om virksomheten til NSB ble det åpnet for reduksjon i eierandelen dersom dette ble vurdert som mest fordelaktig for å sikre lønnsom drift og utvikle verdiene i CargoNet, jf. St.meld. nr. 6 / Innst. S. nr. 118 (2003–2004). Departementet understreker at hensynet til det norske marked for godstransport på jernbane må tillegges vekt når eierskapet til CargoNet vurderes. En sterk godsaktør i Norge er et godt utgangspunkt for å kunne nå målet om å få overført mer godstransport fra veg til bane og for å utvikle et positivt driftsopplegg med fokus på det norske markedets behov. Det er viktig at den norske stat har eierinteresser i CargoNet. Dette bidrar til utvikling av transportløsninger som best sikrer mest mulig gods på jernbanenettet i Norge og avlastning av vegnettet. Samferdselsdepartementet støtter derfor styrets arbeid med sikte på å finne forretningsmessige og strukturelle løsninger i tråd med konsernets etablerte godsstrategi.

4.3.3 Eiendomsvirksomheten

Departementets eierskap til NSB er et viktig virkemiddel i steds- og knutepunktsutviklingen. Utviklingen av stasjoner som effektive knutepunkt for persontrafikken krever betydelige investeringer. NSB har mulighet til å ta opp lån i det private låne-markedet og er ikke stilt overfor de begrensningene som finansiering over statsbudsjettet legger.

Innenfor dagens styringssystem leier Jernbaneverket de arealer på stasjonsområdet som er

nødvendig for å kunne drive jernbanevirksomhet. Jernbaneverket setter rammene for NSBs utvikling av disse områdene. Dette er likevel ikke til hinder for at NSB kan ta initiativ til en vitalisering av områdene på og rundt stasjonene. Med sin sentrumsnære beliggenhet utgjør mange stasjonsområder et stort potensial om de utvikles på rett måte. Utvikling av stasjonsområdene bidrar til å styrke togets konkurranseevne og gi staten verdiskapning over tid. En slik utvikling er kapitalkrevende og kan medføre behov for at eksterne aktører går inn med risikokapital.

Som vist til under kapittel 4.2.3 legger NSB opp til å foreta større investeringer for utvikling av stasjonsområdene i kommende 5-årsperiode. I den grad fellesarealer som leies av Jernbaneverket inngår, må investeringene etter Samferdselsdepartementets vurdering, skje i samråd med Jernbaneverket.

Ved behandlingen av forrige stortingsmelding om NSBs virksomhet, jf. St.meld. nr. 6 / Innst. S. nr. 118 (2004–2005), ble det lagt opp til en strategi for eiendomsvirksomheten hvor salg av eiendom først skal skje etter at disse er utviklet og når markedet tilsier det. Som eier er departementet opptatt av at styret avveier salg av driftsuavhengige eiendommer mot fremtidig behov for arealer i utviklingen av selve trafikkfunksjonen. Dette er særlig viktig i og rundt de største byene der departementet har et særskilt mål om at jernbanen skal ha store markedsandeler.

Som vist til i kapittel 2.2.2 pågår et arbeid for å vurdere organiseringen av stasjons- og godsterminalfunksjoner i det nasjonale jernbanenettet. Departementet ser det som positivt at NSBs pågående arbeid med utvikling av sine stasjons- og terminalområder ikke stopper opp i påvente av utfallet av denne gjennomgangen.

4.3.4 Samlet vurdering av konsernet

I tråd med Soria Moria-erklæringen legger regjeringen opp til at NSB skal utvikles som statlig transportselskap både innenfor persontrafikk, godstrafikk og busstrafikk. Som transportkonsern har NSB mulighet til å ta ut synergieffekter mellom virksomhetsområdene. Dette gjelder i særlig grad mellom persontog og buss. Etter departementets vurdering bidrar dagens konsernstruktur til et kostnadseffektivt transporttilbud og understøtter hovedmålet om en mest mulig lønnsom togdrift.

Ved behandlingen av St. meld. nr. 6 / Innst. S. nr. 118 (2004–2005) viste komiteen til at NSB bør ha frihet til å satse på det nordiske og europeiske jernbanemarkedet. Styret legger for kommende

periode opp til at hjemmemarkedet skal være Norden både for person- og godstransporten.

Samferdselsdepartementet stiller seg bak en strategi som går ut på at hjemmemarkedene skal være Norden både for persontransporten og godstransporten. Etter departementets vurdering vil et marked som ikke bare omfatter Norge, bidra til å redusere sårbarheten til konsernet og gi NSB flere ben å stå på, noe som vurderes som særskilt viktig for godsvirksomheten og bussvirksomheten. Departementet legger til grunn at NSBs vekst er knyttet til konsernets kjernevirksomhet og at det stilles høye krav til lønnsomhet.

Samferdselsdepartementet har tidligere lagt til grunn at NSBs utenlandsengasjement må skjer ut fra en forsiktighetsstrategi. Departementet holder fast ved denne strategien og vil understreke at den bør gjelde for hele kjernevirksomheten. Engasjement utenlands er normalt forbundet med en høyere risiko. NSB har en beskjeden størrelse i en internasjonal sammenheng. Det forutsettes derfor en grundig vurdering av hvorvidt konsernet vil kunne lykkes utenlands. For departementet er det viktig at NSBs eventuelle oppkjøp av virksomheter i utlandet begrenses til virksomheter som bygger opp under og bidrar til å styrke konsernets kjernevirksomhet i det norske markedet, samt gir eier forutsatt avkastning over tid.

Ved selskapsdannelsen ble det lagt til grunn at NSB burde ha en egenkapitalandel på om lag 40 prosent. For Samferdselsdepartementet er det viktig at NSB sikres en finansiell stilling som samsvarer med de krav som stilles til utviklingen av selskapet. Etter departementets vurdering er det viktig at størrelsen på egenkapitalandelen blir tatt hensyn til ved fastsettelse av utbyttepolitikken for NSB-konsernet.

I følge verddivurderingen av NSB er det avgjørende at styret lykkes i gjennomføringen av den strategien det har valgt om selskapet skal kunne gi tilfredsstillende verdiskapning over tid. Konsulenten har ikke avdekket forhold som skulle tilsi at styrets planer er urealistiske.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at NSB vurderer eventuelle allianser, oppkjøp og salg av virksomhet på et forretningsmessig grunnlag. NSB eventuelle satsing gjennom strategiske oppkjøp vil være underlagt regler for foretakssammensetninger på vanlig måte. Ved eventuelle salg av virksomhet må styret i NSB vurdere om dette skal legges fram for departementet i tråd med vedtektenes § 10. Det forutsettes at omstillinger gjennomføres med stor åpenhet og i samarbeid med de ansatte, samt at kompetansen i selskapet og hensynet til likestilling ivaretas. Departementet forutset-

ter at konsernet tilrettelegger for et inkluderende arbeidsmiljø og at det ved evt. framtidig overtallighet i en del av virksomheten legges til rette for at

de som blir rammet, i størst mulig utstrekning kan få annet arbeid i andre deler av konsernet.

5 Avkastningskrav og utbyttepolitikk

5.1 Generelt

Avkastnings- og utbyttepolitikken er et viktig styringsredskap i den samlede eieroppfølgingen av NSB-konsernet.

Avkastningskravet er et uttrykk for den forventede alternative avkastningen som staten kunne ha oppnådd ved å investere kapitalen på annen måte til samme risiko. Avkastningskravet er således statens oppfatning av hvilken avkastning selskapet minimum bør ha på egenkapitalen for at lønnsomheten blir vurdert som tilfredsstillende.

Utbytte er hvor mye staten tar ut av selskapet. I utbyttepolitikken skisseres de langsiktige retningsslinjene for hvordan selskapets overskudd skal disponeres, dvs. hvor mye som skal utbetales til eieren og hvor mye som skal holdes tilbake i selskapet til bruk for investeringer, drift eller egenkapitaloppbygging.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at avkastnings- og utbyttepolitikken skal bidra til at verdiskapningen for staten på lang sikt blir størst mulig.

5.2 Avkastningskrav

I fastsettelse av avkastningskravet til NSB i forbindelse med denne meldingen er det lagt til grunn at staten skal benytte samme prinsipper for fastsettelse av krav til avkastning på sine kapitalinteresser i NSB som private investorer ville ha gjort. Avkastningskravet til NSB er derfor fastsatt med utgangspunkt i kapitalverdimodellen¹.

I forbindelse med behandlingen av forrige stortingsmelding om NSBs virksomhet som ble lagt frem høsten 2004, ble det fastsatt et avkastningskrav på 7,2 prosent etter skatt på bokført verdi av egenkapitalen, jf. St.meld. nr. 6 / Innst. nr. 118 (2004–2005). Det ble den gang lagt til grunn at kra-

vet til egenkapitalavkastning skulle ligge fast i en periode på 3–5 år, med mindre det før den tid skulle skje vesentlige endringer i de faktorene som påvirker kravet.

I forarbeidet til denne stortingsmeldingen har KPMG på oppdrag fra Samferdselsdepartementet vurdert i hvilken grad det er grunnlag for å endre departementets avkastningskrav til NSB. Etter en ny gjennomgang med utgangspunkt i dagens markedssituasjon har KPMG beregnet et avkastningskrav til NSB-konsernet på 7,0 prosent etter skatt på bokført verdi av egenkapitalen. Dette er på samme nivå som Samferdselsdepartementets avkastningskrav. Differansen på 0,2 prosentpoeng skyldes noen ulikheter når det gjelder estimerte risiko og vektning av egenkapital og gjeld.

For å sikre NSB stabile og forutsigbare rammevilkår, legger Samferdselsdepartementet opp til å videreføre avkastningskravet på 7,2 prosent.

I figur 5.1 gis en oversikt over egenkapitalavkastningen i perioden 2002–2005 målt i forhold til bokført egenkapital.

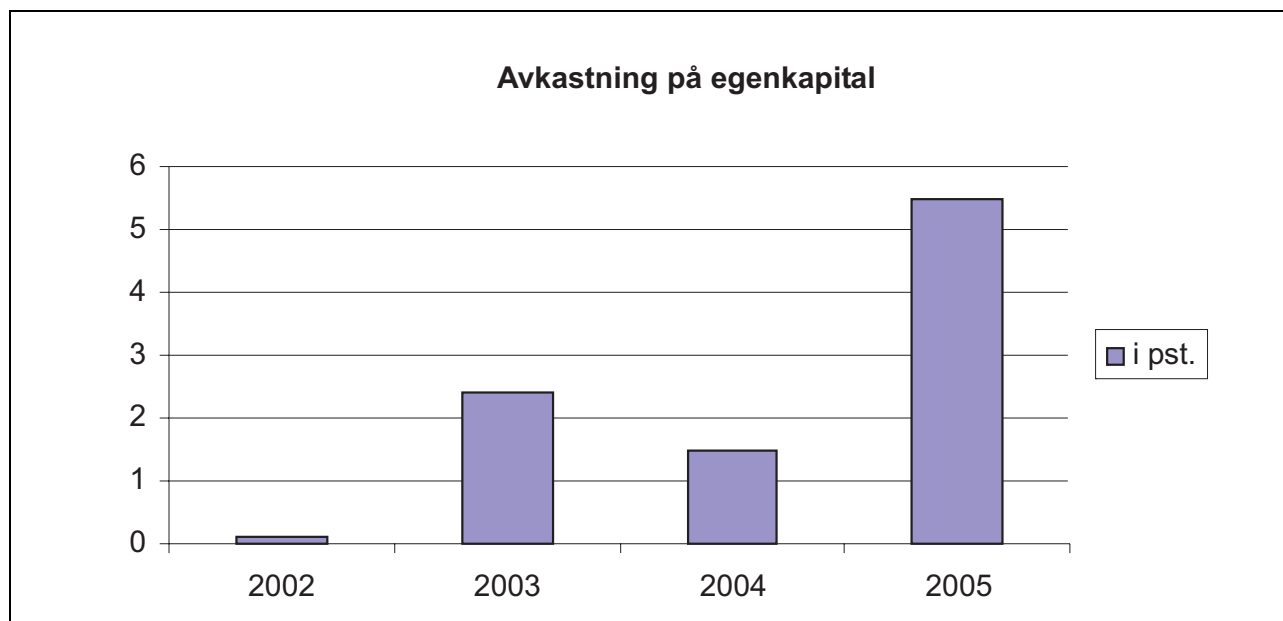
I 2005 hadde NSB en avkastning på egenkapitalen på 5,5 prosent. Dette er en forbedring på 4,0 prosentpoeng fra 2004, jf. figur 5.1. Forbedringene skyldes hovedsakelig bedre lønnsomhet i kjernevirksomheten og eiendomsvirksomheten.

Utviklingen i 2006 gir i følge styret indikasjoner på ytterligere forbedret avkastning på egenkapitalen. For planperioden 2007–2011 er det forventet ytterligere forbedringer. NSB forventer å levere resultater på linje med kravet til avkastning på den bokførte kapitalen. Samferdselsdepartementet forventer at NSB oppfyller kravet til avkastning på egenkapitalen i løpet av kommende periode med utgangspunkt i de strategier og planer som er presentert i denne meldingen.

5.3 Utbytte

Både for staten som eier og for styret i NSB er det viktig å kunne legge til grunn en langsiktig og forpliktende utbyttepolitikk. Dette vil gi mer forutsigbare inntekter til staten og gjøre det lettere for sel-

¹ Modellen tar utgangspunkt i den risikofrie renten i markedet og gjør et tillegg for den generelle risikoen knyttet til en investering i markedet (markedsrisikopremien). Til slutt justeres kravet for risikoen i det spesifikke selskapet (egenkapitalbetaen). Avkastningskravet som fastsettes er et etter-skatt krav.



Figur 5.1 Avkastning på egenkapital i prosent i perioden 2002–2005

skapet å planlegge i forhold til sitt investerings- og lånebehov både på kort og lang sikt.

I St.meld. nr. 6 / Innst. nr. 118 (2004–2005) ble utbyttepolitikken for selskapet endret, hvor utbyttet beregnes som statens innlånsrente multiplisert med egenkapitalen, begrenset oppad til en viss prosentandel av årsresultatet etter skatt. Verdijustert egenkapital (markedsverdi) ble lagt til grunn. Prosentandelen som utbyttet fra NSB skulle begrenses oppad til, ble ikke endelig fastsatt. Det ble vist til at regjeringen ville komme tilbake til dette i statsbudsjettet for 2006.

I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 1/B. innst. S. nr. 13 (2005–2006) vedtok Stortinget at det i 2006 skulle budsjetteres med et utbytte begrenset oppad til 75 prosent av årsresultatet for 2005. Denne modellen er også lagt til grunn for beregningen av utbyttet fra NSB for regnskapsåret 2006.

Som grunnlag for fastsettelsen av nivå på utbytte har Samferdselsdepartementet bedt styret i NSB vurdere hvilken prosentandel det er forsvarlig å sette som øvre grense for utbytte, basert på den presenterte forretningsstrategien i kommende periode.

Med bakgrunn i de foreliggende planer og behovet for investeringer i kommende år anbefaler NSB-styret at utbytteandelen i planperioden ikke overstiger 30 prosent. Til grunn for denne vurde-

ringen har styret lagt vekt på at NSB som produksjonsbedrift og med høy kapitalbinding, bør ha en egenkapitalandel over 40 prosent for å kunne ha en tilstrekkelig grad av egenkapitalfinansiering for sine investeringer. NSBs planer innebærer en økning av de årlige investeringene fra i underkant av 1 mrd. kroner i forrige planperiode til om lag 2 mrd. kroner i kommende periode. De viktigste investeringer er i ytterligere nye lokaltog i Oslo-området, oppgradering av eldre motorvognsett og togvogner, samt fornying av godslokomotivparken, jf. nærmere omtale i kapittel 4.2.5.

Samferdselsdepartementet anser det som viktig at NSBs sektorpolitiske og samfunnsmessige oppgaver og investeringsbehov m.v. blir ivaretatt i utbyttepolitikken. Disse hensynene kan ivaretas ved fastsettelse av den maksimale prosentsatsen av overskuddet som kan tas i utbytte fra selskapene.

For kommende periode legges det opp til en videreføring av utbyttepolitikken fra NSB, jf. St.prp. nr.1 (2006–2007). Utbytte fra NSB AS fastsettes på grunnlag av statens innlånsrente multiplisert med den markedsverdivurderte egenkapitalen, begrenset oppad til 75 pst av overskuddet til konsernet etter skatt. Samferdselsdepartementet er opptatt av at selskapet og styret kan gjennomføre investeringer som sikrer en langsiktig og god utvikling av selskapet, og som ivaretar selskapets samfunnsmessige og sektorpolitiske oppgaver.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

Tilråding fra Samferdselsdepartementet av
15. desember 2006 om virksomheten til NSB AS
for perioden 2007–2009 blir sendt Stortinget.

Vedlegg 1**NSBs virksomhetsplan 2007–2011***(§ 10-plan, styrevedtatt 18. mai 2006)***1 Sammendrag**

NSB-konsernet har i 2005 oppnådd betydelige forbedringer i forhold til alle vesentlige mål og styringsindikatorer. Dette viser at de strategiene og prioriteringene som ble valgt våren 2001 og gjennomføringen av disse har bidratt til å føre NSB-konsernet i riktig retning. Strategiene vil i all hovedsak bli videreført, men med de justeringer som er nødvendig for å sikre videreutvikling av attraktive transporttilbud og lønnsomhet for konsernet.

Det er betydelig konkurranse innen transportvirksomheten. Ulike transportformer konkurrerer mot hverandre. I tillegg er det stor direkte konkurranse innen hhv buss- og godsvirksomheten. For å kunne tilby de mest kundesvennlige, fleksible og markedsrettede transporttilbudene og for å møte konkurransen, må NSB ha nødvendig størrelse og kompetanse innenfor ulike transportformer. I internasjonal sammenheng er NSB-konsernet en liten aktør. Målet er at NSB skal være et slagkraftig alternativ til de store, internasjonale transportselskapene som allerede er etablert i Norden.

NSB skal drive verdiskapning for eier og samfunn gjennom å utvikle, produsere, markedsføre og selge sikre, konkurransedyktige persontrafikk- og godstransporttjenester med Norden som hjemmemarked. Virksomheten omfatter også andre produkter og tjenester som er strategisk viktig for å tilføre trafikk.

I persontogvirksomheten vil det systematiske arbeidet med forbedringer videreføres. For godsvirksomhet vil det bli fokusert på satsingen innen kombinerte transporter i Norden. Det er NSBs ambisjon at datterselskapet Nettbuss skal opprettholde sin posisjon i Norge, og øke sine markedsandeler i Norden. Når det gjelder støttefunksjonene, legger NSB vekt på å opprettholde kontroll med virksomhetskritiske leveranser, men vil ellers konkurranseutsette leveranser for å begrense risiko og sikre markedsmessige og variable kostnader.

Fremtidig utvikling av konkurransedyktige transporttilbud på jernbane forutsetter en tidsmessig og velfungerende infrastruktur. Dette innebærer bl.a. at:

- Det er behov for en kraftig oppjustering og modernisering av jernbanens infrastruktur. Et fremtidig attraktivt jernbanetilbud avhenger av en systematisk oppgradering av trafikk-tunge strekninger.
- Infrastrukturen må vedlikeholdes slik at den holder en akseptabel standard hele året.
- Det må bygges fullgode barrierer som hindrer at enkeltfeil kan få alvorlige konsekvenser.
- Utvikling og oppgradering av tidsmessige stasjoner og terminaler må skje innenfor en forsvarelig tidsramme, og uten at det krever bevilgninger over statsbudsjettet.

NSB-konsernet vil foreta disponeringer og prioriteringer ut fra de krav eier har satt til avkastning i perioden 2008 – 2011. Dette innebærer bl.a. at:

- NSB må tilby kundesvennlige, fleksible og markedsrettede transporttilbud for å sikre et økende trafikkvolum.
- NSB må ha kontinuerlig fokus på kostnadsbesparende og effektiviserende tiltak.
- Eventuelle salg av konsernets eiendeler, herunder stasjoner og terminaler, må skje på forretningsmessige vilkår. Tilsvarende gjelder utleie til andre operatører og Jernbaneverket.
- Avtale om offentlig kjøp må gi NSB rimelig dekning for risiko og avkastning på kapitalen, og NSB må tilpasse den øvrige del av togproduksjonen.

2 NSBs nåsituasjon**2.1 NSBs virksomhet**

Persontogvirksomheten. NSB Persontog ivaretar det meste av togtrafikken i Norge. Med unntak av dagtogene på strekningene Oslo-Bergen, Oslo-

Trondheim og Oslo-Kristiansand inngår hele NSBs persontogproduksjon i Norge i avtalen med staten om offentlig kjøp.

Fra sommeren 2006 vil datterselskapet NSB Anbud AS ta over driften av togtrafikken på Gjøvikbanen etter å ha vunnet dette oppdraget i anbudskonkurranse.

Satsing på lavprisenbilletter i jubileumsåret 2004 var vellykket, og tiltaket med miniprisbilletter ble videreført i 2005 og 2006. Fra og med januar 2006 er det også gjennomført endringer i tilbudet av sovevogner i nattog.

NSB AS kjøpte 34 prosent av aksjene i det svenske persontogselskapet Svenska Tågkompaniet AB i 2005.

Bussvirksomheten. Nettbuss er den tredje største bussaktøren i Norden og er etablert med virksomhet i Sverige og Danmark, i tillegg til Norge. Kjernevirksomheten er ruteproduksjon på kontrakt med fylkeskommunene, ekspressbussvirksomhet og turkjøring. Nettbuss har gjennom utvikling av nye rutetilbud oppnådd en betydelig markedsandel innenfor ekspressbussvirksomheten. Turvirksomheten bidrar også med positive økonomiske resultater. Over tid har det blitt bygd opp en betydelig vedlikeholdsvirksomhet som også opererer på det eksterne markedet.

Etter kjøpet av Orusttrafiken AB i 2002 og Sjöfläbussen våren 2006, er Nettbuss-konsernet også blitt en betydelig aktør i det svenske markedet for kollektivtrafikk. I januar 2006 overtok Nettbuss Partner Bus AS i Danmark.

I 2005 ble det startet flere nye ekspressbusslinjer. Det ble startet TIMEkspresser mellom Arendal og Kristiansand, Volda-Ålesund-Molde-Kristiansund, Orkanger-Trondheim og Vikersund-Drammen-Oslo. Samtlige ruter har utviklet seg positivt. Grunnet svak lønnsomhet ble ruten mellom Oslo og Bergen samt Dovreekspressen lagt ned.

Godstogvirksomheten. Innenfor godsvirksomheten har NSBs satsing på kombinerte transport gjennom datterselskapet CargoNet blitt godt motatt i markedet. Den norske virksomheten har i 2005 hatt en vekst på 15 prosent i antall transporterte enheter. Den svenske virksomheten i CargoNet utgjør ca 30 % av omsetningen i godstogvirksomheten, og restruktureres etter samme modell som i Norge som følge av svak lønnsomhet.

Tilrettelegging av tilstrekkelig kapasitet til å ta volumvekst er en utfordring på en rekke strekninger i Norge. Konseptet med et høyfrekvent nettverk for kombinerte transport oppfattes av de store transportør- og speditørkundene som en fremtidsrettet og god transportløsning. Dette kombinert med skarpt fokus på kvalitet og forutsigbar-

het utgjør grunnlaget for en fortsatt positiv utvikling.

NSB og Green Cargo, som eies 100 % av den svenske stat, har vært enige om at satsingen innen kombinerte transport i Norden skal skje gjennom selskapet CargoNet. Green Cargo, som har en eierandel på 45 %, har gitt uttrykk for at de ønsker å øke sin aksjepost samtidig som også dette selskapet vil satse på kombinerte transport. NSB har meddelt at konsernet fortsatt vil satse på kombinerte transport i Norden, fortrinnsvis i samarbeid med Green Cargo AB. Det legges til grunn at Green Cargo ikke vil satse på kombinerte transport i strid med aksjonæravtalen. Det er NSBs ambisjon å finne gode forretningsmessige og strukturelle løsninger i tråd med konsernets godsstrategi.

Eiendomsvirksomheten. Eiendomsvirksomheten omfatter et totalt utleieareal på ca. 735.000 kvm. 2005 har vært et gjennombruddsår for utviklingen i Bjørvika. Det er tegnet leiekontrakter for oppføring av ca 40.000 kvm kontorbygg. Interessen for området er stor.

Konsernet har i 2005 godkjent ny strategi- og forretningsmodell for eiendomsvirksomheten. Stasjonsutvikling inngår nå som et eget forretningsområde. For å optimalisere verdiutviklingen i eiendomsvirksomheten legger den nye strategien større vekt på langsiktighet i realisering av driftsavgjøende eiendom.

For å styrke eierollen i eiendomsvirksomheten, ble det høsten 2005 besluttet at forvaltning av porteføljen skal utføres av egne ansatte etter at avtalen med Aberdeen Property Investors utløper i 2006.

2.2 Trafikksikkerhet

Ingen passasjerer eller egne medarbeidere omkom i sammenheng med virksomheten i noen del av NSB-konsernet i 2005. For person- og godstogvirksomheten er dette det femte hele driftsåret på rad uten noen større jernbaneulykke med omkomne eller alvorlig skadde personer.

I persontogvirksomheten er antall mindre alvorlige skader 90, en økning på 16 fra 2004. Økningen har kommet i kategorien «uønskede hendelser i tog» og skyldes for en stor del voldshandlinger mot konduktører. Tre personer omkom og en ble alvorlig skadet ved påkjørsler i 2005 uten at NSB lastes for hendelsene.

Antall personskader i forbindelse med godstogvirksomheten er 7, nær en halvering fra 2004.

I trafikkulykker hvor Nettbuss var involvert, omkom 3 personer. Dette er en halvering i forhold

til året før. Antall alvorlige personskader er redusert fra 7 i 2004 til 5 i 2005.

NSB arbeider systematisk og målrettet for å styrke trafikksikkerheten. Risikoreduserende tiltak rettes mot økt aktsomhet, bedre trening og informasjon til medarbeidere med sikkerhetskritiske oppgaver og mot forbedrede tekniske systemer. Det registreres fortsatt for mange tilløp til alvorlige ulykker som følge av manglende tekniske barrierer på jernbanenettet. Kartlegging av disse forholdene er i samarbeid med Jernbaneverket iverksatt høsten 2005. Etablering av slike barrierer er nødvendig for å redusere risikoen for sammenstøt mellom tog.

2.3 Regularitet og punktlighet

2005 var et historisk toppår for punktligheten for NSBs tog. De fleste togs slag har fortsatt framgangen fra 2004, og er over eller svært nær måloppnåelse. Ett av unntakene er fortsatt lokaltog Oslo i rush, men også her er det en bedring med 4 %-poeng fra 2004 til 2005. Figur 1.1 viser utviklingen i punktlighet for NSBs persontogvirksomhet.

I 2004 oppnådde NSB en regularitet i persontogtrafikken på 98,6 %. Regulariteten i 2005 ble 98,5 %. Årsaker til nedgangen er problemer med innfasing av type 72 samt perioder med uvær i 2005.

Gjennomsnittsberegning av punktlighet svarer ikke alltid med kundenes faktiske opplevelser. NSB vil nå arbeide mer ut fra kundenes opplevelser av punktlighet. NSB følger opp enkelttog med særlig dårlig punktlighet.

Det er fortsatt en god del materiellfeil som medfører forsinkelser, men mot slutten av 2005 er utviklingen positiv.

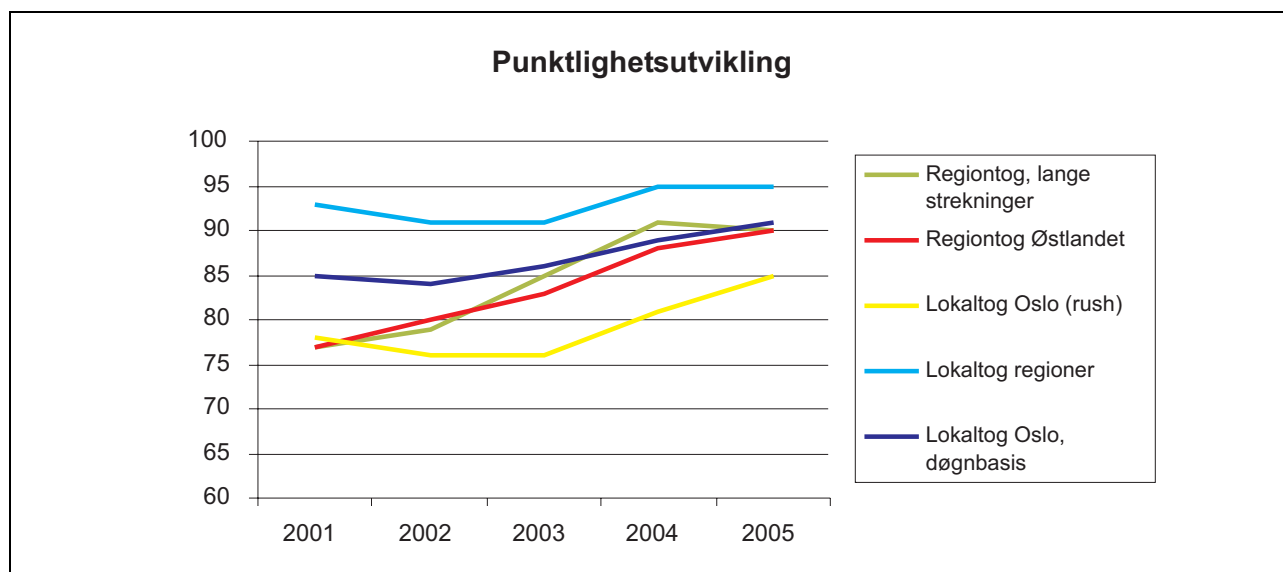
Kvalitet og punktlighet er avgjørende sukseskriterier også for *godstogvirksomheten*. Den norske godsvirksomheten oppnådde en leveringspunktlighet til kunde på 88 prosent målt på minuttet.

Til tross for at 2005 ble det beste året på lang tid når det gjelder punktlighet, er det en bekymringsfull utvikling i infrastrukturfeil på jernbanenettet. Fra høsten 2005 har det vært for mange feil på infrastrukturen i det mest kritiske området på Østlandet. På Drammensbanen, som er særdeles viktig for NSBs trafikkopplegg, er det altfor ofte feil som medfører store og mange forsinkelser. Anleggsvirksomhet på strekningen Lysaker-Sandvika vil også i årene som kommer medføre risiko for ytterligere punktlighetsproblemer og innstillinger. Det er derfor svært viktig at stabiliteten på infrastrukturen bedres.

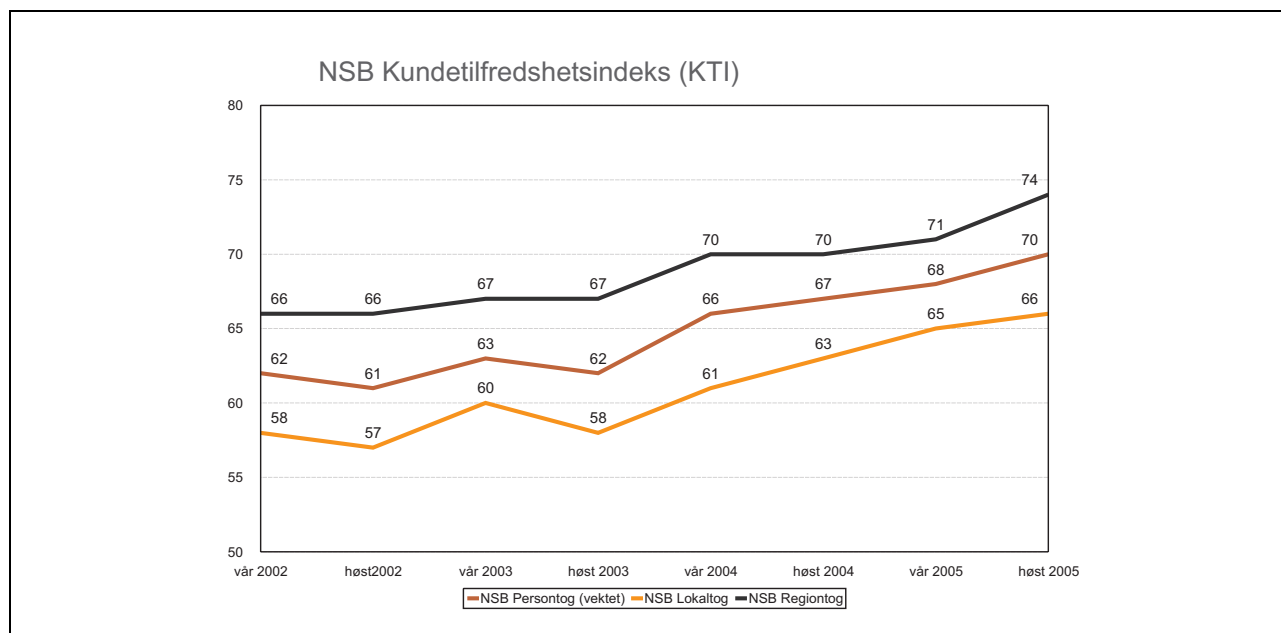
2.4 Omdømme og kundetilfredshet

Persontogvirksomheten. Kundenes tilfredshet med NSB Persontog styrket seg ytterligere fra 2004 til 2005. KTI for NSB Persontog (NSB Regiontog og NSB Lokaltog samlet) var høsten 2005 på 70 poeng (av 100 mulige) og har dermed økt med 8 poeng siden våren 2002. En score under 60 regnes som svakt og over 70 som godt. Kommer man over 75 regnes det som meget godt.

NSB Regiontog gjorde et relativt stort hopp fra 70 poeng høsten 2004 til 74 poeng høsten 2005.



Figur 1.1 Punktlighetsutvikling



Figur 1.2 Kundetilfredshet

Tabell 1.1 Kundetilfredshet i bussvirksomheten 2002–2005.

	2002	2003	2004	2005
Rutevirksomheten (1–4)	3,17	3,30	3,34	70 ¹
TIMEkspresen (0–100)			80	81

¹ Ny standard iht. Norsk Kundebarometer

NSB Lokaltog oppnådde 66 poeng høsten 2005 mot 63 høsten 2004. Det er spesielt i Østlandsområdet at det fortsatt er forbedringspotensiale.

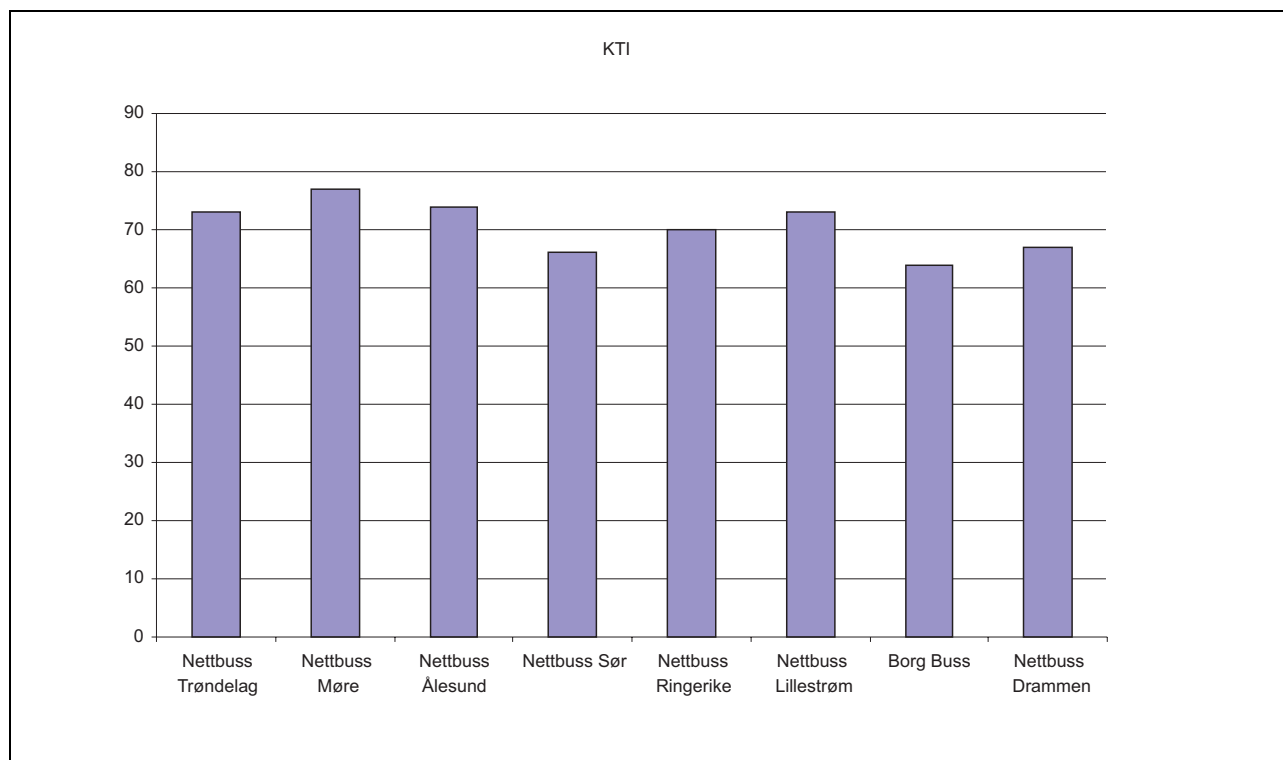
Det er svært høy tilfredshet med ombordpersonalet, kjøp av billett og høyttalerinformasjon på toget.

Bussvirksomheten. Fra og med 2005 er kunderegnskapet i bussvirksomheten tilpasset Norsk Kundebarometer (NKB) sin standard. NKB indikerer at en god score ligger mellom 65 og 70, og det man finner over 75 regnes som meget godt.

Kundetilfredsheten for Nettbuss sine produkter kan således sammenlignes med andre bransjers kundetilfredshet. Kundemålingene er bygget opp slik at kundetilfredsheten måles på en rekke faktorer, det gjøres så statistiske analyser over hvilke faktorer som i størst grad forklarer tilfredsheten. For 2005 er det gjennomført kundemålinger for rutetrafikken og TIMEkspresen.

Figur 1.3 viser kundetilfredsheten for 2005 for rutetrafikk.

Ifølge skalaen fra NKB er gjennomsnittet tilfredsstillende, selv om enkeltelskaper har forbedringsområder. Sammenlignet med andre kollektivselskaper og andre bransjer kommer Nettbuss godt ut.



Figur 1.3 Kundetilfredshet for rutetrafikken i 2005

I NKBs måling av kundetilfredsheten for TIMEkspressen i 2005 oppnådde den en meget fin 2. plass på barometeret med 81 poeng.

2.5 Trafikkvolum 2005

Trafikkvolumet angis som antall reiser og som transportarbeid, dvs. antall reiser multiplisert med antall kilometer kjørt per reise. Den gjennomsnittlige reiselengden på NSBs tog er vesentlig større enn for bussvirksomheten.

Totalt reiste 47,3 mill. passasjerer med NSBs persontog i 2005, hvilket er om lag 1,7 % flere enn i 2004. Målt i passasjerkilometer var veksten 2,1 %.

Antall personkilometer for lokaltogene økte med 4 % fra 2004. Resultatene fra tellingene høsten 2005 viser en fremgang fra året før på 2,9 %. Lokaltogtilbudets kvalitet og pålitelighet, koblet sammen med et mer effektivt kollektivsystem (ny parsell i T-baneringen, økt trikkfrekvens og høyere fremkommelighet for buss og trikk) i Oslo, har bidratt til denne fremgangen. Lokaltogene både på strekningen Stavanger-Egersund og i Bergensområdet har også hatt god volumutvikling.

Regiontogene på Østlandet har igjen hatt et positivt år med fremgang i alle tre delmarkedene. I volum har det vært størst prosentvis økning i Østfold. Økt punktlighet, delvis moderne infrastruktur

og nye togsett har bidratt til å vinne trafikk fra både bil og buss tross priskonkurranse.

For bussvirksomheten vil antall reiser vanskelig kunne sammenlignes fra år til år. Dette henger sammen med hvilke anbud som vinnes eller tapes. Videre ble det i 2005 etablert flere nye ekspressruter. TIMEkspresslinjene isolert sett fraktet 3,6 mill. passasjerer i 2005, mot 2,7 mill. i 2004. Økningen er i hovedsak oppstart av nye ruter. De opprinnelige rutene hadde en samlet vekst på 2,5 %.

Tabell 1.2 Antall reiser og utført transportarbeid 2002 –2005.

År	2002	2003	2004	2005
Antall mill. reiser (tog)	45,8	45,2	46,5	47,3
Antall mill. person-km. (tog)	2264	2204	2389	2440
Antall mill. reiser (buss) ¹	48,3	74,6	84,6	99,1
Antall 1000 TEU (gods) ²	295	327	386	443

¹ Oppkjøp og endringer ved anbud medfører at antall reiser ikke direkte er sammenlignbare

² Kun Norge

Satsingen innen godsvirksomheten på kombinerte transporter har blitt svært godt mottatt hos kundene, og økningen i antall containerenheter med gods transportert på jernbane utgjør vel 50 % fra 2002 til 2005. Økningen i 2005 var på 15 % i Norge, mens det i Sverige var en mindre nedgang.

2.6 Økonomiske resultater og finansiell stilling i 2005

Økonomisk resultat (fjorårstall i parantes). NSB-konsernet viser et årsresultat på 328 MNOK (90 MNOK), en bedring på 238 MNOK. Driftsresultatet er 589 MNOK (266 MNOK), en bedring på 323 MNOK.

Morselskapet NSB AS viser et årsresultat etter skatt på 414 MNOK (137 MNOK). Konsernbidrag fra datterselskaper er inkludert i årsoverskuddet med 395 MNOK (338 MNOK).

Konsernets driftsresultat for 2005 er betydelig forbedret, men i forhold til eiers krav er det fortsatt ikke på et tilfredsstillende nivå. NSB har i løpet av året videreført den systematiske driftseffektiviseringen. Ytterligere resultater av dette forventes å komme i årene fremover. Figur 1.4 viser utvikling i driftsresultat siden selskapsdannelsen i 1996.

Konsernets netto kontantstrøm for året er på – 867 MNOK (812 MNOK). Endringen skyldes i hovedsak nedbetaling av langsiktig gjeld.

Det økonomiske resultatet for persontogvirksomheten utviklet seg positivt i 2005, med økte trafikkinntekter og reduserte driftskostnader. Drifts-

resultatet i virksomheten ble på 249 MNOK (-34 MNOK).

Bussvirksomheten hadde en positiv utvikling i 2005. En vesentlig del av forbedringen skyldes ekspressbussaktiviteten. Driftsresultat for virksomheten er 90 MNOK (74 MNOK). Omsetningen i 2005 var på 2 921 MNOK (2 730 MNOK), en økning på 7 prosent fra året før.

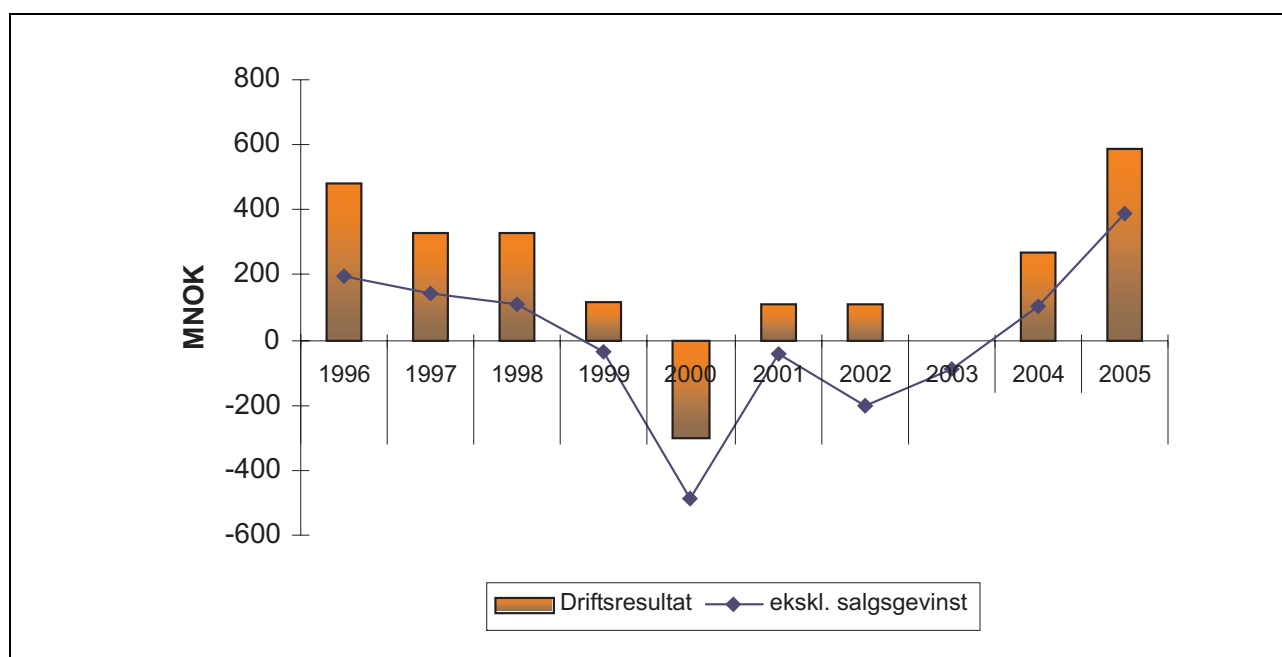
Driftsresultatet for godstogvirksomheten ble på 16 MNOK (- 38 MNOK). Resultatutviklingen i den svenske virksomheten er ikke tilfredsstillende. Nytt driftsopplegg basert på samme modell som i Norge, ble iverksatt fra januar 2006.

Eiendomsvirksomheten gav i 2005 et positivt driftsresultat på til sammen 210 MNOK (232 MNOK). Av resultatet var 125 MNOK (131 MNOK) relatert til gevinst ved salg av eiendommer.

Virksomhetsområdene i NSB-konsernet hadde følgende utvikling i driftsresultat:

Finansiell stilling. For NSB-konsernet var egenkapitalen 6011 MNOK mot 5816 MNOK året før, hvilket gir en egenkapitalandel på 52 %.

NSB AS har tilfredsstillende kredittvurderinger fra Standard & Poor's (AA/A-1+) og Moody's (Aa1/Prime-1). Selskapets langsiktige finansiering er opptatt gjennom et europeisk langsiktig låneprogram med en ramme på 750 MEUR og to obligasjonslån på til sammen 650 MNOK. Utestående lån per 31. desember 2005 er på 1956 MNOK. I tillegg er det etablert en finansieringsreserve på 1.000 millioner kroner gjennom en syndikert trekkrettighet.



Figur 1.4 Driftsresultat i perioden 1996–2005

Tabell 1.3 Utvikling i driftsresultat for virksomhetsområdene i NSB

Tall i MNOK	2005	2004	Endring
Persontog	249	-34	283
Buss	90	74	16
Godstog	16	-38	54
Eiendom	210	232	-21
Støttefunksjoner	24	33	-9
Driftsresultat konsern	589	266	322

3 Utviklingen i NSBs omgivelser

3.1 Utviklingen i persontrafikkmarkedet

Innenlands persontransport målt i personkm økte med ca. 1,4 % per år i perioden 1990–2004. Reiser med personbiler har i hele denne perioden vært dominerende med en markedsandel på 75–80 %. Bussen har en markedsandel på ca 6 % av persontransporten i Norge. Reiser med jernbane samlet økte noe mer enn gjennomsnittet. Jernbanen har en andel av totalmarkedet for persontransport i Norge på ca 4 %. I de delmarkedene toget har et tilbud, er markedsandelen vesentlig høyere.

I de senere år er det blitt lettere å få tillatelse til å starte nye ekspressruter med buss, hvilket har ført til at toget har fått økt konkurranse fra stadig nye ekspressbusstilbud med hyppige avganger. Konkurransen også mellom busselskapene er betydelig skjerpet gjennom parallelle ekspressbusstilbud.

Togets andel av fly-/togmarkedet på fjernstrekningene i Sør-Norge varierer fra ca 7 % kollektivtransportøren med en markedsandel på 13–14 % samlet for alle typer reiser.

Markedsandelen for mellomlange arbeidsreiser er enda høyere – mellom 20 og 25 %.

I de kommende år er det ventet en moderat vekst for forretningsreiser, mens ferie- og fritidsreiser vil øke i takt med inntektsutviklingen. Økt inntekt vil gi økt etterspørsel etter reiser med fly og bil. For buss og tog vil det være muligheter spesielt knyttet til:

- stadig flere arbeidsreiser til og fra de store byene,
- utvikling av tilbud overfor reiselivsmarkedet.

For å kunne realisere vesentlige forbedringer i togtilbudet er det avgjørende at investeringer i jernba-

nens infrastruktur på trafikk-tunge strekninger økes vesentlig for ytterligere å øke sikkerhet og komfort, samt gi mulighet for høyere hastighet. En slik utvikling vil skape grunnlag for et mer konkurransedyktig og miljøvennlig kollektivtilbud som kombinerer togets komfort med raskere framføringstider i samsvar med de reisendes ønsker.

3.2 Utviklingen i godstransportmarkedet

Godsvolumet transportert på jernbane har vært tilnærmet stabilt de siste 20 årene, mens markedsandelen sett i forhold til lastebil har vært fallende. Transportarbeidet målt i tonnkm og gjennomsnittlig transportavstand har vært svakt økende. Utviklingen skyldes i stor grad økt konkurranse fra lastebil samt en strukturendring innen norsk næringsliv, med redusert aktivitet innen tradisjonell industri og økning i handel med næringsmidler og ferdigvarer. En stadig større andel av ferdigvarene er importvarer, mens råvarer og halvfabrikata eksporteres. Det er økte krav til hurtighet, pålitelighet og frekvens.

Denne endringen i struktur har gitt en vekst i kombinerte transporter på jernbane ut over det som har vært forventet, mens transport av råvarer og halvfabrikata på tradisjonelle jernbanevogner har vært fallende. Satsingsområdet for NSBs godsvirksomhet er nå i hovedsak kombinerte transporter i effektive og høyfrekvente togpendler mellom de store befolkningssentra.

Satsingen innen godsvirksomheten på kombinerte transporter i Norge og fra/til utlandet har gitt en betydelig vekst i antall transporterte containerenheter. Fra 2002 har antall transporterte TEU (20 fots containerenheter) økt med 50 %. Dette er i stor grad gods som ellers ville gått på vei. Eksisterende infrastruktur vil være begrensende for videre utvikling.

Volumene innen kombinerte transporter på jernbane i Sverige har ikke økt like raskt. Det legges opp til nye containerpendler som kan ta en større del av et voksende marked for transport mellom havner og større befolkningssentra, i hovedsak i Sør-Sverige.

En gjennomgang av godstransportens konkurransekraft viser at denne er størst på lange transportkorridorer med store og faste godsmengder. Dette har vært tydelig i Norge, hvor avstanden mellom sentrallagre og de større byene samt opparbeidet volum har gitt grunnlag for lønnsom godstrafikk på jernbane. Med riktige konsepter antas også kombinerte transporter å være konkurransedyktig på strekninger ned mot 350–400 km, selv i områder med høy konkurranseintensitet.

Det er fri konkurranse i transportmarkedet for gods. Antall konkurrerende aktører innen jernbanetransport av tømmer og papirprodukter i Norge er økende, og i Sverige opprettes det konkurrerende containerpendler. Samtidig bedrer lastebilen sin konkurranseevne gjennom bruk av leverandører og arbeidskraft fra lavkost-land.

Innen EU-området er det et uttalt mål om å øke godstransport på jernbane, og det forventes en betydelig vekst innen godstransport i Europa og Sverige i den neste 10–15 års periode. Markedet for kombinerte transporter forventes å vokse enda sterkere enn det totale godstransportmarkedet og overta volum fra «tradisjonell» jernbanetransport.

4 NSBs planer

For å kunne tilby de mest kundevennlige, fleksible og markedsrettede transporttilbudene og møte konkurransen i anbudsmarkedet, må NSB ha nødvendig størrelse og kompetanse innenfor ulike transportformer. I internasjonal sammenheng er NSB-konsernet en liten aktør. Målet er at NSB skal være et slagkraftig alternativ til de store, internasjonale transportselskapene som allerede er etablert i Norden. Utviklingen i disse transportselskapene innebærer satsing både på tog, buss og andre transportmidler som representerer helhetlige transporttilbud for kundene for å møte de internasjonale aktørene på mest mulig like vilkår.

For NSB, som en transportbedrift i stadig sterkere konkurranse, er det av stor betydning å ha aktivitet innenfor flere virksomhetsområder og markeder. Det gir grunnlag for en bedre lønnsomhet og avgrenser risikoen i virksomheten. Samtidig gir det mulighet til å gi et variert og bedre tilpasset transporttilbud overfor kundene.

4.1 Hovedkursen

NSB skal drive verdiskapning gjennom å utvikle, produsere, markedsføre og selge sikre, konkurransedyktige persontrafikk- og godstransporttjenester med Norden som hjemmemarked. Virksomheten omfatter også markedsmessig og industrielt relaterte produkter og tjenester som er strategisk viktig for å tilføre økt trafikk.

NSB har som visjon er:

å være kundenes favoritt, og Nordens mest nyskapende transportkonsern.

Selskapet skal bli kundens favoritt gjennom konkurransedyktige tjenester, økt kundetilfredshet, punktlighet og fremragende kunde- og mar-

kedshåndtering, samt aktiv og målrettet kommunikasjon mot markedet.

NSB skal være en ledende aktør innen det nordiske transportmarkedet. Med basis i selskapets kjernekompetanse på tog- og bussdrift vil også lønnsomme muligheter i nye geografiske markeder vurderes.

NSB-konsernet skal skape verdier for eier og samfunn, gjennom høy sikkerhet, effektiv drift og bærekraftig forretningsutvikling. Langsiktige lønnsomhet skal prioriteres fremfor rene vekstmål. Gjennom effektiv drift, lønnsom forretningsutvikling og økt kommersiell orientering skal konsernet sikre en avkastning i samsvar med eiers krav.

Sikkerhet skal ha høyeste prioritet. Målet er at ingen personer skal omkomme eller bli alvorlig skadd som følge av konsernets virksomhet. Det skal heller ikke forekomme miljøskadelige utslipp som følge av virksomheten.

NSB skal sikre et profesjonelt og serviceorientert arbeidsmiljø med åpen, ærlig og konsistent kommunikasjon innad og utad for å skape tillit og troverdighet.

4.2 Utvikling og vekst persontogvirksomheten

I persontogvirksomheten vil det systematiske arbeidet med forbedringer på hjemmemarkedet bli videreført. Utenfor Norge vil det foreløpig bli fokusert på de nordiske markedene. Det legges opp til å utnytte utviklingsmuligheter i Sverige der dette gir tilfredsstillende lønnsomhet.

NSB skal opprettholde kvalitet i driften og tilby kundevennlige og kostnadseffektive transportløsninger. Med basis i effektiv drift og kompetanse på persontogmarkedets behov og utfordringer, vil NSB legge grunnlaget for å konkurrere om oppdrag på persontogstrekninger.

4.3 Utvikling og vekst i bussvirksomheten

For bussvirksomheten vil det bli lagt opp til en konsolidering i Norge, med deltakelse i anbudkonkurranser. Vekst utenfor Norge vil primært skje gjennom anbud, men endringer i eierstrukturen i den nordiske bussbransjen kan gjøre det aktuelt å foreta nye oppkjøp når mulighetene åpner seg. Basis for dette er selskapets kompetanse på utvikling og drift av rute- og ekspressbusstrafikk.

Det er NSBs ambisjon at datterselskapet Nettbuss skal opprettholde posisjonen som det ledende busselskapet i Norge og øke sine markedsandeler i Norden. Prosjekter utenfor Norden, eller i tilknytning til Norden vil bli vurdert fremover.

4.4 Utvikling og vekst i godsvirksomheten

Satsingen på kombinerte godstransporter i Norge har vært meget vellykket. Ved å utvikle tilsvarende løsninger i og til og fra Norden, legges det opp til å videreutvikle virksomheten på et område der det er et stort potensial for vekst ved å utnytte jernbanens fortrinn ved transporter av store volumer over lengre avstander.

CargoNet fokuserer på kombinerte transporter (containere og semitrailere) på jernbane med sikte på å befeste posisjonen som ledende aktør på kombinerte transporter i Norden. Restrukturering av virksomheten i Sverige for å oppnå lønnsomhet prioriteres. NSB søker løsninger som bidrar til å utvikle CargoNet i henhold til intensjonen ved selskapsdannelsen og som sikrer NSBs verdier knyttet til virksomheten. Virksomheten innen Systemtog vil tilpasses endringer i markedet.

4.5 Utvikling av støttefunksjoner

Hovedstrategien for NSB er å sikre konkurranse-dyktige leveranser av støttefunksjoner gjennom styrt konkurranseutsetting.

NSB vil legge vekt på å opprettholde kontroll med virksomhetskritiske leveranser, men vil konkurranseutsette leveranser for å begrense risiko og sikre markedsmessige og variable kostnader.

4.6 Langsiktig strategi for eiendomsvirksomheten

Det er behov for forretningsmessig utvikling av og betydelige investeringer i den driftsavhengige eiendomsporteføljen. Dette vil gi økt kundegrunnlag og mer tilfredsstillende tilpasning til kundebehov, samt føre til bedre kontantstrøm fra virksomheten.

Utvikling og salg av driftsuavhengige eiendommer avstemmes slik at verdiene optimaliseres og tilpasses eksisterende markedsmuligheter og de finansieringsbehov som konsernet har.

4.7 Annen transportrelatert virksomhet

NSB vil utvikle sin posisjon innen reiseliv i og til Norge, basert på og relatert til persontrafikkvirksomheten. Det skal ta utgangspunkt i områder som vil bidra til å øke trafikken innen kjerneområdene – mest sannsynlig i samarbeid med andre aktører. NSB vil også vurdere aktiviteter knyttet til bestemte destinasjoner.

5 utfordringer knyttet til rammebetingelser

NSB vil være en aktiv premissleverandør i samferdselsdebatten og gjennom faglig begrunnede innspill utøve påvirkning på utviklingen av toginfrastruktur og andre rammebetingelser for konsernet.

5.1 Jernbanens infrastruktur

Moderne jernbane som tillater høye hastigheter og gir toget et konkurransefortrinn i forhold til bilen, har et betydelig potensial for økt trafikk ved å møte kundenes behov. Gode eksempler på dette er Gardermobanen og Østfoldbanen. Pålitelig infrastruktur med økt kapasitet, kombinert med moderne tog og et attraktivt tilbud for øvrig, har gjort at toget har tatt en viktig posisjon i disse transportmarkedene. En økning i passasjerer på Regiontogene på Østfoldbanen på nær 50 % fra 2003 til 2005 over telpunkt Moss er eksempel på dette. Dette viser at målrettet satsing over tid gir resultater.

NSB understreker sterkt behovet for en kraftig oppjustering og modernisering av jernbanens infrastruktur. Dette er nødvendig dels for å ta igjen tidligere års etterslep som har gjort at jernbanen på flere strekninger relativt sett har fått svekket konkurransekraft mot andre transportmidler og dels for å kunne oppnå politiske målsettinger om økt trafikksikkerhet, økt kollektivandel, reduserte miljøutslipp og avlastning av vegnettet slik at næringslivets nyttetransporter får bedre framkommelighet.

NSBs hovedprioritering i forhold til infrastrukturen er:

1. Trafikksikkerhet.
2. Vedlikehold av eksisterende kjørevei.
3. Kundeinformasjon.
4. Modernisering / økt kapasitet der toget kan spille en vesentlig rolle.

Toget kan spille en tydelig og viktig rolle i områder med høy befolkningstetthet. På basis av dette vil togtilbudet ut og inn av de store norske byene ha høyeste prioritet, noe som også bør reflekteres i prioriteringene knyttet til pkt. 4. På denne måten kan det betydelige uutnyttede potensialet for miljøvennlig og samfunnsmessig lønnsom kollektivtrafikk hentes ut. Prioritet 1–3 er viktige for å opprettholde og sikre dagens jernbane, men vil alene ikke være tilstrekkelig til å få til det ønskede løftet av kollektivtrafikken.

Trafikksikkerhet. Manglende sikkerhetssoner og svake eller manglende barrierer ved skiftesig-

naler er etter NSBs oppfatning en alvorlig svakhet ved det norske jernbanenettet. NSB er opptatt av at det bygges inn fullgode barrierer som hindrer at enkeltfeil kan få alvorlige konsekvenser. Viktige tiltak i den forbindelse er utbygging av fjernstyring og ATC på de gjenstående strekningene, samt slutføringen av utbyggingen av GSM-R.

Sikring eller sanering av planoverganger er også viktig. Det samme gjelder ras – og tunnellsikring.

Vedlikehold og drift av eksisterende kjøreveg

Feil i infrastrukturen står i dag for en betydelig andel av forsinkelsene i togtrafikken, noe som gjør jernbanen mindre attraktiv for kundene. Vedlikehold av eksisterende kjøreveg er derfor avgjørende for å sikre kvaliteten på togproduksjonen (punkt-lighet, frekvens, reisetid og komfort).

NSB er opptatt av at infrastrukturen holder en akseptabel standard hele året. NSB forutsetter at Jernbaneverket sørger for tilstrekkelig beredskap til å sikre den daglige driften også i perioder med betydelig snøfall og uvær.

Kundeinformasjon. God og rettidig informasjon til kundene er svært avgjørende for deres oppfatning av togtilbudet. NSB har ansvaret for informasjonen i tog, mens Jernbaneverket står for informasjon på stasjon.

Modernisering/kapasitetsøkende tiltak. I forhold til modernisering/kapasitetsøkende tiltak er det viktig med en systematisk oppgradering av de trafikk-tunge strekningene. Dette omfatter Vestfoldbanen til Skien, Østfoldbanen og Dovrebanen Eidsvoll – Hamar. Disse strekninger krever utbygging med dobbeltspor. Høyere hastighet er nødvendig for å gjøre toget attraktivt for nye kundegrupper. Det er derfor nødvendig at nye strekninger bygges ut med en framtidsrettet standard med kurvatur som sikrer høyere hastighet.

Toget kan gjennom attraktive og raske tilbud bidra til å avlaste vegnettet og dermed både øke framkommelighet for nyttetrafikken samtidig som miljøet blir bedret.

Kort reisetid gir muligheter for større kundegrupper til å bo og arbeide over lenger avstander. Det gir et mer fleksibelt arbeidsmarked og bidrar til å lette boligpresset mot de store byene.

Det er nødvendig med en forsert ekstrasatsing på Vestfoldbanen til Skien for å kunne tilby kundene et kollektivtilbud som er konkurransedyktig i forhold til biltrafikken. Vestfoldbanen har i dag vesentlig lavere gjennomsnittshastighet enn de øvrige regiontogene på Østlandet.

Det er viktig med kapasitetsøkning gjennom fire spor på strekningene Oslo S – Asker og Oslo S og Ski. I tillegg til å gi et vesentlig og nødvendig

kapasitetsmessig og kvalitetsmessig løft for kollektivtrafikken i det sentrale Østlandsområdet, er disse tiltakene av stor betydning for regiontogene på fjerntogstrekningene samt for godstrafikkens framkommelighet og kvalitet. Økt sporkapasitet er også nødvendig ved de andre største byene.

Den sterke økningen innen godstransport gir behov for økt terminalkapasitet og framkommelighet på strekningene mellom de største byene.

5.2 Eierskap til stasjoner og terminaler

Det vises til den pågående utredningen av fremtidig eierskap til stasjoner og terminaler.

NSB er opptatt av at det velges en løsning for organisering av stasjoner og terminaler som ivaretar helt sentrale forhold:

- sikrer tidsmessige stasjoner,
- sikrer økt kundestrøm til toget,
- sikrer verdiutviklingen for samfunnet,
- gjør det mulig med utvikling og oppgradering av stasjoner og terminaler innenfor en forsvarlig tidsramme og uten at dette krever bevilgninger av midler over statsbudsjettet.

Dersom valg av løsning medfører at NSB må selge hele eller deler av stasjons- eller terminalporteføljen, legger NSBs styre til grunn at salget skjer på forretningsmessige vilkår og at NSB med sin førstehånds kjennskap til markedet sikres en sterk påvirkning på prioriteringene fremover. Styret kan ikke forsvare en løsning som svekker NSBs balanse og framtidige kapitalstrømmer.

5.3 El. avgift på jernbane

En kraftig effektivisering av godsvirksomheten har gitt jernbanen konkurransedyktige priser. Næringslivet velger i større grad å sende gods med jernbane. CargoNet har hatt en økning på 30 % de siste to årene. Utviklingen er i tråd med de politiske mål om overføring av mer gods fra vei til bane som er nedfelt i regjeringens Soria Moria-erklæring.

Fra 1. januar 2006 ble kompensasjonsordningen for El-avgift avvirket og transportøren må selv betale El-avgiften for gods på jernbane. For CargoNet betyr dette en kostnad på mellom 12 og 15 MNOK på årsbasis. Dette vil medføre økte priser og en svekket konkurranseevne for godstransporter på jernbane. Fjerning av El-avgiften eller gjeninnføring av kompensasjonsordningen som tidligere ble benyttet, er nødvendig for å opprettholde jernbanens konkurransekraft og vil være i tråd med de politiske målsettinger som regjeringen har fastlagt for transportpolitikken

5.4 Offentlig kjøp av persontrafikk

Det vises til de pågående forhandlingene om ny rammeavtale for offentlig kjøp.

NSB er opptatt av at samfunnsverdiene som ligger i togparken blir ivaretatt på en forsvarlig måte i fremtidig rammeavtale.

Dette er viktig av to årsaker:

- Sikre at verdiene som allerede er investert i togene ikke går til spille.
- Sikre at operatørene har nødvendig insatiment/trygghet til å investere i nytt materiell.

For å ivareta verdiene som ligger i eksisterende togmateriell, er NSB opptatt av å sikre restverdiene knyttet til tog som i framtiden måtte bli konkurranseutsatt.

5.5 Rammebetingelser knyttet til bussdriften

Helt avgjørende for bussens konkurransekraft er fremkommeligheten på veinettet, eksempelvis ved egne kollektivfelt og prioritering i lyskryss. Det er gledelig å registrere at Statens Vegvesen de siste årene har fått økt fokus på kollektivtrafikk og at holdeplasser og trafikkknutepunkt er kommet inn som en naturlig del av alle nye vegprosjekter. Imidlertid er det fortsatt langt frem til realisering av disse planene. Fortsatt bygges det alt for lite kollektivfelt på innfartsveiene til de store byene. Det er gjort positive erfaringer med flerbruksfelt bl.a. i Trondheim uten at dette er videreført.

Transportpakker i byområder med fokus på bedre fremkommelighet, kollektivprioritering, egne kollektivgater, investering i nytt materiell og forbedring av rutetilbud, har, eksempelvis i Oslo, gitt gode resultater. Mens fremkommeligheten for kollektivtrafikken i Oslo ble forbedret med nærmere 7 % i Oslo siste år, ble den tilsvarende redusert i en rekke andre norske byer.

I de aller fleste anbud tar oppdragsgiver ansvar for inntekter, markedsføring og design av rutetilbud, mens bussoperatøren skal avvikle selve transporttjenesten. Samtidig er den langsiktige trenden, at personbilen styrker seg på bekostning av kollektive transportmidler. For å nå politiske målsettinger om å få en større del av transportarbeidet over på kollektive transportmidler, er det viktig at også bussoperatørene kan forestå markedsrettet produktutvikling og nytenkning, slik ekspressbusstilbudene er eksempel på.

5.6 Eierstyring og selskapsledelse

Styret legger avgjørende vekt på at eier og andre interessenter har tillit til NSB, og vedtok i 2005 å innføre norsk anbefaling om eierstyring og selskapsledelse med tilpassing til konsernets og datterselskapenes eierstruktur.

En nærmere beskrivelse av eierstyring og selskapsledelse i NSB-konsernet er gitt i eget vedlegg til selskapets årsrapport. Som en del av innføringen har styret vedtatt etiske retningslinjer.

5.7 Offentlighetsloven

NSB legger til grunn at selskapet ikke vil være omfattet av den nye offentlighetsloven ettersom selskapet driver i konkurranseutsatte markeder.

6 Økonomisk utvikling for NSB

IFRS (International Financial Reporting Standards) blir felles regnskapsspråk innenfor EU/EØS. Alle børsnoterte selskaper må følge IFRS i sine konsernregnskaper fra 2005. Selskap med børsnoterte lån må følge IFRS fra 2007. NSB omfattes av kravet om implementering senest i 2007, og implementerer IFRS fra 2006.

Hovedendringen i regnskapsstandarden er økt bruk av virkelig verdi i balanseposter og at egenkapitalen i større grad skal reflektere markedsverdien av de enkelte eiendeler og forpliktelser.

6.1 Resultatutvikling og investeringsplaner

NSB legger i planperioden opp til å fortsette forbedringen i økonomiske resultater. Årsresultatet (etter skatt) for NSB-konsernet ventes å øke fra 328 millioner kroner i regnskapet for 2005 til ca. 500 millioner kroner i slutten av planperioden (2011).

Investeringsomfanget for NSB-konsernet ventes å øke fra i underkant av en milliard i 2005 til over to milliarder kroner i planperioden. Økningen i investeringer reflekterer nødvendig kapasitetsøkning og fornying av tog- og bussmateriell og dels finansiering av planlagt vekst og utvikling. Viktige investeringer i planperioden vil være:

- Flere nye lokaltog for å ta økt persontrafikk i Oslo-området. I tillegg er det behov for å fornye eldre motorvognsett og vogner.
- Nye lokomotiver til godstogvirksomheten for å fornye store deler av lokomotiv-parken og øke kapasiteten.

- Normal fornying av bussparken samt investeringer i nye busser.
- Fornyning og utvikling av stasjoner og stasjonsarealer i større byer samt investeringer i utviklingsprosjekter knyttet til videre utvikling av driftsuavhengige eiendommer for etterfølgende realisering.
- Eventuelle salg av stasjoner og terminaler i planperioden skjer på forretningsmessige vilkår.
- Utleie av ressurser knyttet til togdriften fra NSB-konsernet til andre operatører og til Jernbaneverket skjer på forretningsmessig tilfredsstillende vilkår.

NSBs økonomiske planer bygget på følgende forutsetninger:

- Omfanget av NSBs samlede tog og bussvirksomhet øker gjennom vekst i virksomheten i og utenfor Norge.
- NSB fortsetter effektiviseringen i kjernevirksomhet og støttefunksjoner og gjennomfører tilpasninger der leveransene ikke gir konkurransekraft og lønnsomhet.
- Grunnlaget for vekst innenfor kombinerte transporter legges gjennom rendyrking av konsepter og i samarbeid med internasjonale alliansepartnere.
- Betalingen for NSBs produksjon innenfor avtalen om offentlig kjøp må være tilstrekkelig til å gi NSB en rimelig dekning for risiko og avkastning på kapitalen.
- NSB må kunne tilpasse tilbud og ressursforbruk i den delen av togproduksjonen som ikke er bedriftsøkonomisk lønnsom og der staten ikke ønsker å kjøpe tjenester.
- Forretningsmessig utvikling av stasjoner og terminalområder bidrar til økt kundegrunnlag, bedre tilpasning til kundebehov og en bedre kontantstrøm.
- Verdiutvikling og salg av driftsuavhengige eiendommer gir en positiv kontantstrøm til NSB-konsernet.

6.2 Forventet utvikling i avkastning og utbytte fra NSB

NSB har i 2005 oppnådd forbedringer som innebærer at en avkastning i samsvar med eiers krav nå kan være innenfor rekkevidde. Utviklingen hittil i 2006 og de foreliggende planer for året vil gi ytterligere forbedringer. For planperioden 2007 – 2011 er det forventet ytterligere forbedring slik at NSB-konsernet i perioden 2008 – 2011 forventes å levere resultater på linje med kravet til avkastning på den bokførte egenkapitalen.

NSBs styre har etter anmodning fra eier foretatt en vurdering av hvilken andel av årsresultatet etter skatt som maksimalt bør utbetales i utbytte. I denne vurderingen har styret lagt vekt på at en produksjonsbedrift som NSB med høy kapitalbinding bør ha en egenkapitalandel over 40 % for å kunne ha en tilstrekkelig egenfinansieringsgrad f.eks. av togmateriell. Behovet for investeringer i nytt/oppgradert materiell må tillegges betydelig vekt ved vurderingen av utbytteandelen. Med bakgrunn i de foreliggende planer og behovet for fortsatte investeringer i et tidsriktig og moderne transporttilbud anbefaler NSBs styre at utbytteandelen i planperioden ikke overstiger 30 %.

Offentlige etater kan bestille flere eksemplarer fra:
Departementenes servicesenter
Kopi- og distribusjonsservice
www.publikasjoner.dep.no
E-post: publikasjonsbestilling@dss.dep.no
Telefaks: 22 24 27 86

Abonnement, løssalg og pris fåes ved henvendelse til:
Akademika AS
Avdeling for offentlige publikasjoner
Postboks 84 Blindern
0314 OSLO
E-post: offpubl@akademika.no
Telefon: 22 18 81 00
Telefaks: 22 18 81 01
Grønt nummer: 800 80 960

Publikasjonen finnes på internett:
www.odin.dep.no/

Foto: Lasse Storheil og Njål Svingheim
Billedmontasje: Jan Blystad
Trykk: PDC Tangen, Aurskog - 12/2006

